



LAS NECESIDADES EN LOGÍSTICA Y DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL EN RISARALDA*

The needs of Logistics and International Physical Distribution in Risaralda

*Carlos Andrés Díaz Restrepo***

*Iván Alonso Buitrago Márquez****

* Artículo de reflexión.

** Magister en Administración de Negocios. Universidad Autónoma de Manizales. Contacto: carlos.diaz@ucp.edu.co

*** Especialista en Mercadeo. Universidad Gran Colombia-Armenia. Contacto: ivan.buitrago@ucp.edu.co

RESUMEN:

A partir de una revisión bibliográfica, se expone el estado actual de la logística y la distribución física internacional de Risaralda y Colombia. El crecimiento de las empresas depende de los avances en logística internacional del país y la región, de las tendencias del comercio exterior y de las oportunidades de las organizaciones, generadas por la estrategia “Risaralda, región logística”. En las conclusiones, se explican los atributos que constituyen los rasgos distintivos de la región y por qué el Eje cafetero es considerado el eje logístico de Colombia.

PALABRAS CLAVES:

Comercio Exterior, Importaciones, Exportaciones, Estrategia Logística

ABSTRACT:

This paper is contextualized, based on a bibliographical review, the state of logistics and the international physical distribution of Risaralda and Colombia. It describes the current state of the needs in the country, together with the tendencies of foreign trade, whose growth depends on the advances in international logistics of the country and the region, the opportunities of the organizations that will have to future the companies, based on the strategy of Risaralda logistic region and finally explain the attributes that constitute the distinctive features of the region and why the coffee axis is considered the logistic axis of Colombia.

KEYWORDS:

Foreign Trade, Imports, Exports, Logistics Strategy.

LAS NECESIDADES EN LOGÍSTICA Y DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL EN RISARALDA

Para citar este artículo: Díaz Restrepo, Carlos A., Buitrago Márquez, Iván A. (2016) Las necesidades en Logística y Distribución Física Internacional en Risaralda. *Revista Académica e Institucional Páginas de la UCP*, 99, p.115-p.128.

Primera versión recibida el 05 de agosto de 2016. Versión final aprobada el 30 de Agosto de 2017

Fundamentación teórica de la logística

Durante años, la función logística ha sido considerada como una actividad rutinaria, meramente operativa y necesaria para hacer llegar los productos desde los centros de producción a los de uso o consumo. Desde esta perspectiva, “la función logística en la empresa era contemplada únicamente como un centro generador de costes sin capacidad de diferenciación” (Ballou, 2004, p 217.). A partir de los años 90, la función logística en la empresa empieza a ser tratada como una actividad de carácter estratégico, capaz de generar ventajas competitivas que diferencien a la empresa de la competencia. En palabras de Ballou (2004), “La logística gira en torno a la creación de valor: valor para los clientes, los proveedores y los accionistas de la empresa”, lo que da como resultado un servicio logístico acorde con las necesidades del cliente, al tiempo que aumenta la efectividad de la gestión del abastecimiento.

La logística, desde la última posición de *Council of Supply Chain Management Professionals* (2008, p. 5) es definida como:

la parte de la gestión del canal de aprovisionamiento que planifica, implementa y controla la gestión eficiente y efectiva del flujo directo e inverso y el almacenamiento de bienes, servicios e información relacionada entre el punto de origen y el de consumo en función de los requisitos del cliente.

Las actividades logísticas se agrupan en los siguientes temas (Ballou, 2004):

- Servicio al cliente, que determina las necesidades del cliente y los niveles de servicio del cliente.
- Transporte, en el cual se incluyen las actividades de consolidación de mercancías, selección de los modos y rutas de transporte.
- Gestión de inventarios, que se ha convertido en una de las actividades más importantes, en la identificación de las necesidades de materias primas, administración del inventario, proyección de ventas, localización de los almacenes, entre otros.
- Procesamiento de pedidos, que incluye las actividades de gestión y despacho de pedidos, y métodos de transmisión de datos.
- Almacenamiento, en donde se determinan las necesidades de espacios, muelles de cargues y descargues, y configuración de los almacenes.
- Manejo de mercancías: en esta actividad se tienen en cuenta los equipos necesarios, flujo de mercancías, almacenamiento y recuperación de mercancías.

