

**MIKTA (MÉXICO, INDONESIA, SOUTH KOREA, TURKEY & AUSTRALIA):
ESTUDIO DEL DESEMPEÑO LOGÍSTICO EN LA CADENA DE SUMINISTRO**

Valenzo Jiménez Marco Alberto¹

*Martínez Arroyo Jaime Apolinar**

*Galeana Figueroa Evaristo***

RESUMEN

Este artículo muestra la situación actual del desempeño logístico en la cadena de suministro en los países de la región de ASEAN y de la Alianza del Pacífico, se estudiará a los países que integran y forman al nuevo grupo denominado MITKA – México, Indonesia, South Korea, Turkey y Australia– que es conocido como el grupo de las economías medianas. Esta investigación utilizó los datos del reporte denominado Connecting to Compete 2014 emitido por el Banco Mundial, el trabajo analiza las siguientes variables: Índice de Desempeño Logístico *Aduanas, Infraestructura, la facilidad de organizar los envíos, calidad de los servicios logísticos, Seguimiento y Rastreo, tiempos de entrega esperados*-. La plataforma de trabajo es la utilización de los datos que contiene este reporte y mediante la aplicación de la metodología “Valenzo–Martínez” y el uso del SPSS da como resultado un nuevo plano de análisis diferente al expresado por el Banco Mundial.

Palabras Clave: Desempeño Logístico, Cadena de Suministro, MITKA.

ABSTRACT

This paper shows the current situation of logistics performance in the supply chain in the countries of the ASEAN region and the Pacific Alliance, will be addressed to the member countries and form the new group called MITKA – Mexico, Indonesia, South Korea, Turkey and Australia– which is known as the group of medium-sized economies. This research used data from the report called Connecting to Compete 2014 issued by the World Bank, the paper analyzes the following variables: Logistics Performance Index, *Customs, Infrastructure, ease of arranging shipments, Quality of logistics services, Tracking and Tracing, Timeliness*. The working platform is the use of the data contained in this report and by applying the "Valenzo-Martínez" methodology and the use of SPSS results in a new level of analysis different to that expressed by the World Bank.

Keywords: Logistics Performance, Supply Chain, MITKA

¹ **Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo- Facultad de Contaduría y Ciencias Administrativas

INTRODUCCIÓN

Campos (2015), afirma que las naciones de México, Indonesia, South Korea, Turkey y Australia forman el grupo denominado MITKA utilizando las iniciales de estos países, el orden es meramente gramatical y crearon un grupo de potencias medianas. Este grupo no son simples espectadores como ocurre en el G-20, tienen un como común denominador el comercio. MITKA es sin duda la respuesta a BRICS – Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica– con la diferencia de que estos países tienen más similitudes que las que puede tener Brasil con China.

Los cinco Estados miembros de MITKA son también miembros del G-20, tienen constituciones democráticas y tienen economías abiertas. Como actores principales respetados en sus regiones, los cinco países tienen una política de mantenimiento de la paz similar. Se cree que el nuevo grupo posee el potencial para hacer el proceso de soluciones locales y globales más fáciles, y que habilite el uno al otro para asumir un papel más influyente en los organismos internacionales y realizar reformas muy necesarias en ellos.

Estas nuevas alianzas buscan trabajar de manera más estrechamente con los miembros compañeros del G-20, así como los miembros de otros foros internacionales, para mejorar las relaciones mutuas e identificar formas de mejorar las relaciones comerciales. MITKA parece que va a llenar un vacío en las relaciones internacionales, y ayudar a garantizar la paz, la estabilidad y la justicia en el mundo (World Bulletin, 2013).

