

## **LAS TENDENCIAS DE LA LOGÍSTICA Y LOS ESCENARIOS POSIBLES PARA EL PROFESIONAL DE MERCADEO.**

### **INTRODUCCIÓN.**

<b>1.- DIAGNOSTICO DE LAS COMPETENCIAS logísticas en Colombia 2012.</b>	<b>4</b>
<b>2.- LOS RETOS LOGISTICOS DE Colombia para los próximos años.</b>	<b>9</b>
<b>3.- PARQUE PARA LA COMPETITIVIDAD, una propuesta para Cali. Área logística de producción, distribución urbana y consolidación de mercancías para la exportación.</b>	<b>12</b>
<b>4.- UNIVERSIDAD LIBRE SECCIONAL CALI, formando profesionales logísticos competentes.</b>	<b>12</b>
<b>5.- CONCLUSIONES.</b>	<b>15</b>

**Helman Quesada Méndez.**

**Santiago de Cali, Septiembre 9 de 2012**

## LAS TENDENCIAS DE LA LOGÍSTICA Y LOS ESCENARIOS POSIBLES PARA EL PROFESIONAL DE MERCADEO.

### INTRODUCCIÓN.

Aunque en el ámbito internacional se reconoce que Colombia ha venido haciendo grandes esfuerzos, el posicionamiento de nuestro país en términos de competitividad es débil por lo tanto debemos hacer un esfuerzo mayúsculo para desarrollar especialmente la LOGÍSTICA como componente determinante de la competitividad en nuestras empresas.

El documento CONPES 3547 de Octubre de 2008 que define la POLITICA NACIONAL LOGISTICA, es una manifestación de las buenas intenciones que existen a nivel del Estado referente al tema pues en éste documento aparecen como objetivos los siguientes:

- i. Crear el entorno institucional
- ii. Generar información en logística
- iii. Contar con corredores logísticos articulados
- iv. Promover la facilitación del comercio exterior
- v. Promover el uso de las TIC al servicio de la logística
- vi. Fomentar la provisión de servicios de calidad en logística y transporte.

El plan de acción se ha visto reflejado de manera importante, entendiendo que el país se encontraba al año 2008 ubicado entre los países con **desempeño logístico bajo** en el planeta, ocupando el puesto 82 con una calificación de 2,77.

La calificación y ubicación es determinada por un estudio anual que realiza el **Banco Mundial** entre 150 países y que refleja en el Índice de Desempeño Logístico (**Logistics Performance Index – LPI**).

En el estudio aplicado para el año 2012, la situación ha variado sustancialmente. Hoy ocupamos el puesto 64 con una calificación de 2,87, mostrando un crecimiento 0,10 puntos e incorporándonos al segmento de países con **desempeño logístico de nivel medio** en el mundo.

Este Index – LPI, contempla las variables: Customs (Gestión en aduanas), Infrastructure (Puertos, carreteras, aeropuertos, etc), International shipments (Gestión en Envíos internacionales), Logistics competence (Eficiencia en las competencias logísticas), Tracking & Tracing (trazabilidad en los envíos) y Timeliness (Puntualidad).

No obstante, Colombia debe persistir en su desarrollo para superar en el Index – LPI a países que suponemos de menor percepción en los mercados

internacionales e incluso para alcanzar los niveles de países desarrollados con alta participación en los mercados internacionales.

Al año 2012 y en el Index – LPI, entre los países del continente Colombia ocupa el puesto noveno (9), superado por Estados Unidos, Canadá, Chile, Brazil, México, Argentina, Uruguay, Perú, e incluso Panamá, según la tabla siguiente:

Country	Year	LPI Rank	LPI Score	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Timeliness
United States	2012	9	3.93	3.67	4.14	3.56	3.96	4.11	4.21
Canada	2012	14	3.85	3.58	3.99	3.55	3.85	3.86	4.31
Chile	2012	39	3.17	3.11	3.18	3.06	3.00	3.22	3.47
Brazil	2012	45	3.13	2.51	3.07	3.12	3.12	3.42	3.55
Mexico	2012	47	3.06	2.63	3.03	3.07	3.02	3.15	3.47
Argentina	2012	49	3.05	2.45	2.94	3.33	2.95	3.30	3.27
Uruguay	2012	56	2.98	2.99	2.87	2.91	2.98	2.98	3.16
Peru	2012	60	2.94	2.68	2.73	2.87	2.91	2.99	3.40
Panama	2012	61	2.93	2.56	2.94	2.76	2.84	3.01	3.47
<b>Colombia</b>	2012	<b>64</b>	<b>2.87</b>	<b>2.65</b>	<b>2.72</b>	<b>2.76</b>	<b>2.95</b>	<b>2.66</b>	<b>3.45</b>
Guatemala	2012	74	2.80	2.62	2.59	2.82	2.78	2.80	3.19
Ecuador	2012	79	2.76	2.36	2.62	2.86	2.65	2.58	3.42
Bahamas, The	2012	80	2.75	2.69	2.77	2.72	2.69	2.65	2.99
Costa Rica	2012	82	2.75	2.47	2.60	2.85	2.53	2.81	3.19
Dominican Republic	2012	85	2.70	2.53	2.61	2.83	2.74	2.49	2.97
Bolivia	2012	90	2.61	2.40	2.39	2.60	2.58	2.73	2.95
El Salvador	2012	93	2.60	2.28	2.46	2.57	2.60	2.60	3.08
Honduras	2012	105	2.53	2.39	2.35	2.70	2.44	2.35	2.90
Venezuela, RB	2012	111	2.49	2.10	2.17	2.54	2.33	2.57	3.18
Paraguay	2012	113	2.48	2.36	2.41	2.31	2.49	2.59	2.74
Jamaica	2012	124	2.42	2.22	2.27	2.43	2.21	2.43	2.91
Cuba	2012	144	2.20	2.18	2.08	2.12	2.21	2.26	2.31
Haiti	2012	153	2.03	1.78	1.78	1.94	1.74	2.15	2.74

En esta situación diagnostica, Colombia presenta niveles de calificación que lo ubican a nivel medio en el escalafón con mucho por hacer para lograr posicionamientos de orden adecuado para ser considerado un país competitivo.

Así es que ante semejante reto, las oportunidades que debemos encontrar en este escenario tienen que ser valiosas, generadoras de riqueza y desarrollo económico en cuanto la utilización de recursos, la adquisición de tecnología, el crecimiento de la inversión extranjera, deben fortalecer la generación del empleo con índices de calidad de vida.

En consecuencia nuestro país con juicio de sabio debe generar profesionales enfocando esfuerzos hacia suplir las necesidades de talento de humano competente en el escenario más exigente de las competencias internacionales y del comercio mundial.

## 1.- DIAGNOSTICO DE LAS COMPETENCIAS LOGISTICAS EN COLOMBIA 2012.

El Banco Mundial en su informe 2012 establece que Colombia presenta las siguientes evaluaciones, con fundamento en una encuesta que aplicó entre los empresarios:

Level of Fees and Charges	
Based on your experience in international logistics, please select the options that best describe the operational logistics environment in your country of work	Percent of respondents answering high/very high
	<b>Colombia</b>
Port charges are	57.14%
Airport charges are	42.86%
Road transport rates are	75%
Rail transport rates are	0%
Warehousing/transloading charges are	75%
Agent fees are	0%

Podemos deducir desde las respuestas dadas por los empresarios que los **costos por uso de la infraestructura** del país es muy alta y que sus impacto en los costos de internacionalización de la empresa y de sus respectivos productos es evidentemente negativo.

