



**UNIVERSIDAD
DEL AZUAY**

UNIVERSIDAD DEL AZUAY

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS

ESCUELA DE ESTUDIOS INTERNACIONALES

**Análisis del Índice de Desempeño Logístico de los países parte del Mercado Común del Sur,
desde una perspectiva político-económica entre los años 2010 y 2016.**

Trabajo de graduación previo a la obtención del título de:

**LICENCIADA EN ESTUDIOS INTERNACIONALES CON MENCIÓN BILINGÜE EN
COMERCIO EXTERIOR.**

Autora: Camila Daniela Altamirano Peralta.

Director: Ing. Juan Manuel Maldonado.

CUENCA, ECUADOR

2018

DEDICATORIA

Los objetivos de la vida se logran gracias a las emociones positivas y el apoyo constante de las personas que amamos. Sin duda, este humilde esfuerzo se lo dedico a mi madre María Eugenia Peralta Vásquez y a mi padre Jorge Iván Altamirano Sánchez. Gracias por brindarme un ejemplo integro de amor, respeto y humanidad.

A mi novio Fabián, quien me ha acompañado en toda mi vida universitaria, gracias por tantas aventuras, por ser mi mejor amigo y llenar de risas cada lugar. De igual manera se lo dedico a mis hermanos: Mateo, Francisco, Tatiana y a todos mis amigos y familiares que me han acompañado durante mi vida y dentro de mi desarrollo formativo. A ustedes todo mi cariño y lealtad, siempre.

Camila Daniela Altamirano Peralta.

AGRADECIMIENTO

Primero, quisiera agradecer a Dios por brindarme la fortaleza necesaria y la capacidad de realizar todas las metas que a lo largo de mi vida me he planteado.

A mi director de tesis, el Ing. Juan Manuel Maldonado, quien me ofreció su valiosa ayuda y asesoramiento en la realización de la misma.

Gracias a la Universidad del Azuay y a todos sus docentes que nos brindaron todos sus útiles conocimientos y esfuerzo durante estos 4 años de carrera.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO.....	iii
ÍNDICE DE CONTENIDOS.....	iv
ÍNDICE TABLAS.....	viii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	x
RESUMEN.....	xii
ABSTRACT.....	xiii
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO 1. LOGÍSTICA, MARCO DE REFERENCIA.....	2
1.1 Introducción a la Logística.....	2
1.1.2 Historia de la Logística	3
1.1.3. Evolución del Concepto Logístico	6
1.1.4. En la Actualidad	7
1.1.5. Importancia de la Logística.	9
1.1.6. Factores para la Competitividad Logística.....	11
1.2. Mercado Común del Sur.	17
1.3. Banco Mundial.	19

CAPÍTULO 2. DESARROLLO DEL ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO..... 23

2.1. Descripción y generalidades.	23
2.2. Importancia para el Desarrollo.....	23
2.3. Criterio de Cálculo	24
2.4. Percepciones de medición.	25
2.4.1. Índice de desempeño logístico: competitividad y calidad de los servicios logísticos.	25
2.4.2. Índice de desempeño logístico: facilidad para coordinar embarques a precios competitivos.....	27
2.4.3. Índice de desempeño logístico: frecuencia de arribo de embarques al destinatario dentro del plazo previsto.	28
2.4.4. Índice de desempeño logístico: calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte.....	29
2.4.5. Índice de desempeño logístico: eficiencia del despacho aduanero.	30
2.4.6. Índice de desempeño logístico: facilidad para localizar y hacer seguimiento a los envíos.	32
2.4.7. Plazo de entrega para las exportaciones, caso de la mediana (días).	33
2.4.8. Plazo de entrega para las importaciones, caso de la mediana (días).	34
2.5. PROMEDIO DEL ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO MERCOSUR	36

3. DISCUSIÓN Y ANÁLISIS DESDE LA PERSPECTIVA POLÍTICO-ECONÓMICO.. 38

3.1. Análisis Político del Índice de Desempeño Logístico.....	39
3.1.1. Argentina.....	39
3.1.1.1. Generalidades.....	39
3.1.1.2. Situación Política	39
3.1.1.3. Situación Comercial.....	41
3.1.1.4. Perfil Logístico.....	42
3.1.2. Bolivia	43
3.1.2.1. Situación Política	44
3.1.2.2. Situación Comercial.....	45
3.1.2.3. Perfil Logístico.....	46
3.1.3. Brasil.....	48
3.1.3.1. Situación Política.....	49
3.1.3.2. Situación Comercial.....	50
3.1.3.3. Perfil Logístico.....	51
3.1.4. Paraguay.....	53
3.1.4.1. Situación Política.....	54
3.1.4.2. Situación Comercial.....	56
3.1.4.3. Perfil Logístico.....	57

3.1.5. Uruguay.....	58
3.1.5.1. Situación Política.	59
3.1.5.2. Situación Comercial.....	61
3.1.5.3. Perfil Logísticos.	62
3.2 Análisis Económico del Índice de Desempeño Logístico.....	63
3.2.1. Argentina.....	64
3.2.2. Bolivia.	66
3.2.3. Brasil.	68
3.2.4. Paraguay.	70
3.2.5. Uruguay.....	72
3.2.6. MERCOSUR.....	74
CONCLUSIONES.....	76
BIBLIOGRAFÍA.....	81

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Competitividad y Calidad de los Servicios de Logística 2010-2016	26
Tabla 2 Facilidad para Coordinar Embarques a Precios Competitivos 2010-2016.	27
Tabla 3 Frecuencia de Arribo de Embarques al Destinatario dentro del Plazo Previsto 2010-2016.....	28
Tabla 4 Calidad de la Infraestructura relacionada con el Comercio y el Transporte 2010-2016.	30
Tabla 5 Eficiencia del Despacho Aduanero 2010-2016.....	31
Tabla 6 Facilidad para Localizar y Hacer Seguimiento a los Envíos 2010-2016.	32
Tabla 7 Plazo de entrega para las exportaciones, caso de la mediana (días) 2010-2016.	34
Tabla 8 Plazo de entrega para las importaciones, caso de la mediana (días) 2010-2016.....	35
Tabla 9 Índice de Desempeño Logístico 2010-2016.....	36
Tabla 10. Promedio del Índice de Desempeño Logístico 2010-2016 MERCOSUR	37
Tabla 11 Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 Argentina.....	64
Tabla 12 Tasa de Inflación 2010-2016 Argentina.....	65
Tabla 13 Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 Bolivia.	66
Tabla 14 Tasa de Inflación 2010-2016 Bolivia.....	67
Tabla 15 Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 Brasil.	68
Tabla 16 Tasa de Inflación 2010-2016 Brasil.	69
Tabla 17 Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 Paraguay.	70
Tabla 18 Tasa de Inflación 2010-2016 Paraguay.....	71
Tabla 19 Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 Uruguay.....	72
Tabla 20 Tasa de Inflación 2010-2016 Uruguay.....	73

Tabla 21 Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 MERCOSUR.....	74
Tabla 22 Tasa de Inflación 2010-2016 MERCOSUR.....	74
Tabla 23 Cuadro del número de presidentes de los países del MERCOSUR 2010-2016.....	76
Tabla 24. Cuadro de Resumen del Perfil Logístico 2010-2016 MERCOSUR.	76
Tabla 25. Cuadro de Resumen del Análisis Económico 2010-2016 MERCOSUR.....	77
Tabla 26 Inflación de Argentina 2010-2016 según de Billion Prices Project.....	78
Tabla 27 Índice de Desempeño Logístico 2016 varios países.	79

TABLA DE FIGURAS

Figura: 1. Resultados de Competitividad y Calidad de los Servicios de Logística 2010-2016. Fuente: Banco Mundial (www.bancomundial.org).	26
Figura: 2 Resultados de Facilidad para Coordinar Embarques a Precios Competitivos 2010-2016. Fuente: Banco Mundial (www.bancomundial.org).	28
Figura: 3 Resultados de Frecuencia de Arribo de Embarques al Destinatario dentro del Plazo Previsto 2010-2016. Fuente: Banco Mundial (www.bancomundial.org).	29
Figura: 4 . Resultados de Calidad de la Infraestructura relacionada con el Comercio y el Transporte 2010-2016. Fuente: Banco Mundial (www.bancomundial.org).	30
Figura: 5 Resultados de Eficiencia del Despacho Aduanero 2010-2016. Fuente: Banco Mundial (www.bancomundial.org).	31
Figura: 6 Resultados de Facilidad para Localizar y Hacer Seguimiento a los Envíos 2010-2016. Fuente: Banco Mundial (www.bancomundial.org).	33
Figura: 7 Resultados de Plazo de entrega para las exportaciones, caso de la mediana (días) 2010- 2016. Fuente: Banco Mundial (www.bancomundial.org).	34
Figura: 8 Resultados de Plazo de entrega para las importaciones, caso de la mediana (días) 2010- 2016. Fuente: Banco Mundial (www.bancomundial.org).	35
Figura: 9 Resultados del Índice de Desempeño Logístico 2010-2016. Fuente: Banco Mundial (www.bancomundial.org).	36
Figura: 10 Promedio Total del Índice de Desempeño Logístico 2010-2016 MERCOSUR.	37
Figura: 11 Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 Argentina. Fuente: Banco Mundial (www.bancomundial.org).	65

Figura: 12 Tasa de Inflación 2010-2016 Argentina. Fuente: Banco Mundial (bancomundial.org).	66
Figura: 13 Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 Bolivia. Fuente: Banco Mundial (bancomundial.org).	67
Figura: 14 Tasa de Inflación 2010-2016 Bolivia. Fuente: Banco Mundial (bancomundial.org).	68
Figura: 15 Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 Brasil. Fuente: Banco Mundial (bancomundial.org).	69
Figura: 16 Tasa de Inflación 2010-2016 Brasil. Fuente: Banco Mundial (bancomundial.org).	70
Figura: 17 Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 Paraguay. Fuente: Banco Mundial (bancomundial.org).	71
Figura: 18 Tasa de Inflación 2010-2016 Paraguay. Fuente: Banco Mundial (bancomundial.org).	72
Figura: 19 Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 Uruguay. Fuente: Banco Mundial (bancomundial.org).	73
Figura: 20 Tasa de Inflación 2010-2016 Uruguay. Fuente: Banco Mundial (bancomundial.org).	74

**ANÁLISIS DEL ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO DE LOS PAÍSES PARTE DEL
MERCADO COMÚN DEL SUR, DESDE UNA PERSPECTIVA POLÍTICO-
ECONÓMICA ENTRE LOS AÑOS 2010 Y 2016.**

RESUMEN

El presente trabajo de investigación realiza un análisis del Índice de Desempeño Logístico de los países parte del Mercado Común del Sur, desde la perspectiva socio-económico. Para ello se ha analizado el Índice de Desempeño Logístico de los países involucrados, junto a sus percepciones de medición. Este proceso se ha manejado con información fundamentada en la página del Banco Mundial y la recopilación de datos necesaria para el proceso de investigación. Los datos obtenidos han contribuido para identificar de mejor manera el escenario político-económico de la región. El análisis de estos resultados sirve de aporte al contexto de la logística comercial de los países miembros del MERCOSUR.

Palabras Clave: Índice de Desempeño Logístico, MERCOSUR, Banco Mundial.

**ANALYSIS OF THE LOGISTICS PERFORMANCE INDEX OF THE COUNTRIES
PART OF THE SOUTHERN COMMON MARKET, FROM A POLITICAL-ECONOMIC
PERSPECTIVE BETWEEN THE YEARS 2010 AND 2016.**

ABSTRACT

The present research makes an analysis of the Logistics Performance Index of the member countries of the Southern Common Market, from the socio-economic perspective. For this, the Logistics Performance Index of the countries involved has been analyzed, together with their measurement perceptions. This process has been handled with information based on the World Bank website and the data collection necessary for the research process. The data obtained has contributed to identify better the political-economic scenario of the region. The analysis of these results serves as a contribution to the context of the commercial logistics of the member countries of

MERCOSUR

Keywords: Logistics Performance Index, MERCOSUR, World Bank.

INTRODUCCION

La logística es un medio relevante y necesario en el desarrollo comercial de un país, debido a que influye en el proceso de abastecimiento, producción y distribución de bienes. Es por ello, que la identificación del Índice de Desempeño Logístico fortalece la gestión comercial de una región y favorece el desarrollo empresarial como un insumo importante dentro de la globalización.

Bajo este contexto, el presente trabajo de investigación desea contribuir con los países parte del MERCOSUR, con un vistazo de la labor logística de los países parte de este Organismo Regional, mediante un análisis del Índice de Desempeño Logístico, el mismo que se ha consolidado en tres capítulos.

En el primer capítulo, se elabora un marco teórico en base a los elementos relevantes de la logística. De esta manera se pretende asegurar la construcción de un marco de referencia para fundamentar esta investigación.

Dentro del segundo capítulo, se ha analizado el Índice de Desempeño Logístico de los países miembros del MERCOSUR, junto a sus percepciones. Esta información ha sido crucial para generar una base de datos que nos aclare el panorama logístico que la región ha vivido durante los años 2010-2016.

Finalmente, en el tercer capítulo, se ha analizado el escenario político-económico de los países miembros del MERCOSUR, que ha permitido determinar el porqué de la realidad de los mismos.

CAPITULO I

LOGÍSTICA, MARCO DE REFERENCIA

1.1 Introducción a la Logística

La globalización es un término que ha revolucionado la realidad de todas las personas alrededor del mundo. Actualmente, es normal obtener productos de diferentes países con solo dar un click en una página de internet o mediante el comercio habitual. Este proceso de interacción e interdependencia que ha impuesto la globalización, demanda procesos de excelencia que permiten trasladar productos y servicios de un lugar hacia otro. Dado este contexto, la logística, ha entrado en auge y en el presente es considerada como un proceso indispensable dentro de las empresas.

De acuerdo con el Consejo de Profesionales de la Gestión de la Cadena de Suministro, se define a la logística como “el proceso de planificar, llevar a cabo y controlar, de una forma eficiente y efectiva el flujo y almacenamiento de materias primas, inventarios en proceso, productos terminados, servicios e información relacionada, desde el punto de origen al punto de consumo con el fin de satisfacer las necesidades del cliente” (Consejo de profesionales de la gestión de la cadena de suministro, 2013).

La logística es una práctica bastante antigua, aunque antes era conocida con el término de distribución. Sus orígenes se trasladan hasta el comienzo de las actividades militares, en donde se acrecentó su uso para abastecer a las tropas con los recursos necesarios para hacer frente a las largas jornadas de guerra. Finalmente, y con la llegada de nuevas tecnologías tomó su nombre actual, “logística”.

Hace poco más de una década, con la influencia directa de la globalización, el mundo empresarial ha tomado un rumbo diferente y cuenta con un nuevo panorama. Las empresas deben cumplir con parámetros que las coloquen y guíen hacia el éxito, es por eso que la logística ha tomado relevancia en el contexto empresarial. “La aparición de nuevas tecnologías de información ha traído como consecuencia menores tiempos y costos de transacción. Esto ha obligado a las empresas a tomar más en serio la gestión logística, si es que desean continuar siendo competitivas, convirtiéndola más que en una ventaja competitiva, en una necesidad competitiva” (Eslava, 2015).

1.1.2 Historia de la Logística

La palabra logística proviene del término “logistikos”, el mismo era usado en el siglo VII antes de Cristo, que a su vez significa “diestro en el cálculo” o “saber calcular”. El proceso logístico toma partida desde las guerras francesas realizadas en el siglo XVI. Se utilizaba para dotar de los recursos necesarios a los militares con el objetivo de suministrarles los artefactos necesarios para la guerra. Sus pioneros aparecen en el siglo XVIII, entre ellos se destaca el Mariscal Jules-Louis Bolé, que se encargaba de coordinar la entrega de suministros, el transporte, y la selección de los lugares de acampada del ejército francés. Posteriormente, en el año de 1837 el General Barón Antoine Henri Jomini, publicó un libro titulado “Précis de l’art de la Guerre”. La cuarta parte de este libro se dedicó al arte práctico de mover los ejércitos, y es considerado como la aparición más cercana de la logística, aunque sin utilizar su nombre como tal.

En la primera guerra mundial la logística juega un rol muy importante, ya que las tropas se dan cuenta de la necesidad de planear cada aspecto relacionado con el desarrollo de la guerra. No obstante, es hasta la segunda guerra mundial que la logística se convierte en un “as bajo la manga”, debido a que los avances técnicos y el desarrollo de los medios de transporte denominan a esta

guerra, la “Primera Guerra Globalizada”. Es aquí en donde empieza a adquirir su importancia el proceso logístico ya que se capitaliza como el tratamiento global de los transportes, los estacionamientos y el aprovisionamiento de suministros. Así como también la conservación y evacuación de las personas y los materiales.

Cabe destacar que la Segunda Guerra Mundial no solamente se desarrolló en Europa, también se libraron ciertas batallas en los continentes de: África, Asia, Oceanía y diversos mares de América. Los “barcos liberty”, eran buques de carga de Estados Unidos que abastecían las necesidades bélicas de sus tropas instaladas en Europa. Estos barcos contaban con una demanda sustancial, sin embargo, su tiempo de construcción era muy largo. Este problema se resolvió cuando se logró un flujo sincronizado entre el aprovisionamiento y la producción.

Al final de la Segunda Guerra Mundial, los militares que habían desarrollado destrezas logísticas durante la guerra, se incorporaron finalmente en empresas europeas y americanas. Con el traspaso de conocimiento y experiencia que ofrecían estos militares, se intentó adaptar los procesos aprendidos en la guerra dentro de las empresas.

Aunque la guerra fue crucial en el desarrollo de la logística, no se puede dejar a un lado a las empresas del siglo XVIII, que descubrieron sus beneficios mediante su aplicación. Como se ha mencionado anteriormente la palabra logística apareció a mediados del siglo XX, pero sus empresas sin saber de nombres ya aplicaban lo que hoy en día se llama “logística empresarial”.

Entre los pioneros relevantes de la logística empresarial se menciona al banco “Nicholas Biddle’s” del siglo XVIII, que contaba con 25 sucursales casi independientes, que estaban distribuidas por todo el territorio de los Estados Unidos. La central de este banco se encontraba en Filadelfia y se encargaba de mantener un flujo ininterrumpido de información con las demás

sucursales. Este constante traspaso de información y control de procesos que mantenían las sucursales con la central del banco, permitieron el éxito y crecimiento de este banco.

El banco Nicholas Biddle, y los empresarios Gustavus Swift y James B. Duke, entre otros. Se encargaron de aplicar la logística empresarial, convirtiéndose en sus pioneros en el siglo XVIII. Utilizaron redes de distribución y ventas, flujos de información, e implementación de nuevas tecnologías acordes a su época. Los avances logísticos que desarrollaron, les permitieron alcanzar el éxito, diferenciación y reconocimiento en el mundo empresarial.

De esta manera, con la influencia de las empresas y la guerra, a mediados del siglo XX, ya se escuchaba hablar de logística, aunque este proceso solamente lo utilizaban las empresas más importantes de la época. Este avance llevó al surgimiento de dos movimientos empresariales. El primero se trataba de la dirección de materiales que representaba el planeamiento de producción, compras, suministros de fábrica y almacenamiento. El segundo movimiento se trataba de la logística como tal.

En el año de 1962, es fundada por primera vez una organización cuyo objetivo era la gestión de la logística. Se denominaba como “El Consejo de Gestión Logística” y se encargaba de captar la esencia de la gerencia y dirección de la logística en el comercio y los negocios.

A medida que se desarrollaba esta organización “en el año de 1985 los miembros del “Consejo de Gestión Logística” desarrollan un grupo de conceptos relacionados a la logística, como: reducción de costos, tercerización, mercadotecnia, flujos tecnológicos, administración de calidad, etc. Además, desarrollan el primer concepto de logística que marca un antes y un después en su historia, puesto que marcó el desarrollo de la logística actual, y entorno a la cual han surgido un conjunto de investigaciones con el propósito de perfeccionar la esencia conceptual de la idea

logística del CLM” (Lopez, 2018). En este contexto, la logística se instala finalmente como un proceso necesario dentro de las empresas.