- Compras, selección de fuentes de suministro, cálculo de cantidades a comprar e identificación de los momentos de compra.
- Planificación del producto y producción, ciclo de producción y controles de calidad.
- Gestión de la información, recolección, almacenamiento y análisis de datos.
- Logística inversa, en la cual se gestionan retornos de productos y envases y la gestión medioambiental.
- Otras actividades, como empaque, embalaje, interacción con las áreas de *marketing*, necesidades de introducción de productos nuevos, entre otros.

De acuerdo a Orlando (1997, p. 22), “la distribución física internacional es el proceso logístico que se desarrolla en torno a situar un producto en el mercado internacional cumpliendo con los términos negociados entre el vendedor y el comprador”. Entre las actividades que comprende las operaciones de distribución física internacional (Handabaka, 1994) se tiene: establecer los tipos de carga y su naturaleza, procesos de embalaje y unitarización, vías de acceso, entre otros.

Metodología

El presente trabajo se aborda como uno de tipo cualitativo, en la medida en que se “enfoca a comprender y profundizar los fenómenos, explorándolos desde la perspectiva de los participantes en un ambiente natural y en relación con el contexto” (Hernández Sampieri y Baptista, 2010), es decir, que se procura entender la dinámica de la logística internacional

y el comercio exterior en Risaralda. Se plantea un diseño descriptivo-correlacional-transversal, en la medida en que se busca describir las condiciones de dicho sector a través de la relación de las variables previamente citadas en un único periodo de tiempo.

De acuerdo con Hernández et al. (2010), dentro del enfoque cualitativo se presentan varios diseños, tal como el sistemático que “resalta el empleo de ciertos pasos en el análisis de los datos”, y con este se da la codificación axial, en la cual el investigador selecciona la categoría que considera más importante del trabajo y procura una relación con las demás categorías; esto puede tener distintas funciones en el proceso:

- Condiciones causales (categorías que influyen y afectan a la categoría central).
- Acciones e interacciones (categorías que resultan de la categoría central y las condiciones contextuales e intervinientes, así como de las estrategias).
- Consecuencias (categorías resultantes de las acciones e interacciones y del empleo de las estrategias).
- Estrategias (categorías de implementación de acciones que influyen en la categoría central y las acciones, interacciones y consecuencias).
- Condiciones contextuales (categorías que forman parte del ambiente o situación y que enmarcan a la categoría central, que pueden influir en cualquier categoría incluyendo a la principal).

- Condiciones intervinientes (categorías que también influyen a otras y que mediatizan la relación entre las condiciones causales, las estrategias, la categoría central, las acciones e interacciones las consecuencias) (Hernández et al., 2010).

Entendido el enfoque cualitativo trazado para el trabajo de investigación y el diseño, se ha optado por la revisión bibliográfica, con la cual se pretende construir sentidos en la medida en que el apoyo en las fuentes secundarias permitirá tener los datos necesarios para el análisis de la relación entre la logística y las actividades de comercio exterior en Risaralda.

Desarrollo y discusión

Las estrategias logísticas han tomado cada vez más fuerza en el AMCO, teniendo en cuenta que en el 2015, según el informe de coyuntura económica de la Cámara de Comercio de Pereira, “El 65% de la contribución al crecimiento del PIB, estuvo explicado en tres sectores: los servicios sociales y personales; el comercio, restaurante y hoteles y la industria manufacturera” (Cámara de Comercio de Pereira, 2016).

El sector empresarial de las pequeñas y medianas empresas (PYMES) colombianas constituye más del 96% del total de establecimientos comerciales del país y generan más del 60% del empleo y más del 40% del producto interno bruto del mismo. Estas empresas necesitan aminorar sus costos y generar estrategias competitivas que les permitan ingresar a diferentes mercados (Cámara de Comercio de Pereira, 2015).