Entrevistas realizadas a empresarios PYMES de la región para validar los anteriores indicadores, confirman al menos la preocupación de ellos que apenas hacen sus primeros esfuerzos en función del mercadeo internacional. Un productor de estibas (Maderas Industriales de Cali) asegura que el sector al que él pertenece recibe a diario la presión de empresas PYMES y aún de las grandes empresas, para que los costos logísticos sean cada vez menores pues la influencia de ellos sobre los costos de uso portuario y sobre los costos de transporte terrestre son muy escasos y por lo tanto no les queda más que acentuar presiones en sectores conexos como el de las estibas.

Un agente de aduana (Cargo Visión de Cali) cree que el país no podrá alcanzar los niveles referentes de Chile o México hasta tanto las tarifas de uso de los componentes logísticos no estén al menos a la par de los costos en dichos países. Estima que los costos relativos en Latinoamérica son hasta un 20% menor que los que están corriendo en Colombia, especialmente en el tema del transporte terrestre que supera hasta en 30% a dicho costo en los países referentes.

Colombia entiende que los TLC son una gran oportunidad “que abre puertas”. O lo contrario, se puede convertir en un dolor de cabeza si no se hacen las correcciones competitivas para evitar que la industria nacional entre en una mayor crisis.

En general, Latinoamérica, comparada con Norteamérica, Europa, algunos mercados del Pacífico, está rezagada. Un dato: si pensamos en el costo logístico que tiene un bien exportado desde un país cualquiera dentro de su valor FOB de la mercancía, en Europa, Asia y Estados Unidos, esta cifra representa un 10% o 12% mientras que para la región latinoamericana las cifras están entre un 18% o 25%. Sube mucho. Podemos decir que Colombia está mejorando en logística, pero no lo suficiente.

Referente a la **calidad de la infraestructura** los empresarios contestaron que el nivel es bajo o muy bajo en puertos, aeropuertos, carreteras, almacenaje y en menor porcentaje en las telecomunicaciones.

Quality of Infrastructure	
Evaluate the quality of trade and transport related infrastructure (e.g. ports, roads, airports, information technology) in your country of work	Percent of respondents answering low/very low
	<b>Colombia</b>
Ports	42.86%
Airports	42.86%
Roads	75%
Rail	100%
Warehousing/transloading facilities	37.50%
Telecommunications and IT	25%

Perciben una situación de contraste en cuanto a la importancia que se le dice dar a la logística como base de la competitividad y la realidad en nuestro país. Tenemos casos donde se ha avanzado muchísimo, como es el de México, debido a su cercanía con los Estados Unidos y Canadá, que han ejercido una presión y que los obligó a adaptarse a la realidad de ese mercado. En el resto de Latinoamérica tenemos países que en mayor o menor grado han asumido el reto de volver la logística y la gestión de la cadena de abastecimiento en una fuente de la competitividad.

Paralelo al esfuerzo de la política estatal, se está creando una conciencia sobre la importancia de la logística en las empresas para lograr la competitividad. Deben dejar de ver la logística como un elemento accesorio pero lateral, a verlo como un elemento estratégico.

<b>Competence and Quality of Services</b>	
Evaluate the competence and quality of service delivered by the following in your country of work	Percent of respondents answering high/very high
	<b>Colombia</b>
Road	12.50%
Rail	0%
Air transport	42.86%
Maritime transport	28.57%
Warehousing/transloading and distribution	12.50%
Freight forwarders	42.86%
Customs agencies	0%
Quality/standards inspection agencies	20%
Health/SPS agencies	12.50%
Customs brokers	42.86%
Trade and transport associations	12.50%
Consignees or shippers	14.29%

Referente a la **calidad de los servicios a través de la cadena de abastecimiento**, el país presentó en la encuesta un número significativo de empresarios que perciben los servicios con calificaciones bajas, especialmente en el transporte aéreo, los agentes de aduana y en los servicios aduaneros.

En conclusión en el tema de la competitividad debemos prevalecer la cadena de abastecimiento, pues no se trata solamente de una responsabilidad gremial, ni estatal. Cuando hablamos de la infraestructura del país como un factor crítico de competitividad, también debemos entender que la cadena de abastecimiento, lo es igualmente.

