



**UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS  
INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PRESENTADA COMO REQUISITO  
PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE INGENIERÍA EN COMERCIO  
EXTERIOR**

**TEMA:**

**“ANÁLISIS DE LOS COSTOS DEL TRANSPORTE AÉREO Y SU  
RELACIÓN CON LA COMPETITIVIDAD DE LOS PRODUCTOS  
FLORÍCOLAS ECUATORIANOS DE EXPORTACIÓN”**

**AUTORES:**

**CAMPOVERDE VACA CARLOS ERICK  
SALAZAR POZO JAVIER EDUARDO**

**TUTOR:**

**LCDO. WILSON RUBÉN MOLINA CHAGERBÉN, MSC**

**FECHA:**

**GUAYAQUIL, FEBRERO DEL 2018**



Presidencia  
de la República  
del Ecuador



Plan Nacional  
de Ciencia, Tecnología,  
Innovación y Saberes



SENESCYT  
Secretaría Nacional de Educación Superior,  
Ciencia, Tecnología e Innovación

## Repositorio nacional en ciencia y tecnología

### Ficha de registro de trabajo de graduación

<b>Título y subtítulo:</b>	Análisis de los costos del transporte aéreo y su relación con la competitividad de los productos florícolas ecuatorianos de exportación.	
<b>Autor(es)</b> (apellidos/nombres):	Campoverde Vaca Carlos Erick Salazar Pozo Javier Eduardo	
<b>Revisor(Es)/Tutor(Es)</b> (apellidos/nombres):	Molina Chagerbén Wilson Rubén Lcdo.	
<b>Institución:</b>	Universidad de Guayaquil	
<b>Unidad/facultad:</b>	Ciencias administrativas	
<b>Maestría/especialidad:</b>	Ing. Comercio exterior	
<b>Grado obtenido:</b>	Ing. Comercio exterior	
<b>Fecha de publicación:</b>		<b>No. de páginas:</b> 76
<b>Areas temáticas:</b>	Comercio exterior	
<b>Palabras claves/ Keywords:</b>	Exportación, sector florícola, incidencia, transporte de carga aérea	
<b>RESUMEN/ABSTRACT:</b>	El presente trabajo titulado " Los costos del transporte aéreo y su relación con la competitividad de los productos florícolas ecuatorianos de exportación " se realizó con el fin de conocer de qué manera los altos costos del transporte aéreo de carga afectan al sector florícola. En el análisis de las teorías comerciales, se puede constatar que existen múltiples puntos de vista que apoyan o rechazan el libre comercio debido a los diversos factores que inciden en una competencia justa entre los países, pues cada uno muestra matices y recursos distintos que los especializan en uno o varios productos. Mediante el análisis de la metodología de investigación, por medio de la encuesta, se pudo comprobar que, las empresas de servicio de carga han modificado sus precios debido al aumento de costos para repuestos o insumos de las aeronaves y también por el acondicionamiento de las unidades para garantizar la calidad de los productos exportados, además que las pocas experticias de las empresas florícolas para optimizar recursos hacen que se incida de manera negativa en su desarrollo. Es por ello que, se establecen estrategias	
<b>Adjunto pdf:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
<b>Contacto con autor/es:</b>	<b>Teléfono:</b> 0982390915 0996739277	<b>E-mail:</b> Jesp_89@hotmail.com carloserickcv@hotmail.com
<b>Contacto con la Institución:</b>	<b>Nombre: FCA</b>	
	<b>Teléfono:(04)2596830</b>	
	<b>E-mail: fca.infocomputo@ug.edu.ec</b>	

### Certificación del Tutor

Habiendo sido nombrado Lcdo. Wilson Rubén Molina Chagerbén, MSC., tutor del trabajo de titulación

**“Análisis de los Costos del transporte aéreo y su relación con la competitividad de los productos florícolas ecuatorianos de exportación”**\_certifico que el presente proyecto, elaborado por **Campoverde Vaca Carlos Erick - Salazar Pozo Javier Eduardo**, con C.I. No. C.C.: 0927822189 - 0923399034, con mi respectiva supervisión como requerimiento parcial para la obtención del título de **ING. COMERCIO EXTERIOR**, en la Carrera: Ingeniería En Comercio Exterior/Facultad: Ciencia Administrativa, ha sido **REVISADO Y APROBADO** en todas sus partes, encontrándose apto para su sustentación.

---

DOCENTE TUTOR REVISOR

Lcdo. Wilson Rubén Molina Chagerbén, MSC

Registro Senecyt 1006-15-86068998

C.I. No. \_\_\_\_0912872496

**Licencia Gratuita Intransferible y no Exclusiva para el uso no Comercial de la Obra  
con Fines no Académicos**

Yo, Javier Eduardo Salazar Pozo con C.I. No. 0923399034 y Carlos Erick Campoverde Vaca C.I. No. 0927822189, certifico que los contenidos desarrollados en este trabajo de titulación, cuyo título es “Análisis de los Costos del transporte aéreo y su relación con la competitividad de los productos florícolas ecuatorianos de exportación” son de mi absoluta propiedad y responsabilidad Y SEGÚN EL Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN\*, autorizo el uso de una licencia gratuita intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la presente obra con fines no académicos, en favor de la Universidad de Guayaquil, para que haga uso del mismo, como fuera pertinente

---

Javier Eduardo Salazar Pozo

C.I. No. 0923399034

---

Carlos Erick Campoverde Vaca

C.I. No. 0927822189

\*CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN (Registro Oficial n. 899 - Dic./2016) Artículo 114.- De los titulares de derechos de obras creadas en las instituciones de educación superior y centros educativos.- En el caso de las obras creadas en centros educativos, universidades, escuelas politécnicas, institutos superiores técnicos, tecnológicos, pedagógicos, de artes y los conservatorios superiores, e institutos públicos de investigación como resultado de su actividad académica o de investigación tales como trabajos de titulación, proyectos de investigación o innovación, artículos académicos, u otros análogos, sin perjuicio de que pueda existir relación

## Certificado Sistema Anti Plagio

Habiendo sido nombrado **Lcdo. Wilson Rubén Molina Chagerbén, Msc**, tutor del trabajo de titulación certifico que el presente proyecto ha sido elaborado por **Campoverde Vaca Carlos Erick - Salazar Pozo Javier Eduardo, C.C.:** 0927822189 - 0923399034, con mi respectiva supervisión como requerimiento parcial para la obtención del título de **ING. COMERCIO EXTERIOR**

Se informa que el proyecto: **“Análisis de los costos del transporte aéreo y su relación con la competitividad de los productos florícolas ecuatorianos de exportación”**, ha sido orientado durante todo el periodo de ejecución en el programa anti plagio (URKUND) quedando el 6% de coincidencia.

URKUND

Documento: [Tesis final Carlos Campoverde Javier Salazar 12 de Enero del 2018 -- copia.docx](#) (D34641290)

Presentado: 2018-01-12 17:00 (-05:00)

Presentado por: carloserickv@hotmail.com

Recibido: julio.baquem.ug@analysis.orkund.com

Mensaje: ANÁLISIS DE LOS COSTOS DEL TRANSPORTE AÉREO Y SU RELACIÓN CON LA COMPETITIVIDAD DE LOS PRODUCTOS FLO [Mostrar el mensaje completo](#)

6% de estas 21 páginas, se componen de texto presente en 4 fuentes.

Categoría	Enlace/nombre de archivo
	<a href="#">Resumen de la tesis Pilias Calderón y Ronquillo Rivas.docx</a>
	<a href="http://200.37.9.27/Data/Archivo/CCU/CCEX/Facilitacion/CI/Guia_Aerea_Minicetur.doc">http://200.37.9.27/Data/Archivo/CCU/CCEX/Facilitacion/CI/Guia_Aerea_Minicetur.doc</a>
	<a href="https://grupodarte.com/transporte-y-logistica/">https://grupodarte.com/transporte-y-logistica/</a>
	<a href="#">TESIS PATRICIA OCHOA 2015.docx</a>
	<a href="#">Tesis 2015 - Israel Rojas S.doc</a>
	<a href="#">tesis taco tipan tijoflo marcelo.docx</a>

Introducción

Las flores ecuatorianas se encuentran entre las mejores del mundo por su calidad y belleza inigualables. La situación geográfica del país ha permitido contar con micro climas y una excelente luminosidad que proporcionan características únicas a las flores como son: tallos gruesos, largos y totalmente verticales, botones grandes y colores sumamente vivos y con mayor durabilidad. La floricultura en el Ecuador constituye una de las actividades que más rubros genera para los ingresos por exportaciones no tradicionales del país, generando cerca de 76.758 empleos directos. A nivel mundial, Ecuador

Lcdo. Wilson Rubén Molina Chagerbén, Msc

C.I. 0912872496

Guayaquil, 11 de Enero del 2018

**Sr.**

**ING. RAFAEL APOLINARIO QUINTANA, MSC.**

**DIRECTOR**

**CARRERA INGENIERIA EN COMERCIO EXTERIOR**

**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS**

**UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL**

Ciudad.-

De mis consideraciones:

Envío a Ud. el Informe correspondiente a la tutoría realizada al Trabajo de Titulación “Los Costos del transporte aéreo y su relación con la competitividad de los productos florícolas ecuatorianos de exportación” del (los) estudiante (s) Javier Eduardo Salazar Pozo y Carlos Erick Campoverde Vaca, indicando ha (n) cumplido con todos los parámetros establecidos en la normativa vigente:

- El trabajo es el resultado de una investigación.
- El estudiante demuestra conocimiento profesional integral.
- El trabajo presenta una propuesta en el área de conocimiento.
- El nivel de argumentación es coherente con el campo de conocimiento.

Adicionalmente, se adjunta el certificado de porcentaje de similitud y la valoración del trabajo de titulación con la respectiva calificación.

Dando por concluida esta tutoría de trabajo de titulación, **CERTIFICO**, para los fines pertinentes, que el (los) estudiante (s) está (n) apto (s) para continuar con el proceso de revisión final.

Atentamente,

---

Lcdo. Wilson Rubén Molina Chagerbén, MSC

C.I. 0912872496

### **Dedicatoria**

Dedico de manera especial a mi madre ya que ella es mi motor la principal razón por la que conseguir ser lo que soy ahora, una persona con principios, responsable, con una moral intachable, formo las bases del profesional con deseos de superación diaria, ella hizo posible que tenga una visión gracias a su esfuerzo y sacrificios que en los peores momentos me ha demostrado lo fuerte que puede llegar a ser el ser humano, por creer en mis capacidades sabiendo mis debilidades brindándome siempre su amor y comprensión.

A mi hija Rafaela por ser mi motivación de inspiración, para darle un ejemplo a seguir, trazarle el camino del bien, inculcar todo lo que me enseñaron a lo largo de los años las distintas personas que para bien o para mal se cruzaron en este arduo camino.

A Dios por darme salud para seguir adelante día a día, levantarme a seguir luchando por mis sueños y anhelos, me guio y en los momentos más difíciles me dio la sabiduría para superarlos.

**Javier Salazar Pozo**

### **Dedicatoria**

Dedico este logro a Dios por ser mi fortaleza dándome fuerza y vivir día a día con su bendición en todo momento para seguir adelante.

A mi padres **Carlos Genaro Campoverde P**, por ser parte fundamental en mi formación como persona y profesional por ser más que un padre mi amigo y estar en los momentos que más lo he necesitado dándome su apoyo y amor incondicional.

Dedico de manera especial a mi madre **Rosa Vaca Naranjo** que fue mi pilar principal para la construcción de mi vida profesional, así también por ir formando en mí una persona responsable, la admiro por ser mi ejemplo de superación.

A mis hermanas Karolin, Allison, Carlita y Sonia por ser parte de mi camino y estar en todo momento brindándome de consejos y amor.

Para todos y cada uno de mis familiares que están ahí en todo momento para brindarme su apoyo y parte de su tiempo para ellos mis más sinceros agradecimientos y bendiciones.

**Carlos Campoverde Vaca**



### **Agradecimiento**

Agradezco a la Universidad de Guayaquil por haberme dado todas las herramientas necesarias para poder llegar a ser un profesional lo que se verá reflejado día a día ya sea en el ámbito laboral como familiar. Por darme la oportunidad de estudiar la carrera que tanto me gusta y expandir mis conocimientos ya sea en clases como en las diversas charlas, cursos que tuvimos durante todos estos años.

También mi profundo agradecimiento a cada uno de los docentes que tuve la oportunidad de conocer, cada uno con una manera diferente de dar clases pero siempre llenándonos de sabiduría de conocimientos científicos de su experiencia ya que siempre ellos estuvieron inmersos en el mundo del comercio exterior y nos aportan además no solo con lo teórico sino con lo práctico, y ahora en especial a mi Tutor Lcdo. Wilson Molina con paciencia y dedicación me pudo guiar en este último escalón para la culminación de mi carrera.

**Javier Salazar Pozo**

### **Agradecimiento**

El presente trabajo de titulación agradezco a Dios que me ha ayudado en mi vida y más que todo ha sido mi soporte en los momentos difíciles y por esta meta que estoy alcanzando.

A mi familia por brindarme su apoyo en cada proyecto que me he propuesto por su guía y consejos que durante todo este camino de vida me han inculcado y brindarme una buena educación con esfuerzo y sacrificio.

A mis profesores y personas que me acompañaron en cada una de las etapas de mi formación profesional y académica brindándome sus conocimientos y experiencias.

