



Actividades logísticas. Factores que determinan su desempeño en Pymes aduaneras

Logistic activities Factors that determine your performance in customs SMEs

DE LA HOZ Bossio, Johanna [1](#); GARCÍA Guilianny, Jesús [2](#); RICCIULLI Pérez, Yeslith [3](#) y MOLINA Jacome, Isaías [4](#)

Recibido: 02/12/2019 • Aprobado: 16/03/2020 • Publicado 26/03/2020

Contenido

- [1. Introducción](#)
- [2. Metodología](#)
- [3. Resultados](#)
- [4. Conclusiones](#)

[Referencias bibliográficas](#)

RESUMEN:

El propósito de la investigación fue describir las actividades logísticas sustentadas en los factores que determinan su desempeño en pymes aduaneras de Barranquilla y Santa Marta. Para ello se enfocó en la tipología descriptiva, con diseño no experimental, transeccional de campo. La población seleccionada intencionalmente, fue de 20 pymes aduaneras, aplicando un cuestionario, escala Likert, con 13 reactivos, validado, con confiabilidad 0.89. Encontrando que la eficiencia en los despachos, tipo de transporte, calidad en infraestructura y la puntualidad en pagos, son los factores más determinantes en su desempeño, por tanto, hay que enfocarse en su fortalecimiento.
Palabras clave: Actividades logísticas, desempeño, pymes aduaneras.

ABSTRACT:

The purpose of the research was to describe the logistic activities based on the factors that determine their performance in customs SMEs in Barranquilla and Santa Marta. To do this, he focused on the descriptive typology, with a non-experimental, transectional field design. The population selected intentionally was 20 customs SMEs, applying a questionnaire, Likert scale, with 13 reagents, validated, with 0.89 reliability. Finding that the efficiency in the dispatches, type of transport, quality in infrastructure and punctuality in payments, are the most determining factors in its performance, therefore it is necessary to focus on its strengthening.
Keywords: Logistics activities, performance, customs SMEs

1. Introducción

La gestión de los procesos logísticos, se considera un factor preponderante en el desempeño de las empresas para dar respuestas satisfactorias a las necesidades y requerimientos de sus clientes a nivel global (Quispe, Mamani, Ayaviri, 2018; García, 2010). De esta forma, de acuerdo a Martínez, De la Hoz, García y Molina (2017), las condiciones de aperturas de frontera para la comercialización de productos, situaciones de incertidumbre, conformación de mercados comunes, relaciones de intercambios entre países, impactos inflacionarios, entre otros aspectos, especifican de acuerdo a Brume, Herrera, Barrera y Núñez (2019), la importancia de una gestión logística empresarial adecuada que permita la sostenibilidad y sustentabilidad, con miras a ser más competitivas.

En este sentido, Martínez et al (2017) y Cardeño, Parra, Ramírez y Durán (2018) señalan que la gestión logística empresarial, adquiere una mayor importancia para la competitividad de las pymes aduaneras en el mercado internacional, pues al hacer un buen uso de ella, se minimizan las posibilidades de que los factores que están fuera del control de la compañía, tales como, las condiciones de frontera para la comercialización de productos, intercambios entre países, impactos inflacionarios, y otros; influyan negativamente en el normal ejercicio de sus actividades (Lechuga, Cazallo, Meñaca et al, 2018). En relación a esto, Cano, Orue, Martínez et al (2015) plantean que la apertura de los mercados y la globalización de las cadenas de suministro demandan cambios estructurales en los que la logística aduanera juega un papel estratégico. Agregando que actualmente, los clientes evalúan la calidad del producto, el valor agregado del mismo y su disponibilidad en tiempo y forma, de ahí la necesidad de hacer eficientes los procesos (Durán, Parra, Cardeño y Ramírez, 2018).

