

Brechas de Desempeño Logístico entre Colombia y Japón de los años 2007, 2010 y 2012

Lina María Medina*

Pedro Pablo Meza**

Edy Lorena Burbano Vallejo****

* Estudiante de la Maestría en Economía por la Pontificia Universidad Javeriana, Cali-Colombia, Profesor hora cátedra Pontificia Universidad Javeriana, Cali. linamedina@javerianacali.edu.co.

** Magister en Logística Integral por la Universidad Comillas de Madrid, España, Profesor Asistente del Departamento de Gestión de Organizaciones de la Pontificia Universidad Javeriana Cali, Investigador del Grupo Estrategias Organizacionales – FSOP -. pmeza@javerianacali.edu.co.

**** Estudiante doctorado en Ciencias Económicas Universidad de la Habana- Cuba, Docente TC Universidad de San Buenaventura Cali, - Profesor Hora cátedra del Departamento de Gestión de Organizaciones de la Pontificia Universidad Javeriana Cali. elburban@usbcali.edu.co

Brechas de Desempeño Logístico entre Colombia y Japón de los años 2007, 2010 y 2012

Resumen

En el presente trabajo se identificaron las brechas de desempeño logístico para Colombia y Japón con base en datos del Logistics Performance Index (LPI), World Bank y Doing Business para los años 2007, 2010 y 2012. Los resultados obtenidos muestran En el tema del desempeño logístico, Colombia ha disminuido la brecha de desempeño logístico frente a Japón en lo relacionado con el LPI. En el 2007 la diferencia en el LPI entre ambos países era de 1,52 puntos, la cual disminuyó a 1,20 puntos en el 2010 y finalmente a 1,06 puntos para el año 2012. A continuación se muestran los criterios del LPI ordenados de mayor a menor brecha entre ambos países para el período 2007-2012: Competencias de los servicios logísticos (0,66 puntos), entrega oportuna (0,64 puntos), Efectividad de aduanas (0,62 puntos), Calidad de la infraestructura logística (0,44 puntos), Cumplimiento en los despachos internacionales (0,31 puntos) y Rastreo y trazabilidad de la carga (0,08 puntos). En ningún criterio del LPI, Colombia supera o iguala a Japón.

Palabras claves: Brechas de desempeño logístico, Competitividad, Logística, Infraestructura, Desarrollo sostenible.

1. Introducción

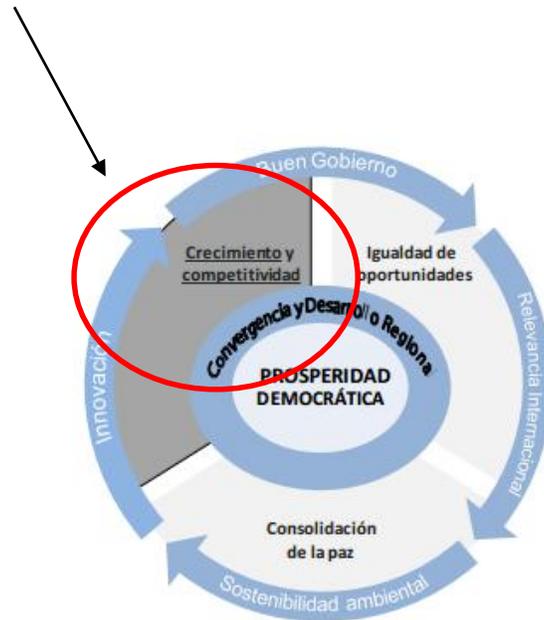
En la actualidad el mundo se concibe en la era de la globalización de la economía y de mercados, como una consecuencia de este fenómeno es la competencia que cada día es más compleja, dado que no solo se compete en los mercados domésticos, si no que en los mercados extranjeros, por otro lado el comercio internacional está a la vanguardia de la firma de los acuerdos comerciales entre los países en la búsqueda de la eliminación de las barreras arancelarias y no arancelarias, con el fin de dinamizar el flujo comercial entre los estados miembros.

Por otro lado los gobiernos tienen como reto en la economía, mejorar el índice de competitividad según el informe del concejo privado de competitividad en su informe sobre el Índice Departamental de Competitividad (2013) *“En este entorno, las mediciones de competitividad son cada vez más importantes, pues permiten comparar, de manera robusta y estandarizada, el desempeño de las firmas, así como las políticas públicas de las regiones o de los países en dimensiones que afectan la calidad de su plataforma productiva. Por lo tanto, estas mediciones son un insumo muy útil no sólo para determinar fortalezas y debilidades, sino para contribuir a la implementación de estrategias que apalanquen una mayor competitividad, ya sea de las firmas, de las regiones o de los países”*

Además, el Plan Nacional de Desarrollo “Prosperidad para todos” (2010-2014) desarrollado por el Departamento Nacional de Planeación, en su capítulo III “crecimiento sostenible y competitividad” el gobierno destaca que una de las debilidades del crecimiento económico del país, “ha estado asociado históricamente al rezago en la provisión de bienes públicos esenciales, como la *infraestructura*, como la baja profundización financiera, la falta de desarrollo de competencias laborales que afectan la competitividad de la economía, y sin los cuales la iniciativa privada difícilmente se materializa en la creación de riqueza y de valor agregado.

También se evidencia que el gobierno le apuesta al crecimiento y la competitividad por medio del sector externo con el fortalecimiento el fortalecimiento de Alianzas estratégicas y en especial con la mirada hacia el pacifico a partir de la firma del tratado de libre comercio entre los países de Japón con Colombia, el gobierno observa el mercado asiático como un potencial para los productos colombianos, (Ver grafica No.1)

Grafico No.1 Apuestas en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014



Fuente: Plan Nacional de desarrollo Nacional 2010-2014 eje. Crecimiento Sostenible y Competitividad (p.50)

En el desarrollo del presente estudio se pretende dar respuesta a estos interrogantes, por cual el documento se estructura de la siguiente manera, después de esta introducción, se presenta el planteamiento del problema, seguidamente se expone el marco teórico, luego se dan a conocer la metodología, posteriormente se presentan los principales análisis es indicadores económicos, desempeño logístico, infraestructura y facilidad de hacer negocios y finalmente se exponen las conclusiones y recomendaciones, la bibliografía y los anexos.

2. Planteamiento del problema

A Partir de la siguiente definición *“Un país competitivo es un país con empresas productivas y pujantes que generan riquezas y empleo de calidad, es un país con condiciones económicas y sociales favorables al crecimiento sistemático y sostenido de la productividad de los sectores económicos, es decir, un país con un entorno propicio para ingresar en una senda de crecimiento alto por un periodo prolongado de tiempo”* (Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014).

Además, teniendo en cuenta que en la última década se ha presentado un incremento en los volúmenes de comercio exterior, tanto a nivel de importaciones como exportaciones, lo que implica la necesidad de promover la utilización de la infraestructura de transporte en una forma eficiente y segura, por cual la logística se convierte como una ventaja competitiva en las regiones, el gobierno determina el concepto de logística como “ una herramienta de gestión efectiva del flujo y almacenamiento de bienes, servicios e información, dentro de una nueva concepción de optimización de transporte, que permite enfrentar adecuadamente el aumento del comercio transfronterizo, fomentar buenas prácticas, consolidar la intermodalidad y articular planes ambientales sostenibles. En este sentido y el objetivo de apoyar el desarrollo del transporte y la infraestructura del país.

De esta manera se destaca la relación que presenta el nivel de desempeño logístico de un país (LPI) sobre su desarrollo económico, según el Foro Económico Mundial en su reporte global de competitividad 2013-2014 sostiene que la “logística es cada vez más importante, tanto para la competitividad y la sostenibilidad de un país”.

En consecuencia una de las preocupaciones que presentan los países es la competitividad, es efecto los gobiernos se han preocupado por la consolidación de firma de acuerdos comerciales, TLC, alianzas estratégicas con el fin de optimizar el sector externo. Con la condición de contribuir con el desarrollo económico del país.