A mi tutor Lcdo. Wilson Ruben Molina Chagerben, Msc por brindarme su conocimiento y guiarme en el proceso del desarrollo de la tesis dándome facilidades en la creación de cada capítulo.

A mi compañero Javier Salazar Pozo por ser un excelente compañero de tesis por haber tenido paciencia y no rendirse en este último esfuerzo para cumplir nuestro objetivo.

**Carlos Campoverde Vaca**

**“Análisis de los Costos del Transporte Aéreo y su Relación con la Competitividad de los Productos Florícolas Ecuatorianos de Exportación”**

**Autor:** Campoverde Vaca Carlos Erick

Salazar Pozo Javier Eduardo

**Tutor:** Lcdo. Wilson Rubén Molina Chagerbén, Msc

**Resumen**

El presente trabajo titulado " Los costos del transporte aéreo y su relación con la competitividad de los productos florícolas ecuatorianos de exportación " se realizó con el fin de conocer de qué manera los altos costos del transporte aéreo de carga afectan al sector florícola. En el análisis de las teorías comerciales, se puede constatar que existen múltiples puntos de vista que apoyan o rechazan el libre comercio debido a los diversos factores que inciden en una competencia justa entre los países, pues cada uno muestra matices y recursos distintos que los especializan en uno o varios productos. Mediante el análisis de la metodología de investigación, por medio de la encuesta, se pudo comprobar que, las empresas de servicio de carga han modificado sus precios debido al aumento de costos para repuestos o insumos de las aeronaves y también por el acondicionamiento de las unidades para garantizar la calidad de los productos exportados, además que las pocas experticias de las empresas florícolas para optimizar recursos hacen que se incida de manera negativa en su desarrollo. Es por ello que, se establecen estrategias a corto, mediano y largo plazo para el fomento del sector con el fin de disminuir la incidencia negativa de los costos logísticos.

**Palabras claves:** Exportación, sector florícola, incidencia, transporte de carga aérea

**“Analysis of the Costs of air Transport and its Relationship with the Competitiveness of Ecuadorian Export Flower Products”**

**Author:** Campoverde Vaca Carlos Erick

Salazar Pozo Javier Eduardo

**Advisor:** Lcdo. Wilson Rubén Molina Chagerbén, Msc

**Abstract**

This paper entitled "The costs of air transport and its relationship with the competitiveness of Ecuadorian export flower products" was carried out in order to know how the high costs of air cargo transport affect the floriculture sector. In the analysis of commercial theories, it can be seen that there are multiple points of view that support or reject free trade due to the various factors that affect fair competition between countries, since each one shows different nuances and resources that specialize them. in one or several products. By means of the analysis of the investigation methodology, by means of the survey, it was possible to verify that, the cargo service companies have modified their prices due to the increase of costs for spare parts or inputs of the aircraft and also for the conditioning of the units to guarantee the quality of the exported products, in addition to the fact that the few experts of the floriculture companies to optimize resources have a negative impact on their development. That is why, short, medium and long-term strategies are established for the promotion of the sector in order to reduce the negative impact of logistics costs.

**Key Words:** Export, floriculture sector, incidence, air cargo transportation

## Tabla de Contenido

Repositorio Nacional en Ciencia y Tecnología .....	ii
Certificación del Tutor Revisor .....	iii
Licencia Gratuita Intransferible y no Exclusiva para el uso no Comercial de la Obra con Fines no Académicos.....	iv
Certificado Sistema Anti Plagio .....	v
Agradecimiento.....	ix
Resumen .....	xi
Abstract .....	xii
Tabla de Contenido .....	xiii
Índice de Tablas .....	xvi
Índice de Figuras.....	xvii
Índice de Apéndice.....	xviii
Introducción.....	1
Capítulo I: El Problema.....	3
1.1 Planteamiento del Problema.....	3
1.2 Formulación del Problema .....	7
1.3 Sistematización del Problema.....	7
1.4 Objetivos .....	7
1.4.1 Objetivo General.....	7
1.4.2 Objetivos Específicos.....	7
1.5 Importancia y Justificación de la Investigación .....	8
1.5.1 Importancia de la Investigación.....	8
1.5.2 Justificación de la Investigación .....	8

1.5.2.1	Justificación teórica .....	8
1.5.2.2	Justificación metodológica.....	10
1.5.2.3	Justificación práctica.....	11
1.6	Variables de la Investigación .....	11
1.7	Operacionalización de las Variables.....	12
Capítulo II: Marco Teórico.....		13
2.1	Antecedentes de la Investigación.....	13
2.2	Fundamentación Teórica .....	15
2.2.1	Teorías sobre el comercio internacional.....	15
2.2.1.1	Teoría de la ventaja absoluta.....	17
2.2.1.2	Teoría de Hecksher-Ohlin .....	17
2.2.1.3	Teoría de la demanda representativa .....	18
2.2.1.4	Teoría del ciclo del producto.....	18
2.2.1.5	Teoría del superávit comercial .....	18
2.2.1.6	Teoría del intercambio desigual .....	19
2.2.1.7	Teoría de la escuela de Krugman .....	19
2.2.2	Gestión Logística .....	20
2.2.3	Logística, integración y estrategia .....	22
2.2.4	El sistema logístico .....	22
2.2.4.1	Importancia de los procesos logísticos .....	22
2.2.5	Costo del transporte aéreo de mercancías .....	23
2.2.6	El sector florícola y sus costos.....	25
2.3	Marco Contextual .....	29
2.3.1	El transporte aéreo en el Ecuador .....	29
2.4	Marco Conceptual.....	34

Capítulo III: Marco Metodológico .....	36
3.1 Diseño de la Investigación .....	36
3.2 Tipo de Investigación.....	36
3.2.1 Por el propósito .....	36
3.2.2 Por el lugar.....	36
3.2.3 Por el nivel o profundidad .....	36
3.2.4 Por el método .....	37
3.3 Población y Muestra .....	37
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....	37
3.4.1 Análisis de los resultados .....	38
Capítulo 4: Propuesta.....	46
4.1 Título de la Propuesta .....	46
4.2 Descripción del Problema .....	46
4.3 Justificación de la Propuesta .....	46
4.4 Objetivo General.....	47
4.5 Desarrollo de la Propuesta.....	47
4.5.1 Análisis del Diamante de Michael Porter.....	47
4.5.2 Estrategias a Corto, Mediano y Largo Plazo .....	49
4.5.2.1 Propuesta a Corto Plazo .....	49
4.5.2.1.1 Pasos para crear una asociación .....	49
4.5.2.2 Propuesta a Mediano Plazo .....	52
4.5.2.3 Propuesta a Largo Plazo.....	53
Bibliografía.....	54
Apéndice.....	55

## Índice de Tablas

Tabla 1. <i>Causas y consecuencias de la problemática de estudio</i> .....	6
Tabla 2. <i>Operacionalización de variables</i> .....	12
Tabla 3. <i>Compañías de transporte de carga aérea en el Ecuador</i> .....	33
Tabla 4. <i>Cronograma de la encuesta</i> .....	38
Tabla 5. <i>Realización de envíos de carga aérea al exterior</i> .....	38
Tabla 6. <i>Frecuencia de envíos</i> .....	39
Tabla 7. <i>Falencias que se detecta en los productos de flores</i> .....	40
Tabla 8. <i>Costos de transporte altos</i> .....	41
Tabla 9. <i>Mejoras en el sistema de almacenaje en las aeronaves para conservar la calidad de los productos transportados</i> .....	41
Tabla 10. <i>Sistema confiable para el registro de exportaciones</i> .....	42
Tabla 11. <i>Nivel de calidad del servicio</i> .....	43
Tabla 12. <i>Incrementos en repuestos o insumos</i> .....	43
Tabla 13. <i>Costos de transporte inciden en la competitividad de las flores a nivel internacional</i> .....	44
Tabla 14. <i>Costos de transporte inciden en la competitividad</i> .....	45
Tabla 15. <i>Enfoques de la propuesta a corto, mediano y largo plazo</i> .....	49



## Índice de Figuras

<i>Figura 1.</i> Teorías del comercio internacional.....	16
<i>Figura 2.</i> Realización de envíos de carga aérea al exterior.....	39
<i>Figura 3.</i> Frecuencia de envíos.....	39
<i>Figura 4.</i> Falencias que se detecta en los productos de flores. ....	40
<i>Figura 5.</i> Costos de transporte altos. ....	41
<i>Figura 6.</i> Mejoras en el sistema de almacenaje en las aeronaves para conservar la calidad de los productos transportados. ....	42
<i>Figura 7.</i> Sistema confiable para el registro de exportaciones.....	42
<i>Figura 8.</i> Nivel de calidad del servicio. ....	43
<i>Figura 9.</i> Incrementos en repuestos o insumos. ....	44
<i>Figura 10.</i> Costos de transporte inciden en la competitividad de las flores a nivel internacional. ....	44
<i>Figura 11.</i> Costos de transporte inciden en la competitividad. ....	45
<i>Figura 12.</i> Diamante de Porter .....	48
<i>Figura 13.</i> Proceso para capacitaciones a los empresarios del sector florícola .....	53

**Índice de Apéndice**

Apéndice A. Formato de encuesta ..... 55

## **Introducción**

Las flores que son producidas en el Ecuador destacan a nivel mundial debido a su calidad y a su diversidad, la cual no se encuentra en ningún otro país a nivel mundial. Gracias a que se encuentra en una zona privilegiada del hemisferio sur, cuenta con diversos tipos de climas que generan una gran variedad de productos florícolas con características varias como tallos de gran tamaño, colores exóticos, gran durabilidad, etc.

La floricultura en el Ecuador constituye una de las actividades que más rubros genera para los ingresos por exportaciones no tradicionales del país, generando cerca de 76.758 empleos directos. A nivel mundial, Ecuador se ha situado dentro de los principales exportadores de flores, ocupando el tercer lugar en las exportaciones mundiales de este producto.

Las flores al trasladarse de exportadores a consumidores pasan por varias etapas, las cuales son manejadas por cuatro actores importantes dentro de la cadena de distribución: agentes, subastas, mayoristas y minoristas. Los productos pueden seguir diferentes rutas en los mercados destinados antes de llegar al consumidor.

La presente investigación tiene como propósito el conocer los efectos que tiene los costos del transporte de carga aérea en la competitividad del sector florícola del Ecuador. Para lo cual se llevará a cabo el desarrollo y análisis de la problemática de estudio respaldado con teorías existentes en el transcurso de 4 capítulos.

En el primer capítulo, se establecerá la problemática analizada durante su realización además del establecimiento de los objetivos del estudio y su importancia sumado a su contribución para el desarrollo del sector florícola. Adicional a esto, se delimitará los parámetros básicos en los cuales se establecerá la recolección de datos con el fin de no abarcar una gran cantidad de temas que desvíen la atención del objetivo principal.

En el segundo capítulo, se analizará los antecedentes de la investigación, es decir, trabajos previos con temáticas similares que permitan establecer lineamientos para el desarrollo de la investigación. También se analizaron las bases teóricas del comercio internacional que puedan aplicar a la realidad actual del sector florícola.

En el tercer capítulo, se establecerá el diseño de la investigación, así como se establecerán las herramientas para la recolección de los datos en el campo de estudio focalizado en las empresas que brindan servicio de transporte de carga aérea, para conocer su punto de vista con respecto a su incidencia en el sector en mención.

Finalmente, en el cuarto capítulo, se procederá a realizar un análisis sectorial por medio de la herramienta conocida como Diamante de Michael Porter, y la creación de estrategias que permitan guiar a los grupos relacionados para disminuir la problemática detectada.

## Capítulo I: El Problema

### 1.1 Planteamiento del Problema

Los precios de ventas de las mercaderías están sujetos a los costos de transporte, así como los precios en materia prima, en los bienes intermediarios. Este conjunto de factores incide en la producción de la competitividad internacional.

El impacto que genera el flete internacional sobre el comercio, recae sobre las tarifas arancelarias, o en su defecto, al cambio de moneda, es decir, cuando se reduce los costos de transporte, directamente se fomenta las exportaciones e importaciones. En cuanto al aumento en la tasa de cambio monetaria, ya sea esta nacional o extranjera, promueve la competitividad las exportaciones, reduciendo de esta manera el arancel aduanero y minimizando los costos de las importaciones.

Comercialmente hablando, los aranceles aduaneros, has disminuido en grandes niveles, tanto así, que una reducción más, ya no tendrá un mayor impacto. Debido a este factor, en los últimos años han surgido nuevas literaturas las cuales analizan el costo del transporte en su estructura y su punto de producción globalizada.

Cuando se encarece el transporte de las importaciones, se incrementa el precio de los costos de los bienes importados, de la misma manera, los bienes intermediarios, también se incrementan en los costos de la producción total.

En cuanto a las exportaciones, cuando estas se incrementan, se reducen los ingresos al país exportador, o en su defecto, existe una pérdida de mercado, sin embargo, depende de la elasticidad de la demanda. Cuando existe duplicidad del costo de transporte de un país, se esta hablando de estimaciones econométricas, las cuales implican una reducción en su comercio alrededor de un 80%.

Si se refiere a volumen, por vía aérea sugiere entre el 0.1 y el 0.6 del comercio exterior en toneladas en países latinoamericanos. Por otro lado, su valor en USD se encuentra

entre el 8 y 21%. En países como Argentina, Brasil, Colombia, Chile y Perú, se usa más el transporte marítimo y aéreo. Pero en países como México y Uruguay sugiere el transporte terrestre.