Dada la relevancia de esta nueva alianza formada por las economías de MITKA, este artículo pretende investigar el estudio del desempeño logístico en la cadena de suministro, utilizando datos de referencia que fueron desarrollados por el Banco Mundial a través del informe denominado Connecting to Compete Trade Logistics in the Global Economy que mide el índice de desempeño de la cadena de suministro en 160 países, este índice puede ayudar a los países a identificar los desafíos y las oportunidades y mejorar su desempeño logístico, es por ello que se hará una revisión de los indicadores clave de este reporte, y de manera específica en el grupo MITKA.

Francois, Mustra, y Panzer (2008) afirman que la conexión entre la competencia en los negocios logísticos en una economía global es crítica para que los países en vías de desarrollo se conecten con el comercio global y cosechen los beneficios de la globalización.

El éxito en la integración de la logística global comienza con la capacidad de mover mercancías a través de las fronteras rápido confiable y barato. La logística puede mejorar el desempeño de las empresas mediante el desarrollo de la competitividad en una secuencia específica tales como: calidad, confiabilidad, flexibilidad, agilidad y finalmente eficiencia en los costos (Ferdows & Demeyers, 1990).

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

Una de las formas de llevar a cabo esta actividad es analizando los resultados de los reportes emitidos por el Banco Mundial, uno de ellos es el denominado Connecting to Compete Trade Logistics in the Global Economy publicado de forma bianual empezando en el año 2007, seguido por el de 2009, continuando en 2012 y ahora en el año 2014, este informe muestra el contexto general de cómo se encuentra el desempeño logístico en la cadena de suministro por país, por región o a nivel mundial.

Este artículo examina la importancia de la logística como parte esencial de la competitividad en los principales países de la Región denominada MITKA. Asimismo se analiza el Índice de Desempeño Logístico (IDL) el cual fue realizado a través de un cuestionario aplicado a 6,000 profesionales en logística en 160 países de los cuales 1.000 son agentes de carga internacionales que han emitido su opinión en los ocho países extranjeros en donde su compañía atiende con mayor frecuencia y que realza la importancia del buen desempeño logístico y que impacta a la competitividad de los países.

Este reporte permite eventualmente conocer el contexto en materia de la cadena de suministro en los países del grupo MITKA, sin embargo, los datos mostrados en este informe, no muestran de manera clara el nivel del desempeño logístico en el que se encuentran los países estudiados, es por esta razón, que se propone una metodología de análisis diferente utilizando como base los datos para procesarlos en el paquete estadístico SPSS en donde los autores muestran el real nivel de competitividad Logística en la nueva alianza formada por los países miembros de MITKA.

REVISIÓN DE LA LITERATURA

El concepto de logística ha sufrido cambios significativos a través de los años y ha evolucionado por varias etapas (Coyle, Langley, Gibson, Novack, & Bardi, 2008) (Kent & Flint, 1997). En los años 50's y 60's fue testigo de la aparición del concepto de sistemas, que integran a diversas funciones en la logística dentro de la distribución física como lo afirma Ballou en el (2004) y en el (2007). Posteriormente, la distribución física buscó reducir los costos de los sistemas totales a

través de compensaciones de los gastos funcionales (Brewer & Rosenzweig, 1961), (Lekashman & Stolle, 1965).

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

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

426

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

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

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

Council of Logistics Management (CLM) y brinda una de las definiciones más completas conocidas en la disciplina de la logística:

“La logística es el proceso de planear, implantar y controlar de manera eficiente y económica el flujo y almacenamiento de materias primas, inventarios en proceso, productos terminados e información vinculada con ellos desde el punto de origen al punto de consumo con el propósito de adecuarse a los requerimientos del cliente” (Lambert & Stock, 1993) citado en (Carranza Torres, 2004).

El global Supply Chain Fórum define la logística como:

... es la integración de los principales procesos de negocio de usuario final a través de los proveedores originales, que proporciona productos, servicios y información que agregar valor para los clientes y para los accionistas (The Global Supply Chain Forum, 2008).

