

LA GESTIÓN LOGÍSTICA DE VENEZUELA THE LOGISTIC MANAGEMENT OF VENEZUELA

Cristina Cumpén Corrales; Emmanuel Giles Espinoza y
Pamela Tapia Chambergó.
Estudiantes de la Universidad Ricardo Palma
Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales
Escuela Profesional de Administración de Negocios Globales.



Recepción: 2016-07-13 / Aceptación: 2016-12-05

RESUMEN

El objetivo de esta investigación es describir el desarrollo logístico y la infraestructura de Venezuela, los cuales se encuentran ligados a las decisiones gubernamentales y a la evolución económica del país. Se identificó que la logística de Venezuela se encontraba en un estado crítico debido a la ineficiencia de la toma de decisiones económicas por parte del gobierno, generando así desabastecimiento en el país y un retroceso en el desarrollo de la competitividad del mismo. Venezuela tiene mucho potencial para ser uno de los mejores países de Latino América, ya que posee buena infraestructura y tiene una excelente ubicación geográfica que brinda posibilidades de expandir el comercio. Sin embargo, la mala gestión, la toma equivocada de decisiones gubernamentales y la situación económica limitó el desarrollo de la logística del país.

Palabras clave: Infraestructura, logística, economía, desarrollo, gobierno, desabastecimiento.

ABSTRACT

The objective of this research is to describe the logistics development and infrastructure of Venezuela which are linked to the government decisions and the economic evolution of the country. It was identified that the logistics of Venezuela was in a critical condition due to the inefficiency of the economic decision-making by the Government. And this generated a shortage, and a step forward in the development of the competitiveness there. Venezuela has a lot of potential to be one of the best countries in Latin America since it has a good infrastructure and an excellent geographic location that give opportunities to expand trade. However, the bad management, wrong government decision-making and the economic situation limited the logistic development of the country.

Keywords: Infrastructure, logistics, economics, development, government, shortage.

INTRODUCCIÓN

Díaz y Pérez (2012) señalan que Venezuela podría convertirse en un importante eje comercial gracias al área geográfica que posee, apoyada por las mejoras en la eficiencia de su puerto principal, Puerto Cabello, sin embargo la falta de desarrollo logístico genera la incompetitividad del país.

El manejo económico de un país encamina sus actuaciones diarias a obtener mayores beneficios e incrementar sus riquezas, para ello se insertan dentro de sus procesos económicos las herramientas y métodos que les permita ser un país más competitivo y así enfrentar los retos de una economía más globalizada. Una de esas herramientas es la logística, que debe ser entendida como el puente o el nexo entre la producción y el mercado.

Ahora bien, la implementación logística desde la perspectiva venezolana implica un análisis desde diferentes perspectivas es así que las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas y la forma en que estas se asuman, obviamente, va a generar la consecución de mayores beneficios o desventajas. Por esta razón, se consideró necesario y pertinente abordar un proceso investigativo que permitiera identificar riesgos y beneficios a nivel político, económico y social.

Se reitera la importancia de la aplicación de la logística como una herramienta prioritaria en la economía de un país, que implica no solo la generación de beneficios o ventajas económicas, si no que al mismo tiempo puede conllevar a la estructuración de riesgos que de no ser

tratados, impactados o minimizados en forma oportuna podrían llevar al fracaso económico y por ende repercutiría en las estructuras sociales; de ahí la necesidad de identificar los riesgos y beneficios a nivel político, económico y social, pues estos factores brindan la posibilidad de fijar el verdadero modelo que debe emplear el país y por tanto seguir parámetros que permitan tener un control que garantice su cometido económico y social, logrando mantenerse competitivo dentro de la economía globalizada, lo que redundaría en el crecimiento del capital y en consecuencia, beneficiaría el progreso social.

El objetivo de la investigación es describir el desarrollo logístico y la infraestructura que posee la República Bolivariana de Venezuela, los cuales se encuentran realmente enlazados a las decisiones gubernamentales y a la evolución económica del país.

RESULTADOS

Se considera pertinente dividir la investigación en cuatro partes: panorama general, administración política, información económica y logística.

