

DESCRIPCIÓN CUALITATIVA DE LOS INDICADORES DE COMPETITIVIDAD DEL
ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO DEL BANCO MUNDIAL EN LAS PYMES DE
PEREIRA Y DOSQUEBRADAS PERTENECIENTES AL SECTOR DE LAS
CONFECCIONES EN TEXTILES Y PRENDAS DE VESTIR.

JUAN FELIPE ARROYAVE GAVIRIA

OSCAR ANDRÉS CIRO TORO

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE PEREIRA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
PEREIRA
2012

DESCRIPCIÓN CUALITATIVA DE LOS INDICADORES DE COMPETITIVIDAD DEL
ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO DEL BANCO MUNDIAL EN LAS PYMES DE
PEREIRA Y DOSQUEBRADAS PERTENECIENTES AL SECTOR DE LAS
CONFECCIONES EN TEXTILES Y PRENDAS DE VESTIR.

Juan Felipe Arroyave Gaviria

Oscar Andrés Ciro Toro

Trabajo de grado

Tutor: Yolanda Echeverry Castañeda

Ingeniera Industrial Especialista en Gerencia Logística

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE PEREIRA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
PEREIRA
2012

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN

1. ANTECEDENTES	2
1.1. Sector De Las Confecciones En Textiles Y Prendas De Vestir En Colombia	2
1.2. Competitividad	5
1.3 Foro económico mundial.....	7
2. AREA PROBLEMICA.....	9
2.1. Descripción Del Problema	9
2.2. Formulación Del Problema.....	13
2.3 Delimitación de la investigación.....	13
2.3.1 De espacio	13
2.3.2. De tiempo	13
2.3.3 De población.....	13
2.4. Presupuesto de investigación.....	14
3. OBJETIVOS	15
3.1. Objetivo General	15
3.2. Objetivos Específicos	15
4. JUSTIFICACION.....	16
5. HILO CONDUCTOR MARCO REFERENCIAL.....	18
5.1. Marco Teórico	18
5.1.1. Importancia De Las Pymes En Colombia	19
5.1.2 Competitividad, Ventaja Competitiva Y Ventaja Comparativa	21
5.1.3 Logística Y Cadena De Suministro	23
5.1.4 Índice De Desempeño Logístico	27
5.1.4.1. Costos Logísticos	29
5.1.4.2. Trazabilidad	30
5.1.4.3. Idoneidad Logística.....	31
5.1.4.4. Infraestructura	32
5.1.4.5. Comercio Exterior y Aduanas	32
5.1.4.6. Justo a Tiempo.....	34
5.1.5 Metodología De La Investigación	34
5.2. Marco Contextual.....	36

5.2.1 Contexto De Las Pymes Colombia y Risaralda.....	36
5.2.2 Contexto De Las Confecciones	37
5.2.3. Logística en Colombia.....	40
5.3. Marco Legal	42
5.3.1. Clasificación De Pymes En Colombia Según La Ley 905 De 2004	42
5.3.2 Competitividad	43
6. DISEÑO METODOLOGICO	46
6.1. Definición del tipo de investigación	46
6.2 Determinación de la población, la muestra y unidad de análisis.....	46
6.3 Recopilación de la información	47
6.3.1 Fuente de recolección	48
6.3.2 Proceso recopilación de la información	48
6.3.3 Depuración de las bases de datos.....	48
7. ANÁLISIS DE RESULTADOS.....	50
8. HALLAZGOS.....	88
9. CONCLUSIONES	89
7.1 Costos Logísticos	89
7.2 Trazabilidad	89
7.3 Idoneidad Logística.....	89
7.4 Infraestructura	90
7.5 Comercio exterior.....	90
7.6 Aduanas.....	90
7.7 Justo a Tiempo.....	91
7.8 Tratados comerciales firmados por Colombia	91
10. RECOMENDACIONES	92
ANEXOS	99
LISTA DE REFERENCIAS	103

LISTA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Hilo conductor Marco referencial	18
Ilustración 2: Modelo De Las Cinco Fuerzas De Porter	22
Ilustración 3: ¿Tiene la empresa identificados los costos por operaciones logísticas?	50
Ilustración 4: ¿Por qué no se identifican?	51
Ilustración 5: ¿Entre qué valores se ubican sus costos logísticos?.....	52
Ilustración 6: ¿Cuáles son los costos en los que incurre la organización para ejecutar las operaciones de transporte?	53
Ilustración 7: ¿Cuáles son los costos en los que incurre la organización para administrar los inventarios?	54
Ilustración 8: ¿Cuáles son los costos administrativos en los que incurre la organización al realizar compras?.....	55
Ilustración 9: ¿Cuáles son los costos en los que incurre la organización para realizar las operaciones de almacenamiento?	56
Ilustración 10: ¿Cuáles son los costos en los que incurre la organización por ejecutar operaciones en centros de distribución?.....	57
Ilustración 11: ¿Sabe usted que es la trazabilidad?	57
Ilustración 12: ¿Conoce los beneficios de aplicar trazabilidad logística en la organización? .	58
Ilustración 13: ¿Cómo realiza la trazabilidad a sus productos o servicios?	59
Ilustración 14: ¿Cómo es la relación de la organización con sus competidores?	60
Ilustración 15: ¿Cómo es el nivel de cumplimiento de las entregas en los productos y/o servicios?.....	61
Ilustración 16: ¿Cómo es el nivel de cumplimiento de pagos por los productos y/o servicios?	62
Ilustración 17: ¿Cómo es el nivel de cumplimiento de las exigencias en calidad de los productos y/o servicios?	63
Ilustración 18: ¿Se maneja alguna alianza comercial para beneficio de las empresas?	63
Ilustración 19: Alianzas comerciales.....	64
Ilustración 20: ¿Conoce los servicios brindados a las organizaciones por parte las entidades gubernamentales?	65
Ilustración 21: ¿Hace uso de alguno de estos servicios?.....	66
Ilustración 22: Servicios de las entidades gubernamentales	66
Ilustración 23: ¿Cuál es la edad aproximada de la infraestructura física en la cual se encuentra hoy la organización?.....	67
Ilustración 24: ¿Ha tenido la estructura física de la organización alguna reforma o modernización?	68
Ilustración 25: ¿Hace cuánto se realizó la modernización de la infraestructura física de la empresa?.....	69
Ilustración 26: ¿Cuál es el nivel de rotación del personal en la organización?.....	70
Ilustración 27: ¿Cuál es el nivel de educación promedio de los colaboradores de la organización?	71
Ilustración 28: ¿Con que frecuencia es capacitado su personal para optimizar las funciones en la organización?.....	72

Ilustración 29: ¿En qué temas son capacitados?	73
Ilustración 30: Otros temas de capacitacion.....	73
Ilustración 31: ¿Que modelos de contratación de personal aplican en la organización?	74
Ilustración 32: ¿Cuál es la edad promedio de la maquinaria que utiliza en sus operaciones? .	75
Ilustración 33: ¿Hace cuánto tiempo fue la última inversión en tecnología que realizó la empresa?.....	76
Ilustración 34: ¿Cada cuánto la organización realiza inversiones de tipo tecnológico?	77
Ilustración 35: ¿Maneja la organización comercio exterior para importar materiales o exportar bienes?.....	77
Ilustración 36: ¿Cuenta la organización con una persona suficientemente capacitada en comercio exterior?.....	78
Ilustración 37: Manejo de comercio exterior	79
Ilustración 38: ¿Perciben oportunidades en el mercado para importar y exportar, o si ya lo hace, para hacerlo en mayor cuantía?.....	79
Ilustración 39: Los organismos y trámites nacionales necesarios para realizar transacciones internacionales, permiten que los procesos de importación y exportación sean:	80
Ilustración 40: ¿Por qué faciles?	81
Ilustración 41: ¿Por qué difíciles?.....	81
Ilustración 42: ¿Cuál es el tiempo promedio de entrega de sus pedidos a los compradores?..	82
Ilustración 43: ¿Cuál es el porcentaje de cumplimiento en los tiempos de entrega pactados?	83
Ilustración 44: ¿Cuál es el motivo principal de los retrasos en sus tiempos de entrega pactados?	84
Ilustración 45: ¿Considera que su empresa está preparada para competir bajo las condiciones que se generaran a partir de los tratados comerciales firmados por Colombia?	85
Ilustración 46: ¿Por qué si?	86
Ilustración 47: ¿Por qué no?.....	86

LISTA DE TABLAS

Tabla 1: Condiciones de tamaño y localización Pereira-Dosquebradas	3
Tabla 2: Año de inicio de operación Pereira-Dosquebradas	4
Tabla 3: Presupuesto de investigación	14
Tabla 4: Estructura empresarial de las Pymes.....	36
Tabla 5: Índice de Desempeño Logístico Colombia	41
Tabla 6: Depuración bases de datos	49
Tabla 7: Identificación de Costos Logísticos	50
Tabla 8: ¿Por qué no se identifican?	50
Tabla 9: Costos Logísticos	51
Tabla 10: Costos de transporte	52
Tabla 11: Costos de administración de inventarios.....	53
Tabla 12: Costos administrativos de compras	54
Tabla 13: Costos de almacenamiento.....	55
Tabla 14: Costos de distribución	56
Tabla 15: Trazabilidad	57
Tabla 16: Beneficios de la trazabilidad	58
Tabla 17: Métodos de trazabilidad	59
Tabla 18: Relación con competidores	59
Tabla 19: Nivel de cumplimiento.....	60
Tabla 20: Cumplimiento de pagos	61
Tabla 21: Cumplimiento de las exigencias en calidad	62
Tabla 22: Alianzas comerciales.....	63
Tabla 23: Alianzas.....	63
Tabla 24: Servicios brindados por entidades gubernamentales	64
Tabla 25: Utilización de los servicios de las entidades gubernamentales.....	65
Tabla 26: Servicios de las entidades gubernamentales	66
Tabla 27: Edad de la infraestructura	67
Tabla 28: Reformas en la estructura física	68
Tabla 29: Modernización de la infraestructura	68
Tabla 30: Nivel de rotación de personal.....	69
Tabla 31: Nivel de educación.....	70
Tabla 32: Capacitaciones del personal	71
Tabla 33: Temas en que son capacitados	72
Tabla 34: ¿Cuál?.....	73
Tabla 35: Modelos de contratación	74
Tabla 36: Edad de la maquinaria.....	75
Tabla 37: Inversión en tecnología	76
Tabla 38: Frecuencia de inversiones en tecnología.....	76
Tabla 39: Comercio exterior	77
Tabla 40: Persona capacitada en comercio exterior	78
Tabla 41: ¿Cómo lo maneja?.....	78
Tabla 42: Oportunidades para importar y exportar	79

Tabla 43: Trámites necesarios para transacciones internacionales	80
Tabla 44: ¿Por qué fáciles?	80
Tabla 45: ¿Por qué difíciles?	81
Tabla 46: Tiempos de entrega	82
Tabla 47: Porcentaje de cumplimiento en tiempos de entrega	83
Tabla 48: Motivos de los retrasos	84
Tabla 49: Tratados comerciales.....	85
Tabla 50: ¿Por qué si?	85
Tabla 51: ¿Por qué no?.....	86

LISTA DE APÉNDICES

Apéndice 1: Instrumento de recolección de la información	93
--	----

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1: Certificado elaboración de las pruebas piloto	99
Anexo 2: Carta de autorización por parte de la Universidad Católica	101
Anexo 3: Índice de Desempeño logístico en Colombia 2012.	102

RESUMEN

El presente trabajo de investigación se realizó con el objetivo de describir los indicadores de competitividad del Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial en las Pymes confeccionistas de Pereira y Dosquebradas, por medio del estudio de la aplicación que estos hacen de los factores por los cuales se miden dichos indicadores.

La investigación se llevó a cabo en las pequeñas y medianas organizaciones, donde con un instrumento de 36 preguntas se indago el punto actual en el cual se encuentra la organización en temas como lo son, los costos por operaciones logísticas, la infraestructura, la trazabilidad, la idoneidad, el comercio exterior y el nivel de cumplimiento en los tiempos de entrega, siendo estos los indicadores más importantes para el índice de desempeño logístico en Colombia.

Palabras claves: logística, confecciones, competitividad, Pymes.

ABSTRACT

The present research paper was made with the objective of describing the competitiveness indicators of the Logistics Performance Index elaborated by the World Bank in Pereira and Dosquebradas textile manufacturing SME's by studying how they apply the factors which these indicators can be measured with.

The research took place in small and medium enterprises, where a 36 questions poll was applied to inquire the present situation in which each organization stands at topics as logistic operations costs, infrastructure, traceability, suitability, international commerce and performance in delivery time; being those the most important gauges for measuring the logistics performance index in Colombia.

Key words: logistics, textile manufacturing, competitiveness, SMEs

INTRODUCCIÓN

Las organizaciones han visto la necesidad de mejorar cada uno de sus procesos productivos desde el momento en el que se desea proveer de determinados bienes o materiales, hasta llegar a transformarlos en productos terminados para así ser distribuidos de manera eficiente al cliente o consumidor final. Es así como la logística ha empezado a ser parte fundamental en el funcionamiento de la organización, ya que el cliente puede proveer el producto demandado en el momento indicado, en óptimas condiciones y en el lugar pactado.

La logística es un término que ha venido tomando gran relevancia con el pasar del tiempo, los empresarios han empezado a aplicar técnicas logísticas en sus organizaciones a fin de generar ventajas competitivas que los pueda diferenciar de sus demás competidores. Actualmente en Colombia, se viven diversas problemáticas con la efectiva aplicación de los indicadores del índice de desempeño logístico en las organizaciones ya que muchos empresarios no tienen muy en cuenta en el momento de dirigir sus empresas factores como: los costos por operaciones logísticas, la infraestructura, la trazabilidad, la relación con el sector y competidores, el comercio exterior y las aduanas.

“Colombia deberá contar con un sistema logístico nacional que integre las cadenas de abastecimiento, con una infraestructura de transporte de calidad que promueva la intermodalidad, apoyada en tecnologías de la información y las comunicaciones que faciliten el intercambio comercial, generando valor agregado mediante la adopción continua de mejores prácticas empresariales, de logística y transporte”. (Documento Conpes 3527, 2008, p.39)

Por lo tanto el presente proyecto investigativo caracteriza la competitividad en la aplicación de procesos logísticos según el índice de desempeño logístico en Colombia, en las pequeñas y medianas empresas del sector estratégico de las confecciones en textiles y prendas de vestir, indagando a diferentes empresas para así observar y describir la situación actual y la importancia que los líderes empresariales le dan a temas que hoy por hoy requieren de mayor atención y aplicación.

1. ANTECEDENTES

1.1. Sector De Las Confecciones En Textiles Y Prendas De Vestir En Colombia

El sector de las confecciones en Colombia ha tenido desde sus inicios una gran importancia para el progreso de la economía y el aparato productivo del país, es considerado en muchos departamentos y regiones como sectores estratégicos, visualizando desarrollo para las sociedades, mejorando la calidad de vida de sus habitantes, fortaleciendo y aumentando el PIB nacional y generando apoyo a la disminución en la tasa de desempleo del país.

La historia de las confecciones en Colombia ha demostrado que el sector ha estado entre los principales generadores de progreso económico y social en las regiones que se ejerce, “La industria textil y de confección es uno de los sectores industriales con mayor tradición y dinamismo en la historia económica colombiana. Desde el comienzo de este siglo, empresas textiles aportaron al país fuentes de generación de empleo y creación y utilización de nuevas tecnologías” (Imebu. 2012, p.4).

El origen de las confecciones en Colombia fue en la ciudad de Medellín, cuando se empezaron crear empresas e industrias a fin de satisfacer las exigencias y deseos que requerían las personas para cumplir las necesidades básicas del vestir. Medellín y el centro del país, estaban pasando por sus mejores periodos económicos gracias a la rentabilidad que se obtenía de productos altamente demandados como lo era el café, dando inicio a la creación de industrias textiles.

“...entre 1900 y 1921 nacen las primeras fábricas textiles en Colombia. Lo cual fue vital para determinar el destino de la industria textil en el país. Muchas de ellas nacen en la ciudad de Medellín y sus alrededores, ya que esta ciudad era el centro de la economía del café, lo cual proporcionó el capital que se necesitaba inicialmente para la creación de empresas. Es así como inicia el reconocimiento en Medellín como el centro nacional especializado en la producción de textiles y confecciones en el país” (Análisis sectorial, s.f.).

En el centro del país y especialmente en Risaralda las empresas confeccionistas empezaron a abrir sus puertas y a brindarle a la economía de la nación y al departamento de Risaralda el desarrollo con base en la generación de empleo y mejoramiento en la calidad de vida de los pobladores, muchas de las organizaciones fueron creadas a partir del año de 1980, cuando

empresarios Pereiranos y Antioqueños decidieron crear una pequeña o mediana empresa familiar, que cumpliera con las expectativas del mercado confeccionista.

“Para 1980, la industria de la confección ocupaba un lugar destacado en el contexto de la industria manufacturera en Colombia y en el departamento de Risaralda, por su generación de empleo y su orientación hacia el mercado interno, además con fuertes interrelaciones con otras actividades que tenían estas mismas características. No se ha destacado por ser un sector generador de divisas, está constituido por pequeñas y medianas empresas que estaban en relación de subordinación de las actividades anteriores de carácter monopólico: textiles, productoras de hilos, botones, adornos y fibras sintéticas” (Ruiz y Galviz. 2010, p.122).

A partir de esta fecha las exigencias y demandas que estaban requiriendo los principales mercados nacionales e internacionales, hicieron que el sector se consolidara y se potencializara viviendo sus mejores momentos a mediados de los años 90, gracias a la contribución que las empresas confeccionistas brindaban al país por medio de sus altos niveles de exportación de productos manufactureros.

“El sector confecciones ocupa el segundo lugar en importancia relativa, aportando en promedio el 3.4% del producto industrial y el 3.6% del valor agregado en el período 1994-1996. Este sector ha sido importante por su tradicional aporte al empleo industrial, superior al 10%, y por su contribución a las exportaciones manufactureras”. (Biblioteca Luis Ángel Arango, s.f.).

La gran mayoría de empresas fabricantes de textiles y prendas de vestir en Risaralda se encuentran ubicadas en la ciudad de Pereira y el municipio de Dosquebradas, pero en este último es donde se concentran la gran mayoría de micro, pequeñas, medianas y grandes empresas. Su generación refleja la importancia del comercio confeccionista hacia los años 90, donde cerca del 43% de las empresas que actualmente operan en el municipio abrieron sus puertas al mercado colombiano. “Dosquebradas el 43% de las empresas de la confección fueron fundadas en la década de 1991 al 2000, y el 36% en la década de 1981 al 90, el 14% en la década de 1971 a 1980 y antes de la década de 1970 el 4%”. (Ruiz y Galviz. 2010, p.125).

Tabla 1: Condiciones de tamaño y localización Pereira-Dosquebradas

TAMAÑO	PEREIRA		DOSQUEBRADAS	
	NÚMERO	%	NÚMERO	%
Micro	23	45	204	93
Pequeña	23	45	11	5
Mediana	2	4	2	1
Grande	3	6	3	1
Total	51	100	220	100

Fuente: el sector de la confección en el departamento de Risaralda. 2002.

Tabla 2: Año de inicio de operación Pereira-Dosquebradas

EMPRESAS PEREIRA - DOSQUEBRADAS		
AÑO DE FUNDACIÓN	NÚMERO DE EMPRESAS	%
Antes de 1970	1	4
Entre 1971-1980	4	14
Entre 1981-1990	10	36
Entre 1991-2000	12	43
No Informo	1	4
TOTAL	28	100

Fuente: el sector de la confección en el departamento de Risaralda. 2002.

La industria confeccionista en Colombia ha sido de gran importancia para el desarrollo de las regiones tanto económica como socialmente, y es por esto que diversas universidades y grupos de investigación han intentado indagar más sobre los factores productivos y competitivos de estudio que requieren las pequeñas, medianas y grandes empresas confeccionistas para su operación en el mercado de Risaralda.

Buriticá y Orozco, realizaron un estudio de pequeñas y medianas empresas de confecciones en el eje cafetero, diagnosticando 40 empresas confeccionistas denominados como “Diagnóstico para los diferentes procesos productivos de 40 PYMES de confección del eje cafetero” haciendo énfasis principalmente en los sistemas y cadenas de producción.

A su vez Ballesteros Diana Paola y Ballesteros Pedro Pablo, realizaron un proyecto investigativo que se basaba en el análisis de la productividad en el sector de las confecciones en Risaralda, buscando “analizar el comportamiento de los índices de productividad de las empresas de confecciones Risaraldenses durante el periodo comprendido entre el año 1999 y el 2004, determinando hasta qué punto son responsables de su alta o baja rentabilidad”. (Ballesteros y Ballesteros. 2006, p.369).

Por último Baena, Montoya y Sánchez estudiantes de la universidad tecnológica de Pereira optaron por indagar sobre la competitividad del sector de confección textil en Risaralda, en el cual se desea informar sobre “el “liderazgo institucional”, uno de los elementos que permite relacionar el impacto que tienen en los resultados de las empresas factores meso económicos del entorno”. (Baena, Montoya y Sánchez. 2005, p.191).

Los anteriores proyectos de investigación se elaboraron a fin de determinar diferentes problemáticas que viven en la actualidad las PYMES de Pereira y Dosquebradas, dando relevancia a uno de los sectores estratégicos como lo es la confección y más cuando el

escenario principal del presente proyecto investigativo son las PYMES pertenecientes al sector de las confecciones de Pereira y Dosquebradas.

1.2. Competitividad

Durante los primeros procesos de comercio entre naciones, el concepto de competitividad no tenía cabida ya que cada país e incluso cada región optaba por explotar sus ventajas comparativas, todos tenían así un producto o gama de productos que los caracterizaban y al no existir tantos agentes en el mercado, este podría ser distribuido sin mayores problemas entre los productores y comerciantes. Sin embargo cuando se empieza a evidenciar la llegada de la globalización, y con esta la internacionalización de la oferta y la demanda, hubo un cambio extremo en este aspecto, ya que “el nuevo orden mundial daría origen a la teoría de las ventajas competitivas de las naciones (Porter, 1991) de enfoque macroeconómico y los debates desde una perspectiva microeconómica planteada por Krugman (1991)” (Mosquera Rodas, Hernandez y Narvaez Hincapie, 2012, p. 66).

Es así como a consecuencia de un nuevo orden mundial, el concepto de competitividad se amplía cada vez más hacia aspectos no estrictamente económicos, sino que adopta también otros factores del desarrollo de países y regiones como la eficacia social, “los aumentos de competitividad se logran mediante mejoras en el nivel de educación, mayor eficiencia en el mercado de bienes y en el mercado laboral, desarrollo del mercado financiero, capacidad para absorber tecnología y creación de un mercado amplio, ya sea local o internacional” (Consejo Privado De Competitividad Colombia, 2012, p. 9). De esta forma al estar en un mercado en el cual las empresas del mundo compiten sin importar su ubicación, se incorporan más dimensiones al concepto de competitividad en las que las organizaciones se deben destacar para lograr ventajas frente a sus similares. Se convierte entonces la competitividad en un factor que no simplemente se debe esperar que resulte de tener buenas prácticas en la organización, sino que se debe buscar de forma incesante por medio de esfuerzos conjugados de todos los integrantes.

“Todas las regiones del mundo han sentido el impacto que ha producido el fenómeno de la globalización en las economías de los países. Este hecho ha forzado a las organizaciones a adoptar mecanismos para poder responder a la competencia mundial y adaptarse a nuevas maneras de hacer las cosas. Este proceso ha introducido cambios radicales en las estructuras de las empresas y de los grupos asociativos en las habilidades requeridas para realizar el trabajo, en la tecnología requerida y en el desarrollo social de las comunidades” (Mosquera Rodas, Hernandez y Narvaez Hincapie, 2012, p. 10)

En este orden de ideas, es pertinente entonces expresar que las empresas que compiten en un mercado no son las únicas organizaciones que buscan alcanzar la competitividad, también es aplicable el término a sectores, regiones y países, entre otras. Es justamente la competitividad de las diferentes organizaciones, los factores que se deben unir con la intención de hacer más competitiva la organización que las contiene, es decir que la competitividad de los países se ve marcada por las empresas que conviven en estos.

En este ámbito se puede afirmar que:

“Colombia ya ha asimilado el hecho de que la internacionalización es una oportunidad, ya que es en ese mundo globalizado donde se tiene acceso a conocimientos tecnológicos, recursos financieros y de capital, servicios e incluso apoyo político y social. Pero, también, esta inserción exige compromisos en los ámbitos económico, político, ambiental y social” (ANDI, 2011, p. 1).

Es allí donde residen las razones del gran esfuerzo que desde algunos años atrás ha venido realizando el gobierno en conjunto con el sector privado y la academia, con el fin de potencializar la competitividad de las diferentes organizaciones del país que a largo plazo dará como resultado una mayor ventaja de Colombia frente a sus similares.

Esta preocupación se evidencia en agrupaciones especialmente conformadas con el fin de estudiar y entender los aspectos claves de la competitividad y en los documentos que en ellas son producidos como:

“la Agenda Interna, la Visión Colombia 2019, el Conpes 3678, los Informes de Competitividad del Consejo Privado de Competitividad, los capítulos pertinentes en el actual Plan de Desarrollo “Prosperidad para todos”, la agenda empresarial 2010-2014 del Consejo Gremial Nacional y los documentos y artículos que la ANDI ha publicado sobre este tema. El Sistema Nacional de Competitividad, el Consejo Privado de Competitividad y las Corporaciones Regionales de Competitividad, han sido autores claves” (ANDI, 2011, p. 2)

Algunos de los actores más importantes en el desarrollo de estos estudios que tienen su mira en la consecución de mayores niveles de competitividad son las Comisiones Regionales de Competitividad (CRC), las cuales “son organismos relativamente recientes, constituidos desde finales de 2006 a través de acuerdos de voluntades con el objetivo de integrar el Sistema Nacional de Competitividad e Innovación y fomentar el avance de productividad y la competitividad a nivel local” (Confecamaras, 2012, p. 1), y justamente estas comisiones han trabajado desde su creación para buscar los aspectos más relevantes que puedan influir en la competitividad de cada región y en las formas de potencializarlos para lograr una mejora significativa, es de destacar que este ha sido un trabajo en el cual los diferentes sectores de la

economía se han comprometido, lo que ha llevado a una visión integral del estado actual de la región y la visión futura a la que se espera llegar.

“Las CRC están integradas por las Gobernaciones, Alcaldías, Cámaras de Comercio, Comités de Universidades, Emprendimiento, Mipymes, Fondos de Biocomercio, etc. Están coordinadas a nivel nacional por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en representación del sector público, con el apoyo de Confecámaras, en representación del sector privado” (Confecamaras, 2012, p. 9).

En cuanto a las estrategias en este tema en el departamento de Risaralda, han sido lideradas por la Comisión Regional de Competitividad de Risaralda (CRCR), la cual fue creada mediante el Decreto 0725 de 2007:

“como una forma de organización institucional que fortalecerá los diferentes espacios de concertación entre los actores públicos y privados y las organizaciones cívicas y sociales de la región, a fin de articular las prioridades regionales en materia de productividad y competitividad, para promover el desarrollo económico y mejorar el nivel de vida de la población” (Gobernación De Risaralda, 2007)

Desde el 2007 esta Comisión ha realizado estudios y recolectado información que lleve al entendimiento de las dinámicas económicas regionales y del contexto nacional con el fin de plantear objetivos concretos y los compromisos a realizar para alcance de los mismos. Sin embargo, si se considera que una economía debe ser competitiva a nivel global, es necesario tomar una medida de referencia que indique la posición del objeto que se está estudiando en el mundo. “A nivel internacional, el referente fundamental es el Índice Global de Competitividad, desarrollado y publicado anualmente por el Foro Económico Mundial. En la más reciente medición realizada por el Foro Económico Mundial (The Global Competitiveness Report 2011 - 2012), el país ocupa el puesto 68 entre 142 países” (Comisión Regional De Competitividad De Risaralda, 2011, p. 20).

1.3 Foro económico mundial

El Foro Económico Mundial es “una organización internacional independiente comprometida a mejorar el estado del mundo atrayendo a empresarios, políticos, académicos y otros líderes de la sociedad a dar forma a las agendas globales, regionales e industriales” (Traducido de World Economic Forum), fue fundada en 1971 y desde entonces adelanta iniciativas concretas con el fin de mejorar el mundo en su aspecto económico. Una de estas iniciativas es

el Índice Global de Competitividad, que se publica como parte del Reporte Global de Competitividad desde el año de 1979 y es un punto de referencia importante en este tema para las economías de todo el mundo.

Las acciones que a lo largo de los últimos años se han ejecutado, en parte por la Comisión Regional de Competitividad de Risaralda, hacen que la región este ubicada actualmente en un buen lugar a nivel nacional con aun mejores proyecciones a futuro y se considere que “hoy es una región metropolitana que en el corto plazo puede cobijar 19 municipios. Mañana será el ente multipolar que, en este sentido, sigue las reglas de juego mundiales y potencializa su competitividad” (Mojica, 2011, p. 29)

Sin embargo, los esfuerzos no se deben contraer ya que “en un informe de la Cámara de Comercio de Pereira, analizando el ranking de competitividad en Colombia, se concluye que esto significa claramente que los departamentos que están por encima de Risaralda están ampliando las brechas, en el gráfico de escalafón global se aprecia como la diferencia entre Risaralda y Bogotá se amplía, en el 2000 era de 53.9 puntos, ya para el 2004 es de 56 puntos. En consecuencia, Risaralda avanza pero los demás lo hacen más rápido” (Mojica, 2011, p. 12).

2. AREA PROBLEMICA

2.1. Descripción Del Problema

Las organizaciones que rigen actualmente en la sociedad, tienen la obligación de mejorar sus procesos administrativos para satisfacer de forma adecuada las exigencias del cliente, ya que en los últimos años el entorno administrativo se ha convertido en un campo de batalla donde la empresa que no esté suficientemente capacitada tiende a ser poco competitiva, y por ende, a desaparecer del mercado, así entonces se expresa que: “En la actualidad el gran desarrollo de los mercados locales y globales, el aumento de la complejidad y agresividad de los mismos ha conducido a las empresas a una vertiginosa carrera por alcanzar altos estándares de calidad, cumplimiento, reducción de costos, servicio, etc.” (Franco. 2008. p. 67)

Las MIPYMES en Colombia y en la gran mayoría de países, han tenido gran importancia en cuanto a desarrollo económico y social concierne, debido a que estas tienden a generar más empleo, contribuyen al desarrollo de las regiones, aumentan el PIB nacional y tienen la capacidad de mejorar la calidad de vida de la población del país. De acuerdo con los datos suministrados por el DANE se estima para el año 2010 un censo económico de empresas en Colombia este “...Compuesto en su mayoría por pequeñas empresas (cerca del 99 por ciento son Pymes)” (Dane. 2010), lo que evidencia la importancia de este tipo de empresas para la economía del país. Pero además de esto, y siendo estas tan relevantes para la sociedad, es importante tener en cuenta que las pequeñas y medianas empresas, no cuentan con los conocimientos, aplicaciones, tecnologías e infraestructura necesaria para poder competir con las demás compañías, que por lo general, gerencian sus empresas por medio de metodologías empíricas, basadas en la experiencia y conocimientos de su líder administrativo.