El comercio aéreo, sugiere entre distancias más largas, es decir, la relación volumen-distancia se trata de reducir prácticamente a 0 (-0.001), que es el cálculo que se realiza para las transacciones de comercio intra - latinoamericano.

Los valores correspondientes a carga aérea en las aerolíneas, sufrieron un alza en la exportación desde el 2012. Por ejemplo: Tame empezó a cobrar un valor por concepto de combustible cuyo precio varía entre \$ 0,09 y 0,18 por cada kilo, sin embargo, este valor no es el único, se suman a este otros componentes.

El incremento del combustible se relaciona directamente con los pasajeros, la carga y el peso del avión. Estos factores se vinculan a la eliminación del subsidio del combustible, siendo el Gobierno Nacional que decreto en el mes de diciembre, y mencionado por un trabajador de la aerolínea de Tame Cargo.

Los incrementos más grandes son los que tienen la ruta más larga como Baltra y San Cristóbal en Galápagos, los cuales muestran un aumento alrededor de los \$ 0,18 por cada kilo. Los precios de Guayaquil a Baltra pasó de \$ 1,84 a \$ 2,02, así lo indicaron empleados de la oficina de Tame Cargo, mientras que se cobra \$0,93 por cada kilo, cuando sobrepasan el kilo por encomienda.

A nivel internacional, las tarifas se incrementaron alrededor de 5,5%. En el servicio doméstico, se incrementó a un 4%, el cual significa la menor inflación local, según José Chavarría, DHL Express Ecuador, quien además explica, que por la eliminación del subsidio, no se contempla ninguna variación en el costo de transporte aéreo local.

La capacidad de carga del avión y las dimensiones de la puerta de bodegas, son factores limitantes en el peso y volumen del transporte internacional aéreo, estas medidas son:

- Altura máx.: 1580 mm
- Anchura máx.: 2000 mm
- Longitud máx.: 2000 mm

Cuando la exportación sobrepasa las dimensiones antes mencionadas, se cotizara caso por caso en carguero, y se la considerara como carga sobredimensionada. Es necesario conocer el volumen real, es decir, si los bultos son apilables o no, para determinar el espacio que ocupa la mercadería dentro de la bodega, de esta manera, conocer el precio de transporte aéreo de la mercadería.

Cuando el exportador quiere realizar un envío, debe de declarar debidamente las medidas, en caso de alguna discrepancia de valores y precios. La mercadería una vez que llega se mide y se verifica para comprobar que no existe alguna diferencia con la factura y el packing list.

Una de las problemáticas en el país, se debe a que en el año 2016, el transporte aéreo de carga han sufrido un aumento de trafico de mercaderías, menos en América latina, este incremento demanda un 3,8% en comparación al año anterior, según datos generados por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional, IATA.

El porcentaje conseguido por la industria en los cinco años últimos se ha duplicado, la tasa de crecimiento de transporte no supero el 2%. A inicios del 2016, luego de un mal comienzo de año, los volúmenes de carga, poco a poco, fueron recuperándose a mediados de año. En el sector electrónico, el envío de materiales de silicio, el cambio de exportaciones y la venida del nuevo año Chino, generaron una demanda mayor a finales de ese año.

Según la Asociación, las compañías europeas representaron alrededor de la mitad de la demanda anual total, contribuyéndose en más de 260 aerolíneas, mientras que las empresas latinoamericanas sufrieron una contracción en la demanda que reflejó una caída del 4,2% por volumen de carga.

Por segundo año consecutivo, la demanda aérea cae en la zona marcada, debido a dificultades políticas y económicas, las cuales afectaron la economía del subcontinente. Quito, exporta alrededor de 150 mil toneladas de mercadería de las cuales el 94% son flores, y unas 30 mil toneladas que representan medicina básica, insumos petroleros, repuestos automotrices y productos de consumo masivo, que se importan, según Carlos Criado, director comercial de Quiport.

Debido a lo antes mencionado, se plantea el siguiente análisis de causas y consecuencia de la problemática de estudio:

**Tabla 1. Causas y consecuencias de la problemática de estudio**

<b>Causas</b>	<b>Consecuencias</b>
<b>Altos costos y poca oferta de transporte aéreo</b>	Aumento de costos de exportación que afecta la competitividad de los productos ecuatorianos
<b>Pocos estudios y estadísticas sobre los fletes de carga aérea</b>	Insuficiencia de estudios y estadísticas que permitan el análisis eficiente de los fletes de carga aérea
<b>Falta de guía para exportadores sobre competitividad</b>	Mínima competitividad para la internacionalización
<b>Escasa información acerca de los costos de transporte aéreo de carga y su relación con la competitividad</b>	Desconocimiento de los costos de transporte aéreo y su relación con la competitividad
<b>La necesidad de Internacionalización oblige a las empresas a Exportar de manera demasiado rápida</b>	No se contó con estrategias que fomenten la competitividad

*Elaborado por:* Autores



## **1.2 Formulación del Problema**

¿Cuáles son las estrategias que mejorarían la competitividad del sector florícola?

## **1.3 Sistematización del Problema**

Como sistematización del problema se presenta:

- ¿Se puede conocer los factores que inciden en el costo del flete aéreo de carga?
- ¿Cómo se determinan los fletes aéreos?
- ¿Cómo se puede ser más competitivo a nivel internacional?
- ¿Se puede conocer los costos de transporte aéreo y la competitividad de los productos florícolas ecuatorianos de exportación?

## **1.4 Objetivos**

### **1.4.1 Objetivo General**

Analizar las estrategias para la mejora de la competitividad del sector florícola.

### **1.4.2 Objetivos específicos**

- Analizar los factores que inciden en el costo del flete aéreo de carga.
- Determinar la estructura de los fletes aéreos para la empresa de transporte aéreo de carga y la empresa florícola exportadora.
- Analizar la competitividad de las empresas florícolas en el ámbito internacional.
- Analizar los costos de transporte aéreo de carga y su relación con la competitividad de los productos florícolas ecuatorianos de exportación.

## **1.5 Importancia y Justificación de la Investigación**

### **1.5.1 Importancia de la Investigación**

La importancia de la investigación radica en la contribución que la misma generará al conocimiento general sobre el transporte de carga aérea en el país, debido a que, los datos recopilados son escasos en cuanto a su análisis general y, sobre todo, a su incidencia directa en la competitividad regional de los productos exportados, con el fin de detallar como se efectúa el proceso de exportación.

Socialmente, la investigación es importante debido a que, en los últimos años, se ha generado un gran interés por el fomento de las exportaciones de productos con valor agregado y en la mejora de los acuerdos comerciales para las exportaciones tradicionales, para que, de esta manera, los emprendimientos relacionadas con ambos tipos de productos puedan mejorar sus ingresos y, por ende, la calidad de vida de quienes están involucrados en toda la cadena de valor.

Las soluciones aportadas por la investigación ayudarán a tener un mayor conocimiento sobre las ventajas y desventajas del transporte de carga aéreo, así como, su relevancia en la cadena de valor de los productos exportados, con el fin de que se le dé la atención necesaria y se generen las estrategias más idóneas para que el transporte de los bienes sea realizado de manera óptima, ágil y a bajo costo.

### **1.5.2 Justificación de la investigación**

#### ***1.5.2.1 Justificación teórica***

Este estudio se justifica en la necesidad de analizar nuevas prácticas empresariales que permitan beneficiar a los exportadores fomentando el desarrollo de nuevos productos y servicios de calidad para beneficio de los consumidores tal como los manda el Artículo 52 de la Constitución de la República del Ecuador que señala, “Las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y a elegirlos con libertad, así como a una

información precisa y no engañosa sobre su contenido y características”. (Asamblea Constituyente, 2008).

También la investigación se respalda en el Plan Nacional del Buen Vivir, el cual establece los lineamientos para la satisfacción de las necesidades de todos los ciudadanos, el cual cuenta con 12 objetivos. El objetivo relacionado directamente con el proyecto es el número 10.1 Generar mayor valor a la producción nacional, el cual de manera indirecta se relaciona al estudio pues se busca analizar de qué manera inciden los servicios brindados por entidades nacionales como son Agentes Aduaneros y el Servicio de Aduanas del Ecuador (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2013).

La investigación se justifica según el lineamiento mencionado en el numeral 3.2. De Emprendimiento, de la Dirección de investigación y proyectos académicos de la Universidad de Guayaquil, ya que el presente trabajo busca determinar los factores que inciden en la optimización de los recursos para la exportación de productos nacionales. De acuerdo a la Carrera de Comercio exterior, el proyecto también se justifica en la línea 4.4.2. Influencia del nivel productivo y competitivo para el crecimiento económico regional; porque de esta manera se busca conocer de qué manera se puede mejorar los niveles de eficiencia de los recursos relacionados con el transporte aéreo de carga para las exportaciones.

El análisis de los precios que conllevan el proceso de transporte aéreo de carga ayudará a todas las empresas aéreas, módulos, SENA, agentes de aduana y exportadores para tomar las debidas medidas correctivas a fin de que, en caso de que se determine que los costos afectan a los niveles de exportación, se puedan reducir, esta reducción será de mucha utilidad sobre todo para los exportadores ya que podrán contar con mejores márgenes de rentabilidad.

### **1.5.2.2 Justificación metodológica**

La siguiente investigación hace uso de los siguientes métodos detallados a continuación:

- **Inductivo:** Se establece este método debido a que se analizarán variables que forman parte de una problemática central como lo es el envío de mercancías por transporte aéreo de carga, para establecer los costos promedios generales desde el momento de la transmisión electrónica hasta su envío logrando formar parte de la cadena productiva de dichos bienes y repercutiendo en su presupuesto (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014)
- **Deductivo:** El método deductivo se aplica al tomar los resultados generados por la investigación y analizarla en un contexto general, es decir, considerar que la problemática se presenta de manera similar en otros bienes transportados de manera aérea (Arias, 2010)

Los tipos de investigación a emplearse serán:

- **Exploratorio:** El método exploratorio es aquel que se utiliza con el fin de obtener datos directamente de la fuente de estudio, por lo que se busca obtener datos entre las principales empresas de transporte aéreo de carga para establecer los motivos por los cuales se manejan los costos detectados y a las empresas que exportan por este medio para conocer como inciden los costos de exportación en la calidad de su producción (Ramírez, 2006)
- **Descriptivo:** En el método descriptivo se detallarán los datos encontrados por medio del análisis de teorías aplicadas al estudio en la problemática central con el fin de poder determinar las estrategias más idóneas para evitar que el costo del

transporte de carga aérea afecte la rentabilidad del sector florícola (Rodríguez, 2005).

### ***1.5.2.3 Justificación práctica***

La justificación práctica del presente proyecto se relaciona a que, mediante el análisis de los costos que conllevan el proceso aduanero de transporte de carga aérea, se ayudará a todas las empresas, módulos, SENA, agentes de aduana y exportadores para tomar las debidas medidas correctivas cumpliendo la reducción de los costos para exportar, esta reducción será de mucha utilidad sobre todo para los exportadores ya que podrán enviar sus productos a menores costos y con una mejor calidad. Por lo que se considera que si se mejoran los procesos de exportación de mercancías desde Ecuador generará un impacto positivo a los precios finales que se ofertan al consumidor.

## **1.6 Variables de la Investigación**

- **Variable independiente**

Costos del transporte aéreo de carga

- **Variable dependiente**

Competitividad de los productos de exportación ecuatorianos

## 1.7 Operacionalización de las Variables

Tabla 2. Operacionalización de variables

Variables	Dimensiones	Indicadores
<b>Costos del transporte aéreo de carga</b>	Importancia de la gestión logística para la producción	Frecuencia de los procesos de transporte de carga de flores al exterior Falencias que detecta en los productores de flores con respecto a la cadena logística de las flores
	Tipos de costos de carga aérea	Costos generados por el transporte de carga aérea Mejora del sistema de almacenaje en las aeronaves para conservar la calidad de los productos transportado
	Costo de carga al granel	Tipos de mercadería que transporta al granel Frecuencia de envío de cargas al granel
	Costo de carga en contenedores	Tipos de mercadería que transporta por contenedores Importancia del tipo de contenedor para la calidad del producto
	Factores que inciden en los costos de carga	Nivel de calidad del servicio que se brinda para el transporte de carga aérea Incrementos en repuestos o insumos para la prestación del servicio
<b>Competitividad de los productos de exportación ecuatorianos</b>	Costos productivos a nivel regional del sector florícola	Factores por considerar en la cadena de valor del sector florícola Nivel competitivo del sector por región
	Incidencia del costo de transporte en la cadena productiva	Costo de producción/nivel de exportación del sector florícola Aumento de la producción del sector florícola con respecto a la demanda internacional

Fuente: Universidad de Guayaquil, 2017

Elaborado por: Autores

## Capítulo II: Marco Teórico

### 2.1 Antecedentes de la Investigación

Según Alejandra Gabela (2015), en su trabajo de titulación con el nombre de “Propuesta de un modelo de gestión logística de abastecimiento para las micro empresas de comercialización de lubricantes en el distrito metropolitano de Quito”, el cual se diseñó con el fin de presentar un modelo de gestión logística para generar una herramienta de control para el inventario para las empresas ubicadas en el sector de la venta de lubricantes en la ciudad de Quito, llegó a la conclusión que, mediante un sistema que regule la cantidad de ventas obtenidas por la empresa, se podía llegar a manejar el nivel de inventario generado logrando obtener un nivel de diferencia mínimo entre la cantidad vendida y lo que se encontraba en bodega.