Existe, por tanto, una mayor preocupación por fortalecer la gestión logística, con el fin de enfrentar el reto de los tratados comerciales

que Colombia ha venido firmando, así como la creciente necesidad por atender en forma oportuna los requerimientos de competitividad del mercado local e internacional. En este sentido, se observa cómo la Pyme se ha venido profesionalizando, consciente de su importancia; en consecuencia, busca asesorías para implementar estrategias que le permitan continuar en una senda de crecimiento. Es por esto que las PYMES ya han identificado su necesidad de equilibrar los conceptos fundamentales de la dirección, las tendencias que afectan al desarrollo estratégico de las organizaciones (análisis del entorno, globalización, responsabilidad empresarial, etc.) y las implicaciones que ello tiene para la gestión de la logística y la distribución física internacional.

El gobierno nacional, para aumentar el comercio hacia otros países, tiene vigentes dieciocho acuerdos comerciales, tres en negociación y tres suscritos no vigentes, de acuerdo (Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, 2016). Colombia requiere comercio internacional para mantener un dinamismo económico sostenido y que las empresas ingresen más a los procesos de internacionalización, desde la producción o desde el mercado. De estos acuerdos comerciales, se destacan los que mayor aprovechamiento tienen: el de Estados Unidos (31,4%), China (8,7%), Panamá (5,5%), India (5,1%), España (4,9%) y Países Bajos (3,9%). En exportaciones y en importaciones, la participación es: Estados Unidos (27,5%), China (17,5%), México (9,3%), Brasil (4,4%), Alemania (3,7%), Argentina (2,9%). (Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, 2016).

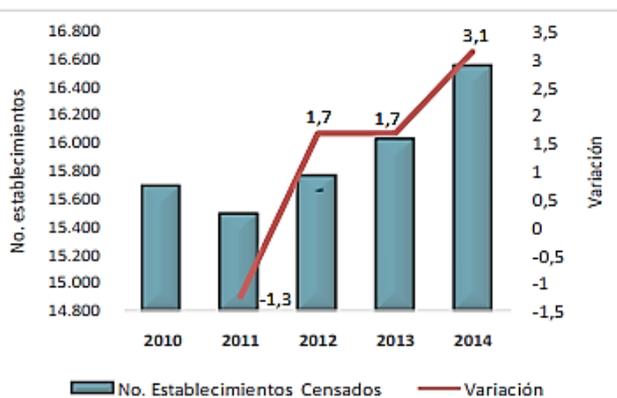
De acuerdo con la Subdirección de Gestión de Análisis Operacional de la DIAN, Colombia

aumentó sus importaciones en un 8,57%, pasando de más de 35 millones de toneladas a algo más de 38 millones de toneladas en 2015 (DIAN, 2016). Igualmente, durante el 2015 se generaron exportaciones por encima de los 130 millones de toneladas. Según estas operaciones de comercio internacional, todas las organizaciones debieron requerir planeación y gestión de actividades de logística y Distribución Física Internacional (DFI).

El comercio exterior en el departamento de Risaralda:

A pesar del comportamiento de la balanza comercial del departamento de Risaralda, un fenómeno que llama la atención es la aparición de nuevas unidades económicas. En el año 2014 se censo un total de 16 548 establecimientos, creciendo un 3,1% con respecto al año 2013, cuando se censaron 16 027 establecimientos (Cámara de Comercio de Pereira, 2015).

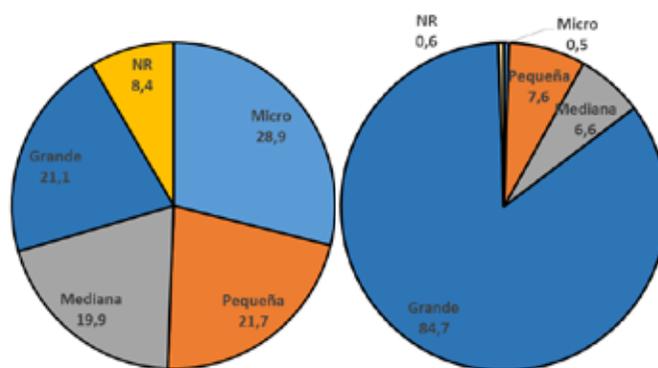
Figura 1. Evolución número de establecimientos censados en Risaralda (Cámara de Comercio de Pereira, 2014)