El consejo de profesionales de la cadena de suministros define a la logística como:

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

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

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

Para lograr el propósito centran su actividad en efectuar la coordinación de las actividades siguientes en función de asegurar el flujo que garantiza un alto nivel de servicio al cliente y de reducción de costos: almacenamiento, despacho, aprovisionamiento, compras, economía material, transporte externo, transporte interno transporte inter-empresa, distribución, tratamiento y atención de los pedidos, reciclaje de residuos y de los productos devueltos por el cliente,

planificación de la producción, control de producción, información y comunicaciones, control de calidad, finanzas, mantenimiento, mercadeo, ventas y protección del medio ambiente.

Competitividad

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

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

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

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

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

Por lo tanto una organización, es competitiva ante los ojos de sus clientes si esta puede entregar un mejor valor comparado con el de sus competidores. Logrando precios más bajos con beneficios equivalentes o superiores a las de sus competidores. El valor del cliente por lo tanto, se puede

considerar como la ventaja percibida en lo referente a lo que este exige (Valenzo, Martinez, & Bonales, 2010).

MÉTODO

En este apartado, se muestra la situación actual del desempeño logístico en la cadena de suministro en los países de la Región MITKA utilizando el reporte emitido por el Banco Mundial denominado Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy 2014, en donde este informe muestra el Índice de Desempeño Logístico (IDL) que incluye seis componentes:

1. La eficacia de las aduanas y de fronteras –*Aduanas*–,
2. la calidad de la infraestructura de comercio y transporte –*Infraestructura*–,
3. la facilidad de la organización de los envíos a precios competitivos –*la facilidad de organizar los envíos*–,
4. la competencia y la calidad de los servicios logísticos, el transporte, la expedición y la intermediación aduanera –*calidad de los servicios logísticos*–,
5. la capacidad de seguimiento y rastreo de envíos –*Seguimiento y Rastreo*–,
6. la frecuencia con la que los envíos lleguen a los destinatarios dentro de los plazos de entrega previstos o esperados –*tiempos de entrega esperados*–.

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

El sistema de medición utiliza escalas de valores que van del 1 al 5, siendo el número uno el nivel más bajo, el menos eficiente, o el más muy difícil de lograr, por otra parte, el número cinco se identifica como el nivel más alto, más eficiente o mayor facilidad.

El reporte del Banco Mundial presenta valores en donde se refleja un dato de la posición que se ocupa a nivel internacional y el Índice de Desempeño Logístico (IDL) como por ejemplo: Turquía presenta ocupa la posición 30 a nivel mundial y presenta un IDL de 3.50; para el caso de México ocupa la posición 50 a nivel mundial y presenta un IDL de 3.13; e Indonesia ocupa la posición 53 con IDL 3.08. Sin embargo, el dato mostrado en el IDL no refleja con claridad cómo se encuentra

el nivel de competitividad logística en las cadenas de suministro, ya que para los tomadores de decisiones o los encargados de formular las políticas públicas no se pueden apreciar con claridad cuanta distancia real existe entre México e Indonesia en donde la diferencia del IDL solamente será de -0.05, ó entre Australia vs República de Corea existe una distancia en el IDL de -0.14, es por estos ejemplos que se decidió realizar la siguiente propuesta metodológica utilizando como contexto los países de la alianza MITKA.

METODOLOGÍA DE ANÁLISIS DE LOS DATOS

En esta sección se presenta la “Propuesta de la Metodología para Analizar el Índice de Desempeño Logístico (IDL)” mostrado en tabla # 1.

La propuesta consiste en mostrar un nuevo plano de análisis y diferente al expresado en el Índice de desempeño logístico, el cual, sólo muestra la posición que ocupan los países del grupo MITKA y no da pauta a conocer cómo se encuentra el nivel de competitividad en la cadena de suministro de los países analizados.