Panorama General

La República Bolivariana de Venezuela posee varias ventajas por su ubicación geográfica, que representan una gran oportunidad para este país, ya que de ser aprovechadas oportunamente permitirían su desarrollo competitivo, beneficiándose así de sus límites con el Mar Caribe y el Océano Atlántico, además se encuentra dividida en Distrito Capital, Caracas, y otros 23 estados y su superficie total territorial es de 912 050 km².

Administración Política

La situación económica de Venezuela, representa una debilidad para el país, ya que las decisiones gubernamentales han generado una depresión económica y por ende, una disminución en sus transacciones comerciales, así mismo se ha incrementado la inflación, generando desabastecimiento y perjudicando a la sociedad según Grupo Editorial Producto (GEP)(<http://www.petroguia.com/pub/article/opep-produccion-petrolera-de-venezuela-disminuyo-141000-barriles-en-segundo-trimestre-de-2015>). Estas debilidades identificadas no fueron controladas a tiempo, por lo que actualmente se han convertido en grandes amenazas para el desarrollo del país.

Cuando Hugo Chávez llegó al poder tuvo un gobierno que gozaba de la riqueza petrolera que fue repentinamente despilfarrada, en consecuencia, la economía no estaba creciendo y la mitad de la población vivía por debajo de la línea de pobreza.

En el 2005, Venezuela aún tenía el PBI más alto de América Latina. En el 2008 los precios del petróleo alcanzaron un máximo histórico. Durante el 2009, la crisis financiera internacional golpeó fuertemente a Venezuela generando que el país entre en un periodo de recesión y que se contraiga 3,2% en el año 2009 y 1,5% en el año 2010; tendencia que continuó y se pronunció aún más durante el periodo de Nicolás Maduro, es así como Venezuela se convirtió en el país con la inflación más alta del mundo al alcanzar un 180,9% en el 2015.

Información Económica

La situación económica que Venezuela viene atravesando, representa una gran debilidad para el país, pues ésta se encuentra sujeta y condicionada a las decisiones políticas de sus gobernantes. Como podemos apreciar en la información histórica del Producto Bruto Interno entre los años 2011 y 2014 la actividad petrolera se mantiene por encima de los 6 000 000 bolívares, pero en el año 2015 se observa una reducción de 1 590 045 bolívares con respecto al año anterior.

La actividad no petrolera desde el año 2011 hasta el año 2013 sostuvo un incremento, que posteriormente disminuye debido al debilitamiento sistemático de las instituciones públicas responsables de la producción y del mantenimiento de la economía; así como el impacto negativo generado por la inflación sobre la tasa del crecimiento del PBI no petrolero (Cámara Venezolana de Comercio, 2013)

Inflación y Desabastecimiento

Otras amenazas que significan gran riesgo para la economía de Venezuela son la inflación y el desabastecimiento, pues estos han desencadenado una serie de problemas muy graves en el país, generando gran malestar e insatisfacción en las necesidades de los consumidores nacionales e inclusive internacionales. La inflación y el desabastecimiento se ha manifestado principalmente en bienes de primera necesidad, alimentos, medicamentos y productos de higiene personal y del hogar, como también en bienes necesarios para el proceso productivo, materias primas e insumos, particularmente agrícolas, repuestos para maquinarias necesarias en el sector

Tabla 1*Producto Bruto Interno de Venezuela 2011 - 2015 - Elaboración Propia*

	2011	2012	2013	2014	2015
Consolidado	58 138 269	61 409 103	62 233 885	59 810 257	41 404 278
Actividad petrolera	6 593 126	6 682 723	6 741 453	6 456 655	4 866 610
Actividad no petrolera	50 755 126	55 396 171	57 622 311	56 678 204	38 514 098
Minería	278 481	261 225	206 067	191 590	134 389
Manufactura	8 405 180	8 555 504	8 530 054	7 913 800	5 541 368
Electricidad y agua	1 322 129	1 372 587	1 417 730	1 403 136	1 032 623
Construcción	4 209 422	4 907 082	4 793 177	4 456 176	2 480 366
Comercio y servicios de reparación	5 585 109	6 096 056	6 301 616	5 614 580	3 606 275
Transporte y almacenamiento	2 052 506	2 187 849	2 115 312	1 962 289	2 319 982
Comunicaciones	3 820 211	4 086 453	4 250 779	4 547 978	3 541 155

manufacturero y bienes que permiten la prestación de un servicio fundamental para dinamizar y movilizar la economía como es el transporte. La inflación depende en 73,1% de la tasa del dólar paralelo que se publica de manera diaria.