De acuerdo al Banco Interamericano del Desarrollo (BID, 2011), una logística eficiente y accesible constituye un elemento clave para que las empresas, en particular la Pyme, puedan competir con éxito en el contexto de la globalización. Por su parte Dimitri (2014), describe lo importante de un proceso administrativo logístico de planeación, implementación, control del flujo y almacenamiento eficiente con un costo efectivo de las materias primas, inventarios en procesos, producto terminado e información relacionada, desde los sitios de origen hasta los de consumo, con el propósito de satisfacer las necesidades de los clientes.

De tal manera, que este proceso en las pymes logísticas aduaneras implica en opinión de Martínez et al (2017), el despacho de bienes o servicios adecuados en el lugar y tiempo acordados, en la condición deseada, permitiendo así el beneficio tanto para quien ofrece el servicio como para quien lo recibe. De allí que, conlleva además de distribución física, almacenamiento y transporte aspectos tales como: localización de plantas y bodegas, niveles de inventario, sistemas de indicadores de gestión e información, entre otros aspectos.

Según la Revista Logística Legis (2018), las pymes logísticas aduaneras son colaboradoras estratégicas de las empresas productoras y comercializadoras de materias primas, insumos y productos terminados (o de servicios), diseñando integralmente los procesos de las fases de su cadena de abastecimiento (transporte internacional, aprovisionamiento, transporte terrestre, almacenaje, distribución, maquila e incluso trámites de legalización y documentación de las mercancías). Estas empresas logísticas, gestionan el desarrollo de las operaciones, empleando de forma eficiente y segura la infraestructura física, la tecnología, los sistemas de información y las competencias del talento humano.

Es con base en lo expresado, que surge la inquietud por describir las actividades logísticas en las pymes aduaneras, destacando los factores que determinan su desempeño exitoso.

1.1. Fundamentación teórica

Actividades logísticas y Factores que determinan su desempeño

En Colombia, según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2017 y Martínez et al (2017), gran parte de los movimientos de carga en el interior del país y desde las ciudades hacia los puertos se hace vía terrestre, a través de sus carreteras. Por ende, éstas juegan un papel fundamental dentro de la cadena de abastecimiento para entrega de insumos o la comercialización de cualquier tipo de producto, siendo las vías terrestres y su mantenimiento un factor para la distribución y traslado de mercancías sobre todo en vías de acceso y secundarias.

Desde esta perspectiva, la calidad de las vías impacta directamente en la puntualidad de las entregas, en los costos (Mauleón, 2015) y por consiguiente en la competitividad de cada empresa (García, Cazallo, Barragán et al, 2019) por ende se hace necesario la vital participación de las entidades gubernamentales y pertinentes para una mejora de la malla vial y su mantenimiento sin dejar a un lado los altos costos de funcionamiento, de normatividad y restricciones que se imponen en algunos países (Mora, 2014, Anaya, 2015).

En otro contexto, de acuerdo a Sánchez (2005) en cuanto a los generadores de carga y/o sus operadores deben disponer de estrategias de gestión de materiales que les permitan una eficiencia e innovación para el transporte de carga. No cabe duda, que las mejoras en los servicios de transporte y la gestión por parte de las pymes aduaneras involucradas en este sentido, desempeñan un papel crucial en la globalización económica, integración regional y desarrollo del país, aquellos transportes más rápidos, amplios, seguros y menos costosos contribuirán a una mayor competitividad de las organizaciones y a su permanencia en el mercado.

En el mismo orden de ideas, los costos de manipulación, la organización portuaria, operación bajo modelos de gestión, tiempos en la movilización e inspecciones aduaneras, entre otras que impactan en los costos logísticos de las empresas, brindan a su vez una serie de variables y herramientas en las cuales se puede trabajar para un eficiente desempeño de las pymes aduaneras.