“A pesar de que las PYMES gozan de un gran éxito, es importante para su supervivencia en los mercados y para lograr competitividad, que pongan los medios necesarios para enfrentarse a problemas como la globalización creciente de los mercados y los cambios tecnológicos que se están produciendo. En el caso de las pequeñas y medianas empresas es muy frecuente que las organizaciones se tengan que enfrentar a algunos hábitos tradicionales, así que habrá que comenzar por cambiar la mentalidad empresarial de sus equipos”. (Ministerio de Turismo, Industria y Comercio. 2007. p. 7).

Es por esto que en el entorno empresarial de las micro, pequeñas y medianas empresas, ha surgido la necesidad de implementar nuevas estrategias que generen ventaja competitiva con respecto a las demás organizaciones, donde el cliente sea el principal beneficiado y

obtenga un excelente servicio por los medios utilizados de la compañía, ya que: “Los líderes económicos del futuro serán países y empresas que atraigan gente creativa y como resultado brinden productos y servicios en constante mejora” (Macías. 2008, p. 101).

Cuando se resalta el término de ventaja competitiva, es importante analizar los criterios establecidos por el concepto de competitividad, entendido este como “La capacidad de una industria (o empresa) de producir bienes con patrones de calidad específicos, requeridos por mercados determinados, utilizando recursos en niveles iguales o inferiores a los que prevalecen en industrias semejantes en el resto del mundo, durante un cierto período de tiempo” (Rojas y Sepúlveda. 1999, p. 17), en otras palabras, las industrias tienen el objetivo de producir determinados bienes y/o servicios con patrones que los diferencie de las demás organizaciones, como lo es la calidad, las demandas exigidas por los mercados, las exigencias en la entrega de los productos y el mejoramiento continuo a los requerimientos del cliente, entre otros.

Por su parte, el consejo privado de competitividad en Colombia identificó que el país no cuenta con los estándares requeridos para ser competitivos mundialmente en los aspectos de infraestructura, transporte y logística. “Una de las principales restricciones al crecimiento económico de Colombia es el rezago en infraestructura vial, no solo por los atrasos, sino también por la ineficiencia en los procesos aduaneros y la falta de una industria competitiva de servicios de logística” (Montoya. 2010, p. 113).

Es aquí entonces, donde las PYMES deben generar un valor agregado que las diferencie de las demás empresas, realizando en este caso una excelente implementación del factor logístico para que los productos o mercancías, sean recibidas por el cliente de forma adecuada y pactada y que al interior de la compañía su almacenamiento sea el indicado, con el fin de realizar una buena práctica administrativa, y en el mejor de los casos, ser competitivos por medio de la logística.

“Se puede decir que la logística ejerce las funciones de servicio que necesita el marketing y la gestión de la empresa para cumplir con los requerimientos del cliente, agregando un alto valor añadido al producto, ya que el cliente lo tiene cuando lo necesita y en unas condiciones determinadas” (Ministerio de Turismo, Industria y Comercio. 2007, p. 47).

Lastimosamente para Colombia, la logística sigue siendo un gran reto para aquellas personas que deseen realizar las actividades y funciones de convertir la materia prima en productos terminados, “entregados y consumidos por el cliente final de forma eficaz y a costos efectivos” (Macías. s.f). Lo anterior, debido a que el país cuenta con unos sobrecostos en materia de transporte, almacenamiento y distribución más altos que en Europa y Estados Unidos, Macías explica que:

“En el país los costos de logística (sin considerar el costo de los inventarios) se estiman en 13% del valor de las ventas, 25% más que el gasto equivalente en los Estados Unidos y 70% superior al del Reino Unido. Estos altos costos se explican parcialmente porque los empresarios no ponen suficiente atención en ellos” (Macías. s.f.).

Hace algunos años la logística era entonces una práctica muy inusual manejada por personas poco expertas en el tema, debido a que estas hacían que todos los productos y bienes fabricados por la empresa fueran empujados así no mas para un cliente o consumidor final, sin tener en cuenta los requerimientos que se deben tener para cumplir de forma correcta con el cuidado y cumplimiento en el momento de entregar las mercancías o productos terminados, “...Antes se entendía la logística como una labor que ayudaba a colocar cosas, a empujar productos” (Castelazo. 2010).

Siendo la logística un elemento tan importante para el funcionamiento interno de la organización y cumplimiento eficiente de los objetivos, en ocasiones, los expertos no encuentran una explicación viable para que las organizaciones no apliquen dicha metodología en su proceso productivo, siendo una problemática que afecta todo el sistema operacional que integra la empresa, por falta de conocimientos, o sencillamente porque los encargados de tomar las decisiones les resulta complicado aplicar y conocer las diferentes metodologías logísticas que se practican en la actualidad. “Uno de los elementos que con más asiduidad se descuida en una compañía, es la logística, sin razones o porque parece complicado analizarlo o porque no era necesario fijarse en esos rubros...” (Ferrera. 2010, p. 29)

Se puede decir entonces, que las organizaciones son competitivas por medio de los elementos logísticos en el momento que estas puedan satisfacer a sus clientes de la manera adecuada y pactada, pero representando a su vez, una disminución en los costos de operación por parte de la compañía.

“Por estas razones, la logística ha empezado a ser parte indispensable de las organizaciones. Los gerentes han visto la necesidad no sólo de su implementación, sino aún más importante, de su planeación, pues siendo ésta una variable tan importante para lograr el éxito de una empresa, no puede ser tomada y ejecutada a la ligera, debe ser estudiada y desarrollada después de un previo análisis de cada uno de los factores que la pueden afectar” (Franco, 2008, p. 68).

Por último, se expresa que la logística competitiva puede satisfacer a los clientes, de tal forma que se pueda brindar un mejor servicio y calidad en sus productos, pero que a su vez,

estas prácticas disminuyan los costes de operación con la gran intención de diferenciarse positivamente de las competencias. Así lo pronuncia Diana y Pedro Ballesteros: “La Logística Competitiva ayuda en la consecución de altos niveles de servicio con costos relativamente bajos” (Ballesteros. 2004, p. 201).

En consecuencia de lo anterior, el grupo de investigación desea caracterizar la competitividad de los procesos logísticos en las pymes de Pereira y Dosquebradas, basados en el sector de las confecciones en textiles y prendas de vestir, por medio de un exhaustivo diagnóstico organizacional, con el fin de determinar las fortalezas y debilidades obtenidas al interior de la organización.

2.2. Formulación Del Problema

¿Cómo se pueden describir cualitativamente los indicadores de competitividad del Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial en las Pymes de Pereira y Dosquebradas pertenecientes al sector de las confecciones en textiles y prendas de vestir?

2.3 Delimitación de la investigación

2.3.1 De espacio: La presente investigación tendrá lugar en las pequeñas y medianas empresas pertenecientes al sector de las confecciones en textiles y prendas de vestir de Pereira y Dosquebradas.

2.3.2. De tiempo: Para dar una eficiente respuesta al presente proyecto investigativo, se trabajó continuamente un total de 18 meses, empezando en el mes de julio de 2011, hasta el mes de noviembre del 2012.

2.3.3 De población: Se pretende llegar a todas las pequeñas y medianas empresas registradas ante las Cámaras de Comercio pertenecientes al sector de las confecciones en textiles y prendas de vestir.

2.4. Presupuesto de investigación

Tabla 3: Presupuesto de investigación

PRESUPUESTO DE LA INVESTIGACIÓN	
TRANSPORTE	\$ 400.000,00
ALIMENTACIÓN	\$ 300.000,00
RESMA HOJAS	\$ 25.000,00
IMPRESIÓN	\$ 40.000,00
FOTOCOPIAS	\$ 35.000,00
BASES DE DATOS	\$ 21.000,00
<i>TOTAL</i>	\$ 821.000,00

Fuente: elaboración propia

3. OBJETIVOS

3.1. Objetivo General

Describir cualitativamente los indicadores de competitividad del Índice de Desempeño Logístico del Banco mundial en las Pymes de Pereira y Dosquebradas pertenecientes al sector de las confecciones en textiles y prendas de vestir.

3.2. Objetivos Específicos

- Sustentar los criterios requeridos para describir los indicadores del Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial en los procesos logísticos de las PYMES de Pereira y Dosquebradas en el sector de las confecciones en textiles y prendas de vestir.
- Diagnosticar el comportamiento de las PYMES de Pereira y Dosquebradas en el sector de las confecciones en textiles y prendas de vestir, frente a los indicadores del índice de desempeño logístico del Banco Mundial.

4. JUSTIFICACION

Las organizaciones empresariales son entes dinámicos que buscan mantener y ampliar su participación en el mercado y ahora más que en cualquier otro momento de la historia, deben buscar ser competitivas para lograr esta meta ya que debido a los procesos de globalización y el desarrollo de las comunicaciones se ha transformado el mercado en un espacio en constante cambio con exigencias cada vez más altas. Es allí donde reside la importancia de estudiar a fondo el concepto de competitividad y los factores que la pueden determinar y por ende marcar el éxito de una organización.

La globalización y la interconexión de los diferentes países y mercados, ha traído consigo grandes retos logísticos para todas las organizaciones que rigen actualmente en la sociedad, obligando a que los administradores adopten nuevas estrategias o métodos que les permitan desarrollar mejores procesos tanto internos como externos, para poder subsistir en un mercado que cada vez suele ser más competitivo. Por estos motivos, el concepto de competitividad ha tenido una creciente importancia en la economía del mundo y por esta razón ha sido estudiado desde varios enfoques y se perciben numerosos esfuerzos por entenderlo y aplicarlo a todos los aspectos del ámbito empresarial.

Al estar en un mercado en el cual las empresas del mundo compiten sin importar su ubicación, se incorporan más dimensiones al concepto de competitividad en las que las organizaciones se deben destacar para lograr ventajas en comparación a sus similares. Se convierte entonces la competitividad en un factor que no simplemente se debe esperar que resulte de tener buenas prácticas en la empresa, sino que se debe buscar de forma incesante por medio de esfuerzos conjugados de todos los departamentos y en los que deben estar comprometidos cada uno de los colaboradores de una organización.

Así pues se evidencia la evolución de esta búsqueda de las empresas por ser competitivas en un mercado global y esto ha llevado a que actualmente se ubique este término como factor preponderante al momento de tomar decisiones ya que desde todos los puntos de vista es necesario fijar el rumbo hacia la meta final de alcanzarla y sostenerla. Justamente en consideración de la toma de decisiones, “si se quiere mejorar la competitividad de las empresas es preciso conocer primero que factores la determinan y cuál es su importancia relativa. En el plano teórico se describen los determinantes fundamentales de la competitividad empresarial, presentando los diferentes enfoques adoptados desde la economía para explicar sus causas y sus posibles vías de mejora. Estos enfoques –macroeconómico, sectorial, institucional y empresarial- no son incompatibles entre sí” (Fernández, 1998, p.10).

Por otra parte, las PYMES tienen una gran importancia para la economía del país, ya que el 99% de las organizaciones en Colombia, son micro, pequeñas y medianas empresas (Dane, 2010). Es por esto que el proyecto investigativo se realizara en las pequeñas y medianas empresas (PYMES) de Pereira y Dosquebradas, con vocación al sector de los textiles y confecciones, a fin de describir los factores que determinan el nivel de competitividad logística.

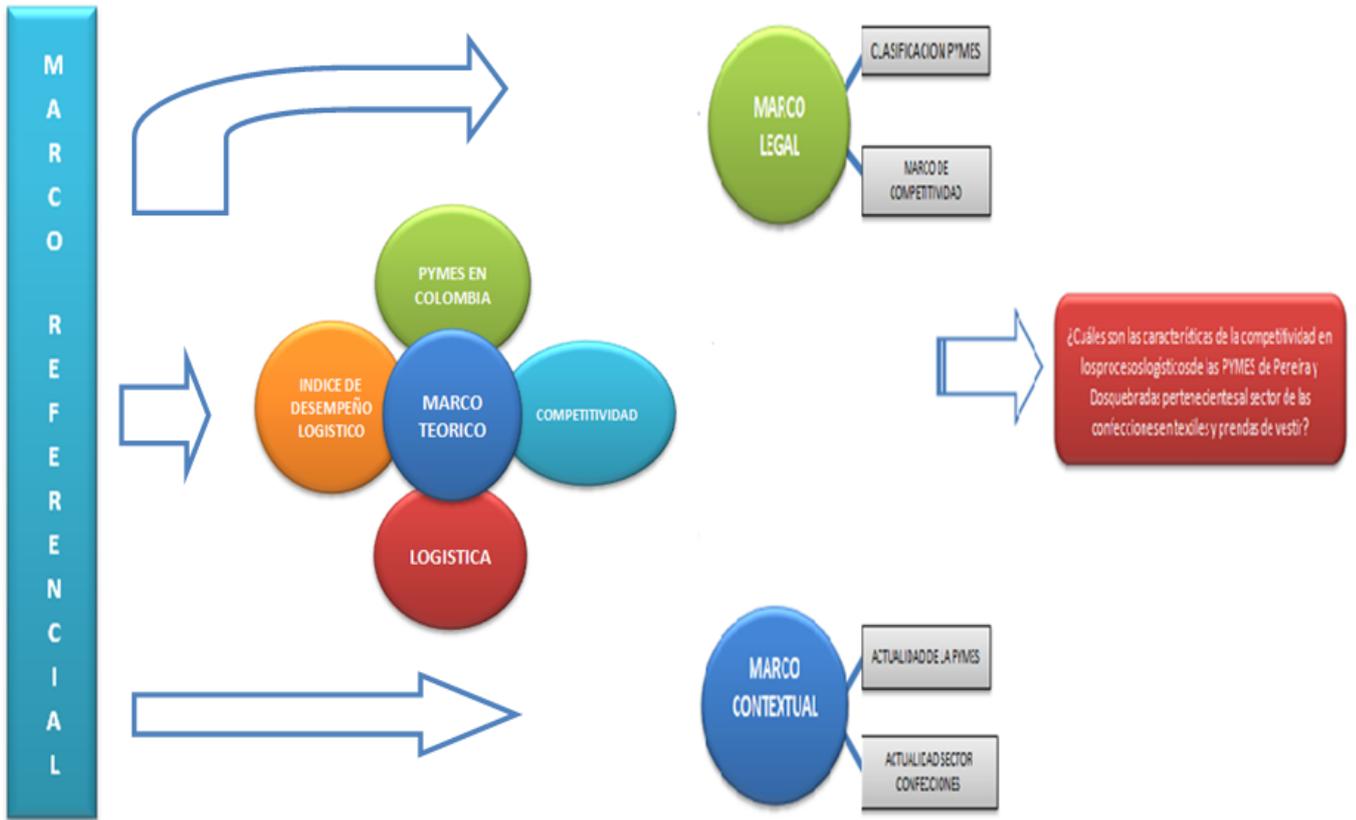
Para alcanzar este fin, la investigación se basa en los indicadores del Índice de Competitividad Logística del Banco Mundial, ya que este es el principal referente para la medición en cuanto al desempeño de los procesos logísticos en la actualidad y reúne los aspectos más relevantes en este tema, y a partir de estos se busca una comprensión y posterior descripción de cómo se podrían utilizar para determinar la competitividad logística de las organizaciones estudiadas.

Habiendo mencionado estos aspectos, queda decir que como administradores de empresas, los autores de la presente investigación han adquirido un compromiso con la región de generar impactos positivos como el que se espera alcanzar mediante este y otros trabajos investigativos que ayuden a complementar los estudios teóricos con los prácticos, y así, desarrollar mejores estrategias a partir de los conocimientos adquiridos con el fin de tomar las mejores decisiones y actuar guiados por el bienestar colectivo de los agentes que se pudieran beneficiar de estas.

5. HILO CONDUCTOR MARCO REFERENCIAL

5.1. Marco Teórico

Ilustración 1: Hilo conductor Marco referencial



Fuente: elaboración propia

5.1.1. Importancia De Las Pymes En Colombia

En la actualidad, todas las organizaciones empresariales se han visto envueltas en diversas problemáticas generadas por una sociedad que cada vez tiende a ser más exigente en el momento de adquirir un producto o servicio determinado, además de esto la constante globalización e interconexión de mercados hace que las empresas se capaciten, innoven y generen ventajas competitivas que las puedan diferenciar de las demás organizaciones. “No hay empresa, grande o pequeña, que esté virtualmente protegida hoy en día del impacto de la globalización. Las amenazas competitivas son cada vez más globales”. (Chamorro Y Tato. 2004, p. 168).

Los mercados que rigen en las sociedades han manifestado la necesidad de implementar nuevas técnicas y conocimientos administrativos en los sistemas productivos que desempeñan tanto al interior, como al exterior de la organización, y es aquí donde todas las empresas (micro, pequeñas, medianas y grandes) han optado por generar cambios en sus sistemas productivos con el fin de generar un alto valor agregado que las pueda diferenciar de sus demás competidores.

Es así entonces como las empresas cada vez van tomando más posición e importancia en la evolución de las sociedades, ya que estas por medio de sus sistemas productivos y administrativos, laboran continuamente con el único fin de satisfacer las necesidades del mercado. Es importante definir primero el término de empresa, entendido este “como una entidad autónoma de producción de bienes o servicios, en la que se integran de forma coordinada diversos medios productivos (trabajo humano y elementos materiales e inmateriales), bajo la dirección del empresario”. (Marín. p. 1).

Las empresas son catalogadas como micro, pequeñas, medianas y grandes según los parámetros por donde esta se observe. Las pequeñas y medianas empresas (PYMES), representan un alto nivel de importancia para las evoluciones de las economías globales, aportando los conocimientos necesarios para sobrellevar y ejecutar las metas y objetivos establecidos en pro de la satisfacción de los deseos y exigencias del consumidor industrial.

“Las Microempresas y las Pymes son actores estratégicos en el crecimiento de la economía, la transformación del aparato productivo nacional, y el mejoramiento de la posición competitiva del país. Además, estos segmentos empresariales contribuyen a reducir la pobreza y la inequidad, al ser alternativas de generación de empleo, ingresos y activos para un gran número de personas”. (Caracterización e importancia de la pyme latinoamericana. 2007, p. 3-4).

Sin lugar a duda, las PYMES representan un alto valor e importancia en el funcionamiento óptimo de las economías mundiales, ya que todas las organizaciones se rigen de parámetros establecidos por las mismas, con el fin de ser más eficientes en la generación de ideas, nuevos productos, técnicas y formas de realizar determinadas labores. Rodríguez expresa que “la pequeña y mediana empresa ofrecen el campo experimental para generar, con frecuencia, los nuevos productos, ideas, técnicas y formas de hacer las cosas”. (Rodríguez, 2002, p. 18).

“... Son muchas las regiones y naciones que catalogan este segmento de empresas de acuerdo a su tamaño en activos, en la generación de empleo, en sus ingresos y ventas o sencillamente en la capacidad de producir determinados bienes. Según la legislación colombiana el término PYMES se clasifica según el personal contratado, o por medio de sus activos totales”. (Secretaría del Senado, Artículo 75).

En Colombia las PYMES han empezado a generar grandes apoyos para las más grandes economías mundiales, contribuyen al avance de las sociedades por medio de la generación de empleos, aumentan el PIB nacional y optimizan la calidad de vida en la población de los países.

“Estas empresas que representan en la actualidad un aporte significativo para el crecimiento del aparato productivo de la mayoría de las economías del mundo, independiente de su nivel de industrialización, se caracterizan por ser flexibles, con capacidad para efectuar cambios de dirección de un curso determinado de acciones (y alcanzar los objetivos preestablecidos) y de adaptación al entorno en que funcionan; ello no significa minimizar el conjunto de necesidades que deben zanjarse para permanecer en los mercados competitivos, estratégicos y globalizados de hoy”. (Caracterización e importancia de la pyme latinoamericana. 2007, p. 3).

Es así entonces como las pequeñas y medianas empresas en Colombia y en la mayoría de países industrializados deben adaptarse a un contexto totalmente globalizado y competitivo, además de que factores como la infraestructura, la tecnología e información, el capital económicos y los conocimientos administrativos juegan en su contra, dificultando una eficiente toma de decisiones.

Por un lado, el nivel de participación de las PYMES en Pereira según la estructura empresarial es del 4.4%, anexando que las micro empresas aportan el 95.4% de la cantidad de empresas en la región, donde se puede reflejar la inmensa importancia que tienen dichos segmentos del mercado en la evolución socio-económica del territorio.

5.1.2 Competitividad, Ventaja Competitiva Y Ventaja Comparativa

Es importante ser competitivos con las estrictas exigencias y requerimientos que pautan las naciones y consumidores en el momento de fabricar y adquirir determinado bien o servicio, Las empresas cada vez batallan mas contra organizaciones y demás entes productivos, buscando generar una ventaja competitiva que las diferencie de las demás compañías.

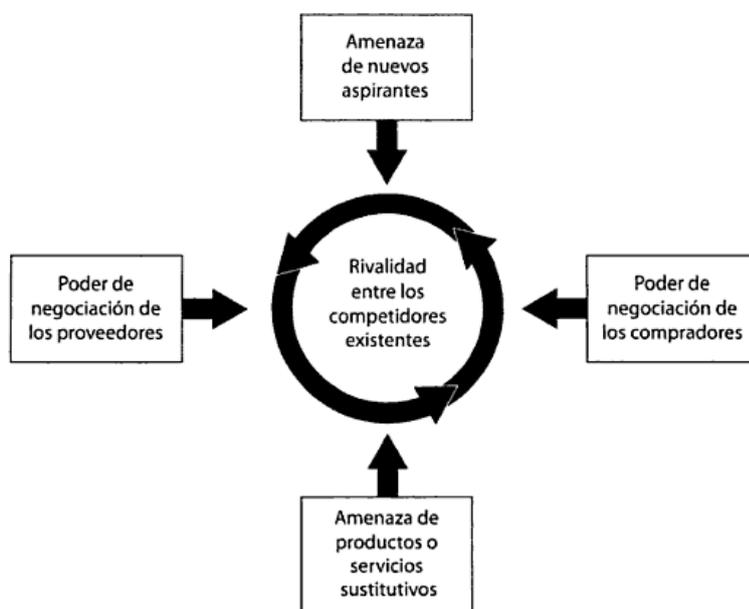
Así pues, las pequeñas y medianas empresas han comenzado por cambiar la mentalidad y planificar las estrategias necesarias para generar un rendimiento óptimo en un mercado mundialmente competitivo, entendido dicho término como “la capacidad de una organización pública o privada, lucrativa o no, de mantener sistémicamente ventajas competitivas que le permitan alcanzar y mejorar una determinada posición en el entorno socioeconómico”. (Porter, 1985)

En el documento Conpes 3527, se define la competitividad como “un complemento a las condiciones de entorno para el crecimiento. En particular, el crecimiento tiene unas condiciones necesarias, que tienen que ver con la seguridad física y jurídica, y con la estabilidad macroeconómica. La importancia de esas condiciones es vital”. (Documento Conpes 3527, 2008, p.5). La mayoría de las organizaciones tienen como objetivo satisfacer las demandas y exigencias del consumidor, para así, asegurar un espacio considerable en un mercado con tendencia a ser cada vez más globalizado.

Por otro lado Mata define la competitividad por medio de su diamante en el cual expresa que la “competencia en un sector no solo está determinada por el grado de rivalidad entre los competidores del sector, también la posible entrada de nuevos competidores, la presencia de productos sustitutos, el poder negociador de los clientes y el poder negociador de los proveedores, contribuyen como fuerzas determinantes a configurar la estructura competitiva del sector”. (Mata, 2008, p.33).

Ilustración 2: Modelo De Las Cinco Fuerzas De Porter

Las Cinco Fuerzas Que Moldean La Competencia Del Sector



Fuente: Michael Porter. Ser Competitivo.1998, p.32

Por consiguiente, la competitividad es la capacidad que tienen las empresas de generar una ventaja competitiva con respecto a las demás organizaciones, buscando siempre tener un óptimo crecimiento y una efectiva estabilidad en un mercado cada vez más exigente, teniendo en cuenta patrones de negocio como lo son los proveedores, clientes, productos sustitutos, y las mismas compañías pertenecientes al sector.

Por otro lado, y cuando se expresa el término de ventaja competitiva, se refiere a las “acciones ofensivas o defensivas para crear una posición defendible en una industria, con la finalidad de hacer frente, con éxito, a las fuerzas competitivas y generar un retorno sobre la inversión”. (Porter, 2004)

La ventaja competitiva en una organización es considerada como todas las actividades realizadas en toda la cadena productiva de la empresa, de tal forma en que estas sean más eficientes que las de sus competidores, generando un alto valor diferencial para la satisfacción del comprador o cliente final. Hurtado y Muñoz (2011) expresan que la ventaja competitiva es la:

“Condición Favorable que obtienen las empresas al realizar actividades de manera más eficiente que sus competidores lo que se refleja en un costo inferior o realizarlas de

una forma peculiar que les permite crear un mayor valor para los compradores y obtener un sobreprecio, este es medido por el precio que los compradores están dispuestos a pagar”. (Hurtado y Muñoz. 2011, p. 39).

Por su parte, la ventaja comparativa cumple un papel fundamental para aquellas organizaciones que desean comercializar sus productos en determinados mercados a un costo inferior, por medio de un eficiente uso a sus recursos tangibles e intangibles. En el banco mundial se establece que:

“la ventaja comparativa es especialmente importante en los mercados mundiales, donde los países se benefician mas al producir y exportar bienes y servicios que pueden producir de manera más eficiente (a costo más bajo, utilizando menos capital físico, humano y natural) que otros bienes y servicios”. (Glosario Banco mundial, 2001).

Es así entonces como el generar una ventaja diferencial con respecto a los demás competidores puede tener diferentes puntos vista, ya sea por medio de la ventaja competitiva, o de la ventaja comparativa, buscando en definitiva crecer y estabilizarse en el mercado, satisfaciendo las exigencias de los consumidores y diferenciándose de las demás empresas pertenecientes en el sector.

En muchas ocasiones, los gerentes y administradores de empresas han desarrollado estrategias y han buscado técnicas que mejoren el funcionamiento de la organización y optimicen la calidad en pro del cumplimiento a los requerimientos del cliente final. Para esto, y para lograr una mejor competitividad en una economía cada vez más globalizada, los empresarios han contemplado el rol en la aplicación de técnicas logísticas en la cadena productiva de sus procesos, para así, ser efectivos en el momento de adquirir las materias primas, hasta hacer llegar el producto al consumidor final.

5.1.3 Logística Y Cadena De Suministro

La logística según Christopher:

“Es un concepto orientado al flujo de materiales e información, con el objetivo de integrar recursos a través de un conducto que se extiende desde los proveedores a los clientes últimos, permitiéndoles disponer de un medio por el que se pueden evaluar tanto el costo como el rendimiento del flujo”. (Franco. 2008, p. 71).

La logística abarca todos los procedimientos, técnicas y procesos aplicados al movimiento de los flujos de información y materiales requeridos para la elaboración de un producto determinado para posteriormente ser distribuido a sus compradores.

Por su parte Casanovas y Cuatrecasas afirman “La logística empresarial comprende la planificación, la organización y el control de todas las actividades relacionadas con la obtención, traslado y almacenamiento de materiales y productos, desde la adquisición hasta el consumo, a través de la organización y como un sistema integrado”. (Casanova y Cuatrecasas. 2000, p. 17).

Así pues, la logística abarca todas las series de actividades relacionadas con toda la cadena productiva de la organización, desde el momento en que esta ha solicitado proveer insumos o materias primas, hasta llevar el producto a las manos del consumidor final, buscando siempre una óptima aceptabilidad por parte del cliente, satisfaciendo en gran medida sus exigencias y requerimientos, para así, añadir un alto valor agregado al producto y generar una ventaja competitiva que lo pueda diferenciar de sus demás competidores.

Ballou expresa que la logística consta de:

“la creación de valor para los proveedores y clientes de la organización y para los accionistas de la misma. Este valor se expresa en tiempo y lugar. Las actividades logísticas deben adicionar valor en la medida en que los consumidores estén de acuerdo en pagar más por un producto o servicio que el costo de llevarlo a sus manos”. (Ballou. 2004, p.3).

Al hablar y tratar el tema de la logística, es importante evidenciar que dicho término abarca consigo muchas actividades funcionales tanto al interior, como al exterior de la organización, todos los procesos de fabricación constan de elementos logísticos que permiten brindar un mejor servicio tanto al producto como al cliente final. Es decir, la gestión que se realiza en la obtención y provisión de materiales o información, en el almacenamiento y control sobre los mismos, en la preparación de pedidos u órdenes del cliente, en el tipo de rutas y transporte y finalmente en la distribución del producto terminado al consumidor final.

Para que todos los procedimientos de la cadena logística tengan un óptimo funcionamiento en el momento de su aplicación, es necesario contar con las técnicas empleadas en la administración de la cadena de suministro, o comúnmente conocida como el Supply Chain Management (SCM), encargada esta de realizar de forma efectiva todos los procedimientos en el flujo de información, materiales y servicios desde la gestión en los proveedores, hasta la distribución del producto hacia el cliente final.

Ballou define que la administración en la cadena de suministro “abarca todas las actividades relacionadas con el flujo y transformación de bienes, desde la etapa de materia prima (extracción) hasta el usuario final, así como los flujos de información relacionados” (Ballou. 2004, p. 5). Generalmente las organizaciones realizan sus procesos productivos por medio de una serie de actividades, actividades que por su orden lógico se basan en la obtención de materiales y materias primas requeridos para fabricar determinado producto, en el almacenamiento de los inventarios pero a su vez en la gestión y control de los mismos, para posteriormente distribuir el producto terminado al cliente final.

Todos los esfuerzos realizados por la organización siempre estarán enlazados con el cumplimiento de las expectativas, deseos y necesidades del consumidor final, con el fin de generar un alto valor agregado, y así poder resaltar una ventaja competitiva con respecto a las demás organizaciones.

“Podemos decir que la SCM es un enfoque de análisis de la cadena de suministros, desde los productores de materias primas hasta el cliente final, que busca optimizar el flujo y utilización de materiales, información y fondos para entregar el mayor valor posible al cliente final”. (Carrión. 2007, p. 341).

Además de esto, las compañías han optado por identificar las fuentes competitivas que tienen todas las áreas funcionales tanto al interior, como al exterior de la organización, analizando todo el entorno empresarial e identificando las ventajas competitivas en las cuales marcan mejor diferencia que las demás empresas del sector. “La Cadena de Valor es una forma de análisis del entorno empresarial mediante la cual se descompone una organización en sus funciones constitutivas, buscando identificar las fuentes de ventajas competitivas en aquellas actividades generadoras de valor”. (El valor de la logística y el marketing, 2004).

Por último la cadena de valor de una organización:

“Está conformada por todas sus funciones generadoras de valor agregado y por los márgenes que aportan. Estas funciones se agrupan en tres partes: las Actividades Primarias, que tienen que ver con la logística de entrada y salida, (fabricación del producto, marketing y los servicios de post-venta); las Actividades de Apoyo a las primarias, como son la gestión de recursos humanos, desarrollo de tecnologías, infraestructura de la empresa y aprovisionamiento; y el Margen, que es la diferencia entre el valor total y los costos totales incurridos por la empresa para desempeñar las actividades generadoras de valor”. (El valor de la logística y el marketing, 2004).

Por su parte, la cadena de valor externa son todos los esfuerzos realizados por la organización, a fin de distribuir, transportar y entregar un producto en óptimas condiciones,

que complemente todas las actividades realizadas en la cadena de valor interna y satisfaga las exigencias y requerimientos del cliente. Las empresas han empezado a implementar estrategias en sus sistemas logísticos externos, ya que la satisfacción de las necesidades de los consumidores finales obliga a los administradores a asegurarse de que todo su proceso productivo cumpla los más altos índices de calidad y servicio, y no deprecie los procedimientos de toda su cadena productiva.