Balanza de Pagos

En el caso de la Balanza de Pago ésta obtuvo un déficit de 5 050 millones en la cuenta corriente, debido al deterioro de los precios del petróleo en el sector externo y un superávit de 6 503 millones de dólares en la cuenta de capital y financiera, indujeron a que el saldo global de la balanza de pagos fuese positivo en 578 millones de dólares, y por ende, que las reservas internacionales netas del país se ubicaran en un nivel de 16 275 millones al finalizar el 2015.

Tratados Comerciales

Como oportunidad en el Comercio Internacional, Venezuela tiene suscritos varios acuerdos de alcance parcial, complementación económica y de libre comercio, los cuales verdaderamente no están siendo aprovechados de manera adecuada, pues pareciera que estos no son relevantes para los gobernantes del país, generando dificultades en el acceso de inversión extranjera y también cerrando las puertas al comercio exterior y a los beneficios que significan estos Tratados Comerciales para el país.

En 1995 Venezuela se suscribió al Tratado con la Organización Mundial de Comercio, en el que se establece convenios sobre acceso a mercados, servicios, propiedad intelectual, antidumping, obstáculos técnicos al comercio,

valoración aduanera, procedimientos para licencia de importación y mecanismos de examen de políticas comerciales.

En 1999 se concreta el tratado con la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), en el cual se acuerda la promoción y regulación del comercio recíproco de los países de la región, la complementación económica entre sus miembros, y el desarrollo de acciones de cooperación económica que contribuyan a la aplicación de los mercados.

En el año 2004 se concreta la Alternativa Bolivariana para América Latina (ALBA), cuyos gobiernos comparten en la actualidad ciertos criterios ideológicos, que ponen énfasis en la lucha contra la pobreza y la inclusión social.

En el año 2006 se firmó el tratado de Mercado Común del Sur: MERCOSUR, en el cual se acuerda adoptar un arancel externo común en forma gradual con el propósito de promover el libre intercambio y movimiento de bienes, así mismo, se convino en permitir el tránsito libre de personas y capital entre los países del bloque, lo que se tradujo en un gran avance hacia una mayor integración político cultural entre sus países miembros. Finalmente en el 2008 se firma el tratado de Unión de naciones sudamericanas: UNASUR, que tiene como principal objetivo la construcción participativa y consensuada de la integración, así como la unión en el ámbito cultural, social, económico y político. Venezuela tiene gran potencial para ser uno de los mejores países de Latino América, se espera de manera muy optimista que los gobernantes tomen la verdadera importancia del caso y sepan aprovechar los tratados

comerciales de Venezuela con el mundo (Organización Mundial de Comercio, 2013)

Balanza Comercial

Para finales de 2015 en la Balanza Comercial se obtuvo un déficit, que obedeció al resultado de las ventas externas que se totalizaron en 8 483 millones de dólares, monto que resultó inferior al nivel de 9 265 millones de dólares alcanzado por las importaciones de bienes, lo cual significa para el país un factor de riesgo ya que reduce el desarrollo adecuado de la economía y el comercio.

Exportaciones e Importaciones

Importaciones

Entre 2009 y el año 2012 las importaciones de Venezuela pasaron de US\$ 38 millones a US\$ 59 millones, creciendo un 55,2%. Teniendo también una caída en las importaciones en el año 2013 debido a la reducción de su capacidad efectiva a US\$ 44 millones siendo una reducción 25,43%. Durante los periodos de 2009 - 2013 Estados Unidos de América comanda la lista de los países proveedores, seguido de China, Brasil, Colombia y México.