Aunado a lo anterior, cuando hacemos el análisis sobre el sistema logístico en Colombia, percibimos que la alta dispersión de los centros críticos tales como los centros de extracción mineros y de hidrocarburos, están lejos de los centros de producción que es donde están las fábricas y por otro lado complementan el problema, la ubicación de los centros de operación logística como los puertos, aeropuertos, bodegas.

Lo ideal sería que los centros de producción en Colombia estuvieran cerca de los puertos y aeropuertos para poner esos productos en el mercado internacional. Quisiéramos que las fábricas estuvieran al lado del puerto y estos al lado de las zonas francas y de los grandes sistemas de almacenamiento. De esa manera se obtendría una operación mucho más eficiente.

<b>Efficiency of Processes</b>	
Evaluate the efficiency of the following processes in your country of work	Percent of respondents answering often or nearly always
	<b>Colombia</b>
Clearance and delivery of imports	87.50%
Clearance and delivery of exports	62.50%
Transparency of customs clearance	71.43%
Provision of adequate and timely information on regulatory changes	75%
Expedited customs clearance for traders with high compliance levels	57.14%

En cuanto a la **eficiencia en los procesos** los empresarios entienden que se ven muy afectados por que casi siempre los servicios no satisfacen sus expectativas. Las importaciones, exportaciones, procedimientos en aduana, cambios regulatorios no son claros y además los que existen son muchos y complejos.

En este punto, los empresarios tienen un nivel bajo de conocimientos referente a la logística documental y tramitacional, muestran resistencia a la adopción de los procesos y entienden que no es con ellos.

Existe mucho temor al comercio exterior, lo ven como difícil de alcanzar y lleno de complejidades especialmente en cuánto a la calidad que exigen los compradores fuera del país.

Existe aquí una mina de oportunidades para los profesionales logísticos, la madurez empresarial y el vencimiento de la informalidad hacen que las organizaciones piensen en el outsourcing, es decir que cedan la operación a agentes de aduana o a operadores con eficiencia alta en los procesos logísticos.

No obstante el anterior comentario, debemos entender que falta fortalecer las competencias entre los profesionales logísticos para que los empresarios en general los perciban adecuadamente.

<b>Sources of Major Delays</b>	
How often in your country of work, you experience	Percent of respondents answering often or nearly always
	<b>Colombia</b>
Compulsory warehousing/transloading	14.29%
Pre-shipment inspection	14.29%
Maritime transshipment	0%
Criminal activities (e.g., stolen cargo)	0%
Solicitation of informal payments	0%

En cuanto a **las fuentes de retraso**, el 14% de los empresarios, consideran que los hay debido a transbordos (terrestres) y a pre inspecciones antes de embarque.

<b>Changes in the Logistics Environment Since 2005</b>	
Since 2005, have the following factors improved or worsened in your country of work	Percent of respondents answering improved or much improved
	<b>Colombia</b>
Customs clearance procedures	83.33%
Other official clearance procedures	66.67%
Trade and transport infrastructure	50%
Telecommunications and IT infrastructure	50%
Private logistics services	100%
Regulation related to logistics	16.67%
Incidence of corruption	60%

Referente a los **cambios en el ambiente logístico**, los empresarios creen que los siguientes factores han mejorado: procedimientos aduaneros y legales en general, la disponibilidad y calidad en el transporte, las comunicaciones y la tecnología, los servicios de los operadores privados, la normatividad y el peso de la corrupción en la competitividad de las empresas.

## **2.- LOS RETOS LOGISTICOS DE COLOMBIA PARA LOS PROXIMOS AÑOS.**

El Index – LPI, nos muestra como el país aún se encuentra rezagado en materia de desempeño logístico, por lo tanto el desafío para los próximos años será hacer de las operaciones de transporte, almacenaje, movimientos en puertos y demás asociadas a la logística, actividades fuertemente eficientes, indudablemente acompañadas de una infraestructura potente, capaz de coadyuvar al empresario en el alcance de la competitividad.

