



Artículo Original

DOI: <https://doi.org/10.22463/27111121.3059>

Los nuevos retos del comercio internacional colombiano y su transformación a nivel mundial

The new challenges of Colombian international trade and its transformation worldwide

Jesús Alexander Pinillos Villamizar^{1*}, Johan Ricardo Diaz Rodriguez², Juan Sebastian Osorio Camacho³

¹Magister tributación y política fiscal, alexander.pinillosv@unilibre.edu.co, <https://orcid.org/0000-0001-8806-7311>, Universidad Libre, Cúcuta, Colombia.

² Profesional en formación en Comercio Internacional, johanricardodr@ufps.edu.co, Universidad Francisco de Paula Santander, Cúcuta, Colombia

³ Profesional en formación en Comercio Internacional, juansebastianoc@ufps.edu.co, Universidad Francisco de Paula Santander, Cúcuta, Colombia

Cómo citar: Pinillos Villamizar, J. A., Diaz Rodriguez, J. R., Osorio Camacho, J. S. (2020) Los nuevos retos del comercio internacional colombiano y su transformación a nivel mundial. *Visión Internacional* (Cúcuta), 3(1),

Recibido: ; Aceptado:

RESUMEN

Palabras clave:

Globalización
Competitividad
TLCAN
Comercio exterior
Logística
Impacto medioambiental
Internacionalización
Desarrollo económico
Políticas de sostenibilidad

Colombia decidió internacionalizar su economía, llevando a cabo un proceso continuo de globalización teniendo como base el comercio exterior y el aumento tanto de importaciones como de exportaciones. Esto se definió desde un principio como el punto ideal dentro del desarrollo del país, y de esta manera a través del tiempo se negociaron aproximadamente 9 tratados de libre comercio que de alguna manera hacen más fácil el acceso de los demás países a las mercancías nacionales. Sin embargo, cabe resaltar que siempre se han tenido problemas en cuanto a la cadena de suministros y como se implementa desde las pequeñas empresas hasta las macroempresas, ya que no se ha planteado que la base de este problema es la creciente falta de productividad y competitividad de la economía colombiana, esto debido a que existe una falta de reformas y leyes que permitan reducir de gran manera los costos dentro del país, lo que se agrava en el momento de la inexistencia de una política que proteja de manera coherente el comercio exterior.

ABSTRACT

Keywords:

Globalization
competitiveness
NAFTA
foreign trade
logistics
environmental impact
internationalization
economic development
sustainability policies.

Our country decided to internationalize its economy, carrying out a continuous process of globalization based on foreign trade and the increase in both Colombian imports and exports. This was defined from the beginning as the ideal point within the country's development, and thus over time approximately 9 free trade agreements were negotiated that somehow make it easier for other countries to access national merchandise. However, it should be noted that there have always been problems in terms of the supply chain and how it is implemented from small companies to macro-companies, since it has not been argued that the basis of this problem is the increasing lack of productivity and competitiveness of the Colombian economy, this because there is a lack of reforms and laws that allow greatly reducing costs within the country, which is aggravated at the time of the absence of a policy that consistently protects foreign trade.

INTRODUCCION

Teniendo en cuenta que las cadenas de suministro se enfrentan actualmente a una gran cantidad de retos y desafíos que la afectan diariamente en todos los

ámbitos de la empresa, es de gran importancia contar con una plataforma de optimización en cuanto a esto se refiere y de esta manera poder asegurar que este tipo de procesos funcionen de la mejor manera.

En el momento de procesar estos datos, se mejora el pronóstico de la demanda, la administración, y todos y

*Autor de Correspondencia. Jesús Alexander Pinillos Villamizar

E-mail: alexander.pinillosv@unilibre.edu.co



Peer review is the responsibility of the Universidad Francisco de Paula Santander
This is an article under the license CC BY-ND

cada uno de los diferentes procesos con los que se afronta diariamente.

Actualmente, el mundo se ha convertido en un ámbito dinámico en el cual de cierta manera siempre está cambiando sin importar tanto en tecnologías como en investigación. Una de las áreas más cambiantes es el contexto internacional y todo lo que a economía se refiere, dados unos escenarios donde la empresa que no se adapte y no considere un cambio real en sus funciones, no prosperará.

Analizando el hecho de que las políticas comerciales de gran parte de los países en desarrollo han alcanzado un mayor grado de liberalización a partir de la década de los ochenta (World Bank, 2012), esto significa y da a entender que tanto la tasa de globalización como la economía mundial se ven íntimamente relacionadas entre sí, de esta manera las políticas comerciales de cada país tienen un valor importante y son un punto relativamente clave a la hora de enfocarse en estos temas.