Finalmente, esta organización “El Consejo de Gestión Logística”, cambio su nombre en el año de 2005 y se transformó en el “Consejo de Profesionales de Gestión de la Cadena de Suministro”.

1.1.3. Evolución del Concepto Logístico

La evolución del Concepto Logístico se ha desarrollado desde el siglo XX. Con la llegada de nuevas tecnologías, se hizo presente la necesidad de adaptar los procesos de traslado y almacenamiento. A continuación, se presenta la evolución del Concepto Logístico de acuerdo al Consejo de Profesionales de la Gestión de la Cadena de Suministro.

Año 1985: “Logística es el proceso de planificar, implementar y controlar de manera eficiente y económica el flujo y almacenamiento de materias primas, productos en proceso, inventario, y productos terminados con la información asociada desde el punto de vista de origen hasta el punto de consumo para conformarse a las necesidades del cliente” (Consejo de profesionales de la gestión de la cadena de suministro, 2013).

Año 1998: “Logística es aquella parte de los procesos de Supply Chain que planifica, implementa y controla el flujo y almacenaje efectivo y eficiente de bienes y servicios y toda la información relacionada desde el punto de origen al punto de consumo para poder cumplir con los requerimientos de los clientes” (Consejo de profesionales de la gestión de la cadena de suministro, 2013).

Año 2004: “Logística es aquella parte de la administración de la cadena de suministro que planifica, implementa y controla el flujo directo e inverso y el almacenaje efectivo y eficiente de bienes y servicios con toda la información relacionada desde el punto de vista de origen al punto

de vista de consumo para poder cumplir con los requerimientos de los clientes” (Consejo de profesionales de la gestión de la cadena de suministro, 2013).

Año 2005: “Logística es la parte de la administración de la cadena de suministro que planea, implementa y controla, efectiva y eficientemente, el flujo directo e inverso, el almacenamiento de bienes y la información relacionada entre el punto de origen y el punto de consumo, para conocer los requerimientos del consumidor” (Consejo de profesionales de la gestión de la cadena de suministro, 2013).

1.1.4. En la Actualidad

Como se ha mencionado, la logística como práctica, no es desconocida. Esta siempre ha estado en constante uso y presente en diferentes actividades. Desde el siglo XX, las empresas han tomado consciencia de la importancia de la logística que suma calidad y eficiencia a las empresas. Si se tiene como objetivo dar un buen servicio al cliente, es imprescindible ofrecer uno que coloque a los productos y servicios de la empresa, en el momento y lugar pactado, además de contar con las condiciones y cantidades adecuadas que se pactaron con el cliente.

Finalmente se puede decir que la logística es el conjunto de métodos y medios que se utilizan para garantizar un correcto manejo de productos, servicios e información, con el fin de abaratar costos y así obtener la mayor rentabilidad posible, siempre buscando aumentar el nivel de servicio al cliente.

Tipos de Logísticas: En la actualidad se puede clasificar a la logística en función a cinco frentes:

- **Logística de distribución:** Se relaciona con la función que permite el traslado de los productos o servicios finales y los pone a disposición del cliente. El canal de distribución posibilita que el usuario obtenga el producto en el lugar, tiempo y cantidades adecuadas.

- Logística de aprovisionamiento: Se encarga del control de los suministros, para cubrir las necesidades de los procesos operativos de la empresa.
- Logística de producción: Controla el flujo interno de los materiales incluidos en el proceso de producción. Este tipo de logística está presente desde el inicio de la fabricación hasta la retirada del producto terminado.
- Logística inversa: Gestiona el retorno de las mercancías en la cadena de suministro, de la forma más efectiva y económica posible. Se encarga de la recuperación y reciclaje de envases, embalajes y residuos peligrosos; así como de los procesos de retorno de excesos de inventario, devoluciones de clientes, productos, etc.
- Logística ambiental: Se encarga de administrar los residuos. Procura desecharlos correctamente y, en caso de ser posible, reciclarlos.

Cabe mencionar que la logística inversa y la logística ambiental, son las áreas más recientes que se han desarrollado en el ambiente logístico.

Logística y su relación con el Comercio

“La logística en si misma se encarga del proceso de la cadena de suministros, de manera que con la misma se controla que la empresa cuente con las materias necesarias para hacer frente a los pedidos existentes y a los que puedan producirse en un futuro” (Navarro, 2015).

Logística Comercial Internacional

“Se define a la Logística Comercial Internacional como el estudio que determina y gestiona los flujos materiales, la producción y la distribución con los flujos de información, con el fin de adecuar la oferta de la empresa a la demanda del mercado en condiciones óptimas de calidad”

(Ramírez, 2015). En pocas palabras la Logística Comercial Internacional, hace lo mismo que la logística tradicional, pero aplicada hacia las exportaciones e importaciones y con flujos de información más amplios.

Las empresas con las que se pacten los negocios internacionales pueden ofrecer su flota de transporte y se les puede encargar los productos que se necesiten en el momento. Así mismo, resulta indispensable mantener una relación buena y cordial, que permita coordinar los procesos logísticos de manera exitosa.

De esta manera, la logística y el comercio guardan una relación especial debido a que la actividad comercial necesita de la logística para poder realizar las exportaciones e importaciones entre diferentes países.

1.1.5. Importancia de la Logística.

La importancia de la logística radica en la necesidad de mejorar el servicio que se ofrece al cliente. Para esto, se necesita optimizar la fase de mercadeo y transporte al menor costo posible. Entre las actividades que potencian la gerencia logística de una empresa se encuentran las siguientes: aumento en las líneas de producción; eficiencia en la producción (para aumentar la productividad); desarrollo de sistemas de información y además la cadena de distribución tendría mantener cada vez menos inventarios. (Ramírez, 2015)

Si se toma en cuenta las actividades que se sugieren para potenciar la logística de una empresa, en un futuro se pudiese incrementar la competitividad y mejorar la rentabilidad de las mismas para poder encajar en el proceso de la globalización.

La importancia de la logística se otorga debido al aporte que brinda al identificar los factores que influyen en las decisiones de compra de los clientes. Entre estos factores se encuentran:

- Calidad,
- Confiabilidad,
- Precio,
- Empaque,
- Distribución y
- Servicio.

La identificación de estos factores, dan paso a la innovación y mejora de cada uno de ellos. De esta manera se logra una coordinación óptima que reúne las características necesarias para atraer a los clientes y fidelizarlos. La logística además genera una cultura empresarial que amplía la visión gerencial, produciendo un mecanismo de planificación de las actividades tanto internas como externas de la empresa.

Si se ofrece un producto a tiempo y en las condiciones deseadas, este genera un valor agregado. Es decir, si el cliente se siente contento con el producto, sentirá que su costo valió la pena, mientras que, si tiene quejas, nunca más comprará el producto debido a su baja satisfacción y experiencia de compra.

Dentro de una empresa el sistema integrado logístico, está conformado por tres áreas operacionales: (1) Gestión de Materiales (GM), (2) Gestión de Transformación (GT), y (3) Gestión de Distribución Física (GDF).

- La Gestión de Materiales, es la relación logística existente entre una empresa y sus proveedores.
- La Gestión de Transformación, es la relación entre las instalaciones de una empresa (entre planta y almacén o centro de distribución, entre planta y planta, etc.).

- La Gestión de Distribución Física es la relación logística existente entre una empresa y sus clientes.

Actualmente las empresas han modificado sus procesos de almacenamiento, distribución e incorporación de equipamiento tecnológico avanzado, debido a la gran carga de responsabilidad obtenida mediante la globalización. Entre los cambios mencionados por (Ramírez, 2015) se encuentran:

- Almacenamiento: No se debe empaquetar grandes pedidos para un mismo sitio. Deben atender pequeños pedidos para diferentes lugares. Para ello deberían reorganizarse para clasificarlos.
- Distribución: En caso de pedidos dirigidos hacia tiendas, no es necesario atenderlos con grandes camiones, sino al contrario se puede disponer de vehículos de menor tamaño.
- Incorporación de equipamiento tecnológico avanzado: Debe existir una excelente comunicación, información y cooperación mediante el internet, ya que la empresa debe encontrarse en constante adaptación y modernización.

La logística permite mejorar la experiencia de compra del cliente, adaptando sus procesos de manera eficiente. La logística, actualmente no es un lujo, sino una necesidad. Las empresas que se encuentran en desarrollo y mucho más las grandes empresas, han adoptado este proceso como muestra de su calidad y adaptación hacia el nuevo mundo. De esta manera, en la actualidad es indispensable contar con un departamento logístico dentro de las empresas.

1.1.6. Factores para la Competitividad Logística

Las empresas utilizan la logística como medio para satisfacer con eficiencia las necesidades de los clientes. Depende de las mismas optimizar sus recursos y procesos, sin embargo, el país en el

que se encuentren localizadas, es el encargado de brindarles un escenario viable para potenciar su competitividad. El Índice de Desempeño Logístico se mide mediante los factores que analizan el rendimiento logístico de un país. Para aumentar su nivel, se debe procurar que el país sea competitivo y para lograrlo se debe considerar los siguientes factores.

1.1.6.1. Infraestructura

“Las infraestructuras son la base de toda organización logística, ya sea una empresa o un país. Si una empresa necesita un almacén, transporte y recursos para gestionar su producto, un país necesita infraestructuras que den soporte al movimiento de los productos desde el momento en que se producen internamente o bien proceden del exterior” (Felipe, 2017).

Para lograr obtener una infraestructura logística, que aproveche y apoye el libre transporte de productos, se debe considerar la construcción de:

- Vías terrestres que faciliten el acceso a la mayoría de puntos, además de crear una red logística del país que establezca los nodos logísticos¹ adecuados.
- Una red de puertos y aeropuertos que puedan brindar entradas y salidas para los productos de una forma eficiente y eficaz.
- Una red ferroviaria como soporte al tráfico de camiones en las carreteras. Se debe procurar crear espacios que sean destinados a albergar plataformas logísticas que se conviertan en centros de distribución.

Si se provee infraestructuras de calidad, la logística dentro del país aumentará el nivel de eficiencia y se podrá llegar a los clientes de forma más rápida. Con esta infraestructura no

¹ Nodos Logísticos: Donde se concentran actividades logísticas, productivas, tecnológicas y de servicios especializados.

solamente se beneficiará el proceso logístico, sino además la actividad comercial puede volverse más productiva. Así mismo, se pudiese facilitar el movimiento de personas y productos, ya que los individuos también ejecutan viajes en donde realizan compras de interés personal. Sin infraestructuras de calidad, es imposible que la logística alcance un nivel elevado de eficiencia y eficacia.

1.1.6.2. Legislación

Para facilitar el acceso de productos provenientes del exterior de una manera rápida, segura y económica se necesitan leyes que regulen de manera adecuada las políticas arancelarias, es decir: tasas arancelarias apropiadas y políticas que faciliten el intercambio comercial entre fronteras. El comercio se rige mediante la legislación del país, si esta es consciente de las necesidades de los importadores y exportadores, potenciará el comercio dentro del país. De lo contrario si un país posee demasiadas barreras arancelarias, reducirá la posibilidad de competir con sus rivales extranjeros y su economía puede sufrir un declive, debilitando su potencia comercial y encareciendo ciertos productos para sus habitantes.

El proceso logístico va de la mano con el comercio, es decir, si no existe compra y venta de productos o servicios, la logística automáticamente reduce sus beneficios y no se puede aprovechar su potencial.

1.1.6.3. Competencia de Servicios Logísticos

Si se dispone de infraestructuras convenientes y de una legislación que sea amigable con las necesidades logísticas, se propiciará el ambiente apto para aprovechar y extender los beneficios que provee la aplicación de la logística. Contando con lo antes mencionado, resulta imprescindible

tener empresas que reúnan equipos de expertos logísticos que guíen a estas y empleen eficientemente los recursos.

La competencia de servicios logísticos hace referencia a la necesidad de que existan suficientes empresas que ofrezcan servicios logísticos de calidad. Esto aumentará el nivel de adaptación a la globalización y modernización de procesos logísticos tanto internos como externos. “Las empresas dedicadas a prestar servicios logísticos son el motor que ha propiciado el avance logístico en el sector privado. Se han convertido en el nexo entre la empresa y el cliente (o consumidor) y su presencia en la sociedad es cada vez más importante por el aumento imparable del e-commerce” (Felipe, 2017).

Los consumidores con el pasar del tiempo, demandan mayores servicios logísticos, debido a su adaptación a la globalización y como consecuencia el aumento del uso de internet. Esta situación propicia el e-commerce. Por lo tanto, depende de la experiencia que le ofrezca el operador logístico, el avance o estancamiento de la logística en el futuro.

1.1.6.4. Recursos humanos

El entorno logístico debe ser construido y consolidado mediante el apoyo a profesionales que se encuentren calificados para desarrollar estos procesos de manera óptima. Los gobiernos deben crear becas que se encuentren dirigidas hacia profesionales que posean las cualidades, aptitudes y pasión hacia la logística. Se deberían generar incentivos para profesionales nacionales, con esto se evitará el escape de capitales que sucede cuando personas extranjeras trabajan en un determinado país y en el futuro regresan a sus países de origen.

Las empresas tienen que contar con profesionales de calidad que ayuden al crecimiento de las mismas y ofrezcan mejores experiencias de compra a los clientes. Este proceso aumentará la

reputación y permitirá crecimiento de ventas, que finalmente impulsará la internacionalización de empresas nacionales y de los emprendimientos.

1.1.6.5. Modelo de desarrollo logístico

“La apertura de los mercados y la globalización de las cadenas de suministro demandan cambios estructurales en los que la logística juega un papel estratégico. Actualmente, los clientes evalúan la calidad del producto, el valor agregado del mismo y su disponibilidad en tiempo y forma, de ahí la necesidad de hacer eficientes los procesos” (Patricia Cano Olivios, 2013). En este contexto, los países y empresas necesitan crear estrategias que permitan desarrollar un modelo logístico a mediano y largo plazo.

El modelo de desarrollo logístico dependerá de las necesidades y aspiraciones que tenga el país. Sin este modelo, la logística del mismo dependerá de la suerte y del rumbo que le sepan dar sus recursos humanos que, aunque estén capacitados, sin este modelo, no tendrán una base para sustentar sus decisiones. Sin esto el escenario logístico que se ha expuesto anteriormente sería inútil.

En toda competencia, los jugadores necesitan estrategias que resalten su valor agregado y aumenten su potencial. “Se debe tener como prioridad facilitar el acceso de los productos a los consumidores y una repercusión en la economía de las empresas mejorando su coste logístico global” (Felipe, 2017). Una logística bien asesorada y de calidad potencia el comercio de un país y genera un valor agregado que lo distingue de sus competidores y lo convierte en un rival difícil de vencer. Cabe recalcar que este modelo debe considerar todos los factores para la competitividad y optimizarlos obteniendo el mayor provecho posible.

1.1.6.6. Eco-Cadena de Suministro

El transporte de mercancías es uno de los pasos finales de la logística. Este es un sector básico de la economía global, y se practica con normalidad todos los días del año, sin descanso. El transporte genera un gran impacto en el medio ambiente y aunque no se pueda parar su uso, si se puede disminuir los daños que este genera, por medio de la creación de políticas ambientales en cada país.

Los principales impactos en los que deben centrarse estas políticas son:

- “Contaminación atmosférica, que se genera por su especial incidencia en emisiones contaminantes y gases de efecto invernadero.
- Contaminación acústica, que se genera por la generación de ruido y vibraciones.
- Producción de residuos, que se genera s en operaciones de mantenimiento de los vehículos y embalaje de mercancías.
- Vertido de sustancias peligrosas, que se genera por fugas o perdidas accidentales de los productos transportados, así como en operaciones de mantenimientos de flota, etc.” (Felipe, 2017).

Se debe poner énfasis en la regulación de estos impactos, por medio de la creación de una legislación que limite en lo posible los daños ambientales. Impulsar el desarrollo sostenible y reducir el daño sin parar la actividad del transporte como tal. No solo depende del gobierno, sino de las empresas en asegurar el cumplimiento de estas leyes evitando la corrupción y siendo conscientes de la necesidad de economías verdes que preserven el medio ambiente y no lo exploten deliberadamente.

Entre las opciones sostenibles y amigables con el medio ambiente se encuentran: la utilización de tecnologías y en este caso transportes que no contaminan al máximo el medio ambiente,

utilización de materiales reciclables y combustibles renovables. Esta modernización no solamente ayudará a disminuir impactos, sino puede aumentar la reputación como empresa, ya que las personas siempre generan preferencia y simpatía hacia los procesos innovadores y sobretodo conscientes con el medio ambiente.

1.2. Mercado Común del Sur.

Para el desarrollo de este trabajo de investigación se ha escogido a una entidad supranacional denominada como MERCOSUR. Este es el acrónimo utilizado para el Mercado Común del Sur que se encuentra integrado por Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Bolivia. Anteriormente era conformado por el país de Venezuela, pero debido a su realidad política y económica, ha sido sancionado y se encuentra suspendido indefinidamente. El MERCOSUR es un proceso abierto y dinámico. El objetivo de principal de su creación fue inspirado con la ilusión de crear un espacio común que pueda dotar de oportunidades comerciales y de inversiones a través de la integración competitiva de las economías nacionales al mercado internacional.

Esta entidad cuenta con países asociados como: Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú y Surinam. Estos participan en actividades y reuniones del bloque y cuentan con preferencias comerciales con los Estados Partes. El MERCOSUR también ha firmado acuerdos de tipo comercial, político o de cooperación con una diversa cantidad de naciones y organismos en los cinco continentes.

“Desde sus inicios el MERCOSUR ha promovido como pilares fundamentales de la integración los principios de Democracia y de Desarrollo Económico, impulsando una integración con rostro humano. En línea con estos principios, se han sumado diferentes acuerdos en materia migratoria,

laboral, cultural, social, entre tantos otros a destacar, los que resultan de suma importancia para sus habitantes” (MERCOSUR, 2018).

Después de que el desarrollo del MERCOSUR terminara a finales de los años 90. Los estados miembros del MERCOSUR introdujeron su relanzamiento en el año 2000. Este suceso se describió como la etapa nueva de la integración regional. Esta iniciativa tiene y defiende el objetivo de fortalecer la unión aduanera tanto adentro como afuera.

Para consagrar la creación del MERCOSUR, se firma tratado de Asunción el 26 de marzo de 1991. Este tratado fue firmado por los primeros países en conformar esta entidad, es decir Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay. “El Tratado de Asunción contiene además distintas cláusulas programáticas referidas a la constitución de una unión aduanera y a la armonización de las políticas macroeconómicas” (MERCOSUR, 2018). El Tratado de Asunción se considera como derecho originario, y es creado dentro de un sistema con características de intergubernamentalidad.

En rigor los objetivos del MERCOSUR se encuentran en el preámbulo del tratado de Asunción. Este contrato menciona y alega todos los objetivos que pertenecen al proceso de integración político y económico que son:

- La libre circulación de productos, servicios y bienes (entre los estados miembros). Por medio de la eliminación de las barreras arancelarias.
- La creación de un arancel externo común y también el desarrollo de una política comercial común hacia países terceros o agrupaciones de países.
- La coordinación de las políticas macroeconómicas y también de los sectoriales entre los estados miembros del MERCOSUR respectivo a la política industrial, monetaria y fiscal, la política comercial, la política agrícola, la política de comunicación y la política de servicio y transporte.

- Armonizar la confirmación de los estados miembros y su legislación en las áreas concernientes para alcanzar un fortalecimiento del proceso general de integración.
- Todos los integrantes más Chile, conforman un área de libre residencia con derecho al trabajo de todos los ciudadanos que cumplan con los requisitos de nacionalidad y no cuenten con antecedentes penales (los trámites migratorios aún son de carácter obligatorio).

Entre las potencialidades del MERCOSUR se encuentra su extenso territorio de casi 15 millones de km², que cuenta con una gran variedad de riquezas y tesoros naturales como: agua, biodiversidad, recursos energéticos y tierras fértiles. Además, cuenta con alrededor de 295 millones de personas entre las cuales se percibe una gran diversidad cultural, étnica, lingüística y religiosa, esto ha permitido que el MERCOSUR realice su crecimiento de manera pacífica y armoniosa.