La absorción y creación de conocimiento así como la adopción de tecnologías logísticas, son obligaciones del estado, la academia y de los empresarios, si realmente queremos escalar en el ranking de competitividad logística. El comercio mundial lo exige y el país debe responder.

Colombia, está encaminada en un tortuoso proceso de paz que está llamado a vencer finalmente y después de 50 años una guerra parricida que solo ha logrado el deterioro de nuestras ventajas comparativas y haya impedido la construcción de las ventajas competitivas que solo algunos sectores han alcanzado.

Debemos apoyar este proceso y confiar en que finalmente podamos acceder a los mercados con todas nuestras fuerzas productivas potenciadas a través de la asimilación del conocimiento logrado en otros países y de la innovación que los colombianos podamos agregar.

A juicio del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia, nuestro país está desarrollando una política de internacionalización de la economía en función de los tratados de libre comercio, por lo tanto la estrategia es de inserción en la economía global, para lo cual está: (Fuente: ministerio de comercio. Doctora maría Ardila Guzmán)

1. Maximizando los beneficios de acceso preferencial estable y de largo plazo para bienes y servicios en los mercados del mundo.
2. Atrayendo y promoviendo inversión extranjera en sectores que impulsen el desarrollo sostenible y de largo plazo.
3. Logrando un correcto aprovechamiento de los factores productivos incorporando nuevas tecnologías que redunden en generación de mayor valor y empleo en el país.

En éste orden de ideas, los ejes temáticos sobre los cuales se desarrollan las estrategias son los siguientes:

**Entorno Legal.** Negociación, suscripción e implementación de instrumentos y marcos de relacionamiento comercial bilateral, regional y multilateral en bienes, servicios e inversión.

**Aprovechamiento y promoción.** Programas e iniciativas para administrar y aprovechar condiciones preferenciales de acceso; y definición de política para promover inversión de colombianos en el exterior y exportaciones de servicios.

**Facilitación del comercio y fortalecimiento institucional.** Diseño de sistemas para mejorar el ingreso y salida de mercancías, y garantizar condiciones adecuadas de competencia y de transparencia en las operaciones de comercio exterior.

En complementación Colombia está sumando a lo anterior, el desarrollo de sus puertos en accesibilidad, tecnología y servicios; el desarrollo de la red ferroviaria con estándares internacionales y el desarrollo de una red de carreteras y autopistas fluviales que permitan la salida competitiva de sus mercancías.

A continuación los diferentes planes encontrados a septiembre de 2012 en la página WEB del ministerio de transporte:

Colombia en su plan logístico contempla desarrollar y de hecho está en plena construcción de los siguientes proyectos viales de importancia estratégica para la conectividad internacional:

**Proyectos Viales** (Fuente: Ministerio de transporte. Página WEB, sept. 2012)

Desarrollo Vial Transversal del Sur  
Construcción segunda calzada Loboguerrero – Buenaventura.  
Túneles II Centenario –Túnel de la Línea y segunda calzada Calarcá – Cajamarca.  
Segunda calzada Ancon Sur - Primavera - Camilo C - Bolombolo.  
Transversal Medellín - Quibdó  
Ruta del Sol sectores 1,2 y 3.  
Briceño - Tunja – Sogamoso.

**Proyectos Férreos y Fluviales** (Fuente: Ministerio de transporte. Página WEB, sept. 2012)

Concesión Férrea del Pacífico.  
Concesión Férrea del Atlántico.  
Plan de Acción Fluvial para la Cuenca Geográfica del Amazonas.  
Plan de acción Fluvial para la cuenca del río magdalena:  
Construcción rehabilitación adecuación y modernización de instalaciones para el transporte de pasajeros y muelles transporte de pasajeros.  
Mantenimiento del Canal Navegable del Río Magdalena  
Diseño y construcción de las obras del sistema de acondicionamiento ambiental y de navegación del Canal del Dique Fase 1.