En cuanto a los costos administrativos de inventario y almacenamiento, según Calatayud y Ruiz (citados por Hummels, 2001), son costos relacionados con los niveles de inventario, su almacenamiento y los gastos administrativos que éstos generan. Así, los retrasos en el flujo de productos o materiales dan lugar a la depreciación de la mercancía, incremento en los costos de almacenamiento, costos de inventario, costos financieros, mayores riesgos de daño, pérdida y/o robo de la mercancía, al igual que mayores costos de transporte y gastos administrativos

Para Guasch (2011), estos costos se pueden dividir en: a) costos de capital, b) impuestos, c) seguros, d) obsolescencia, y e) almacenamiento. Entre estos, los costos de capital que son más altos, con un promedio de 15% del valor del producto, seguidos de los costos de almacenamiento (2%) y los costos de obsolescencia (1%).

Otra de las actividades logísticas, corresponde a la gestión de aduanas, al cruce de Fronteras y la facilitación comercial. En este caso, la gestión por las pymes aduaneras implica la salida, entrada o movimientos en general de la carga puede ser obstaculizada por fallas en el flujo de información o cuando ésta se encuentra equivocada, no es enviada a tiempo o quizás los agentes y operadores involucrados no disponen de la información pertinente. En el caso del comercio internacional una mercancía no se mueve, si no cuenta con toda la documentación requerida, que sea acorde a la carga y se cuente con el visto bueno de las aduanas (Young & Esqueda, 2005).

De acuerdo a esto, Martínez et al (2017) señalan que, muchas aduanas se han modernizado gracias a la apertura de tratados comerciales y desarrollo de productivos esquemas logísticos, no obstante, aún persisten algunas situaciones de coordinación entre los procesos de frontera, las aduanas y los entes fiscalizadores generando grandes ineficiencias y altos costos de operación que impactan al sector empresarial, entre los más comunes y según lo expresa Echeverría (2007) se pueden identificar los siguientes:

1. Requerimientos de información y documentación redundante.
2. Retardos en los despachos aduaneros.
3. Falta de coordinación entre aduanas y otras entidades de fiscalización.
4. Carencia de recursos jurídicos rápidos.
5. Regímenes de tránsito de mercancías ineficientes.

Según estudios realizados los retrasos en términos de aduana en América Latina aumentan los costos de transporte entre un 4% y 12%, lo que indica que si se redujeran los tiempos en las fronteras se traduciría de igual forma en una disminución de los costos de transporte y en general de la cadena de valor (Schwartz, Guasch & Wilmsmeier, 2009).

Es así como el desempeño aduanero y los procedimientos de embarque internacional ocupan un rango desfavorable dentro de los indicadores de desempeño logístico para América Latina, por ende es indispensable una facilitación comercial donde se revisen los aspectos clave en pro de optimizar los procesos tales como: "la modernización de los procedimientos aduaneros, la integración de la administración fronteriza, la adopción del intercambio electrónico de datos, la circulación de cargas en tránsito y la seguridad" (Barbero, 2010, p.46).

Aunado a ello, el comercio va en aumento y si no se toman las medidas necesarias en dichos aspectos los esfuerzos que se hagan en infraestructura, reducción de costos y tiempos de procesos, entre otros, no servirán de nada. A pesar de que estos son los factores que tienen una gran relevancia en el desempeño logístico de cualquier país no hay que dejar a un lado otros sectores como el transporte aéreo de carga y la seguridad de la mercancía al ser transportada vía terrestre.

2. Metodología

La investigación se tipificó como de tipo descriptiva, con diseño no experimental, transeccional de campo (Pelekais, Franco, Neuman et al, 2012). Para ello, se aplicó un cuestionario escala Likert (validado por tres expertos y con una confiabilidad de 0.89), con 10 reactivos (3 ítems para el factor Eficiencia en los despachos aduaneros, 3 para medir el Factor Calidad de infraestructura, 2 reactivos que midieron Tipos de transporte y 2 afirmaciones para el Factor Puntualidad de los despachos), con opciones de respuesta: totalmente de acuerdo, de acuerdo, ni de acuerdo ni en

desacuerdo, en desacuerdo y totalmente en desacuerdo. El cuestionario se aplicó a una población de 20 pymes del sector aduanero localizadas en las ciudades de Barranquilla y Santa Marta, siendo las unidades de información los encargados o administradores de su aplicación.