También, mediante la investigación que se realizó se detectó un problema con respecto al control que ejercen este tipo de empresas en su inventario, puesto que no existen herramientas efectivas que limiten su capacidad de abastecimiento, lo que muchas veces genera problemas de falta de inventario o por el contrario, de sobre compra de algún artículo en específico, lo que genera altos costos para la entidad y altos índices de rotación de inventario (Gabela, 2015).

Es por ello que se consideró pertinente que todos los microempresarios pertenecientes al sector de venta de lubricadores optaran por manejar la herramienta de control presentada para mejorar sus niveles de manejo de inventario, reduciendo costos, optimizando la infraestructura de sus bodegas para un mayor abastecimiento de los productos que poseen mejores indicadores de aceptación entre la clientela y generando mayor rentabilidad.

Un trabajo con un tema similar, se presentó a cargo de las señoritas Fabiola Briones y Jennifer Coello (2015), con el tema: “Estudio del proceso de los problemas de la logística e incidencia en la distribución y entrega de productos de la empresa AVIPRILOOR S.A., del

cantón Guayaquil, provincia del Guayas y propuesta de un plan de mejoras” con la finalidad de determinar la problemática detectada en la AVIPRILOOR S.A. con el fin de diseñar un plan de mejora para el mismo, considerando la importancia de los procesos logísticos dentro de los requerimientos de abastecimiento que tiene la empresa para salvaguardar la integridad de los bienes o mercadería que posee.

También, el proyecto ayudó a considerar siempre la función fundamental de los procesos logísticos, la cual es que el producto llegue en excelente calidad a los diversos consumidores o puntos de venta posicionados, respetando de esa manera la preferencia de los clientes hacia la entidad. Si se poseen los sistemas adecuados, el producto llegará a las manos del consumidor con eficiencia, calidad y al tiempo justo.

Es por ello que se debe estar conciente del nivel de mercadería que se requiere de acuerdo a las necesidades del mercado, pues es la manera en que no se cuente con poca mercadería como para dejar desabastecidos a los consumidores, pero sin exponerse a realizar compras excesivas que generen costos adicionales a la entidad y repercutan a largo plazo en su rentabilidad (Briones & Coello, 2015).

Como tercer autor referencial para la problemática analizada, se presenta el trabajo del señor Cristhian De La Cruz (2015), con el tema: “Análisis del proceso logístico del transporte interno para reducir los costos de exportación de la empresa OCEAN PRODUCTIVA LTDA” el cual es uno de los trabajos que mayor similitud tiene con la problemática de estudio puesto que se focaliza en el análisis de un proceso logístico para la exportación de camarones, considerando como una de las mayores conclusiones que, los costos relacionados con la implementación de un sistema logístico eficiente no son altos, y que el ahorro generado es superior a la inversión necesaria. Adicional a ello, no solo genera ahorros en el manejo logístico, sino que permite aumentar la competitividad de la empresa en relación a su



rendimiento con respecto a sus principios como consumidores gracias a la reducción de costos (De La Cruz, 2015).

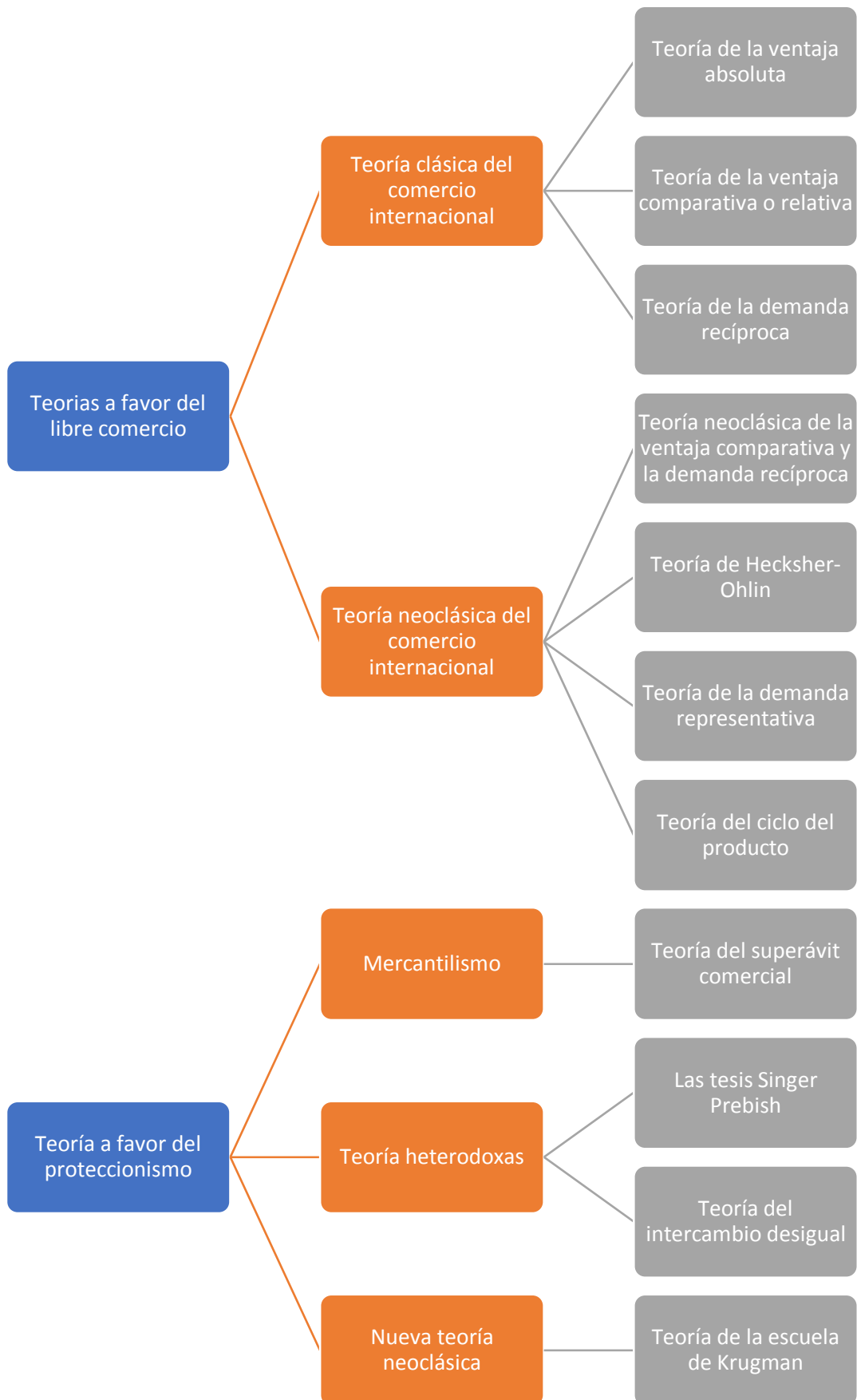
## **2.2 Fundamentación Teórica**

### **2.2.1 Teorías sobre el comercio internacional**

En un entorno globalizado, como el que se vive actualmente, existen múltiples teorías que se adaptan a las necesidades y realidades de cada entorno de los diversos países involucrados y de cuán vulnerables son a la competitividad que se demuestra en cada sector. A pesar de que el tema sobre el comercio exterior abarca un sinnúmero de posturas, ideas, conceptos y opiniones, para efectos del presente proyecto, se considerará la división de las teorías entre los siguientes grupos:

- Teorías a favor del libre comercio
- Teorías a favor del proteccionismo

Estas dos tendencias buscan defender posturas contrarias en las cuales se establezcan parámetros para regular la interacción de múltiples países en un mismo sector. Mientras que una defiende la libertad de oferta y demanda, la otra busca considerar factores más determinantes como el entorno competitivo del país de origen de los productos, su estabilidad económica, sus costos para producción, entre otros.



**Figura 1. Teorías del comercio internacional.**

Fuente: Tomado de (García Fonseca, 2013).

Para efectos de la presente investigación se analizarán 4 teoría a favor del libre comercio y 3 teoría a favor del proteccionismo para conocer las que se apegan más a la problemática de estudio.

### ***2.2.1.1 Teoría de la ventaja absoluta***

La teoría de la ventaja absoluta cuyo autor es Adam Smith, establece que la ampliación de los mercados permite a los países obtener mejores productos a bajos costos y a su vez, poder intercambiar aquellos bienes o servicios en los cuales se especializan y que otros países no pueden obtener o lo obtienen con costos superiores a los que ofertan. Esta teoría se basa en el intercambio libre en el que cada país ofrece los productos para los cuales se ha especializado, lo que genera que cada vez mejore más la producción del mismo y ofrezca mayor calidad (García Fonseca, 2013)

### ***2.2.1.2 Teoría de Hecksher-Ohlin***

Esta teoría creada por dos autores neoclásicos, surgió como una visión alternativa de la teoría de ventajas comparativas de David Ricardo, mencionando que en el proceso productivo intervienen tres factores claves: el capital, la mano de obra y los recursos (tierra). Es por ello que, existen múltiples países que, tienen mano de obra barata y recursos naturales pero que no cuentan con el capital para la inversión y mejora, y otros que cuentan con capital y mano de obra, pero no cuentan con recursos naturales que puedan utilizar.

Es por ello que es necesario que cada países se focalice en producir aquellos bienes que se den como resultado de varios factores abundantes, los cuales pueden ser intercambiados por bienes o servicios que no puedan generar por falta de uno o más factores claves, y que esto, a largo plazo ayudará a que desaparezca los costos relativos diferentes (García Fonseca, 2013).

### ***2.2.1.3 Teoría de la demanda representativa***

En 1961, Linder estableció que, para que un producto pueda desarrollarse de tal manera que sea viable para la exportación debe tener una demanda interna lo suficientemente alta como para que se desarrolle con mejor calidad y a bajo costo para que pueda ser competitivo internacionalmente (García Fonseca, 2013)

### ***2.2.1.4 Teoría del ciclo del producto***

En 1966, Vernon estableció su teoría del ciclo del producto, la cual se basa en que el desarrollo de todo producto pasa por tres fases. En la primera, el producto se crea en un país desarrollado según las necesidades de la población. Una vez que el producto se ha estandarizado y posicionado dentro del mercado local, empieza la segunda fase, en la cual se exporta a otros países desarrollados y que, a medida que la población se adapta a él, se generan nuevos procesos productivos que hacen que sea producido con diversos costos. Finalmente, en la tercera etapa, el producto es distribuido a nivel global y es creado por diversos mercados incluyendo a los de los países con salarios bajos, los cuales lo ofrecen de manera más competitiva captando el mercado (García Fonseca, 2013).

### ***2.2.1.5 Teoría del superávit comercial***

Esta teoría fue una de las principales utilizadas en el comercio internacional en el siglo XVI, XVII y parte del siglo XVIII, y se basaba en el enriquecimiento de los países más sobresalientes de aquella época, situados en su mayoría en el continente europeo. La estrategia de esta teoría para favorecer a dichos países era la de la balanza comercial favorable, es decir, que para ellos era imperioso que las exportaciones fueran mucho mayores que las importaciones, por lo que aumentaban los impuestos o aranceles para detener las importaciones (García Fonseca, 2013)

### ***2.2.1.6 Teoría del intercambio desigual***

Esta teoría surgió del pensamiento de varios economistas que se mostraban abiertamente en contra de las teorías neoclásicas del comercio internacional, dando opiniones muy controversiales como las siguientes:

- Myrdal (1957) menciona que, si bien es cierto que los beneficios del libre comercio son innegables, estos a largo plazo generaran mayores desventajas, pues poco a poco los únicos beneficiados serán aquellos países que se desarrollen de mejor manera creando industrias, dejando relegados a los países menos desarrollados, creando una brecha económica que obligará a las masas a trasladarse a otras regiones en busca de empleo.
- Emmanuel (1969) por su parte, considera que la tasa de ganancia se mueve libremente pero el factor trabajo no se mueve, lo que conlleva a que la verdadera diferencia se establezca al momento de comparar salarios entre cada país, lo que creará una diferencia de precios en cada mercado.
- Braun (1973) complementa el pensamiento de Emmanuel con un cuestionamiento: ¿Si existe una diferencia de precios tan marcada, porque los productos de los países con salario bajo no logran posicionarse en los países con salarios altos? La respuesta a ello se logra al analizar el estado económico de los países no desarrollados, los cuales tienen una tendencia al endeudamiento, lo cual no los deja avanzar como deberían (García Fonseca, 2013)

### ***2.2.1.7 Teoría de la escuela de Krugman***

Esta es una de las teorías más actuales, desarrollada por Paul Krugman en el último tercio del siglo XX, la cual establece que el comercio internacional es manejado por las corporaciones, ya que por medio de estrategias controlan el comportamiento del consumidor direccionándolo a los productos o servicios que mejor convienen para la economía. Este

pensamiento se complementa con el uso de la tecnología y la experiencia de las empresas para crear tendencias, por lo que, es necesaria la intervención del Estado, con el fin de proteger a la industria local por medio de subsidios que les permitan ser más competitivos (García Fonseca, 2013)

### **2.2.2 Gestión Logística**

La gestión logística era considerada en las empresas como únicamente el proceso de trasladar las mercaderías que se ofrecían al público a los puntos de venta, ya sea directos o indirectos. Pero, en los últimos años, debido al desarrollo de la administración moderna, ha logrado abarcar todas las áreas de la empresa en la cual se debe optimizar recursos y distribuirlos con eficiencia y eficacia. Sus objetivos principales son:

- Establecer ventajas competitivas para la empresa
- Mejorar la distribución de los recursos con el fin de evitar el despilfarro de recursos.
- Generar reducción de costos sin sacrificar la calidad del producto.
- Diseñar procesos que permitan la optimización de recursos y la reducción del tiempo.