Colombia, no se encuentra ajeno a este fenómeno, y en la actualidad presenta alrededor de 14 acuerdos comerciales entre los destaca el TLC con Japón, a continuación se presentaran los antecedentes de las políticas comerciales de cada país enfocadas hacia el fortalecimiento del desempeño logístico. (Ver tabla No. 1)

Tabla 1. Políticas Comerciales Japón – Colombia.

Políticas Comerciales	
Colombia	Japón
<p>La política comercial colombiana continúa orientándose hacia la integración.</p> <p>Fortalecimiento de los flujos comerciales y de inversión con el resto del mundo. Para Colombia, es de capital importancia mantener un régimen comercial abierto en el marco de un sistema multilateral transparente, previsible e incluyente, que se complemente con esfuerzos regionales y bilaterales.</p> <p>En este sentido, Colombia ha participado en diversas negociaciones para profundizar los acuerdos bilaterales y regionales existentes (Examen de políticas comerciales OMC)</p>	<p>El Japón concede un trato preferencial a los productos procedentes de determinados países en desarrollo y países menos adelantados en el marco del Sistema Generalizado de Preferencias (SGP). EL esquema excluye productos agropecuarios y productos industriales.</p>
<p>2007 Lineamientos de control y seguridad en nodos (CONPES 3469)</p> <p>la política nacional de transporte de carga para el 2007 (CONPES 3489)</p>	<p>Adoptado pocas medidas encaminadas a seguir liberalizando sus regímenes comerciales y afines.</p>
<p>la política nacional de logística para el 2008 (CONPES 3547)</p>	<p>El principal instrumento de política en la esfera del comercio del Japón sigue siendo el arancel.</p>
<p>y la política portuaria, (CONPES 3744) para el año 2013.</p>	<p>Entre las medidas no arancelarias en frontera aplicadas por el Japón figuran algunas prohibiciones y restricciones cuantitativas de las importaciones (por ejemplo, se aplican contingentes de importación para ciertos tipos de pescado). Actualmente el comercio de Estado comprende el tabaco en rama, el opio, el arroz, el trigo y la cebada y los productos lácteos.</p>

Fuente: Elaboración propia. Apoyados en datos de la OMC, DNP

Con lo planteado anteriormente se cuestiona *¿Cuáles son las brechas de desempeño logístico entre Colombia y Japón en los años 2007, 2010 y 2012?*, para dar respuesta es necesario realizar un análisis comparativo entre los países participantes que permita ofrecer una panorámica de las ventajas comparativas y competitivas de cada país y que permita identificar las brechas existentes entre Colombia y Japón.

3. Marco teórico

En el contexto de la economía mundial, asociado a los procesos de globalización donde ha permitido la transformación de la mundo en una aldea global, donde cada día se busca la eliminación de la barreras arancelarias entre los países, lo que permite que los gobiernos adopten políticas comerciales enfocadas a la liberación del mercado, pero qué papel juega el concepto de competitividad en este nuevo escenario mundial.

Así, que retomares el concepto aperturista que ha permitido a las economías incrementar su flujo comercial, además en la actualidad los países se encuentran en un acelerado proceso de ser cada día más competitivos, con el objetivo que se vea reflejado en el bienestar de sus habitantes.

El concepto de competitividad ha sido abordado de diferentes ópticas una puede ser desde las empresas y otra la mirada que se da en el país, en el presente estudio se analizara la competitividad desde la brechas existentes entre los países que firman un acuerdo comercial.

De esta manera que el concepto de competitividad no es nuevo, sus orígenes se asocian con las teorías de comercio internacional para los mercantilistas articulaban la definición al comercio internacional como un juego de estrategias entre dos clases de naciones unas perdedoras y otras ganadores, la intervención del gobierno era clave en el fortalecimiento de políticas que estimularan el sector externo, pero enfocado hacia las exportaciones, con

un alto grado de protección a la industria nacional, restringiendo las importaciones y con el objetivo de obtener una balanza superavitaria.

Otras teorías del comercio internacional para resaltar son las conclusiones de Ricardo y Smith donde por un lado las economías deben ser complementarias y a partir del concepto de ventaja absoluta que determina la especialización se da en la concentración de los sectores más eficientes y debería ser una estrategia para los gobiernos en donde se garantizaba el bienestar para la población, con un juego de suma positiva Tugores (2005)

Según Feenstra (2004) .. donde se cita a Ricardo “Posterior a la ventaja absoluta, Ricardo postula la ventaja comparativa. Los países se especializarían en aquellos bienes en los que fuesen más eficientes en comparación con otros, además se deben exportar los bienes y servicios que se pudiesen producir a un costo menor e importar aquellos que otro país produjese a menor costo. Que las naciones se beneficiasen con el producto del intercambio comercial”

Por eso en las teorías contemporáneas del comercio internacional se incorpora la teoría de la competitividad, como un elemento esencial son los agentes económicos quienes están llamados a fortalecer las ventajas comparativas de cada región con el fin de crear ventajas competitivas.

Para algunos autores lo asocian con los resultados del sector externo según Chesnais (1981), quien se refiere a “la aptitud de un país (o grupo de países) para enfrentar la competencia a nivel mundial: considerando tanto su capacidad para exportar y vender en los mercados externos”, con la anterior idea se asume que un país es competitivo presentara un superávit comercial, cabe destacar como política comercial del estado pretende con el libre comercio genera buenos resultado en el corto plazo.

Cabe destacar la definición que asocia al concepto de competitividad con los resultados en el comercio exterior se puede mencionar la adaptación. Además la competitividad surge como una variable microeconómica articulada a la capacidad de la empresas de ser

productivas y competitiva pero cabe destacar que el concepto ha evolucionado extrapolando hacia la competitividad de la economía nacional, realizando comparaciones naciones o sectores con relación a su desempeño comercial y asociados al crecimiento económico y bienestar económico de los estados, resaltando los efectos que se evidencian con el sector externo de las economías.

Como cita Benzaque. J y Del Carpio. L. (2011) .. a Porter (1991) “ En la ventaja competitiva¹ de las naciones establece las bases y reconoce los cambios en el entorno y la inestabilidad de las estrategias genéricas, señalando la necesidad de contar con modelos as dinámicos par concebir la ventaja competitiva de las naciones.

Porter² (1985) plantea “un modelo de competitividad denominado El Diamante, su objetivo principal fue los empresarios y los políticos comprendan por qué unas naciones son más competitivas que otras; es decir, muestran un mejor escenario económico en el mundo”

Según Krugman (1997) sostiene que el concepto se lo debe articular a las empresas, quienes son las llamadas a fortalecer la competitividad del país, permitiendo el crecimiento económico del mismo”

Por otro lado, Berreta (2008) analiza el concepto de competitividad estructural, como las formas de competir en los escenarios actuales que son cambiantes, donde se presenta una complejidad en la competencia de los mercados internacionales, y de cómo los estados deben intervenir para mejorar los índices.

Por consiguiente al estudio de porter en relación con la ventaja competitiva de las naciones se han realizado varios estudios empíricos en relación de la competitividad de un país, o región de esta manera uno de los estudios importantes para resaltar es el que realiza el

¹ El concepto de ventaja competitiva se fundamenta en la productividad y en los factores que la determinan dentro de la empresa, la productividad es la relación entre la producción obtenida mediante un sistema de producción de bienes y servicios y los recursos utilizados para obtenerla.

² es de la opinión que la ventaja competitiva “se crea y se mantiene mediante un proceso altamente localizado. Las diferencias a escala nacional en estructuras económicas, valores, culturas, instituciones e historias contribuyen profundamente al éxito competitivo.