El criterio de selección fue a juicio de los investigadores (Pelekais et al, 2012), tomando en cuenta para ello su condición de formalidad legal, más de 5 años en el negocio, operativas actualmente, y con intención manifiesta y voluntaria de participar en el estudio. Para el análisis de los resultados, se aplicó la estadística descriptiva mediante frecuencias absolutas y relativas.

Cuadro 1
Ponderación de Opciones de Respuesta

| Afirmación | Opción de Respuesta |
|------------|--------------------------------|
| 5 | Totalmente de acuerdo |
| 4 | De acuerdo |
| 3 | Ni de acuerdo ni en desacuerdo |
| 2 | En desacuerdo |
| 1 | Totalmente en desacuerdo |

Fuente: elaboración propia.

3. Resultados

El instrumento aplicado fue un cuestionario con 10 ítems, para medir tres factores determinantes del desempeño logístico. En este sentido, con los ítems 1, 2 y 3 se evaluó la Eficiencia en los despachos aduaneros (tiempo invertido en trámites aduaneros, cumplimiento de sus responsabilidades y respuestas oportunas). Los ítems 4, 5 y 6 se refieren a la Calidad en la infraestructura logística (Incorporación del sector privado, Concesión de obras, Inversiones de instancias gubernamentales). En relación con los Tipos de transporte se midió con los ítems 7 y 8 (Ventajas competitivas, Modelos de transporte). Mientras que a la Puntualidad en la entrega de despachos le correspondió los reactivos 9 y 10 (Políticas internas, Tiempos de entregas). Para tal fin, se presenta la Tabla 1 denominada Factores determinantes en el desempeño logístico

Tabla 1
Factores determinantes en el desempeño logístico

| Indicador | Ítems | Alternativas de Respuestas | | | | | | | | | | Promedio | | |
|---------------------------------------|-----------|----------------------------|-----|------------|-----|--------------------------------|-----|---------------|----|--------------------------|----|----------|------------|------------|
| | | Totalmente de acuerdo | | De acuerdo | | Ni de acuerdo ni en desacuerdo | | En desacuerdo | | Totalmente en desacuerdo | | Ítem | Indic | Dim |
| | | FA | FR | FA | FR | FA | FR | FA | FR | FA | FR | | | |
| Eficiencia en los despachos aduaneros | 01 | 42 | 84% | 2 | 14% | 4 | 8% | 2 | 4% | 0 | 0% | 4,58 | 4,5 | 3,9 |
| | 02 | 43 | 86% | 1 | 2% | 3 | 6% | 3 | 6% | 0 | 0% | 4,48 | | |
| | 03 | 41 | 82% | 3 | 6% | 4 | 8% | 2 | 4% | 0 | 0% | 4,46 | | |
| Calidad de infraestructura | 04 | 40 | 80% | 3 | 6% | 7 | 14% | 0 | 0% | 0 | 0% | 4,36 | 4,4 | |
| | 05 | 45 | 90% | 3 | 6% | 2 | 4% | 0 | 0% | 0 | 0% | 4,62 | | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|-----------|----|-----|----|-----|----|-----|---|-----|----|-----|------|------------|
| | 06 | 32 | 64% | 7 | 14% | 4 | 8% | 3 | 6% | 4 | 8% | 4,20 | |
| Tipos de transporte | 07 | 11 | 22% | 4 | 8% | 5 | 10% | 3 | 6% | 27 | 54% | 2,38 | 3.3 |
| | 08 | 41 | 82% | 3 | 6% | 1 | 2% | 2 | 4% | 3 | 6% | 4,24 | |
| Puntualidad de los despachos | 09 | 15 | 30% | 20 | 40% | 15 | 30% | 0 | 0% | 0 | 0% | 3,40 | 3.2 |
| | 10 | 21 | 42% | 15 | 30% | 9 | 18% | 5 | 10% | 0 | 0% | 3,16 | |