La cadena de valor son entonces aquellas áreas funcionales de la organización, donde por medio de un riguroso análisis se establecen las ventajas competitivas que le pueden llegar a generar cierto valor agregado a la satisfacción del cliente. Dicha cadena de valor está compuesta por tres elementos fundamentales, los cuales son: las actividades primarias, las actividades de apoyo a las primarias y por último, el margen, buscando siempre la excelente implementación del factor logístico en el momento de proveer los insumos, en la fabricación operacional del producto y en la distribución física de la mercancía terminada, hasta que esta llega a las manos del consumidor. (El valor de la logística y el marketing, 2004).

En este orden de ideas, es preciso buscar la competitividad empresarial a través de estrategias que generen valor en áreas fundamentales en la organización como lo son las comprendidas en la administración de la cadena de suministro, que al ser transversal a todo el proceso de los productos o servicios desde la consecución de sus materias primas hasta la distribución hacia el proveedor final generan un impacto directo en la cadena de valor ya que

“La evidencia muestra que el nuevo juego, con nuevas reglas y nuevos participantes en la globalización no se enfrenta con una simple política de apertura y de estabilización de las variables macroeconómicas. Se requiere ir más allá hacia una verdadera estrategia de competitividad que permita alcanzar niveles de crecimiento sustentable, y en una economía abierta tiene como requisito que este crecimiento sea competitivo.” (Macías. 2008, p. 91).

Es así como para alcanzar un crecimiento competitivo que permita a las organizaciones inyectar valor a sus productos o servicios es necesario tener claro los objetivos que se esperan alcanzar y las estrategias que se debe implementar para lograrlos. Con este fin es imperativo hacer un diagnóstico de la situación actual del entorno a través de un instrumento adecuado que permita con precisión juzgar el estado del arte de la logística empresarial a nivel nacional y así establecer los frentes de acción a seguir.

5.1.4 Índice De Desempeño Logístico

El índice de desempeño logístico (LPI, por sus siglas en inglés) desarrollado por el Banco Mundial y cuyos primeros resultados fueron revelados en el 2007, resulta apropiado para estudiar y describir generalidades de la forma en la que funciona la logística en Colombia. Este califica aspectos como el ambiente logístico, el desempeño de procesos e instituciones logísticas y datos acerca del tiempo y costo de dichos procesos. “Los datos proceden de las encuestas del Índice de Desempeño Logístico realizadas por el Banco Mundial, en asociación con instituciones académicas e internacionales, compañías privadas e individuos involucrados en la logística internacional.” (Banco Mundial, 2010).

Este índice, también tomado como referencia por el Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes), comprende una amplia selección de factores importantes para la competitividad de los procesos logísticos de un país, que a su vez se agrupan en seis categorías interdependientes entre sí como lo son: tiempos de entrega, costos logísticos, trazabilidad, idoneidad logística, infraestructura y aduanas.

Al entender cada uno de estos factores y su aplicación al ámbito nacional se puede tener una idea clara de la situación actual de la logística en el país y más específicamente de un sector y un tipo de empresas en particular, ya que son determinantes en la competitividad. Entre ellos está la infraestructura, que se puede entender como “los distintos medios que utiliza la empresa para la distribución física de los productos, y en consecuencia están compuestas principalmente por los puntos de stock, plataformas de distribución y la flota de transporte que configuran el denominado modelo de distribución” (Anaya y Polanco, 2007, p. 109).

Es así como la infraestructura juega un papel fundamental en la competitividad logística ya que está directamente relacionada con la forma en que los productos o servicios son llevados hasta el consumidor final, y aunque no puede ser controlada en su totalidad por las empresas, ya que incluye factores externos, es imperativo medir la forma en la cual las organizaciones hacen frente a las instalaciones que tienen a su disposición ya sea una ventaja o un obstáculo que les impida ser competitivas. “De estas instalaciones, las plataformas logísticas se constituyen en la infraestructura especializada que permite acoger la actividad logística y organizar el transporte en las condiciones óptimas para los operadores, la movilidad y el territorio” (Documento Conpes 3527, 2008, p.16).

“La evolución de la logística está marcada por la necesidad de disponer de plataformas de distribución con el fin de estructurar de forma racional y óptima la cadena de abastecimiento de las empresas. Las plataformas logísticas son genéricamente puntos o áreas de ruptura de las cadenas de abastecimiento en las cuales se realizan

operaciones logísticas o bien funciones básicas técnicas y actividades de valor agregado sobre la mercancía.” (Documento Conpes 3527, 2008, p. 16).

Es entonces fundamental el conocimiento de la infraestructura logística que tienen disponible y la correcta utilización de esta por parte de las empresas para aumentar su nivel de competitividad ya que de esta manera se logran optimizar otros factores igualmente valiosos para la cadena de valor como lo es el tiempo de entrega que se define como el periodo comprendido desde el momento en el cual un consumidor realiza un pedido hasta el momento en el cual le es entregado y en muchas ocasiones es posible reducirlo a través de la mejor utilización de los recursos físicos y de información que se encuentran a disposición de las empresas pero muy comúnmente son ignorados.

En un mundo globalizado en el que compiten tan alto número de empresas es inaceptable el incumplimiento de los plazos de entrega, de hecho justamente, esta situación ha llevado a que cada vez más se recurra a sistemas que permitan alcanzar la trazabilidad de los componentes de productos y servicios desde su primer momento hasta llegar al cliente final, por ende “la necesidad de cumplir plazos planificados con la máxima fiabilidad influirá en la creciente necesidad de informatización, con conexión informativa inmediata con la central, que estará en disposición permanente de informar a sus clientes” (Pau-Cos y De Navascués, 2010, p. 567), así pues para satisfacer a los clientes que cada vez son más exigentes se debe procurar no dejar ningún detalle al azar y la información que se requiere tanto para que las empresas puedan controlar sus tiempos de entrega así como para que los consumidores tomen una decisión de compra, debe estar disponible en todo momento ya que:

”En la actualidad la globalización de los mercados y la facilidad con la que un consumidor puede adquirir información sobre los productos que se encuentran en él, son dos de los puntos más importantes gracias a los cuales este puede realizar una toma de decisiones para la adquisición de un producto en concreto” (De Las Cuevas. 2006, p. 1).

Otro efecto del desconocimiento y no utilización de la infraestructura, sistemas de información y servicios logísticos disponibles es el aumento en los costos logísticos en los cuales debe incurrir una empresa para abastecerse, transportar, almacenar y distribuir sus productos.

“Es así, como de acuerdo a las mediciones e indicadores presentados con anterioridad, se puede definir como problemática central de este documento que el funcionamiento del sistema logístico nacional dificulta la inserción, en términos de eficiencia, eficacia y oportunidad, de productos nacionales en mercados locales e internacionales, afectando la productividad y competitividad del país.” (Documento Conpes 3527, 2008, p.23).

Es entonces como los indicadores del índice de desempeño logístico del Banco Mundial juegan un papel muy importante para el aumento de la competitividad en las organizaciones, los seis indicadores están constituidos y especificados a continuación:

5.1.4.1. Costos Logísticos

Los costos logísticos son de gran importancia para las organizaciones ya que les permite a los empresarios tomar eficientes estrategias que minimicen el impacto del nivel porcentual del costo total. Dichos costos son aquellos que surgen por determinada operación en todo el ciclo de la cadena productiva de una empresa, desde el momento que se proveen insumos y materias primas hasta el instante de distribuir y entregar el producto terminado al cliente o consumidor final.

“Los Costos logísticos agrupan todos los costos adheridos a las funciones de la empresa, que controlan y gestionan los flujos materiales y sus flujos informativos asociados. Se debe expresar, que el desarrollo de los costos es una de las actividades más crítica en el diseño y operación de los sistemas logísticos y es también la que presenta la mayor dificultad” (Dimas, 2001, p.3).

Los costos por operaciones logísticas son generalmente por procesos de transporte y distribución, almacenamiento, compras y administración de inventarios, así lo afirma Ballou expresa que existen tres tipos de costos logísticos los “Costos de distribución, Costo de suministro físico y costos de servicio al cliente”. (Ballou, 2004).

Los costos de distribución son aquellos costes por distribuir productos terminados, inventarios, procesamiento de pedidos o todos aquellos en el cual se tenga que transportan una mercancía de un lugar origen a un lugar destino por medio de equipos transporte propio o subcontratado. Dicho costo:

“Es quizá el costo más significativo dentro de los costos logísticos. Incluye entre otros los siguientes elementos: costos de transportes de productos terminados, inventarios de productos terminados, costo de procesamiento de pedidos y costos de administración y gastos generales asociados a la distribución”. (Mejía, Restrepo y Ballesteros, 2010, p. 3).

Por su parte el costo de suministro físico es el "...costo de almacenamiento, costo de administración y gastos generales asociados a los costos de suministro. Téngase en cuenta que este costo posee categorías similares al de los costos de distribución y en ambos casos es necesario ejercer control". (Mejía, Restrepo y Ballesteros, 2010, p. 3). Es decir que los costos de suministro físico son aquellos costos generados por almacenar y administrar materias primas, insumos, productos en proceso o productos terminados en determinada organización.

Por último los costos de servicio al cliente, están determinados por el nivel porcentual del cumplimiento en la entrega y distribución, así como el del almacenamiento y la administración de los inventarios. "la medición del servicio de distribución en función del porcentaje de entregas desde el almacén en un día, establecer el porcentaje promedio de inventario, número y porcentaje de pedidos atrasados, tiempo total del ciclo de pedidos para el procesamiento normal y para pedidos atrasado, entre otros". (Mejía, Restrepo y Ballesteros, 2010, p. 3).

Son entonces de gran importancia para las organizaciones los costos logísticos ya que estos pueden representar un impacto positivo o negativo en los costos totales según la implementación a los procesos a lo largo de toda la cadena productiva de la compañía, además de que estos deben ser controlados e identificados por parte de los empresarios para optimizar el tiempo, el dinero y los recursos necesarios.

5.1.4.2. Trazabilidad

Es de gran importancia para las organizaciones identificar siempre el tiempo y el proceso que llevan sus productos y materias primas en determinadas operaciones a lo largo de la cadena productiva de la empresa, es decir, es relevante identificar la ubicación exacta y la trayectoria que tendrá determinado bien hasta el momento de ser entregado al cliente final.

La trazabilidad es entendida como "aquellos procedimientos preestablecidos y autosuficientes que permiten conocer el histórico, la ubicación y la trayectoria de un producto o lote de productos a lo largo de la cadena de suministros en un momento dado, a través de herramientas determinadas" (Berga, 2004, p.1).

Dicho proceso debe ir integrado con las operaciones de toda la cadena de suministro, no es suficiente si se realizan las operaciones de diferentes departamentos de forma individualizada, ya que así se generaran inexactitudes en el flujo de la información, materias primas o insumos.

“Un proceso de trazabilidad implica la colaboración entre los distintos agentes de la cadena de suministro. El control de las materias primas y el proceso productivo en cada una de las empresas de forma individual no es suficiente. Es necesaria la transmisión de información a lo largo de todo el circuito de aprovisionamiento. La trazabilidad es el resultado de una acción global concertada”. (UPCT, s.f.)

La trazabilidad es entonces el seguimiento histórico, la ubicación y la trayectoria que obtendrá el producto por todos los procesos internos y externos de la compañía, desde que se inicia con el aprovisionamiento de insumos o materias primas, hasta entregar y distribuir un producto terminado hacia el cliente final, dejando saber su manipulación y composición. (Berga, 2004).

5.1.4.3. Idoneidad Logística

La idoneidad logística representa la calidad de la organización a cuanto al reflejo de confianza y ética ante sus agentes internos y externos por medio de sus productos y servicios, es decir, se refiere a la confianza, por parte de la organización en cuanto a la relación con sus empleados, proveedores y clientes, generando a su vez un alto nivel de certidumbre ante los mismos.

Según Marco Garzón la idoneidad es un:

“...conjunto de valores que debe cultivar y que por su conducta se debe ganar en la institución donde trabaja. Aceptación que debe tener en la comunidad en la cual se desenvuelve y el reconocimiento que debe obtener por sus méritos en el país donde presta sus servicios”. (Garzón, s.f.).

La idoneidad es el reflejo del comportamiento interno y externo hacia determinados agentes que se encuentran en el entorno de la organización, representando la calidad en sus productos, el servicio hacia el cliente y un comportamiento adecuado como consecuencia de los valores, la ética y la moral de la misma, siendo esto un factor determinante exigido por el estado, a fin de optimizar la relación entre las organizaciones y consumidores.

5.1.4.4. Infraestructura

La infraestructura es un factor de gran importancia para el desempeño de las organizaciones en determinado espacio geográfico, ya sea por su edificación, la tecnología, las vías o carreteras o el talento humano como tal, debido a que esta puede optimizar el espacio productivo, la distribución, la adecuación en maquinaria y equipo y la mano de obra especializada en la organización.

Dicho indicador del índice de desempeño logístico, tiene la capacidad de aumentar el nivel competitivo de las empresas, reducir los costos productivos a su vez de que mejora la actividad comercial y el desarrollo de las sociedades. Tomassian expresa que la infraestructura "... no solamente incrementa la competitividad y reduce los costos de producción, expandiendo con ello la actividad comercial, la inversión privada y la acumulación de capital, sino que también facilita el desarrollo social...". (Tomassian, Pérez y Sánchez, 2010, p.12).

Si bien la infraestructura determina la competitividad para una organización, es importante resaltar que son los líderes o empresarios los que deben planificar a dicho indicador para optimizar el funcionamiento de la compañía, ya que una inadecuada toma de decisiones tanto en la contratación de personal, en la elección de el espacio físico como en la inversión en tecnología, puede generar en la empresa un impacto económico negativo generando consecuencias en el largo plazo.

5.1.4.5. Comercio Exterior y Aduanas

La globalización y la intensa interconexión de mercados ha sido uno de los factores para que las organizaciones y los entes gubernamentales empiecen a generar nuevas estrategias con el fin de adaptarse a los nuevos retos administrativos y comerciales que exige dicho fenómeno. Además, de que son muchas las oportunidades para expandir el mercado ya sea por medio de importaciones o exportaciones.

Las organizaciones tienen la oportunidad de importar maquinaria, materias primas o insumos a precios más competitivos o también para exportar bienes y productos terminados en mayor cantidad hacia otros países. Se entiende como comercio exterior "aquella actividad económica basada en los intercambios de bienes, capitales y servicios que lleva a cabo un determinado

país con el resto de los países del mundo regulado por normas internacionales o acuerdos bilaterales”. (Ballesteros, 2005, p. 11).

Aunque es importante para las organizaciones y para un país en general realizar intercambios de bienes o servicios hacia determinados países, el comercio exterior va ligado de los requisitos, tratados y trámites necesarios para sobrellevar una exportación o importación, es decir, cada organización debe sobrellevar los procesos aduaneros cada vez que intercambie bienes y servicios con otros países. Las aduanas son entonces los agentes encargados de sobrellevar los:

“Servicios administrativos responsables de aplicar la legislación aduanera y de recaudar los derechos e impuestos que se aplican a la importación, a la exportación, al movimiento o al almacenaje de mercancías, y encargados asimismo de la aplicación de otras leyes y reglamentos relativos a esas operaciones”. (Secretaría de fomento económico, 2010, p.15).

En Colombia son diversas las entidades gubernamentales que regulan los procedimientos y trámites aduaneros, como lo es el caso de la DIAN, INVIMA y el ICA, teniendo a su cargo la responsabilidad de inspeccionar la mercancía física y la verificación de los documentos correspondientes en cada nodo de transferencia.

“El control aduanero, antinarcóticos, sanitario y fitosanitario es responsabilidad de las agencias estatales: la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), la Policía Antinarcóticos, el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA) y el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA). Estos organismos tienen a su cargo la inspección física, el seguimiento del flujo de las mercancías y la verificación de la documentación requerida en los procesos de comercio exterior en los nodos de transferencia”. (Documento Conpes 3547, 2008, p.32).

Lo anterior conlleva a que Colombia sea uno de los países en Sudamérica con más insuficiencia para manejar los trámites de exportación e importación, habrá de mejorar los procesos actuales por medio de la implementación de tecnologías que hagan más eficiente las operaciones de comercio exterior.

5.1.4.6. Justo a Tiempo

Para las empresas siempre va ser algo primordial el beneficio del cliente o consumidor por el valor agregado que ofrece a sus productos o servicios, y es allí donde el justo a tiempo juega un papel de gran importancia, ya que las organizaciones buscan optimizar los tiempos y recursos, maximizando el mejoramiento del control de la calidad, la reducción de los inventarios y el desperdicio de los mismos. (EAFIT, 2010, p. 1).

El justo a tiempo es un término entendido como “... una filosofía industrial que considera la reducción o eliminación en todo lo que implique desperdicio en las actividades de compras, fabricación, distribución y apoyo a la fabricación (actividades de oficina) en un negocio”. (Padilla, 2006, p.9). Lo que conlleva a la organización a aumentar su nivel competitivo en un marco económico ligeramente globalizado por diferentes industrias y mercados.

El justo a tiempo tiene una gran importancia para las organizaciones, ya que esta técnica japonesa mejora en gran medida los costos logísticos por almacenar y administrar los inventarios, es decir, las empresa que manejen excesos de materias primas, productos en proceso y productos terminados tienden a ser menos competitivos ya que generan mayores costos del almacenaje, se absorbe el capital económico pudiéndose invertir de mejor forma, a su vez de que se corre el riesgo por perdidas, daños o ausencia. (EAFIT, 2010).

5.1.5 Metodología De La Investigación

Teniendo claro el rumbo de la investigación se debe así mismo definir la metodología a utilizar para el desarrollo de esta a través de teorías que permitan su total comprensión para de esta forma aplicarla de manera correcta, la elección del tipo de investigación a aplicar “básicamente depende de dos factores: el estado del conocimiento en el tema de investigación que nos revele la revisión de la literatura y el enfoque que el investigador le pretenda dar a su estudio.” (Hernández, 1997).

Con el objetivo de tomar una decisión correcta en cuanto al tipo de investigación a utilizar, se deben abordar teorías que permitan entender las diferentes opciones, para tal motivo se adoptara la clasificación de la autora Rebeca Landeau, quien argumenta que “por su carácter se tienen los estudios de tipo exploratorio, descriptivo y correlacional” (Landeau, 2007, p. 56). Los estudios de tipo exploratorio según Hernández:

“Se efectúan, normalmente, cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado o que no ha sido abordado antes. Es decir, cuando la revisión de la literatura reveló que únicamente hay guías no investigadas e ideas vagamente relacionadas con el problema de estudio” (Hernández, 1997), mientras que el correlacional consiste en “examinar relaciones entre variables o sus resultados, pero en ningún momento explica que una sea causa de la otra” (Bernal, 2006, p. 113).

Por otra parte las investigaciones de carácter descriptivo de acuerdo a Hernández, Fernández y Baptista:

“miden y evalúan diversos aspectos, dimensiones o componentes del fenómeno o fenómenos a investigar. Desde el punto de vista científico, describir es medir. Esto es, en un estudio descriptivo se selecciona una serie de cuestiones y se mide cada una de ellas independientemente, para así -y valga la redundancia- describir lo que se investiga.” (Hernández, 1997).

La investigación descriptiva es entonces la encargada de estudiar diversos componentes de acontecimientos y fenómenos que suceden en diversos escenarios por individual, para así detallar y describir lo que realmente está sucediendo, mientras que la investigación exploratoria se da cuando el investigador quiere examinar hechos, fenómenos o acontecimientos que no han sido parte de un estudio como tal.

5.2. Marco Contextual

5.2.1 Contexto De Las Pymes Colombia y Risaralda.

En el entorno empresarial actual las PYMES han tomado gran importancia debido a su rápido crecimiento y su capacidad de adaptación a los cambios del mercado, situación que ha llevado a que cada vez se realice más estudios con el fin de comprender sus características y encontrar maneras de potencializar su crecimiento.

En Colombia las micro, pequeñas y medianas empresas conforman la mayoría del entramado empresarial y son generadoras de un alto porcentaje del empleo, situación que no es ajena a la economía de Risaralda ya que como se observa en la tabla N°. 4 Este tipo de empresas representan el 99.9% de las empresas ubicadas en el municipio de Pereira, siendo generadoras del 89.41% de los empleos, situación que como se argumenta en el censo empresarial de Pereira “requiere estar presente en el debate sobre la política económica y las condiciones para el logro de los planes y programas que nos permitan avanzar en el umbral de la calidad de vida de la población” (Cámara de Comercio de Pereira y Alcaldía de Pereira, 2012).

Tabla 4: Estructura empresarial de las Pymes

Pereira zona urbana, estructura empresarial según tamaño de los establecimientos y personas promedio permanente ocupado, Diciembre de 2010

TIPO DE EMPRESA	Participación Porcentual (%)		Empleos por empresa
	Empresas	Empleo	
TOTAL	100.00	100.00	
Micro	95.48	56.15	2.2
Pequeña	3.96	21.61	20.2
Mediana	0.46	11.65	93.8
Grande	0.10	10.59	392.3

Fuente: Cámara de Comercio, Alcaldía de Pereira, Censo Empresarial 2010

Por estos motivos en la actualidad se ha tornado en asunto de mayor importancia el nivel de competencia de este tipo de empresas, el cual está marcado por factores relacionados con la toma de decisiones de sus dirigentes y como estas apuntan a la eficiencia de los procesos y a la correcta utilización de los recursos de los que dispone. Contrario a la creencia común los líderes de este tipo de empresas poseen los conocimientos apropiados para dirigir una organización, como lo comenta Piedad Cristina Martínez: “Estas Pymes cuentan con unos directivos que poseen un adecuado nivel de conocimientos y experiencia internacional, así como una actitud positiva frente a las exportaciones, indicando que la dirección constituye un

recurso clave de su proceso del desarrollo” (Martínez, 2009, p. 56), este fenómeno que se ha manifestado en los últimos años, se da como respuesta a un mercado que cada vez brinda más oportunidades pero a su vez es más competitivo. “Alcanzar mercados internacionales es una meta de muchas pequeñas y medianas empresas (PYMES) latinoamericanas. En la medida que las oportunidades comerciales crecen, las PYMES pueden crear una nueva base para adquirir capital, tecnología y sobre todo, nuevos conocimientos y experiencia” (Fromm, 2007, p. 56), estas tareas y retos implican que las exigencias se hacen cada vez mayores y con el objetivo de ser competitivas en un mercado interconectado, las PYMES deben encontrar la forma de mejorar procesos tan importantes como aquellos que marcan la competitividad logística, que los llevarán a ser más eficientes tanto en sus costos como en la calidad de los productos o servicios que ofrecen.

Esta competitividad, para empresas que no poseen un nivel muy alto de capital como las PYMES, está enmarcada en la forma como se afronta su entorno que puede ser un potencializador de sus capacidades o una barrera para su desarrollo. En el caso específico de las PYMES dedicadas a la confección existe una necesidad latente de conocimiento acerca de los apoyos existentes para su crecimiento ya que como concluyen Baena y Rodenes (2004): “se comprobó un gran desconocimiento de las PYMES de confección textil de las competencias y perfil de las organizaciones de apoyo al sector. (2004, p.242).

“Se observó que es prácticamente nula la comunicación entre las empresas de confección y las instituciones de apoyo” (Baena, 2004, p. 242), situación que debe ser mejorada ya que con la entrada en funcionamiento del TLC con Estados Unidos se va a ver un incremento aún más rápido de la competencia para las organizaciones en el país, que deben hacer un esfuerzo mayor para sobrevivir al entorno cambiante que se les presenta.

5.2.2 Contexto De Las Confecciones

El sector de las confecciones es considerado como uno de los sectores más importantes e influyentes en la economía de las sociedades. Este tuvo origen en el país a mediados del presente siglo, donde la industria de textiles comenzó a utilizar el algodón como uno de sus insumos fundamentales en la fabricación de prendas de vestir, para posteriormente empezar a producir fibras sintéticas y artificiales.

“La industria textilera empezó produciendo con hilazas importadas, luego emprendió el proceso de integración que dio paso a la autosuficiencia en los años 50. Desde entonces empezó el crecimiento de la industria algodonera y posteriormente el comienzo de las fábricas productoras de fibras sintéticas y artificiales” (Castelazo. Logística y competitividad. 2010).

Las confecciones son determinadas en Colombia como:

“Aquella unidad productiva cuya principal actividad consiste en transformar la materia prima en prenda de vestir o artículo confeccionado (ropa exterior, ropa interior, cortinas, ropa para hogar, Etc.). Según información de CONFECAMARAS, la industria de la confección en Colombia está compuesta principalmente por diferentes clases de compañías: diseñadores, manufactureros, confeccionistas de paquete completo y subcontratistas o maquiladores”. (Santisteban. 2008, p. 75).

Desde sus inicios, el sector de las confecciones ha ocupado un importante lugar en la evolución socioeconómica del país, este ha contribuido en la generación de empleos directos e indirectos, en el aumento de las exportaciones y en la ampliación del PIB nacional y manufacturero. “La industria Textil-Confecciones Colombiana genera aproximadamente 130 mil empleos directos y 750 mil empleos indirectos...El sector representa el 8% del PIB manufacturero y el 3% del PIB nacional. Además constituye más del 5% del total de exportaciones del país”. (Andi.2009).

Los empresarios colombianos de las organizaciones confeccionistas han empezado a cambiar la mentalidad empírica con la que dirigen sus empresas, ante los nuevos tratados comerciales que han surgido para el país. Olaves, expresa que el mercado de:

“Las empresas de los sectores de textiles y **confecciones** tienen un tremendo reto y desafío que enfrentar, para seguir teniendo éxito en su inserción en los mercados internacionales, viéndose en la imperiosa necesidad de romper con ciertos paradigmas dentro de sus procesos y prácticas empresariales, para consolidarse como empresas productivas y competitivas, con los estándares e indicadores de gestión exigidos por los clientes de otros países, creando valor para todos sus grupos de interés, con una excelente gestión exportadora” (Olaves. 2005, p. 143)

Uno de los aspectos que ha empezado a hacer historia en la economía colombiana, es el tratado de libre comercio con los Estados Unidos. Tratado que por sus exigencias ha hecho que los empresarios y gerentes de organizaciones confeccionistas, se apropien del nuevo estilo y empiecen a generar ventajas competitivas a través de las nuevas prácticas administrativas.

“Estamos pasando por una década muy importante para el país, y afianzar las relaciones comerciales con Estados Unidos ha significado para el sector textil y de confecciones recuperar clientes y socios para Colombia. Tenemos grandes oportunidades de investigar y estudiar nichos de mercados para productos

colombianos en la cadena algodón-fibras-textiles-confecciones” (Revista dinero. 2012).

Las empresas confeccionistas tienen la oportunidad y el gran reto de posicionar sus productos en un mercado de cerca de “310 millones de consumidores con alto poder de compra” (TLC con Estados Unidos. Departamento nacional de planeación. s.f.).

Con la incursión de las empresas confeccionistas al mercado estadounidense, la anulación total de los aranceles y el retorno de los mismos es uno de los muchos beneficios que obtiene el sector textil y confeccionista. La Universidad de Investigación y Desarrollo (2004) expresa que:

“La retroactividad en la desgravación arancelaria, uno de los eventuales beneficios que podría recibir el sector textil y confección, que quedó pactado en la negociación del TLC y que consiste en que los impuestos que paguen los empresarios les sean retornados una vez entre en vigor el acuerdo” (Santisteban. 2008, p. 76).

Por su parte, el sector de los textiles y las confecciones en Risaralda, tienen la oportunidad de recuperar el terreno que han perdido en los últimos años, “las confecciones en Risaralda llegaban a los 70 millones de dólares en exportaciones hacia el año 2002. Pero para el 2010 la cifra se ubicó en 19 millones de dólares” (Amco, 2012). El tratado de libre comercio con los Estados Unidos, brinda una amplia oportunidad para los empresarios Risaraldenses en proseguir recuperando la productividad y economía de la región.

Aunque existan diversas oportunidades de negocio para los confeccionistas Risaraldenses, las organizaciones deben generar estrategias que les permita competir con mercados y países con más experiencia y trayectoria en comercio y servicio exterior, como lo son China y Perú. “...vale la pena mencionar que Risaralda perdió terreno debido a la entrada de mercados como China y Perú que llegaron con nuevos servicios, cuando el crecimiento del sector industrial del departamento estaba soportado en la maquila”. (Amco, 2012).

El sector de los textiles y las confecciones en Colombia, y especialmente las del departamento Risaraldense, tienen la oportunidad de convertirse en un sector más competitivo si se acopla a los enormes retos que trae consigo el tratado de libre comercio con los Estados Unidos. Además, el buen uso de los recursos y la eficiente utilización de las oportunidades hacen que los empresarios obtengan un mayor beneficio y generen ventajas competitivas que los diferencien de las demás compañías.

5.2.3. Logística en Colombia

En la actualidad, el país se encuentra en un momento de transición en cuanto a su situación comercial, el presente marcado por el creciente número de tratados comerciales que se han venido negociando invita a pensar en la mejora de todos aquellos factores que pueden afectar la competitividad y productividad de Colombia, en este sentido uno de los más importantes es precisamente la logística. Como lo señala Edgar Higuera, Gerente de Logística, Transporte e Infraestructura de la ANDI: “la gestión logística se convierte en un reto que se debe trabajar en el país, para conseguir el real aprovechamiento por parte de las empresas de los diferentes Tratados de Libre Comercio que ha venido negociando Colombia” (ANDI, s.f.) y es este uno de los puntos que más preocupan al Consejo Nacional de Competitividad que ha venido adelantando reformas que buscan tener como resultado una mejora en la situación de los factores determinantes para la competitividad en logística.

Con el fin de lograr esta mejora en logística en el país, se debe considerar que los esfuerzos deben realizarse por parte de todos los agentes involucrados y que tienen relación con este tema ya que:

“...la logística es un tema de índole transversal que involucra al sector transporte, al comercio y desarrollo empresarial, a las tecnologías de la información y las comunicaciones, y al control de la mercancía y facilitación del comercio, entre otros; y por ende a las entidades que representan y velan por cada uno de dichos intereses. Así mismo, involucra al sector privado, representado en los productores, distribuidores, prestadores de servicios logísticos y de transporte, y cada uno de los actores involucrados en el intercambio de mercancías” (Documento Conpes 3547, 2008, p.23).

Por este motivo las medidas que se adopten deben ser coordinadas y tener relación con todos los participantes en la operación logística del país por medio de organismos como los Comités Regionales de Competitividad o directamente desde el gobierno nacional. Lo cierto es que considerando que considerando que aunque el país ha venido mejorando en la calificación obtenida por el Banco Mundial en el Índice de Desempeño Logístico (Ver Tabla 4), es necesario adoptar estrategias que permitan crecer de forma más acelerada en esta medición ya que todavía sigue siendo muy baja.