Foro Económico Mundial con informes anuales de la competitividad de los países participantes, este se basa en doce pilares fundamentales de competitividad: Institucionalidad, Infraestructura, Macroeconomía, Salud, Educación, Mercado Laboral, Mercado Financiero, Preparación tecnológica, Mercado Sofisticación de negocios, Innovación y recursos naturales ofreciendo un escenario competitivo de los países del mundo en su nivel de desarrollo. (Benzaque. et al (2011))

De estos pilares se destaca la importancia de la infraestructura como se determina el índice Departamental de competitividad del año 2013:

“Contar con una buena plataforma de infraestructura es una condición sine qua non, para alcanzar altos niveles de competitividad. Una adecuada infraestructura de transporte y logística, que redunde en menores costos de transporte, mejora la competitividad de empresas e industrias como resultado de menores costos de abastecimiento y distribución, y consecuentemente facilita la integración comercial al permitir un flujo más dinámico de bienes entre diferentes regiones o entre diferentes países.” (pp 21)

Además, la competitividad en los mercados internacionales ya no depende exclusivamente de las variables intrínsecas de los productos como el precio y la calidad, dado que las exigencias del mercado, como la globalización han propiciado que los factores dentro la cadena logística que un producto debe realizar para llegar a su destino final son definitivos en términos de competitividad, por lo cual es necesario identificar cual es el desempeño logístico de un país.

Los países requieren conocer cuál es su desempeño logístico frente a sus socios comerciales, para identificar cuál es su posición frente a los demás se puede realizar bajo tres perspectivas diferentes, la primera por medio de los dadores de carga, la segunda desde la óptica de los operadores logístico y la tercera desde la política pública.

Por lo tanto esto conlleva a visualizar el desempeño desde los siguientes enfoques, a pesar de que no es fácil la medición e interpretación:

“(i) un enfoque macro, basado en las cuentas nacionales, que generalmente procura estimar los costos logísticos como un porcentaje del PIB; (ii) un enfoque micro, que busca estimar diversos indicadores del desempeño de las unidades productivas (solas o en cadenas) basado en encuestas a firmas; y (iii) un enfoque de percepción, que se expresa en índices que surgen de encuestas a actores calificados. Estos índices son relativamente nuevos en el ámbito de la logística, y se suman a una vasta corriente de indicadores de percepción relevados por país. La complejidad de las funciones y procesos logísticos hace que no sea fácil diseñar indicadores, realizar” (Barbero, 2010).

Ahora bien, en terminos generales es posible adivinar que los componentes de la logística como eje central para la medición del desempeño logístico se encuentran: Infraestructura, servicios de transporte, la facilitación del comercio, la gestión de la cadena de suministros, los trámites aduaneros, además como se determina en el Informe del Banco Interamericano de Desarrollo en el 2010, que uno de los principales problemas que presentan los países latinoamericanos para un buen desempeño logístico se encuentran el estado de sus carreteras, puertos, y ferrocarriles.

Es de aquí que el LPI, se convierte en la principal herramienta que presentan los estados para determinar su desempeño logístico y compararlo con otros países, también se apoya en los informes anuales del Foro Económico mundial en materia de competitividad con base al Índice Global de Competitividad, además del informe anual del Doing Business. Con esta información se realiza una serie de análisis a nivel Macroeconómico y se cruza con la información a nivel Micro, para finalmente evidenciar cual es la percepción del desempeño logístico del país.

4. Metodología propuesta

Para responder al interrogante que motiva la investigación se plantea desde la perspectiva del enfoque cuantitativo, donde se utiliza la metodología no experimental y una serie de corte transversal.

El análisis de esta investigación es de tipo descriptivo, teórico, con técnicas exploratorias pero no explicativas, pues se basa en un análisis de datos de fuentes secundarias institucionales, académicas: CEPAL, BID, LPI WorldBank, Foro Económico Mundial, Doing Business).

A partir de esta análisis nos permite determinar la brecha del desempeño logístico entre Colombia y Japón., como primera fase: Revisión de la literatura disponible en temáticas como: Análisis Económico, Análisis Infraestructura Logística, Análisis desempeño logístico y Análisis facilidad para hacer negocios.

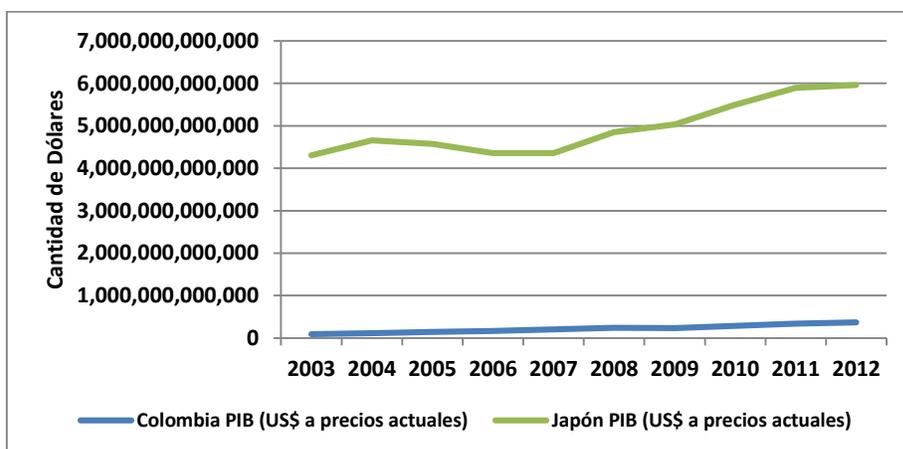
Como segunda Fase Identificar todas aquellas variables que están relacionadas con el objeto de estudio y Análisis de documentos mediante triangulación de métodos y finalmente se presentan los resultados de la investigación, conclusiones y recomendaciones para futuras investigaciones.

5. Análisis comparativo

5.1. Entorno económico.

Dentro de los indicadores macroeconómicos podemos señalar entre los años 2007- 2012, el Producto Interno Bruto – PIB- de Colombia ha venido presentado un crecimiento partiendo de 207,416 millones de dólares en 2007 a 369,812 millones de dólares al 2012. Al analizar el comportamiento del PIB para Japón se puede observar como este registra también un crecimiento económico soportado por un incremento desde 4,356 miles de millones de dólares en el 2007 a 5,960 miles de millones de dólares en 2012. Cabe resaltar que el PIB de Japón es diez y seis veces más grande que el de Colombia (Gráfica 1)

Gráfica 1: Crecimiento económico de Colombia y Japón, 2003-2012



Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Mundial

Con respecto a las cifras sobre la inflación anual, que refleja el comportamiento del nivel general de precios y señala si los ciudadanos han perdido o no poder adquisitivo, en Japón desde el año 2009 se ha venido presentando una tasa de deflación³, quiere decir hay una baja generalizada de los precios llegando al 2012 al -0,03%. Galán (2009) señala que “...La deflación japonesa fue motivada por la pérdida del valor de los activos, financieros y no financieros, y por la aceptación, especialmente por parte de las empresas no financieras, de

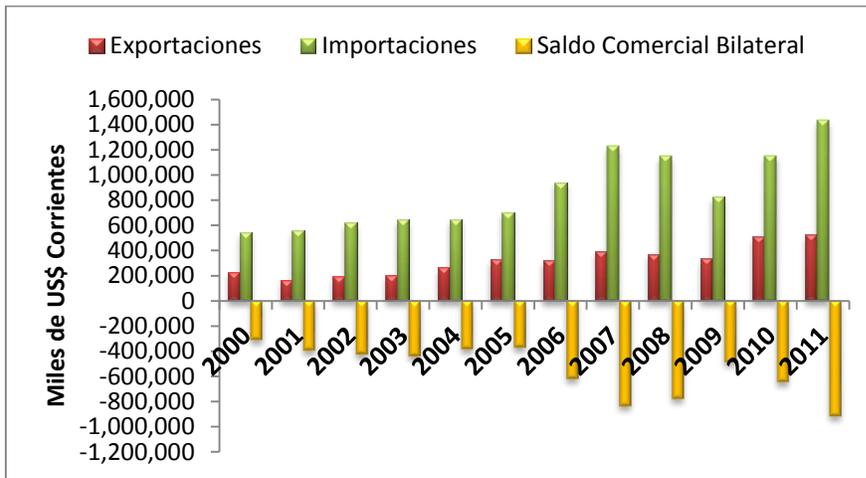
³ La deflación es exactamente lo opuesto a la inflación. La primera genera la caída de precios en una economía causando bajo crecimiento económico y hasta una grave recesión. La segunda genera un incremento en precios que causa que la divisa de una nación pierda su poder adquisitivo.

que esos descensos serían duraderos”. Mientras la tasa de Colombia es un poco volátil y ha fluctuado entre los rangos 2% y 6%, resaltando que los ciudadanos de Colombia han ganado mayor poder adquisitivo debido a la disminución de la tasa de inflación.