“Sus idiomas oficiales de trabajo son el español y el portugués. La versión oficial de los documentos de trabajo depende del idioma del país sede de cada reunión. A partir del 2006, por medio de la Decisión CMC N° 35/06, se incorporó al guaraní como uno de los idiomas del Bloque” (MERCOSUR, 2018).

1.3. Banco Mundial.

El Banco Mundial es una organización internacional creada en el año de 1944 en la Conferencia de “Bretton Woods”, constituida principalmente por 44 países miembros. “Es una de las fuentes más importantes de financiamiento y conocimiento para los países en desarrollo, está integrado por cinco instituciones que se han comprometido a reducir la pobreza, aumentar la prosperidad

compartida y promover el desarrollo sostenible” (Banco Mundial, 2018). Entre las instituciones que conforman esta organización internacional se encuentran:

- BIRF: Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento.
- AIF: Asociación Internacional de Fomento.
- IFC: Corporación Financiera Internacional.
- MIGA: Organismo Multilateral de Garantía de Inversiones.
- CIADI: Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones.

El Banco Mundial forma parte del Sistema de Naciones Unidas, como un organismo especializado que está vinculado a las Naciones Unidas mediante acuerdos de cooperación. El Consejo Económico y Social es el órgano inmediato, aunque no el principal, de las Naciones Unidas que articula la colaboración con los organismos. Actualmente el Banco Mundial cuenta con 189 países miembros y personal de más de 170 países y su sede principal se encuentra en la ciudad de Washington D.C en los Estados Unidos de América.

El Banco Mundial funciona como una cooperativa integrada por 189 países miembros. Estos países o accionistas son representados por una Junta de Gobernadores, el máximo órgano responsable de formular políticas en la institución. Por lo general, los Gobernadores son Ministros de Finanzas o de Desarrollo de los países miembros y se congregan una vez al año en las Reuniones Anuales de las Juntas de Gobernadores del Grupo del Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional.

Los Gobernadores se reúnen solo una vez al año. Debido a su escaso contacto físico se delegan labores específicas que son repartidas entre 25 Directores Ejecutivos que trabajan en la sede central del Banco. Los cinco principales accionistas se conforman por: Francia, Alemania, Japón, Reino

Unido y Estados Unidos. Estos nombran cada uno un Director Ejecutivo y los demás países miembros son representados por los otros 20 Directores Ejecutivos electos restantes.

El presidente actual del Banco Mundial, es Jim Yong Kim, de nacionalidad coreana. Es el responsable de la gestión general de la institución. El mismo dirige las reuniones del Directorio y es responsable de la gestión general de la institución. Los encargados de elegir al presidente son los miembros del Directorio Ejecutivo y lo hacen por un período renovable de cinco años.

Los Directores Ejecutivos se encargan de aprobar préstamos y garantías, nuevas políticas, el presupuesto y las decisiones que están relacionadas a la materia de créditos y cuestiones financieras. Sus reuniones las realizan normalmente dos veces por semana.

El Banco Mundial opera a diario bajo el liderazgo y la dirección del Presidente, la administración y funcionarios superiores y los Vice presidentes a cargo de las prácticas mundiales, soluciones transversales, regiones y funciones.

La visión del Banco Mundial es “tener un mundo sin pobreza” y su visión es “ser una institución excelente, capaz de atraer, entusiasmar y cultivar a un personal dedicado, con aptitudes excepcionales, que sepa escuchar y aprender” (Banco Mundial, 2018).

Entre las funciones del Banco Mundial se encuentran:

- Admitir o suspender a países miembros, hacer autorizaciones financieras y presupuestos, así como, determinar la distribución de los ingresos del BIRF.
- Proporcionar dinero para la construcción de servicios básicos.
- Otorgar préstamos a largo plazo.

El Banco Mundial ofrece los siguientes tipos de préstamos para sus miembros:

- Préstamos para proyectos.
- Préstamos sectoriales, vía BIRF y AIF.

- Préstamos Institucionales.
- Préstamos de ajuste estructural.
- Préstamos a Fondo Perdido.

CAPÍTULO II

DESARROLLO DEL ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO.

2.1. Descripción y generalidades.

“El Índice de Desempeño Logístico o LPI (Logistics Performance Index) por sus siglas en inglés, es una medición realizada por el Banco Mundial con el objetivo de mostrar y describir las tendencias globales en materia de Logística” (Banco Mundial, 2018). El LPI fue lanzado por primera vez en 2007 con el objetivo de medir los componentes periféricos de la cadena de suministro, como el transporte y la facilitación comercial. El LPI se encarga de medir la eficiencia de las cadenas de suministro de cada país y como éstas se desenvuelven en el comercio con otros países (socios comerciales). Una logística ineficiente conlleva a un alza de los costos del comercio y por ende reduce la integración global afectando a los países en desarrollo que buscan competir en el mercado global.

2.2. Importancia para el Desarrollo

El Índice de Desempeño Logístico, es un indicador que se encarga de medir el desempeño de la logística comercial en cada país. De esta manera ayuda a los líderes nacionales, los principales responsables de la formulación de políticas y los comerciantes del sector privado a comprender los desafíos que ellos y sus socios comerciales enfrentan para reducir las barreras logísticas al comercio internacional. Como la columna vertebral del comercio internacional, la logística abarca el transporte de mercancías, el almacenamiento, el despacho de aduana, los sistemas de pago y

muchas otras funciones. Estas funciones son realizadas principalmente por proveedores privados de servicios para comerciantes privados y propietarios de bienes, pero la logística también es importante para las políticas públicas de los gobiernos nacionales y las organizaciones regionales e internacionales. Debido a que las cadenas de suministro mundiales son tan variadas y complejas, la eficiencia de la logística depende de los servicios, las inversiones y las políticas gubernamentales. La construcción de infraestructura, el desarrollo de un régimen regulatorio para los servicios de transporte y el diseño e implementación de procedimientos eficientes de despacho de aduanas son todas áreas donde los gobiernos juegan un papel importante (Banco Mundial, 2018).

2.3. Criterio de Cálculo

Para el cálculo del Índice de Desempeño Logístico se realizan encuestas a empresas y usuarios de servicios de logística. Se utiliza un cuestionario estandarizado que consta de dos partes:

1. Logística Internacional: políticas, transporte, infraestructura.
2. Logística Doméstica: empresa (relaciones entre sus clientes).

“Los datos proceden de las encuestas del Índice de Desempeño Logístico que han sido realizadas por el Banco Mundial, en asociación con instituciones académicas e internacionales, compañías privadas e individuos involucrados en la logística internacional. La ronda de encuestas de 2009 cubrió las evaluaciones de más de 5.000 países por medio de casi 1.000 servicios de expedición de carga. Los encuestados evalúan ocho mercados de seis dimensiones básicas, en una escala de 1 (peor) a 5 (mejor). La elección de los mercados se realizó sobre la base de los mercados de importaciones y exportaciones más importantes del país de los encuestados, por selección al

azar y, para los países sin salida al mar, por los países vecinos que los conectan con los mercados internacionales” (Banco Mundial, 2018).

2.4. Percepciones de medición.

El puntaje general del Índice de Desempeño Logístico es obtenido mediante las percepciones de la logística de un país basadas en la eficiencia del proceso del despacho de aduana, la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, 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. El índice varía entre 1 y 5, donde el puntaje más alto representa un mejor desempeño (Banco Mundial, 2018).

Como se ha explicado con anterioridad el cálculo del Índice de Desempeño Logístico refleja las percepciones de la logística. En este contexto, se pretende presentar los resultados individuales de cada percepción para finalmente agruparlos y generar un resultado grupal. Este resultado será la totalidad del Índice de Desempeño Logístico.

2.4.1. Índice de desempeño logístico: competitividad y calidad de los servicios logísticos.

Los encuestados evalúan el nivel general de competencia y calidad de los servicios de logística (por ejemplo: operadores de transporte y agentes de aduanas), en una clasificación que va desde 1 (muy bajo) a 5 (muy alto). Los puntajes se promedian entre todos los encuestados.

A continuación, en la tabla 1, así como en la figura 1, se puede apreciar la percepción de Competitividad y Calidad de los Servicios Logísticos, de los países parte del MERCOSUR, desde el año 2010 hasta el 2016.

Tabla 1
Competitividad y Calidad de los Servicios de Logística 2010-2016

	2010	2012	2014	2016
ARGENTINA	3.03	2.95	2.93	2.83
BOLIVIA	2.38	2.58	2.68	1.90
BRASIL	3.30	3.12	3.05	3.12
PARAGUAY	2.59	2.49	2.76	2.69
URUGUAY	2.59	2.98	2.58	3.01

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

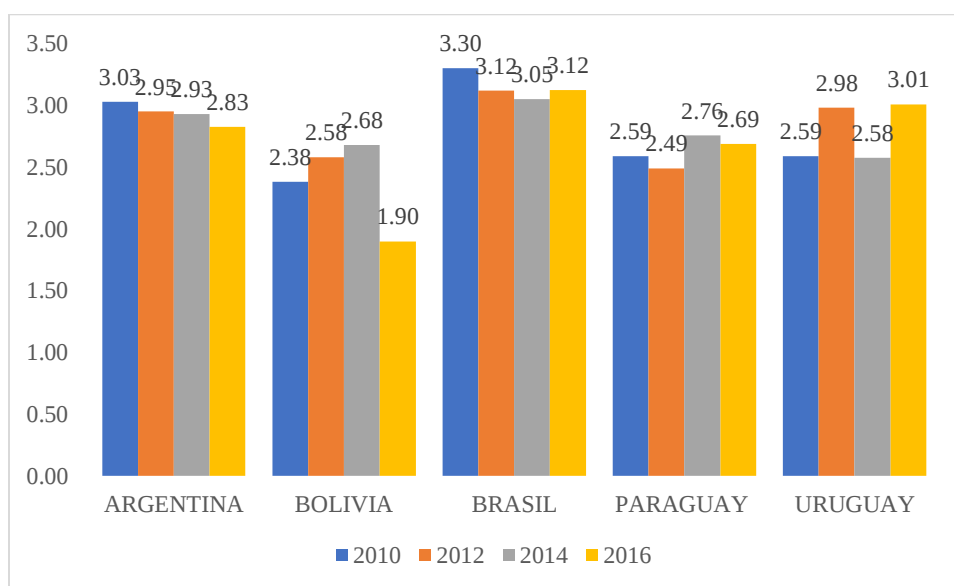


Figura: 1. Resultados de Competitividad y Calidad de los Servicios de Logística 2010-2016. Fuente: Banco Mundial (www.bancomundial.org).

2.4.2. Índice de desempeño logístico: facilidad para coordinar embarques a precios competitivos.

Como segundo aspecto, los encuestados evaluaron la facilidad de organizar los envíos a precios competitivos a los mercados, en una clasificación que van desde 1 (muy difícil) a 5 (muy fácil). Los puntajes se promedian entre todos los encuestados.

A continuación, en la tabla 2, así como en la figura 2, se puede apreciar la percepción de Facilidad para Coordinar Embarques a Precios Competitivos, de los países parte del MERCOSUR, desde el año 2010 hasta el 2016.

Tabla 2
Facilidad para Coordinar Embarques a Precios Competitivos 2010-2016.

	2010	2012	2014	2016
ARGENTINA	3.15	3.33	2.96	2.76
BOLIVIA	2.53	2.60	2.35	2.40
BRASIL	2.91	3.12	2.80	2.90
PARAGUAY	2.87	2.31	2.83	2.58
URUGUAY	2.77	2.91	2.64	2.91

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

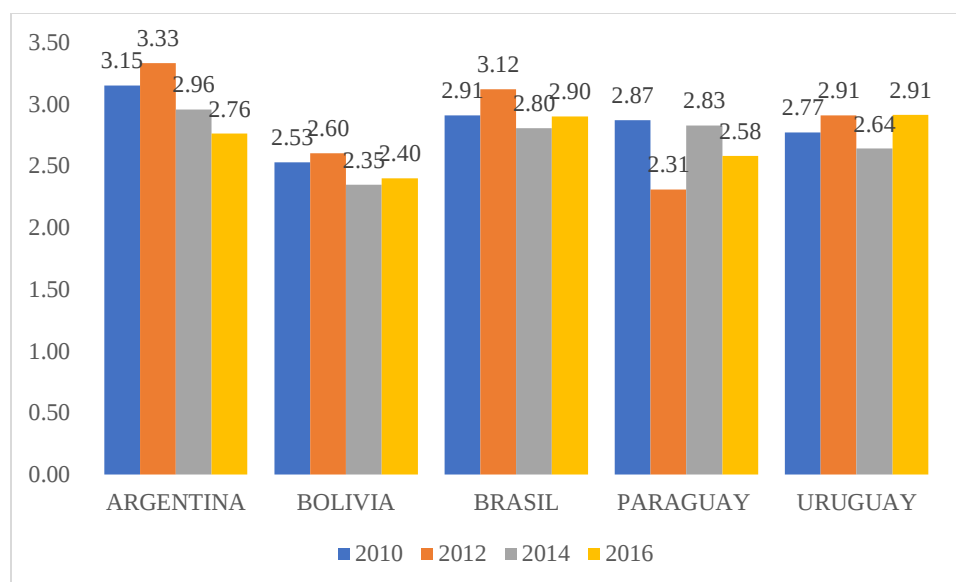


Figura: 2 Resultados de Facilidad para Coordinar Embarques a Precios Competitivos 2010-2016.
Fuente: Banco Mundial (www.bancomundial.org).

2.4.3. Índice de desempeño logístico: frecuencia de arribo de embarques al destinatario dentro del plazo previsto.

Los encuestados también evaluaron con qué frecuencia los envíos a los mercados evaluados llegan al destinatario dentro del tiempo de entrega programado o previsto, en una clasificación de 1 (casi nunca) a 5 (casi siempre). Los puntajes se promedian entre todos los encuestados.

A continuación, en la tabla 3, así como en la figura 3, se puede apreciar la percepción de frecuencia de arribo de embarques al destinatario dentro del plazo previsto, de los países parte del MERCOSUR, desde el año 2010 hasta el 2016.

Tabla 3
Frecuencia de Arribo de Embarques al Destinatario dentro del Plazo Previsto 2010-2016

	2010	2012	2014	2016
ARGENTINA	3.82	3.27	3.49	3.47
BOLIVIA	3.20	2.95	2.60	2.79

BRASIL	4.14	3.55	3.39	3.39
PARAGUAY	3.46	2.74	3.22	2.93
URUGUAY	3.06	3.16	3.06	3.47

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

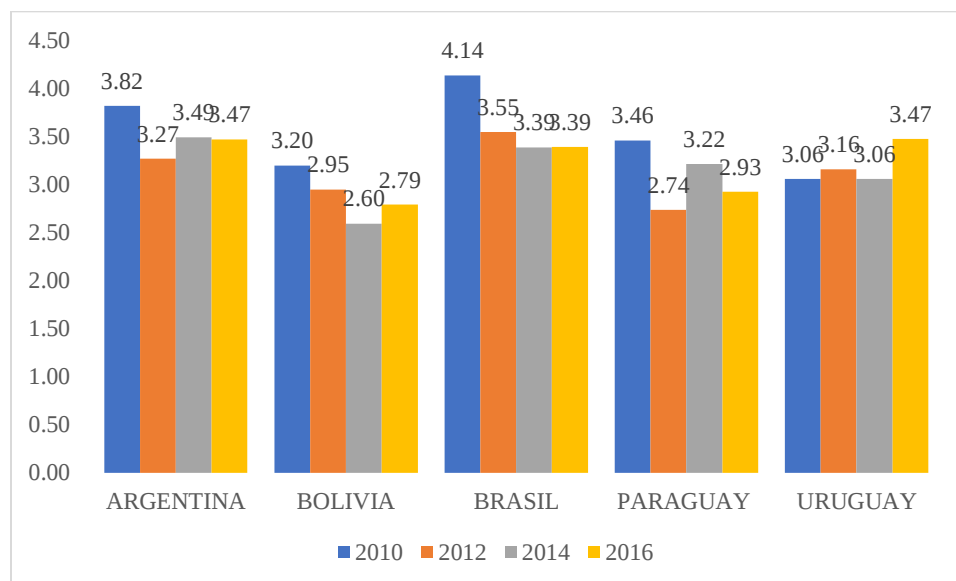


Figura: 3 Resultados de Frecuencia de Arribo de Embarques al Destinatario dentro del Plazo Previsto 2010-2016. Fuente: Banco Mundial (www.bancomundial.org).

2.4.4. Índice de desempeño logístico: calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte.

Dentro de las encuestas además se evaluó la calidad del comercio y la infraestructura relacionados con el transporte (por ejemplo: los puertos, ferrocarriles, carreteras y tecnologías de la información), en una clasificación que va desde 1 (muy baja) a 5 (muy alta). Los puntajes se promedian entre todos los encuestados.

A continuación, en la tabla 4, así como en la figura 4, se puede apreciar la percepción calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, de los países parte del MERCOSUR, desde el año 2010 hasta el 2016.

Tabla 4
Calidad de la Infraestructura relacionada con el Comercio y el Transporte 2010-2016.

	2010	2012	2014	2016
ARGENTINA	2.75	2.94	2.83	2.86
BOLIVIA	2.24	2.39	2.17	2.11
BRASIL	3.10	3.07	2.93	3.11
PARAGUAY	2.44	2.41	2.46	2.45
URUGUAY	2.58	2.87	2.51	2.79

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

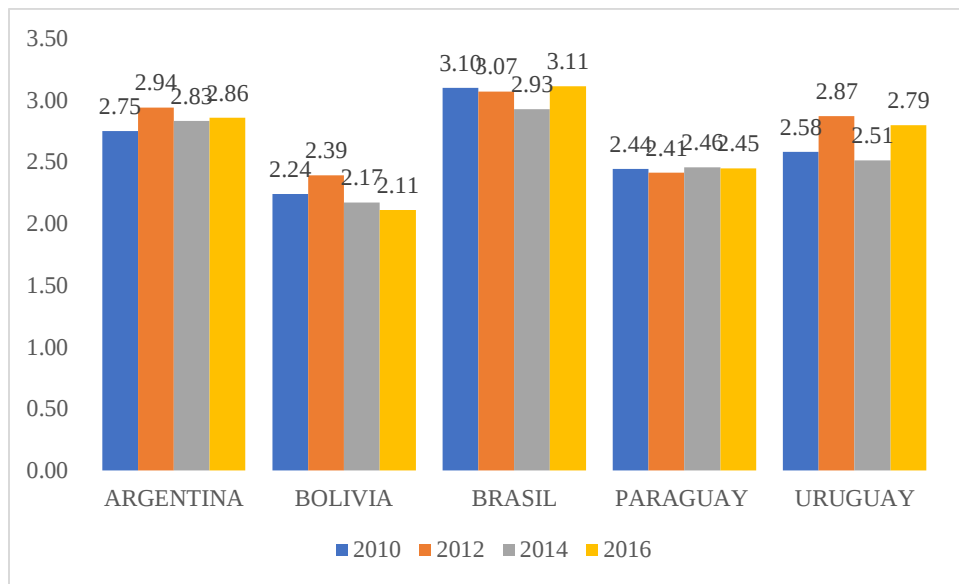


Figura: 4 . Resultados de Calidad de la Infraestructura relacionada con el Comercio y el Transporte 2010-2016. Fuente: Banco Mundial (www.bancomundial.org).

2.4.5. Índice de desempeño logístico: eficiencia del despacho aduanero.

Los encuestados evaluaron la eficiencia de los procesos de despacho aduanero (es decir, la velocidad, la sencillez y la previsibilidad de los trámites), en una clasificación que va desde 1 (muy baja) a 5 (muy alta). Los puntajes se promedian entre todos los encuestados.

A continuación, en la tabla 5, así como en la figura 5, se puede apreciar la percepción de eficiencia del despacho aduanero, de los países parte del MERCOSUR, desde el año 2010 hasta el 2016.