Tabla 5: Índice de Desempeño Logístico Colombia

Año	Posición	Calificación	Costos Logísticos	Infraestructura	Comercio Exterior	Idoneidad Logística	Trazabilidad	Justo A Tiempo
2012	64	2.87	2.65	2.72	2.76	2.95	2.66	3.45
2010	72	2.77	2.5	2.59	2.54	2.75	2.75	3.52
2007	82	2.5	2.1	2.28	2.61	2.44	2.63	2.94

Banco Mundial

Se observa que Colombia ha tenido una mejoría en casi todos los indicadores del índice desde su primera publicación en el 2007, sin embargo para poder ser competitiva, es necesario avanzar significativamente en temas como la infraestructura y los costos logísticos que son determinantes en el estado de la logística del país. Además de esto “Colombia carece de una eficiente articulación de los modos de transporte, al no existir instalaciones especializadas en la logística, lo cual produce que no se haga un óptimo uso de la infraestructura existente” (Documento Conpes 3547, 2008 p.29) situación que repercute en el aumento de los costos.

Esto lleva a considerar la necesidad latente de una mayor inversión en infraestructura y la coordinación de estrategias que permitan acelerar el proceso de mejoramiento de la situación del país en este aspecto ya que “el tema es tan crítico para lograr una transformación productiva, que se debe profundizar y acelerar cualquier esfuerzo que se haga en esta materia” (Consejo Privado De Competitividad Colombia, 2012, p. 14)

Aunque si bien es cierto que todos los actores involucrados en la cadena logística en el país deben aportar sus esfuerzos para mejorar la situación en cuanto a este aspecto, también cabe resaltar que las Comisiones Regionales de Competitividad y los clústeres o agremiaciones de cada sector en particular deben jugar un papel preponderante en la evolución de estos indicadores que califican a Colombia en términos de competitividad logística ya que

“la implementación de una política de transformación productiva implicará abordar una serie de distorsiones y cuellos de botella en materia de infraestructura, transporte y logística que son particulares a cada industria. Más aún, varios de estos problemas responden a particularidades del orden local; es decir, son particulares al contexto geográfico” (Consejo Privado De Competitividad Colombia, 2012, p. 15).

Por estas razones es necesario abordar de forma coordinada estrategias que mejoren la competitividad logística de Colombia, pero a su vez se debe también estudiar el tema desde cada sector de la economía y cada región del país para no generalizar los problemas y así encontrar soluciones específicas para cada uno de estos.

Se marca así el panorama actual del país en cuanto a los planes a futuro con el fin de mejorar la posición en vista del próximo informe del Banco Mundial sobre su Índice de Desempeño Logístico a conocerse en el 2014.

5.3. Marco Legal

5.3.1. Clasificación De Pymes En Colombia Según La Ley 905 De 2004

En Colombia la gran mayoría de organizaciones se catalogan como micro, pequeñas, medianas y grandes empresas, siendo las tres (3) primeras cerca del 99% del total de las compañías formalizadas en Colombia. Es por esto y debido a su gran importancia que dichas organizaciones cuentan con ciertas leyes y parámetros que las cubren y las regula, los cuales van ligados al número de trabajadores con el que cuente la compañía, el valor de las ventas brutas anuales y el valor de sus activos totales.

Según la ley 905 del 2004, modificada de la ley 590 de 2000, Artículo 2o. Definiciones. Para todos los efectos, se entiende por micro incluidas las Fami empresas pequeña y mediana empresa, toda unidad de explotación económica, realizada por persona natural o jurídica, en actividades empresariales, agropecuarias, industriales, comerciales o de servicios, rural o urbana, que responda a dos (2) de los siguientes parámetros:

1. MEDIANA EMPRESA:

- a) Planta de personal entre cincuenta y uno (51) y doscientos (200) trabajadores, o
- b) Ajuste de salarios mínimos en términos de UVT por el artículo 51 de la Ley 1111 de 2006. El texto con el nuevo término es el siguiente: Activos totales por valor entre 100.000 a 610.000 UVT.

2. PEQUEÑA EMPRESA:

- a) Planta de personal entre once (11) y cincuenta (50) trabajadores, o
- b) Activos totales por valor entre quinientos uno (501) y menos de cinco mil (5.000) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

3. MICROEMPRESA:

- a) Planta de personal no superior a los diez (10) trabajadores o,
- b) Activos totales excluida la vivienda por valor inferior a quinientos (500) salarios mínimos mensuales legales vigentes o,

PARÁGRAFO. Los estímulos beneficios, planes y programas consagrados en la presente ley, se aplicarán igualmente a los artesanos colombianos, y favorecerán el cumplimiento de los preceptos del plan nacional de igualdad de oportunidades para la mujer.

5.3.2 Competitividad

Por otro lado, en Colombia los temas relacionados con la competitividad son regulados por el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) el cual:

“...fue creado por la Ley 19 de 1958. Ésta es la máxima autoridad nacional de planeación y se desempeña como organismo asesor del Gobierno en todos los aspectos relacionados con el desarrollo económico y social del país. Para lograrlo, coordina y orienta a los organismos encargados de la dirección económica y social en el Gobierno, a través del estudio y aprobación de documentos sobre el desarrollo de políticas generales que son presentados en sesión” (Departamento Nacional De Planeación, s.f.).

Este organismo presenta documentos acerca del estado del país en los aspectos económico y social, así como recomendaciones acerca de las estrategias a tomar para su mejora.

En el departamento de Risaralda los primeros esfuerzos en aras de lograr una mejora significativa en competitividad y productividad se formalizan en el año 2001 con la creación del Consejo Metropolitano de Competitividad y Desarrollo mediante el acuerdo metropolitano 007 de marzo 15 de dicho año, esta entidad es concebida con el fin de:

“...diseñar estrategias conjuntas de todo orden, que permitan aumentar y utilizar eficientemente los recursos productivos, generar ventajas competitivas sostenibles para el Área Metropolitana Centro Occidente y un mejor desarrollo con mayores niveles de riqueza y contribuir al desarrollo de la capacidad de gestión, innovación y modernización integral de las empresas, preferentemente a través del incremento de las vinculaciones de la academia, sector público y privado” (Área Metropolitana Del Centro Occidente, 2007).

A través del documento Conpes 3439 de 2006, se recomendó la creación de un organismo nacional que estableciera los parámetros bajo los cuales operaría el país en cuanto a competitividad, y a causa de esto se expidió el Decreto 2828 del mismo año por el cual se dispone la creación del Sistema Nacional de Competitividad como un espacio en el cual los sectores público, privado y la academia trazarían las acciones a seguir con el fin de aumentar el nivel de competitividad y productividad existentes. Al interior de este sistema se ordenó crear la Comisión Nacional de Competitividad, que está conformada por 32 Comisiones Regionales de Competitividad, desde la cual se toman las decisiones y se diseñan las políticas orientadas a este tema.

“Existe toda una institucionalidad que respalda la creación y funcionamiento de las CRC, en el marco del Sistema Nacional de Competitividad (Decretos 2828 de 2006, 2061 de 2007, 1475 de 2008, Conpes 3439 de 2006). Las CRC actúan como escenario de concertación para la discusión y articulación de políticas necesarias para el desarrollo de la competitividad” (Confecamaras, 2012, p. 9).

Para adoptar las medidas estipuladas en el Decreto 2828 de 2006, la Gobernación de Risaralda expide entonces el Decreto departamental 0725 del 14 de Agosto de 2007, mediante el cual se dicta crear la Comisión Regional de Competitividad de Risaralda:

“...como una forma de organización institucional que fortalecerá los diferentes espacios de concertación entre los actores públicos y privados y las organizaciones cívicas y sociales de la región, a fin de articular las prioridades regionales en materia de productividad y competitividad, para promover el desarrollo económico y mejorar el nivel de vida de la población”. (Gobernación De Risaralda, 2007).

Es entonces cuando en vista de la existencia de un organismo promotor de la competitividad en el departamento de Risaralda, mediante el Acuerdo metropolitano 013 del 29 de Noviembre de 2007, “se solicita a la honorable Junta Metropolitana, que se reconozca al Consejo Metropolitano de Competitividad y Desarrollo como COMISIÓN REGIONAL DE

COMPETITIVIDAD y el Área Metropolitana del Centro Occidente actué como miembro activo de la Comisión”. (Área Metropolitana Del Centro Occidente, 2007).

Esta comisión es desde entonces el ente encargado de velar por el estado de la competitividad en el departamento de Risaralda y juega un papel preponderante en el proceso de encaminar las acciones hacia el mejoramiento en este aspecto, ya que como se describe en el artículo 33 de la Ley 1450 de 2011 del Plan Nacional de Desarrollo:

“las Comisiones Regionales de Competitividad coordinarán y articularán al interior de cada departamento la implementación de las políticas de desarrollo productivo, de competitividad y productividad, de fortalecimiento de la micro, pequeña y mediana empresa, y de fomento de la cultura para el emprendimiento a través de las demás instancias regionales tales como Consejos Departamentales de Ciencia, Tecnología e Innovación (CODECYT), Comités Universidad-Estado-Empresa, Comités de Biodiversidad, Redes Regionales de Emprendimiento, Consejos Regionales de PYME, Consejos Ambientales Regionales, Comités de Seguimiento a los Convenios de Competitividad e Instancias Regionales promovidas por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural”. (Congreso De La Republica De Colombia, 2011).

6. DISEÑO METODOLÓGICO

6.1. Definición del tipo de investigación

La presente investigación es de tipo descriptiva-cualitativa ya que se pretende caracterizar y describir diversos fenómenos, hechos y acontecimientos existentes en la actualidad de las pequeñas y medianas organizaciones confeccionistas de textiles y prendas de vestir, para así establecer un nivel de competitividad por medio de la aplicación de sus procesos logísticos.

Los estudios de tipo descriptivo “miden y evalúan diversos aspectos, dimensiones o componentes del fenómeno o fenómenos a investigar. Desde el punto de vista científico, describir es medir. Esto es, en un estudio descriptivo se selecciona una serie de cuestiones y se mide cada una de ellas independientemente, para así -y valga la redundancia- describir lo que se investiga.” (Hernández. 1997, p. 14).

Al expresar que la investigación será también de tipo cualitativo, se expresa que tendrá un enfoque de tipo explicativo, donde se evidencie las razones por las cuales las pymes del sector confecciones pueden ser más competitivas por medio de la aplicación de los procesos logísticos, Balcázar (2005) define la investigación de tipo cualitativo al “comprender e interpretar la realidad tal y como es, entendida por los sujetos participantes en los contextos estudiados, pero esta comprensión no le interesa únicamente al investigador. Deben ser compartidos, comunicados según (...) se pretenda contribuir al incremento del conocimiento científico”. (2005, p. 221).

6.2 Determinación de la población, la muestra y unidad de análisis

Las empresas pertenecientes al sector de las confecciones en textiles y prendas de vestir en Pereira y Dosquebradas son por general micro, pequeñas y medianas, administradas por lo general en pequeños talleres y estructuras físicas y a su vez son administrativas de forma empírica y con procesos administrativos básicos.

Es por esto que la selección de las organizaciones a investigar son 81 de las pequeñas y medianas empresas de Pereira y Dosquebradas pertenecientes al sector de la confección en textiles y prendas de vestir, aplicada a los directores administrativos, gerentes y/o socios mayoritarios que se encuentren actualmente registrados ante las Cámaras de Comercio de su localidad.

Es importante tener en cuenta que de las organizaciones suministradas por las Cámaras de Comercio, eximen las micro empresas, y aquellos talleres informales que no hagan parte legalmente del sector confecciones.

La investigación se realizará por medio de un muestreo por conveniencia, ya que se seleccionarán las organizaciones que posteriormente su depuración se encontraban funcionando y con la disponibilidad para la aplicación de la encuesta. El muestreo por conveniencia “Consiste en la elección por métodos no aleatorios de una muestra cuyas características sean similares a las de la población objetivo. En este tipo de muestreos la “representatividad” la determina el investigador de modo subjetivo, siendo este el mayor inconveniente del método ya que no podemos cuantificar la representatividad de la muestra”. (Casal y Matéu. 2003, p. 5).

6.3 Recopilación de la información

La recopilación de la información es un proceso de gran importancia para el proyecto investigativo, ya que permite establecer una respuesta a los objetivos planteados y le permite al grupo investigativo observar las diferentes variables que se enmarcan en un entorno cada vez más competitivo.

Se visitaron 19 empresas confeccionistas de Pereira y Dosquebradas (*las demás no cuentan con disponibilidad y/o ya no existen*), a fin de indagar por medio del instrumento de la encuesta las variables que se consideran importantes para observar las características de la competitividad en la aplicación de los indicadores del índice de desempeño logístico del Banco Mundial. Los empresarios fueron seleccionados posteriormente se realizó la depuración de las empresas filtradas por las Cámaras de Comercio, ya que muchas no se clasificaban como Pymes, otras se dedicaban a otra actividad económica y unas ya estaban liquidadas o vendidas, lo que arrojó como tal de un total final de 34 organizaciones disponibles para realizar la investigación. Posteriormente, se dio paso a llamar y solicitar una cita a los empresarios disponibles para la realización de la investigación, pero solo 55% de estos se encontraba con disponibilidad y disposición para realizar la encuesta.

La encuesta contiene 36 preguntas específicamente estructuradas, las cuales fueron avaladas por el tutor asignado y por dos (2) de los empresarios con los cuales se realizó la validación a través de una prueba piloto de la misma, dichos empresarios son directivos y administradores de Mak Janna y Manufacturando LTDA.

Las cartas de certificación de las pruebas piloto se encuentran anexadas en el final del presente proyecto (Anexo No. 1), donde se evidencia la realización de las encuestas a los directivos de ambas empresas confeccionistas.

6.3.1 Fuente de recolección

La fuente de información que se utilizará en el presente proyecto investigativo será primaria, ya que se indagará con el instrumento de recolección de datos directamente con el director administrativo, gerente o socio mayoritario quien es el que posee el conocimiento y la experiencia requerida.

6.3.2 Proceso recopilación de la información

Para recolectar la información requerida se comenzó primero por acudir a las Cámaras de Comercio de Pereira y Dosquebradas para realizar una filtración de las Pymes confeccionistas en textiles y prendas de vestir, posteriormente y después de aprobar y realizar la prueba piloto del instrumento, se dio paso a realizar las respectivas llamadas para autorizar la aplicación de la encuesta, pero además para identificar la existencia y el cumplimiento de la ley 905 de 2004 que catalogue aun la organización como una pequeña o mediana empresa.

Al tener las citas con los directos y empresarios, se dio paso a aplicar el instrumento con previo acompañamiento de los investigadores para aclarar términos, metodologías y conocimientos. El proceso de recolección lleva cerca de diez (10) meses, cuando se dispuso a filtrar la información correspondiente de las organizaciones confeccionistas, hasta terminar de aplicar el último instrumento.

6.3.3 Depuración de las bases de datos

Con la información recibida por las Cámaras de Comercio se realizó una depuración para conocer el número real de las pequeñas y medianas empresas pertenecientes a este sector.

Tabla 6: Depuración bases de datos

DEPURACION DE TRABAJO DE CAMPO	
Organizaciones suministradas por las Cámaras de Comercio de Pereira y Dosquebradas	81
Empresas que no se clasifican como PYMES	3
Empresas que no se dedican a la actividad objeto de investigación	10
Entradas repetidas en las bases de datos	21
No existen	13
PYMES DE PEREIRA Y DOSQUEBRADAS PERTENECIENTES AL SECTOR DE LAS CONFECCIONES	34
Empresas encuestadas	19

Fuente: elaboración propia

7. ANÁLISIS DE RESULTADOS

1. ¿Tiene la empresa identificados los costos por operaciones logísticas?
 - a) Si
 - b) No. ¿Por qué? _____

Tabla 7: Identificación de Costos Logísticos

Si	13	68%
No	6	32%

Ilustración 3: ¿Tiene la empresa identificados los costos por operaciones logísticas?

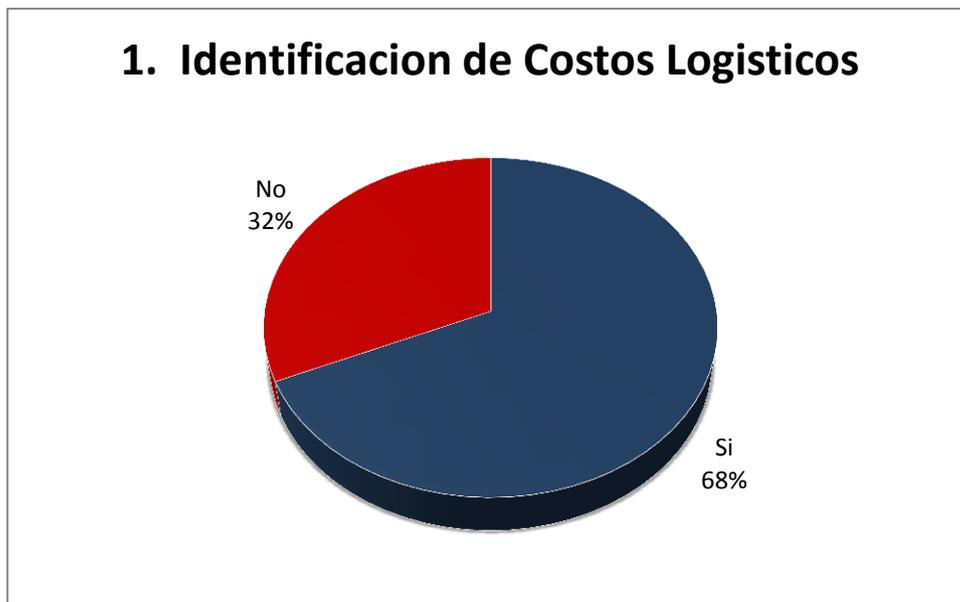
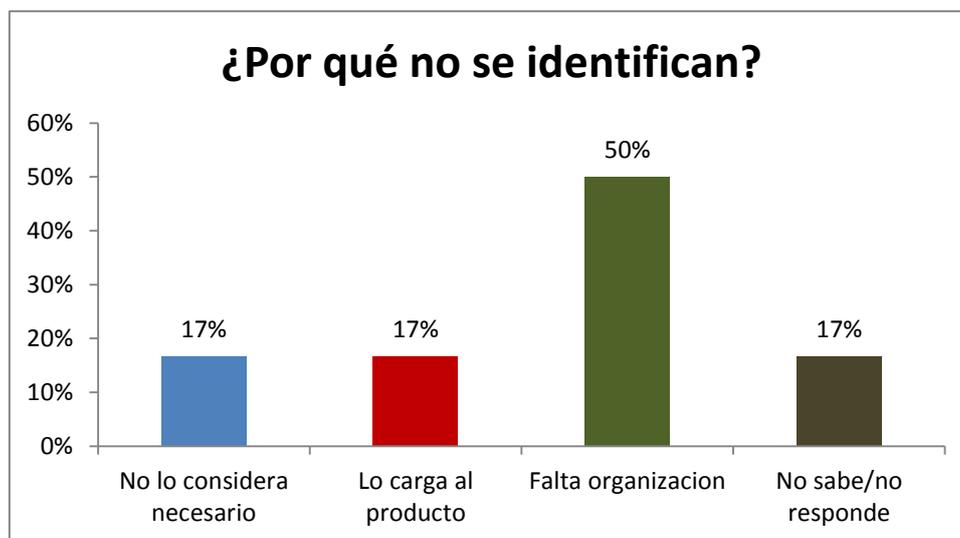


Tabla 8: ¿Por qué no se identifican?

No lo considera necesario	1	17%
Lo carga al producto	1	17%
Falta organización	3	50%
No sabe/no responde	1	17%

Ilustración 4: ¿Por qué no se identifican?



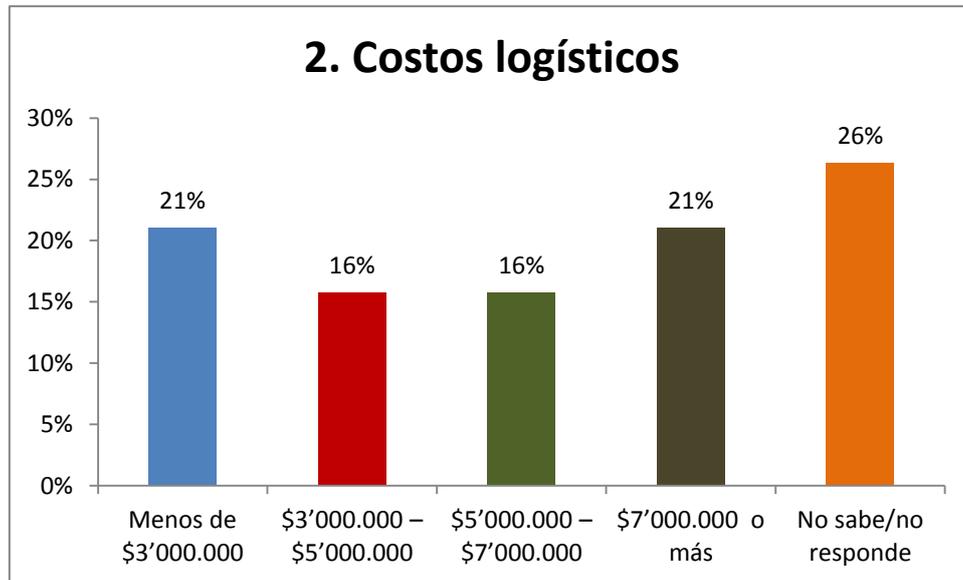
Los costos logísticos están identificados en casi todas las empresas encuestadas, las que no lo hacen no lo consideran necesario o por falta de organización no los pueden discriminar. En ocasiones estas lo cargan a los productos pero no diferenciados a costos de producción o lo cargan a los costos generales del mes.

2. ¿Entre que valores se ubican sus costos logísticos?
 - a) Menos de \$3'000.000
 - b) \$3'000.000 –\$ 5'000.000
 - c) \$5'000.000 –\$7'000.000
 - d) \$7'000.000 o más

Tabla 9: Costos Logísticos

Menos de \$3'000.000	4	21%
\$3'000.000 –\$5'000.000	3	16%
\$5'000.000 –\$7'000.000	3	16%
\$7'000.000 o más	4	21%
No sabe/no responde	5	26%

Ilustración 5: ¿Entre qué valores se ubican sus costos logísticos?



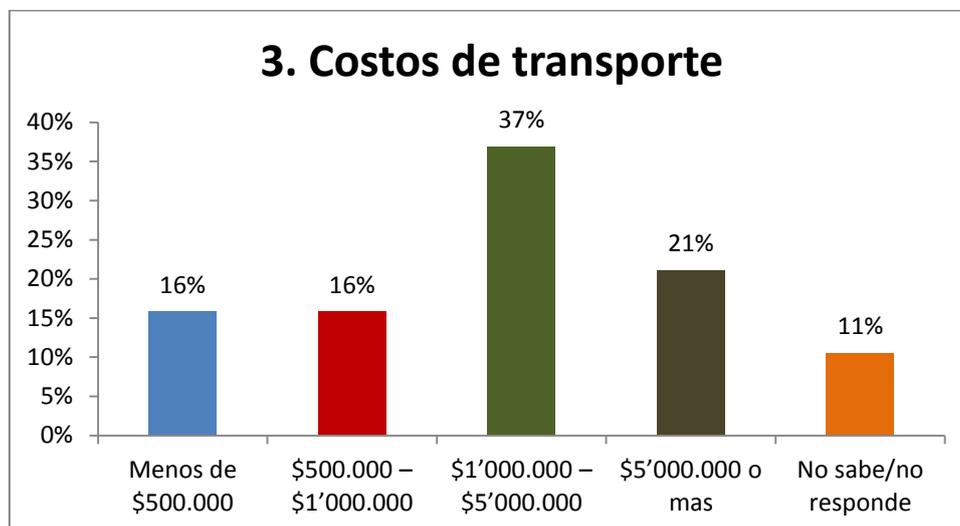
Entre las empresas que identifican sus costos logísticos, el valor de estos no está concentrado solamente en uno de los rangos expuestos, de lo contrario están dispersos entre ellos de manera similar. Situación que se da por la alta diferenciación en los niveles de producción de estas empresas a pesar de ser todas ellas PYMES pertenecientes al mismo sector. Igualmente se encontró que algunos encuestados relacionan el concepto de costos logísticos exclusivamente con el salario de los colaboradores empleados en la empresa.

3. ¿Cuáles son los costos en los que incurre la organización para ejecutar las operaciones de transporte?
 - a) Menos de \$500.000
 - b) \$500.000 – \$1'000.000
 - c) \$1'000.000 – \$5'000.000
 - d) \$5'000.000 o mas

Tabla 10: Costos de transporte

Menos de \$500.000	3	16%
\$500.000 – \$1'000.000	3	16%
\$1'000.000 – \$5'000.000	7	37%
\$5'000.000 o mas	4	21%
No sabe/no responde	2	11%

Ilustración 6: ¿Cuáles son los costos en los que incurre la organización para ejecutar las operaciones de transporte?



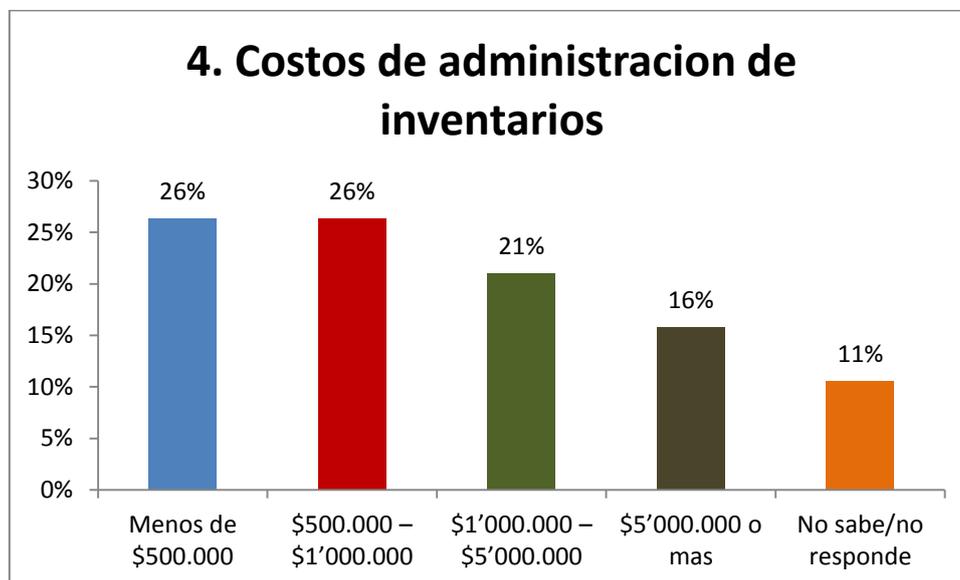
La mayor concentración en los costos de transporte se encuentra entre uno y cinco millones de pesos por mes, comprendiendo los dos rangos de respuesta mayores, lo que lleva a concluir que las empresas estudiadas tienen sus mayores gastos en este rubro.

4. ¿Cuáles son los costos en los que incurre la organización para administrar los inventarios?
- Menos de \$500.000
 - \$500.000 – \$1'000.000
 - \$1'000.000 – \$5'000.000
 - \$5'000.000 o mas

Tabla 11: Costos de administracion de inventarios

Menos de \$500.000	5	26%
\$500.000 – \$1'000.000	5	26%
\$1'000.000 – \$5'000.000	4	21%
\$5'000.000 o mas	3	16%
No sabe/no responde	2	11%

Ilustración 7: ¿Cuáles son los costos en los que incurre la organización para administrar los inventarios?



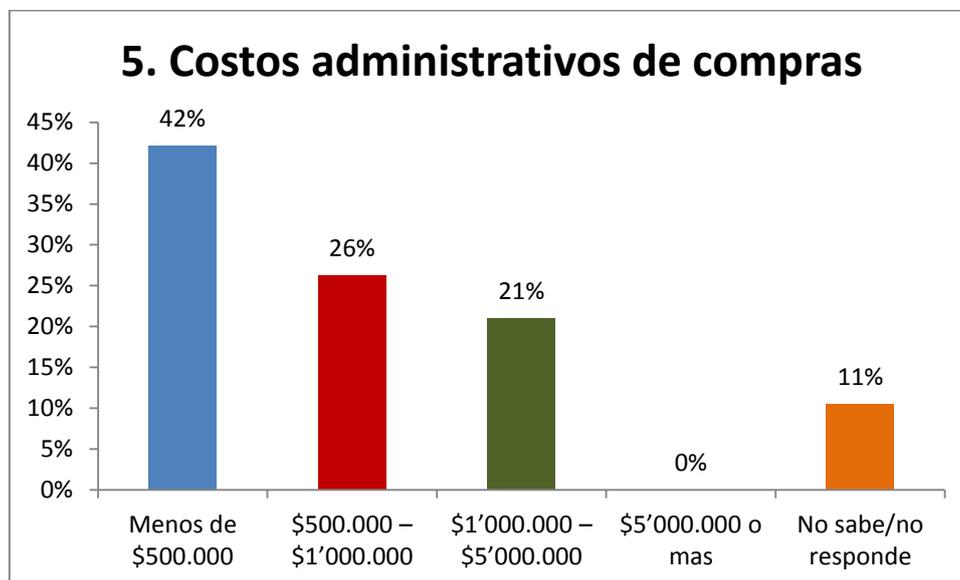
Se evidencia en la gráfica que los costos de administración de inventarios en estas empresas son bajos, en la mayoría de los casos debido al bajo nivel de inventarios que se maneja. Esta situación se da ya que al no percibir grandes beneficios por comprar volúmenes más altos, sumado a las cambiantes tendencias de la moda, por lo general compran los materiales necesarios para la producción a muy corto plazo.

5. ¿Cuáles son los costos administrativos en los que incurre la organización al realizar compras?
- Menos de \$500.000
 - \$500.000 – \$1'000.000
 - \$1'000.000 – \$5'000.000
 - \$5'000.000 o mas

Tabla 12: Costos administrativos de compras

Menos de \$500.000	8	42%
\$500.000 – \$1'000.000	5	26%
\$1'000.000 – \$5'000.000	4	21%
\$5'000.000 o mas	0	0%
No sabe/no responde	2	11%

Ilustración 8: ¿Cuáles son los costos administrativos en los que incurre la organización al realizar compras?



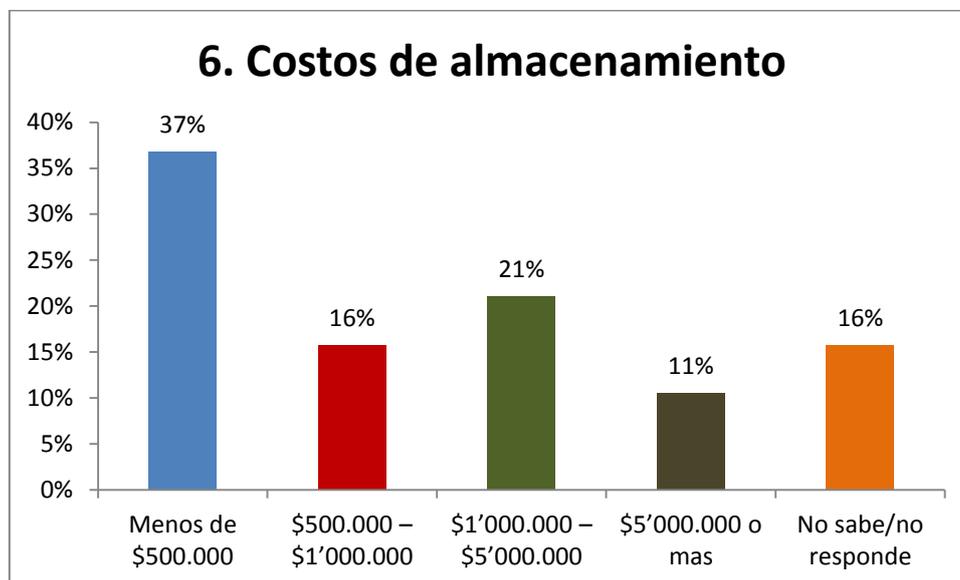
Los costos en los que incurren las empresas para realizar sus compras son igualmente bajos debido a la poca importancia que le dan a tener un programa especializado para este proceso. Estas empresas manifestaron en su mayoría no tener una persona especializada para manejarlas y en muchos casos los proveedores de materias primas e insumos son quienes contactan a las empresas confeccionistas para ofrecer sus productos. Así mismo al ser muchas de estas maquiladoras, dependen solo de los materiales que les proveen sus clientes.