Fuente: Informe de Coyuntura Económica, Cámara de Comercio de Pereira

Complementado con el crecimiento de empresas, se debe tener en cuenta el aumento del comercio exterior en el departamento, cuyo comportamiento se resume en la Figura 2 (Cámara de Comercio de Pereira, 2015):

Figura 2. Exportadoras por tamaños de empresas, en 2015



Fuente: Informe de Coyuntura Económica, Cámara de Comercio de Pereira

A pesar de que el 70,5% de las empresas exportadoras de Risaralda son MIPYMES, representan el 29,5% de las exportaciones procedentes de la región. Esto muestra la necesidad de crear estrategias con el buen uso de la logística y DFI, para aumentar su potencial exportador.

Tabla 1. Exportaciones por Actividad en Risaralda 2015 (millones US\$)
(Cámara de Comercio de Pereira, 2015)

Actividades	2011	2012	2013	2014	2015	Variación 15/14	Estructura 2015
Material de transporte	77,4	88,9	102,0	123,9	107,4	-13,3	22,5
Maquinaria sin eléctrica	32,8	38,7	39,7	41,3	38,1	-7,8	8,0
Eléctrica y electrónica	42,0	49,6	55,6	68,8	52,0	-24,4	10,9
Textiles	19,6	25,2	28,3	30,7	26,2	-14,6	5,5
Papel y cartón	26,7	24,1	28,0	28,0	26,6	-5,0	5,6
Product. Químicos	16,7	51,8	15,6	23,6	74,7	216,7	15,6
Industria Hierro y acero	6,1	15,5	13,8	14,0	12,5	-10,9	2,6
Alimentos	3,1	20,1	24,6	21,2	24,5	15,7	5,1
Otros	106,3	151,7	132,7	132,8	115,9	-12,7	24,3
Total	330,7	465,5	440,4	484,3	478,1	-1,3	100

Fuente: Informe de Coyuntura Económica, Cámara de Comercio de Pereira

En 2015, se destaca el aumento del 17,9% del subsector eléctrica y electrónica, y las exportaciones de metales no ferrosos en 8,7%, en referencia con el 2014.

Tabla 2. Importaciones por Sector Económico en Risaralda 2015 (millones US\$)
(Cámara de Comercio de Pereira, 2015)

Actividades	2011	2012	2013	2014	2015	Var % 15/14
Alimentos	39,7	38,5	31,3	58,7	36,0	-38,6
Textiles	7,2	8,3	8,4	8,1	5,1	-36,1
Prendas de vestir	19,5	19,3	18,1	14,2	13,2	-6,6
Papel	34,4	33,5	14,9	11,0	5,1	-53,6
Eléctrica y electrónica	31,7	53,1	35,7	25,3	29,9	17,9
Material de Transporte	14,1	9,7	19,9	28,6	31,2	9,2
Cuero y prod.	2,1	1,7	1,1	0,7	0,9	22,6
Matales no ferrosos	30,1	36,3	37,3	36,3	39,5	8,7
Otras	19,9	18,5	15,8	16,2	13,8	-14,5
Menores sin café	198,8	218,8	182,4	199,1	174,8	-12,2
Café	479,4	347,4	290,2	436,9	415,5	-4,9
Total	678,3	566,2	472,7	636,0	590,3	-7,2

Fuente: Informe de Coyuntura Económica, Cámara de Comercio de Pereira

El aumento de las importaciones del 10% y de las exportaciones totales en un 34,6% en Risaralda, durante el 2014, indica el aumento de la dinámica de comercio exterior en el departamento. Un aumento en el comercio exterior lleva a un aumento en las toneladas transportadas; esto

crea en las empresas la necesidad de desarrollar estrategias para optimizar los tiempos y los costos de las operaciones logísticas y de DFI.

Contexto geográfico

Figura 3. Ubicación geográfica de Pereira en el departamento de Risaralda: Triángulo de oro



Pereira es la capital de Risaralda, ubicada en el sector central de la región andina, centro occidente de Colombia; hace parte del AMCO (Área Metropolitana del Centro Occidente), con una extensión aproximada de 3 585,9 km², que representa el 0,3% del área total del país y el 27% de la extensión total de los departamentos que conforman el Eje cafetero (Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 2014).