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

Para realizar la propuesta metodológica se establecen los siguientes pasos:

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

Tabla # 1 Escala de Desempeño Logístico

Muy Alto			Alto			Regular			Bajo			Muy Bajo		
A	R	B	A	R	B	A	R	B	A	R	B	A	R	B
Fuente: Elaboración Propia						Nota: A= Alta, R= Regular B= Baja								

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

RESULTADOS

En la tabla N° 2, se muestra el Índice de Desempeño Logístico (IDL) y sus variables en donde se muestra el Ranking de los países analizados en materia de Logística, así también, se muestra la posición que ocupan estos países a nivel mundial. Destacando que el país más desarrollado en esta materia es Australia con un puntaje de 3.81 el cual muestra un desarrollo homogéneo en todos los elementos que componen este índice de medición.

431

Tabla N° 2 Índice de desempeño logístico (IDL) y la posición que se ocupa en cada una de sus variables de la región MITKA a nivel mundial.

Posición en la Región MITKA	Posición a nivel mundial	País	Variables del Estudio Conecting to Compete			
			Índice de Desempeño Logístico	Aduanas	Infraestructura	La facilidad de organizar los envíos
1	16	Australia	3.81	3.85 (9)	4.00 (12)	3.52 (18)
2	21	Korea, Rep.	3.47	3.15 (24)	3.79 (18)	3.44 (28)
3	30	Turquía	3.23	2.69 (34)	3.53 (27)	3.18 (48)
4	50	México	2.69	2.55 (70)	3.04 (50)	3.19 (5)
5	53	Indonesia	2.87	2.93 (55)	2.92 (56)	2.87 (74)

Fuente: Elaboración propia en base a datos del reporte "Connecting to Compete" (Trade Logistics in the Global Economy 2014), publicación del Banco Mundial.

Continuación Tabla N° 1

Índice de desempeño logístico (IDL) y la posición que se ocupa en cada una de sus variables de la región MITKA a nivel mundial.

Posición en la Región MITKA	Posición a nivel mundial	País	Variables del Índice de Desempeño Logístico		
			Calidad de los servicios logísticos	Seguimiento y Rastreo	Tiempos de entrega esperados
1	16	Australia	3.75 (17)	3.81 (16)	4.00 (26)
2	21	Korea, Rep.	3.66 (21)	3.69 (21)	4.00 (28)
3	30	Turquía	3.64 (22)	3.77 (19)	3.68 (41)
4	50	México	3.12 (47)	3.14 (55)	3.57 (46)
5	53	Indonesia	3.21 (41)	3.11 (58)	3.53 (50)

Fuente: Elaboración propia en base a datos del reporte "Connecting to Compete" (Trade Logistics in the Global Economy 2014), publicación del Banco Mundial.

ANÁLISIS BAJO LA ÓPTICA DE LA PROPUESTA METODOLÓGICA

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

A continuación, se mostrarán los resultados del IDL, dichos resultados son mostrados en dos planos de análisis, la manera tradicional (utilizada por el Banco Mundial: una de cinco rangos), y la propuesta metodológica que consiste también en una escala de 5 rangos nada más que subdivido en tres subrangos: Alto, Regular y Bajo generando una escala tipo Likert de 15 opciones de clasificación y dando como resultado un plano de análisis más profundo que nos permite apreciar un análisis de los datos ya mostrados en el reporte anterior emitido por el Banco Mundial pero con una diferente perspectiva permitiendo una toma de decisiones más detallada.

Tabla # 3 Medición Tradicional “Connecting to compete” del Banco Mundial

Muy Alto Desempeño Logístico 5-4,2 pts.	Alto Desempeño Logístico 3.4- 4.1 pts.	Regular Desempeño Logístico 2.60- 3.40 pts.	Bajo Desempeño Logístico 1.8-2.59 pts.	Muy Bajo Desempeño Logístico 1-1.7 pts.
5	4	3	2	1
	Australia (3.81), Korea Rep. (3.67), Turquía (3.50)	México (3.13), Indonesia (3.08)		

Fuente: Elaboración propia con base al reporte Connecting to compete elaborado por el Banco Mundial.