### **Proyectos Aeroportuarios** (Fuente: Ministerio de transporte. Página WEB, sept. 2012)

Concesión Aeropuerto Rafael Nuñez – Cartagena.  
Concesión Aeropuertos de San Andrés y Providencia.  
Aeropuerto Ernesto Cortissoz – Barranquilla.  
Concesión Aeroportuaria Centro – Norte.  
Concesión Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón – Cali.  
Concesión Aeropuertos Nororiente.  
Concesión Aeropuerto El Dorado - Bogotá D.C.

### **Proyectos Sistemas Integrados de Transporte Masivo:**

(Fuente: Ministerio de transporte. Página WEB, sept. 2012)

TRANSMETRO (Barranquilla)  
TRANSCARIBE (Cartagena)  
METROLINEA (Bucaramanga)  
METROPLUS (Medellín)  
MEGABUS (Pereira)  
TRANSMILENIO (Bogotá y Soacha)  
MIO (Cali)

Para Alberto Ruibal Handabaka, consultor internacional experto en logística comercial global, Colombia podría convertirse en plataforma logística de Latinoamérica, gracias a su ubicación estratégica, la descentralización regional que ha desarrollado y la aptitud intermodal con la que cuenta.

Considera que la clave para Colombia será enfocarse en el desarrollo de los corredores logísticos de comercio exterior, tales como Bogotá - Buenaventura, Bogotá - Costa Atlántica, Medellín - Costa Atlántica, Bogotá - Cúcuta, Medellín-Ecuador, Medellín- Cúcuta y Cartagena - Paraguachón.

Además de puntualizar las necesidades de infraestructura en el país, sugiere el señor Ruibal, la creación de 20 plataformas logísticas que minimicen los costos que hoy se tienen con el rompimiento de la continuidad de la cadena de abastecimiento en Colombia. Entre los diferentes tipos de plataformas se encuentran:

- Áreas logísticas de distribución urbana y consolidación de cargas.
- Áreas logísticas de apoyo en frontera.
- Áreas logísticas de consolidación de cargas regionales.
- Zonas de Actividad Logística (ZAL) portuarias.
- Puertos secos.
- Centros de carga aérea.
- Plataformas multimodales.

### **3.- UNA PROPUESTA PARA CALI. Área logística de producción, distribución urbana y consolidación de mercancías para la exportación.**

En este orden de ideas, propongo fortalecer un proyecto que escribí a principios del año anterior y que a continuación coloco a disposición de la comunidad universitaria UNILIBRISTA: "PARQUE PARA LA COMPETITIVIDAD" Helman Quesada Méndez, Marzo de 2011.

### **4.- UNIVERSIDAD LIBRE SECCIONAL CALI, FORMANDO PROFESIONALES LOGISTICOS COMPETENTES.**

La universidad, institucional y programáticamente, ha implementado para el segundo semestre de 2012 un programa que responda a las necesidades de la región teniendo en cuenta que el egresado debe contar entre sus competencias, con las siguientes:

Perfil ocupacional:

- Podrá desempeñarse en las diferentes empresas del ámbito nacional e internacional del sector productivo y de servicios.
- Podrá desempeñarse como gerente comercial, logístico.
- Podrá crear empresa con perfil innovador y con visión global.

Perfil profesional:

- Capacidad de liderazgo.
- Pensamiento crítico e innovador.
- Respetuoso de la diferencia y la democracia.
- Ético y humanista.
- Competente en el desempeño y desarrollo de sus actividades.