Tabla 5
Eficiencia del Despacho Aduanero 2010-2016.

	2010	2012	2014	2016
ARGENTINA	2.63	2.45	2.55	2.63
BOLIVIA	2.26	2.40	2.40	1.97
BRASIL	2.37	2.51	2.48	2.76
PARAGUAY	2.37	2.36	2.49	2.38
URUGUAY	2.71	2.99	2.39	2.78

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

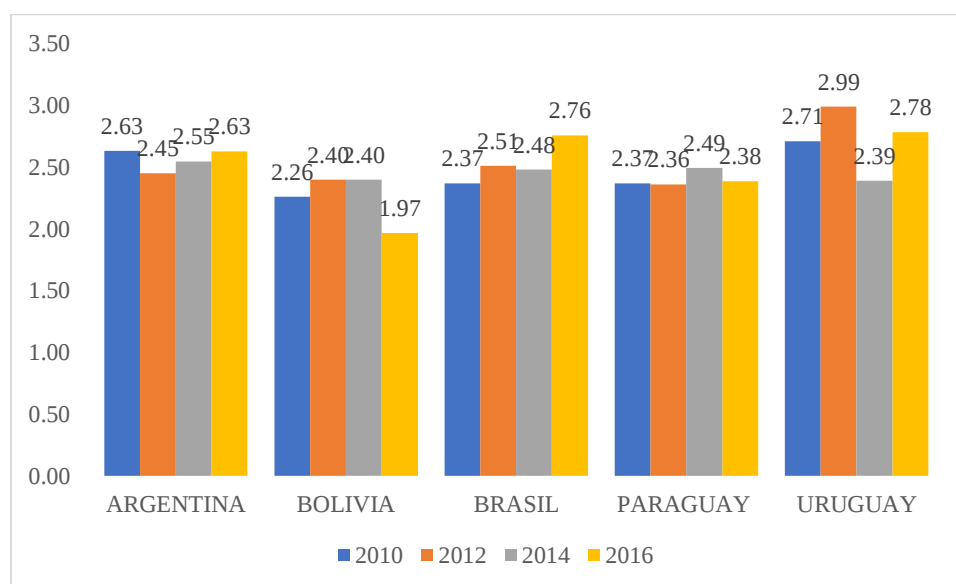


Figura: 5 Resultados de Eficiencia del Despacho Aduanero 2010-2016. Fuente: Banco Mundial (www.bancomundial.org).

2.4.6. Índice de desempeño logístico: facilidad para localizar y hacer seguimiento a los envíos.

En las encuestas se evaluó la capacidad de seguimiento y rastreo de los envíos cuando son mandados al mercado, en una clasificación que va desde 1 (muy baja) a 5 (muy alta). Los puntajes se promedian entre todos los encuestados.

A continuación, en la tabla 6, así como en la figura 6, se puede apreciar la percepción de facilidad para localizar y hacer seguimiento a los envíos, de los países parte del MERCOSUR, desde el año 2010 hasta el 2016.

Tabla 6
Facilidad para Localizar y Hacer Seguimiento a los Envíos 2010-2016.

	2010	2012	2014	2016
ARGENTINA	3.15	3.30	3.15	3.26
BOLIVIA	2.38	2.73	2.68	2.31
BRASIL	3.42	3.42	3.03	3.28
PARAGUAY	2.72	2.59	2.89	2.30
URUGUAY	2.78	2.98	2.89	2.84

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

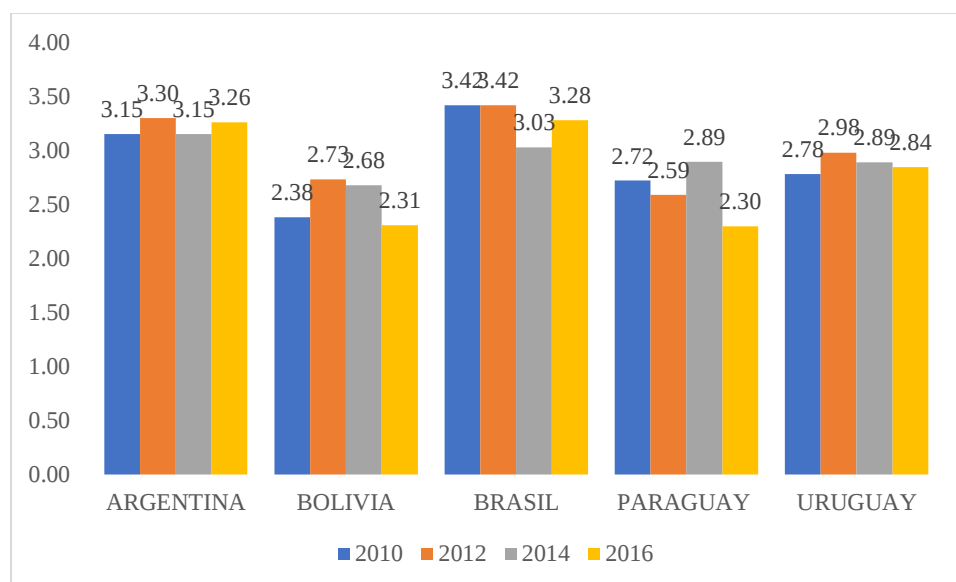


Figura: 6 Resultados de Facilidad para Localizar y Hacer Seguimiento a los Envíos 2010-2016.
Fuente: Banco Mundial (www.bancomundial.org).

2.4.7. Plazo de entrega para las exportaciones, caso de la mediana (días).

El plazo de entrega para las exportaciones es la mediana del tiempo (el valor para el 50% de los embarques) desde el punto de embarque hasta el puerto de carga. Los datos se tomaron de la encuesta del Índice de Desempeño Logístico. Los encuestados proporcionaron valores separados: para el mejor caso (10% de los embarques) y el caso de la mediana (50% de los embarques). Los datos son promedios exponenciales del logaritmo de las respuestas de valores únicos y de los valores medios del rango de respuestas para el caso de la mediana (Banco Mundial, 2018).

A continuación, en la tabla 7, así como en la figura 7, se puede apreciar la percepción de plazo de entrega para las exportaciones, caso de la mediana (días), de los países parte del MERCOSUR, desde el año 2010 hasta el 2016.

Tabla 7
Plazo de entrega para las exportaciones, caso de la mediana (días) 2010-2016.

	2010	2012	2014	2016
ARGENTINA	3.73	5.00	2.00	2.00
BOLIVIA	15.00	3.00	3.00	12.00
BRASIL	2.80	2.00	2.00	3.00
PARAGUAY				
URUGUAY	13.00	14.00	1.00	4.00

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

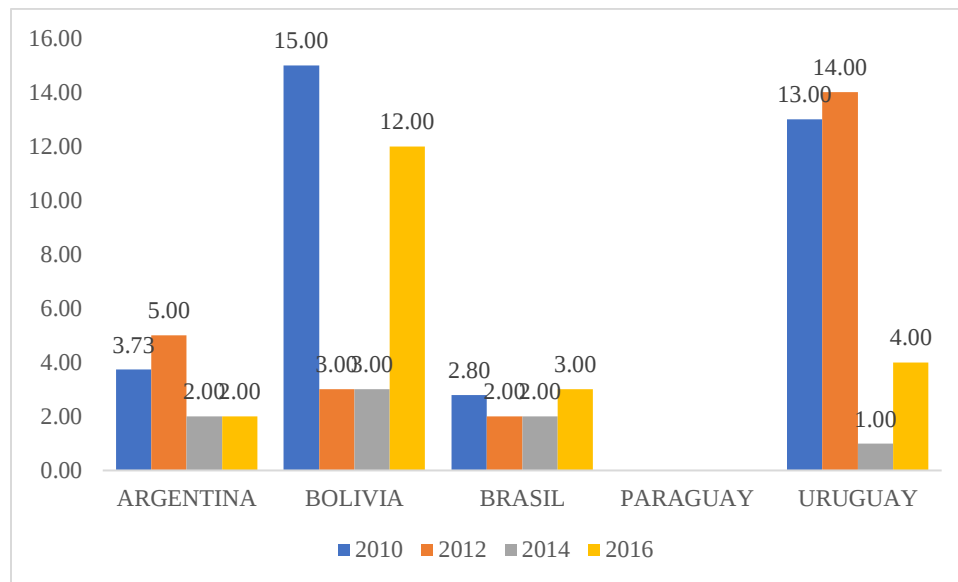


Figura: 7 Resultados de Plazo de entrega para las exportaciones, caso de la mediana (días) 2010-2016. Fuente: Banco Mundial (www.bancomundial.org).

2.4.8. Plazo de entrega para las importaciones, caso de la mediana (días).

El plazo de entrega para las importaciones es la mediana del tiempo (el valor para el 50% de los embarques) desde el puerto de descarga hasta que llega al consignatario. Los datos se tomaron de la encuesta del Índice de Desempeño Logístico. Los encuestados proporcionaron valores separados para el mejor caso (10% de los embarques) y el caso de la mediana (50% de los

embarques). Los datos son promedios exponenciales del logaritmo de las respuestas de valores únicos y de los valores medios del rango de respuestas para el caso de la mediana.

A continuación, en la tabla 8, así como en la figura 8, se puede apreciar la percepción de plazo de entrega para las importaciones, caso de la mediana (días), de los países parte del MERCOSUR, desde el año 2010 hasta el 2016.

Tabla 8
Plazo de entrega para las importaciones, caso de la mediana (días) 2010-2016.

	2010	2012	2014	2016
ARGENTINA	3.79	11.00	3.00	4.00
BOLIVIA	28.28	3.00	4.00	13.00
BRASIL	3.88	2.00	3.00	4.00
PARAGUAY	-	2.00	-	-
URUGUAY	3.00	-	2.00	3.00

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

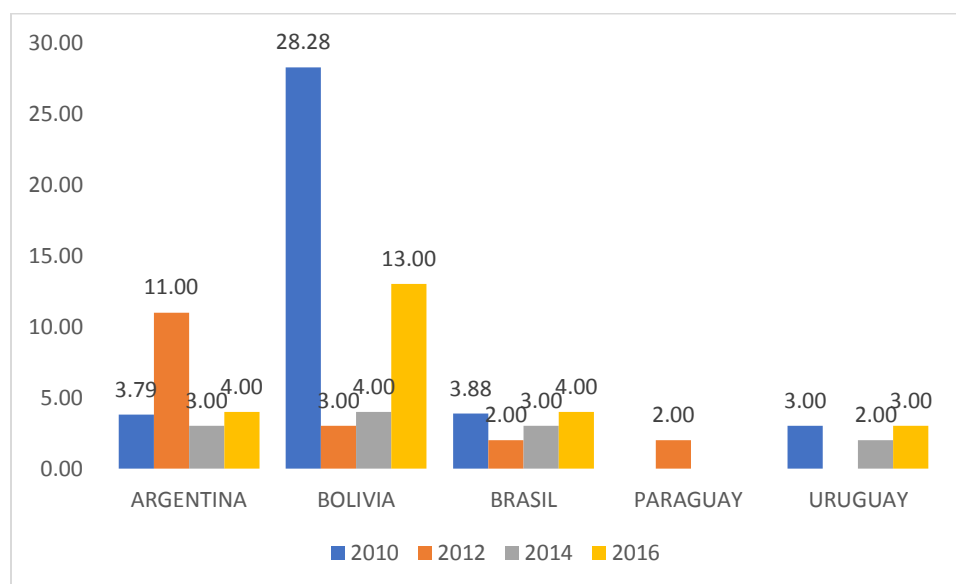


Figura: 8 Resultados de Plazo de entrega para las importaciones, caso de la mediana (días) 2010-2016. Fuente: Banco Mundial (www.bancomundial.org).

2.5. PROMEDIO DEL ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO MERCOSUR.

A continuación, en la tabla 9 y en la figura 9, se puede apreciar los resultados de las percepciones logísticas de los países parte del MERCOSUR, desde el año 2010-2016.

Tabla 9
Índice de Desempeño Logístico 2010-2016.

	2010	2012	2014	2016	TOTAL
ARGENTINA	3.10	3.05	2.99	2.96	12.10
BOLIVIA	2.51	2.61	2.48	2.25	9.85
BRASIL	3.20	3.13	2.94	3.09	12.36
PARAGUAY	2.75	2.48	2.77	2.56	10.56
URUGUAY	2.75	2.98	2.67	2.97	11.37

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

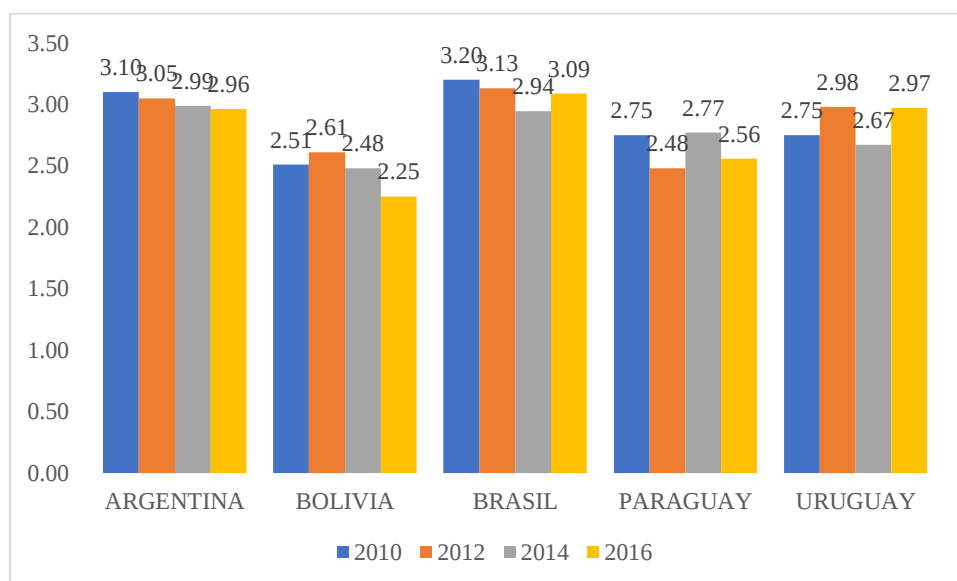


Figura: 9 Resultados del Índice de Desempeño Logístico 2010-2016. Fuente: Banco Mundial (www.bancomundial.org).

En la tabla 10, así como en la figura 10, se presenta los resultados finales del promedio del Índice de Desempeño Logístico de los países parte del MERCOSUR dentro de los años 2010-2016.

Tabla 10.
Promedio del Índice de Desempeño Logístico 2010-2016 MERCOSUR

PROMEDIO DEL ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO 2010-2016 MERCOSUR	
ARGENTINA	3.02
BOLIVIA	2.46
BRASIL	3.09
PARAGUAY	2.64
URUGUAY	2.84

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

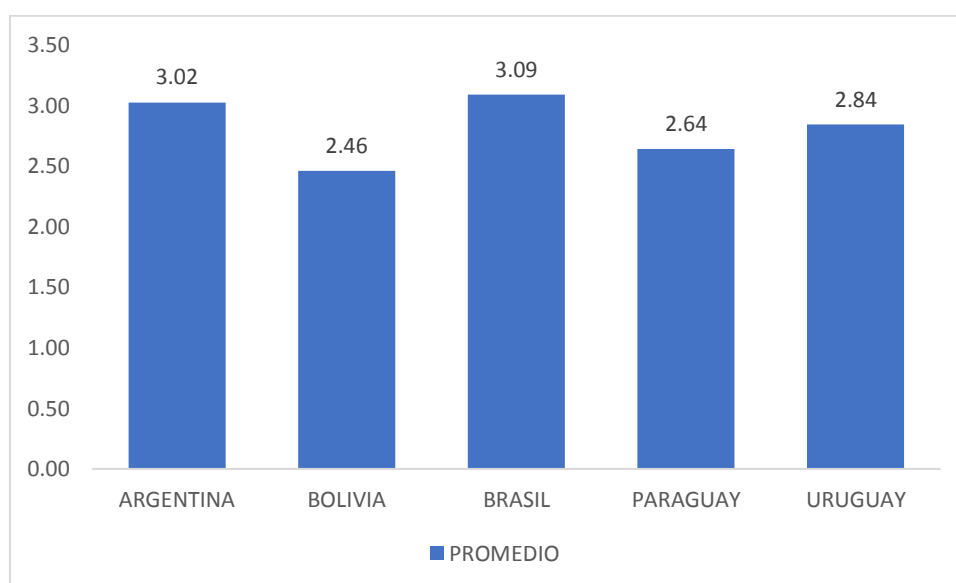


Figura: 10 Promedio Total del Índice de Desempeño Logístico 2010-2016 MERCOSUR.

Tal como se puede ver en el cuadro y figura 10, el país que despunta en el Índice de Desempeño Logístico dentro de los años 2010-2016 es Brasil que cuenta con un 3,09. El segundo país que resalta con un puntaje alto dentro del MERCOSUR es Argentina con un 3,02. Uruguay es el tercer país en sumarse a la lista de los puntajes más altos de este índice con un 2,84. Los países que cuentan con los puntajes más bajos de la lista de los países parte del MERCOSUR son Paraguay con un 2,64 y finalmente Bolivia con 2,46.

CAPÍTULO III

DISCUSIÓN Y ANÁLISIS DESDE LA PERSPECTIVA POLÍTICO-ECONÓMICO.

Después de realizar el cálculo del Índice de Desempeño Logístico, se procederá a analizar cada uno de los aspectos influyentes en el cálculo del LPI. Este análisis será realizado para los años 2010-2016 y se dividirá en dos grandes ramas:

Análisis Político:

Se ha decidido realizar un análisis del entorno político de cada país, debido a la importancia que tiene ésta en materia de legislación comercial, ya que es la que define el ambiente comercial y por ende influye en el desarrollo de la logística. Dentro del análisis político constarán las generalidades políticas de cada país, la situación política, la situación comercial y la situación logística.

Análisis Económico:

Resulta imprescindible realizar un análisis económico, puesto que mediante el mismo puede explicar de mejor manera la situación de los países parte del MERCOSUR. Para el mismo, se ha decidido examinar dos grandes indicadores económicos que son desarrollados por el Banco Mundial: el Crecimiento del PIB per cápita y la Inflación.

3.1. Análisis Político del Índice de Desempeño Logístico.

3.1.1. Argentina.

3.1.1.1. Generalidades

Argentina es una República Federal basada en una democracia parlamentaria. El poder ejecutivo² es detentado por el Presidente de la nación, el mismo que se encarga de responder a los intereses nacionales. El Presidente es el jefe supremo del país, jefe del gobierno, responsable político de la administración general del país y comandante en jefe de las fuerzas armadas (Santander, 2018).

El poder legislativo³ reside en el Congreso Nacional, el cual tiene dos cámaras. La Cámara de Diputados consta de 257 miembros, los cuales son elegidos cada cuatro años por medio de sufragio universal directo y el Senado que consta de 72 miembros, los cuales son elegidos cada seis años por medio de sufragio universal directo (Santander, 2018).

Argentina cuenta con 23 provincias y 1 distrito federal autónomo, que han conservado ciertos poderes no pertenecientes al gobierno federal. Cada uno elige a sus propios legisladores y gobernantes provinciales.

3.1.1.2. Situación Política

Dentro del periodo de análisis, desde el año 2010 hasta el 2015, la presidenta de Argentina fue la Ab. Cristina Elisabet Fernández de Kirchner. Kirchner, fue elegida por el partido político denominado “Unidad Ciudadana” el cual tiene inclinación hacia la izquierda política⁴. Desde el 2015 hasta la fecha, Argentina ha vivido una etapa crítica en su política. Esta situación se debe a

² Poder ejecutivo: Órgano de gobierno que está encargado de ejecutar las decisiones del poder legislativo.

³ Poder legislativo: Órgano de gobierno que está encargado de hacer y reformar las leyes.

⁴ Izquierda Política: Es una clasificación sobre las posiciones políticas que agrupa a estas que tienen como punto central la defensa de la igualdad social.

que desde la elección de su nuevo y actual presidente el Ing. Mauricio Macri en el 2015, se ha generado una etapa de transición ideológica dentro del país.