Por su parte, en el mercado cambiario desde el año 2007 las monedas de ambos países se han venido apreciando con respecto al dólar. El peso colombiano ha tenido una tasa superior al 11% durante el periodo 2007 – 2012, manteniéndose estable y el yen japonés, de 32% para el mismo periodo. En este orden de ideas si bien las monedas han ganado valor frente al dólar, la estabilidad en el tipo de cambio ha permitido mantener el poder de compra de las monedas. Ya en lo que respecta a la relación del valor de las dos monedas en particular se destaca la pérdida de valor del yen con respecto al peso durante los últimos tres años.

En materia de comercio exterior se puede observar en el periodo 2000 – 2011 como las exportaciones colombianas con destino a Japón presentan un comportamiento creciente partiendo de 230.434 miles de dólares en 2000, registrando cifras del orden de 395.288 millones de dólares en el año 2007 y de 525.146 millones de dólares para el año 2011. En lo referente a las importaciones colombianas procedentes de Japón se observa como esta ha presentado un crecimiento sostenido al partir de 542.839 miles de dólares en 2000, registrando cifras del orden de 1.226.730 en 2007 y de 1.434.940 miles de dólares en 2012. Al analizar el comportamiento de las importaciones desde Japón en el periodo 2000 – 2012 se puede observar su incremento en 2.6 veces. Cabe anotar que Japón se mantiene dentro de los 10 primeros socios comerciales de Colombia en materia de importaciones (Gráfica 2).

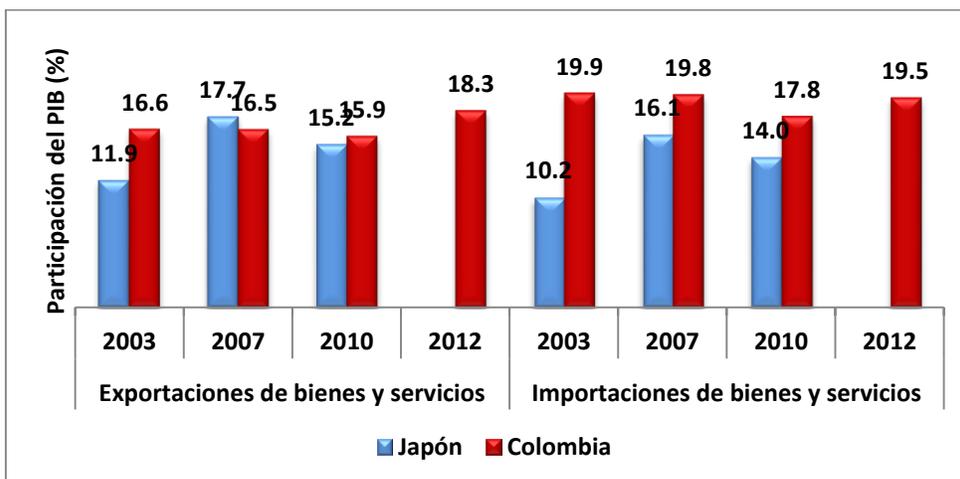
Gráfica 2: Comercio Bilateral entre Colombia y Japón, 2002-2011



Fuente: Elaboración propia con datos de observatorioasiapacifico.org

Se puede observar la gran participación que presenta el comercio exterior dentro del PIB para ambos países y para los años 2003 y 2010 el comercio exterior en Japón mantiene niveles por debajo de la participación del comercio exterior dentro del PIB de Colombia, presentando grandes variaciones de aumento y disminución de las exportaciones como de las importaciones mientras que para Colombia presentan una leve disminución para los años en cuestión (Gráfica 3).

Gráfica 3: Participación del comercio exterior (% PIB) de Colombia y Corea del Sur, 2003-2012



Fuente: Elaboración propia con datos del Worldbank.org * Japón no presenta datos para el año 2012.

Teniendo en cuenta la metodología usada por Medina, Meza, Muñoz y Burbano (2013), se clasificaron los productos de exportación hacia Japón teniendo en cuenta su valor agregado. Se identificó que la composición de las exportaciones colombianas hacia Japón, presentan bajo valor agregado⁴ entre el periodo 2007 y 2012. Para el año 2009 la participación de los sectores con medio valor agregado aumento en 2% con respecto al año anterior, debido al aumento de las exportaciones en mayor medida de Insecticidas, raticidas, fungicidas, herbicidas, inhibidores de germinación (code 3808) y para el año 2012, la participación de los sectores con medio valor agregado aumento en 4,5% con respecto al año anterior, debido al incremento de las partidas (code 3808) y suéteres, pullovers, sudaderas, pantalones cortos (calzones) y artículos Similares, De Punto (code 6110) (Ver

Gráfica 4 y Anexo 2).

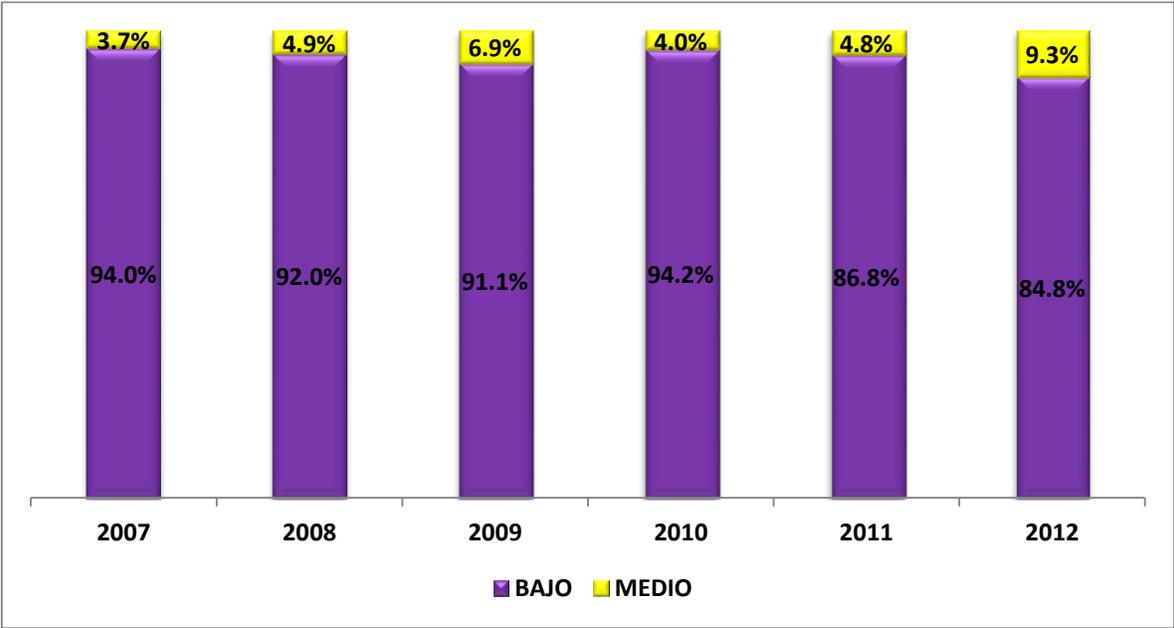
Al revisar a nivel de productos el intercambio comercial entre los dos países para el año 2012, se destacan en materia de exportaciones colombianas la participación de Carbón y combustibles sólidos obtenidos de la hulla; Insecticidas, raticidas, fungicidas, herbicidas, inhibidores de germinación; Óxidos de manganeso; Coques y semicoques de hulla; Suéteres, pullovers, sudaderas, pantalones cortos (calzones) y artículos similares de Punto; Desperdicios y desechos (chatarra), de fundición, hierro o acero; lingotes de chatarra de hierro o acero; Pescado congelado, excepto los filetes y demás carne de pescado; Cueros preparados después del curtido o del secado; Aceite de palma y sus fracciones; Trajes de hombres o niños, conjuntos, chaquetas, pantalones (sin vestido de baño).