De esta manera, la logística es sumamente importante en todas las actividades que vinculan a la compañía con el comercio y con su producción en general, teniendo en cuenta que los suministros y la manera en cómo se planifica y se gestiona la producción, el almacenamiento, el manipuleo y gestión de stock, el empaque y embalaje, el transporte, la distribución y el flujo de retorno (Castellanos, 2009).

Como poder aplicar la logística dentro de un enfoque empresarial

Se debe tener en cuenta que en cuanto a logística se refiere, Colombia y sus empresas, no tienen claro que deben hacer y cuáles son los puntos clave a tener en cuenta a la hora de realizar un mejoramiento paulatino y significativo de sus procesos de desarrollo y en cuanto a la cadena de abastecimiento y sus procesos internos y externos (Tomassian, 2010).

Por esta razón, es normal que diariamente se esté dentro de las necesidades básicas de toda empresa, buscar la manera de llevar a cabo una buena logística en todas aquellas actividades relacionadas con el despacho y con el personal que separa, consolida, carga y envía los pedidos de los clientes de una compañía, para así poder asegurar que tanto la cadena de suministros como el bienestar de la empresa y sus clientes se encuentren de la mejor manera posible.

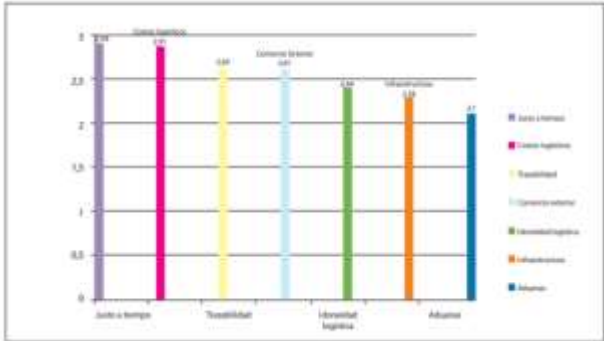
Ahora bien, para llevar a cabo planes estratégicos de competitividad y los componentes fundamentales de la visión del país hacia 2032, es sumamente necesario que se defina una política en Colombia que garantice tanto la productividad como la logística, para de esta manera, llevar la economía a un proceso de competitividad a nivel internacional. Todo ello estaría encaminado a guiar el desarrollo logístico dentro de las organizaciones desde una coordinación interinstitucional, en la que los sectores público y privado trabajen de la mano con el fin de plantear y desarrollar las diferentes estrategias asociadas a tal fin (Consejo Nacional de Política Económica y Social [Conpes], 2008).

Al respecto, Krugman (2007) asegura que la competitividad es de carácter obligatorio en los suministros y que cierta manera es únicamente aplicable a nivel de la firma de la empresa, no del país en el que esta se encuentra.

Si se aumenta la competitividad de cada una de las macroempresas del país a nivel mundial, se genera una incidencia positiva en los resultados a nivel de país.

De la misma manera, se establece que la competitividad puede ser contraproducente si no se sabe manejar, ya que puede convertirse en una obsesión para el país, sin ser un país industrializado necesariamente, ya que lleva a tomar decisiones que no favorecen y que incluso llevaría a tener guerras con nuestros aliados comerciales y gastos innecesarios.

Figura 1. Desempeño de la logística inversa en Colombia



Fuente: Banco Mundial (2007).

EL PUNTO EXACTO DE LA POLÍTICA COMERCIAL COLOMBIANA Y SU ENDOGENEIDAD

La interpretación relativamente común de la historia económica de América Latina por la literatura anglosajona muestra que las últimas décadas del siglo XX y las primeras décadas del siglo XXI tienen una gran libertad comercial, y el sistema de importación muy abierto y la estructura de producción están orientados en exportar.

Según esta visión, la crisis mundial de la década de 1930 llevará a estos países a adoptar políticas proteccionistas comerciales, que luego se fortalecerán durante todo este periodo de guerra y, lo que es de mayor importancia en este punto, de la segunda guerra mundial (Meisel, 2016). Influenciando en las recomendaciones realizadas en su momento por la CEPAL y Raúl Prebisch en las dos décadas siguientes de los cincuenta y sesenta ya que de esta manera participaron activamente en diversos procesos de creación de instituciones supranacionales, especialmente las medidas adoptadas para promover la integración económica regional.