La ciudad cuenta con una inmejorable posición estratégica para hacer negocios, ya que se ubica en el llamado Triángulo de oro, que reúne al menos el 56% de la población nacional y aporta el 76% del PIB nacional. Esta región, también llamada Triángulo del café, cuenta con 2,4 millones de habitantes en sus áreas de influencia alta (35 kms), y con 1 millón de habitantes en su zona de influencia media (55 kms)

(Secretaría de Planeación Municipal, Alcaldía de Pereira, 2013).

Contexto socioeconómico

En términos empresariales, la composición económica del Eje cafetero durante 2001 – 2015 mostró a la actividad industrial como la de mayor aporte sobre el PIB regional. Por actividad, le siguió servicios a las empresas, excepto servicios financieros e inmobiliarios, administración pública y defensa, seguridad social de afiliación obligatoria, comercio y actividades inmobiliarias y de alquiler de vivienda; la construcción de edificaciones, cultivo de café, cultivos de otros productos agrícolas; educación, hoteles, restaurantes, bares y similares.

El Eje cafetero marcó -2.5% en creación de empresas en 2013, según la Confederación de Cámaras de Comercio de Colombia (Confecámaras) (Periódico La Tarde, 2013). Según la Superintendencia de Sociedades, 34 empresas del Eje cafetero, y de estas 14 de Caldas, están entre las que más crecieron en activos en el país. Para otras empresas, la innovación ha sido la clave de sus resultados, lo que les ha permitido su posicionamiento a través de los años y mantenerse en un mercado cada vez en el que prima la calidad sobre el precio. Esta situación refleja la imperiosa necesidad de contar con el apoyo y asesoría de contadores públicos para sus requerimientos contables, financieros, tributarios, legales, económicos y un constante flujo de información que ayude al sostenimiento y crecimiento continuo de las organizaciones.

Según el Boletín Económico Regional (BER) que realiza el Banco de la República la economía del Eje cafetero en el tercer trimestre de 2013 presentó un mayor ritmo de crecimiento, debido a la aceleración en la producción y

ventas industriales, en el área aprobada para construir y los despachos de cemento. También creció el transporte de pasajeros vía aérea y terrestre. Además, el balance del volumen de ventas de varios sectores económicos registró recuperación, superando el promedio nacional; así mismo, el saldo de las colocaciones del sistema financiero mostró un mayor aumento que el del año anterior, por una mejor evolución de los créditos comerciales y de vivienda. Por su parte, la tasa de desempleo de las capitales de la región exhibió reducción anual, a lo que se sumó una baja inflación. Finalmente, las ventas externas de café verde y las importaciones tuvieron caída, mientras que aumentó el volumen exportado del grano y el valor de los envíos de productos diferentes a café (Banco de la República, 2014).

La Alcaldía de Pereira, a través de la Secretaría de Planeación, apoya la modernización empresarial con jornadas financieras para Pymes y muestras comerciales en eventos como Eje Exporta 2013, entre otros. Allí se enfatiza en cómo exportar servicios, modernización y financiación empresarial, foros de internacionalización empresarial sector agroindustria y retos y oportunidades de las PYMES frente a los TLC. También forma parte del acompañamiento permanente al desarrollo empresarial de la Alcaldía de Pereira, la Gobernación de Risaralda, Procolombia, Bancóldex, y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en conjunto con ACOPI Centro Occidente, dentro de la estrategia de internacionalización de la ciudad, el departamento y la región, mediante el crecimiento del PIB para disminuir la desigualdad y mejorar el índice de desarrollo humano.

Tendencias del ejercicio la Logística y la DFI

Entorno Internacional

De acuerdo con Rivas (2014, p. 81),

la logística ha evolucionado con el tiempo, junto con la globalización, las grandes empresas se han expandido por el mundo entero, diversificando sus estrategias para obtener los mejores beneficios, actuando en algunos casos como multinacionales y en otros casos como trasnacionales. Junto con las organizaciones, las personas que las dirigen y trabajan en mandos medios y operativos también han cambiado en sus funciones, responsabilidades y retos.