Macri por el contrario a Kirchner, representa al partido “Propuesta Ciudadana”, el cual tiene una inclinación hacia el liberalismo⁵ y desarrollismo⁶. Como resultado de este cambio político Argentina, ha tenido que enfrentarse a disputas ciudadanas y políticas, que han dado como resultado una crisis ciudadana que al día de hoy se mantiene activa.

Según María Laura Tagina, profesora e Investigadora de la Universidad Nacional de San Martín, se puede considerar a Argentina como un país con identificaciones ideológicas frágiles. Esto en gran parte se debe al cambio brusco de presidentes que ha tenido que enfrentar este país desde el año 2015. Kirchner contaba con el apoyo de los ciudadanos debido a su populismo y afición por los subsidios que brindaba a ciertos servicios (luz, transporte, agua, gas y combustible) hasta el año 2014. Esto le permitía la simpatía de muchos ciudadanos, aunque al mismo tiempo significaba el “incremento de gasto estatal del 16%” (Instituto Nacional de Estadística y Censos. República Argentina, 2013). Dado este contexto y para obtener más dinero, Kirchner puso tributos a los sectores económicos más potentes de Argentina, uno de los más controversiales fue el implemento de tributos del 35% a la exportación de soja, generando muchas protestas y bajando su popularidad.

Debido a la inflación y a la falta de liquidez, Kirchner impuso una medida llamada el “cepo cambiario⁷”. Esto significaba que Argentina decidió fijar el precio del dólar por ley. Para ello se utilizaron 20.252 millones de dólares de las reservas del banco central argentino. The Economist,

⁵ Liberalismo: Defiende la libertad individual, la iniciativa privada y limita la intervención del Estado y de los poderes públicos en la vida social, económica y cultural.

⁶ Desarrollismo: Sostiene que los países no desarrollados deberían tener Estados activos, con políticas económicas que impulsen la industrialización, para alcanzar una situación de desarrollo autónomo.

⁷ Cepo Cambiario: Se trataba de restringir en el país argentino la venta de la divisa del dólar.

rechazó la medida implantada por Kirchner calificándola como indebida ya que ocultaba el mercado paralelo.

Desde que Macri asumió el poder en el 2015, Argentina, se ha tenido que enfrentar a la inflación generada por la eliminación del cepo cambiario. Esto quiere decir que el cambio oficial del dólar se multiplicó por dos y los negocios que tenían acceso al Banco Central de Argentina, se vieron afectados. Para aquellos negocios que utilizaban el dólar blue⁸, no supuso ningún cambio. También se eliminaron los subsidios y como consecuencia se generó la caída de popularidad de Macri.

Estos cambios han generado una inestabilidad política que divide a las personas entre simpatizantes de la izquierda y derecha. Esta lucha de ideología se definirá únicamente con el tiempo.

Entre los datos más importantes obtenidos del periodo de análisis de Argentina, cabe recalcar que el gobierno de Kirchner estuvo en la mira debido a sus 2160 denuncias por corrupción, según lo expresa la Cámara Federal de la Ciudad de Buenos Aires.

3.1.1.3. Situación Comercial.

Argentina durante el periodo 2010-2016, ha sido beneficiario de múltiples acuerdos comerciales que le han permitido gozar de preferencias arancelarias. Es miembro de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Forma parte del Mercado Común del Sur (MERCOSUR). A través de este organismo ha celebrado acuerdos de libre comercio con varios países: con Bolivia, Chile, Israel, Perú, México, Colombia, Ecuador, Venezuela, India, Egipto y con la Unión Aduanera del África

⁸ Dólar blue: Se utilizaban en Argentina para referirse al dólar estadounidense comprado ilegalmente en el mercado negro. Suele tener un tipo de cambio que se encuentra muy por encima del dólar oficial.

Meridional (SACU). Es miembro de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y de las Naciones Unidas.

En materia de cooperación y asistencia para asuntos de imposición aduanera, Argentina ha firmado acuerdos con los siguientes países: Acuerdo con Andorra, con Azerbaiyán, con Bahamas, con Bermuda, con China, con Costa Rica, con Ecuador, con Guernesey, con Guardia Di Finanza, con Isla de Man, con India, con Islas Caimán, con Jersey, con Macedonia, con OCDE, con el Principado de Mónaco, con San Marino, con Sudáfrica y con Uruguay. También deshizo sus acuerdos con Chile y España en esta materia.

3.1.1.4. Perfil Logístico

Según el Índice de Desempeño Logístico (LPI) publicado por el Banco Mundial en 2016, Argentina ocupa el puesto número 66, en el mundo en cuanto al desempeño logístico.

Servicios marítimos.

Argentina cuenta con una infraestructura portuaria compuesta por 27 puertos que se ubican alrededor de sus 4.989 km. de costas sobre los ríos de la cuenca de la Plata y sobre el Océano Atlántico. Siendo los más importantes los localizados en: Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén, Puerto de la Plata y Madryn puerto natural de mayor profundidad en Argentina.

Servicios aéreos.

Argentina cuenta con una infraestructura aeroportuaria compuesta por 32 aeropuertos ubicados a lo largo de su territorio. Los principales aeropuertos son: Aeropuerto Internacional de Ezeiza-Ministro Pistarini en Buenos Aires, Aeropuerto Internacional de Córdoba-Pajas Blancas en Córdoba y el Aeropuerto Internacional de Ushuaia en Malvinas Argentinas. Cada una de las

principales ciudades del país y capitales de provincia, cuentan con aeropuertos, en su mayoría internacionales.

Actualmente existen más de 7 aerolíneas que prestan servicios de transporte de carga hacia Argentina. Las conexiones se realizan principalmente con ciudades de Estados Unidos, Perú, Chile y Panamá (PROCOLOMBIA, 2016).

Vía Ferroviaria.

Según información del World Factbook, Argentina cuenta con una red ferroviaria de 36,917 km. Los Trenes Argentinos de Cargas cuentan con 3 líneas: Belgrano, San Martín y Urquiza con una extensión total de 9,282 Km operativos. Cuentan con salidas fronterizas a los 5 países limítrofes Chile, Bolivia, Paraguay, Brasil y Uruguay. Entre las cargas que se transportan se incluyen a los cereales, oleaginosos, azúcar, cemento, piedra, fundente, carbón, fertilizantes, metales, madera, vino, aceitunas, melaza, agua y otras eventuales (PROECUADOR, 2016).

Red Vial.

“Argentina posee una extensa red de carreteras compuesta por 231.374 km. de los cuales 69.412 km. están pavimentados, es decir el 30%. Está conformada por la red nacional o troncal, la red primaria provincial, la red caminera de fomento rural y los caminos comunales. Las vías de conexión con Chile, Bolivia, Paraguay, Brasil y Uruguay se encuentran en buen estado, y cuenta con 734 km. que comunica al interior del país con el resto del continente” (PROCOLOMBIA, 2016).

3.1.2. Bolivia

Bolivia es catalogado oficialmente como el Estado Plurinacional de Bolivia. Es un país situado en la región centro-occidental de América del Sur, que cuenta con absoluta soberanía. Está

organizado en nueve departamentos. Su capital es Sucre, la misma que es sede del órgano judicial; La Paz es la sede de los órganos ejecutivo, legislativo y electoral, además es el epicentro político, cultural y financiero del país. El poder ejecutivo recae sobre el Presidente del Estado. Por otro lado, los Ministerios de Estado y la Asamblea Legislativa Plurinacional cuentan con el poder legislativo.

3.1.2.1. Situación Política

Dentro del periodo de análisis desde el año 2010 hasta el 2016 su presidente ha sido el político Evo Morales, quien actualmente mantiene el mismo cargo y cuenta con alrededor de 12 años en el poder. Morales representa al partido Movimiento al Socialismo, el cual, como su nombre lo explica tiene una tendencia izquierdista.

Bolivia es uno de los países más pobres de Latinoamérica, que cambió su historia con la aparición del político Evo Morales. Entre las medidas importantes que impuso Morales, se encuentra la integración de los pueblos indígenas, la nacionalización del sector de los hidrocarburos y la renegociación de los contratos que tenían las empresas petroleras transnacionales con el gobierno boliviano. Durante estos años la situación de Bolivia ha mejorado, aunque debido a su historia política y deudas contraídas en años anteriores, no se ha podido desarrollar en su totalidad el comercio. Además, considerando la inclinación política de Evo Morales y la falta de industrialización de Bolivia se puede decir que este país no es compatible con la idea de la globalización. Esto se debe en gran parte a que sus exportaciones son en principio de

productos commodities⁹. Es decir, este país es dependiente de la exportación de productos sin nivel de industrialización.

3.1.2.2. Situación Comercial

Bolivia durante el periodo 2010-2016, ha sido beneficiario de múltiples acuerdos comerciales que han permitido que los productos originarios del país reciban preferencias arancelarias en mercados exteriores, entre ellos se encuentran los acuerdos con: Chile, México y Cuba. Es miembro del Mercado Común del Sur (MERCOSUR). A través de organismo ha podido conseguir acuerdos comerciales con Bolivia, Chile, Israel, Perú, México, Colombia, Ecuador, Venezuela, India, Egipto y con la Unión Aduanera del África Meridional (SACU). Además, es miembro de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y de la Comunidad Andina de Naciones (CAN). Estos organismos le han permitido gozar de acuerdos con preferencias arancelarias entre los estados miembros de dichos organismos. También es miembro de las Naciones Unidas.

Al ser un país con bajos niveles de desarrollo tanto industriales como económicos, Bolivia ha sido beneficiario del Sistema General de Preferencias¹⁰, logrando ser parte de: la Ley de Preferencias Arancelarias Andinas, Sistema Generalizado de Preferencias de los Estados Unidos, Sistema Generalizado de Preferencias de la Unión Europea, Sistema Generalizado de Preferencias de Canadá, Sistema Generalizado de Preferencias Japón, Sistema Generalizado de Preferencias Noruega y Sistema Generalizado de Preferencias Suiza.

⁹ Commodities: Se entiende por materias primas o bienes primarios, destacando por ejemplo el trigo, que se siembra en cualquier parte del mundo y que tendrá el mismo precio y la misma calidad.

¹⁰ Sistema General de Preferencias: El SGP, concede arancel cero o aranceles reducidos a los países beneficiarios. Los países menos desarrollados, reciben tratamiento preferencial para ciertos productos y reducciones arancelarias significativas.

También forma parte de un proyecto impulsado por su gobierno nombrado como: “Tratado de Comercio de los Pueblos – TCP”. Este es un proyecto que involucra a los pueblos indígenas de Bolivia y de América. Propone una verdadera integración que trasciende lo comercial basado en principios comunitarios, la cooperación, la solidaridad, la voluntad común para avanzar y promover el desarrollo justo y sustentable. Este tratado fue realizado en el marco del ALBA, entre Bolivia, Cuba y Venezuela.

3.1.2.3. Perfil Logístico.

En el 2016 el LPI (Logistics Performance Index) del Banco Mundial, ubicó a Bolivia en la posición 121 entre 150 países, con una calificación promedio de 2.48.

Servicios Marítimos.

Aunque Bolivia no tiene costas marítimas, la importación y exportación de mercancías se realiza, en el Océano Pacífico, a través de los Puerto de Arica y Puerto de Antofagasta en Chile, el Puerto de Ilo y Puerto Matarani en el Perú; por el Océano Atlántico, se utilizan el Puerto de Buenos Aires en Argentina.

La Hidrovía Paraguay-Paraná es un proyecto está adquiriendo importancia en el mercado nacional al permitir exportar productos bolivianos a países situados en el Océano Atlántico, este proyecto está impulsado por el MERCOSUR.

La Administración de Servicios Portuarios Bolivia (ASP-B), se encuentra en varios países para cumplir la misión de apoyar las operaciones del comercio exterior en los puertos habilitados para el tránsito de mercancías desde y hacia Bolivia, además de ejecutar políticas de desarrollo portuario, controlando el cumplimiento de tratados y convenios referidos al movimiento comercial (PROCOLOMBIA, 2016).

Existe tensión entre Chile y Bolivia, debido a la disputa del Corredor de Atacama, puesto que las relaciones entre estos dos países se tornaron agrias ya que Bolivia perdió su costa a favor de Chile, a finales del siglo XIX, durante la Guerra del Pacífico. Esto convirtió a Bolivia un país sin salida al mar. Actualmente existen intenciones de negociación de la salida soberana al mar entre Chile y Bolivia.

Servicios Aéreos.

Bolivia cuenta con más de dieciséis aeropuertos, de los cuales se destacan tres aeropuertos internacionales reconocido a nivel mundial, localizados en las ciudades de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz.

Los principales aeropuertos desde donde se maneja el comercio internacional en Bolivia son: el Aeropuerto Internacional El Alto de la Paz que se encuentra situado a 14 Km de la ciudad; el Aeropuerto Internacional Jorge Wilstermann en Cochabamba y el Aeropuerto de Viru Viru en Santa Cruz de la Sierra.

Vía Ferroviaria.

Bolivia cuenta con 3,504 km de red ferroviaria, de un ancho de vía de 1.00 metro. La Empresa Ferroviaria Andina S.A. es la encargada de brindar servicios de transporte de pasajeros y carga a través de esta vía. La empresa está habilitada y registrada como Operador de Transporte Multimodal (OTM), lo que la faculta para el manejo de carga internacional, facilitando así el transporte origen - destino en forma integral, llegando por carretera a lugares donde no existe vía férrea y en mejores condiciones de seguridad y confiabilidad para la carga. Brindan servicios de transporte de mercancías en vagón completo, desde origen de la carga hasta destino final, incluyendo transporte ferroviario, carretero, transferencias y servicios de almacenaje. A través de esta vía se transportan minerales con un promedio de 700 mil toneladas al año, harina, trigo y otros

productos de origen representando el 8.5% del total transportado, ulexita un 7%, clinker y cemento un 6% (PROECUADOR, 2016).

Red Vial.

“Las vías terrestres bolivianas son aproximadamente 62.479 Km de carreteras de los cuales 3.749 Km son pavimentados, es decir alrededor del 6% y el resto son grava o tierra (58.730 Kilómetros) que no cuentan con un buen estado. Además, cuenta con un ramal de la carretera panamericana que cruza todo el altiplano conectándose así con los países limítrofes” (PROCOLOMBIA, 2016).

3.1.3. Brasil.

Brasil, es una república federal basada en la democracia parlamentaria. La constitución de Brasil otorga poderes importantes al gobierno. El presidente es a la vez el jefe de Estado y del gobierno, tiene el poder ejecutivo. Es elegido (así como el vicepresidente) por sufragio universal durante 4 años. El presidente designa al Consejo de Ministros.

El poder legislativo es bicameral. El parlamento, llamado Congreso Nacional está constituido de dos cámaras: El Senado (cámara alta), que cuenta con 81 miembros (3 miembros por cada una de las 26 provincias y para el Distrito Federal de Brasilia, elegidos según el principio de mayoría, por un mandato de 8 años); y la Cámara de diputados (cámara baja), que cuenta con 513 asientos (cuyos miembros son elegidos por representación proporcional por 4 años). Cada uno de los 26 estados, al igual que el Distrito Federal de Brasilia, posee una legislatura y una administración separada. (Santander, 2018).

3.1.3.1. Situación Política.

Analizando el periodo comprendido desde el año 2010 hasta el 2011, el político Luiz Inácio Lula da Silva fue presidente de Brasil. Lula da Silva representaba al Partido de los Trabajadores, el cual tiene una inclinación hacia la izquierda. Desde que inició su periodo presidencial, contó con una altísima e histórica popularidad dentro del pueblo brasileño. En el año 2011 fue elegida la Econ. Dilma Rousseff, por el mismo partido político y su periodo presidencial duró hasta el 2016, en el cual Dilma fue destituida.

Durante los años 2010 y 2016 ambos presidentes, han tratado de mantener una continuidad en la ideología política implantada en Brasil. Por su parte Lula da Silva, desde el 2010 ha enfocado sus medidas políticas con el fin de “conseguir y acentuar el sostenimiento de los niveles de demanda a partir del aumento del salario mínimo y de las transferencias sociales, la suba del gasto público (luego de una reforma fiscal) y facilidades de crédito para el consumo y para la producción” (Salama, 2011). Esto ha provocado que Brasil desarrolle un comercio activo que ha logrado situarlo entre las economías emergentes más importantes del mundo. “Esta política la que se encuentra en el origen de la disminución de las desigualdades, de la baja de la pobreza y de una aceleración del crecimiento” (Salama, 2011).

Considerando el crecimiento de Brasil, y la notable conformidad de los brasileños con el gobierno de Lula da Silva, en el año 2011 fue elegida como presidenta Dilma Rousseff. Lamentablemente en el primer año de su gobierno, “Brasil desaceleró su crecimiento debido a las medidas restrictivas que se impusieron hacia el comercio” (Pampillón, 2012). Como respuesta a este fracaso y con el objetivo de mejorar, Rousseff decidió “reactivar el crecimiento, mediante la reducción del tipo de interés, la bajada de los impuestos sobre algunos bienes de consumo, y la adopción medidas menos estrictas sobre el control del crédito” (Pampillón, 2012).

Lo que se ha mencionado es lo más relevante en cuanto a políticas comerciales del gobierno de Dilma Rousseff, pero cabe mencionar que su periodo de mando ha estado lleno de altas y bajas. “En diciembre del año 2011, se dan las primeras acusaciones de corrupción por las cuales seis de sus ministros renuncian a sus cargos durante el primer año de Rousseff en el Palacio de Planalto. Entre junio y diciembre, su jefe de personal y los ministros de turismo, agricultura, transporte, deportes y trabajo renunciaron junto a otros veinte empleados de transportes” (ESPAÑOL, 2016).

En el año 2013, hubo tensiones entre Brasil y Estados Unidos, lo que bajó la popularidad de la presidenta en su país. Esto no impidió que resultara reelecta en el año 2014 con el 51,59% del total de los votos, lo que mostraba que Rousseff aún podía reivindicar su popularidad en Brasil.

Finalmente, en el año 2016, “tras una sesión maratónica, el Senado de Brasil aprobó a primera hora el juicio político a Dilma Rousseff, que la apartó de su cargo. El juicio político fue aprobado por 55 votos a favor -solo eran necesarios 41- y 22 en contra” (ESPAÑOL, 2016).

Su sucesor y actual presidente de Brasil es el Ab. Michel Temer, quien representa al partido político denominado “Movimiento Democrático Brasileño”, desde ese año el gobierno de Brasil, adoptó la ideología de centro¹¹.

3.1.3.2. Situación Comercial.

Brasil dentro del periodo 2010-2016 ha sido signatario de una serie de acuerdos comerciales, en los cuales se ha concedido preferencias arancelarias que han incidido sobre el impuesto de las importaciones y/o exportaciones, en diversos productos.

¹¹ Centro: Tienen una ideología intermedia en el escenario político, a posiciones tanto de la derecha como de la izquierda política.

Como se ha mencionado, Brasil integra el bloque económico del MERCOSUR. A través de organismo ha podido conseguir acuerdos comerciales con Bolivia, Chile, Israel, Perú, México, Colombia, Ecuador, Venezuela, India, Egipto y con la Unión Aduanera del África Meridional (SACU). Además, es Estado fundador de la Organización de las Naciones Unidas; no es miembro pleno de la Organización para el Desarrollo y la Cooperación Económica (OCDE); pero sí observador en algunos de sus Comités (Comercio, Desarrollo, Comité de la OCDE); miembro de la Organización Mundial del Comercio (OMC); miembro del FMI (Fondo Monetario Internacional), BIRD (Banco Interamericano de Desarrollo); miembro de la Organización de Estados Americanos (OEA); miembro de la Unión de las Naciones Sudamericanas (UNASUR); miembro de la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA) y miembro de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

Brasil es parte de una de las potencias emergentes del grupo G5 y además forma parte de las BRICS que son acrónimos utilizados para las economías nacionales emergentes más importantes del mundo.