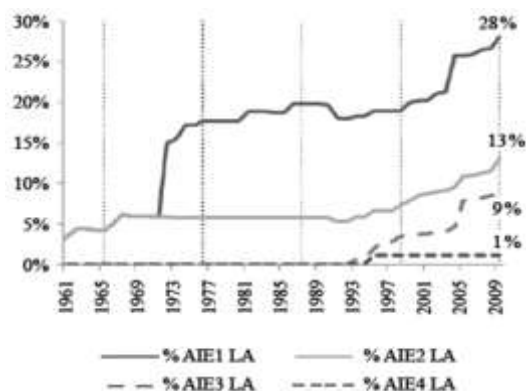
Si bien la CEPAL prestó más atención a las relaciones externas y al tema de la inserción internacional en la región durante la primera fase, pronto se centró en la integración de América Latina para superar la estrechez del mercado interno y promover el desarrollo. En lo que respecta a la región en lo que respecta a la política, ya en la década de 1960, el análisis de diversas estructuras internas, cuestiones económicas y sociales, y la investigación y la política se han desarrollado.

Esta interpretación de la historia económica de América Latina es contraria a las interpretaciones que se han encontrado en la historia de América Latina y los trabajos académicos recientes de las universidades estadounidenses (Coatsworth y Williamson, 2002)

Coatsworth y Williamson (2002), muestran que en la llamada "era de la belleza" (1870-1930), América Latina tiene la tasa arancelaria más alta del mundo, lo que demuestra que su política comercial no es adecuada para el libre comercio. Por otro lado, Paul Bairoch (1989) señaló de manera más general que incluso en los países más avanzados, las políticas de libertad de comercio no están dominadas por la forma en que las entendemos hoy.

Además de esto, los costos de transporte en la región suelen ser altos, lo que proporciona un plus en el valor de las (Bértola y Williamson, 2002).

Figura 2. Como ha evolucionado la tasa de acuerdos comerciales a través del tiempo



Fuente: Bergstrand (2015).

EL COMERCIO EXTERIOR DURANTE EL SIGLO XX.

A través del siglo XX, los primordiales medios de la política en cuanto al comercio colombiano fueron los aranceles, inicialmente, los controles de divisas y terminando por las restricciones en cuanto a la cantidad de las importaciones y varios medios para promover las exportaciones, como los subsidios directos y de crédito. De hecho, el arancel fue por mucho tiempo el mecanismo de protección ideal hasta que se estableció el control del tipo de cambio en 1931. Aunque tiene diversos grados de flexibilidad, ha permanecido ininterrumpido hasta hoy. El control de divisas implica restricciones cuantitativas a las importaciones.

Teniendo esto en cuenta, este último se ha utilizado clara y sistemáticamente desde fines de la década de 1930, y la legislación se introdujo en 1957. Este año definió formalmente una lista de productos para obtener permiso previo y una lista de importaciones prohibidas. Además, desde entonces, se han utilizado diversos medios para promover las exportaciones.

1. 1904-1928: El nivel de protección arancelaria es alto pero decreciente.

Este período comenzó cuando la tasa arancelaria del general Reyes se incrementó bruscamente al comienzo de su establecimiento y su objetivo claro era adquirir los recursos necesarios que permitan volver a construir todo aquello que se refiere a la infraestructura y por otro lado tener en cuenta la capacidad de producción que tenían las empresas al momento de ser destruidas en todo el tiempo que duro la guerra (Junguito & Rincón, 2004). En comparación con el nivel arancelario establecido en 1886, los aranceles han aumentado en un 70%. Sin embargo, debido a que estos son tipos específicos de impuestos (no sistemas de impuestos ad valorem), los impuestos recaudados se erosionan rápidamente. El resultado de cambios en los tipos de cambio y / o precios externos de productos importados (Martínez, 1986; Ocampo, 1990).

Por la misma razón, se llevaron a cabo diversas reformas arancelarias entre 1904 y 1928 para hacer frente a esta tendencia de disminución de los ingresos. Durante este período, los objetivos financieros de estas reformas fueron mucho más importantes que cualquier objetivo proteccionista. De hecho, tomando en cuenta las palabras dichas por Ocampo en el año de 1984, la relación entre lo que era el proteccionismo y el libre comercio se convirtió en un tema poco hablado y que paso a segundo plano en la década de 1930.

2. 1929-1935: "el detrimento a nivel mundial de la política comercial "

La "Depresión mundial", que comenzó en 1929, restringió en gran medida el acceso al financiamiento externo y condujo a una disminución de los términos de intercambio de Colombia, en la medida en que el precio de las exportaciones básicas se vio afectado más que las exportaciones de Colombia. Productos industriales importados. de esta manera se continuo con una disminución en la cantidad de consumidores internacionales del país, lo que hizo que Colombia suspendiera el patrón oro, aumentara aún más la estructura de la tasa arancelaria y estableciera controles cambiarios en 1931. Hasta 1934, los controles cambiarios permanecieron particularmente rígidos.