6. ¿Cuáles son los costos en los que incurre la organización para realizar las operaciones de almacenamiento?
- Menos de \$500.000
 - \$500.000 – \$1'000.000
 - \$1'000.000 – \$5'000.000
 - \$5'000.000 o mas

Tabla 13: Costos de almacenamiento

Menos de \$500.000	7	37%
\$500.000 – \$1'000.000	3	16%
\$1'000.000 – \$5'000.000	4	21%
\$5'000.000 o mas	2	11%
No sabe/no responde	3	16%

Ilustración 9: ¿Cuáles son los costos en los que incurre la organización para realizar las operaciones de almacenamiento?



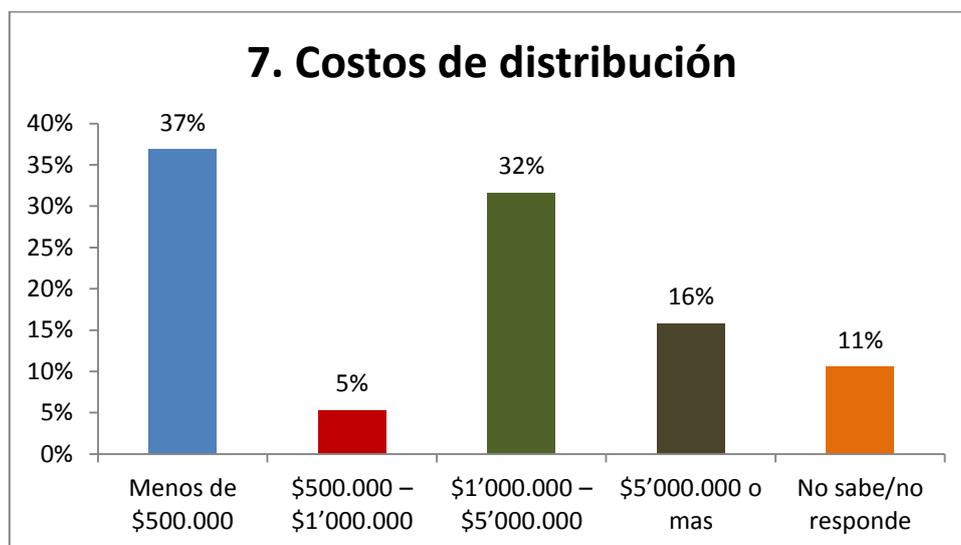
La frecuencia más alta en las respuestas a esta pregunta se ubica en el rango más bajo por razones similares a las de las dos preguntas anteriores. Los bajos niveles de días de producción en inventarios que manejan estas empresas llevan a que sus costos de almacenamiento sean menores.

7. ¿Cuáles son los costos en los que incurre la organización por operaciones en los CEDIS?
- Menos de \$500.000
 - \$500.000 – \$1'000.000
 - \$1'000.000 – \$5'000.000
 - \$5'000.000 o mas

Tabla 14: Costos de distribución

Menos de \$500.000	7	37%
\$500.000 – \$1'000.000	1	5%
\$1'000.000 – \$5'000.000	6	32%
\$5'000.000 o mas	3	16%
No sabe/no responde	2	11%

Ilustración 10: ¿Cuáles son los costos en los que incurre la organización por ejecutar operaciones en centros de distribución?



Los costos de distribución de las empresas objeto de estudio están concentrados en niveles bajos, para aquellas más pequeñas con niveles de producción no muy altos y niveles medios-altos para las más grandes que ocupan más personal a estas funciones.

8. ¿Sabe usted que es la trazabilidad?
 a) Si
 b) No

Tabla 15: Trazabilidad

Si	7	37%
No	12	63%

Ilustración 11: ¿Sabe usted que es la trazabilidad?



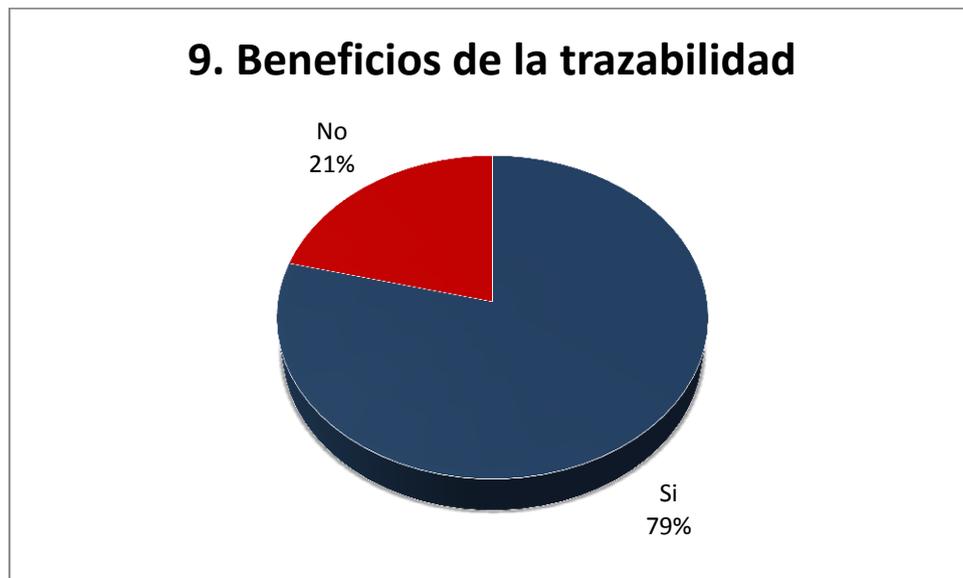
En la mayoría de los casos los encuestados no conocían el termino trazabilidad, sin embargo si tenían conocimiento de su significado e incluso lo aplican en la cotidianidad de su operación. Lo que lleva a pensar que lo hacen de manera empírica o que no están muy bien capacitados en el tema.

9. ¿Conoce los beneficios de aplicar trazabilidad logística en la organización?
- a) Si
 - b) No

Tabla 16: Beneficios de la trazabilidad

Si	15	79%
No	4	21%

Ilustración 12: ¿Conoce los beneficios de aplicar trazabilidad logística en la organización?



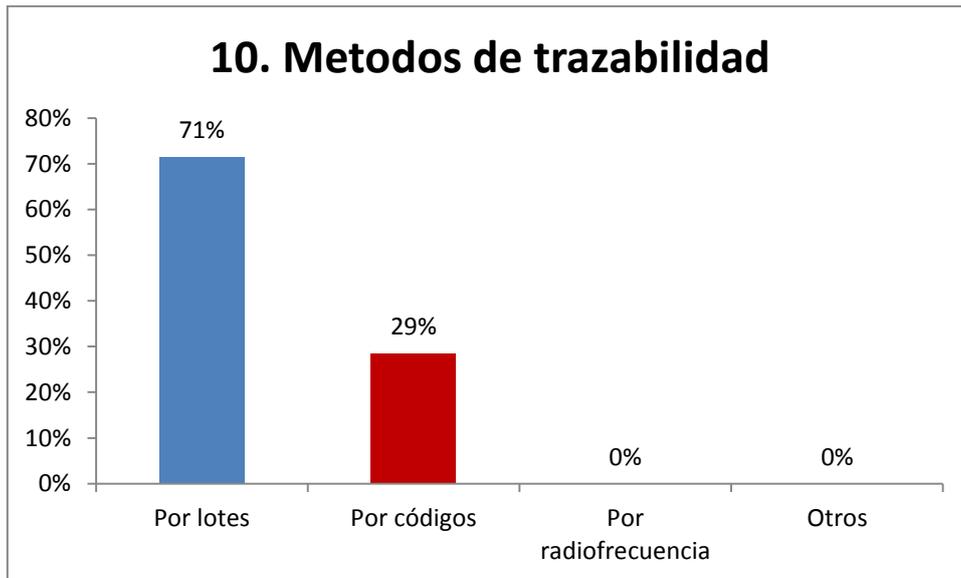
Aun desde su desconocimiento del término, la mayoría de los encuestados tienen claros los beneficios de aplicar trazabilidad y argumentaron que el principal radica en el control que se le puede realizar a los insumos necesarios para fabricar cada producto. Algunos también dicen que les permite saber en caso de presentarse un error, cuál de los colaboradores es responsable por este.

10. ¿Cómo realiza la trazabilidad a sus productos o servicios?
- a) Por lotes
 - b) Por códigos
 - c) Por radiofrecuencia
 - d) Otros. ¿Cuáles? _____

Tabla 17: Métodos de trazabilidad

Por lotes	15	71%
Por códigos	6	29%
Por radiofrecuencia	0	0%
Otros	0	0%

Ilustración 13: ¿Cómo realiza la trazabilidad a sus productos o servicios?



Se obtuvo como respuesta en casi todas las ocasiones que la trazabilidad es realizada por lotes. En algunas empresas también se utilizan los códigos. En ninguna empresa se hace trazabilidad por radiofrecuencia e incluso en algunas de ellas no tienen conocimiento de este término.

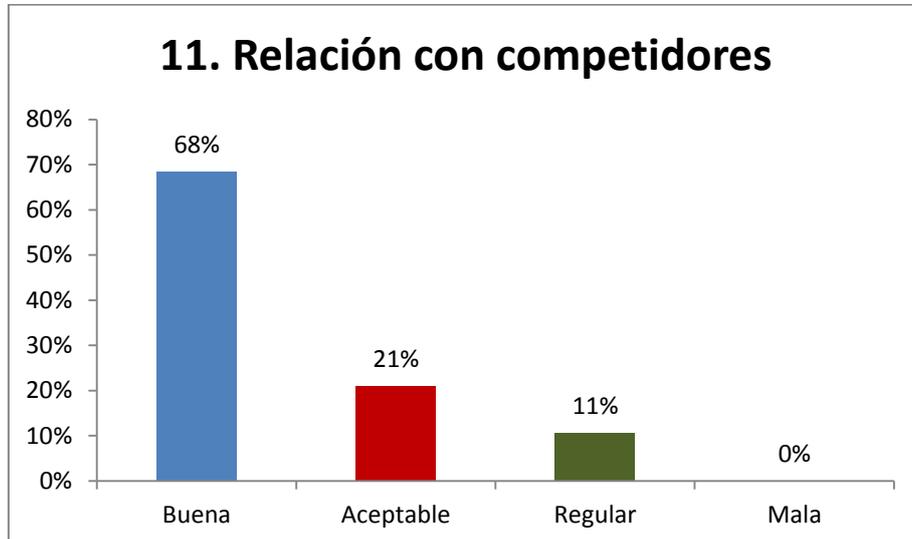
11. ¿Cómo es la relación de la organización con sus competidores?

- a) Buena
- b) Aceptable
- c) Regular
- d) Mala

Tabla 18: Relación con competidores

Buena	13	68%
Aceptable	4	21%
Regular	2	11%
Mala	0	0%

Ilustración 14: ¿Cómo es la relación de la organización con sus competidores?



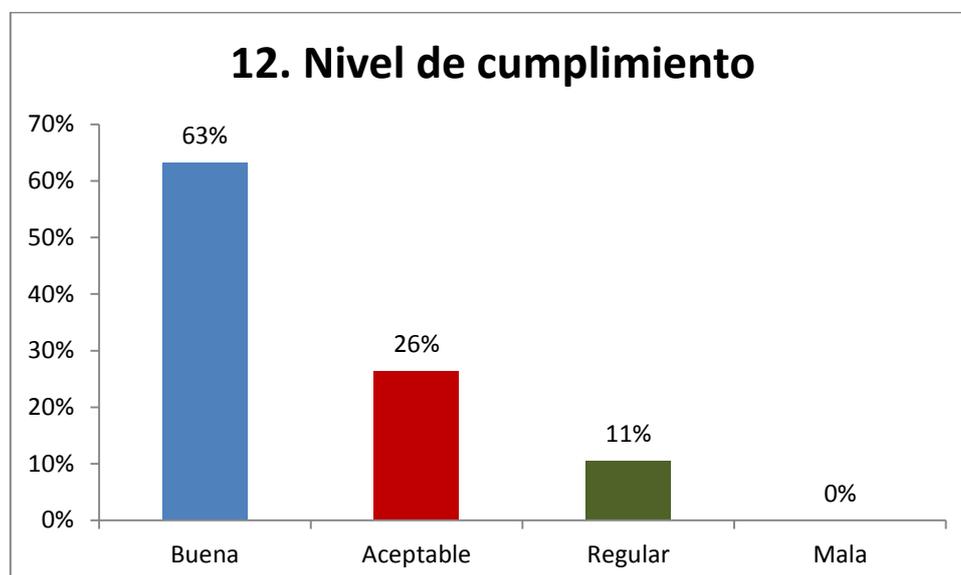
En términos generales los encuestados califican la relación de su empresa con los competidores u otros agentes del sector como bueno, pocos sostienen que esta es aceptable o regular y ninguno respondió que es mala. Sin embargo, al indagar un poco más sobre estas relaciones la mayoría de ellos argumenta que existe muy poca confianza y que la cooperación es casi nula. Algunos dicen que aunque no tienen ningún tipo de comunicación, no sienten que la competencia sea desleal.

12. En el sector, ¿cómo es el nivel de cumplimiento de las entregas en los productos y/o servicios?
- a) Buena
 - b) Aceptable
 - c) Regular
 - d) Mala

Tabla 19: Nivel de cumplimiento

Buena	12	63%
Aceptable	5	26%
Regular	2	11%
Mala	0	0%

Ilustración 15: ¿Cómo es el nivel de cumplimiento de las entregas en los productos y/o servicios?



Las entregas en el sector se calificaron en su mayoría como buenas o aceptables, ya que a pesar de que las empresas de confección hacen todo lo posible por tener un buen promedio de cumplimiento, algunos retrasos en materias primas u otras fases de los procesos generan como resultado retrasos en estos. Además existe un problema generalizado con la mano de obra ya que es difícil que esta cumpla en todas las ocasiones con sus compromisos hacia las empresas.

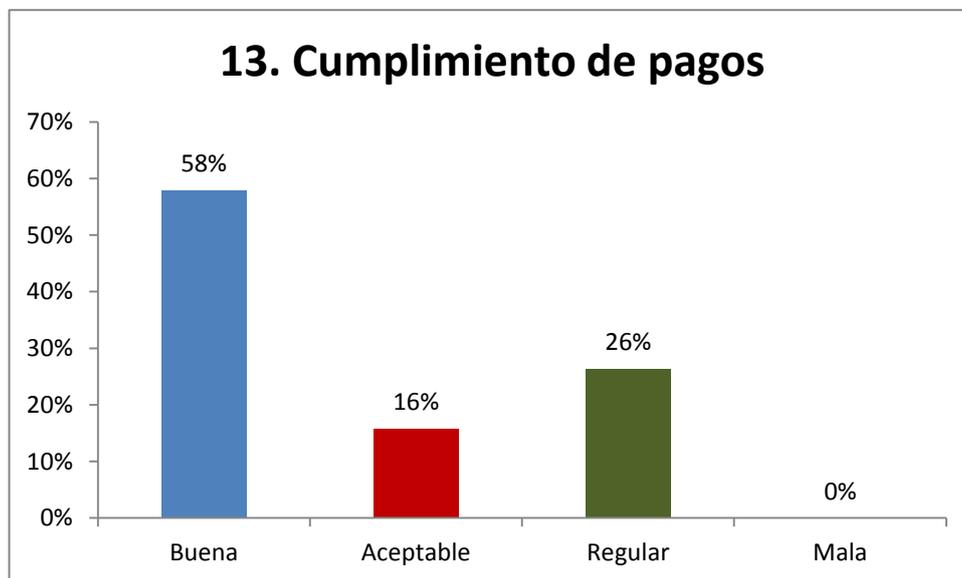
13. En el sector, ¿cómo es el nivel de cumplimiento de pagos por los productos y/o servicios?

- a) Buena
- b) Aceptable
- c) Regular
- d) Mala

Tabla 20: Cumplimiento de pagos

Buena	11	58%
Aceptable	3	16%
Regular	5	26%
Mala	0	0%

Ilustración 16: ¿Cómo es el nivel de cumplimiento de pagos por los productos y/o servicios?



Igualmente en los pagos los encuestados dicen que aunque sus empresas hacen lo posible por ser cumplidas con la intención de no perder su nivel de crédito o la confiabilidad por parte de otras empresas, algunos retrasos ocasionales en pagos por parte de los clientes generan que haya retrasos en los pagos a los proveedores.

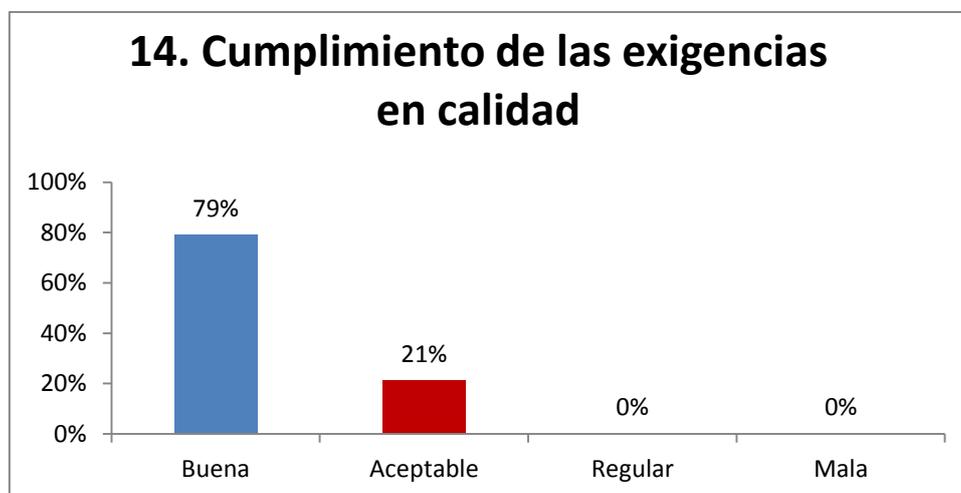
14. En el sector, ¿cómo es el nivel de cumplimiento de las exigencias en calidad de los productos y/o servicios?

- a) Buena
- b) Aceptable
- c) Regular
- d) Mala

Tabla 21: Cumplimiento de las exigencias en calidad

Buena	15	79%
Aceptable	4	21%
Regular	0	0%
Mala	0	0%

Ilustración 17: ¿Cómo es el nivel de cumplimiento de las exigencias en calidad de los productos y/o servicios?



Todas las empresas manifestaron que las exigencias en calidad del sector son altas y al existir un elevado número de agentes en el mercado, el incumplimiento en este factor puede causar pérdidas de posibles negocios futuros, razón por la cual este punto fue calificado de forma positiva en casi todas ocasiones.

15. En el sector, ¿se maneja alguna alianza comercial para beneficio de las empresas?

- a) Si. ¿Cual? _____
- b) No

Tabla 22: Alianzas comerciales

Si	4	21%
No	15	79%

Ilustración 18: ¿Se maneja alguna alianza comercial para beneficio de las empresas?

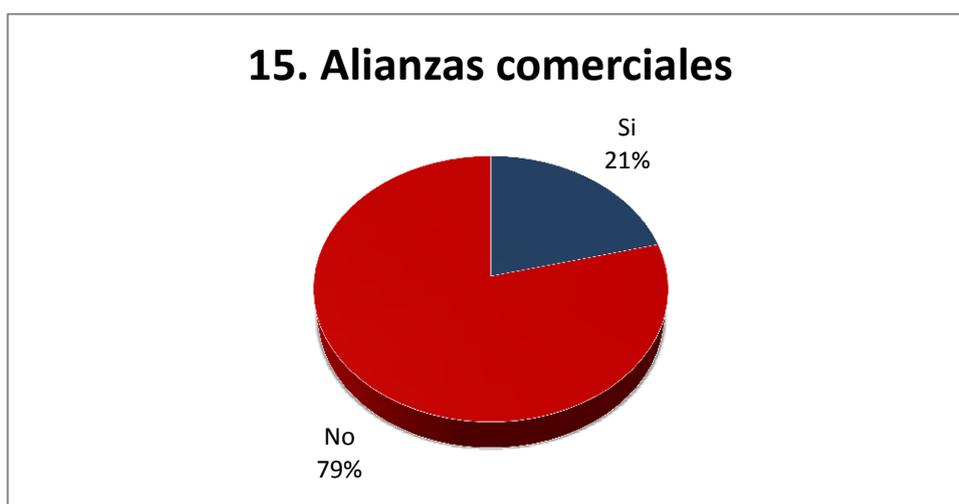
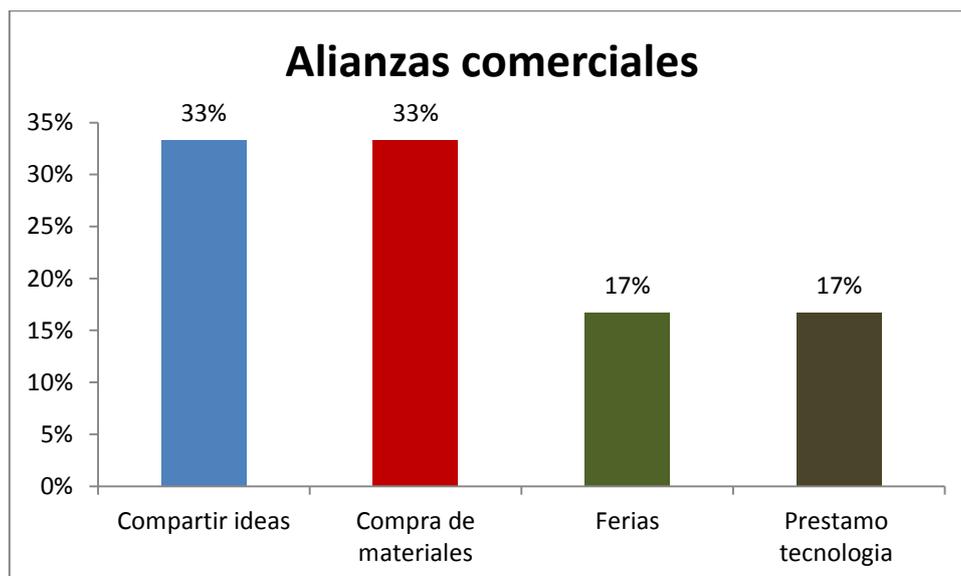


Tabla 23: Alianzas

Compartir ideas	2	33%
Compra de materiales	2	33%
Ferias	1	17%
Préstamo tecnología	1	17%

Ilustración 19: Alianzas comerciales



Al indagar si existen alianzas comerciales en el sector para el beneficio de las empresas, fueron recurrentes las respuestas negativas ya que existe poca confianza por parte de los integrantes de este sector para compartir información con sus similares y se tiene la creencia común de que las alianzas causan que las otras empresas con las que se comparta esta se aprovecharan de la situación para despojar a los que buscan cooperación de sus mejores compradores o vendedores. Las pocas empresas que dicen utilizar alianzas lo hacen para comprar materiales, asistir a ferias, prestarse maquinaria y compartir ideas.

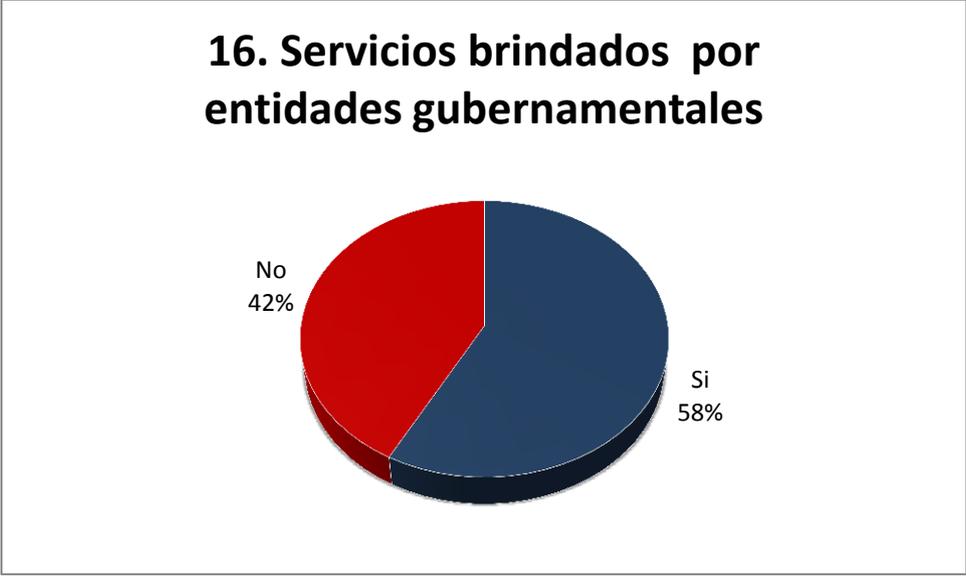
16. ¿Conoce los servicios brindados a las organizaciones por parte las entidades gubernamentales?

- a) Si
- b) No

Tabla 24: Servicios brindados por entidades gubernamentales

Si	11	58%
No	8	42%

Ilustración 20: ¿Conoce los servicios brindados a las organizaciones por parte las entidades gubernamentales?



Se encontró que solo un poco más de la mitad de los encuestados conocen los servicios que brinda el gobierno a través de numerosas entidades con el fin de servir de apoyo a las empresas. Teniendo en cuenta que las encuestas fueron aplicadas en organizaciones inscritas en la Cámara de Comercio de sus respectivas ciudades, se considera que este porcentaje es muy bajo.

17. ¿Hace uso de alguno de estos servicios?
 a) Si ¿Cuál? _____
 b) No

Tabla 25: Utilizacion de los servicios de las entidades gubernamentales

Si	10	53%
No	9	47%

Ilustración 21: ¿Hace uso de alguno de estos servicios?

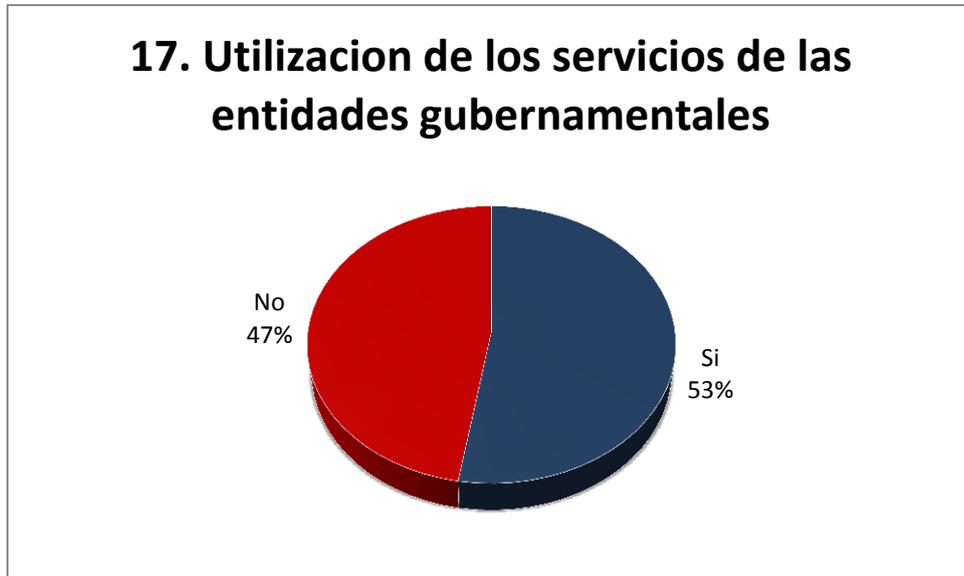
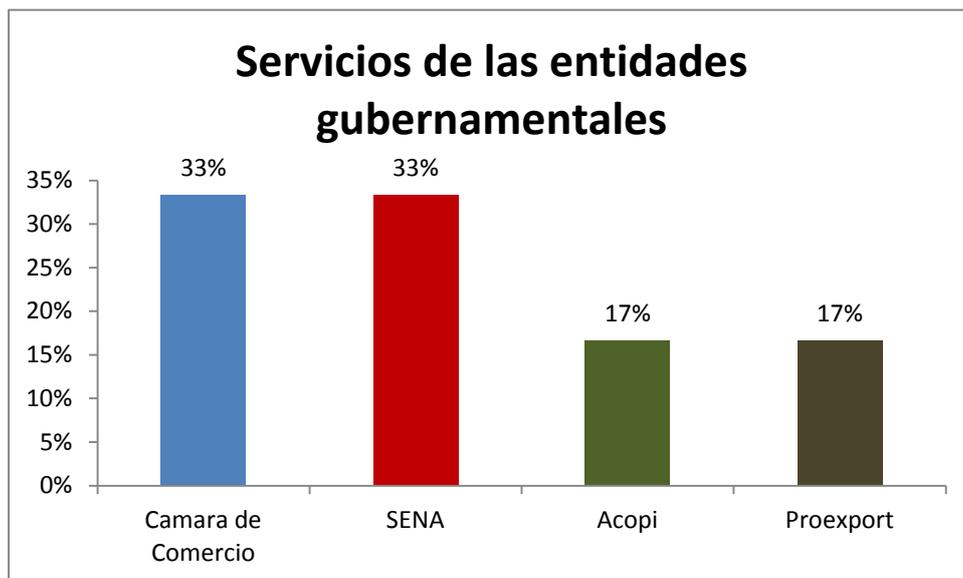


Tabla 26: Servicios de las entidades gubernamentales

Cámara de Comercio	6	33%
SENA	6	33%
Acopi	3	17%
Proexport	3	17%

Ilustración 22: Servicios de las entidades gubernamentales



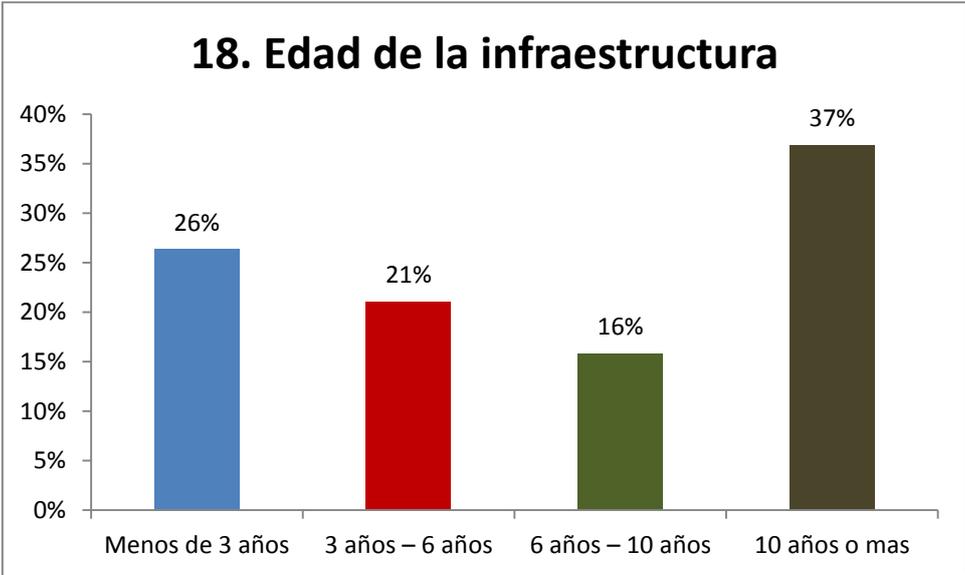
Debido al escaso conocimiento de estos, pocas empresas hacen uso de los servicios brindados por parte de las entidades gubernamentales, sin embargo se encontró que aquellas que si lo hacen acuden a todos o casi todos ellos y han encontrado grandes beneficios.