El programa tiene sus énfasis en la gestión internacional y en la logística internacional por eso la siguiente promesa programática en el bloque internacional:

**HELMAN QUESADA MENDEZ, DOCENTE JORNADA COMPLETA UNIVERSIDAD LIBRE SECCIONAL CALI  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES.**

**BLOQUE INTERNACIONAL:**

Logística nacional e internacional	Mercadeo Internacional I	Mercadeo Internacional II	Geopolítica y Relaciones Internacionales	Gerencia de Negocios Internacionales	Derecho Internacional y Tratados	Electiva (Plan exportador)
64	64	48	16	64	16	48
Ramiro Muñoz, Ruben Rojas y Jairo Rodríguez 3155058001, 3187350095 y 3162584510. rammunozm@hotmail.com ruben0597@gmail.com y jairo_a_rodriguez@yahoo.es	Helman Quesada 3206917191 helmanquesada@yahoo.com	Helman Quesada 3206917191 helmanquesada@yahoo.com	Paula Andrea Gutierrez 3154028286. paoguti574@hotmail.com	Yamil Caicedo y Helman Quesada. 3163943644 y 3206917191. aycaicedo@yahoo.com y helmanquesada@yahoo.com	Paula Andrea Gutierrez 3154028286. paoguti574@hotmail.com	Helman Quesada 3206917191 helmanquesada@yahoo.com
Fundamentos de la actividad logística - competitividad	Planeación Estratégica aplicada a la logística y a la gestión internacional	Inteligencia de mercados y mercado meta	Geopolítica y relaciones Internacionales	Sistemas políticos y Económicos. (Historia y análisis)	Generalidades y Conceptos	Realización de un plan exportador considerando los modelos de PROEXPORT Y CAMARA DE COMERCIO.
Cadena global y de Suministro - Tendencias. (EDI, CROSS DUCKING, ECR, ERP, JIT)	Procesos en las Cadenas de valor, suministro y productiva. Importancia del Clúster.	Planeación del mercadeo internacional	Sistema Internacional contemporáneo	Aplicación de las ventajas del comercio en la negociación. Teorías del comercio Internacional	Sujetos del derecho internacional: estados y organizaciones Internacionales. Implicaciones de Colombia.	
Gestión de abastecimiento. Procesos. (EDI, CROSS DUCKING, ECR, ERP, JIT)	Introducción y ambientación al Mercadeo internacional. Sectores de talla mundial en Colombia.	Estrategias de internacionalización	Descripción de la política exterior. Ministerio, Embajadas, consulados, Cancillería	Diferencias Culturales e impacto en las negociación	Organizaciones internacionales y multilaterales	
Gestión de la Distribución nacional e Internacional. Carga - Transporte - costo.	Diagnóstico de empresa y definición de capacidad exportable. Importancia de las cadenas y del Clúster.	Conceptualización aplicada al plan de mercadeo y las estrategias de internacionalización	Comportamiento de los países en materia de política internacional	Función de la gerencia en los Negocios Internacionales y Proceso de estrategias de Internacionalización empresarial.	Derecho aéreo, marítimo, territorial. Soberanía, piratería.	
Almacenamiento - Reaprovisionamiento continuo. <u>(Visita a Operador Logístico)</u>	Estrategias del marketing en el ambiente Internacional. Aplicación Real.	Modelos de estudios "Oportunidades de negocio en exterior" (PROEXPORT y Cámaras de comercio)	Tendencia en el uso de las fuerzas. Teoría del conflicto y resolución de conflicto	Riesgo país - Ley e incentivos a la Inversión extranjera.	Tratados internacionales. Clasificación. Convención de Viena 1969.	
DFI - Documentación <u>(Visita a Zona Franca)</u>				Transferencia tecnológica y propiedad intelectual	Contratos internacionales y aplicabilidad.	
Colombia - Competitividad logística. <u>(Visita a Sociedad Portuaria)</u>				Administración de Recursos humano en el contexto de los N.I.	Conciliación y arbitramento	
Indicadores de desempeño logístico.				Gestión en la cadena de suministro en el contexto de los N.I.		
				Gestión de mercadeo y ventas en el contexto de los N.I.		
				Gestión financiera en el contexto de los N.I.		
Logística nacional e internacional	Mercadeo Internacional I	Mercadeo Internacional II	Geopolítica y Relaciones Internacionales	Gerencia de Negocios Internacionales	Derecho Internacional y Tratados	Electiva (Plan exportador)
64	64	48	16	64	16	48

