



La Logística

Cadena de Abastecimiento

¿Qué es logística?

La palabra logística etimológicamente proviene del término **“logistikos”**, término usado en el siglo VII antes de Cristo, que a su vez significa “diestro en el cálculo” o “saber calcular”. En Grecia en el año 489 antes de Cristo, ya se usaba la palabra logística, y esta definía el “hacer algo lógico”. La primera concepción de la logística moderna se le atribuye al barón Antoine-Henri Jomini, quien en su texto *Précis de l'art de la guerre* (compendio del arte de la guerra), hace referencia a una teoría de abastecimiento y distribución de tropas y estrategia de guerra.

La concepción de la logística como concepto que maneje las actividades relacionadas con el movimiento y el almacenamiento de manera coordinada, además de la percepción de la utilidad de la logística como generadora de valor agregado se remonta a 1844, cuando el ingeniero, matemático y economista francés Jules Juvenel Dupuit, establece la idea de asociar comercialmente los costos de inventario por los costos de transporte.

Ya en los años posteriores los avances conceptuales de la logística son atribuidos al desarrollo militar estadounidense, debido a algunos de sus más sobresalientes miembros estrategas como Alfred Thayer Mahan, Cyrus Thorpe y Henry E. Eccles, quienes sentaron bases importantes en la clasificación de los procesos logísticos y en la formación de su vocabulario.

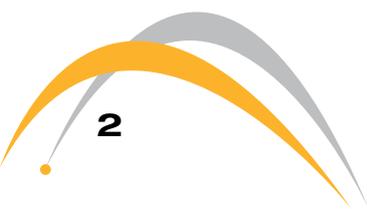
En el año 1962, es fundada la organización profesional de gerentes de logística, docentes y profesionales CLM (Council logistics Management), con el ánimo de captar la esencia de la gerencia o dirección de la logística en el comercio y los negocios.

En 1985 y cosechando un grupo de conceptos y elementos que surgían desde la década de los cincuenta, tales como reducción de costos, mercadotecnia, tercerización, flujos tecnológicos y administración de la calidad, el *Council of Logistics Management (CLM)* define la logística como: **“Una parte del proceso de la cadena de suministros que planea, implementa y controla el eficiente y efectivo flujo y almacenamiento de bienes, servicios e información relacionada del punto de origen al punto de consumo con el propósito de satisfacer los requerimientos del cliente”**.

Definición que marcó la ruta de la logística actual, y entorno a la cual han surgido un conjunto de investigaciones y operaciones con el propósito de perfeccionar la esencia conceptual de la idea logística del CLM.

Tanto así que 18 años más tarde (2003) el cambio de la definición era poco, contrastando con el avance y el surgimiento de prácticas afines al propósito logístico, ya que el CLM replanteaba su definición como: **“Una parte del proceso de la cadena de suministros que planea, implementa y controla el eficiente y efectivo flujo y almacenamiento hacia delante y en reversa de bienes, servicios e información relacionada del punto de origen al punto de consumo con el propósito de satisfacer los requerimientos del cliente”**, planteando un nuevo concepto conocido como logística inversa.

La **logística** en teoría **comprende los procesos de estrategia de planeación, abastecimiento, fabricación, movimiento o distribución y venta, desde los proveedores hasta los clientes** que permita obtener una optimización sobre las variables que determinan una ventaja competitiva, ya sean costo, flexibilidad, calidad, servicio e innovación mediante la máxima integración de su estructura organizacional a través de la adopción de una estrategia de “coevolución” entre proveedores, gestión interna y clientes que permita administrar la estructura como una sola idea de negocio que beneficie a todos los eslabones que participen en ella, y que a su vez **requiere de total sincronización** basándose en el **uso de plataformas idóneas que permitan un elevado grado de comunicación en tiempo real**.