18. ¿Cuál es la edad aproximada de la infraestructura física en la cual se encuentra hoy la organización?
- a) Menos de 3 años
 - b) 3 años – 6 años
 - c) 6 años – 10 años
 - d) 10 años o mas

Tabla 27: Edad de la infraestructura

Menos de 3 años	5	26%
3 años – 6 años	4	21%
6 años – 10 años	3	16%
10 años o mas	7	37%

Ilustración 23: ¿Cuál es la edad aproximada de la infraestructura física en la cual se encuentra hoy la organización?



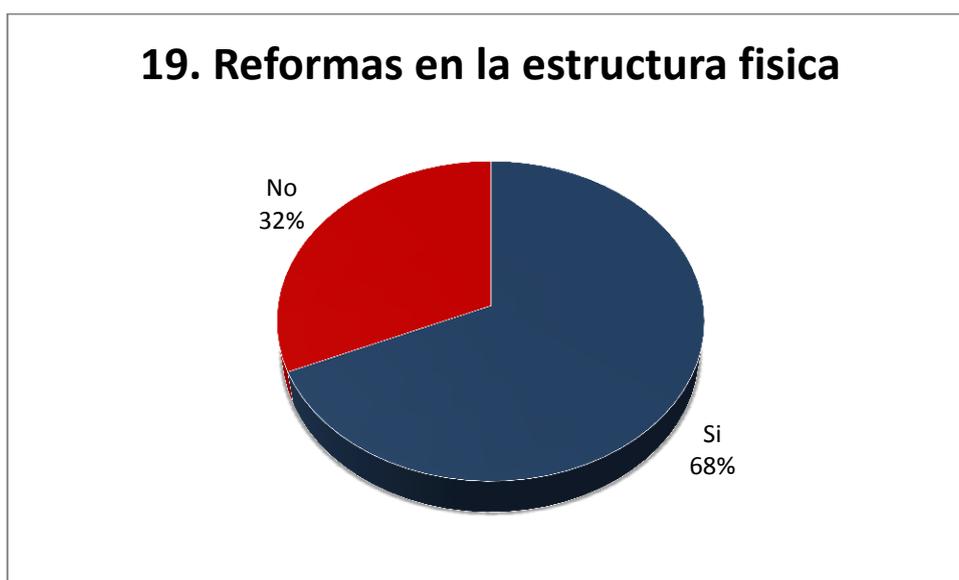
El mayor número de encuestados, al ser indagados acerca de la edad de la edificación en la cual se encuentra la organización actualmente respondieron que esta es mayor a 10 años, algunos de ellos diciendo también que esta fue construida para albergar la empresa que hoy en ella funciona, exponiendo la antigüedad de varias empresas del sector y la experiencia que tienen en el mercado. Sin embargo la mayoría de estas se mudaron a la estructura física actual cuando esta ya había sido construida para otro fin, razón por la cual se evidencia en algunas de ellas una deficiente distribución de la planta de producción que no optimiza los tiempos de fabricación.

19. ¿Ha tenido la estructura física de la organización alguna reforma o modernización?
- a) Si
 - b) No

Tabla 28: Reformas en la estructura física

Si	13	68%
No	6	32%

Ilustración 24: ¿Ha tenido la estructura física de la organización alguna reforma o modernización?



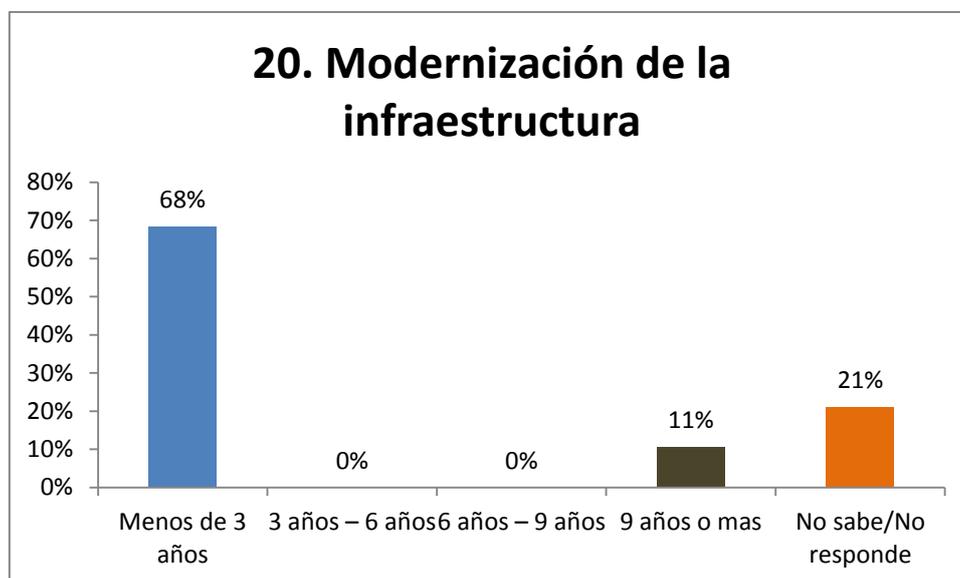
Se encontró así mismo que estas empresas han crecido a lo largo de los años, lo que las ha llevado a realizar reformas en la estructura física para albergar más máquinas de las que tenían al momento de su concepción o para contar con más oficinas que acojan el creciente número de personal en el área administrativa.

20. ¿Hace cuánto se realizó la modernización de la infraestructura física de la empresa?
- a) Menos de 3 años
 - b) 3 años – 6 años
 - c) 6 años – 9 años
 - d) 9 años o mas

Tabla 29: Modernización de la infraestructura

Menos de 3 años	13	68%
3 años – 6 años	0	0%
6 años – 9 años	0	0%
9 años o mas	2	11%
No sabe/No responde	4	21%

Ilustración 25: ¿Hace cuánto se realizó la modernización de la infraestructura física de la empresa?



Del total de empresas visitadas, la mayor parte han realizado reformas en la infraestructura física en la que se llevan a cabo las operaciones de la empresa hace menos de tres años, situación que al ser confrontada con la disminución de las exportaciones en la última década, lleva a considerar que se han presentado picos en la producción en momentos específicos que han exigido cambios que permitan a las organizaciones adaptarse a un mayor nivel de producción, así mismo evidencia la falta de planeación a largo plazo en el momento de tomar la decisión de ubicación de la organización. De igual manera deja ver la voluntad de los empresarios por mantener la planta en buen estado y con las condiciones óptimas para la operación, aunque en muchas ocasiones no se consiga este resultado, y el buen flujo de capital que les permite realizar estas reformas.

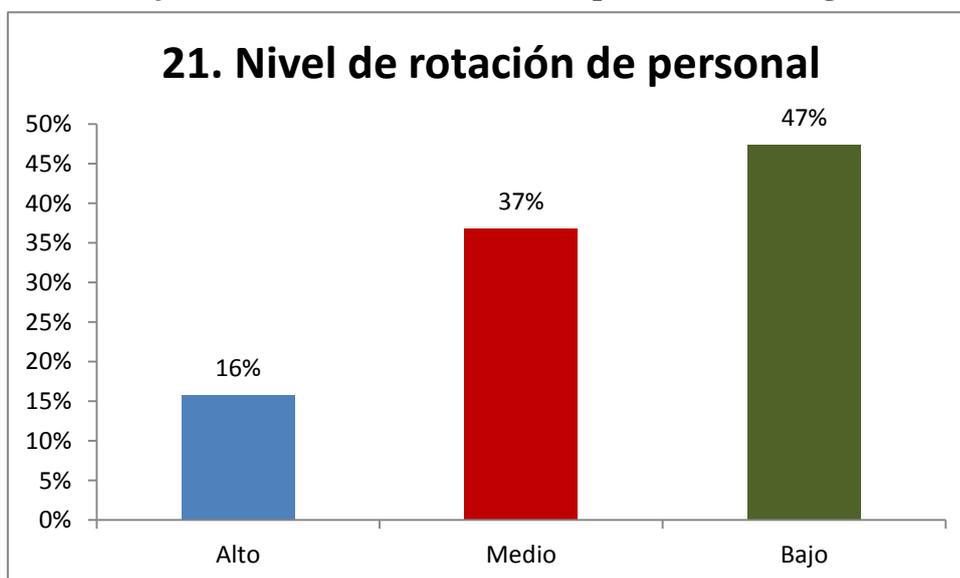
21. ¿Cuál es el nivel de rotación del personal en la organización?

- a) Alto
- b) Medio
- c) Bajo

Tabla 30: Nivel de rotación de personal

Alto	3	16%
Medio	7	37%
Bajo	9	47%

Ilustración 26: ¿Cuál es el nivel de rotación del personal en la organización?



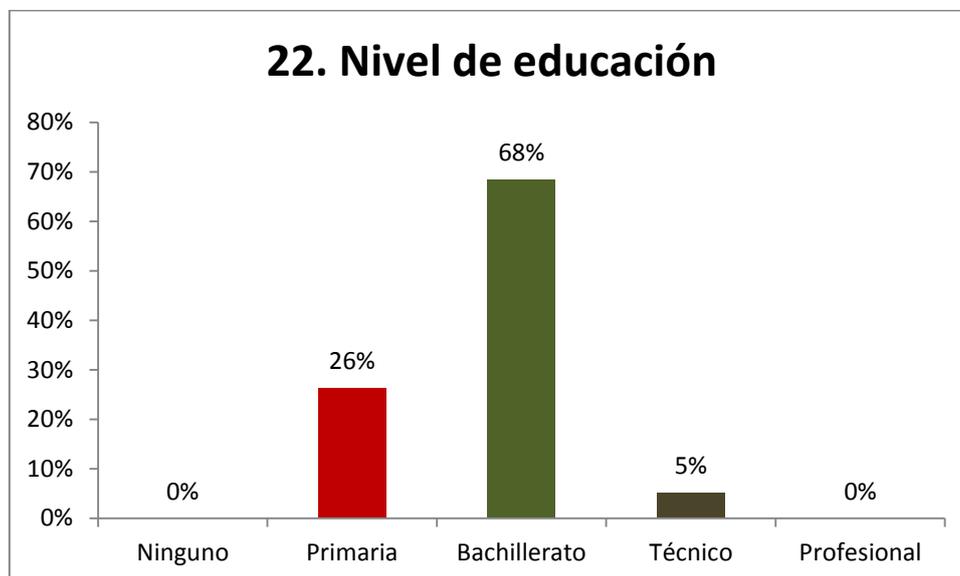
Se aprecia una marcada tendencia en el sector a conservar el personal que opera en las empresas por tiempos prolongados, ya que la experiencia y el conocimiento de las máquinas y los materiales se considera un factor muy importante en la productividad de este. Sin embargo algunos de los encuestados argumentan que es común que las grandes empresas hagan ofertas a sus trabajadores más experimentados con las cuales las PYMES no pueden competir, dejando el personal de menos experiencia en estas organizaciones.

22. ¿Cuál es el nivel de educación promedio de los colaboradores de la organización?
- a) Ninguno
 - b) Primaria
 - c) Bachillerato
 - d) Técnico
 - e) Profesional

Tabla 31: Nivel de educación

Ninguno	0	0%
Primaria	5	26%
Bachillerato	13	68%
Técnico	1	5%
Profesional	0	0%

Ilustración 27: ¿Cuál es el nivel de educación promedio de los colaboradores de la organización?



El nivel de educación más frecuente en los colaboradores de este tipo de organización es el de bachillerato, seguido por primaria, ya que casi todos son operarios que se dedican a labores que no requieren un alto nivel de educación y son capacitados en labores muy específicas. En cuanto a los cargos administrativos, estos son ocupados con personas con educación técnica o profesional.

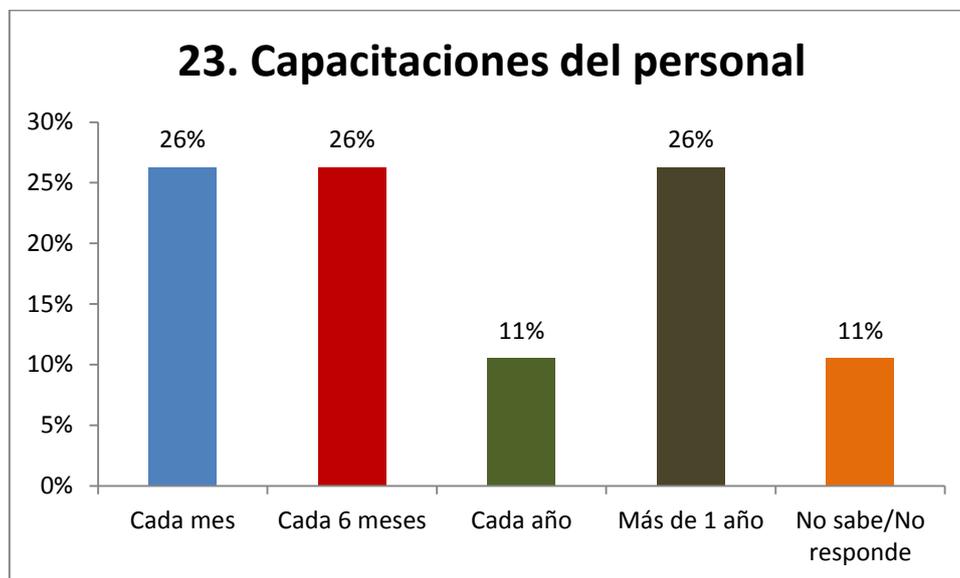
23. ¿Con que frecuencia es capacitado su personal para optimizar las funciones en la organización?

- a) Cada mes
- b) Cada 6 meses
- c) Cada año
- d) Más de 1 año

Tabla 32: Capacitaciones del personal

Cada mes	5	26%
Cada 6 meses	5	26%
Cada año	2	11%
Más de 1 año	5	26%
No sabe/No responde	2	11%

Ilustración 28: ¿Con que frecuencia es capacitado su personal para optimizar las funciones en la organización?



No se encontró una tendencia marcada en esta pregunta, ya que aunque existen empresas que se preocupan por mantener su personal actualizado en temas que optimicen su labor en la organización y lo capacitan de forma mensual, se encontraron otras que lo hacen solo cuando una persona se vincula con estas o incluso que no los capacitan en absoluto.

24. ¿En qué temas son capacitados?

- a) Producción
- b) Comercio
- c) Manejo de la maquinaria
- d) Otros. ¿Cuáles? _____

Tabla 33: Temas en que son capacitados

Producción	10	37%
Comercio	4	15%
Manejo de la maquinaria	6	22%
Otros	5	19%
No sabe/No responde	2	7%

Ilustración 29: ¿En qué temas son capacitados?

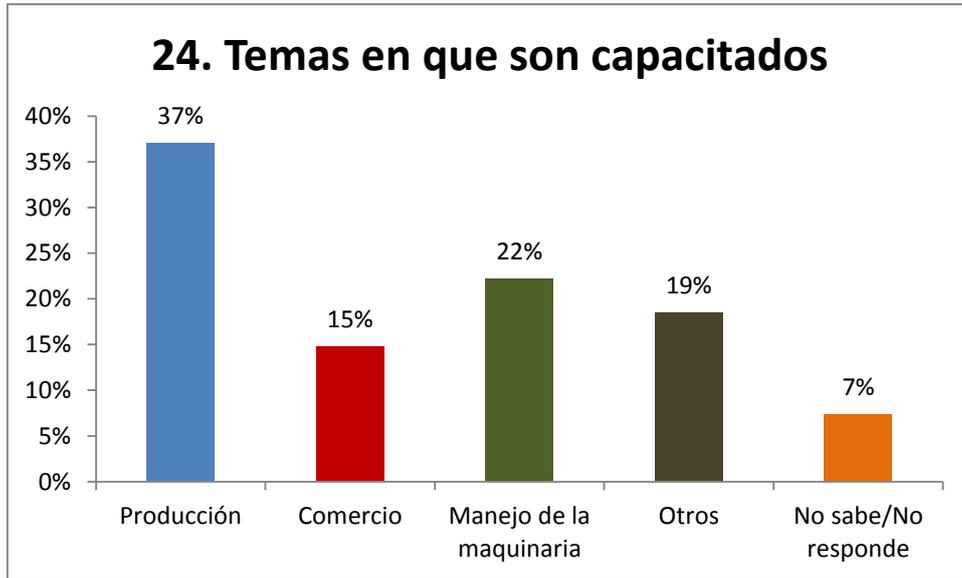
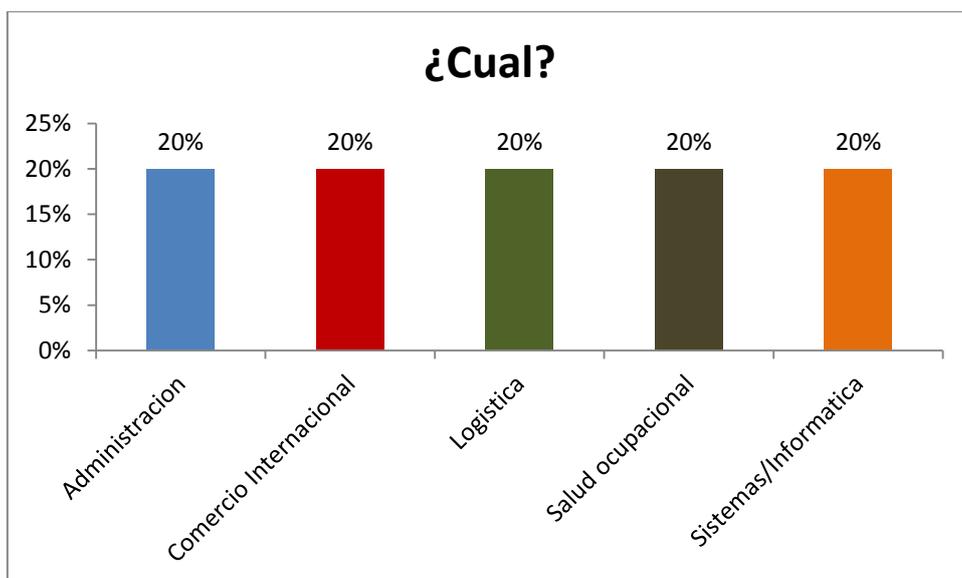


Tabla 34: ¿Cuál?

Administración	1	20%
Comercio Internacional	1	20%
Logística	1	20%
Salud ocupacional	1	20%
Sistemas/Informática	1	20%

Ilustración 30: Otros temas de capacitación



De las empresas que capacitan a su personal, se encontró que la mayoría lo hacen en producción o en manejo de maquinaria ya que estos temas repercuten directamente en la productividad de sus operarios y en la disminución de errores en los procesos productivos. En cuanto al personal administrativo o de ventas, se capacita en temas como comercio, logística, administración e informática.

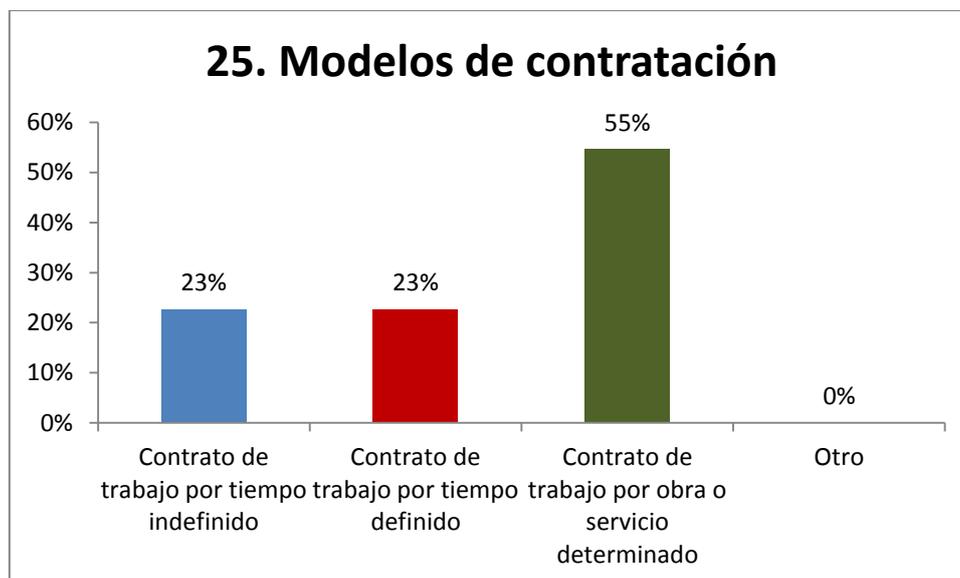
25. ¿Qué modelos de contratación de personal aplican en la organización?

- a) Contrato de trabajo por tiempo indefinido
- b) Contrato de trabajo por tiempo definido
- c) Contrato de trabajo por obra o servicio determinado
- d) Otro. ¿Cuál? _____

Tabla 35: Modelos de contratación

Contrato de trabajo por tiempo indefinido	5	23%
Contrato de trabajo por tiempo definido	5	23%
Contrato de trabajo por obra o servicio determinado	12	55%
Otro	0	0%

Ilustración 31: ¿Que modelos de contratación de personal aplican en la organización?



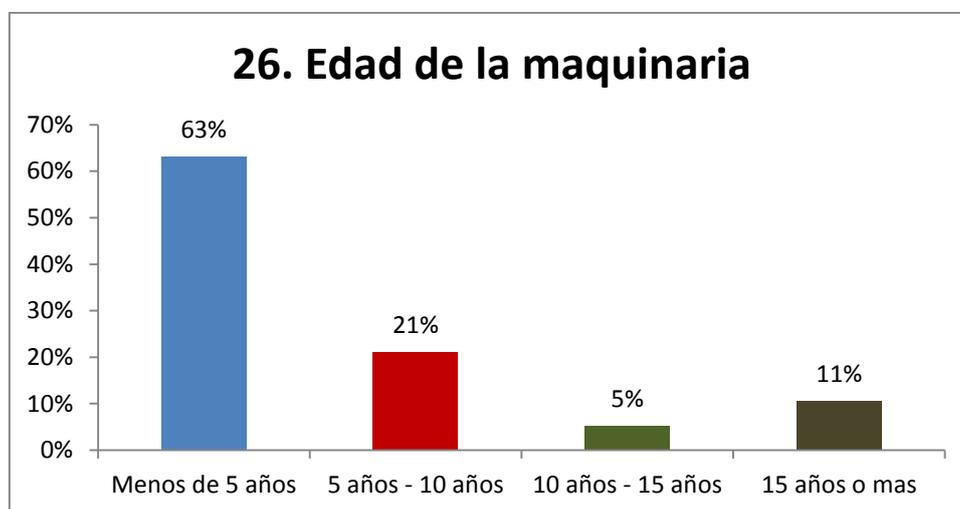
En estas organizaciones se pudo averiguar que el modelo de contratación más empleado para vincular a sus colaboradores es el contrato de trabajo por obra o servicio determinado, lo que genera en ocasiones inestabilidad en el personal con el que cuenta la empresa en momentos determinados para su operación ya que al no tener un contrato que los vincule de forma definitiva a una empresa, estos se retiran de ella si reciben una mejor oferta por parte de otras empresas.

26. ¿Cuál es la edad promedio de la maquinaria que utiliza en sus operaciones?
- a) Menos de 5 años
 - b) 5 años - 10 años
 - c) 10 años - 15 años
 - d) 15 años o mas

Tabla 36: Edad de la maquinaria

Menos de 5 años	12	63%
5 años - 10 años	4	21%
10 años - 15 años	1	5%
15 años o mas	2	11%

Ilustración 32: ¿Cuál es la edad promedio de la maquinaria que utiliza en sus operaciones?



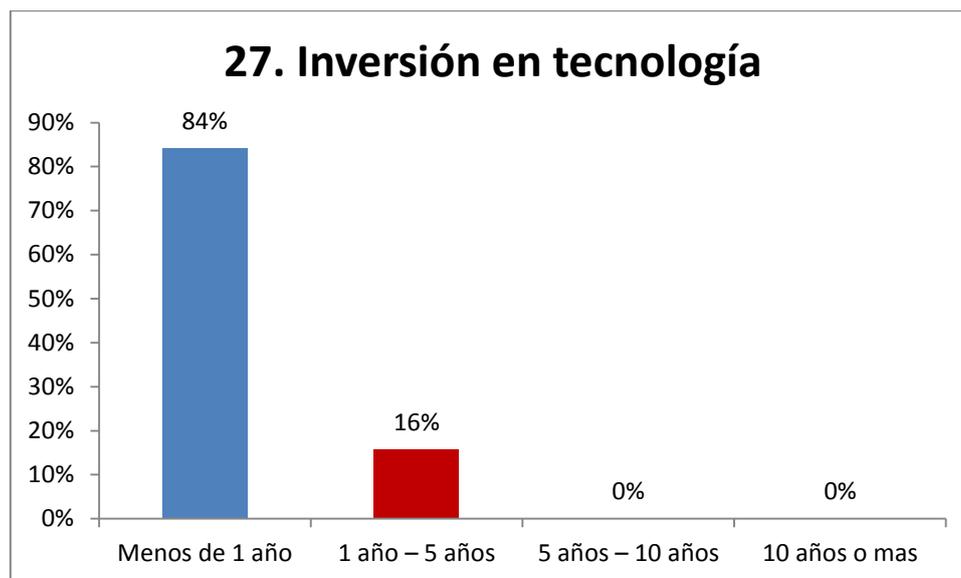
Se obtuvo como resultado al indagar por la edad promedio de la maquinaria utilizada en las operaciones de estas empresas, que en su mayoría esta no supera los cinco años, situación que se considera positiva ya que demuestra que los empresarios se preocupan por mantener un nivel de tecnología actualizado para la mejor realización de sus operaciones. De igual manera se encontró que la maquinaria utilizada en estas empresas puede ser diferenciada como maquinas no especializadas, las cuales tienen una vida útil muy amplia, incluso en algunos casos de hasta veinte años; y maquinas especializadas, que se deben renovar de forma continua ya que se desarrollan con alta frecuencia innovaciones en estas que hacen que sean obsoletas en poco tiempo.

27. ¿Hace cuánto tiempo fue la última inversión en tecnología que realizó la empresa?
- a) Menos de 1 año
 - b) 1 año – 5 años
 - c) 5 años – 10 años
 - d) 10 años o mas

Tabla 37: Inversión en tecnología

Menos de 1 año	16	84%
1 año – 5 años	3	16%
5 años – 10 años	0	0%
10 años o mas	0	0%

Ilustración 33: ¿Hace cuánto tiempo fue la última inversión en tecnología que realizó la empresa?



Se indagó igualmente a los encuestados por la última vez que sus empresas realizaron una inversión en tecnología, lo que dio como resultado que en casi todas las organizaciones, esta fue realizada hace menos de un año, ratificando así el recambio constante de la maquinaria utilizada en las operaciones de las compañías en el sector. En ningún caso se encontró que esta hubiera tomado lugar hace más de cinco años.

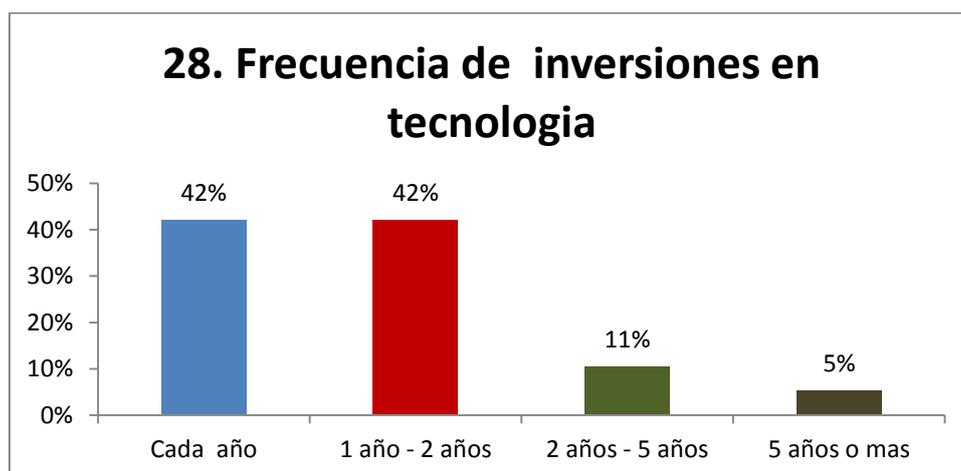
28. ¿Cada cuánto la organización realiza inversiones de tipo tecnológico?

- a) Cada año
- b) 1 año - 2 años
- c) 2 años - 5 años
- d) 5 años o mas

Tabla 38: Frecuencia de inversiones en tecnología

Cada año	8	42%
1 año - 2 años	8	42%
2 años - 5 años	2	11%
5 años o mas	1	5%

Ilustración 34: ¿Cada cuánto la organización realiza inversiones de tipo tecnológico?



Se encontró que la mayoría de empresas estudiadas realizan inversiones de tipo tecnológico con una frecuencia máxima de dos años, manteniendo el sector actualizado en cuanto a tecnología y optimizando las operaciones gracias al aumento en la productividad que da como resultado la obtención de máquinas con mayor tecnología.

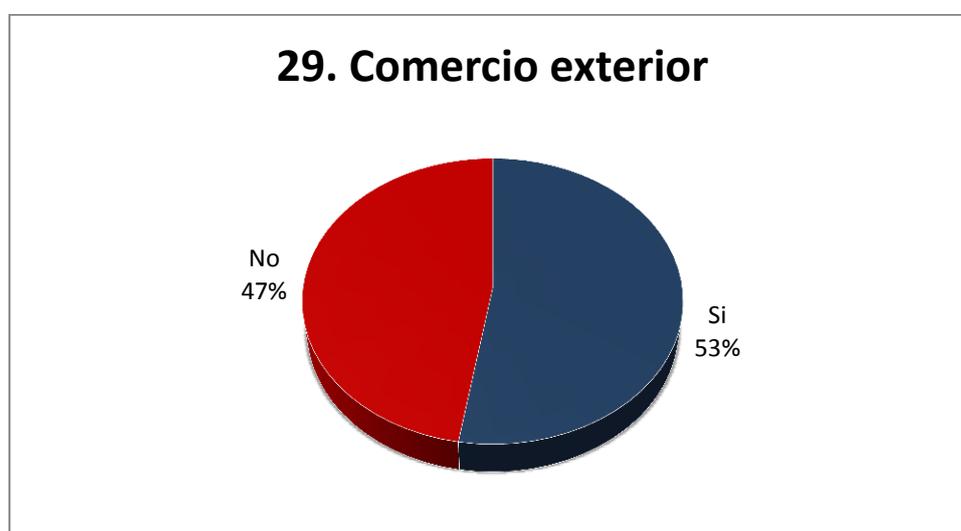
29. ¿Maneja la organización comercio exterior para importar materiales o exportar bienes?

- a) Si
- b) No

Tabla 39: Comercio exterior

Si	10	53%
No	9	47%

Ilustración 35: ¿Maneja la organización comercio exterior para importar materiales o exportar bienes?