Como se puede apreciar en la tabla # 3, la clasificación presentada por el Banco Mundial no permite a los gobiernos de los países miembros del grupo MITKA realizar una toma de decisiones adecuadas ya que no se aprecia de manera clara la distancia que existe entre una nación y otra. Para dar ejemplo de ello, si ubicamos a México con un IDL (3.13) comparado con el de Indonesia (3.08), solamente apreciamos que hay una diferencia de 0,05 décimas positivas a favor del primero, sin que esto nos muestre en qué nivel de competitividad alcanzado en la cadena de suministro tanto a nivel mundial como en el grupo MITKA, es por esta razón que se pretende realizar alguna contribución al análisis de este tipo de informes.

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

INDICE DE DESEMPEÑO LOGISTICO MOSTRADO POR EL BANCO MUNDIAL			METODOLOGIA PROPUESTA														
País	Posición a nivel mundial	Posición en la Región MITKA	MUY ALTA Competitividad			ALTA Competitividad			REGULAR Competitividad			BAJA Competitividad			Muy BAJA Competitividad		
			A	R	B	A	R	B	A	R	B	A	R	B	A	R	B
Australia	16	1					X										
Korea, Rep.	21	2						X									
Turquía	30	3						X									
México	50	4							X								
Indonesia	53	5							X								
TOTALES DE LAS ECONOMÍAS							1	2	0	2							

Fuente: Elaboración propia con base al reporte Connecting to compete elaborado por el Banco Mundial.

DISCUSIÓN

La metodología Valenzo-Martínez, surge con el objetivo de proponer una perspectiva diferente de análisis con respecto al trabajo emitido por el Banco Mundial denominado “Connecting to Compete”, el cual fue utilizado como insumo principal para mostrar las bondades de la metodología propuesta, y que al realizar el comparativo trajeron como resultados marcadas diferencias al momento de clasificar a los países por su desempeño logístico. Una vez utilizada la metodología y obteniendo los resultados, estos permiten realizar una mejor toma de decisiones, en lo referente a cada una de las variables que impactan al desempeño logístico.

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

De acuerdo con los resultados mostrados por el Banco Mundial, en la variable IDL nos muestran cómo se encuentran las 5 economías que forman el grupo MITKA en su desempeño logístico, además se muestra el porcentaje de desempeño; así tenemos que a nivel mundial Korea Republica ocupa la posición 21 alcanzando un nivel de desempeño de 85.4 por ciento, para Turquía ocupa la posición 30 y presenta un 80.10 por ciento, para el caso de México 50 y un 68.2 por ciento e Indonesia alcanza la posición 53 con un 66.7 por ciento, así también el reporte muestra el desempeño logístico de estos países 3.81², 3.67, 3.50, 3.13, 3.08 respectivamente.

Sin embargo, si observamos los resultados mencionados por el Banco Mundial, sólo muestran una clasificación descendente de mayor a menor, y no permite inferir una diferencia importante entre un país y otro, únicamente la diferencia numérica. Por ejemplo, el caso de Turquía con IDL muestra 3.50, con respecto a México aparentemente parecieran no tener amplias diferencias más allá de la numérica -0.37.

Ya que dicha clasificación está dada en valores que van de 1 a 5, el Banco Mundial se procedió a otorgarle una descripción a cada rango, es decir, *5 muy alto, 4 alto, 3 regular, 2 bajo, 1 muy bajo* desempeño logístico. Una vez realizado el análisis bajo esta óptica descubrimos lo siguiente: Australia esta ubicado en el rango de “Alta-regular competitividad” y Korea Republica y Turquía están en el rango de “alta-baja competitividad”, y finalmente México e Indonesia recae en el rango “regular-regular” observando con esto la formación de tres grupos en la región MITKA.