Exportaciones

Entre 2009 y el año 2012 las exportaciones de Venezuela pasaron de US\$ 56 millones a US\$ 95 millones, creciendo un 41,06%. Teniendo también una caída en las exportaciones en el año 2013 debido a la reducción del precio de su principal producto de exportación a US\$ 87 millones siendo una reducción 8,43%. Durante los periodos de 2009 - 2013 "otros América" comanda la lista de los países importadores, seguido de "otros Asia", etc.

Logística

En cuanto al tipo de infraestructura que posee Venezuela, durante muchos años ésta ha representado una fortaleza para el país, sin embargo Venezuela no sabe emplear estas virtudes y no es capaz de invertir en su infraestructura, pues destina menos del 2% del PBI para este rubro, lo cual significa que el gobierno no valora la gran importancia que tiene la mejora continua de la infraestructura de un país para poder ser competitivo a nivel mundial; como es el caso de los puertos, el puerto más importante y de mayor valor económico de Venezuela es Puerto Cabello, ya que tiene 32 puestos de atraque y una capacidad de 119 550 toneladas. Seguido en importancia aparece el puerto de Maracaibo, que se ubica en el estado de Zulia, éste es el puerto más grande de Sudamérica, tiene 10 puestos de atraque y cuenta con una capacidad de 35 550 t.

A continuación se encuentra el puerto La Guaira, que se encuentra en el estado de Vargas, este puerto tiene un calado máximo: 12,5 m. que además está operativo las 24 horas del día y cuenta con 26 puestos de atraque; finalmente entre los puertos más importantes del país se encuentra el puerto Guanta, que se ubica en el estado de Anzoátegui, y su importancia la debe a su cercanía con las principales vías de comunicación: Autopista Antonio José de Sucre y Autopista del Sur.

El país tiene una infraestructura básicamente adaptada a los canales naturales de ríos y lagos. Venezuela estableció tres grandes ejes de desconcentración: Los ejes Oriental, Occidental y Orinoco-Apure. Teniendo como el puerto lacustre más representativo al Puerto La Ceiba (Asociación de Logística de Venezuela, 2014).

Aeropuertos

En Venezuela el aeropuerto más importante es el Simón Bolívar en Maiquetía, que se ubica a 26 km al norte de Caracas, y tiene una extensión de 882 ha, posee dos terminales y representa la entrada principal al país desde el extranjero. Seguidamente en cuanto a importancia se encuentra el aeropuerto Internacional Jacinto Lara de Barquisimeto, que se ubica en el área de Barquisimeto, realiza vuelos Internacionales y posee una posición geográfica estratégica.

Red de Carreteras

La infraestructura vial de Venezuela es de 141 374 km. Y en la ubicación en el ranking mundial, en cuanto a la extensión de las carreteras, se ubica en el puesto 34. Las carreteras son las más utilizadas para el transporte de personas, siendo la autopista más transitada la de Francisco Fajardo, la misma que atraviesa toda la ciudad de este a oeste. Las principales carreteras son: la Barcelona-Ciudad Bolívar; Chivacoa-Valencia; Ciudad Bolívar-Puerto Ordaz; Coro-Puerto Cabello y Maracaibo-La Fría.

Vía Ferroviaria

Actualmente, se hallan alrededor de 820 km de vías férreas en la nación, se encuentra en la región Central y Capital del país, uniendo al Distrito Capital y los estados de Miranda, Aragua y Carabobo.

Los trenes más importantes del país son: Ferrocarril Barquisimeto - Puerto Cabello, Metro de Caracas, Metro los Teques, Metro de Valencia y el Metro de Maracaibo.

Infraestructura de Ductos

Con relación a los oleoductos, Venezuela contaba con una expansión de 4 862, 40 km de extensión en ductos y una capacidad de 19 561 925 mm³ mientras que los gaseoductos tienen un total de 4 030,40 km de extensión y una capacidad de 19 561,925.

Operadores Logísticos de Venezuela

La situación que atraviesan los diversos operadores logísticos presenta grandes dificultades debido a que últimamente éstos no se encuentran en constante actividad como los demás operadores logísticos a nivel mundial, pues Venezuela es un país que ha disminuido en gran medida su comercio con otros países, generando ineficiencia en la logística y por supuesto gran desabastecimiento en el país.