En materia de importaciones provenientes de la Japón se destaca la participación de las siguientes partidas para el año 2012: Vehículos de motor con encendido por compresión de combustión interna del motor de pistón (Diesel); Neumáticos nuevos de caucho, de los tipos utilizados en manejo Construcción, vehículos industriales, máquinas, autobuses o

⁴ Medina et al (2013) clasificaron con bajo valor agregado el sector primario teniendo en cuenta la extracción y agropecuario y con medio valor agregado el sector industrial no tradicional sin alta innovación tecnológica. Las 25 principales partidas arancelarias en las exportaciones de Colombia hacia Japón crecieron hasta el año 2011 en un 26%; De esas hacen parte café, tostado o descafeinado; Flores y capullos cortados para ramos u ornamentales; Carbón y combustibles sólidos obtenidos de la hulla; Insecticidas, raticidas, fungicidas, herbicidas, inhibidores de germinación; Extractos, esencias y concentrados del café, té o mate; Óxidos de manganeso; Coques y semicoques de hulla; Suéteres, pullovers, sudaderas, pantalones cortos (calzones) y artículos similares de Punto; Hortalizas, otros tomates, setas y trufas, preparados o conservados; Pescado congelado, excepto los filetes de pescado; Cacao en grano, entero o partido, crudo o tostado; Aceite de palma y sus fracciones, incluso refinados, pero sin modificar químicamente; Trajes de hombres o niños, conjuntos, chaquetas, pantalones (sin vestido de baño).

camiones y para llantas de diámetro 61 cm; Productos laminados planos de hierro o acero sin alear; Aleación de acero laminado plano (salvo el acero inoxidable) en bobinas; Generadores de corriente alterna (alternadores), de potencia superior a 750 Kva; Dumper (volquete Camiones), diseñado para uso fuera de carretera y Ejes de transmisión con diferencial para vehículos de motor.

Gráfica 4: Composición de exportaciones de Colombia a Japón por valor agregado industrial, 2007-2012



Fuente: Elaboración propia con datos de Wisertrade.org

5.2.Desempeño logístico e Infraestructura.

Según el estudio previo elaborado por Medina et al (2013) sobre el análisis comparativo de desempeño logístico entre Colombia y Corea del sur:

“El Banco Mundial, los proveedores logísticos y el sector académico crearon un joint-venture en el año 2006 para desarrollar en conjunto un reporte global sobre el desempeño logístico mundial. Para lograr este propósito, se aplicaron más de 5000 encuestas entre los grupos de interés a nivel mundial y el Banco Mundial ha estado aplicando dichas encuestas cada dos años. El documento titulado “Connecting to compete 2007 - Trade logistics in the global economy” fue el primer reporte global

sobre el índice de desempeño logístico (Logistics Performance Index - LPI) medido en más de 130 países del mundo y fue desarrollado en conjunto con la institución educativa Turku School of Economics.

El propósito del documento anteriormente mencionado fue mostrar como los diferentes países desarrollan su logística de intercambio comercial permitiendo así compararlos con el objeto de que los formuladores de políticas nacionales y sus grupos de interés puedan identificar las brechas existentes en diferentes áreas de desempeño y de esta manera puedan priorizar la agenda de desarrollo estatal basada en las reformas y las inversiones requeridas para mejorar la productividad y competitividad del país a través de un incremento significativo de su desempeño logístico en las cadenas globales de abastecimiento.

Cabe destacar que hasta la fecha se han publicado tres ediciones: 2007, 2010 y 2012. En la primera versión del LPI (2007), el reporte manejaba siete (7) áreas de desempeño a saber: Eficiencia del proceso aduanero y de agencias fronterizas, Calidad de la infraestructura del transporte y de la tecnología informática para la logística, Facilidad para coordinar y realizar los despachos internacionales, Competencia de la industria logística local, Habilidad para realizar rastreo y trazabilidad de los despachos internacionales, Costos logísticos domésticos y Entrega oportuna de los despachos en el lugar de destino.

En la segunda versión del reporte (2010) se conservaron seis de las siete áreas, eliminando el área de los costos domésticos. En esta versión del LPI existen dos enfoques: la perspectiva de la logística internacional con evaluación cualitativa y la perspectiva nacional con ambas evaluaciones: cuantitativa y cualitativa.

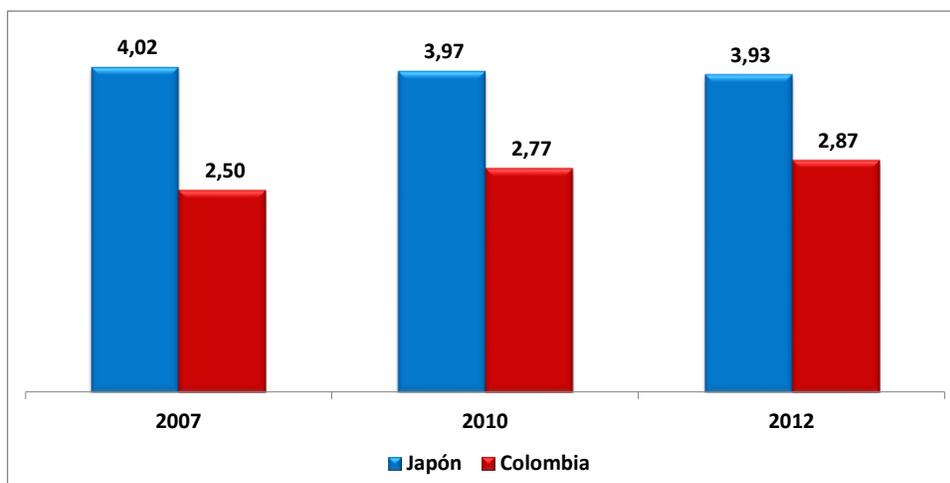
Finalmente en la tercera versión del reporte (2012) se conservan las mismas áreas del desempeño logístico. Es importante mencionar que los inputs del sistema LPI abarcan tres áreas: Eficiencia de aduanas, Calidad de la infraestructura para la logística y la Calidad del servicio logístico local; estos sirven para la formulación de las agendas de reformas e inversiones estatales; mientras que los outputs del sistema LPI incluyen tres áreas: Cumplimiento en la entrega, Facilidad para realizar los despachos internacionales y Rastreo y trazabilidad de la carga. Estos outputs sirven para medir los costos, los tiempos y la confiabilidad de los servicios logísticos ofrecidos en las cadenas de abastecimiento en cada país.”

Basados en los datos de la gráfica 5 y del Anexo 3, se concluye que:

- El crecimiento del LPI de Japón fue negativo entre los años 2007 y 2010 (-0,05 puntos) y entre los años 2010 y 2012 (-0,04 puntos). Se observa entonces que el crecimiento acumulado del LPI japonés fue de -0,09 puntos para el período 2007-2012, lo que equivale a un decrecimiento relativo del 2,24%. En el caso de Colombia, el crecimiento del LPI fue positivo en los períodos 2007-2010 (0,27 puntos) y 2010-2012 (0,10 puntos). Esto significa que el crecimiento acumulado del LPI colombiano fue de 0,37 puntos para el período 2007-2012, lo que equivale a un crecimiento relativo del 14,80%.

- Al comparar el desempeño logístico existente entre Colombia y Japón, se observa que esta brecha ha disminuido significativamente de 1,52 puntos en el 2007, a 1,20 puntos de brecha en el 2010 y finalmente a 1,06 puntos de brecha en el año 2012. Se concluye que para el período comprendido entre los años 2007 y 2012, la brecha logística entre ambos países ha disminuido en 0,46 puntos, equivalente a un decrecimiento porcentual del 30,26%.
- En relación al criterio de la efectividad de las aduanas, se concluye que en el período 2007-2012 la brecha logística entre Japón y Colombia se ha disminuido en 0,62 puntos, lo que equivale a una reducción porcentual de la brecha de un 36,69%.
- En cuanto al criterio de calidad de la infraestructura, se observa que en el período 2007-2012 la brecha logística entre Japón y Colombia se ha reducido en 0,44 puntos, lo que equivale a un decrecimiento porcentual de la brecha de un 24,04%.
- Al comparar el criterio de despachos internacionales, se aprecia que en el período 2007-2012 la brecha logística entre Japón y Colombia se ha reducido en 0,31 puntos, lo que equivale a un disminución porcentual de la brecha de un 26,72%.
- Al analizar el criterio de competencias logísticas, se aprecia que en el período 2007-2012 la brecha logística entre Japón y Colombia se ha reducido en 0,66 puntos, lo que equivale a una reducción porcentual de la brecha de un 39,29%.
- En relación al criterio de rastreo y trazabilidad de la carga, se observa que en el período 2007-2012 la brecha logística entre Japón y Colombia se ha disminuido apenas en 0,08 puntos, lo que equivale a una reducción porcentual de la brecha de un 5,52%.
- En cuanto al criterio de entrega oportuna de la mercancía, se observa que en el período 2007-2012 la brecha logística entre Japón y Colombia se ha reducido significativamente en 0,64 puntos, lo que equivale a un decrecimiento porcentual de la brecha de un 45,71%.