Fuente: elaboración propia

La tabla 1, permite observar los resultados asociados a los factores que determinan el desempeño logístico, a este respecto los resultados indican un alto nivel en los factores del desempeño logístico en función de los promedios arrojados, generando un valor de 3.9 de promedio. En cuanto al indicador eficiencia en los despachos aduaneros, presentó una media de 4,5 donde los mayores puntajes se ubican en la categoría Totalmente de acuerdo para el ítem 1 con 84%, para el 2 un 86%, asimismo, para el ítem 3, un 82%. En consecuencia, con las respuestas obtenidas en los tres primeros ítems se infiere una alta eficiencia en los despachos aduaneros.

El indicador Calidad de infraestructura alcanzó un promedio de 4.4 y sus tendencias indican el puntaje más alto en la opción Totalmente de acuerdo con un 80% en el ítem 4, con respecto a la incorporación del sector privado mediante la concesión de obras ha adecuado la calidad en la infraestructura logística en Barranquilla y Santa Marta.

En cuanto al ítem 5, el puntaje más alto fue del 90% en la opción Totalmente de acuerdo, afirmando que instancias gubernamentales han realizado inversiones para mejorar la infraestructura logística en las regiones de Barranquilla y Santa Marta; finalmente el ítem 6 presenta su puntaje en la opción Totalmente de acuerdo con un 64%, infiriendo con estas respuestas que, la calidad de la infraestructura actual limita el desempeño logístico de la empresa.

De la misma forma, se muestran los Tipos de transporte, indicador que obtuvo un promedio de 3.3. Bajo este contexto, se agruparon los ítems 7 y 8. Aquí, existe una variación de las posiciones, dado que en el ítem 7, el puntaje más alto fue el 54% en la categoría Totalmente en desacuerdo, generando entonces que para la población objeto de estudio, los tipos de transporte utilizados en los procesos logísticos de las pymes aduaneras en Barranquilla y Santa Marta, no siempre constituyen una ventaja competitiva, dado que un 22% consideró la opción Totalmente de acuerdo, un 10% a veces, un 8% De acuerdo y un 6% En desacuerdo.

Asimismo, el ítem 8 presenta el mayor puntaje en la categoría Totalmente de acuerdo con un 82% de la población, determinando que en las empresas objeto de estudio los tipos de transporte que utilizan los operadores logísticos en sus actividades permiten dar respuestas oportunas a las necesidades de sus clientes.

En cuanto al indicador puntualidad de los despachos (ítems 9 y 10), el ítem 9 muestra la mayor tendencia hacia el De acuerdo con un 40%, además la tendencia positiva se apoya en la categoría Totalmente de acuerdo vinculado a un 30% de la población, dado que la empresa tiene como política la puntualidad en sus despachos a los clientes. Por otro lado, el ítem 10 involucra un 42% con la categoría Totalmente de acuerdo, mientras que, un 30% está ubicado en la categoría De acuerdo, la información lograda permite inferir que en algunos momentos la empresa no ha podido efectuar de manera puntual sus despachos.

Atendiendo a los resultados expuestos, puede afirmarse que la realidad de las organizaciones que desarrollan este tipo de procesos logísticos, podrían carecer de supuestos totalmente determinísticos en materia de la estimación de la demanda de sus bienes y servicios, para lo cual se buscan alternativas que logren establecer un equilibrio entre la disponibilidad de los mismos, a ello se vinculan los costos de transporte, asimismo refiere los inventarios que permiten de una u otra manera proporcionar una disponibilidad de los bienes y servicios prestados por ellas igualmente de asegurar la continuidad de los procesos que realiza la misma.