Conscientes de estos cambios, las empresas han incrementado las expectativas que tienen de las personas que van a dirigir y laborar en la operación de sus cadenas de suministro (abastecimiento-producción-distribución).

A nivel mundial, las empresas están entendiendo la logística y la DFI como un factor clave para el desarrollo de la competitividad empresarial. Por esta razón, las actividades relacionadas no deben verse como una función aislada, sino como un sistema capaz de generar valor para el cliente, esto es, un proceso integrado de tareas que ofrezcan una mayor velocidad de respuesta al mercado, con costos mínimos, a través del manejo eficiente de flujos de bienes y servicios hasta el consumidor final.

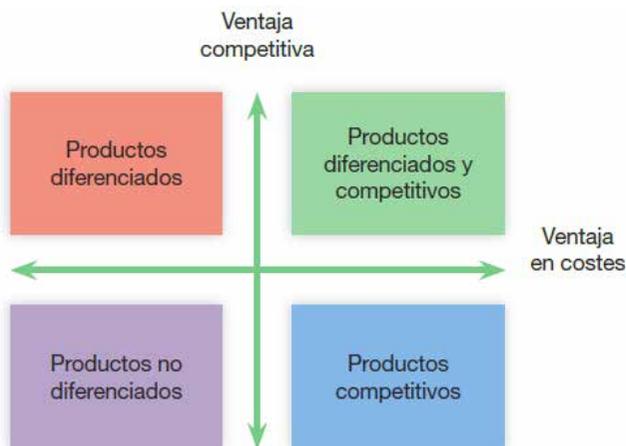
Para muchas empresas a nivel mundial, el servicio eficiente al cliente (primordial en las actividades de logística y DFI) puede significar la diferencia entre una posición fuerte o débil

frente a la competencia. El desarrollo de una estrategia puede significar el acceso o no a nuevos mercados a nivel mundial.

En esencia, la logística y la DFI consisten en planificar y poner en marcha cualquier proyecto. Se identifican tres actividades importantes, de acuerdo con Gómez (2013, p. 84):

La Logística y la DFI, centrándose en la reducción de costos, La Logística y la integración de actividades internas en la empresa (Distribución Física y Producción) y por último la integración de actividades internas y externas en las que el objetivo es lograr una ventaja competitiva a menores precios

Figura 4. Ventaja competitiva y de costos en logística y DFI (Gómez, 2013, p. 24)



En la Figura 4, se muestra que la logística puede llegar a tener una relación directa con la calidad del producto, creando una integración entre las actividades de aprovisionamiento, producción, almacenamiento, transporte y distribución, lo cual la convierte en un factor importante en la estrategia competitiva de la empresa.

Entorno nacional

Política nacional de logística

Con miras al Plan Nacional de Competitividad, Colombia 2032, el gobierno creó el CONPES 3547 de 2008, el cual define la política nacional de logística e incluye la creación del Comité para la Facilitación de la Logística del Comercio y el Transporte, que tiene como objetivo principal (...):

promover la adopción de mejores prácticas en logística y transporte, que permitan incrementar la competitividad y la productividad para el país. Igualmente, busca analizar y estudiar los procedimientos, pasos y costos involucrados en el intercambio comercial de Colombia, con el fin de adoptar las medidas necesarias para optimizar la eficiencia en toda la cadena logística del comercio exterior. Así mismo, busca atender las inquietudes y problemáticas que se transmitan por intermedio de las Comisiones Regionales de Competitividad, lo que adicionalmente le da una representatividad a nivel nacional (Departamento Nacional de Planeación, 2008, p. 4)