Gráfica 5: Índice de desempeño logístico (LPI) de Colombia y Japón, 2007, 2010 y 2012



Fuente: Elaboración propia con datos Worldbank.org

5.1 Facilidad para hacer negocios

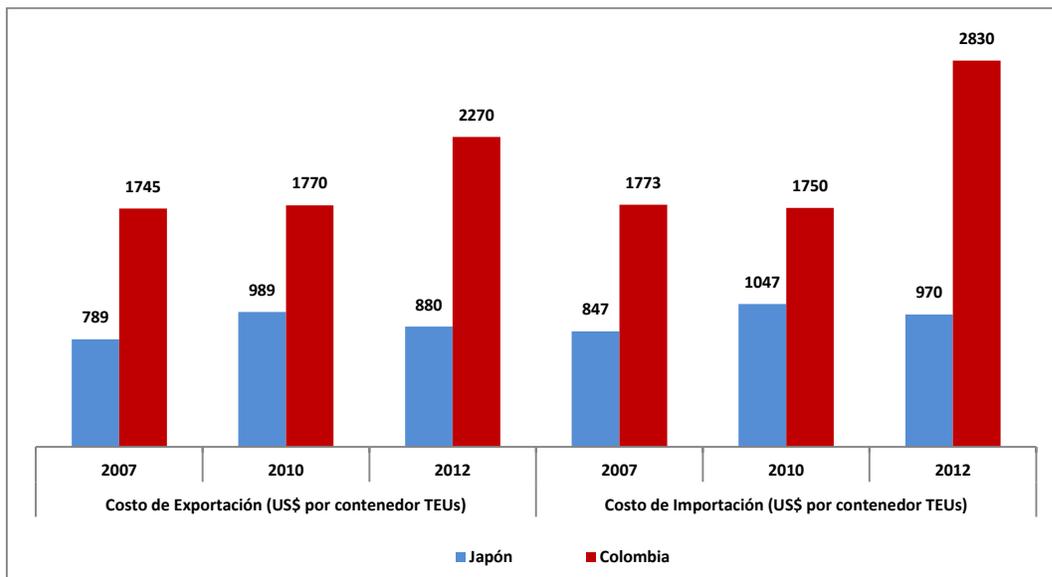
Según el reporte anual de Doing Business correspondiente a los años 2007, 2010 y 2012, existe una amplia brecha de tiempos y de costos logísticos entre Colombia y Japón. A continuación se explican los puntos más importantes:

- En relación a los costos de exportaciones para el período comprendido entre 2007 y 2012, Japón presenta un crecimiento de sus costos del 11,5% (que representa un incremento absoluto de USD 91 por TEU); mientras que en el caso de Colombia estos costos ascienden al 30,1%. (que equivale a un crecimiento absoluto de USD 525 por TEU). La brecha entre ambos países fue creciendo de la siguiente manera: USD 956 por TEU en el año 2007, USD 781 por TEU en el año 2010 y USD 1390 por TEU en el 2012. Esto representa un incremento del 45,4% de brecha entre ambos países para el período referenciado. (Gráfico 7)
- Con respecto a los costos de importaciones para el período 2007-2012, Japón muestra un crecimiento de sus costos del 14,5% (que representa un crecimiento absoluto de USD 91 por TEU); En el caso de Colombia, para el mismo período de estudio, los costos de

importaciones presentan un incremento significativo del 59,6% (que equivale a USD 1057 por TEU). La brecha entre ambos países fue incrementándose de la siguiente forma: USD 926 por TEU en el 2007, USD 703 por TEU en el 2010 y USD 1860 por TEU en el 2012. Esto equivale a una ampliación de la brecha entre ambos países del 100,9% para el período de estudio. (Gráfico 7)

- La brecha existente en los tiempos promedio de exportación de un contenedor de 20 pies entre ambos países se ha reducido de 23 días (año 2007) a 4 días (año 2012). Esto representa un decrecimiento significativo del 82,6%. El tiempo promedio de exportación de un contenedor desde Colombia ha disminuido de 34 días a 14 días en el período 2007-2012. Esto representa una reducción significativa del 58,8%; Mientras que el tiempo promedio de exportación de un contenedor desde Japón ha disminuido de 11 días a 10 días en el período 2007-2012. Lo que muestra una pequeña reducción del 9,1% (
-
- Gráfica 7).

Gráfica 6: Costos Comercio Transfronterizo de Colombia y Japón



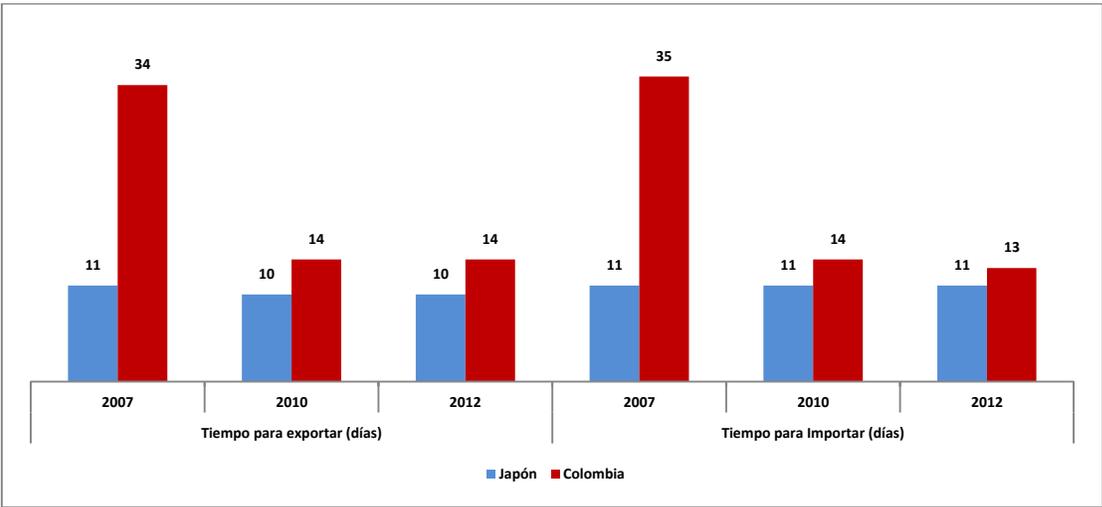
Fuente: Elaboración propia con datos de Doingbusiness.org

- La brecha existente en los tiempos promedio de importación de un contenedor entre ambos países se ha reducido de 24 días (año 2007) a 2 días (año 2012). Esto representa una disminución significativa del 91,7%. El tiempo promedio de importación de un contenedor

desde Colombia ha disminuido 22 días (de 35 días a 13 días) en el período 2007-2012. Esto representa una reducción de 22 días (equivalente a 62,9%); Mientras que el tiempo promedio de importación de un contenedor desde Japón ha permanecido constante en 11 días en ese período de tiempo. (

-
- Gráfica 7).