El sistema logístico, según Martínez et al (2017), será tanto más flexible cuanto mayor sea el rango de variación de los objetos que pueda afrontar con éxito; cuanto menor sea el costo asociado al cambio de funcionamiento; y cuanto menor sea el plazo requerido para funcionar en las nuevas condiciones.

4. Conclusiones

El estudio consistió en describir los factores que determinan el desempeño logístico en pymes aduaneras de Barranquilla y Santa Marta, destacando entre ellos la eficiencia en los despachos aduaneros. Se observó que existe un alto nivel de eficiencia. En cuanto a la calidad de infraestructura, se consideró que se ha generado la incorporación del sector privado mediante la concesión de obras, lo que ha ido adecuando la calidad en la infraestructura logística en los dos municipios estudiados. Además, las instancias gubernamentales han realizado inversiones para mejorar la infraestructura logística dado que la calidad de la infraestructura actual limita el desempeño logístico de la empresa.

Por otra parte, en cuanto a las tendencias de tipos de transporte, se determina que para la población objeto de estudio, los tipos de transporte (Terrestre, fluvial, marítimo, aéreo y férreo), utilizados en los procesos logísticos de las pymes aduaneras de Barranquilla y Santa Marta, no siempre constituyen una ventaja competitiva, aun cuando, los tipos de transporte que utilizan dichas empresas en sus actividades permiten dar respuestas oportunas a las necesidades de sus clientes.

Igualmente, en cuanto a la puntualidad de los despachos, se concluye que las empresas tienen como política la puntualidad en sus despachos a los clientes. No obstante, se infiere que en algunos momentos las pymes no han podido efectuar de manera puntual sus despachos. Atendiendo a los resultados expuestos, puede afirmarse que la realidad de las organizaciones que desarrollan este tipo de proceso logístico, podría carecer de supuestos totalmente determinísticos en materia de la estimación de la demanda de sus bienes y servicios. Para lo cual, se buscan alternativas que logren establecer un equilibrio entre la disponibilidad de estos, vinculando los costos de transporte, y de los inventarios, que permiten proporcionar una disponibilidad de los bienes y servicios prestados por ellas, además de asegurar la continuidad de los procesos que realizan tales pymes.

Referencias bibliográficas

- Anaya, J. (2015). El transporte de mercancías. Enfoque logístico de la distribución. Madrid: Esic
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (2011). La logística como factor de competitividad de las Pymes en las Américas. Disponible en: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=36610289>
- Barbero, J. (2010). La logística de cargas en América Latina y el Caribe: Una agenda para mejorar su desempeño. Banco Interamericano de desarrollo. Disponible en <http://publications.iadb.org/handle/11319/6269>
- Brume, Herrera, Barrera & Núñez (2019). Gestión estratégica como catalizadora de la competitividad en las PyMEs logísticas del departamento del Atlántico – Colombia. Espacios, Vol. 40 (Nº 3), 20-30
- Cano, P.; Orue, F.; Martínez, J.; Moreno, Y. & López, G. (2015). Modelo de gestión logística para pequeñas y medianas empresas en México. Contaduría y Administración, Volumen 60, Issue 1, January–March 2015, Pages 181-203
- Cardeño, E.; Parra, M. Ramírez, W. & Durán, S. (2018). Calidad de servicio y responsabilidad social interna en empresas del sector logístico. Libro Liderazgo: tendencias emergentes para inspirar la gestión de personas en las organizaciones. Barranquilla: Ediciones Universidad Simón Bolívar
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2017). Movimiento de carga en contenedores de los puertos de la región aumentó 6,1% en 2017. Disponible en <https://www.cepal.org/es/comunicados/movimiento-carga-contenedores-puertos-la-region-aumento-61-2017>
- Dimitri. (2014). Departamento Nacional de Planeación. Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible. Santiago de Cali.
- Durán, S.; Parra, M.; Cardeño, E. & Ramírez, W. (2018). Calidad de servicio y responsabilidad social interna en empresas del sector logístico. Revista Liderazgo estratégico.
- Echeverría, M. (2007). La Facilitación del comercio en las negociaciones comerciales y bilaterales. Naciones Unidas Cepal. Disponible en <http://archivo.cepal.org/pdfs/2007/S2007359.pdf>