Entre los más grandes operadores logísticos de Venezuela se encuentran: Aerocav, Cargoport, Cordicargas, Evergreen Corp, ABX Logistics Venezuela C.A., compañías que durante muchos años presentaron servicios orientados a satisfacer necesidades logísticas, siendo grandes herramientas para el comercio internacional, sin embargo en los últimos años el país se encuentra cada vez más debilitado logísticamente y ha alcanzado un estado muy crítico, debido a ello las empresas poco a poco están optando por retirarse del país, ya que es una gran presión empresarial el ejercer una actividad económica que no genera utilidades (Asociación de Logística de Venezuela, 2014)

Problemas Logísticos en Venezuela

La logística se ve afectada en el país por la débil gestión del gobierno de Nicolás Maduro y la caída

del petróleo, principal fuente de ingresos venezolanos, estos factores que afectan al país y no fueron controlados a su debido tiempo por lo que representan una gran amenaza para el desarrollo de Venezuela. Un ejemplo claro de ésta situación es la pobre inversión de Venezuela en infraestructura, menor a 2% de su PBI, comparada con la de otros países de la región como Perú o Argentina que invierten un 4%, que es lo regular.

Por otro lado, el mayor problema que atraviesa Venezuela es la dificultad para conseguir alimentos básicos, materias primas para la producción, la escasez de caucho, baterías y camiones representa una amenaza para el país al ser incapaz de cumplir los estándares mundiales de servicios logísticos. La escasez e ineficiencia de infraestructura de almacenamiento de Venezuela representa problemas con los equipos, aumentos mensuales en costos, falta de sinergia y la falta de conocimiento para operar adecuadamente (Asociación de Logística de Venezuela, 2014).

Índice de Desempeño Logístico

El puntaje general del Índice de Desempeño Logístico refleja 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. Los datos proceden de las encuestas del Índice de Desempeño Logístico realizadas por el Banco Mundial, en asociación con instituciones académicas e internacionales, compañías privadas e individuos involucrados en la logística internacional.

El Banco Mundial ubicó a Venezuela en el año 2010 en la posición ranking 84, entre 160 países, con una calificación promedio de 2,68 puntos, en el año 2012 en la posición 111, con una calificación promedio de 2,49 puntos, año 2014 en la posición 76, con una calificación promedio de 2,81 puntos (Banco Central de Venezuela, 2014)

Tabla 2

Índice de Desempeño Logístico de Venezuela 2010 - 2014 - Elaboración Propia

ASPECTO EVALUADO	2011		2012		2014	
	PUNTAJE / PUESTO		PUNTAJE / PUESTO		PUNTAJE / PUESTO	
La Eficiencia Aduanera	2,06	133	2,10	134	2,39	109
La Cantidad de Infraestructura	2,44	76	2,17	129	2,61	74
La competitividad de Transporte Internacional de carga	3,05	56	2,54	109	2,94	68
La Competencia en la Calidad en los servicios Logísticos	2,53	85	2,33	124	2,76	77
La Capacidad de Seguimiento Rastreo a los Envíos	2,84	73	2,57	100	2,92	70
La Puntualidad en el Transporte de Carga	3,05	116	3,18	79	3,18	74
LPI Score/Rank	2,68	84	2,49	111	2,81	76

DISCUSIÓN

La situación económica en Venezuela es crítica, el PBI de este país ha disminuido considerablemente, debido a la gran disminución en el sector petrolero, el cual es el monto más representativo de su economía.

La balanza comercial ha mostrado un déficit que obedece al comercio externo, el cual muestra que tanto exportaciones como importaciones han disminuido de manera estrepitosa y está causando gran impacto sobre la población.

La inflación y el desabastecimiento son dos

grandes problemas que Venezuela debe afrontar. La inflación es causada por el precio fluctuante del dólar, y ello genera que los precios aumenten de manera significativa, lo que ocasiona el desabastecimiento de bienes de primera necesidad, medicinas, maquinarias y herramientas propias de los procesos productivos, esta situación causa un gran impacto sobre las condiciones de vida de la sociedad y desempleo.