Gráfica 7: Cantidad de días para importar y exportar de Colombia y Japón



Fuente: Elaboración propia con datos de Doingbusiness.org

6. Conclusiones y recomendaciones

Se evidencian amplias brechas a nivel económico entre Colombia y Japón. Aunque Japón tiene un poco más de 2 millones de habitantes que Colombia, su PIB per cápita (US\$ 22.590 a precios actuales para 2012) supera el doble al nuestro y presenta una balanza comercial de bienes y servicios superavitaria de aproximadamente US\$26.133 millones para 2010 (la de Colombia es deficitaria en US\$5.249 millones para el mismo año). La tasa de desempleo en Japón es tres veces menor que la de Colombia (3.70% a 11.60%) y la inversión Extranjera Directa Neta es positiva, reflejando su papel de país exportador neto. Si bien las recientes políticas aperturistas de Japón han permitido importantes acuerdos bilaterales de libre comercio, aún mantiene a la agricultura parcialmente incluida y algunos productos sensibles agrícolas sensibles están excluidos en los TLC's.

En el tema del desempeño logístico, Colombia ha disminuido la brecha de desempeño logístico frente a Japón en lo relacionado con el LPI. En el 2007 la diferencia en el LPI entre ambos países era de 1,52 puntos, la cual disminuyó a 1,20 puntos en el 2010 y finalmente a 1,06 puntos para el año 2012. A continuación se muestran los criterios del LPI ordenados de mayor a menor brecha entre ambos países para el período 2007-2012: Competencias de los servicios logísticos (0,66 puntos), entrega oportuna (0,64 puntos), Efectividad de aduanas (0,62 puntos), Calidad de la infraestructura logística (0,44 puntos), Cumplimiento en los despachos internacionales (0,31 puntos) y Rastreo y trazabilidad de la carga (0,08 puntos). En ningún criterio del LPI, Colombia supera o iguala a Japón.

De otro lado, en el tema de los tiempos de exportaciones e importaciones, Colombia ha reducido de manera importante la brecha existente con Japón. Para el año 2012, las brechas existentes entre ambos países en los tiempos de las exportaciones se ha acortado a 4 días y en los tiempos de las importaciones a de 2 días; Sin embargo, en el tema de los costos logísticos esta diferencia se ha aumentado significativamente. Es así como la brecha entre ambos países ha crecido en los costos de exportación en USD 1390 por TEU, lo que equivale a un 45,4% de incremento en estos costos para el período 2007-2012. Este mismo hecho se da con los costos de importaciones por contenedor, donde se aprecia que la brecha

de estos costos ha aumentado en el mismo período en USD 1860 por TEU, lo que representa un aumento del 100,9%.

Las recomendaciones de los autores se enfocan en 1- Generar política pública enfocada hacia reducción de costos de transporte terrestre para comercio exterior. 2- Generar política pública enfocada hacia el fortalecimiento del sector agropecuario, soportado con una infraestructura física de corredores y plataformas logísticas con red de frío. 3- Implementar una adecuada red férrea nacional que permita la conexión con puertos, aeropuertos y zonas francas del país. 4- Exportación de productos con valor agregado enfocado hacia el consumidor con conciencia ecológica.

Bibliografía

Banco Interamericano de Desarrollo. (2010). Informe Anual del BID. Recuperado el 27 de noviembre de 2013 en <http://www.iadb.org/es/acerca-del-bid/informe-anual,6293.html>

Banco Mundial. (2012). Connecting to compete. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. Washington, DC: The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank. Pp. 5-53

Banco Mundial. (2010). Connecting to compete. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. Washington, DC: The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank. Pp. 3-48

Banco Mundial. (2007). Connecting to compete. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. Washington, DC: The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank. Pp. 3-36

Banco Mundial. (noviembre, 2013). Datos. Obtenido de <http://databank.bancomundial.org/data/views/reports/tableview.aspx>

Barbero, J. A. (2010). *La logística de cargas en América*. Banco Interamericano de Desarrollo .

Benzaque, J y Del Carpio, L. (2011) Noción de Competitividad en el tiempo, en Competitividad y Desarrollo. Evolución y perspectivas recientes. Editores planeta pp 44 – 45

Berreta, Nora (2008). *Competitividad y empresarialidad. Notas de clase No. 6.*

Chesnais, F. (1981). *The notion of international competitiveness*, Paris: OCDE.

Concejo privado de Competitividad. (2013). Índice Departamental de Competitividad 2013. Recuperado el 27 de noviembre en <http://www.compitem.com.co/site/indice-departamental-de-competitividad-2013/>

Departamento Nacional de Planeación (2010). Plan Nacional de desarrollo “prosperidad para todos” 2010 -2014. Recuperado el 27 de noviembre de 2013 en <http://www.dnp.gov.co/pnd/pnd20102014.aspx>

Doing Business. (Octubre 2013). Comparación de economías. Obtenido de <http://espanol.doingbusiness.org/custom-query>

Feenstra, R. (2004) *Advanced International Trade – Theory and Evidence*, Princeton university press, 2004.

Foro Económico Mundial. (noviembre, 2013). The Global Competitiveness Report 2013-2014. Obtenido de [http://www.weforum.org/reports?filter\[type\]=Competitiveness](http://www.weforum.org/reports?filter[type]=Competitiveness)

Galán, Rafael (2009). Japón, en deflación. Archivo recuperado el 27 de noviembre, en <http://www.emprendedores.es/gestion/inflacion-0-ipc/deflacion-japon>

Krugman, Paul (1997) La competitividad una obsesión peligrosa, en Krugman Paul, el internacionalismo moderno, la economía internaciones y las mentiras de competitividad. Critica Barcelona pp. 15 – 29.

Medina, Lina; Meza, Pedro; Muñoz, William y Burbano, Lorena (2013). Análisis Comparativo de Brechas de Desempeño Logístico entre Colombia y Corea del Sur. Ponencia presentada en el Simposio Internacional: Desarrollo e Inserción en la Cuenca del Pacífico en la Pontificia Universidad Javeriana Cali en el 23 de Septiembre de 2013.

Observatorio América Latina y Asia Pacífico (Agosto 2013). Monitor económico-comercial. Obtenido de <http://www.observatorioasiapacifico.org/OBSEExternalUI/pages/public/monitor.jsf>.

Porter, M. (1985) La ventaja Competitiva de las Naciones- España: Plaza de los Editores.

Tugores. J. (2005) Economía internacional. Editorial Mc Graw Hill. Año 2005

Wisertrade. (noviembre, 2013). Consulta basa de datos el 27 de noviembre de 2013 en <http://www.wisertrade.org/home/portal/in dex.jsp>

Anexos

Anexo 1: Tabla datos Macroeconómicos de Colombia y Japón, 2007, 2010 y 2012

INDICADOR	2007	2010	2012
COLOMBIA			
Población, total	44.498.390	46.444.798	47.704.427
PIB (US\$ a precios actuales)	207.416.490.983	287.017.652.482	369.812.739.540
Crecimiento del PIB (% anual)	6,90	3,97	4,00
PIB per cápita (US\$ a precios actuales)	4.661,21	6.179,76	7.752,17
Crecimiento del PIB per cápita (% anual)	5,32	2,53	2,64
Tasa de cambio oficial (UMN por US\$, promedio para un período)	2.078,29	1.898,57	1.796,90
Balanza comercial de bienes y servicios (% del PIB)	(3,25)	(1,83)	(1,19)
Balanza comercial de bienes y servicios (US\$ a precios actuales)	(6.743.999.930)	(5.249.214.888)	(4.385.896.782)
Desempleo, total (% de la población activa total)	12,00	11,60	-
Inflación, precios al consumidor (% anual)	5,54	2,28	3,18
Inversión extranjera directa, entrada neta de capital (% del PIB)	4,57	2,35	4,28
Inversión extranjera directa, neta (balanza de pagos, US\$ a precios actuales)	(8.135.991.547)	83.991.435	(16.070.799.122)
Tasa de interés real (%)	9,85	5,32	9,53
JAPÓN			
Población, total	127.770.750	127.450.459	127.561.489
PIB (US\$ a precios actuales)	4.356.329.296.669	5.495.379.357.485	5.959.718.262.199
Crecimiento del PIB (% anual)	2,19	4,65	1,94
PIB per cápita (US\$ a precios actuales)	34.095	43.118	46.720
Crecimiento del PIB per cápita (% anual)	2,18	4,74	2,15
Tasa de cambio oficial (UMN por US\$, promedio para un período)	117,8	87,8	79,8
Balanza comercial de bienes y servicios (% del PIB)	1,69	1,19	-
Balanza comercial de bienes y servicios (US\$ a precios actuales)	73.655.247.380	65.656.185.919	-
Desempleo, total (% de la población activa total)	3,9	5,0	-
Inflación, precios al consumidor (% anual)	0,06	-0,72	-0,03
Inversión extranjera directa, entrada neta de capital (% del PIB)	0,53	0,02	-
Inversión extranjera directa, neta (balanza de pagos, US\$ a precios actuales)	51.307.783.631	58.581.222.691	120.615.791.558
Tasa de interés real (%)	2,84	3,85	2,31