El número de empresas que manejan comercio exterior, aunque mayor es muy similar a las que no lo hacen, sin embargo casi en todas manifestaron que a pesar de que en este momento no hacen trámites internacionales los hicieron en el pasado. Se encontró que la totalidad de las empresas que manejan comercio exterior lo hacen para exportar prendas, en su mayor cuantía a Sur y Centroamérica, mientras que muy pocas importan insumos o materias primas de otros países debido a la calidad de los que se encuentran en el mercado local y a los costos altos de importar los bajos volúmenes que requieren este tipo de empresas.

30. ¿Cuenta la organización con una persona suficientemente capacitada en comercio exterior?
- a) Si
 - b) No. ¿Cómo lo maneja?
 - a) A través de terceros
 - b) Por medio de gremios
 - c) Otro. ¿Cuál? _____

Tabla 40: Persona capacitada en comercio exterior

Si	9	47%
No	9	47%
No sabe/No responde	1	5%

Ilustración 36: ¿Cuenta la organización con una persona suficientemente capacitada en comercio exterior?

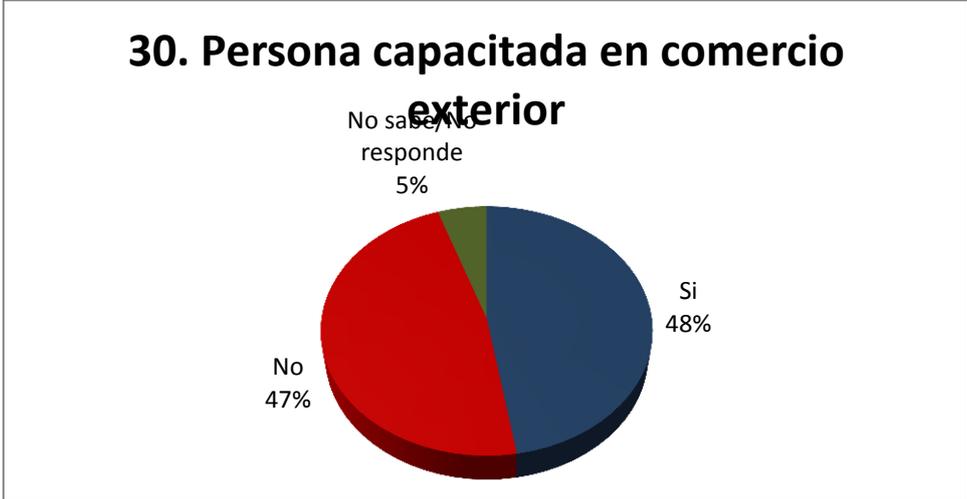
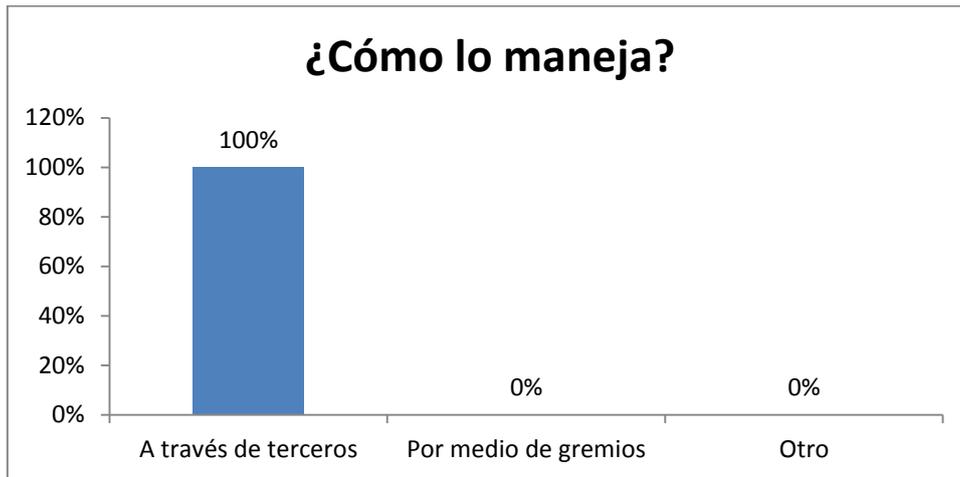


Tabla 41: ¿Cómo lo maneja?

A través de terceros	3	100%
Por medio de gremios	0	0%
Otro	0	0%

Ilustración 37: Manejo de comercio exterior



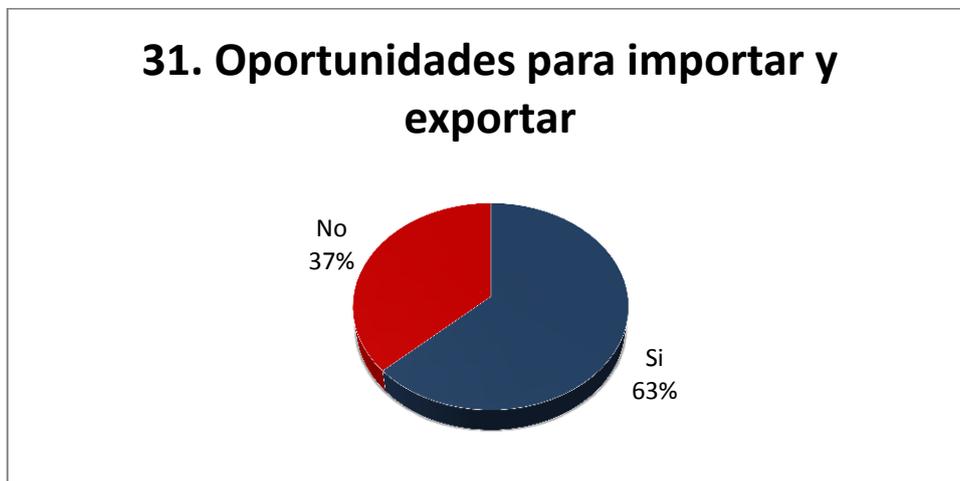
Se evidencio que existe un número igual de empresas que cuentan con una persona con la capacitación suficiente para hacerse cargo de las funciones requeridas para el comercio exterior que aquellas que lo manejan a través de terceros o simplemente no lo consideran necesario. Ninguna de las empresas realiza o ha realizado operaciones internacionales sin contar con una persona idónea en el manejo de estas.

31. ¿Perciben oportunidades en el mercado para importar y exportar, o si ya lo hace, para hacerlo en mayor cuantía?
- a) Si
 - b) No

Tabla 42: Oportunidades para importar y exportar

Si	12	63%
No	7	37%

Ilustración 38: ¿Perciben oportunidades en el mercado para importar y exportar, o si ya lo hace, para hacerlo en mayor cuantía?



Como se puede apreciar en la gráfica, la mayoría de los encuestados sostiene que en el mercado existen oportunidades para aumentar sus operaciones de comercio exterior, sin embargo muchos de estos no están interesados en hacerlo ya que no se consideran preparados para exportar bienes en mayor cuantía de lo que ya lo hacen.

32. Los organismos y trámites nacionales necesarios para realizar transacciones internacionales, permiten que los procesos de importación y exportación sean:

- a) Fáciles
- b) Difíciles

¿Por qué? _____

Tabla 43: Trámites necesarios para transacciones internacionales

Fáciles	8	42%
Difíciles	10	53%
No sabe/No responde	1	5%

Ilustración 39: Los organismos y trámites nacionales necesarios para realizar transacciones internacionales, permiten que los procesos de importación y exportación sean:

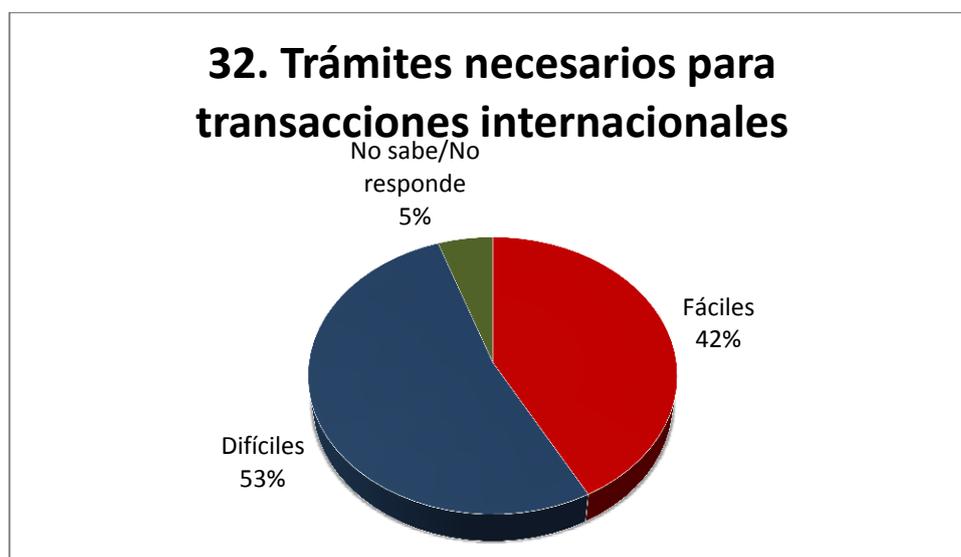


Tabla 44: ¿Por qué fáciles?

Entes de apoyo	2	25%
Información actualizada	2	25%
Numero de Tramites	2	25%
No intermediación	1	13%
Tiempo	1	13%

Ilustración 40: ¿Por qué fáciles?

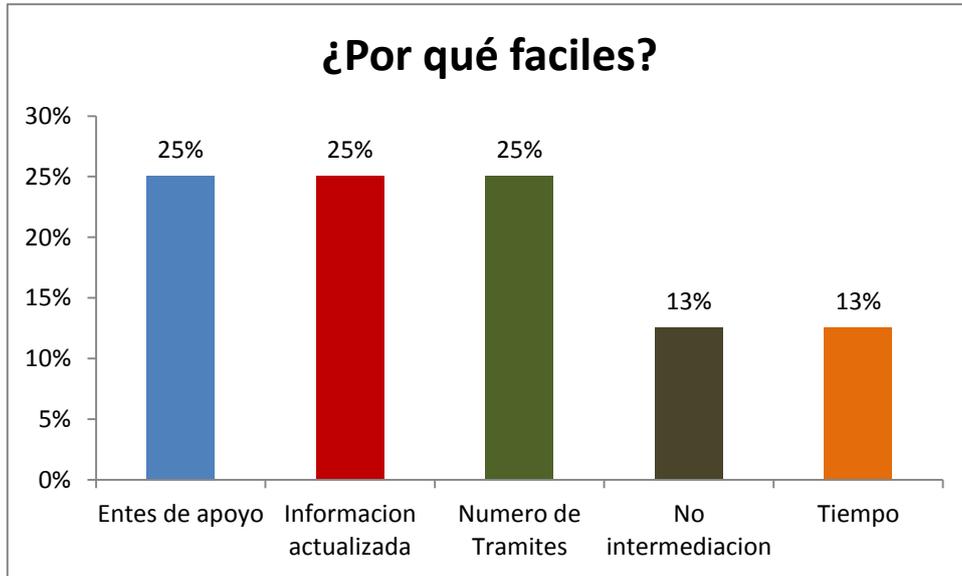
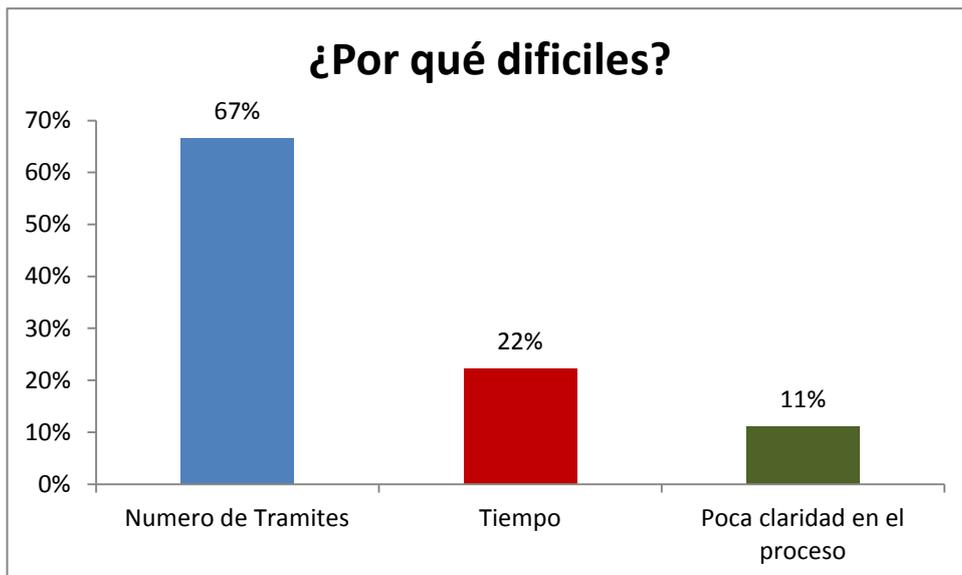


Tabla 45: ¿Por qué difíciles?

Numero de Tramites	6	67%
Tiempo	2	22%
Poca claridad en el proceso	1	11%

Ilustración 41: ¿Por qué difíciles?



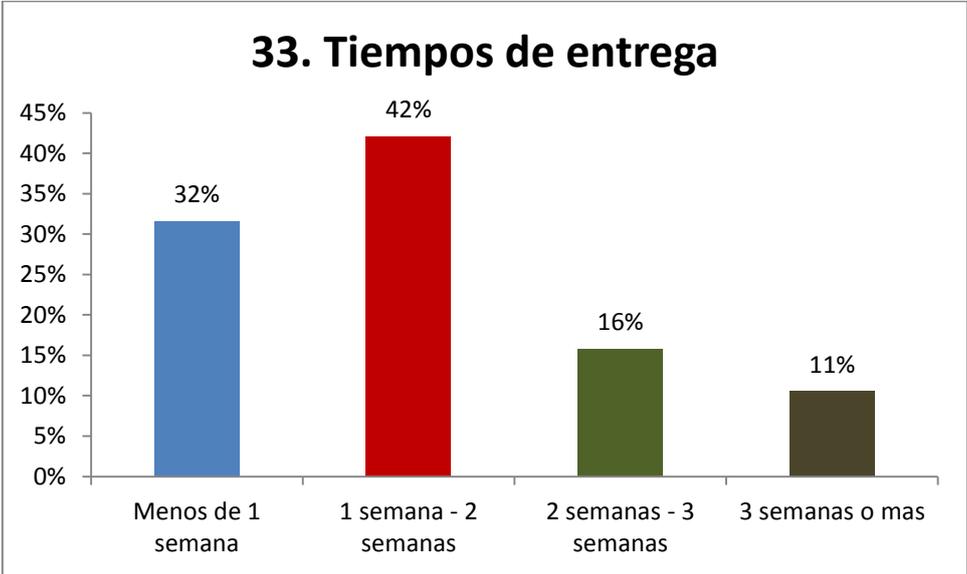
Se observa que una cantidad mayor de encuestados piensa que los tramites necesarios para importar o exportar dificultan el proceso argumentando que el número de estos y el tiempo necesarios son más altos de lo que deberían ser. De los que consideran que estos facilitan el proceso se encuentra que lo hacen debido a que la cantidad y tiempo en estos les parece adecuado. También por la ayuda que brindan los diferentes entes de apoyo y porque la información al respecto es actualizada y de fácil interpretación. Debe ser tomado en cuenta que algunas respuestas fueron proporcionadas por personas que hace algún tiempo no llevan a cabo procesos de comercio exterior, lo que puede generar falta de información acerca de los esfuerzos que ha venido haciendo el gobierno para hacer de este un trámite fácil y rápido.

33. ¿Cuál es el tiempo promedio de entrega de sus pedidos a los compradores?
- a) Menos de 1 semana
 - b) 1 semana - 2 semanas
 - c) 2 semanas - 3 semanas
 - d) 3 semanas o mas

Tabla 46: Tiempos de entrega

Menos de 1 semana	6	32%
1 semana - 2 semanas	8	42%
2 semanas - 3 semanas	3	16%
3 semanas o mas	2	11%

Ilustración 42: ¿Cuál es el tiempo promedio de entrega de sus pedidos a los compradores?



Los tiempos de entrega de los pedidos desde que se reciben por parte de los clientes hasta que se les hace llegar al punto pactado para la entrega es en promedio de una a dos semanas, aunque estos dependiendo del tipo de prendas que se estén produciendo y de los procesos

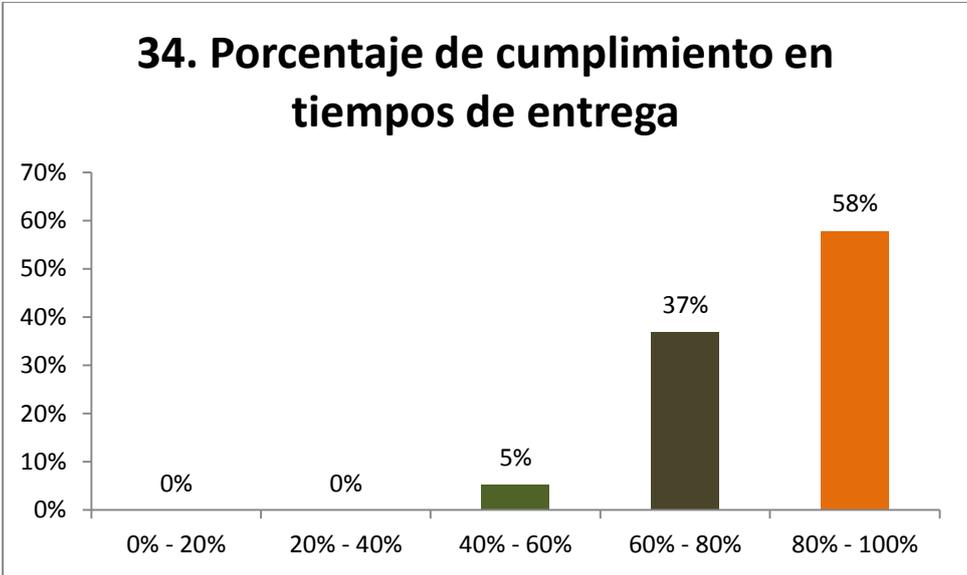
complementarios que por lo general son tercerizados como lavandería, tintorería o manualidades que pueden causar que sean mayores.

34. ¿Cuál es el porcentaje de cumplimiento en los tiempos de entrega pactados?
- a) 0% - 20%
 - b) 20% - 40%
 - c) 40% - 60%
 - d) 60% - 80%
 - e) 80% - 100%

Tabla 47: Porcentaje de cumplimiento en tiempos de entrega

0% - 20%	0	0%
20% - 40%	0	0%
40% - 60%	1	5%
60% - 80%	7	37%
80% - 100%	11	58%

Ilustración 43: ¿Cuál es el porcentaje de cumplimiento en los tiempos de entrega pactados?



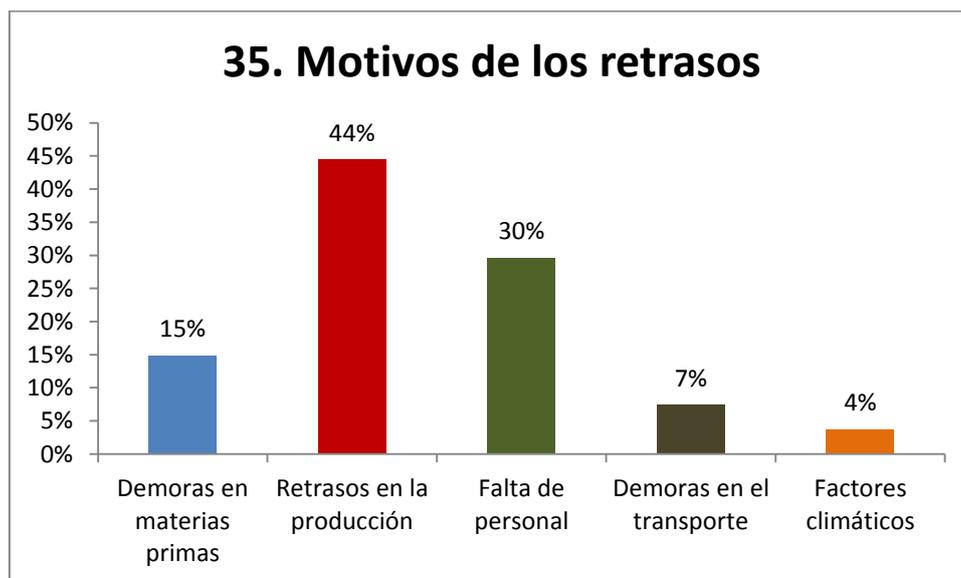
Por parte de los encuestados se obtuvo la respuesta generalizada de que el porcentaje de cumplimiento de sus empresas en los tiempos de entrega pactados es alto, ya que más del noventa por ciento de estos se ubica por encima del sesenta por ciento de entregas completadas en los tiempos acordados.

35. ¿Cuál es el motivo principal de los retrasos en sus tiempos de entrega pactados?
- a) Demoras en materias primas
 - b) Retrasos en la producción
 - c) Falta de personal
 - d) Demoras en el transporte
 - e) Factores climáticos

Tabla 48: Motivos de los retrasos

Demoras en materias primas	4	15%
Retrasos en la producción	12	44%
Falta de personal	8	30%
Demoras en el transporte	2	7%
Factores climáticos	1	4%

Ilustración 44: ¿Cuál es el motivo principal de los retrasos en sus tiempos de entrega pactados?



Se infiere al observar esta grafica que de los pocos retrasos en los tiempos de entrega pactados, la mayoría se dan debido a retrasos en la producción o a falta de personal. Esto se debe a que al ser el modelo de contratación más común el contrato de trabajo por obra o servicio determinado, los colaboradores más experimentados en estas organizaciones no perciben un vínculo permanente hacia la empresa y en ocasiones faltan a su jornada laboral o se marchan a otras empresas que les ofrezcan una mayor remuneración por su labor ya que tienen la idea que las empresas necesitan más de ellos que ellos de las empresas que les dan trabajo; dejando así el personal menos experimentado y por ende menos productivo.

36. ¿Considera que su empresa está preparada para competir bajo las condiciones que se generaran a partir de los tratados comerciales firmados por Colombia?
- a) Si
b) No
- ¿Por qué? _____

Tabla 49: Tratados comerciales

Si	13	68%
No	6	32%

Ilustración 45: ¿Considera que su empresa está preparada para competir bajo las condiciones que se generaran a partir de los tratados comerciales firmados por Colombia?

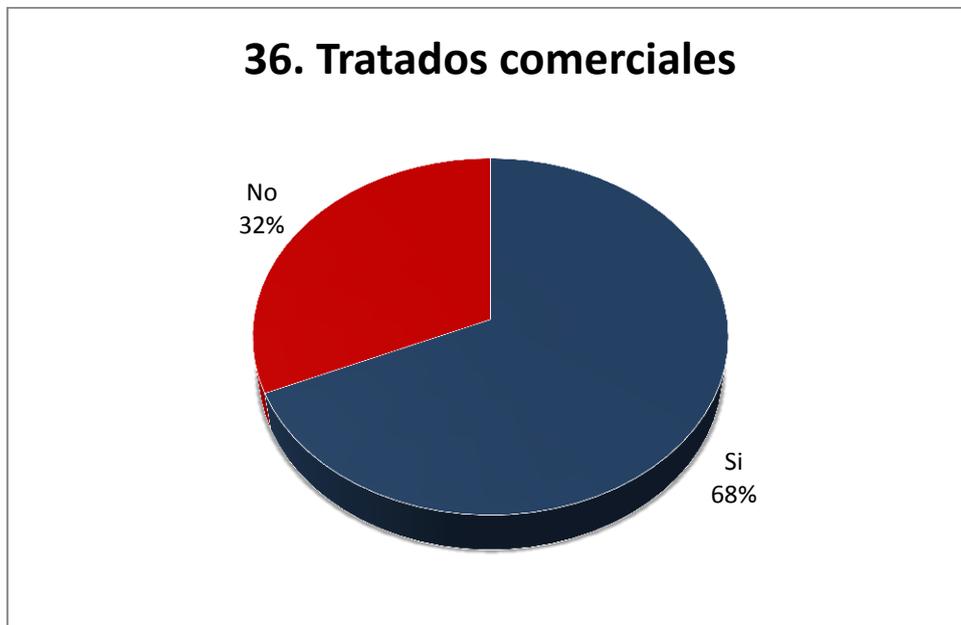


Tabla 50: ¿Por qué si?

Calidad	4	25%
Experiencia	3	19%
Información	2	13%
Capital	1	6%
Ideas	1	6%
Infraestructura	1	6%
Precios	1	6%
No sabe/No responde	3	19%

Ilustración 46: ¿Por qué si?

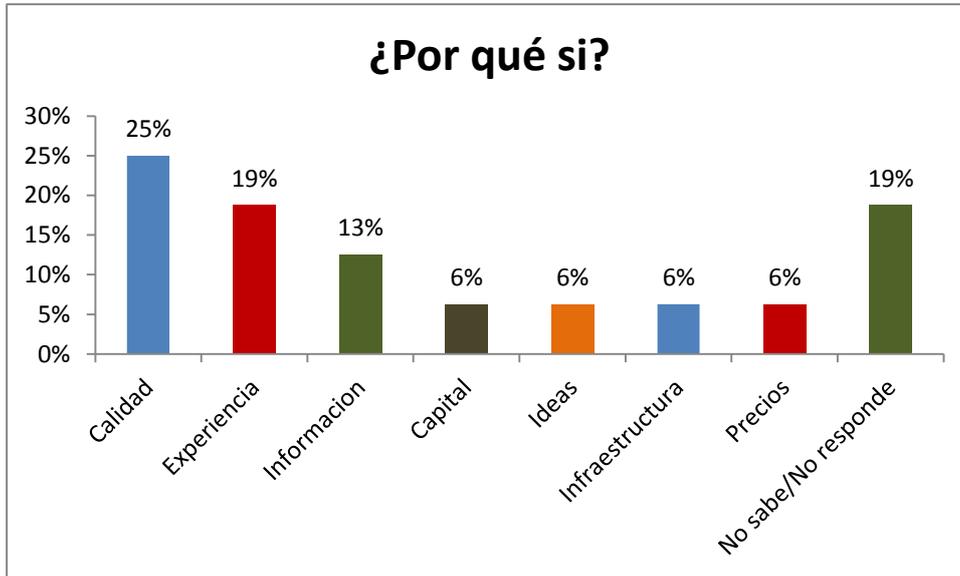
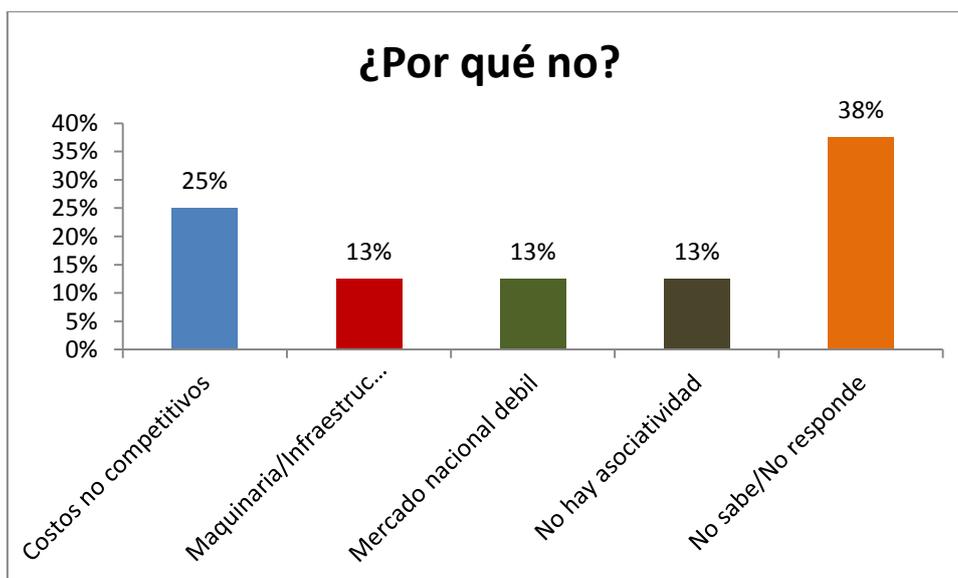


Tabla 51: ¿Por qué no?

Costos no competitivos	2	25%
Maquinaria/Infraestructura	1	13%
Mercado nacional débil	1	13%
No hay asociatividad	1	13%
No sabe/No responde	3	38%

Ilustración 47: ¿Por qué no?



La mayor parte de los encuestados considera que su empresa está preparada para competir bajo las condiciones que se van a generar debido a los tratados comerciales firmados por el país, argumentando como razones factores como la calidad, la experiencia, la información que tienen al respecto y el capital con el que cuentan algunas de ellas. De los que respondieron no estar preparados se observa que dicen no estarlo por razones como los costos poco competitivos, el estado de la maquinaria y la infraestructura, y la poca asociatividad que se maneja en el sector por parte de las diferentes empresas.

8. HALLAZGOS

- Se identifico que las muchas de las organizaciones confeccionistas no cuentan o hacen uso efectivo de las bodegas o almacenes, ya que se observo que las telas, productos en proceso, productos terminados e hilos son arrojados y arrumados en espacios donde dificultan la operación y transito de los colaboradores, además de que puede incurrir en un aumento de los **Costos Logísticos** ya que los colaboradores pueden realizar pedidos de inventarios innecesarios y hasta causar paros en la producción al no identificar los insumos o productos que requiera para sus labores.
- La mayoría de las organizaciones indagadas manejan **Comercio Exterior** al exportar sus productos hacia el país de México. ya que se resalta que la calidad de las prendas Colombianas cumplen con altos estándares, además de que mantienen una constante innovación en sus estilos, colores, diseños y manualidades.
- Por parte del indicador de **Idoneidad Logística**, la mayoría de los empresarios manifestaron tener la intención de formar o establecer una cooperación entre varias empresas, pero estos a su vez, dicen que no se ha formalizado gracias a la poca intención que ponen las otras compañías.
- Por parte de la **Infraestructura**, los empresarios han tenido que reformar o modernizar sus organizaciones generalmente en mezzanines, tratando de ampliar en cierta parte a un segundo nivel el espacio físico de la organización.

9. CONCLUSIONES

En el grupo de empresas investigadas se identificó que la competitividad está determinada por factores como: 1. los costos de producción, debido a que a los empresarios les cuesta competir con mercados externos que fabrican las prendas de vestir a costos muy inferiores. 2. La infraestructura, ya que los administradores han visto la necesidad de ampliar sus espacios físicos a fin de aumentar sus niveles de productividad. 3. La tecnología, ya que los empresarios tienen la obligación de adaptarse a las tendencias de la mercado, y además aumentar la capacidad de producción. 4. Asociatividad, la capacidad que tienen los empresarios para asociarse y cooperar para disminuir sus costos de producción y satisfacer mayores demandas.

7.1 Costos Logísticos

En la presente investigación, se evidenció que el mayor costo en las operaciones logísticas de las Pymes confeccionistas se da en el transporte, debido a que los días de inventario en estas organizaciones por lo general son bajos conllevando a menores costos en las compras, administración y almacenamiento de inventarios.

7.2 Trazabilidad

Los empresarios de las pymes confeccionistas de Pereira y Dosquebradas si tienen conocimiento de los beneficios que puede traer a la organización aplicar una adecuada trazabilidad a sus productos, la mayoría de estos lo realizan por lotes o por códigos, aunque generalmente desconocen el término “trazabilidad”.