Venezuela es un país privilegiado geográficamente, ya que se encuentra próximo al mar caribe y al océano atlántico, situación que se

puede aprovechar estratégicamente, puesto que sería muy favorable para el comercio de mercancías a través de los puertos.

Venezuela cuenta con gran cantidad de puertos, entre ellos el más importante es Puerto Cabello que tiene una gran extensión territorial y es el que genera mayor valor económico al país, así mismo, la infraestructura aeroportuaria venezolana posee grandes aeropuertos que representan una gran oportunidad de desarrollo comercial, entre ellos el más importante es el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar en Maiquetía, que se encuentra en Caracas, este aeropuerto es el que le genera mayores ingresos económicos al país ya que es la principal puerta de entrada desde el extranjero.

Venezuela es un país que por sus malas políticas de gobierno, la poca inversión en infraestructura y su inadecuada gestión logística, no puede despegar como un país competitivo a nivel mundial; un claro ejemplo de esta desorganización son las trabas burocráticas, como lo señalan agentes aduaneros entrevistados por la British Broadcasting Corporation News (BBC), quienes explican que los tramites retrasan la salida de la mercancía, motivo por el cual se debe impulsar el desarrollo logístico de productos a escala nacional e internacional, estableciendo una normativa que facilite el intercambio, una creación de conciencia logística en el país y mayor inversión en la infraestructura (superior al 4 % del PBI) para poder Convertir a Venezuela en un país Líder en intercambio comercial.

Durante las últimas décadas los Operadores Logísticos en Venezuela han venido atravesando

etapas muy difíciles que frustran y limitan sus actividades comerciales, afectando también la actividad económica del país, disminuyendo el comercio exterior, generando desabastecimiento, entre otras consecuencias, lo cual provocó que el país se vuelva incapaz de cumplir con la demanda del consumidor.

Venezuela es un país que tiene gran potencial en infraestructura, pues posee importantes puertos, aeropuertos, y otras modalidades de transporte; además de tener la facilidad de salida por el Mar del Caribe y el Océano Atlántico. Sin embargo, las decisiones gubernamentales están generando mucha incompetencia en el país, haciendo que éste ocupe lugares bajos en el Índice de Desempeño Logístico de acuerdo al Banco Mundial. Venezuela tiene grandes retos que enfrentar para mejorar su desempeño a nivel mundial.

El trabajo expuesto ofrece una visión general de la situación de la República de Venezuela debido a que la información brindada por ese país era escasa y no estaba actualizada, por lo mismo como investigadores hemos tenido que complementar la información ofrecida por el gobierno con la prestada por organismos económicos, sociales y demás relacionados.

REFERENCIAS

- Asociación de Logística de Venezuela. (2014). Logística Venezolana. Obtenido de <http://www.alv-logistica.org/>.
- Banco Central de Venezuela. (2014). Evolución Económica. Obtenido de <http://www.bcv.org.ve/c1/publicanueva.asp>.
- Cámara Venezolana de Comercio. (2013). Índice de

Precios al Consumidor. Obtenido 2016-06-16 de <http://www.caveco.org/index.php/2016.02/banco-central-de-venezuela-resultados-del-indice-nacional-de-precios-al-consumidor-producto-internobru-to-y-balanza-de-pagos>.

Ministerio del Poder Popular para Transporte Acuático y Aéreo. (2009). Ley General de Puertos. Obtenido de <http://www.mpptaa.gob.e/descargas/leyes-y-reglamentos/ley-general-de-puertos>.

Organización Mundial de Comercio. (2013). Venezuela. Obtenido 2016-06-17 de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/countries_s/venezuela_s.htm.

Pardo, D. (2015). Por qué hay tanta desolación en los puertos de Venezuela. Recuperado 2016-06-20 desde http://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/10/151006_venezuela_economia_puertos_dp.

Pro Ecuador. (2014). *Perfil logístico de Venezuela Año 2014*. Quito: Pro Ecuador.

Trademap. (2015). Comercio de Venezuela. Obtenido de http://www.trademap.org/Country_SelProductCountry_TS.aspx?nvpm=3|862||||TOTAL|||2|1|1|1|2|1|2|1

Correo electrónico para correspondencia

cristina_c.c9@hotmail.com