Errores más frecuentes en la Logística

Bien predica Bill Gates: “Si los años 80 fueron tiempos de calidad y los 90 fueron tiempos de reingeniería, el 2000 será tiempo de velocidad”. La apuesta por la velocidad de nuestros tiempos recae en gran proporción en las medidas que se adopten en el área de logística de las organizaciones, por ende en ningún campo la premisa de que el tiempo vale oro tiene tanto significado como en logística, dado de que un error de último minuto puede costar cientos de millones.

En el devenir de la función logística **existen una serie de errores comunes**, los cuales atentan contra el objetivo de tener las mercancías en el sitio justo y al menor tiempo posible. La revista de logística se ha puesto en la tarea de describir los 10 errores más frecuentes en logística, sus causas y las alternativas para eludirlos o mitigarlos.

1. No informar a tiempo al operador logístico que el despacho de la mercancía llegó al puerto: esto ocurre, generalmente, por negligencia de los funcionarios encargados y genera como consecuencia demoras en la operación e incremento en los costos. La capacitación y selección del personal adecuado se convierte en un tema fundamental para evitar este problema.

2. No realizar la revisión previa a los documentos de rigor, por parte de las sociedades de intermediación aduanera: hay casos en los cuales estas sociedades no revisan con antelación que la factura comercial tenga los Incoterms (conjunto de reglas internacionales regidas por la Cámara de Comercio Internacional que determinan el alcance de las cláusulas comerciales incluidas en el contrato de compra-venta internacional), o incluso dejan de prestarle atención a las descripciones mínimas sin las cuales no es posible nacionalizar las mercancías que se importan del exterior.

El manejo adecuado de los trámites y la documentación es uno de los elementos fundamentales en el buen desarrollo de un proceso logístico, y su descuido una de las causas más comunes de pérdida de tiempo y dinero.

3. Enviar las mercancías a otros destinos: esto suele ocurrir por negligencia de los agentes de carga, los cuales procesan erradamente la guía o BL (documento por el cual son transportadas las mercancías). En esos casos, aunque las navieras siempre saben en dónde se encuentra el cargamento, es preciso devolverlo a su destino original en el mismo medio de transporte por el cual fueron enviadas, lo cual resulta engorroso y muy costoso. De ahí que sea necesario siempre estar atento al diligenciamiento de la BL.

4. Las demoras del contenedor en el puerto: por varias razones que incluyen la negligencia de los funcionarios, las demoras de los permisos que da el gobierno para el transporte de las mercancías especiales, la congestión en los puertos y la insuficiencia de la infraestructura portuaria, muchas empresas importadoras deben pagar un multa por día y por cada contenedor a las empresas navieras que los alquilan, cuando estos contenedores de mercancía superan los 10 días que deben permanecer, a más tardar, en el puerto.

5. El incumplimiento de los transportadores: es usual que los transportadores no cumplan con la hora pactada de retiro de la mercancía. Un manejo apropiado del ítem de transporte, lo que se traduce como una buena selección de contratistas o la elección de un eficiente jefe de transporte, es fundamental para que los costos no aumenten y el proceso logístico cumpla con su propósito de eficiencia.

6. Almacenamiento: en las temporadas en las cuales hay un altísimo movimiento de mercancías es usual que las bodegas se llenen tanto que las empresas se ven obligadas a almacenarlas en los corredores. Siempre es necesario tener un outsourcing de bodegaje como as bajo la manga para evitar congestiones que afecten el proceso. En este sentido, si se trata de perecederos, es muy importante tener identificados y reservados los cuartos fríos extra más apropiados para el respectivo producto.

7. El robo de mercancías en las bodegas de almacenamiento: la seguridad es siempre un tema crítico en términos de logística. Por eso, es preciso siempre invertir mucho dinero y tiempo en seguridad externa e

interna (esto incluye los procesos de selección del recurso humano). Los controles sorpresa y el adecuado manejo de personal son soluciones preventivas para evitar que la seguridad se convierta en un problema.