7.3 Idoneidad Logística

Los administradores de las organizaciones investigadas no están teniendo en cuenta los beneficios que puede traer la cooperación entre diferentes empresas a fines de fortalecer la compañía, el sector y el país en general, no optimizando sus costos, diseños y productos por medio de estrategias colectivas. A pesar de que los empresarios manifestaron tener buena relación con sus competidores se evidencia una marcada falta de confianza, lo que lleva a que la cooperación sea poca o nula.

7.4 Infraestructura

En las pymes confeccionistas se observó que las edificaciones en las cuales se encuentran las organizaciones cuentan con un desgaste promedio de aproximadamente 10 años o más, aunque se observó que los empresarios se han preocupado por realizar reformas y modernizaciones.

Además de esto se evidencio que la rotación del personal en las empresas confeccionistas es baja, aunque al ser un sector con demandas estacionarias, en los periodos de altas demandas se suele tener problemáticas por la ausencia de trabajadores, ya que las demás organizaciones contratan personal de otras empresas por un mejor pago por la prestación de sus servicios.

Como las confecciones de prendas de vestir van ligadas con la moda, la inversión de tipo tecnológico se hace con gran frecuencia a fin de satisfacer al máximo las exigencias del mercado, es decir, la maquinaria es renovada o actualizada en promedio cada año.

7.5 Comercio exterior

La mayoría de los empresarios confeccionistas manejan comercio exterior, estos exportan los productos de su portafolio a países de Sur y Centroamérica. El confeccionista Colombiano es considerado en varios países como fabricantes de prendas de vestir de excelente calidad y diseños innovadores. Para realizar las funciones logística de comercio exterior, las organizaciones suelen contratar terceros para realizar las operaciones de exportación, ya que su tamaño y nivel de producción, hacen que sea innecesaria la contratación de una persona especializada en comercio exterior, lo cual genera un constante aumento en sus costos.

7.6 Aduanas

Se observó que para las pymes confeccionistas los trámites actuales para sobrellevar una exportación y/o importación dificultan el proceso, debido a que son muchos los procedimientos legales que por lo general demoran más tiempo de lo que debería, aunque se evidenció que muchos de los empresarios no efectúan operaciones de comercio exterior desde hace algunos años, desconociendo en sí, los procedimientos actuales.

7.7 Justo a Tiempo

Uno de los factores en el cual se tenga más exigencia para las empresas confeccionistas o maquiladoras es en los tiempos de entrega, debido a que los clientes de estas son empresas que manejan altos volúmenes de productos en diversos puntos comerciales, haciendo que las organizaciones tengan que exigirse para sacar al mercado la cantidad de prendas demandadas y con los diseños y estilos que exige el mercado.

Por su parte, los empresarios confeccionistas demostraron que uno de los factores más importantes para el funcionamiento de la organización es tener el producto exigido en el momento pactado o establecido, generalmente sus tiempos de entregas no sobrepasan las dos (2) semanas. Los retrasos o incumplimiento se deben a diversos factores a lo largo de su cadena productiva, el primero es la tercerización de procesos de maquila o tintorería y el segundo se debe a factores internos como demoras en la producción o por la falta de personal.

7.8 Tratados comerciales firmados por Colombia

Según los empresarios, sus organizaciones están preparadas para competir bajo los tratados comerciales firmados por Colombia, ya que estos fabrican productos que se diferencian de los demás por su buena calidad, cuentan con la experiencia suficiente, cuentan la información requerida, y además de esto, el capital para invertir en tecnología e infraestructura. Por lo contrario, las organizaciones que actualmente no se consideran competitivas especifican que esto se debe a los altos costos de las materias primas y la mano de obra, además de que su planta de producción y tecnología no cuenta con las características ideales para competir en mercados más globalizados.

Como consecuencia de dedicarse a la fabricación de pedidos realizados por otras empresas que las proveen de los insumos necesarios para ello, las organizaciones estudiadas no poseen un poder de negociación que les permita plantear condiciones al realizar negocios con sus clientes y por ende por lo general no manejan el costo de los insumos o el precio de los productos.

Se concluye además, que la información almacenada y suministrada por las Cámaras de Comercio de Pereira y Dosquebradas acerca de las Pymes confeccionistas no se encuentra actualizada, ya que son muchas las organizaciones que fueron arrojadas por medio de la filtración y que ya no hacen parte del mercado, otras cambiaron su actividad y las otras se clasificaban como grandes empresas.

10. RECOMENDACIONES

- Se le recomienda a la Cámara de Comercio actualizar y tener una información más precisa y exacta de las organizaciones que se encuentran afiliadas, para así suministrar la información adecuada y requerida por las personas o empresas que lo soliciten.
- Las Pymes confeccionistas deben generar más cooperación entre si y entablar mesas del sector confecciones en la región para unificar y potencializar el sector y cada una de las organizaciones que lo conforman, además que se hace necesario debido a la alta competitividad que se da por fenómenos como la globalización y los tratados comerciales firmados por Colombia.
- Además, en vista de que la mayoría de los empresarios tienen la creencia que sus competidores no verían de manera positiva una propuesta de unión y cooperación, pero realmente todos dicen tener la voluntad de hacerlo, se recomienda buscar un intermediario que acerque a los diferentes agentes participantes del sector.
- Las constantes capacitaciones es un factor determinante para la adecuada administración de las organizaciones, y es por esto que las Pymes deben optar por mantener un alto nivel de capacitación tanto al personal de producción como administrativo, a fin de fortalecer sus operaciones productivas y ser más competitivos en un mercado que así lo exige.
- Se le recomienda a las organizaciones confeccionistas recurrir con mayor frecuencia a los congresos, ferias, charlas y asesorías brindadas por los entes gubernamentales y asociaciones gremiales como lo son las Cámara de Comercio, El SENA, Proexport, ACOPI, La ANDI y Bancoldex entre otros; a fin optimizar la competitividad de la organización.
- Se le recomienda a la organización apropiar y establecer un espacio físico donde se pueda almacenar correctamente las materias primas y productos terminados, para así evitar la pérdida de prendas, demoras y hasta paros en la producción por no encontrar la prenda o el insumo en el momento que este se requiera.

Apéndice 1: Instrumento de recolección de la información



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE PEREIRA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

El presente cuestionario tiene como objetivo indagar sobre el estado de competitividad logística de las pymes del sector de la confección de prendas textiles en Pereira y Dosquebradas. Está dirigido a gerentes o directivos de este tipo de organizaciones. Sus respuestas serán tratadas de forma confidencial y no serán utilizadas para ningún propósito distinto a la presente investigación.

1. ¿Tiene la empresa identificados los costos por operaciones logísticas?
 - a) Si
 - b) No. ¿Por qué? _____

2. ¿Entre que valores se ubican sus costos logísticos?
 - a) Menos de \$3'000.000
 - b) \$3'000.000 –\$ 5'000.000
 - c) \$5'000.000 –\$7'000.000
 - d) \$7'000.000 o más

3. ¿Cuáles son los costos en los que incurre la organización para ejecutar las operaciones de transporte?
 - a) Menos de \$500.000
 - b) \$500.000 – \$1'000.000
 - c) \$1'000.000 – \$5'000.000
 - d) \$5'000.000 o mas

4. ¿Cuáles son los costos en los que incurre la organización para administrar los inventarios?
 - a) Menos de \$500.000
 - b) \$500.000 – \$1'000.000
 - c) \$1'000.000 – \$5'000.000
 - d) \$5'000.000 o mas

5. ¿Cuáles son los costos administrativos en los que incurre la organización al realizar compras?
 - a) Menos de \$500.000
 - b) \$500.000 – \$1'000.000
 - c) \$1'000.000 – \$5'000.000

- d) \$5'000.000 o mas
6. ¿Cuáles son los costos en los que incurre la organización para realizar las operaciones de almacenamiento?
- Menos de \$500.000
 - \$500.000 – \$1'000.000
 - \$1'000.000 – \$5'000.000
 - \$5'000.000 o mas
7. ¿Cuáles son los costos en los que incurre la organización por operaciones en los centros de distribución?
- Menos de \$500.000
 - \$500.000 – \$1'000.000
 - \$1'000.000 – \$5'000.000
 - \$5'000.000 o mas
8. ¿Sabe usted que es la trazabilidad?
- Si
 - No
9. ¿Conoce los beneficios de aplicar trazabilidad logística en la organización?
- Si
 - No
10. ¿Cómo realiza la trazabilidad a sus productos o servicios?
- Por lotes
 - Por códigos
 - Por radiofrecuencia
 - Otros. ¿Cuáles? _____
11. ¿Cómo es la relación de la organización con sus competidores?
- Buena
 - Aceptable
 - Regular
 - Mala
12. En el sector, ¿cómo es el nivel de cumplimiento de las entregas en los productos y/o servicios?
- Buena
 - Aceptable
 - Regular
 - Mala
13. En el sector, ¿cómo es el nivel de cumplimiento de pagos por los productos y/o servicios?

- a) Buena
 - b) Aceptable
 - c) Regular
 - d) Mala
14. En el sector, ¿cómo es el nivel de cumplimiento de las exigencias en calidad de los productos y/o servicios?
- a) Buena
 - b) Aceptable
 - c) Regular
 - d) Mala
15. En el sector, ¿se maneja alguna alianza comercial para beneficio de las empresas?
- a) Si. ¿Cual? _____
 - b) No
16. ¿Conoce los servicios brindados a las organizaciones por parte las entidades gubernamentales?
- a) Si
 - b) No
17. ¿Hace uso de alguno de estos servicios?
- a) Si ¿Cuál? _____
 - b) No
18. ¿Cuál es la edad aproximada de la infraestructura física en la cual se encuentra hoy la organización?
- a) Menos de 3 años
 - b) 3 años – 6 años
 - c) 6 años – 10 años
 - d) 10 años o mas
19. ¿Ha tenido la estructura física de la organización alguna reforma o modernización?
- a) Si
 - b) No
20. ¿Hace cuánto se realizó la modernización de la infraestructura física de la empresa?
- a) Menos de 3 años
 - b) 3 años – 6 años
 - c) 6 años – 9 años
 - d) 9 años o mas
21. ¿Cuál es el nivel de rotación del personal en la organización?

- a) Alto
 - b) Medio
 - c) Bajo
22. ¿Cuál es el nivel de educación promedio de los colaboradores de la organización?
- a) Ninguno
 - b) Primaria
 - c) Bachillerato
 - d) Técnico
 - e) Profesional
23. ¿Con que frecuencia es capacitado su personal para optimizar las funciones en la organización?
- a) Cada mes
 - b) Cada 6 meses
 - c) Cada año
 - d) Más de 1 año
24. ¿En qué temas son capacitados?
- a) Producción
 - b) Comercio
 - c) Manejo de la maquinaria
 - d) Otros. ¿Cuáles? _____
25. ¿Que modelos de contratación de personal aplican en la organización?
- a) Contrato de trabajo por tiempo indefinido
 - b) Contrato de trabajo por tiempo definido
 - c) Contrato de trabajo por obra o servicio determinado
 - d) Otro. ¿Cuál? _____
26. ¿Cuál es la edad promedio de la maquinaria que utiliza en sus operaciones?
- a) Menos de 5 años
 - b) 5 años - 10 años
 - c) 10 años - 15 años
 - d) 15 años o mas
27. ¿Hace cuánto tiempo fue la última inversión en tecnología que realizó la empresa?
- a) Menos de 1 año
 - b) 1 año – 5 años
 - c) 5 años – 10 años
 - d) 10 años o mas

28. ¿Cada cuánto la organización realiza inversiones de tipo tecnológico?
- a) Cada año
 - b) 1 año - 2 años
 - c) 2 años - 5 años
 - d) 5 años o mas
29. ¿Maneja la organización comercio exterior para importar materiales o exportar bienes?
- a) Si
 - b) No
30. ¿Cuenta la organización con una persona suficientemente capacitada en comercio exterior?
- a) Si
 - b) No. ¿Cómo lo maneja?
 - a) A través de terceros
 - b) Por medio de gremios
 - c) Otro. ¿Cuál? _____
31. ¿Perciben oportunidades en el mercado para importar y exportar, o si ya lo hace, para hacerlo en mayor cuantía?
- a) Si
 - b) No
32. Los organismos y trámites nacionales necesarios para realizar transacciones internacionales, permiten que los procesos de importación y exportación sean:
- a) Fáciles
 - b) Difíciles
- ¿Por qué? _____
33. ¿Cuál es el tiempo promedio de entrega de sus pedidos a los compradores?
- a) Menos de 1 semana
 - b) 1 semana - 2 semanas
 - c) 2 semanas - 3 semanas
 - d) 3 semanas o mas
34. ¿Cuál es el porcentaje de cumplimiento en los tiempos de entrega pactados?
- a) 0% - 20%
 - b) 20% - 40%
 - c) 40% - 60%
 - d) 60% - 80%
 - e) 80% - 100%
35. ¿Cuál es el motivo principal de los retrasos en sus tiempos de entrega pactados?
- a) Demoras en materias primas

- b) Retrasos en la producción
- c) Falta de personal
- d) Demoras en el transporte
- e) Factores climáticos

36. ¿Considera que su empresa está preparada para competir bajo las condiciones que se generaran a partir de los tratados comerciales firmados por Colombia?

- a) Si
- b) No

¿Por qué? _____

ANEXOS

Anexo 1: Certificado elaboración de las pruebas piloto

Pereira 1 de Noviembre de 2012

El día 1 de Noviembre del presente año la encuesta elaborada como instrumento de recolección de información para el trabajo de grado “CARACTERIZACIÓN DE LA COMPETITIVIDAD EN LOS PROCESOS LOGÍSTICOS DE LAS PYMES EN PEREIRA Y DOSQUEBRADAS, PERTENECIENTES AL SECTOR DE LAS CONFECCIONES EN TEXTILES Y PRENDAS DE VESTIR”, fue sometida a una prueba piloto con el fin de detectar posibles deficiencias en la misma y corregirlas antes de la aplicación definitiva. Dicha prueba fue realizada por los estudiantes Juan Felipe Arroyave Gaviria y Oscar Andrés Ciro Toro.

Para su constancia firma el representante de la empresa Manufacturado Ltda., donde se realizó la prueba en la ciudad de Pereira a los 1 días del mes de Noviembre de 2012.

Representante Manufacturando Ltda.

Pereira 1 de Noviembre de 2012

El día 1 de Noviembre del presente año la encuesta elaborada como instrumento de recolección de información para el trabajo de grado “CARACTERIZACIÓN DE LA COMPETITIVIDAD EN LOS PROCESOS LOGÍSTICOS DE LAS PYMES EN PEREIRA Y DOSQUEBRADAS, PERTENECIENTES AL SECTOR DE LAS CONFECCIONES EN TEXTILES Y PRENDAS DE VESTIR”, fue sometida a una prueba piloto con el fin de detectar posibles deficiencias en la misma y corregirlas antes de la aplicación definitiva. Dicha prueba fue realizada por los estudiantes Juan Felipe Arroyave Gaviria y Oscar Andrés Ciro Toro.

Para su constancia firma el representante de la empresa Mak Janna, donde se realizó la prueba en la ciudad de Pereira a los 1 días del mes de Noviembre de 2012.

Representante Mak Janna

Anexo 2: Carta de autorización por parte de la Universidad Católica



Pereira, 24 de octubre de 2012

Señores
EMPRESARIOS
Pereira y Dosquebradas

Cordial saludo,

Los estudiantes Juan Felipe Arroyave identificado con C.C.1088284403, Oscar Andrés Ciro con C.C. 1088270468, cursan actualmente X semestre del programa de Administración de Empresas de la Universidad Católica de Pereira y se encuentran desarrollando su trabajo de grado sobre la Caracterización de la competitividad en los procesos logísticos de las PYMES en Pereira y Dosquebradas pertenecientes al sector de las confecciones en textiles y prendas de vestir, por lo cual nos dirigimos a ustedes para solicitarles muy comedidamente concederles una entrevista y su colaboración diligenciando una encuesta para recopilar la información referente al tema de investigación.

Garantizamos que la información obtenida será empleada como recurso de aprendizaje para fines exclusivamente académicos que permitan una mejor comprensión de los fundamentos teóricos frente a la realidad empresarial de nuestro contexto.

Agradezco su gestión,

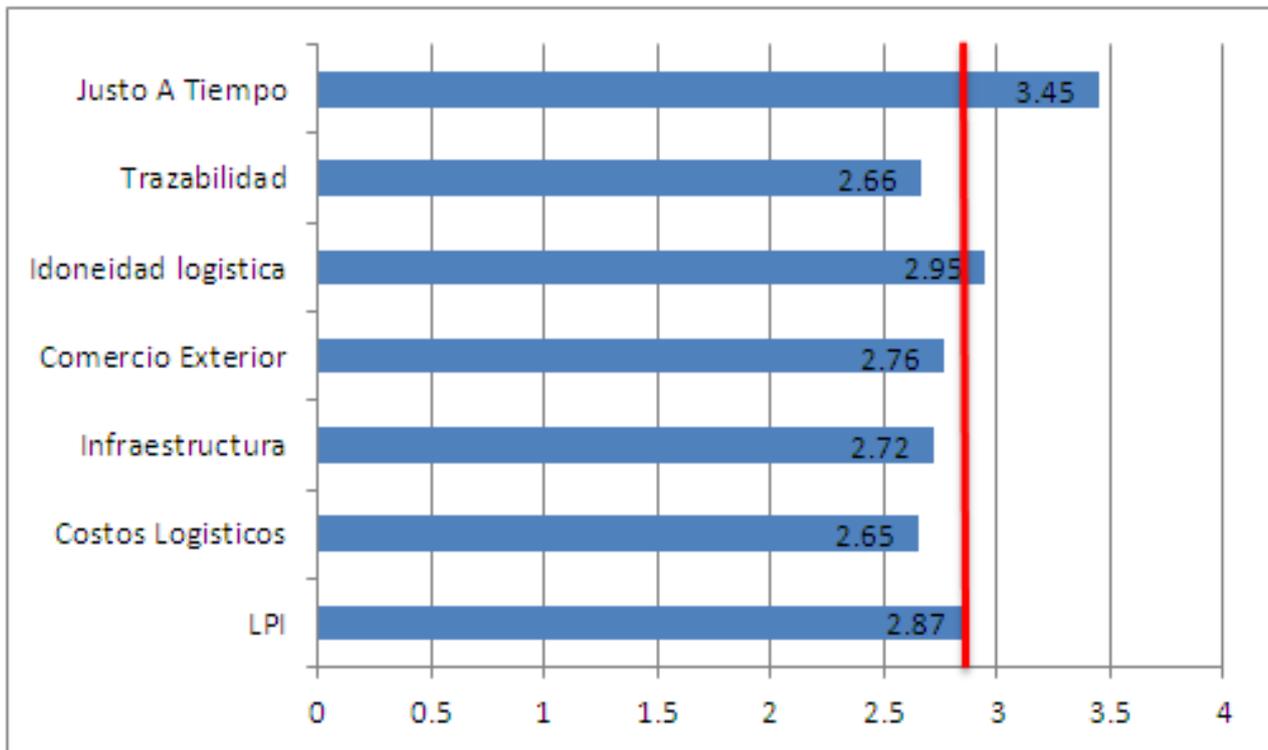
SAMUEL LÓPEZ CASTAÑO
Director Programa Administración de Empresas

Paula A.

Somos apoyo para llegar a ser gente, gente de bien y profesionalmente capaz

Av. de las Américas Cra. 21 No. 49-95 PBX: (57) (6) 3124000 www.ucp.edu.co
Pereira - Risaralda - Colombia

Anexo 3: Índice de Desempeño logístico en Colombia 2012.



LISTA DE REFERENCIAS

- ANAYA TEJERO, Julio Juan y POLANCO MARTIN, Sonia. Innovación y mejora de procesos logísticos: Análisis, diagnóstico e implantación de sistemas logísticos, esic editorial, 2da edición, Madrid, 2007.
- Análisis sectorial. Reseña de la industria textil en Colombia. Sitio: <http://bdigital.eafit.edu.co/PROYECTO/P658.11O775/Capitulo1.pdf>
- ANDI, Presidencia. (2011). Informe: Agenda de Competitividad. ANDI.
- ANDI. Sitio: http://www.andi.org.co/pages/noticias/noticia_detalle.aspx?IdNews=321
- Área Metropolitana del Centro Occidente, (2007). Acuerdo Metropolitano Número 013: Por medio del cual se reconoce la Comisión Regional de Competitividad. Pereira.
- Área metropolitana centro occidente. Resultados de estudio laboral con énfasis en café y confección. 2012. <http://amco.gov.co/541-desarrollo-economico-del-amco-asisti-al-foro-resultados-de-estudio-1.html>
- BAENA M, Ernesto; RODENES A, Manuel. Modelo Para Análisis Y Diagnóstico De Pymes Del Sector De Confección Textil De Risaralda (Colombia). Medición Del Impacto De Algunos Factores Meso económicos En Los Resultados De Las Empresas. Scientia Et Technica, Vol. X, Núm. 25, Agosto, 2004, Universidad Tecnológica De Pereira Colombia.
- BALCAZAR, Patricia. Investigación cualitativa. Universidad autónoma del estado de Mexico. 2005.
- BALLESTEROS, Diana Paola. BALLESTEROS, Pedro Pablo. Análisis de de la productividad en el sector de las confecciones en Risaralda. Universidad tecnológica de Pereira. 2006.
- BALLESTEROS, Román. Comercio Exterior. Universidad de Murcia. Segunda edición. España. 2005.
- BALLOU, R.H. Logística y administración de la cadena de suministro. Ed. Prentice Hall, México, 2004.
- BANCO MUNDIAL. Connecting to Compete 2010, Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators, 2010
- Banco mundial. Glosario. Sitio: www.worldbank.org/depweb/beyond/beyondsp/glossary.html
- BERGA, Alberto. La trazabilidad como estándar de producción. Asociación española de calidad. 2004.
- BERNAL TORRES, César Augusto. Metodología de la investigación: Para administración, economía, humanidades y ciencias sociales. Pearson educación. México, 2006.
- Biblioteca Luis Ángel Arango. Cambios en la estructura industrial Colombiana. Sitio: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/economia/industriatina/205.htm>
- BURITICA, Carlos. OROZCO, Fernando. Estudio de pequeñas y medianas empresas de confecciones del eje cafetero. Universidad tecnológica de Pereira. 2008.
- Cámara de Comercio de Pereira, Alcaldía de Pereira. Censo Empresarial, 2010.
- CARRION, Juan. Estrategia de la división a la acción. Segunda edición: revisada y mejorada. Esic editorial. Madrid. 2007.

- Casanovas, A., & Cuatrecasas, L. (2003). Logística empresarial, gestión integral de la información y material en la empresa. Barcelona, España: Ediciones Gestión 2000.
- CASAL, Jordi. MATEU, Enric. Tipos de muestreo. El muestreo por selección intencionada o muestreo de conveniencia. 2003.
- CASTELAZO, Rodrigo. Logística y competitividad. Revista de Logística.
- Centro de desarrollo empresarial. Industria de las confecciones y su visualización internacional. Área de negocios internacionales. 2010.
- CHAMORRO, Antonio, TATO, Luis. Globalización y competitividad de las empresas. Análisis económico. Numero 43, volumen XX. 2005.
- Comisión Regional de Competitividad de Risaralda, (2011).La Competitividad: Una Apuesta Política por el Desarrollo del Territorio. Programa de Asistencia Técnica a las Comisiones Regionales de Competitividad del Eje Cafetero. Risaralda.
- Confecamaras, (2012). Comisiones Regionales de Competitividad en Colombia. Departamento Nacional de Planeación.
- CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL Documento Conpes 3547, 2008. República de Colombia Departamento Nacional de Planeación.
- Consejo Privado de Competitividad Colombia, (2011).Informe Nacional De Competitividad 2011-2012. Bogotá: Editorial Nomos S.A.
- Consejo Privado de Competitividad Colombia, (2011).Informe Nacional De Competitividad 2011-2012: Resumen Ejecutivo. Bogotá: Editorial Nomos S.A.
- DANE (2005) Censo Económico Colombia. Departamento Administrativo Nacional de Estadística.
- DE LAS CUEVAS INSUA, Victoria. Trazabilidad básico: Funcionamiento del sistema de trazabilidad en una empresa. 1ra edición, Ideas propias editorial, Vigo, 2006.
- Departamento Nacional de Planeación. (s.f.). Sitio: <http://www.dnp.gov.co/CONPES.aspx>
- Departamento nacional de planeación. TLC con estados unidos: un camino para la prosperidad de todos.
- Desarrollo empresarial. Secretaria del senado. Artículo 75. 2011. Sitio:www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/2007/ley_1151_2007_pr002.html
- DIMAS, Pedro. Desarrollo de los costos en un sistema logístico. III jornada científica nacional del CID- CI. Cuba. 2001.
- El valor de la logística y marketing. Boletín informativo. Año 05. Febrero del 2004. Sitio: www.gs1pa.org/boletin/2004/febrero/boletin-feb04-art3.html
- FRANCO, Pablo. Aproximación teórica al concepto integral de logística. Revista región y gestión. Facultad de ciencias económicas y administrativas. 2008. Pág. 71.
- FROMM, Ingrid. La Gestión, Clave Del Éxito En Las Pymes Exportadoras. Incae Business Review, Vol.1, No.3, Julio-Dic., 2007.
- GARZON, Marco. Contraloría General de la Nación. Idoneidad.
- Gobernación de Risaralda, (2007). Decreto N° 0725. Risaralda.
- Grupo de investigación Interges. Caracterización de la pyme en Colombia. Universidad nacional de Colombia. Facultad de ciencias económicas. 2011. Pág. 1.
- Grupo de investigación Alafec. Caracterización e importancia de la pyme Latinoamericana. 2011.
- HERNÁNDEZ SAMPIERI, Roberto; Fernández Collado, Carlos; Baptista Lucio, Pilar Metodología de la Investigación. Mc Graw Hill, México 1997.

- HURTADO, Brigitte. MUÑOZ, Cristina. Plan de mejoramiento y análisis de la gestión logística del almacenamiento en la organización: Herval Ltda. universidad católica de Pereira. 2011. Pág. 39.
- Industria de las confecciones y su visualización internacional. Area de negocios internacionales. Imebu. Bucaramanga. 2012.
- LANDEAU, Rebeca. Elaboración de Trabajos de Investigación. Editorial alfa, 2007.
- LERMA GONZALES, Héctor Daniel. Metodología de la investigación: Propuesta, anteproyecto y proyecto, 3ra edición, Bogotá, Ecoe ediciones, 2004.
- MACÍAS, S. (s.f.). La logística en las Pymes. Sitio: <http://www.compite.org.mx/pagcomp/articulos/logisticapyme.html>.
- MACÍAS H, Santiago. Productividad y competitividad en las pymes. En: PYMES: VISIÓN ESTRATÉGICA PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL, Octubre de 2008 Editorial Horizonte C.A., Barquisimeto
- MACIAS H, Santiago. La logística en las Pymes. Publicado: Compite. 2012. Sitio: <http://logtrauy.wordpress.com/2012/08/13/la-logistica-en-las-pymes/>
- MARIN, Eyda. La empresa: concepto, elementos, funciones y clases. Tema 1. Sitio: <http://www.uhu.es/eyda.marin/apuntes/gesempre/tema1GE.pdf>
- MARTINEZ CARAZO, Piedad Cristina. Proceso Del Desarrollo Exportador De La Pyme Colombiana. Universidad Del Norte. Recibido El 23 De Julio De 2008, Aceptado El 23 De Febrero De 2009.
- MATA, Gustavo. Análisis del micro entorno 2: El modelo de las cinco fuerzas que determinan la competencia en un sector de M. E. Porter. Pág. 33. Sitio: www.gustavomata.org/wpcontent/uploads/2008/04/microsoft-word-estrategia-y-competencia-111.pdf
- MEJIA, Sandra. RESTREPO, Luz. BALLESTEROS, Pedro. Análisis de los costos logísticos en la administración de la cadena de suministro. Universidad Tecnológica de Pereira.2010.
- MINISTERIO DE TURISMO, INDUSTRIA Y COMERCIO. (2007). Logística y competitividad de las PYME. Dirección general de política de la pequeña y mediana empresa.
- MOJICA, F. J. Universidad Externado de Colombia, Dirección de Desarrollo Gerencial. (2011).Consultoría prospectiva con movilización social, bajo un contexto regional, en el marco del sesquicentenario del municipio de Pereira. Bogotá D.C.
- MONTOYA, Alexandra, MONTOYA, Iván y CASTELLANOS, Oscar. Situación de la competitividad de las pyme en Colombia: elementos actuales y retos. 2010.
- MOSQUERA RODAS, J. J., HERNÁNDEZ, C. A., y NARVÁEZ HINCAPIÉ, M. (2012, Octubre). Memorias: Foro Departamental. Foro Competitividad Risaralda, Pereira.
- OLAVE GUTIÉRREZ, Jorge Eliecer. (2005). Pensamiento y gestión. Academic Onefile. Sitio: <http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=64601907>
- PADILLA, Lillian. Planeación de los recursos de la empresa. Universidad Rafael Landivar. Facultad de ingeniería. Boletín electrónico n. 2. 2010.
- PARKIN, Michael. Economía. Sexta edición. México. 2004. Pág. 43.
- PAU-COS, Jordi y DE NAVASCUES, Ricardo. Manual de Logística Integral. Ediciones Díaz de santos, Madrid, 2010.
- PORTER, Michael. Ser competitivo. Edición Actualizada y aumentada. Harvard Business press. 2004.
- PORTER, Michael. Ventaja competitiva. Prensa libre de New York. 1985.

- Revista Dinero. Oportunidades para el sector textil y confecciones del TLC entre Colombia y EE. UU. Sitio: <http://www.dinero.com/opinion/opinion-online/articulo/oportunidades-para-sector-textil-confecciones-del-tlc-entre-colombia-eeuu/143562>
- RODRÍGUEZ, Joaquín. Administración de pequeñas y medianas empresas. Quinta Edición. México: Thomson. 2002. Pág. 18.
- RUIZ, Lucia. GALVIZ, José Ariel. El sector de la confección en el departamento de Risaralda. Universidad católica de Pereira. Revista paginas. 2010.
- SANTISTEBAN, Diego. Colombia frente al posible tratado de libre comercio con Estados Unidos. (Análisis por sectores). Universidad de investigación y desarrollo. 2008.
- Secretaria de fomento económico. Plan básico de exportación Plabex. Pymexporta. Mexico 2010.
- Sector textil, confecciones y moda en Colombia. Andi. 2011. <http://www.andi.com.co/pages/comun/infogeneral.aspx?Id=26&Tipo=2>
- SPAGNI DE BARLETTA, B., BERGAGNA, A. D., Roldan, G., y LÓPEZ DE ABDALA, M. (2005). Estadística básica: Probabilidad. (3rd ed.). Santa Fe, Argentina: Universidad Nacional del Litoral.
- TOMASSIAN, Georgina. PEREZ, Gabriel. SANCHEZ, Ricardo. Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: Experiencias internacionales y propuestas iniciales. CEPAL. Chile. 2010.
- Universidad EAFIT. Justo a Tiempo “JIT”. Colombia. 2010.
- UPCT: Universidad Politécnica de Cartagena. Reflexiones sobre logística inversa. Definición trazabilidad.
- World Economic Forum. (s.f.). Sitio: <http://www.weforum.org/>