A pesar de la mejora en el diseño de los procesos logísticos, es necesario que la empresa cuente con indicadores que le permita fijar objetivos específicos para cada área o actividad para, luego de un determinado plazo, conocer si los mismos se han cumplido y en caso de que no sea así, poder analizar cuál es la falencia que lo evitó. De manera básica existen los llamados *key performance indicator* o KPIs, los cuales son indicadores estándar que permiten medir no solo de manera numérica sino también basada en las características de los resultados, su nivel de cumplimiento. Los más empleados en dicha tarea son:

- KPIs de producción.
- KPIs de almacenamiento e inventario.

- KPIs de abastecimiento de compra.
- KPIs de transporte y distribución.
- KPIs de entrega y servicio al cliente.

Cabe indicar que no es estrictamente necesario utilizar los indicadores de gestión mencionados, pues son flexibles y permiten que sean acoplados al contexto de todo tipo de empresa (Everdam, 2010). Poco a poco se busca que estos indicadores sean posicionados dentro de los entandares de medición de las empresas y que alcancen un nivel sectorial, con el fin de que sirvan como referente para medir la competitividad de los sectores económicos entre países, con el fin de añadir una ventaja competitiva más que pueda ser mejorada por las entidades correspondientes. Como puntos clave para el desarrollo logístico se considera lo siguiente:

- **Redes de abastecimiento dirigidas por la demanda:** Este concepto busca dejar a un lado el pensamiento de que los procesos internos son los únicos que inciden dentro de la satisfacción del cliente a través de la creación de productos de calidad. A pesar de la importancia de los mismos, los procesos secundarios, relacionados a la cadena de abastecimiento juegan un papel de suma importancia para medir la efectividad de las diversas áreas de la empresa, cambiando su enfoque hacia las necesidades del consumidor y sus demandas (BCM , 2016).
- **Políticas públicas en logística:** La necesidad de contar con el apoyo gubernamental es de vital importancia para generar un verdadero cambio en los procesos logísticos de todas las compañías de un determinado país. Si las legislaciones, las medidas económicas, y la infraestructura del país no se direcciona a la mejora de los procesos para el abastecimiento de materia prima para las empresas o para el envío de sus mercaderías hacia el exterior, todo tipo de estrategias o procesos diseñados por las entidades privadas será en vano y no tendrán los efectos proyectados (Rey, 2010)

### **2.2.3 Logística, integración y estrategia**

En la actualidad, la estrategia para integrar procesos y volcarlos hacia la optimización de recursos y la efectividad, está constituida por tres conceptos que en su fase inicial son de aplicación rápida: cadenas de abastecimiento, logística y procesos esbeltos. Todas las empresas tienen un propósito claro y definido: ganar dinero ahora y en el futuro.

Para lograr este objetivo, todo lo que se realice al interior de la empresa debe redundar en beneficios perceptibles para el cliente como valor agregado, por lo cual esté dispuesto a pagar un mayor valor y/o lograr una mayor fidelización (Unidad de Medios de Comunicación - Unimedios, 2013)

Precisamente, con el fin de proporcionar a los participantes los requerimientos básicos conceptuales para integrar y hacer más eficientes los procesos a nivel general en la empresa, y otorgar metodologías que estructuren el proceso de diseño y desarrollo de productos de forma sistémica se considera necesario el análisis de las estrategias logísticas para su integración con todas las áreas de la empresa.

Hoy en día, las empresas deben tener como ventaja competitiva procesos de diseño y desarrollo que generen productos modulares, escalables y sustentables que permitan lograr sus objetivos, de forma que se integren los intereses de los empleados, clientes, accionistas y la sociedad (Unidad de Medios de Comunicación - Unimedios, 2013)

### **2.2.4 El sistema logístico**

Una buena logística es un elemento clave para la productividad empresarial y para garantizar la satisfacción del cliente, entonces se hace necesario prestar especial cuidado a los procesos logísticos de la empresa y buscar la manera de optimizarlos para hacerlos más eficientes. Para poder optimizar la logística en una empresa es necesario trabajar en las 7 C's de la logística, cada una de ellas es un elemento clave que hará más eficiente a la organización.



- Tener disponible el producto correcto.
- La cantidad correcta.
- Las condiciones correctas.
- El tiempo correcto
- Para el cliente correcto.
- Costo correcto.

#### ***2.2.4.1 Importancia de los procesos logísticos***

La logística es una de las partes más importantes de la cadena de valor en las grandes empresas, sin embargo, es necesario definir lo que esta actividad abarca dentro de los procesos productivos de las entidades. La logística sirve para garantizar que la empresa cuente con todos los recursos necesarios para realizar la actividad que es el eje del negocio, de forma rápida, oportuna y al menor costo posible, garantizando niveles óptimos de productividad y calidad.

Antiguamente, esta actividad se enmarcaba en la actividad denominada distribución y tiene su origen en las operaciones militares cuando se trazaban los planes para dotar a los grupos de soldados de provisiones y armamento para afrontar el tiempo de batalla en situaciones de guerra. Sin embargo, hace más de cuatro décadas, esta actividad se trasladó al ámbito empresarial donde se ha desarrollado de manera más técnica.

La logística ha ganado interés dentro de la cadena de valor de las empresas debido a que al encontrar múltiples similitudes en los productos de una misma rama debido a la estandarización de la calidad y a los avances tecnológicos que redujeron el tiempo y costo de la transacción comercial, la manera en que se satisface a cada cliente es primordial para marcar una diferencia que permita al cliente decidirse por una marca específica. Actualmente, existen dos formas básicas de logística:

- Optimizar un flujo de material constante a través de una red de enlaces de transporte y de centros del almacenaje.
- Coordinar una secuencia de recursos para realizar un determinado proyecto.

### 2.2.5 Costo del transporte aéreo de mercancías

Una de las ventajas del transporte aéreo es que posee un tiempo de tramitación menor a otros medios de transporte, así como un mejor sistema logístico para el cuidado de la calidad de la producción, sin embargo, esto también equivale a que su costo es superior a los de los demás medios de transporte para la exportación. Adicional a esto, cabe indicar que la cantidad de producción que puede ser llevada por vía aérea es limitada, por lo que no se puede enviar grandes volúmenes de mercadería por este medio.

Al considerar esta opción para el envío de mercadería la empresa debe estar consiente de los medios de transporte, el volumen de carga y los precios del mismo para, evalúan todas las variables involucradas tomar la decisión final. Los costes en el transporte aéreo dependerán de la relación peso-volumen. El peso tasable o cargable, por el que se cotizará, será el mayor entre ambos pesos, el bruto y el volumétrico. Dentro del precio del transporte internacional aéreo destacan los siguientes conceptos:

- **Flete aéreo:** valor otorgado al servicio de transporte aéreo internacional, el cual se mide, según la distancia, entre el aeropuerto de origen hasta el aeropuerto de destino. Se cotiza en Kg en función del peso tasable.
- **Fuel surcharge:** esta variable puede aumentar el precio según los cambios en los valores del combustible.
- **IRC:** Precio del seguro contra riesgos que el aeropuerto establece.
- **Despacho de Aduanas:** valores cobrados por el despacho de aduana.
- **Tasa Aérea E2/GTC:** valores cobradas por el aeropuerto al momento de facilitar sus instalaciones para la carga de mercadería.

- **Manipulaciones:** valores que se cancelan por el manejo de la carga hasta el interior de la aeronave.
- **Emisión AWB:** costos relacionados por el envío de la documentación requerida el cual es el equivalente del documento conocido como bill of lading en el transporte marítimo.
- **S.R.C:** Seguro de responsabilidad civil del transitario.
- **Tasa PNS:** recargo de seguridad para dar cumplimiento al Plan de Seguridad Nacional. Difiere si la carga es conocida o desconocida. Si la carga es de un expedidor desconocido se procede siempre a la inspección física de la mercancía por escáner u otros medios.

En la logística mediante transporte aéreo de mercancías un error puede conllevar notables consecuencias económicas, por ello es necesario contar con el asesoramiento adecuado. Si se necesita realizar algún envío aéreo, lo mejor es consultar con los agentes logísticos para que asesoren a la medida de las necesidades del envío.

### **2.2.6 El sector florícola y sus costos**

La primera explotación florícola en el Ecuador se inicia en 1960, pero fracasa al poco tiempo a causa de disputas laborales. Veintitrés años más tarde, Rosas del Ecuador S.A., con una modesta plantación de 2 hectáreas, inicia la época de oro de la floricultura ecuatoriana. Las flores ecuatorianas son consideradas como las mejores del mundo, por su calidad y belleza inigualables. La Flor de Ecuador tiene características únicas: tallos gruesos, largos y totalmente verticales, botones grandes y colores sumamente vivos y el mayor número de días de vida en florero.

En el país se producen diferentes tipos de flores como la Rosa, con más de 300 variedades entre rojas y de colores, convirtiéndonos en el país con el mayor número de hectáreas cultivadas (1.779) y produciendo la gama más variada de colores. La Gypsophila,

que en muy poco tiempo ha convertido al Ecuador en el principal productor y con el mayor número de hectáreas en cultivo, el Limonium, Liatris, Aster y muchas otras Flores de Verano.

El Clavel, con características especiales en sus diferentes variedades, colores, tallos verticales y el mayor número de días de vida en florero. El Crisantemo y Pompón de tamaño y colores únicos. Las Flores Tropicales con más de 100 variedades que se caracterizan por sus formas variadas, colores, tamaños, por su larga vida después del corte, no necesitan de refrigeración y por ser muy fuertes, resisten la manipulación.

Las flores tropicales poseen intensos y brillantes colores. Su duración en florero va de 10 a 15 días, pudiéndose añadir gotas de limón al agua; como un preservante floral natural.

Los mayores centros de producción de flores (especialmente de rosas) están ubicados en las cercanías de la capital (Tumbaco, Cayambe, El Quinche), en sitios que alcanzan los 2.000 metros sobre el nivel del mar, donde la iluminación del sol es mayor (por la zona ecuatorial) y la temperatura es estable durante todo el año, condiciones que mejoran la calidad y belleza del producto. No obstante, también se cultivan en Cotopaxi, Guayas, Los Ríos, Manabí, Esmeraldas, El Oro y Amazonía.

La participación del sector floricultor dentro de las exportaciones totales se ha incrementado año tras año. En 2012, la exportación de flores alcanzó los \$30 millones; en 2001, ascendió a \$229 millones; en 2013, llegó a \$294 millones; y solo en los cinco primeros meses de este año se situó en \$152 millones; según reportes del Banco Central. Para 2015, se dio un crecimiento del 10%.

En los últimos años, la demanda internacional ha mostrado un comportamiento ascendente, con una tasa de crecimiento promedio anual de 48,9% en el valor de exportación. Así mismo, la industria ha crecido durante los últimos ocho años en un promedio del 50%. De las 138 empresas acreditadas por Expoflores en 1996, en 2004 llegan a 400.

Las épocas más importantes para el negocio son las festividades de San Valentín y el Día de las Madres. En Quito Flores, por ejemplo, la producción asciende de 800 mil tallos, en un mes de producción normal, a 1, 5 millones en dos semanas. En febrero del año 2014, las ventas superaron las expectativas en un 10%. Los productores locales exportaron a los EEUU y a Europa 588 mil cajas, cuando esperaban vender 543 mil.

En el Ecuador, se pueden cultivar muchas variedades de flores por lo que inversionistas ecuatorianos y extranjeros consideran a nuestro país como un lugar propicio para el desarrollo de la floricultura. Se pueden producir flores con excelentes características. La variedad del clima, sin cambios bruscos, es otro factor que a su vez permite producir esta sorprendente variedad de flores. Sin contar con las ventajas tecnológicas y el fomento de la mejora de la infraestructura para el cultivo de las flores, lo que ha llevado a posicionar al país dentro de los referentes del sector florícola.

Ecuador tiene una participación de 4% en el mercado mundial. El sector es una de las principales producciones generadoras de divisas en cuanto a exportaciones no tradicionales del país. Los destinos más importantes son Estados Unidos, donde se entrega el 64.97% de la producción. Le sigue Holanda con 9.69%, Rusia el 8.28%, Alemania 2.29%, Italia 2.48% y otros países de Europa y África 11.57%.

La rosa representa el 75 por ciento de la oferta ecuatoriana; la flor de verano o ilusiones (*gysophilia*) el 10, mientras los claveles, crisantemos y girasoles llevan el 15 % restante. La mayoría de plantaciones de florícolas se encuentran en el Pichincha, Cotopaxi, Imbabura, Tungurahua y Chimborazo. El sector floricultor espera, para el 2018, alcanzar nuevos mercados, sobre todo en Europa Oriente y China y mejorar sus exportaciones en un 5 por ciento.