3.1.3.3. Perfil Logístico.

Según el Logistics Performance Index (LPI) publicado por el Banco Mundial en 2016, Brasil ocupa el puesto número 55 en el mundo en cuanto al desempeño logístico.

Servicios Marítimos.

Brasil cuenta con alrededor de 33 puertos. El tráfico marítimo desempeña un papel primordial en el transporte internacional de mercancías, manejando más del 90% de la carga de exportaciones e importaciones brasileiras. principales puertos de Brasil son: Puerto de Paranaguá, Puerto de Río Grande, Puerto de Santos.

Servicios aéreos.

Brasil cuenta con un total de 4.263 pistas aéreas, de las cuales 718 se encuentran pavimentados y los 3.545 restantes se encuentran sin pavimentar. El país se caracteriza por tener una infraestructura aeroportuaria importante para el manejo de carga internacional y desde Colombia, cuenta con aeronaves de pasajeros en servicio de itinerario regular y servicios de carga que arriban principalmente a los aeropuertos internacionales de Brasilia, Sao Paulo (Guarulhos, Viracopos), Manaus, Belo Horizonte y Río de Janeiro (Galeão). Brasil cuenta con 48 aeropuertos.

En el Estado de Sao Paulo se encuentran cuatro de los aeropuertos internacionales más importantes del Brasil, el Aeropuerto Internacional de Viracopos, el Aeropuerto Internacional de Guarulhos, el Aeropuerto Internacional Antônio Carlos Jobim/Galeão y el Aeropuerto Internacional Eduardo Gomes/Manaus.

Actualmente existen más de 8 aerolíneas que prestan servicios de transporte de carga hacia Brasil. Las conexiones se realizan principalmente con ciudades de Estados Unidos, Panamá, Argentina y Perú (PROCOLOMBIA, 2016).

Red Ferroviaria.

La infraestructura ferroviaria de Brasil cubre un total de 28,190 kilómetros de extensión, operadas por 3,340 locomotoras. Una característica importante de la línea férrea es el ancho que tiene como definición la distancia entre los rieles de un ferrocarril. En Brasil, existen 3 tipos de ancho: ancho (1.60m), métrica (1.00m) y mixta. Se destaca que gran parte de la malla ferroviaria de Brasil está concentrada en las regiones sur y sudeste con predominancia para el transporte de cargas.

En el 2016, se movilizaron 504 millones de toneladas de mercancías, a través de esta vía. Las mercancías transportadas en este modal son de bajo valor agregado y en grandes cantidades como: mineral, productos agrícolas, fertilizantes, carbón, derivados del petróleo, etc.

Red Vial.

De acuerdo al Ministerio de Transporte de Brasil, este país cuenta con una extensión de 1.72 millones de km de carreteras de los cuales sólo el 12% se encuentran pavimentados. El transporte por carretera en Brasil se utiliza para el transporte de personas y mercancías por vehículos de motor por ejemplo de autobuses, camiones, vehículos de turismo, etc. Como en la mayoría de los casos, el precio de flete es superior al marítimo y al ferroviario. En el 2016, se movilizaron 95.9 millones de toneladas en contenedores, por carretera, con destino a puertos” (PROECUADOR, 2016).

3.1.4. Paraguay.

En Paraguay, la forma de gobierno es la República presidencial, esto significa que el Presidente de la República es a la vez Jefe de Estado y Jefe de Gobierno. Consecuentemente, en esta autoridad se han concentrado amplias facultades, se cuentan el nombramiento de los ministros de Estado, y un cuerpo importante de funcionarios que colaboran con él en la administración del Estado.

El Poder Ejecutivo corresponde al Presidente de la República, quien tiene a su cargo la jefatura de Estado y de Gobierno; nombrar ministros (o secretarios de Estado), redactar y aplicar las leyes y en general, su autoridad se extiende a todo cuanto tiene por objeto la conservación del orden público en el interior y la seguridad externa de la República, de acuerdo con la Constitución y las leyes.

El Poder Legislativo corresponde al Congreso Nacional (Parlamento de tipo bicameral, compuesto por un Senado y una Cámara de Diputados) y al Presidente de la República, actuando

como colegisladores; son los encargados de elaborar las leyes. Una ley orgánica institucional regula las atribuciones y funcionamiento del Gobierno Nacional en materia de tramitación de los proyectos de ley, los vetos del presidente de la república y tramitación de las acusaciones tramitacionales.

3.1.4.1. Situación Política.

Dentro del periodo de análisis, el Obpo. Fernando Lugo, fue el presidente de Paraguay en el año de 2010 hasta el 2012, el cual fue destituido por juicio político. Lugo representaba al partido “Alianza Patriótica para el Cambio”, que tenía una ideología inclinada hacia la izquierda. En el 2012 debido a su destitución, el entonces vicepresidente el Méd. Federico Franco, asumió la presidencia representando al “Partido Liberal Radical Auténtico”, el cual tenía una ideología liberal que era completamente opuesta a la implantada en Paraguay con anterioridad. En el año de 2013, se eligió al empresario Horacio Cartes que es el actual presidente de Paraguay y representa al partido político denominado “Asociación Nacional Republicana” que tiene una ideología nacionalista¹².

Fernando Lugo durante su mandato consiguió implantar un sistema de salud que permitió a la mayor parte de la población obtener medicina de forma gratuita. También concedió subsidios para más de 20.000 familias que viven en la extrema pobreza y llevó el desayuno y el almuerzo gratuito a las escuelas públicas. En el ámbito educativo Lugo, creó un programa de distribución gratuita de computadoras portátiles a estudiantes como parte del programa “One Laptop per Child”. También fomentó la apertura de mercados enfocándose en los países más avanzados, para lo cual tuvo que

¹² Ideología Nacionalista: Reivindica el derecho de una nacionalidad a la reafirmación de su propia personalidad mediante la autodeterminación política.

crear políticas de apertura para fomentar el comercio. “El país sudamericano registró importantes tasas de crecimiento económico, con picos de crecimiento de 14.5 puntos porcentuales” (UNIVISIÓN, 2012).

El 22 de junio de 2012 Fernando Lugo, fue destituido en el juicio político más rápido de la historia del país y en su mayoría dominado por la oposición del mismo. El senado de Paraguay lo acusó de mal desempeño de sus funciones y por ser responsable de los enfrentamientos entre campesinos y policías, que tuvo un saldo de 17 muertos. Posteriormente, fue reemplazado en el cargo por el vicepresidente Federico Franco “su ex aliado”. Esta situación produjo una ola de protestas en el país y muchos líderes de estados latinoamericanos lo calificaron como un golpe de estado exprés (Jubilla, 2012).

Dado este contexto, muchos países de la región latinoamericana, rompieron las relaciones diplomáticas con Paraguay y además fue suspendido temporalmente del MERCOSUR y UNASUR. Paraguay fue aislado de la comunidad internacional.

Debido al poco tiempo que Federico Franco se encontró al mando de la presidencia del Paraguay, su gobierno no tuvo mucha incidencia. Además, no contaba con el respaldo ni apoyo internacional. Entre las acciones más importantes de este presidente se encuentra la aprobación del cultivo de numerosos transgénicos, a pesar de la oposición y protestas de las organizaciones campesinas. Su gobierno fue muy controversial, gracias al proyecto de inversión de la empresa transnacional “Rio Tinto Alcan”, que tenía por objetivo la creación de una fábrica de aluminio en el país. Esta idea había sido rechazada por Lugo debido al alto subsidio gubernamental que la empresa solicitaba. Así mismo Franco fue sujeto de acusaciones de nepotismo por haber colocado a 27 miembros de su familia dentro de organismos gubernamentales.

Desde que Horacio Cartes, asumió la presidencia del país en el 2013, Paraguay recuperó el respaldo internacional y fue acogido nuevamente en el MERCOSUR y UNASUR. Cartes, dentro de su mandato ha logrado “limar asperezas” con la comunidad de América Latina; ha fomentado de igual manera el cultivo de transgénicos. Así mismo, en su gobierno se “ha promovido la inversión en salud pública, sector en el cual, además de las mejoras en infraestructura, tecnología y servicios, se logró una importante renovación en el servicio de ambulancias, gracias a la política de ahorro en ciertos gastos de las binacionales hidroeléctricas” (INFORME DEL PRESIDENTE HORACIO CARTES AL CONGRESO Y LA NACIÓN , 2015). Dentro de los primeros tres años de su mando y siendo Cartes un empresario paraguayo, ha intentado mantener la apertura de mercados en Paraguay, impulsando de esta manera la inversión extranjera.

3.1.4.2. Situación Comercial.

Dentro del periodo 2010-2016, Paraguay ha sido participe de una serie de acuerdos comerciales, en los cuales se ha concedido preferencias arancelarias que han logrado beneficiar las exportaciones y/o importaciones del país, en ciertos productos.

Paraguay es miembro de la Organización Mundial del Comercio (OMC), fue miembro de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR). Es miembro del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA) y de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL).

Paraguay es miembro de las Naciones Unidas e integra el bloque económico del MERCOSUR. A través de organismo ha podido conseguir acuerdos comerciales con Bolivia, Chile, Israel, Perú, México, Colombia, Ecuador, Venezuela, India, Egipto y con la Unión Aduanera del África Meridional (SACU). También es miembro de las Naciones Unidas.

Paraguay ha sido beneficiario del Sistema General de Preferencias, logrando ser parte de: Sistema Generalizado de Preferencias de la Federación de Rusia, Bielorrusia, Kazajstán; Sistema Generalizado de Preferencias de Australia, Sistema Generalizado de Preferencias de Canadá, Sistema Generalizado de Preferencias de la Unión Europea, Sistema Generalizado de Preferencias de Japón, Sistema Generalizado de Nueva Zelanda, Sistema Generalizado de Preferencias de Noruega, Sistema Generalizado de Preferencias de Suiza, Sistema Generalizado de Preferencias de Turquía y Sistema Generalizado de Preferencias de Estados Unidos.

3.1.4.3. Perfil Logístico.

Según el Logistics Performance Index (LPI) publicado por el Banco Mundial en 2016, Paraguay ocupa el puesto número 101 en el mundo en cuanto al desempeño logístico.

Servicios Marítimos.

Los puertos de Buenos Aires y Montevideo compiten formalmente por la carga de tránsito desde y hacia el puerto de Asunción en Paraguay, donde una vez llegada la carga a Uruguay o Argentina, es transportada por las vías fluviales de Paraná–Tieté y Paraguay-Paraná en cuanto a contenedores se refiere. Hoy el tráfico está compartido entre estos puertos, sin embargo, en graneles (soja y derivados) los puertos argentinos de la zona de Rosario / San Lorenzo son por donde más transita la carga de graneles hacia Paraguay.

Desde la Costa Atlántica no existen navieras con servicios directos. La oferta se complementa con 8 rutas en conexión ofrecidas por 5 navieras con tiempos de tránsito desde los 31 días. Los transbordos se realizan en puertos de Colombia, Panamá, Brasil, Uruguay, República Dominicana y Argentina.

Servicios Aéreos.

Paraguay cuenta con 6 aeropuertos. Actualmente existen más de 5 aerolíneas que prestan servicios de transporte de carga hacia Paraguay. Las conexiones se realizan principalmente con ciudades de Estados Unidos, Argentina, Panamá y Perú.

Red Ferroviaria.

Existe una infraestructura ferroviaria, pero no se encuentra en función. Actualmente en Paraguay, se está realizando un proceso de estudio de factibilidad del proyecto de construcción de una red ferroviaria. Este proyecto pretende contemplar una extensión de más 200 kilómetros y conectar el complejo Agroindustrial Angostura, Villeta, y Abaí, Caazapá, según señaló Roberto Salinas, presidente de Ferrocarriles del Paraguay (Fepasa). Para este proyecto se demandará una inversión de US\$450 millones

Red Vial.

“Dentro de la Red Vial Nacional inventariada, se incluyen rutas nacionales, departamentales y caminos vecinales primarios alcanza unos 25.901 Km, de los cuales 3.067 Km cuentan con pavimento asfáltico, lo que representa el 11,84%; En total se estima una Red Vial Nacional de 60.901 Km” (PROCOLOMBIA, 2016).

3.1.5. Uruguay.

El sistema de gobierno del Uruguay consiste en una democracia mixta o semi-representativa, en la cual, predominando el carácter representativo del gobierno, se mantienen ciertas formas de gobierno directo por parte del pueblo tales como referéndums, plebiscitos, etc.

Según un reciente ranking publicado por The Economist, Uruguay es el único país plenamente democrático de América del Sur, ubicado entre los primeros 28 países a nivel mundial. En ese

sentido se habla de que existe en Uruguay a comienzos del siglo XX una democracia consolidada, con sus raíces muy profundas en la gente (Santander, 2018).

El Poder ejecutivo es ejercido por el Presidente de Uruguay (presidente de la República), que actúa conjuntamente con el Consejo de Ministros. El presidente es simultáneamente jefe de Estado y jefe de Gobierno, y es electo junto con el Vicepresidente mediante elección popular directa, mientras que éstos designan a su vez al consejo de ministros. Los Ministros son nombrados y destituidos por el Presidente. Asimismo, los Ministros son nombrados "entre ciudadanos que, por contar con apoyo parlamentario, aseguren su permanencia en el cargo" (Constitución, Art. 174), por tanto, la Asamblea General puede destituir a los Ministros por mayoría absoluta de votos.

El poder legislativo reside en la Asamblea General, la cual consta de una Cámara de Senadores de treinta miembros y de una Cámara de Representantes de 99 miembros. Las elecciones para el parlamento se celebran en listas cerradas simultáneamente con la elección presidencial (no se aplica el voto por cada candidato a Diputado o Senador sino por una lista presentada por cada partido político). Las elecciones destinadas hacia el poder ejecutivo y legislativo toman parte cada 5 años (Santander, 2018).

3.1.5.1. Situación Política.

Dentro del periodo de análisis, el político José Mujica, uno de los líderes latinoamericanos más carismáticos y populares, fue presidente de Uruguay desde el año 2010 hasta el 2015. Mujica representaba al “Movimiento de Participación Popular” que tenía como ideología la tendencia izquierdista. Desde el 2015 hasta la fecha su presidente ha sido el Méd. Tabaré Vázquez, el cual representa al mismo movimiento que su anterior presidente. Como se puede intuir los cambios

políticos en Uruguay no han sido brusco, aunque su ideología hoy en día se inclina pasivamente hacia la derecha.

“El gobierno de Mujica se caracterizó por promover una apertura al mundo, creando un ámbito favorable para la inversión local y principalmente extranjera, y por la conquista de nuevos mercados para la colocación de los productos uruguayos” (Bandera, 2015).

Mujica, quien además fue candidato al Premio Nobel de la Paz, impulsó a la ampliación de derechos y libertades individuales mediante una legislación vanguardista e innovadora que generó conflictos con la oposición. También habilitó el aborto por la sola voluntad de la mujer y el matrimonio entre personas del mismo sexo. Finalmente, la más polémica de todas: la regularización del consumo, cultivo y comercialización de la marihuana con la participación del Estado uruguayo como garante de la producción y distribución del cannabis.

Mujica, ha ganado la simpatía de los latinoamericanos y del mundo entero desde que se presentó en la Cumbre sobre Desarrollo Sostenible de Rio+20, sorprendiendo al mundo con un discurso filosófico de diez minutos contra el consumismo y el despilfarro de los recursos naturales. No venimos al planeta para desarrollarnos solamente, así, en general. “Venimos al planeta para ser felices. Porque la vida es corta y se nos va. Y ningún bien vale más como la vida” (Bandera, 2015). Actualmente José Mujica es considerado como el presidente que ha gozado de más popularidad en Uruguay.

Por su parte Tabaré Vázquez, desde el 2015 hasta el 2016, ha continuado con el fomento de la inversión nacional e internacional, así como la promoción de productos nacionales. También, ha tenido que lidiar con complejas situaciones, tales como la revisión de la ley de marihuana y los supuestos números falsos del fondo de desarrollo (Fondes). En agosto del 2015, enfrentó su primer

paro general, convocado los por la Central Única de Trabajadores, y en la cual participaron alrededor de un millón de empleados.

“Durante el año en cuestión, Paraguay presentó un deterioro económico y los niveles de conflictividad durante el proceso de aprobación presupuestal, así como la permanencia de problemas como la seguridad y educación” (TELESUR, 2016).

3.1.5.2. Situación Comercial.

Dentro del periodo 2010-2016, Uruguay ha sido parte de acuerdos comerciales, que le han brindado preferencias arancelarias con algunos países. De esta manera, ha podido fomentar las importaciones y/o exportaciones de sus productos.

Uruguay es miembro de Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) y del Mercado Común del Sur (MERCOSUR). Mediante este último organismo ha podido conseguir acuerdos comerciales con Bolivia, Chile, Israel, Perú, México, Colombia, Ecuador, Venezuela, India, Egipto y con la Unión Aduanera del África Meridional (SACU). También es miembro de las Naciones Unidas.

Posee acuerdos comerciales bilaterales con Chile, Venezuela y México. Es beneficiario del Sistema General de Preferencias, logrando ser parte de: Sistema Generalizado de Preferencias de Cuba; Sistema Generalizado de Preferencias de Egipto, Sistema Generalizado de Preferencias de India, Sistema Generalizado de Preferencias de Indonesia, Sistema Generalizado de Preferencias de Corea del Sur, Sistema Generalizado de Mercosur y Sistema Generalizado de Preferencias de Marruecos.

3.1.5.3. Perfil Logísticos.

Según el Logistics Performance Index (LPI) publicado por el Banco Mundial en 2016, Uruguay ocupa el puesto número 65 en el mundo en cuanto al desempeño logístico.

Servicios marítimos.

Es importante mencionar que los sistemas hidroviarios fluviales que sirven el área de influencia del sistema de transporte uruguayo son:

a) El Paraguay-Paraná, distinguiéndose dos sectores del mismo, según su función de transporte, la que constituye el proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná (Cáceres-Nueva Palmira) y el sistema Alto Paraná.

b) La Hidrovía del Río Uruguay, desde Nueva Palmira a Salto.

c) la Hidrovía Tieté-Paraná. El principal puerto de Uruguay es el Puerto de Montevideo, el cual se encuentra ubicado sobre el Río de la Plata. Con excepción de la Terminal de hidrocarburos ubicada al norte de la Bahía de Montevideo, las actuales instalaciones portuarias se encuentran en la costa este de la Bahía. Existen sin embargo proyectos de nuevos desarrollos a ubicarse sobre los lados norte y oeste.

Desde la costa atlántica hay 2 navieras con 2 servicios directos, cuyos tiempos de tránsito se pueden encontrar desde los 19 días. La oferta se complementa con 9 rutas en conexión ofrecidas por 6 navieras con tiempos de tránsito desde los 23 días. Los transbordos se realizan en puertos de Panamá, Estados Unidos, Brasil, Jamaica y República Dominicana.

Servicios Aéreos.

Actualmente existen más de 5 aerolíneas que prestan servicios de transporte de carga hacia Uruguay. Las conexiones se realizan principalmente en ciudades de Argentina, Estados Unidos, Panamá y Perú. Este país posee 8 aeropuertos.

Red Ferroviaria.

“La red ferroviaria de Uruguay consta de una longitud total de 1640,9 Km de red operativa, de las cuales alrededor de unos 1000 Km están fuera de operación. Los principales corredores ferroviarios de operación regional son Montevideo a Salto por Chamberlain, Tres Arboles -Rivera o Chamberlain -Rivera, Montevideo - Rio Branco” (PROCOLOMBIA, 2016).

Red Vial.

La red vial de Uruguay consta de una longitud de 16.398 Km. El porcentaje de las rutas pavimentadas representa alrededor del 33% del total de la red de carreteras. Por otro lado, el crecimiento promedio de kilómetros pavimentados desde el año 2002 ha sido de aproximadamente 3,7.