3. 1934-1955: La Segunda Guerra Mundial y la flexibilidad del control del tipo de cambio.

Desde 1934, aunque se ha mantenido el control de divisas, la implementación de la desregulación se ha relajado, especialmente con respecto a la importación de materias primas y bienes de capital, lo que requiere

que las industrias nacionales se desarrollen a un ritmo muy alto (Ocampo y Montenegro, 1986; Echavarría, 1999). Sin embargo, en 1940, la gente comenzó a sentir la devastación de la Segunda Guerra Mundial y el comercio se paralizó. Después de la guerra, debido a la acumulación de grandes reservas internacionales en el país, el proceso de control de la liberalización continuó, aunque en algunos aspectos estos controles se volvieron más complicados después de 1948 debido a la decisión de las autoridades de establecer una institución independiente. El sistema de doble intercambio estimula las exportaciones no cafeteras (Currie, 1951).

4. De 1956 a 1967: restricciones estrictas.

Después de que desapareció la influencia del magnate del café, el país nuevamente encontró problemas de cambio, el control de cambio y las restricciones a la cantidad de importaciones se volvieron a ajustar, y se introdujeron nuevos medios para reducir la demanda de divisas, como depósitos previos a la importación y transacciones de trueque en países específicos y Sistema de limpieza. por otra parte, durante este período, se llevó a cabo un "certificado de cambio" y un sistema formal de manejo de importaciones, acompañado de permisos previos y una lista de importaciones prohibidas, en un esfuerzo por hacer razonable la existencia existente (Díaz, Alejandro, 1976).

En algunos años específicos durante este período, la escasez de divisas se ha aliviado a través del apoyo externo (como el apoyo de la Unión Progresista Americana o el primer préstamo del FMI), y la política de importación ha sido temporal (Meisel, 2016). La tasa de aprobación de la aplicación bajo el sistema de licencias se logra, no transfiriendo el producto a la lista de importación gratuita. Sin embargo, en todos estos casos, el período de liberalización fue corto, seguido de un período de restricciones estrictas.

En la segunda mitad de 1966, en el contexto de la confrontación entre el gobierno entrante de Carlos Lleras Restrepo y el Fondo Monetario Internacional, los controles cambiarios y de importación se volvieron particularmente estrictos, Para apoyar a la entidad. Poco después, en marzo de 1967, el mismo gobierno emitió el Decreto N ° 444, el "Reglamento de divisas". Sobre esta base, el sistema de control de divisas continuó funcionando hasta 1991. Además, desde 1967, Colombia lanzó una pequeña depreciación

(clavija de arrastre) hasta principios de la década de 1990.

5. 1968-1981: Una nueva era para el sistema comercial.

La principal ventaja del nuevo sistema de depreciación de pequeño valor y el Reglamento de divisas que entró en vigor en 1967 es la introducción de un entorno estable después de años de políticas comerciales impredecibles, a veces caóticas, y cambios en el control de divisas. El sector externo se estabilizó y se mantuvo relativamente tranquilo a fines de la década de 1960. Además, a principios de la década de 1970, la depreciación del dólar estadounidense y el aumento de los precios del petróleo favorecieron las exportaciones no tradicionales. El aumento de los precios del petróleo se produjo principalmente en Venezuela, y el país comenzó a importar grandes cantidades de productos colombianos.

Bajo esta circunstancia, Colombia comenzó un proceso de relajación gradual de los controles de importación, en parte para eliminar las presiones inflacionarias que comenzaron a aparecer durante ese período. Además, en 1971, se transfirió una nueva legislación del Congreso al gobierno para modificar la estructura de la tarifa arancelaria, poder que se ha utilizado desde 1973 en un proceso importante para racionalizar la estructura de la tarifa.

6. 1982-1985: " Problemas a partir de la deuda de América latina en la década de los 80".

Aunque la deuda externa de Colombia no es tan buena como la de otros países latinoamericanos, el aumento de las tasas de interés después de 1982 y el cierre repentino de los mercados financieros internacionales han tenido un impacto negativo en el sector externo de Colombia. Con el fortalecimiento del control de las importaciones y el aumento de las tasas arancelarias, se debe acelerar el ritmo de la pequeña depreciación y depreciar el tipo de cambio real.

7. 1985-2004: "Nuevo inicio ".