Sin lugar a dudas que el incremento en la producción de flores a nivel mundial ha acarreado una mayor competencia, pero ésta no debe ser una preocupación que limite las

posibilidades de inversión y ampliación del sector florícola ecuatoriano, pues el país cuenta con las suficientes condiciones para competir internacionalmente con un producto de calidad y a un precio competitivo. En consecuencia, no se puede afirmar que el mercado florícola se encuentra saturado, pues aún existen las condiciones suficientes para que los países productores sigan beneficiándose de un dinámico comercio de flores.

La estructura productiva del sector floricultor se compone principalmente de pequeños productores, de las 197 empresas productoras que pertenecen a Expoflores el 61% son empresas cuyos cultivos están entre 1 y 10 hectáreas, el 27% entre 10 y 20 hectáreas. El crecimiento del área cultivada y el volumen de producción ha sido muy importante en los últimos años. En 2003 existían 561 hectáreas sembradas, frente a las 2.802 en la actualidad, un crecimiento anual de 41.46%

En el área de transporte y distribución, se han mencionado los siguientes aspectos que afectan al sector. Por una parte, la limitada capacidad de carga disponible para los exportadores de flores y por otra parte los costos más altos de transporte en comparación con otros países competidores. Los exportadores de flores han expresado su inconformidad por la política proteccionista de la Dirección de Aviación Civil, organismo encargado de establecer las regulaciones del transporte aéreo en el país, que prácticamente ha limitado el ingreso de nuevas compañías al Ecuador.

Como resultado, los competidores Colombia y Chile cuentan con un mayor número de frecuencias a los mercados internacionales y gozan de fletes con precios más bajos que sus similares de Ecuador. En tiempos recientes, se han tomado algunos pasos positivos para disminuir la desventaja en el transporte aéreo. La compañía holandesa de aviación KLM y su filial Martin Air obtuvieron autorización para operar dos vuelos cargueros por semana entre Ecuador y Holanda y dos vuelos combinados (carga y pasajeros) adicionales.

Se puso en práctica un convenio de cooperación entre la milicia ecuatoriana y los floricultores para aprovechar de las instalaciones del aeropuerto de Latacunga como aeropuerto alternativo para envío de perecibles, con resultados satisfactorios. A pesar de las iniciativas, subsisten muchos problemas que deberán ser solucionados para no afectar la competitividad de la flor ecuatoriana.

### **2.3 Marco Contextual**

El presente proyecto se delimita según las siguientes líneas de investigación:

**Línea de investigación de la Universidad de Guayaquil:** Desarrollo local y emprendimiento socioeconómico sustentable.

**Línea de investigación de la Facultad de Ciencias Administrativas:** Economía, emprendimiento social, sostenibilidad y gestión territorial.

**Línea de investigación de la carrera de Ingeniería en Comercio Exterior:** Los canales de importación y exportación de las zonas de desarrollo.

#### **2.3.1 El transporte aéreo en el Ecuador**

La gran velocidad, mayor frecuencia de servicios, accesibilidad, son las principales ventajas características propias del modo aéreo. La existencia y disponibilidad en la mayoría de los tráficos internacionales de aviones de distintas características como son los cargueros o los aviones mixtos, hacen de este un medio de transporte de gran significación.

Si bien existe una desventaja en las tarifas de flete comparativamente más altas que en otros modos, hay atenuantes tales como menores costos de embalajes, depósito, manipuleo, seguros, transporte interno y hasta menores requerimientos de stock, con la incidencia del lucro cesante e intereses sobre capital inmovilizado, que permiten reducir la incidencia para muchos productos (ProEcuador, 2016)

Hoy en día existen aviones de gran tamaño que permiten el transporte de carga de más de 100 toneladas. Permite llegar a puntos más cercanos de consumo o producción, respecto al

transporte marítimo es evidente. Este modo requiere de instalaciones y condiciones de atención muy exigentes que condicionan el aterrizaje de aeronaves de gran porte solo a determinados puntos, si bien existen mayor cantidad de frecuencias, destinos y conexiones interlineas (ProEcuador, 2016)

El transporte aéreo ofrece fundamentalmente dos tipos de servicios:

- **Servicio regular:** está sujeta a itinerarios fijos programados y servicio arrendado
- **Charter:** Brindan las aerolíneas a petición específica del cliente, diferentes a los itinerarios regulares, en este servicio las tarifas son negociadas.

La IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional) es el instrumento para la cooperación entre aerolíneas, promoviendo seguridad, habilidad, confianza y economía en el transporte aéreo en beneficio económico de sus accionistas privados. Ha subdividido al mundo en tres zonas de tráfico de conferencia denominadas:

- TC1: América
- TC2: Europa, África y Oriente Medio
- TC3: Resto de Asia y Oceanía

La guía aérea, es un documento no negociable, sirve como recibo para el remitente y es emitida por la aerolínea o por el consolidador, la AWB (por sus siglas en inglés air way bill) indica que el transportista ha aceptado los bienes contenidos en la lista y que se compromete a llevar el envío al aeropuerto de destino, de conformidad con las condiciones anotadas en el reverso del original de la guía (ProEcuador, 2016)

Como se señala, los transportistas se reservan el derecho de transportar la carga de cualquier manera que pueda. Esto significa que pueden transferirla a otros transportistas, incluso por camión si creen que es para beneficio de todos. La guía aérea es el documento



equivalente al Conocimiento de Embarque, utilizado en el transporte aéreo de mercancías, mediante el cual la empresa de aeronavegación reconoce el hecho del embarque de mercancías y expresa las condiciones del transporte convenido y que cumple diversas funciones, a saber:

- Contrato de transporte
- Comprobante de recepción de las mercancías
- Factura por el flete y los cargos cobrados
- Documento para los trámites de aduana
- Certificación del despacho de las mercancías
- Lista de embarque, en la que se relacionan todos los documentos que acompañan el embarque y se anotan las instrucciones especiales del usuario (ProEcuador, 2016)

La guía aérea no es un “título valor”, es decir, no transfiere ningún derecho de propiedad sobre la mercancía. Por ello, la guía aérea no puede expedirse “a la orden” y debe declararse el consignatario con nombre y apellido y con domicilio exacto. Es decir, no es un documento negociable. El contrato de transporte evidenciado por la guía aérea, no tiene validez legal hasta que haya sido firmada por el usuario (o su agente) y por la aerolínea (o su agente) y concluye con la entrega de las mercancías al destinatario en el punto de destino. De esto se desprende la importancia de que la guía aérea esté correctamente llenada (ProEcuador, 2016)

El flete aéreo es el precio que paga el usuario por el transporte de las mercancías por vía aérea desde un aeropuerto de origen hacia otro destino. Aunque que el contrato de transporte aéreo celebrado por la aerolínea con el usuario abarca desde la aceptación de la carga del remitente o expedidor en el terminal designado por la aerolínea en el lugar de origen hasta su entrega al destinatario o consignatario en el terminal designado por la aerolínea en el lugar de destino, el flete aéreo sólo cubre el vuelo de la aeronave.

Quien paga el flete lo determina el contrato que firman las partes, puede ser el vendedor o el comprador, los demás costos incurridos por cuenta del usuario en virtud del contrato de transporte aéreo, hasta que la carga se coloque en la bodega de la aeronave en el aeropuerto de origen o desde que se retire de esta en el aeropuerto de destino, se cobran adicionalmente, ya sea en la propia guía aérea o por separado, por la aerolínea o sus agentes o por los propios prestadores de servicios aeroportuarios (agente de carga, terminal, etc.).

También podría haber otros gastos por cuenta del usuario, por ejemplo, gastos de almacenamiento en la terminal. En caso que el usuario no designe expresamente la terminal de almacenamiento donde desea ingresar su carga, la aerolínea designará dicha terminal de almacenamiento cuyos costos serán asumidos por el usuario. Si el usuario lleva su carga directamente a la aerolínea, la aerolínea es quien determina el flete aéreo.

Pero si el usuario decide utilizar un agente de carga para el proceso de su embarque, entonces el agente de carga deberá hacer los cálculos para determinar el flete aéreo a cobrar. El cálculo del flete aéreo puede efectuarse según el peso bruto del embarque o bien por el volumen del mismo. Si el cálculo se efectúa por peso, se deberá redondear el peso bruto al kilo o medio kilo superior. Por ejemplo, si el peso del embarque fuera entre 12.1 kg y 12.4 kg, se calculará el flete en base a 12.5 kg.

En el país existen algunas compañías que prestan el servicio transporte de carga vía aérea, entre ellas se encuentran:

Tabla 3. *Compañías de transporte de carga aérea en el Ecuador*

<b>Empresa</b>	<b>Dirección</b>	<b>Teléfono</b>	<b>Email</b>
<b>Grupo LAN Cargo S.A.</b>	Av. Amazonas N47-205 y Río Palora, Edif. Hammonia, Quito.	+593(2)400170 0	<a href="http://www.lancargo.com/">http://www.lancargo.com/</a>
<b>American Airlines Cargo</b>	Av. de las Américas, Zona de carga internacional, Guayaquil.	+593(4)600618 7	<a href="https://www.aacargo.com/">https://www.aacargo.com/</a>
<b>Líneas Aéreas Suramericanas S.A.</b>	Av. Amazonas y Palora, Quito.	+593(2)330115 3	<a href="https://www.lascargo.com/">https://www.lascargo.com/</a>
<b>IBERIA Cargo</b>	Av. de las Américas, Zona de carga internacional, Guayaquil.	+593(4)292463 6	<a href="http://www.iagcargo.com/">http://www.iagcargo.com/</a>
<b>Lufthansa Cargo</b>	Av. Amazonas N47-205 y Río Palora, Edif. Hammonia, Quito.	+593(2)397034 1	<a href="https://www.transoceanica.com.ec/">https://www.transoceanica.com.ec/</a>
<b>KLM CARGO</b>	Av. de las Américas, Zona de carga internacional, Guayaquil.	+593(4)229229 6	<a href="https://www.afklcargo.com/">https://www.afklcargo.com/</a>
<b>Martinair</b>	Av. Amazonas N75-48 y Río Topo, Quito	+593(2)330104 4	<a href="http://www.afklcargo.com/">http://www.afklcargo.com/</a>
<b>CENTURION CARGO</b>	Av. Amazonas N49-215 y Juan Holguin, Edif. Transinternational Cargo, piso 3, Quito.	+593(2)400970 0	<a href="http://www.centurioncargo.com/">http://www.centurioncargo.com/</a>
<b>TRANS AM</b>	Av. de las Américas, 200 mts. antes de aeropuerto, Guayaquil	+593(4)228251 0	<a href="http://transamltda.com/">http://transamltda.com/</a>
<b>UPS AIR Cargo</b>	Av. Alonso Torrer OE712 y Av. El Parque, Edif. Centrum El Bosque Oc. 201 y 202, Quito.	+593(2)246333 3/4/5	<a href="https://www.ups.com/">https://www.ups.com/</a>

Fuente: (ProEcuador, 2016)

La responsabilidad de las aerolíneas o de sus agentes se encuentra claramente definida en el Convenio de Montreal y en la Ley de Aeronáutica Civil del Ecuador. Adicionalmente, las aerolíneas aliadas a la IATA tienen condiciones unificadas para el desarrollo de sus actividades, que están basadas en las Resoluciones IATA “Condiciones del Transporte de Carga” y “La Guía Aérea – Condiciones del Contrato”. Otro fundamento de estas condiciones está estipulado en la parte posterior de la guía aérea, y son las “Condiciones Generales del Transporte de Carga” donde se detallan, junto con aspectos de carácter técnico, lo relativo a la responsabilidad de la aerolínea.

Los principales aeropuertos de Ecuador son: Mariscal Sucre de Quito y José Joaquín de Olmedo de Guayaquil, los mismos que tienen gran cantidad de vuelos diarios internacionales de carga y pasajeros, en donde operan más de 10 líneas de carga aérea respectivamente; otros aeropuertos que funcionan, en su mayoría con vuelos locales son: Cuenca, Manta, Santa Rosa, Coca, Latacunga, Esmeraldas, Salinas, San Cristóbal, Loja, Lago Agrio y Macas. El aeropuerto de Latacunga opera con 2 líneas de carga internacionales.

## 2.4 Marco Conceptual

- **Actividad:** Cada uno de los elementos en los que se puede desglosar un proceso. Las actividades a su vez se pueden desglosar en Tareas.
- **Eficacia:** Extensión en la que se realizan las actividades planificadas y se alcanzan los resultados planificados
- **Eficiencia:** Relación entre el resultado alcanzado y los recursos utilizados
- **Indicador:** Parámetro que permite evaluar de forma cuantitativa la eficacia y/o eficiencia de los procesos. Los indicadores pueden medir la percepción del cliente acerca de los resultados (indicadores de percepción) o bien variables intrínsecas del proceso (indicadores de rendimiento). Es recomendable que la organización

establezca indicadores de rendimiento y/o percepción al menos de sus procesos estratégicos y clave.