Fuente: Elaboración propia con datos del Worldbank.org

Anexo 2: Participación de los 25 principales productos en las exportaciones de Colombia hacia Japón, US\$

Code	Descripción	2007	2008	2009	2010	2011	2012
901	Café, tostado o descafeinado; cáscara y cascarilla de café;	214.173	245.684	249.961	372.505	350.978	214.539
603	Flores y capullos, cortados para ramos o adornos, frescos, secos, blanqueados, teñidos, impregnados.	23.747	28.008	28.648	46.802	50.807	56.050
2701	Hullas; briquetas, ovoides y combustibles sólidos similares, obtenidos de la hulla.	1.369	3.282	2.007	4.458	40.899	17.749
3808	Insecticidas, raticidas y demás antirroedores, fungicidas, herbicidas, inhibidores de germinación y reguladores del crecimiento de las plantas, desinfectantes y productos similares.	654	1.189	4.412	3.654	6.078	15.789
2101	Extractos, esencias y concentrados de café, té o yerba mate y preparaciones.	13.054	15.001	16.889	15.016	15.201	14.184
7202	Ferroaleaciones.	121.764	54.315	17.745	36.428	35.656	11.009
2820	Oxidos de manganeso.	0	3	208	3.582	4.469	6.059
2704	Coques y semicoques de hulla, lignito o turba, incluso aglomerados; carbón de retorta.	0	0	497	11.717	5.837	5.669
7103	Piedras preciosas (excepto los diamantes) o semipreciosas, naturales.	6.476	5.555	2.886	3.405	3.496	3.632
803	Bananas, incluidos los plátanos «plantains», frescos o secos.	1.614	1.304	2.647	1.765	1.442	1.637
6110	Suéteres (jerseys), «pullovers», cardiganes, chalecos y artículos similares, de punto.	17	85	124	2	841	1.095
7404	Cobre Con contenido en peso igual o superior a 94% de cobre.	837	3.775	251	512	14	1.033
301	Peces vivos.	1.304	1.337	1.447	1.832	1.280	1.006
510	Ambar gris, castóreo, algalia y almizcle; cantáridas; bilis, incluso desecada; glándulas y demás sustancias de origen animal utilizadas para la preparación de productos farmacéuticos, frescas, refrigeradas, congeladas o conservadas provisionalmente de otra forma.	347	383	313	391	461	974
2004	Las demás hortalizas preparadas o conservadas (excepto en vinagre o en ácido acético), congeladas, excepto los productos de la partida 20.06.	620	259	520	360	1.025	851
7204	Desperdicios y desechos (chatarra), de fundición, hierro o acero; lingotes de chatarra de hierro o acero.	0	45	250	169	0	701
303	Pescado congelado, excepto los filetes y demás carne de pescado	201	985	752	903	956	682
1801	Cacao en grano, entero o partido, crudo o tostado.	206	0	0	603	1.275	639
9503	Triciclos, patinetes, coches de pedal y juguetes similares con ruedas; coches y sillas de ruedas para muñecas o muñecos; muñecas o muñecos; los demás juguetes; modelos reducidos y modelos similares, para entretenimiento, incluso animados; rompecabezas decualquier clase.	468	670	481	140	514	636
2918	Acidos carboxílicos con funciones oxigenadas suplementarias y sus anhídridos, halogenuros, peróxidos y peroxiácidos; sus derivados halogenados, sulfonados, nitrados o nitrosados	338	578	935	681	1.390	588
1404	Productos vegetales no expresados ni comprendidos en otra parte.	206	107	0	162	248	507
4202	Baúles, maletas (valijas), maletines, incluidos los de aseo y los portadocumentos, portafolios (carteras de mano), cartapacios, fundas y estuches para gafas (anteojos),	92	129	161	734	656	416
4113	Cueros preparados después del curtido o del secado y cueros y pieles apergaminados, de los demás animales, depilados, y cueros preparados después del curtido y cueros y pieles apergaminados, de animales sin pelo, incluso divididos, excepto los de la partida	191	99	114	71	100	380
1511	Aceite de palma y sus fracciones, incluso refinado, pero sin modificar químicamente.	112	165	217	398	514	372
6203	Trajes (ambos o ternos), conjuntos, chaquetas (sacos), pantalones largos, pantalones con peto, pantalones cortos (calzones) y shorts (excepto de baño), para hombres o niños.	5	230	35	58	73	363
Principales productos		387.795	363.188	331.500	506.348	524.210	356.560
Participación		98,1%	97,7%	98,6%	99,1%	99,3%	99,0%
Total general		395.288	371.562	336.296	511.058	527.963	360.240

Fuente: Elaboración propia con datos del Wisertrade.org

Anexo 3: Índice de Desempeño Logístico (LPI) de Colombia y Japón, 2007, 2010 y 2012

	LPI		
	2007	2010	2012
Japón	4,02	3,97	3,93
Colombia	2,50	2,77	2,87
Brecha	(1,52)	(1,20)	(1,06)

	Aduanas			Infraestructura		
	2007	2010	2012	2007	2010	2012
Japón	3,79	3,79	3,72	4,11	4,19	4,11
Colombia	2,10	2,50	2,65	2,28	2,59	2,72
Brecha	(1,69)	(1,29)	(1,07)	(1,83)	(1,60)	(1,39)

	Despachos internacionales			Competencias logísticas		
	2007	2010	2012	2007	2010	2012
Japón	3,77	3,55	3,61	4,12	4,00	3,97
Colombia	2,61	2,54	2,76	2,44	2,75	2,95
Brecha	(1,16)	(1,01)	(0,85)	(1,68)	(1,25)	(1,02)

	Rastreo y Trazabilidad			Entrega Oportuna		
	2007	2010	2012	2007	2010	2012
Japón	4,08	4,13	4,03	4,34	4,26	4,21
Colombia	2,63	2,75	2,66	2,94	3,52	3,45
Brecha	(1,45)	(1,38)	(1,37)	(1,40)	(0,74)	(0,76)

Fuente: Elaboración propia con datos The World bank: Connecting to compete, 2007, 2010 y 2012.

Anexo 3: Doing Business de Colombia y Japón, 2007, 2010 y 2012

	Costos de Exportación (US\$ por contenedor TEUs)				
	2007	2010	2012	Dif.	Dif. %
Japón	789	989	880	91,00	11,5%
Colombia	1745	1770	2270	525,00	30,1%
Brecha	956	781	1390	434,00	45,4%
Brecha %	2,21	1,79	2,58		

	Costos de importación (US\$ por contenedor TEUs)				
	2007	2010	2012	Dif.	Dif. %
Japón	847	1047	970	123,00	14,5%
Colombia	1773	1750	2830	1.057,00	59,6%
Brecha	926	703	1860	934,00	100,9%
Brecha %	2,09	1,67	2,92		

	Tiempo de exportación (días)				
	2007	2010	2012	Dif.	Dif. %
Japón	11	10	10	(1,00)	-9,1%
Colombia	34	14	14	(20,00)	-58,8%
Brecha	23	4	4	(19,00)	-82,6%
Brecha %	3,09	1,40	1,40		

	Tiempo de importación (días)				
	2007	2010	2012	Dif.	Dif. %
Japón	11	11	11	-	0,0%
Colombia	35	14	13	(22,00)	-62,9%
Brecha	24	3	2	(22,00)	-91,7%
Brecha %	3,18	1,27	1,18		

Fuente: Elaboración propia con datos del Doingbusiness.org