García, J. (2010). Logística inversa. El nuevo paradigma para la competitividad de las empresas del sector productivo venezolano. Libro Gerencia en las organizaciones del siglo XXI. Perspectivas del Gerente de hoy, Maracaibo: Astro data.

García, J.; Cazallo, A.; Barragán, C.; Mercado, M., Olarte, L. & Meza, V. (2019). Indicadores de Eficacia y Eficiencia en la gestión de procura de materiales en empresas del sector construcción del Departamento del Atlántico, Colombia. Espacios, 40 (22), 16-30.

Guasch, J. (2011). La logística como motor de la competitividad en América Latina y el Caribe. Banco Interamericano de desarrollo. Recuperado el 08 de Julio de 2014, en <http://publications.iadb.org/handle/11319/5091>

Hummels, D., 2001. Time as trade barrier. Purdue University.

Lechuga, J.; Cazallo, A.; Meñaca, I.; Martínez, H.; Oliveros, E. & García, J. (2018). Análisis del comportamiento de las exportaciones del Departamento del Atlántico (Colombia) entre 2012 – 2016. Revista Espacios, Vol. 39 (Nº22), 22-41.

Martínez, J.; De la Hoz, J., García, J. & Molina, I. (2017). Gestión logística en Pymes del sector de operadores de carga del Departamento del Atlántico. Revista Espacios, Vol. 38 (Nº 58), 13-19

Mauleón, M. (2015). Logística y Costos. Madrid: Díaz de Santos

Mora, L. (2014). Logística del transporte y distribución de carga. Bogotá: Ecoe Ediciones.

Pelekais, C.; Franco, M.; Neuman, N.; Carrasquero, E.; García, J. & Leal, M. (2012). El ABC de la investigación. Un encuentro con la ciencia. Maracaibo: Astro Data.

Quispe, G.; Mamani, P. & Ayaviri, D. (2018). Logística internacional como factor de competitividad en las exportaciones bolivianas. Espacios, Vol. 39, (Nº27), 27-35.

Revista Logística Legis. (2018). Disponible en revistadelogisticalegis@gmail.com.

Sánchez, R. (2005). Provisión de infraestructura de transporte en América Latina: experiencia reciente y problemas observados. United Nations Publications.

Young, R & Esqueda, P. (2005). Vulnerabilidades de la cadena de suministros: consideraciones para el caso de América latina. Revista Latinoamericana de Administración, Nº 34. Disponible en <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=71603405>

1. Magister en Administración, Docente tiempo completo ocasional Instituto Tecnológico de Soledad Atlántico. Colombia. Correo: johydelahoz@hotmail.com, jide@itsa.edu.co

2. Dr. en Ciencias gerenciales, Profesor Facultad de Administración y Negocios Universidad Simón Bolívar. Colombia. Correo: jesus.garcia@unisimonbolivar.edu.co

3. Magister en Administración de empresas, Docente Tiempo completo ocasional Instituto Tecnológico de Soledad Atlántico. Colombia. Correo: yricciulli@itsa.edu.co

4. Doctor en Comunicación social, Profesor Tiempo completo Universidad Autónoma del Caribe. Colombia. Correo: isaias.molina@uac.edu.co

Revista ESPACIOS. ISSN 0798 1015
Vol. 41 (Nº 10) Año 2020

[Índice]

[En caso de encontrar algún error en este website favor enviar email a webmaster]

revistaESPACIOS.com



This work is under a Creative Commons Attribution-
NonCommercial 4.0 International License