- **Instrucción:** Descripción documentada de una actividad o tarea.
- **Macro proceso:** Conjunto de Procesos interrelacionados y con un objeto general común.
- **Mapa de Procesos:** Diagrama que permite identificar los procesos de una organización y describir sus interrelaciones principales.
- **Registro:** Documento que presenta resultados obtenidos o proporciona evidencia de actividades desempeñadas
- **Sistema de Gestión:** Sistema para establecer la política y objetivos y para lograr dichos objetivos

## **Capítulo III: Marco Metodológico**

### **3.1 Diseño de la Investigación**

Los métodos de investigación aplicado en el presente trabajo investigativo fueron tanto teóricos y empíricos, debido a que se basa fundamentalmente en la recopilación de teorías o investigaciones previa, para su aplicación en una población de estudio determinada, con el fin de establecer su posible resultado en caso de aplicación. El tipo de investigación aplicado para el presente documento tendrá un enfoque cualitativo, el cual se verá reflejado en la obtención de datos sobre la situación actual del sector florícola con respecto a los costos por transporte logístico y como incide en la competitividad del sector.

### **3.2 Tipo de Investigación**

Según su clasificación dependiendo de determinados factores, se establecen los siguientes tipos de investigación utilizados en la presente investigación:

#### **3.2.1 Por el propósito**

Si se evalúa la investigación realizada según su propósito, se considera como el tipo de investigación a la denominada aplicada, debido a que se tiene como finalidad proponer estrategias que modifiquen el desarrollo actual del sector florícola en el Ecuador con el fin de mejorar sus niveles de competitividad (Garcés, 2000).

#### **3.2.2 Por el lugar**

Según el lugar en el cual se desarrollará, la investigación se considera bibliográfica, puesto que, se basa en su mayoría en la recopilación de datos a través de libros, con el fin de que sirvan como base para la búsqueda de respuestas a las problemáticas planteadas (Garcés, 2000).

#### **3.2.3 Por el nivel o profundidad**

Como diseño de la investigación se consideran los siguientes tipos como necesarios para su desarrollo:

- **Estudio descriptivo:** Esta metodología se basa en el estudio de las diversas variables que interactúan dentro de un fenómeno específico con el fin de analizar la dinámica que efectúa los resultados encontrados (Briones, Metodología de la investigación cuantitativa en las ciencias sociales, 2014)
- **Estudio exploratorio:** Este método se aplica al momento de recolectar datos relevantes directamente de la fuente de la problemática de estudio con el fin de determinar las causas y consecuencias que presenta y si estas son consistentes con los datos descritos y la hipótesis planteada (Hernández, Fernández, & Baptista, Metodología de la Investigación, 2007)

#### **3.2.4 Por el método**

Según el método utilizado, la investigación se considera deductiva, puesto que, por medio de las bases teóricas sobre el comercio internacional, se ha encontrado una base para aplicarla al desarrollo de la competitividad del sector florícola con otros países de la región a fin de conocer si es necesario el fomento del libre comercio o la aplicación de medidas proteccionistas que ayuden al desarrollo del sector (Garcés, 2000).

#### **3.3 Población y Muestra**

Como población de la investigación se considera a las empresas que prestan servicio de transporte de carga aérea en el Ecuador, las cuales, según el cuadro detallado con anterioridad por medio de ProEcuador, son un total de 10 empresas. Al ser una población con un número manejable para aplicar el método de recolección de datos establecido por el investigador se considera su totalidad, por lo cual no se realiza un cálculo de muestra.

#### **3.4 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos**

Para realizar la recolección de datos de las diversas empresas encargadas de prestar los servicios de transporte de carga aérea detallados con anterioridad, se realizó el siguiente cronograma a fin de recopilar la mayor cantidad de datos posibles:

Tabla 4. Cronograma de la encuesta.

Empresa	Visita	Llamadas	Correo
Grupo LAN Cargo S.A.	-----	-----	13 de Nov
American Airlines Cargo	12 de Nov	13 de Nov	-----
Líneas Aéreas Suramericanas S.A.	-----	15 de Nov	16 de nov
IBERIA Cargo	15 de nov	-----	17 de Nov
Lufthansa Cargo	-----	12 de Nov	13 de nov
KLM CARGO	14 de nov	-----	15 de nov
Martinair	-----	17 de Nov	18 de Nov
CENTURION CARGO	-----	17 de Nov	18 de Nov
TRANS AM	-----	18 de No	19 de Nov
UPS AIR Cargo	-----	16 de Nov	12 de Nov

*Elaborado por: Autores*

Como instrumento de recolección de datos, la presente investigación utilizará la encuesta, la cual se conformará por un total de 10 preguntas cerradas de opción múltiple dirigidas a las empresas de transporte de carga aérea. Como técnica para la recolección, procesamiento y análisis de los datos se procederá a realizar las siguientes actividades:

- **Recolección de datos:** Se efectuará la encuesta a los clientes obteniendo las respuestas a las interrogantes planteadas.
- **Presentación grafica de datos:** Una vez convertidas las respuestas en tabuladores numéricos se procede a realizar la presentación grafica de los mismos para un mayor entendimiento visual.
- **Análisis de los resultados:** Según los resultados obtenidos se procederá a sacar conclusiones generales que identifiquen puntos clave de mejora para la atención al cliente de la empresa.

### 3.4.1 Análisis de los resultados

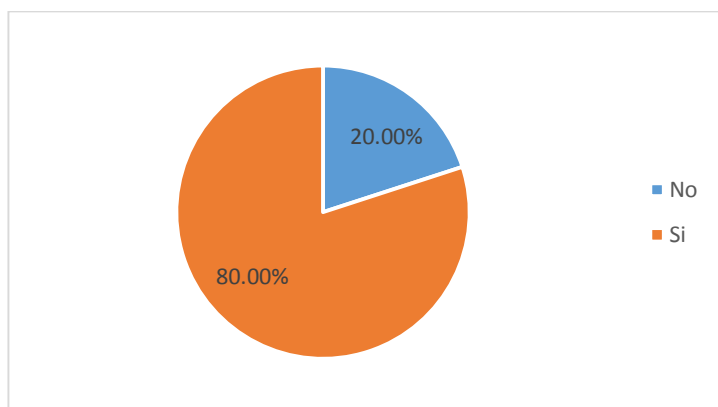
#### 1. ¿Usted realiza procesos de transporte de carga de flores al exterior?

Tabla 5. Realización de envíos de carga aérea al exterior.

Opción	Cantidad	Porcentaje
No	2	20,00%
Si	8	80,00%
<b>Total general</b>	<b>10</b>	<b>100,00%</b>

Nota: Resultados de las encuestas realizadas a las empresas de transporte de carga aérea.





**Figura 2. Realización de envíos de carga aérea al exterior.**

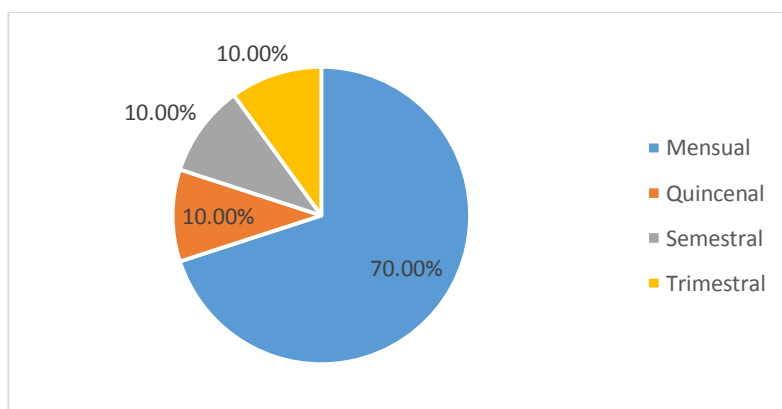
La pregunta número uno busca conocer por parte de los encuestados si se realizan envíos de carga de flores al exterior, obteniendo el siguiente resultado: El 80% de respondieron que, si se realizan envíos al exterior mediante transportes de carga, mientras que el 20% de los encuestados respondieron que la empresa no realiza envíos de carga de flores al exterior.

## 2. ¿Con que frecuencia realiza este tipo de envíos?

**Tabla 6. Frecuencia de envíos**

Opción	Cantidad	Porcentaje
Mensual	7	70,00%
Quincenal	1	10,00%
Semestral	1	10,00%
Trimestral	1	10,00%
<b>Total general</b>	<b>10</b>	<b>100,00%</b>

Nota: Resultados de las encuestas realizadas a las empresas de transporte de carga aérea.



**Figura 3. Frecuencia de envíos.**

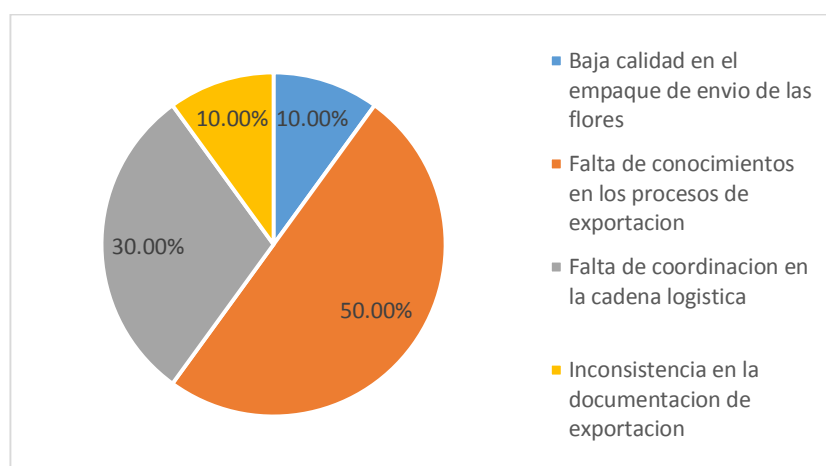
El 70% de los encuestados mencionaron que los envíos de cargas de flores se realizan mensualmente, mientras que el porcentaje restante, se refirieron a trimestral, semestral y quincenal con un 10% cada uno.

### 3. ¿Cuáles son las falencias que detecta en los productores de flores con respecto a la cadena logística de las flores?

**Tabla 7.** Falencias que se detecta en los productos de flores

Opción	Cantidad	Porcentaje
Baja calidad en el empaque de envío de las flores	1	10,00%
Falta de conocimientos en los procesos de exportación	5	50,00%
Falta de coordinación en la cadena logística	3	30,00%
Inconsistencia en la documentación de exportación	1	10,00%
<b>Total general</b>	<b>10</b>	<b>100,00%</b>

Nota: Resultados de las encuestas realizadas a las empresas de transporte de carga aérea.



**Figura 4.** Falencias que se detecta en los productos de flores.

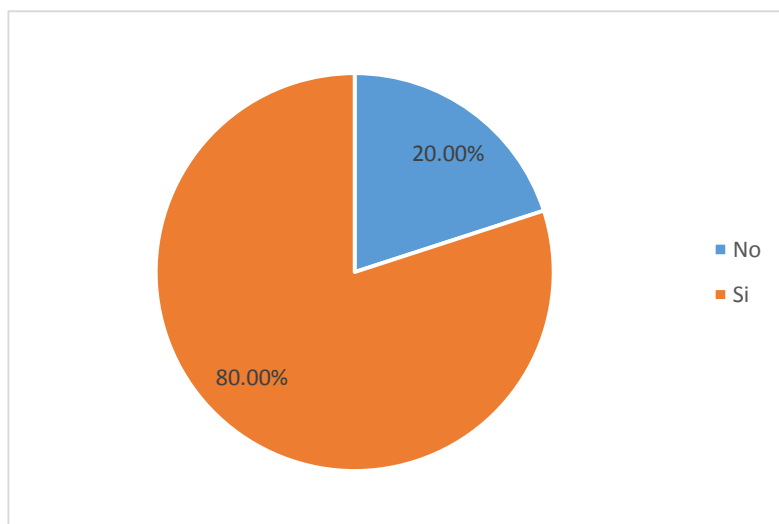
El 50% de los encuestados se refirieron a que existe falta de conocimientos en los procesos de exportación que ayuden a simplificar ciertos eventos, el 30% menciona la falta de coordinación en la cadena logística que simplificaría las acciones de exportación, mientras que el 10% se refirió a la baja calidad en el empaque de envío de flores e igual porcentaje en la inconsistencia en la documentación de exportación.

### 4. ¿Considera que los costos generados por el transporte de carga aérea para los florícolas son altos?

**Tabla 8. Costos de transporte altos**

Opción	Cantidad	Porcentaje
No	2	20,00%
Si	8	80,00%
<b>Total general</b>	<b>10</b>	<b>100,00%</b>

Nota: Resultados de las encuestas realizadas a las empresas de transporte de carga aérea.

**Figura 5. Costos de transporte altos.**

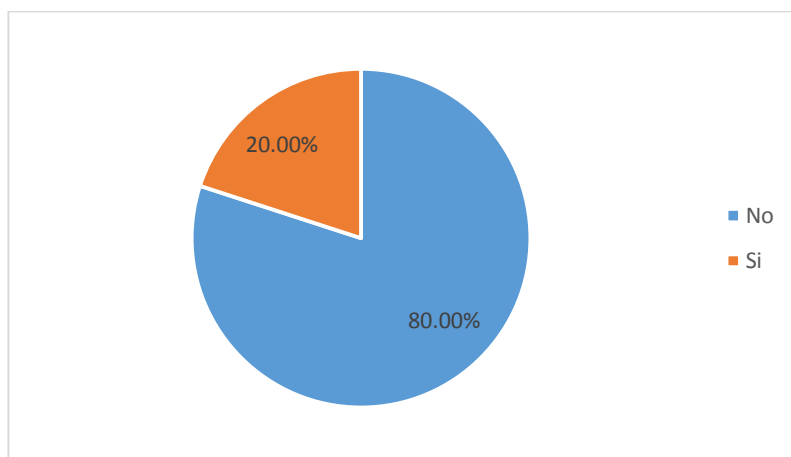
La pregunta número cuatro busca conocer por parte de los encuestados si consideran que los costos generados por el transporte de carga aérea para las flores representan un precio alto, obteniendo el siguiente resultado: El 80% respondieron que sí, que los precios que se generan son altos, mientras que el 20% de los encuestados mencionaron que los precios no son elevados.