A mediados de la década de 1980, la inversión en la industria del petróleo y el carbón en los últimos años condujo a un aumento sustancial de los ingresos en divisas, mientras que los pequeños aumentos en los precios fortalecieron aún más los ingresos en divisas. café. Por otro lado, en 1985, la gente comenzó a sentir el impacto de la depreciación acelerada del peso, que se logró por completo a través del pequeño sistema de

depreciación diario, sin el trauma típico causado por la repentina devaluación de otros países latinoamericanos. Además, la introducción de un recargo arancelario general del 16% aumentó considerablemente los aranceles de importación en 1985. Esto comenzó el proceso de reemplazar el control cuantitativo sobre las importaciones con políticas más basadas en los precios, que continuará hasta principios de los años noventa.

En 1989, al final del gobierno de Barco (1986-1990), se tomó una decisión decisiva para abrir la economía, aunque esta decisión fue gradual. Se ha establecido un calendario que incluye la eliminación acelerada de la mayoría de las restricciones de cantidad. Las cuotas para ciertos productos de consumo han sido restringidas, y estas importaciones han sido tradicionalmente muy estrictas. Sin embargo, estas cuotas deben asignarse a través del esquema de subasta de manera más transparente que en el pasado. Además, durante el período total de cuatro años, la tasa arancelaria debe reducirse gradualmente.

Sin embargo, con la elección del Gobierno de César Gaviria antes de asumir el cargo en agosto de 1990, este calendario se aceleró. A fines de la década de 1990, casi todas las restricciones cuantitativas a las importaciones se habían levantado, y la tasa arancelaria había aumentado a un promedio de 11% un año después (Ocampo y Villar, 1992).

A pesar de abandonar el enfoque gradual para abrir el comercio, Colombia tomó la decisión de abrir la cuenta de capital, y en ese momento los recursos financieros que fluían a toda América Latina alcanzaron niveles sin precedentes. Como resultado, la liberalización comercial volvió a ocurrir, como sucedió entre 1978 y 1982, el infame proceso de apreciación real del peso y la cuenta corriente de la balanza de pagos se deterioraron bruscamente. Esto significa que, a pesar de un aumento significativo en las importaciones, no se han producido exportaciones, expresadas como porcentaje del PIB. Como señalamos en la segunda sección, la famosa "apertura" en los primeros años 90 no elevó el indicador de comercio total (exportación + importación) / PIB al nivel ya alcanzado a fines de la década de 1980. Este indicador solo ha aumentado significativamente desde 1998, principalmente debido al gran aumento en las exportaciones de petróleo.

RETOS DE LA CADENA DE SUMINISTRO A PARTIR DEL PROCESO ACTUAL

Dentro de los retos que se encuentran actualmente en el comercio internacional se puede observar que tanto la globalización como la calidad de los productos son de gran importancia y, por consiguiente, los retos que se pueden encontrar son los siguientes:

GLOBALIZACIÓN: al momento en que las compañías se mueven o se instalan en otros países, en este momento la cadena de suministros se ve afectada, ya que no tienen la manera en cómo poder cumplir o generar las mismas ventas que tenían en el momento de tener más cerca a sus proveedores. De esta manera se vuelve más complejo todo este proceso.

INNOVACIÓN TECNOLÓGICA: la innovación tecnológica en Colombia es un gran problema ya que hasta cierto punto se considera un país tercermundista, lo que genera un problema en cuanto a la capacidad de suministrar así las materias primas necesarias para los procesos industriales.

NUEVO CONSUMIDOR: Actualmente el cliente y la manera en cómo se manejan las relaciones con estos es sumamente importante, teniendo en cuenta que en la actualidad todo se mueve de manera online y que las empresas deben acoplarse a estos cambios.

CONTINUOS CAMBIOS EN LA DEMANDA: Día a día las empresas se encuentran con el hecho de que sus productos no se requieren con la misma demanda y que por temporadas puede provocar una baja en las ventas y de esta manera poner en riesgo la continuidad de esta

CALIDAD: El comercio se basa en calidad y de esta manera se vuelve competitivo con empresas más grandes a nivel mundial y de esta manera se pueda mantener la reputación y las normas que diariamente se generan.

CONFIABILIDAD: Una compañía que pretenda ser viable a nivel mundial debe garantizar que sus proveedores y sus productos sean confiables y cuenten con la calidad necesaria para que de esta manera se aumente gradualmente la cantidad de ventas a nivel regional, nacional y mundial, respectivamente.