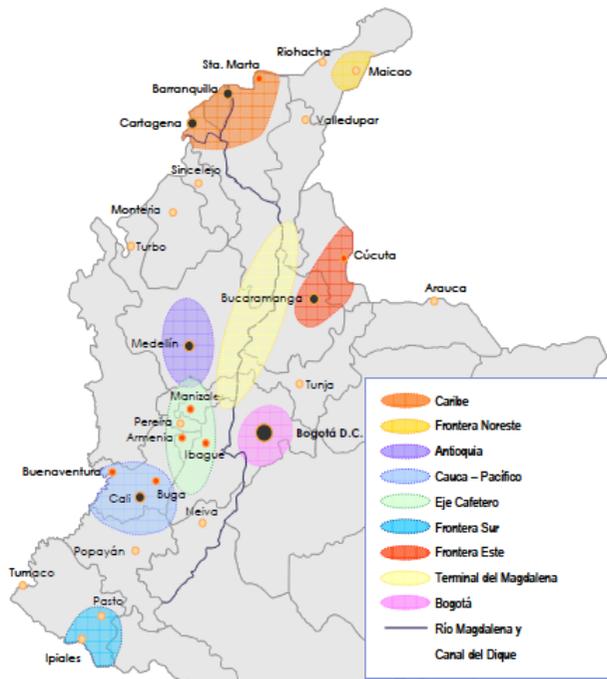
Además, se han definido varias estrategias para el desarrollo de la competitividad en materia de logística, entre las que se encuentran:

1. Creación de ámbitos logísticos de Colombia, con nueve zonas potenciales para el desarrollo logístico. Entre ellas se encuentra el Eje cafetero y se focalizarán inversiones para el aumento de la competitividad logística.

Entre los proyectos que actualmente se están desarrollando en función de los ámbitos logísticos, se encuentra el Centro Logístico del

Eje cafetero y la Zona Franca Internacional. En ellos se concentrarán empresas nacionales e internacionales, que desarrollarán actividades logísticas de distribución nacional, importaciones y exportaciones, y deberán hacer uso de diferentes estrategias para la optimización de costos y tiempos, entre otros.

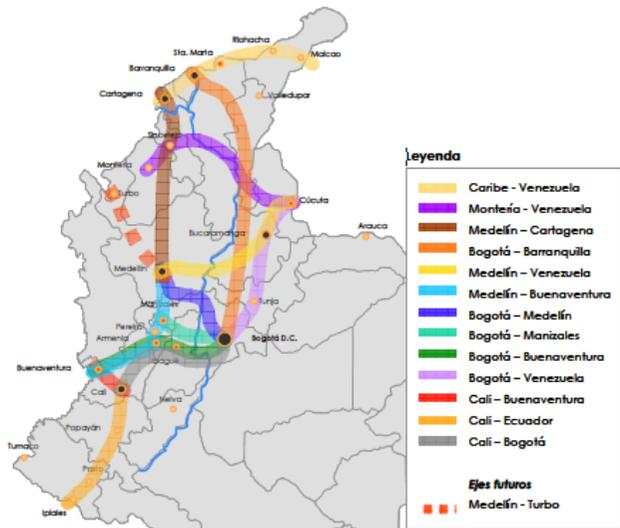
Figura 5. Ámbitos logísticos en Colombia (CONPES, 3587)



2. Corredores logísticos funcionales, para complementar los ámbitos logísticos: se analizó:

la relación entre la oferta de infraestructura disponible en transporte, logística y comercio exterior e interior y las necesidades de infraestructura asociada a las cadenas logísticas y productivas, así como aquellas con potencial exportador, se identificaron 14 corredores funcionales en los cuales se distribuye la producción nacional, y que agrupan 10 familias productivas con relevancia y características logísticas similares (Departamento Nacional de Planeación, 2008, p.4).

Figura 6. Corredores logísticos funcionales (CONPES, 3587)



El Eje cafetero conecta tres de los trece corredores que se han creado (Figura 8), los cuales son: Medellín Buenaventura, Bogotá – Manizales, Bogotá – Buenaventura. Además de esto, tiene acceso a los corredores faltantes a través de Medellín, Bogotá y Cali, lo que los convierte en el corazón logístico de Colombia, en el cual se pueden desarrollar plataformas logísticas, tales como: nodos de abastecimiento, centros de transporte terrestre, área logística de distribución, servicios a la carga, que son estrategias que estarán en la capacidad de aprovechar nuevas estrategias logística y de DFI.