A

Podemos apreciar en la matriz anterior que el programa de mercadeo responde a su visión: “La universidad Libre seccional Cali espera lograr la consolidación y el posicionamiento de esta opción profesional en nuestra región al 2010, contribuyendo a su desarrollo mediante la formación de líderes en el área comercial, con capacidad gestora e innovadora; que fomenten el desarrollo de las empresas nacionales e internacionales y proporcionen sus conocimientos y habilidades para su éxito a nivel de los mercados internacionales”.

El contenido de cada una de las asignaturas tiene una correspondencia y un hilo conductor a lo largo de los 10 semestres buscando la complementariedad de los conocimientos con fuerte énfasis en las experiencias empresariales contadas por sus actores, en las visitas a los centros referentes de la logística y en la tutoría de sus docentes con alta experticia nacional e internacional.

El egresado UNILIBRISTA ha logrado al final de su carrera un fortalecimiento de competencias que lo ubican como fuerte candidato a gerenciar procesos comerciales y logísticos en empresas nacionales e internacionales, dado que:

- Han advertido formación ética y humanista no solo en las asignaturas específicas sino que también, desde cualquier otro escenario UNILIBRISTA.
- Han fomentado la capacidad de convivencia creando paralelamente desarrollo empresarial y humano.
- Han desarrollado competencias en el saber hasta poder formular teoría administrativa, proponer estrategias comerciales y logísticas y agregar valor a la iniciativa y gestión de proyectos.

Para este último aspecto, el profesional UNILIBRISTA, puede atender la demanda de conocimiento profesional en todos los procesos comerciales y logísticos nacionales e internacionales, tales como:

- Gerencia y administración de Mercadeo de bienes y servicios.
- Gerencia y administración de Ventas de bienes y servicios.
- Gerencia y administración de almacenes e inventarios con flujos internacionales.
- Gerencia y administración de transporte multimodal con flujos internacionales.
- Gerencia de agentes y embarcadores internacionales.
- Gerencia de Puertos y Zonas francas.

Respondiendo así a la necesidad que el país y la región tienen frente al reto de salir del nivel medio de calificación que el INDEX – LPI del Banco Mundial, ha certificado para el año 2012.

## **CONCLUSIONES:**

1. El país, Colombia, tiene una plataforma estratégica consolidada en El documento CONPES 3547 de Octubre de 2008 que define la POLITICA NACIONAL LOGISTICA.
2. Colombia está ubicado en el puesto 64, nivel medio de desempeño logístico según estudio anual que realiza el Banco mundial y el cual refleja en el INDEX - LPI año 2012, con una calificación de 2,87.
3. Colombia es superada en este ranking por 9 países de América, algunos de ellos percibidos como de menor desarrollo.
4. Colombia, reconoce y está trabajando en el desarrollo logístico atacando varios frentes, tales como:
  - a. Puertos y aeropuertos.
  - b. Carreteras terciarias, secundarias y autopistas.
  - c. Transporte fluvial y Férreo.
  - d. Legislación y Normatividad.
  - e. Negociaciones e integraciones internacionales.
  - f. Fortalecimiento institucional.
  - g. Promoción de nuestro país e incentivo a la Inversión extranjera.
5. Colombia requiere profesionales competentes para gerenciar los retos comerciales y logísticos a nivel público - estatal.
6. Colombia requiere profesionales competentes que gerencien eficientemente la infraestructura nacional así como los procesos comerciales y logísticos empresariales.
7. La Universidad libre seccional Cali, posee un programa de mercadeo que responde a las necesidades y retos del país y de nuestra región especialmente.
8. El profesional UNILIBRISTA, es competente desde el orden ocupacional y profesional pues los perfiles logrados al final del programa así lo certifica.

**HELMAN QUESADA MENDEZ.**  
**ABRIL DE 2013**