CONTEXTO COLOMBIANO FRENTE A LOS NUEVOS RETOS COMERCIALES

Para poder hablar del ámbito nacional en cuanto a comercio se refiere es necesario incluir y tener en cuenta a las siguientes entidades

- Ministerio de industria y comercio (Mincomercio)
- (Proexport) Oficina de promoción y exportaciones
- Asociación nacional de comercio internacional (Analdex)

Ahora bien, teniendo en cuenta los diversos estudios del ministerio de comercio del año 2013, la economía colombiana y sus hojas de rutas investigativas se ven reflejadas ampliamente en las relaciones comerciales, en su gran mayoría las relaciones con los tratados de libre comercio con estados unidos y Europa que se encuentran vigentes actualmente.

Por otro lado, los ejes centrales en cuanto a política comercial deben relacionarse con la internacionalización de la economía, ya que esto abarca la transformación productiva de Colombia y de esta manera enfocarse en gran medida en lo que en próximamente será un gran inconveniente en cuanto a la cadena de suministros y en como esto se puede ver afectado si no se toman pautas rápidas y efectivas al respecto.

Teniendo todo esto en cuenta, es de suma importancia hacer énfasis en ciertas áreas de la industria que gracias a la demanda a corto plazo serán de gran ayuda para este objetivo en particular.

Por otro lado, la oficina de promoción de turismo, inversión y exportaciones se encarga de la redacción de ciertos artículos en cuanto a lo que turismo internacional se refiere, esto enfocado directamente en 5 sectores en particular:

- Alimentos Procesados
- Software
- Textiles Y Confecciones
- Ingredientes Naturales Para Cosméticos
- Frutas Y Verduras Orgánicas

En cuanto al tema en cuestión esta entidad es sumamente importante ya que muestra un punto de vista en cuanto a las importaciones y las diferentes oportunidades comerciales por las que el país puede apostar y de esta manera “diversificar sus destinos de exportación en países de América, Europa y Asia, especialmente en aquellos con los que Colombia tiene tratados de libre comercio vigentes” (Proexport, 2013).

Figura 3. Nuevos retos de nuestras empresas



Fuente: Gómez (2005)

Esta es una realidad que en muchos momentos se puede llegar a convertir en un reto, pero a su vez en una gran ventaja para ciertas empresas, de esta manera es necesario diferenciar en cuál de estos puntos se encuentra como industria, ya que, según Murillo (2007), uno de los procesos o de las claves dentro del mejoramiento de la competitividad es el liderazgo de los gerentes y grandes mayoristas. Teniendo en cuenta esto, se enfocan dos variables específicas como lo son:

- Rotación de inventario.
- Orden en el servicio (órdenes puntuales y completas).

Si se tiene en cuenta estas dos variables, se enfocan directamente en si las empresas pueden llegar a ser líderes en su área, o si están destinadas al olvido o en el peor de los casos a entrar a una bancarrota total (Villamizar, 2005).

¿Qué hacer diferente en los procesos?

La investigación dio como resultado que hay 9 áreas específicas en las cuales se debe enfocar toda empresa a la hora de querer aumentar o mejorar su cadena de suministros.

Figura 4: Áreas de énfasis en la cadena de suministros



Fuente: Gómez (2005)

1. El liderazgo: La estipulación del término de suministro de los líderes en la industria está en manos de ejecutivos en altas posiciones dentro de la organización, con claras habilidades de liderazgo y una alineación estratégica e integral del negocio (Gómez, 2005). Esto les permite tener:

- Presencia en la toma de decisiones estratégicas de la transacción.
- Visión total y contabilidad por toda la cadena de suministros.
- Mayor y mejor perspectiva de retribución de capital y presupuesto.
- Mayor relación del valor de la dependencia para los tramites.
- Garantizar la alineación de los procesos y la integración de los rangos de la empresa.

2. Alineación estratégica como obra clave: la organización de la jerarquía del ámbito organizacional de suministros y su adeudamiento debe mantenerse alineada con la estrategia al momento de generar una adquisición y, a su vez, los cargos deben estar atentos a dar una respuesta efectiva a la solución de dudas de los diferentes segmentos de clientes.

3. Múltiples segmentos, diferentes tácticas: la segmentación del mercado permite refrescar resoluciones específicas en cuanto al esquema y operacionalización del ideal de atención logístico más adecuado para cada cliente:

- Líneas de extracción maleables capaces de personalizar los artículos a las condiciones del mercado.
- Métodos de concesiones interesantes, dirigidos en requerimientos de entrevista del cliente.
- Nivel de interés adaptado a la sofisticación e inteligencias o capacidades del cliente.
- Localización, familiarización y cantidad de directorios de acuerdo con la posición y condición de cliente.
- Gestión de vendedores y materiales maleable de acuerdo con los razonamientos de elaboración y de libranza de producto.