3.2 Análisis Económico del Índice de Desempeño Logístico.

Para desarrollar el análisis económico del Índice de Desempeño Logístico se ha decidido examinar los siguientes indicadores:

Crecimiento del PIB per cápita: El PIB es el valor de los bienes y servicios que produce la economía dentro de un determinado país en un año corriente. Es una medida de la actividad económica, que demuestra que mientras más crece su valor, la economía del país aumenta y progresa en términos económicos. Esto significa más demanda dentro de las producciones del país que dan como resultado más ventas para sus empresas. Esto puede generar un ambiente estable en el que se origine más empleo, además de incrementar el estilo de vida de las personas. El PIB per cápita, por otro lado, mide la relación existente entre el nivel de renta de un país y su población. El análisis del crecimiento del PIB per cápita, nos indicará que tanto ha mejorado la economía del país con relación a su población.

Tasa de Inflación: La inflación significa un alza en los precios de los bienes y servicios representativos de una economía, conocidos como canasta familiar. Cuando los precios aumentan sin cesar, la capacidad adquisitiva de una persona se deteriora, es decir las personas no pueden comprar en su totalidad la canasta familiar.

3.2.1. Argentina.

3.2.1.1. Crecimiento del PIB per cápita Argentina 2010-2016.

Argentina constantemente ha estado tambaleando dentro del crecimiento del PIB per cápita. Durante los años 2010, 2011, 2013 y 2015 pudo mantener este indicador con un porcentaje positivo. Por otro lado, este indicador demuestra un porcentaje negativo de sus cifras durante los años 2012, 2014 y 2016.

Tabla 11
Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 Argentina.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ARGENTINA	8.99%	4.90%	-2.06%	1.34%	-3.51%	1.62%	-3.20%

Datos Obtenidos de la página web de Banco Mundial (www.bancomundial.org).

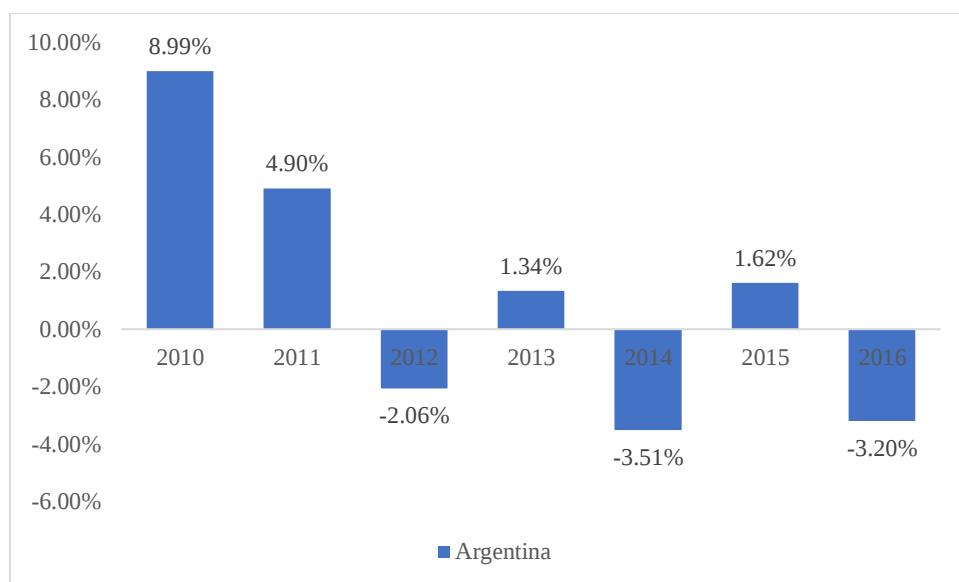


Figura: 11 Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 Argentina. Fuente: Banco Mundial (www.bancomundial.org).

3.2.1.2. Tasa de Inflación Argentina 2010-2016.

Argentina presenta un alto índice de inflación dentro de su economía. Lamentablemente, debido a las políticas tomadas por Argentina en cuanto al cepo cambiario explicado con anterioridad, no se tienen datos desde el 2014 en adelante.

Tabla 12
Tasa de Inflación 2010-2016 Argentina.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ARGENTINA	10.78%	9.47%	10.03%	10.62%	*13	*13	*13

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

¹³ Estos datos no se encuentran debido a que el Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República de Argentina, dejó de emitir datos oficiales a partir del año 2014.

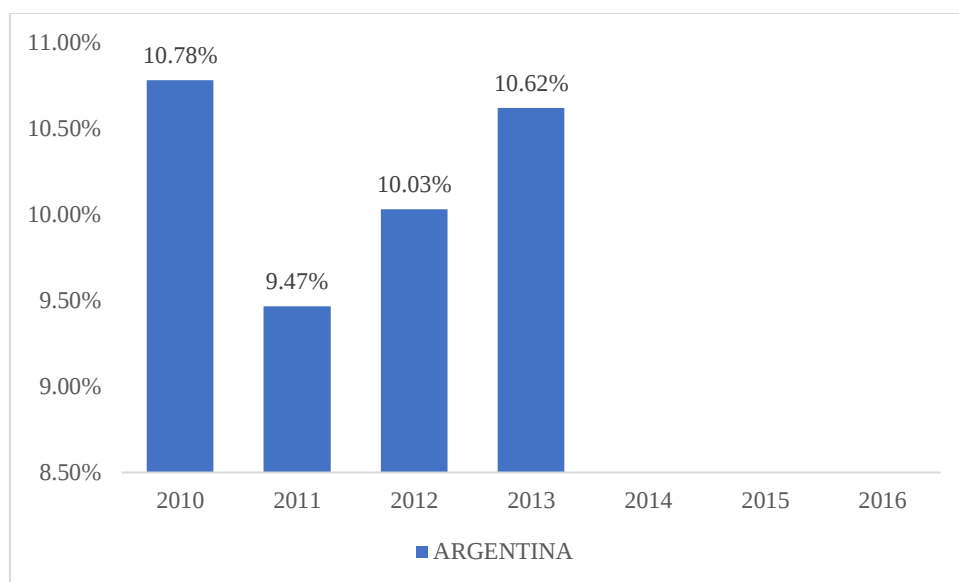


Figura: 12 Tasa de Inflación 2010-2016 Argentina. Fuente: Banco Mundial (bancomundial.org).

3.2.2. Bolivia.

3.2.2.1. Crecimiento del PIB per cápita Bolivia 2010-2016.

Bolivia presenta un aumento positivo sostenido del PIB per cápita dentro su país. Dentro del año 2013 Bolivia tuvo su pico más notable, aunque todos los años ha manifestado porcentajes positivos lo cual demuestra que siempre ha logrado incrementar el crecimiento de este indicador.

Tabla 13
Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 Bolivia.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
BOLIVIA	2.45%	3.53%	3.47%	5.14%	3.84%	3.27%	2.70%

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

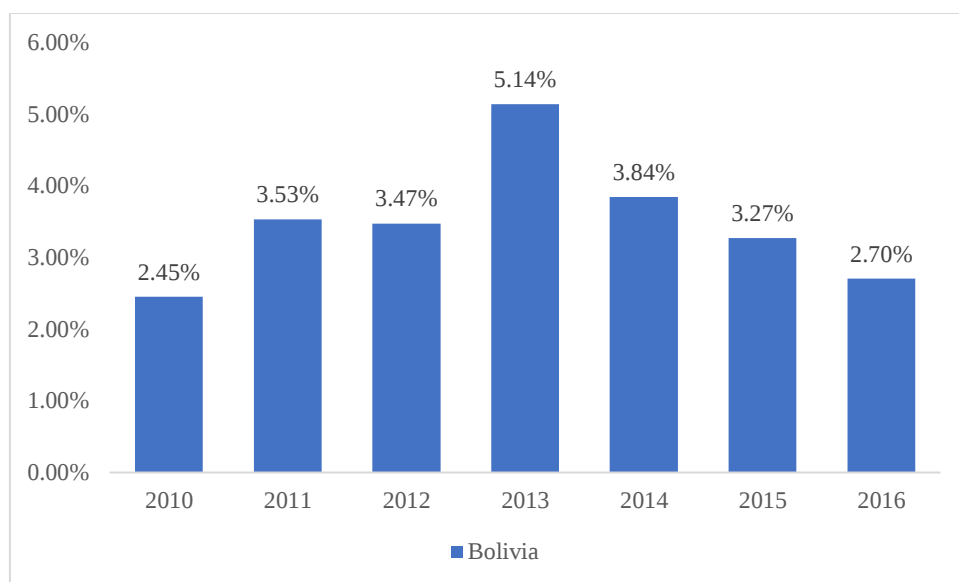


Figura: 13 Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 Bolivia. Fuente: Banco Mundial (bancomundial.org).

3.2.2.2. Tasa de Inflación Bolivia 2010-2016.

Bolivia, por su parte, no presenta altos índices de inflación en comparación a los demás países, aunque en el año 2011 su tasa más alta fue 9,81%.

Tabla 14
Tasa de Inflación 2010-2016 Bolivia.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
BOLIVIA	2.50%	9.81%	4.59%	5.72%	5.78%	4.06%	3.63%

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

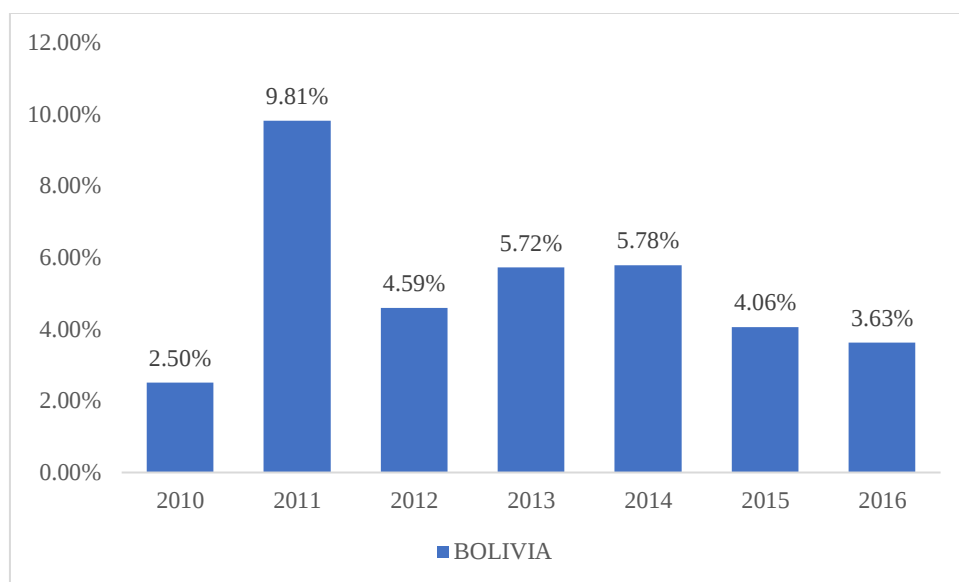


Figura: 14 Tasa de Inflación 2010-2016 Bolivia. Fuente: Banco Mundial (bancomundial.org).

3.2.3. Brasil.

3.2.3.1. Crecimiento del PIB per cápita Brasil 2010-2016.

Brasil ha venido disminuyendo su crecimiento del PIB per cápita durante todos los años del análisis. En el año 2010 tuvo su pico más grande, aunque mantuvo porcentajes positivos hasta el año 2013. A partir del año 2014, Brasil ha venido presentando porcentajes negativos dentro de este indicador.

Tabla 15
Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 Brasil.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
BRASIL	6.49%	2.99%	0.97%	2.06%	-0.38%	-4.59%	-4.38%

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

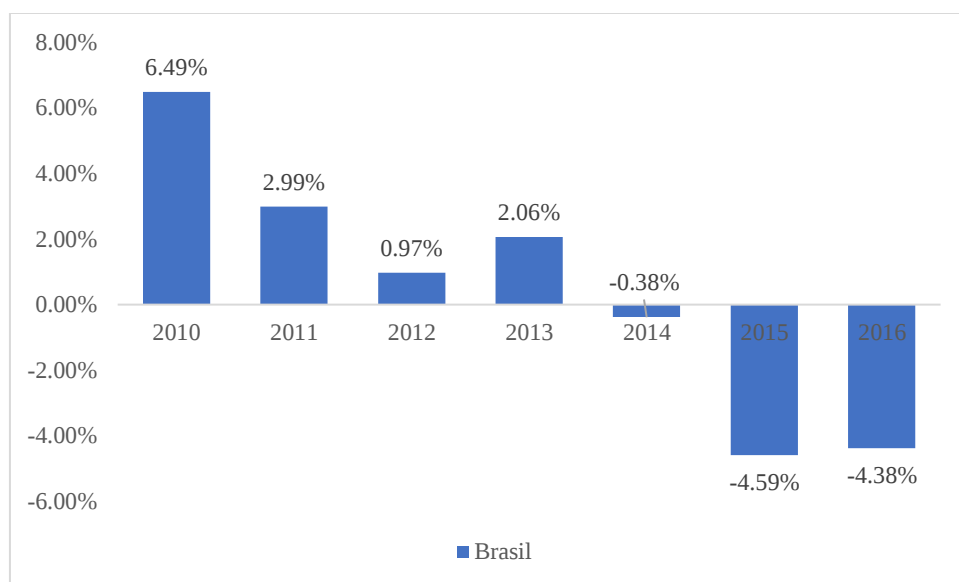


Figura: 15 Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 Brasil. Fuente: Banco Mundial (bancomundial.org).

3.2.3.2. Tasa de Inflación Brasil 2010-2016.

Brasil, de igual manera presenta altos índices de inflación, siendo el 2015 su tasa más alta.

Tabla 16
Tasa de Inflación 2010-2016 Brasil.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
BRASIL	5.04%	6.64%	5.40%	6.20%	6.33%	9.03%	8.74%

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

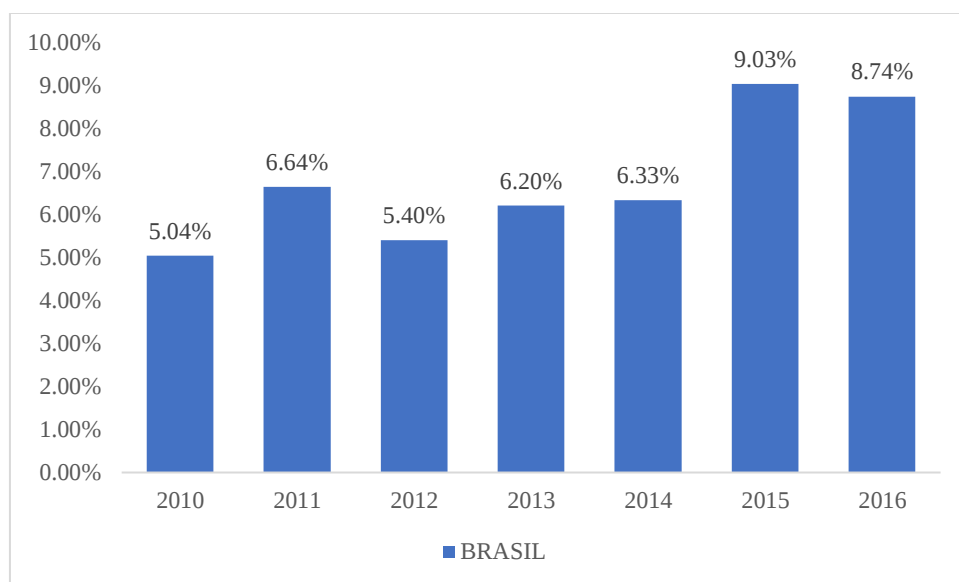


Figura: 16 Tasa de Inflación 2010-2016 Brasil. Fuente: Banco Mundial (bancomundial.org).

3.2.4. Paraguay.

3.2.4.1. Crecimiento del PIB per cápita Paraguay 2010-2016.

Paraguay ha tenido su pico de crecimiento más importante durante los años 2010 y 2013. Presentó porcentajes positivos, aunque no tan altos durante los años 2011, 2014, 2015 y 2016. Su único porcentaje negativo es durante el año 2012, demostrando durante los siguientes años una recuperación notable.

Tabla 17
Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 Paraguay.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
PARAGUAY	11.60%	2.95%	-2.56%	12.51%	3.33%	1.62%	2.69%

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

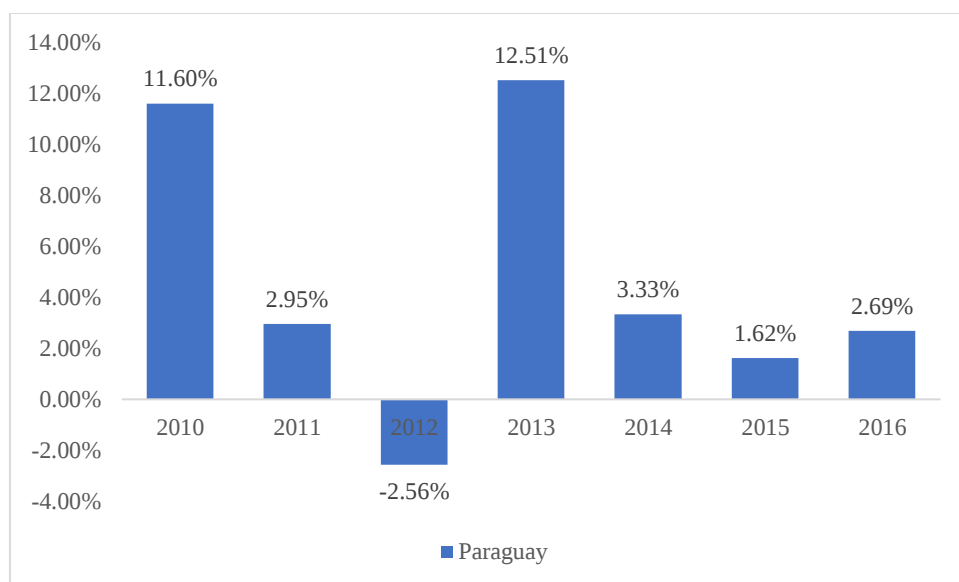


Figura: 17 Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 Paraguay. Fuente: Banco Mundial (bancomundial.org).

3.2.4.2. Tasa de Inflación Paraguay 2010-2016.

Paraguay se une a los países del MERCOSUR, que no poseen altos índices de inflación. El año 2011 fue el año que obtuvo su porcentaje más alto de inflación 8,25%.

Tabla 18
Tasa de Inflación 2010-2016 Paraguay.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
PARAGUAY	4.65%	8.25%	3.68%	2.68%	5.03%	3.13%	4.09%

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

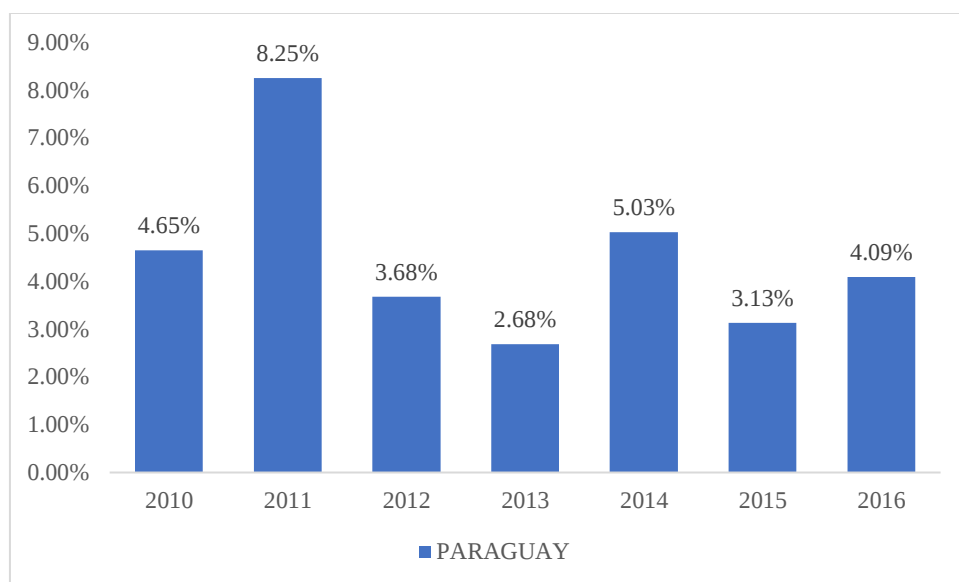


Figura: 18 Tasa de Inflación 2010-2016 Paraguay. Fuente: Banco Mundial (bancomundial.org).