Plan regional de competitividad

Sumando a esto se toma como referencia el Plan regional de competitividad Risaralda 2032, que define como unos de los sectores promisorios los servicios de logística. Entre ellos se encuentran el desarrollo de varios proyectos, como el Centro Logístico del Eje cafetero y la Zona Franca internacional, los cuales pueden fortalecer las necesidades del departamento con especialistas



que tengan la capacidad de aprovechar los potenciales y los planes de desarrollo.

Las operaciones logísticas y de distribución física internacional se han convertido en una práctica muy común, gracias a la globalización

y a la expansión de los nuevos mercados, lo cual aunque significa mayor esfuerzo, genera una reducción significativa en el costo de la operación, uno de los factores más importantes para cualquier empresa.

Tabla 3. Sectores Estratégicos Plan Regional de Competitividad Risaralda 2032
(Departamento Regional de Planeación, 2012, p.12)

Sectores Estratégicos	Sectores Tradicionales	Café
		Confecciones
		Comercio
	Sectores Priorizados	Metalmecánica
		Turismo
		Agroindustria
	Sectores Promisorios	Biotecnología
		Logística
		BPO

Fuente: Plan Regional De Competitividad, Risaralda 2032

Conclusiones

La llegada de empresas dedicadas a las operaciones logísticas se convierte en un gran punto de partida para el aprovechamiento de las ventajas que puede tener el departamento de Risaralda.

Las estrategias en logística y DFI se deben caracterizar por crear la capacidad en las empresas de generar apoyos para la internacionalización de las empresas, sea desde el mercado o desde la producción. Desde el mercado, puede hacerlo con la realización de importaciones o exportaciones, en miras de realizar aperturas de mercado o extender mercados. Desde la producción, llevará a cabo procesos de importación de materias primas,

bienes de capital en función de la optimización del proceso productivo de la empresa.

El desplazamiento hacia la economía intangible ha cambiado la comprensión de los elementos que llevan al éxito de una empresa. Anteriormente, el éxito se medía en cifras; hoy, en la economía de los servicios, no se mide tan fácilmente por ser tanto cualitativo como cuantitativo.

De esta forma, las estrategias logísticas podrían aminorar los costos de exportación, convirtiendo la logística en un factor de competitividad y aumentando la capacidad de las empresas, para generar rentabilidad en sus operaciones de importación o exportación de bienes.

Referencias

- Ballou, R. (2004). *Logística. Administración de la cadena de suministro*. México: Pearson Educación.
- Banco de la República (22 de enero de 2014). *Eje cafetero*. Disponible en <http://www.banrep.gov.co/es/ber-ejecafetero-2013-3>
- Cámara de Comercio de Pereira (2015). *Censo Empresarial 2014*. Pereira: Autor.
- Cámara de Comercio de Pereira (2016). *Informe de Coyuntura Económica Pereira - Risaralda*. Pereira: Autor.
- Departamento Nacional de Planeación (2008). CONPES 3547. Colombia. Bogotá: Autor.
- DIAN (julio de 2016). *Sitio web*. Disponible en <http://www.dian.gov.co/>
- Gómez, J. (2013). *Gestión logística y comercial*. Aravaca: McGraw-Hill.
- Handabaka, R. (1994). *Gestión Logística de la Distribución Física Internacional*. Bogotá: Norma.
- Hernández, R., Fernández, y Baptista, P. (2010). *Metodología de la Investigación* (5ª ed.). México: McGraw Hill.
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2 de julio de 2015). *Programa de Transformación Productiva*. Disponible en <https://www.ptp.com.co/contenido/contenido.aspx?catID=607&conID=1>
- Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (Julio de 2016). *TLC*. Disponible en <http://www.tlc.gov.co/index.php>
- Orlando, J. (1997). *Distribución y Marketing*. Buenos Aires: Macchi.
- Pecina, M. (2014). *Retos en la formación de profesionales logísticos*. México: Universidad Autónoma del Estado de México.
- Periódico La Tarde (21 de diciembre de 2013). *Eje cafetero marcó 25 en creación de empresas en 2013*. Disponible en <http://www.latarde.com/noticias/economica/126967-eje-cafetero-marco-25-en-creacion-de-empresas-en-2013>