4. Innovación integral: Las empresas líderes saben que la innovación es necesaria si la empresa quiere cambiar el delicado equilibrio entre los niveles de servicio y los costos del servicio. La innovación no debe confundirse con la invención, sino que debe combinarse con elementos destinados a clientes, mercados, distribución y finanzas. Por lo general, se centra en productos que son fáciles de imitar, pero la innovación del modelo de negocio tiene un mayor impacto.

Uso extenso de la tecnología en la cadena: La mayoría de las empresas participantes han identificado un mecanismo técnico que puede mejorar sus respectivas cadenas de suministro y, por lo tanto, tener un impacto positivo en sus modelos operativos.

El uso de herramientas analíticas y de inteligencia empresarial puede reducir la incertidumbre y aumentar la eficiencia operativa: su uso es el elemento más importante entre líderes y seguidores (CEPAL, 2018).

Las empresas que ven el papel de la cadena de suministro como una ventaja competitiva requieren profesionales dedicados a este campo para

proporcionar un nuevo conjunto de habilidades y capacidades. Estas capacidades incluyen habilidades de gestión (blandas) y técnicas (duras), pero la tendencia futura es favorecer a los empleados con mayores habilidades de liderazgo (Cely Torres, 2013).

5. Integración de tecnología: A través de la integración, la información original se convertirá a un formato compatible con diferentes sistemas de gestión, lo que garantiza procesos ininterrumpidos. Conectar el sistema de gestión con los sistemas de gestión de proveedores, clientes y socios puede mejorar la visibilidad y el control en el proceso de suministro (como compras, producción, almacenamiento y transporte).

6. Sinergia entre las partes aprovechadas: para enfrentar los esfuerzos desde todos los ángulos y adaptarse a los nuevos atrios y consumidores, es apremiante concertar un encuadre centrado en el cliente y armonizar todo el personal relevante: socios, comerciantes, socios y gerencia.

7. Reducir, reciclar, reutilizar y recuperar. Reducir significa eliminar recursos innecesarios; reciclar significa procesar materiales para evitar el desperdicio; reutilizar significa hacer un segundo uso de productos que aún son válidos; recuperación significa guardar materiales utilizados como materias primas.

8. Certificación ambiental: dado que la sostenibilidad es una cuestión de gran importancia, obtener el honor de garantizar el respeto por el medio ambiente y actualizar la flota para que sea más eficiente, más beneficiosa y respetuosa con el medio ambiente, puede ser una buena manera de responder a los desafíos de las políticas.

9. Valor agregado: ya no es suficiente producir productos de alta calidad, y ahora el servicio debe ser diferente. Una experiencia de compra positiva es una ventaja competitiva que los clientes deben tener en cuenta al tomar una decisión.

¿CÓMO CERRAR LA BRECHA?

Al momento de diferenciar una empresa líder de una que no lo es, es una suma de muchísimos factores que de una manera u otra hacen la diferencia en cuanto a competitividad y liderazgo, por esto es esencial realizar una implementación de cambio y una puesta en marcha de actividades que garanticen este mejoramiento paulatino.

Figura 5: Implementación del cambio



Fuente: Gómez (2005)

CONCLUSION

A modo de conclusión es necesario aclarar que la manera de poder garantizar un buen futuro para el comercio internacional y para las exportaciones del país, es necesario que tanto las pequeñas empresas como las macroempresas pongan de su parte a la hora de garantizar la competitividad de las mismas, así mismo las entidades territoriales y aquellas encargadas del control y manejo adecuado de nuestros recursos, tales como el ministerio de industria y comercio, deben encargarse de implementar unas normas y leyes que protejan de cierto modo a los pequeños emprendedores.

Por otro lado, en cuanto a la cadena de suministros del país, actualmente teniendo en cuenta la situación presentada frente a la pandemia producida por el COVID- 19; es de entender que las nuevas tecnologías y el acoplamiento a los nuevos retos que se puedan presentar de ahora en adelante será un punto clave, ya que quien no se adapte perecerá. Y aunque suene un poco exagerado, es una realidad, ya que en estos momentos sicon la era informática tan presente en el mundo, la supervivencia del más apto es algo que día a día es más real y a lo cual cada uno de los empresarios

y de sus industrias tendrá que aceptar tarde o temprano si quieren seguir siendo rentables.