² En donde 5 es el nivel más eficiente y 1 es el nivel más bajo o menos eficiente

Por otro lado, al utilizar la metodología Valenzo- Martínez se mantiene la escala de cinco rangos, es decir, *5 muy alto, 4 alto, 3 regular, 2 bajo, 1 muy bajo desempeño logístico*, sin embargo, dentro de cada uno de éstos se establecieron tres sub-rangos **Alto**, **Regular** y **Bajo** dando como resultado una escala tipo Likert con 15 opciones de clasificación que resulta en un plano de análisis más profundo, y que se demostrará en los siguientes resultados:

Rango **Alto- Regular**: Australia.

Rango **Alto- Bajo**: Korea Rep. y Turquía

Rango **Regular-Regular**: México e Indonesia.

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

REFERENCIAS

Banco Mundial. (2014). *Connecting to Compete 2014: Trade Logistics in the Global Economy*. Washington, DC: Banco Mundial.

Brewer, S., y Rosenzweig, J. (1961). Rhochromatics and organizational adjustment. *California Management Review*, 3 (3), 52-71.

Campos, E. (21 de Agosto de 2015). MITKA, el bloque de las potencias medianas. *El Economista*, pág. 32.

Carranza, O. (2004). Historia y temática de la logística: ¿De qué estamos hablando? In O. Carranza, & F. Sabría, *Logística mejores prácticas en Latinoamérica* (pp. 3-26). Guadalajara: Thomson.

Council of Supply Chain Management Professionals, C. (2008-15-04). *Council of Supply Chain Management Professionals*. Retrieved 2008 -10-09 from cscmp.org/

Coyle, J., Langley, C., Gibson, B., Novack, R., & Bardi, E. (2008). *Supply Chain Management: A Logistics Perspective*. South-Western, Mason, OH: Cengage Learning.

Department of Trade and Industry UK, D. (1999 -16-08). *Regional Competitiveness Indicator London*. (D. Publisher, Producer, & Department for trade and Industry/ Office for National Statics) Retrieved 2008 -09-07 from www.nwriu.co.uk/indicators.asp

Douglas, L. M., Stock, J. R., y Ellram, L. M. (1998). *Fundamentals of Logistics Management*. Singapore: Mc Graw Hill.

Ferdows, K., y Demeyers, A. (1990). Lasting improvements in manufacturing performace: in search of a new teory. *Journal Operations Management*, 9 (2), 168-183.

Francois, J., Mustra, M., y Panzer, J. (2008). *Conecting to Compete*. Banco Mundial, Departamento de Comercio Internacional. Washington: Banco Mundial.

Kent, J., & Flint, D. (1997). Perspectives on the evolution of logistics thought. *Journal of Business of Logistics*, 18 (2), 15-29.

Lambert, D. M. y Stock, J. R. (1993). *Strategic Logistics Management*. USA: Mc Graw Hill.

Lekashman, R. y Stolle, J. (1965). The Total Cost Approach to Distribution. *Business Horizons*, 8 (1), 33-46.

The Global Supply Chain Forum, G. (2008). *Using logistics to build a competitive*. México: Congreso Internacional de Logística.

Valenzo, M., Martínez, J., y Bonales, J. (2010). La competitividad logística en Latinoamérica: comparativo entre el índice logístico y la propuesta metodológica. *Mercados y negocios*, 20 (10), 85-106.

Vokurka, R., Zank, G. M., y Lund III, C. (2002). Improving Competitiveness through Supply Chain Management. *Competitiveness Review*, 12 (1), 14.

World Bulletin. (28 de Septiembre de 2013). *World Bulletin*. Recuperado el 26 de Agosto de 2015, de <http://www.worldbulletin.net/?aType=haber&ArticleID=119305>

Las opiniones y los contenidos de los trabajos publicados son responsabilidad de los autores, por tanto, no necesariamente coinciden con los de la Red Internacional de Investigadores en Competitividad.



Esta obra por la Red Internacional de Investigadores en Competitividad se encuentra bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 3.0 Unported. Basada en una obra en riico.net.