8. La inexactitud de los inventarios de la mercancía almacenada: en este punto, a la hora de corroborar los inventarios es común que haya alguna inconsistencia entre el sistema y la mercancía física. En estos casos es preciso siempre revisar qué sucedió, pues es común que haya omisiones en los procedimientos de las organizaciones y suele suceder que algún funcionario haya dado la orden de salida de la mercancía y no lo haya registrado.

9. El almacenamiento de material inservible: es muy común que las empresas almacenen material en desuso (maquinas dañadas, repuestos, etc.), lo cual hace incluso menor la capacidad de las bodegas afectando el almacenamiento. Muchos de esos elementos pueden ser vendidos como chatarra generando algún ingreso, pero lo mejor es la prevención: un buen administrador de bodega logrará evitar que ésta se congestione y afecte los intereses del proceso logístico.

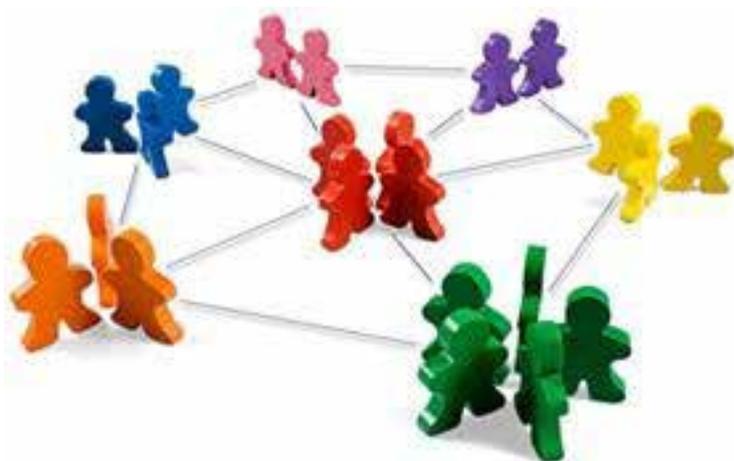
10. La falta de planeación: desafortunadamente, este suele ser un común denominador en las empresas importadoras y exportadoras, las cuales esperan que el operador logístico solucione a última hora los errores que pueden haber sido cometidos durante el proceso. El operador logístico está obligado entonces a estar actualizado y capacitado para resolver estas necesidades de sus clientes. Además, en últimas las grandes soluciones son preventivas y no operativas. Con una excelente previsión de errores sobre el proceso se está garantizando que cualquier punto débil que éste tenga sea cubierto de la mejor forma.

¿Qué es Cadena de Abastecimiento?

La razón principal del surgimiento del **concepto de cadena de abastecimiento** surge de la incapacidad de control del canal de flujo por parte de una sola organización, esta pérdida de control es motivada principalmente por un cambio en el entorno económico de las organizaciones denominado “globalización de los mercados”.

Este cambio del entorno hace que las organizaciones se vean obligadas a asumir el reto de la competencia a través de redes de empresas, redes a las que se les conoce con el nombre de **cadena de abastecimiento**.

Las cadenas de abastecimiento abarcan los procesos de negocio, de talento humano, los organizacionales, de infraestructura física, de tecnologías y plataformas de información, permitiendo el flujo continuo de los procesos de servicio y/o manufactura en pro de la creación de bienes y/o servicios con el objetivo de satisfacer las necesidades expresadas o latentes del consumidor final, obteniendo un beneficio global.



¿Qué es la Gestión de la Cadena de Abastecimiento?

La **gestión de la cadena de abastecimiento** es una práctica basada en la confianza y en la filosofía ganar/ganar la cual consiste en la planificación, organización y el control de los flujos de la red de valor, entre los que se encuentran los flujos transaccionales, de productos y/o servicios, y de la información, los cuales son aplicados a los proveedores de mis proveedores, mis proveedores, los operadores de transportes, los centros de distribución, los vendedores y los consumidores finales.



Fuente: Gestión de la cadena de abastecimiento
Desarrollo conceptual de la logística - Bryan Antonio Salazar López



**Just
on time**
Logística Integral

jotsa.com.ar