REFERENCIAS

- Bairoch, Paul (1989), "The Paradoxes of Economic History", *European Economic Review*, 33, pp. 225-249, North Holland.
- Banco Mundial (2018). *Connecting to compete. Logistics Performance Index (LPI)*. Washington: Autor.
- Bergstrand, J. H. (2015). *Database on Economic Integration Agreements* (September 2015).
- Bertola, L. and J. Williamson (2003) "Globalization in Latin America Before 1940", NBER Working Paper, No. 9687.
- Bhagwati, Jagdish (2004), *In Defense of Globalization*, Oxford University Press.
- Bulmer-Thomas, Victor (2003), *The Economic History of Latin America since Independence*, Cambridge Latin American Studies, Cambridge University Press.
- Castellanos, A. (2009). *Manual de gestión logística y distribución de mercancías*. Barranquilla: Ediciones Uninorte.
- Cely Torres, A. (2013). *Importancia de la logística inversa para un desarrollo sostenible en Colombia*. *Gestión & Sociedad*, 6 (2), 113-126.
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2018) *Estudio Económico de América Latina y el Caribe: Política macroeconómica y volatilidad*. Naciones Unidas: Santiago de Chile.
- Clemens M. and J. Williamson (2002), "Close Jaguar, Open Dragon: Comparing Tariffs in Latin America and Asia Before World War II", NBER Working Paper, No. 9401, December.
- Coatsworth, J., and J. Williamson (2002), "The Roots of Latin America Protectionism: Looking Before the Great Depression", NBER Working Paper, No. 8999, June.
- Consejo Nacional de Política y Economía Social (Conpes), (2008). *Política Nacional de Competitividad y Productividad*. Bogotá: autor.

13. Currie, Lauchlin (1951), Report of the World Bank Misión, republished in Spanish as Reorganización de la Rama Ejecutiva del Gobierno Colombiano, FONADE, Bogotá.
14. Diaz-Alejandro Carlos (1976), Colombia: Foreign Exchange Regimes and Economic Development, NBER and Columbia University Press.
15. Durán, José E. y Mariano Alvarez (2007) “Costos de Traslado: Un Creciente Desafío Al Desarrollo Competitivo De La Región”. En Boletín FAL, No 256, diciembre.
16. Echavarría, Juan José (1999), Crisis e Industrialización: Las Lecciones de los Treintas, Tercer Mundo Editores, Banco de la República y Fedesarrollo, Bogotá.
17. Echavarría, Juan José (1999), Crisis e Industrialización: Las Lecciones de los Treintas, Tercer Mundo Editores, Banco de la República y Fedesarrollo, Bogotá.
18. Echavarría, Juan José, Diego Vásquez y Mauricio Villamizar (2005), “La tasa de Cambio Real en Colombia: ¿Muy lejos del equilibrio?”, Borradores de Economía, No. 337, Banco de la República, Bogotá.
19. Gomez, Arnulfo (2005). Globalización, competitividad y comercio exterior. revista analisis economico n° 47.
20. Haber, Stephen (2003), “It wasn’t All Prebisch’s Fault: The Political Economy of Latin American Industrialization”, Mimeo, Stanford University, September.
21. Junguito, Roberto y Hernán Rincón (2004), “La Política Fiscal en el Siglo XX en Colombia”, Borradores de Economía, Banco de la República, No. 318. Por publica en el libro Historia de Colombia en el siglo XX.
22. Krugman, P. (2007). Introducción a la microeconomía. Barcelona: Reverté.
23. Martínez, Astrid (1986), La Estructura Arancelaria y las Estrategias de Industrialización en Colombia, 1950-1982, Centro de Investigaciones para el Desarrollo, Universidad Nacional, Bogotá.
24. Meisel, Adolfo (2016). Las políticas del Banco de la República durante un auge entre dos crisis, 1930-1951, banco de la republica
25. Murillo, David Romo (2007) La competitividad exportadora de los sectores ambientalmente sensibles y la construcción de un patrón exportador sostenible en América Latina y el Caribe. Documento de Proyecto de la División de Desarrollo Sostenible y Asentamientos Humanos. Naciones Unidas: Santiago de Chile.
26. Ocampo, José Antonio y Santiago Montenegro (1986), Crisis Mundial, Protección e Industrialización, Ensayos de Historia Económica Colombiana. CEREC, Bogotá.
27. Proexport: Oficina de Promoción de Turismo, Inversión y Exportaciones (2013). Publicaciones de Proexport.
28. Stephenson, E., & Pandit, A. (2008). How companies act on global trends: A McKinsey global survey. Boston, MA: McKinsey.
29. Tomassian, G., Pérez, G. y Sánchez, R. (2010). Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística. Santiago de Chile: Cepal, División de Recursos Naturales e Infraestructura.
30. Villar, L. Esguerra, P. (2015). El comercio exterior colombiano en el siglo xx. Unidad de Investigaciones del Banco de la República.
31. World Bank (2012, January). Trade research: about the program. Washington, DC: autor.