3.2.5. Uruguay.

3.2.5.1. Crecimiento del PIB per cápita Uruguay 2010-2016.

Uruguay desde el año 2010 ha disminuido su crecimiento del PIB per cápita, aunque ha logrado mantenerse con porcentajes positivos durante el 2011 hasta el 2016.

Tabla 19
Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 Uruguay.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
URUGUAY	7.43%	4.81%	3.20%	4.29%	2.89%	0.02%	1.09%

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

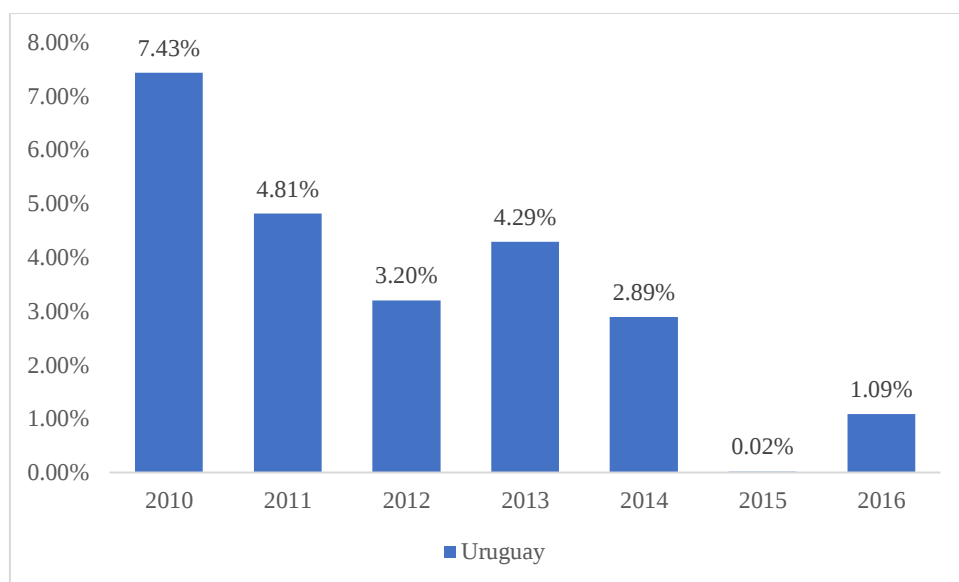


Figura: 19 Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 Uruguay. Fuente: Banco Mundial (bancomundial.org).

3.2.5.2. Tasa de Inflación Uruguay 2010-2016.

Uruguay, tiene altos índices de inflación. Junto a Argentina y Brasil son los países que tienen los índices más altos de inflación dentro del MERCOSUR.

Tabla 20
Tasa de Inflación 2010-2016 Uruguay.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
URUGUAY	6.68%	8.09%	8.10%	8.58%	8.88%	8.67%	9.64%

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

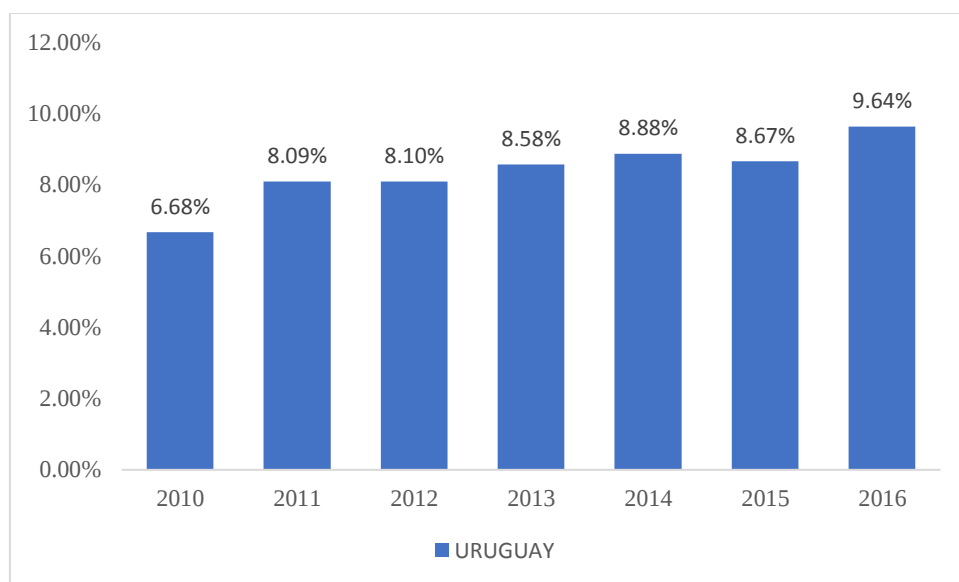


Figura: 20 Tasa de Inflación 2010-2016 Uruguay. Fuente: Banco Mundial (bancomundial.org).

3.2.6. MERCOSUR

En la tabla 21 se puede apreciar el crecimiento del PIB per cápita del MERCOSUR 2010-2016.

Y en la tabla 22 se muestra la tasa de inflación del MERCOSUR 2010-2016.

Tabla 21
Crecimiento del PIB per cápita 2010-2016 MERCOSUR.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Argentina	8.99%	4.90%	-2.06%	1.34%	-3.51%	1.62%	-3.20%
Bolivia	2.45%	3.53%	3.47%	5.14%	3.84%	3.27%	2.70%
Brasil	6.49%	2.99%	0.97%	2.06%	-0.38%	-4.59%	-4.38%
Paraguay	11.60%	2.95%	-2.56%	12.51%	3.33%	1.62%	2.69%
Uruguay	7.43%	4.81%	3.20%	4.29%	2.89%	0.02%	1.09%

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

Tabla 22
Tasa de Inflación 2010-2016 MERCOSUR.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ARGENTINA	10.78%	9.47%	10.03%	10.62%			

BOLIVIA	2.50%	9.81%	4.59%	5.72%	5.78%	4.06%	3.63%
BRASIL	5.04%	6.64%	5.40%	6.20%	6.33%	9.03%	8.74%
PARAGUAY	4.65%	8.25%	3.68%	2.68%	5.03%	3.13%	4.09%
URUGUAY	6.68%	8.09%	8.10%	8.58%	8.88%	8.67%	9.64%

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

CONCLUSIONES

La tabla 21 permite ver el número de mandatarios por país en el periodo comprendido entre 2010-2016, y la tabla 22 permite ver el resumen de infraestructura logística realizada dentro del análisis político de los países parte del MERCOSUR en el mismo periodo. Como se puede observar, los países que han sufrido más inestabilidad política, debido al cambio de presidentes son: Brasil y Paraguay. Argentina por su parte, a pesar de que cuenta con un solo cambio de presidente, también ha sido presa de la inestabilidad política, debido al cambio de ideología del gobierno actual con respecto al anterior. Uruguay, por otro lado, ha mantenido la misma línea ideológica dentro de su gobierno y Bolivia ha mantenido a su presidente durante el periodo indicado.

Tabla 23
Cuadro del número de presidentes de los países del MERCOSUR 2010-2016

Cuadro de Resumen del análisis político 2010-2016 MERCOSUR.					
	Argentina	Bolivia	Brasil	Paraguay	Uruguay
Nº de presidentes	2	1	3	3	2

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org)

Tabla 24.
Cuadro de Resumen del Perfil Logístico 2010-2016 MERCOSUR.

Cuadro de Resumen del análisis político 2010-2016 MERCOSUR.					
	Argentina	Bolivia	Brasil	Paraguay	Uruguay
Nº de puertos	27	-	33	1	4
Nº de aeropuertos	32	16	48	6	8
Red Ferroviaria (Km)	36,917	3,504	28,190	-	640,9
Carreteras pavimentadas	30%	6%	12%	11,84%	33%

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

Argentina cuenta con el segundo escenario logístico más favorable de la región y eso lo perfila positivamente dentro del comercio internacional a futuro. Sin embargo, el defecto que presenta este país, está relacionado con su inestabilidad política.

A pesar de que el ambiente político dentro de Bolivia ha permanecido estable, se recalca la falta de recursos logísticos dentro de la región. Esto se debe, sin duda a la inexistencia de puertos bolivianos. Este país cuenta con el escenario logístico más pobre del MERCOSUR, y necesita impulsar su desarrollo logístico para potencializar su comercio.

Brasil, por otro lado, es el país que más dotado se encuentra en relación a recursos logísticos, dentro de esta región. Se refleja que es un país de economía emergente, aunque su gobierno ha estado relacionado con casos controversiales de corrupción.

Paraguay, no cuenta con red ferroviaria, lo cual es una debilidad que limita al comercio dentro del país. Su situación política tampoco lo ha favorecido y junto a Bolivia, son los países que tienen el perfil logístico más vulnerable.

Uruguay posee características favorables en cuanto a su red ferroviaria y carreteras pavimentadas. Su perfil logístico demuestra que este país se ha preocupado en dotarse de recursos logísticos. También su situación política se encuentra estable por lo que contiene un potencial interesante de cara al futuro.

En la tabla 23, se presenta el resumen del análisis económico del MERCOSUR durante los años 2010-2016.

Tabla 25.
Cuadro de Resumen del Análisis Económico 2010-2016 MERCOSUR.

Cuadro de Resumen del análisis económico 2010-2016 MERCOSUR.		
	Crecimiento PIB per cápita	Inflación
Argentina	1,15%	10,22%

Bolivia	3,49%	5,16%
Brasil	0,45%	6,77%
Paraguay	4,59%	4,50%
Uruguay	3,39%	8,38%

Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).

Argentina dentro del escenario económico, no se encuentra en su mejor momento. Las políticas adoptadas por su gobierno desde el año 2014 han provocado una inflación del 10,22% que es el porcentaje más alto del MERCOSUR. Y su crecimiento del PIB per cápita es uno de los más bajos de esta región.

El Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República Argentina INDEC, dejó de emitir datos oficiales en cuanto a la inflación de Argentina desde el 2014, dejando al país sin medida de inflación oficial, desde entonces. Dado este contexto, se ha considerado pertinente mostrar los datos no oficiales de inflación de Argentina.

The Billion Prices Project es un proyecto desarrollado por la Escuela de Administración y Dirección de Empresas Sloan del MIT y la Escuela de Negocios de Harvard, que se ha encargado de proveer índices de precios alternativos a los oficiales en Argentina. Según los datos obtenidos mediante este proyecto, los datos no oficiales de inflación de Argentina desde el 2010 hasta el 2016, son los siguientes:

Tabla 26
Inflación de Argentina 2010-2016 según The Billion Prices Project

INFLACIÓN EN ARGENTINA 2010-2016							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ARGENTINA	25,95	24,35	25,64	24,30	37,58	27,94	32,30

Datos Obtenidos de la página web de The Billion Prices Project (www.thebillionpricesproject.com)

Estos datos reflejan a un país que posee altísimos índices de inflación. Esto resulta preocupante para Argentina, puesto que lo debilita como competidor a nivel internacional. Cabe recalcar, que el Índice de Precios al Consumidor (IPC) oficial de Argentina, perdió credibilidad a partir de enero del 2007, debido a la manipulación de estadísticas y cifras oficiales.

Bolivia por su parte, cuenta con un favorable crecimiento del PIB per cápita y posee uno de los porcentajes más bajos de inflación dentro del MERCOSUR. Estos datos son positivos, dentro de la economía de este país.

Brasil cuenta con un crecimiento del PIB per cápita más bajo de toda la región y su porcentaje de inflación no es favorable para su país.

Paraguay tiene crecimiento del PIB per cápita más alto y su tasa de inflación es la más baja dentro de la región. Esto lo posiciona como el país con el escenario económico más favorable del MERCOSUR.

Uruguay tiene un crecimiento del PIB per cápita favorable, aunque su tasa de inflación es la segunda más alta del MERCOSUR.

A continuación, se presentará una tabla del Índice de Desempeño Logístico del año 2016 de los países más influyentes en el Comercio Exterior y Logística Internacional, en conjunto con América Latina y el Caribe, y MERCOSUR.

Tabla 27
Índice de Desempeño Logístico 2016 varios países.

INDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO 2016	
AMERICA LATINA Y EL CARIBE	2,67
CHINA	3,66
ESTADOS UNIDOS	3,99
UNION EUROPEA	3,61
REINO UNIDO	4,06

MERCOSUR	2,81
Datos Obtenidos de la página web del Banco Mundial (www.bancomundial.org).	

Como se puede observar, el Índice de Desempeño Logístico del MERCOSUR del año 2016, en comparación a las cifras obtenidas de América Latina y el Caribe es relativamente bueno y se puede decir que van de la mano. Al contrario, si comparamos las cifras del MERCOSUR con los países potencia, es muy bajo.

Aunque Argentina, Brasil y Uruguay tienen los perfiles logísticos más positivos del MERCOSUR, si lo comparamos con las grandes potencias, existen aún muchas falencias que tienen que ser tomadas en cuenta. Esto nos demuestra que el MERCOSUR como bloque en el ámbito logístico, tiene aún muchos retos por enfrentar.

Como conclusión, es claro que Brasil y Argentina son los países que cuentan con la mejor situación comercial dentro del MERCOSUR. Esto se debe a la extensión de su territorio que ha permitido desarrollar de mejor manera su perfil logístico. Sin embargo, ambos países poseen una característica en común, que es la implementación de nuevas ideologías dentro de sus gobiernos y la corrupción. Bolivia y Paraguay son países que se encuentran demográficamente desfavorecidos y eso los ha debilitado impidiéndoles desarrollar una logística adecuada dentro de sus países, por lo tanto, el desarrollo comercial es tardío y necesita de más esfuerzo. Por otra parte, estos países junto a Uruguay poseen desventajas dentro de sus economías y desarrollo en todos los aspectos debido a su historia. Finalmente, Uruguay es el país menos desarrollado que presenta indicios favorables en el aspecto logístico, que potenciarán su comercio en el futuro.

BIBLIOGRAFÍA

- Alberto Cavallo, M. B. (2016). *Serie Completa De Inflación De Argentina Desde 1943 a 2016 (Filling the Gap in Argentina's Inflation Data)*. Obtenido de PAPERS OF MIT: http://www.mit.edu/~afc/papers/FillingTheGap_es.pdf
- Área Logística. (s.f.). Obtenido de Tipos de Logística: <http://www.arealogistica.es/tipos-de-logistica/>
- Banco Mundial. (2018). Obtenido de Banco Mundial : www.bancomundial.org
- Bandera, S. (2015). *Uruguay | Aciertos y fracasos, balance de la presidencia de Mujica*. Obtenido de Perfil: <http://www.perfil.com/noticias/internacional/uruguay-aciertos-y-fracasos-balance-de-la-presidencia-de-mujica-0301-0095.phtml>
- Barbero, J. A. (2010). *Banco Interamericano de Desarrollo*. Obtenido de La Logística de Cargas en América Latina y el Caribe: una agenda para mejorar su desempeño: <http://www20.iadb.org/intal/catalogo/PE/2010/05815.pdf>
- Cámara de Industrias de Uruguay. (2018). Obtenido de Cámara de Industrias de Uruguay: http://www.ciu.com.uy/innovaportal/v/429/24/innova.front/acuerdos_vigentes.html
- Consejo de profesionales de la gestión de la cadena de suministro. (2013). Obtenido de Consejo de profesionales de la gestión de la cadena de suministro: <http://cscmp.org/>
- El financiero . (2015). Obtenido de El financiero: <http://www.elfinanciero.com.mx/opinion/leon-opalin/compleja-situacion-politica-en-argentina>
- Eslava, J. d. (2015). *Finanzas para el marketing y las ventas*. ESIC Editorial.

- ESPAÑOL, C. (2016). *Dilma Rousseff, la presidenta que hizo historia en Brasil 2 veces en menos de 6 años*. Obtenido de CNN ESPAÑOL: <http://cnnespanol.cnn.com/2016/05/12/dilma-rousseff-la-presidenta-que-hizo-historia-en-brasil-2-veces-en-menos-de-6-anos/>
- Felipe, V. (2017). *Meet Logistics*. Obtenido de Competitividad Logística: Los 6 puntos para que un país sea logísticamente competitivo: <https://meetlogistics.com/cadena-suministro/competitividad-logistica/>
- INFORME DEL PRESIDENTE HORACIO CARTES AL CONGRESO Y LA NACIÓN . (2015). Obtenido de PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY: www.informepresidencial.gov.py/
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. República Argentina. (2013). Obtenido de Instituto Nacional de Estadística y Censos. República Argentina: <https://www.indec.gob.ar>
- Jubilla, I. (2012). *La primera entrevista exclusiva de RT con Fernando Lugo tras el golpe de Estado en Paraguay*. Obtenido de RT en Español: <https://actualidad.rt.com/>
- Kukka, C. (2018). *Los principales tratados internacionales que ha firmado Argentina*. Obtenido de eHOW en español: http://www.ehowenespanol.com/principales-tratados-internacionales-firmado-argentina-info_491368/
- Lopez, B. A. (2018). *Logística y Abastecimiento*. Obtenido de Historia de la Logística: <https://logisticayabastecimiento.jimdo.com/qu%C3%A9-es-log%C3%ADstica/historia-de-la-log%C3%ADstica/>
- Martín, R. S. (2016). Izquierda y derecha en el país de las ideologías flexibles. *LA NACIÓN*, pág. 2.
- MERCOSUR. (2018). Obtenido de MERCOSUR: <http://www.mercosur.int>

Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. (2016). Obtenido de Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil: <http://www.transportes.gov.br/index.php>

Navarro, X. (2015). *Deusto Formación*. Obtenido de ¿Cómo tener una relación eficiente entre logística y comercio exterior?: <https://www.deustoformacion.com/blog/empresa/tener-relacion-eficiente-entre-logistica-comercio-exterior>

Organización Mundial del Comercio. (2018). Obtenido de Organización Mundial del Comercio: https://www.wto.org/spanish/thewto_s/countries_s/paraguay_s.htm

Pampillón, R. (2012). *La política económica de Dilma Rousseff y el futuro económico de Brasil*. Obtenido de IE Business School: <https://economy.blogs.ie.edu/archives/2012/08/la-politica-economica-de-dila-rousseff-y-el-futuro-economico-de-brasil/>

Pardo, D. (2018). *Elecciones en Paraguay: qué pasó con Fernando Lugo y qué papel juega el expresidente en los comicios del domingo*. Obtenido de BBC MUNDO: <http://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-43817989>

Patricia Cano Olivos, F. O. (2013). Modelo de gestión logística para pequeñas. *Contaduría y Administración*. Obtenido de Contaduría y Administración : www.cya.unam.mx

PROCOLOMBIA. (2016). Obtenido de PROCOLOMBIA: www.procolombia.co

PROECUADOR. (2016). Obtenido de Perfil Logístico de Argentina: <https://www.proecuador.gob.ec/perfil-logistico-de-argentina-2017/>

Project, T. B. (2018). *Inflación Verdadera Argentina*. Obtenido de Inflación Verdadera Argentina: <http://www.thebillionpricesproject.com/>

Ramírez, A. C. (2015). *Logística Comercial Internacional*. Universidad del Norte Editorial.

Salama, P. (2011). *Brasil, el legado económico de Lula: éxitos y límites*. Obtenido de SCIELO: http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-37352011000100001

Santander. (2018). Obtenido de Trade Portal: <https://es.portal.santandertrade.com>

TELESUR. (2016). Obtenido de TELESUR NOTICIAS: <https://www.telesurtv.net/news/A-un-ano-de-Gobierno-de-Tabare-Vazquez-20160229-0051.html>

UNIVISIÓN. (2012). *Biografía de Fernando Lugo, ex presidente de Paraguay*. Obtenido de UNIVISIÓN: <https://www.univision.com/noticias/noticias-de-latinoamerica/biografia-de-fernando-lugo-ex-presidente-de-paraguay>

World Bank . (2018). Obtenido de World Bank: <http://www.bancomundial.org/es/who-we-are>

World Factbook. (2018). Obtenido de World Factbook: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>