##### **5. ¿Ha mejorado el sistema de almacenaje en las aeronaves para conservar la calidad de los productos transportado?**

**Tabla 9. Mejoras en el sistema de almacenaje en las aeronaves para conservar la calidad de los productos transportados**

Opción	Cantidad	Porcentaje
No	8	80,00%
Si	2	20,00%
<b>Total general</b>	<b>10</b>	<b>100,00%</b>

Nota: Resultados de las encuestas realizadas a las empresas de transporte de carga aérea.



**Figura 6. Mejoras en el sistema de almacenaje en las aeronaves para conservar la calidad de los productos transportados.**

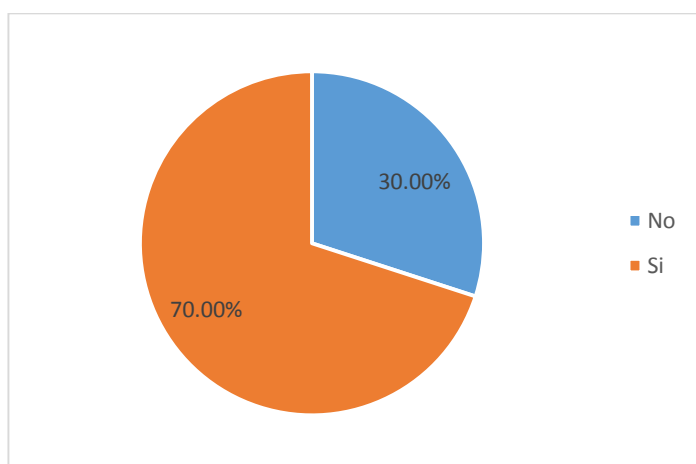
El 80% de los encuestados respondieron que no, es decir, el sistema de almacenaje que se está implementando actualmente, no ha mejorado, puesto que la calidad de los productos que se conservan sigue siendo la misma, mientras que el 20% menciona que si existe algún tipo de mejora.

#### 6. ¿Existe un sistema confiable para el registro de las exportaciones?

**Tabla 10. Sistema confiable para el registro de exportaciones**

Opción	Cantidad	Porcentaje
No	3	30,00%
Si	7	70,00%
<b>Total general</b>	<b>10</b>	<b>100,00%</b>

Nota: Resultados de las encuestas realizadas a las empresas de transporte de carga aérea.



**Figura 7. Sistema confiable para el registro de exportaciones**

La pregunta número 6 busca conocer por parte de los encuestados si el sistema empleado es confiable para el registro de exportaciones, obteniendo el siguiente resultado: El

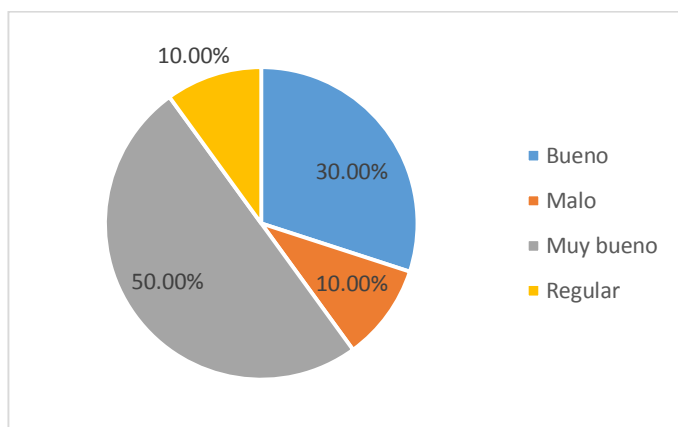
70% se menciona que, si es un sistema confiable adicional al manejo del ECUAPASS, mientras que el 30% se refiere a que no manejan un sistema de registro de exportaciones confiable.

### 7. ¿Cómo califica el nivel de calidad del servicio que se brinda a nivel general para el transporte de carga aérea?

**Tabla 11. Nivel de calidad del servicio**

Opción	Cantidad	Porcentaje
Bueno	3	30,00%
Malo	1	10,00%
Muy bueno	5	50,00%
Regular	1	10,00%
<b>Total general</b>	<b>10</b>	<b>100,00%</b>

Nota: Resultados de las encuestas realizadas a las empresas de transporte de carga aérea.



**Figura 8. Nivel de calidad del servicio.**

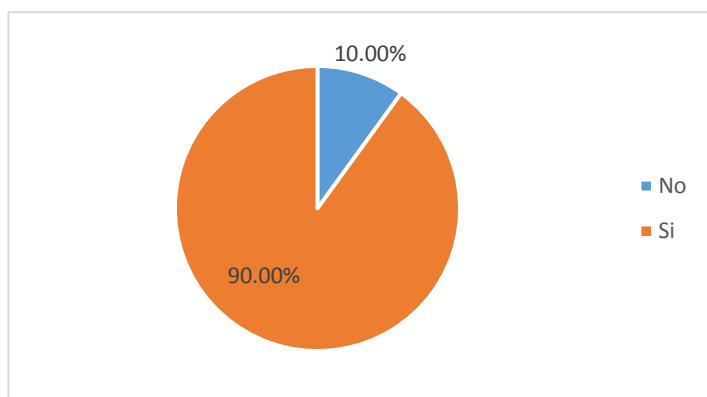
El 50% de los encuestados califica al nivel de calidad de servicio que se brinda a nivel general para el transporte de carga aérea como muy bueno, el 30% lo cataloga como bueno, mientras que el 10% opina que es regular, y con el mismo porcentaje (10%) se refiere que es malo.

### 8. ¿Han sufrido de incrementos en repuestos o insumos para la prestación del servicio de transporte aéreo?

**Tabla 12. Incrementos en repuestos o insumos**

Opción	Cantidad	Porcentaje
No	1	10,00%
Si	9	90,00%
<b>Total general</b>	<b>10</b>	<b>100,00%</b>

Nota: Resultados de las encuestas realizadas a las empresas de transporte de carga aérea.



**Figura 9. Incrementos en repuestos o insumos.**

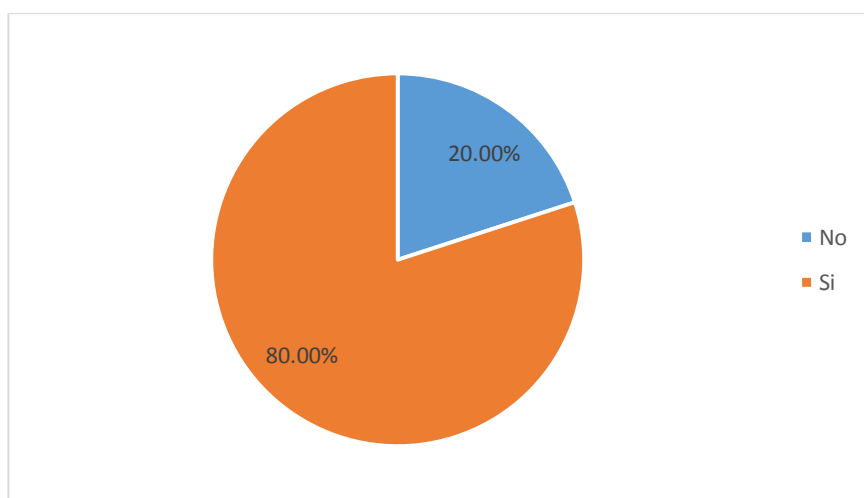
El 90% de los encuestados menciona que, si ha sufrido incrementos en los repuestos, o en su defecto en los insumos referentes a la prestación del servicio aéreo, mientras que el 10% opina que tanto los insumos como los repuestos han tenido el mismo valor antes y ahora.

**9. ¿Considera usted que los costos de transporte aéreo inciden en la competitividad de las flores a nivel internacional?**

**Tabla 13. Costos de transporte inciden en la competitividad de las flores a nivel internacional**

Opción	Cantidad	Porcentaje
No	2	20,00%
Si	8	80,00%
<b>Total general</b>	<b>10</b>	<b>100,00%</b>

Nota: Resultados de las encuestas realizadas a las empresas de transporte de carga aérea.



**Figura 10. Costos de transporte inciden en la competitividad de las flores a nivel internacional.**

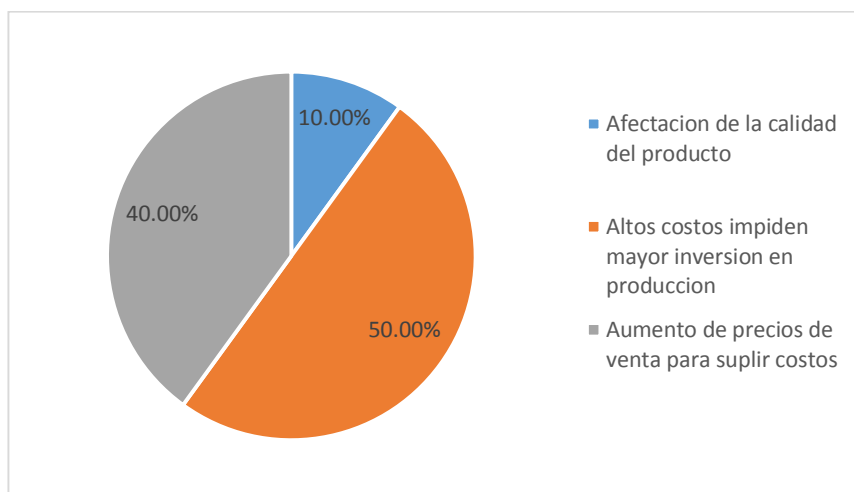
La pregunta número nueve busca conocer por parte de los encuestados si los costos de transporte aéreo inciden en la competitividad de las flores a nivel internacional, obteniendo el siguiente resultado: El 80% considera que los costos si han incidido en la competitividad de las flores en el mercado internacional, mientras que el 20% menciona que estos costos, no influyen en las importaciones.

### 10. ¿De qué manera considera usted que los costos del transporte inciden en la competitividad?

**Tabla 14. Costos de transporte inciden en la competitividad**

Opción	Cantidad	Porcentaje
Afectación de la calidad del producto	1	10,00%
Altos costos impiden mayor inversión en producción	5	50,00%
Aumento de precios de venta para suplir costos	4	40,00%
<b>Total general</b>	<b>10</b>	<b>100,00%</b>

Nota: Resultados de las encuestas realizadas a las empresas de transporte de carga aérea.



**Figura 11. Costos de transporte inciden en la competitividad.**

El 50% de los encuestados menciona que los altos costos impiden mayor inversión en la producción y, por ende, afectaría en la competitividad, el 40% se refiere al aumento de precios de venta para suplir los costos que se generan por el transporte, mientras que el 10% opina que se afecta la calidad del producto.

## **Capítulo 4: Propuesta**

### **4.1 Título de la Propuesta**

Estrategias para la mejora de la competitividad del sector florícola con respecto a sus procesos de exportación.

### **4.2 Descripción del Problema**

Una vez analizada las teorías relacionadas con la problemática de estudio, y detectado los inconvenientes con el desarrollo del sector florícola por la falta de competitividad a causa de los costos del transporte aéreo de carga, se considera que, a pesar de que el sector tiene factores favorables para su posicionamiento como un producto de calidad, clima acorde a las necesidades del producto, variedad de flores, disponibilidad durante toda época del año, industria con experiencia y apoyo gubernamental, no logra alcanzar el posicionamiento que, de acuerdo a sus ventajas debería tener a nivel regional.

Es por lo que se considera necesario establecer estrategias a corto, mediano y largo plazo con el fin de conocer de que manera se puede reducir el impacto de los costos de transporte aéreo. Se considera que las estrategias se deben direccionar a reducir el impacto debido a que al ser un factor externo, que no depende de las empresas del sector, y que, además no se puede incidir de manera directa en ningún sector económico como el de transporte por lo que es mejor adaptarse a los inconvenientes del medio.

### **4.3 Justificación de la Propuesta**

La presente propuesta se justifica debido a la necesidad que presenta el Gobierno por expandir las exportaciones de bienes o servicios al mercado internacional, con el fin de mejorar los valores registrados en la balanza comercial del Ecuador. Es por ello que, el cambio de la matriz productiva no solo se enfoca en el valor agregado sino en la mejora de los productos ya exportados garantizando su calidad a través de la revisión de los procesos involucrados en la cadena de valor de los productos.



Los costos de transporte son jurisdicción de varias entidades gubernamentales con apoyo o colaboración de los representantes de dicho sector, por lo que no se tienen la posibilidad de influir en ellos, sin embargo, si se pueden desarrollar estrategias que permitan a dichos sectores mejorar sus condiciones para que estos valores no repercutan en su nivel de calidad ni signifiquen la pérdida de oportunidades de inversión por falta de liquidez.

#### **4.4 Objetivo General**

- Minimizar el impacto de los costos de transporte de carga aérea en el sector florícola para la mejora de la competitividad.

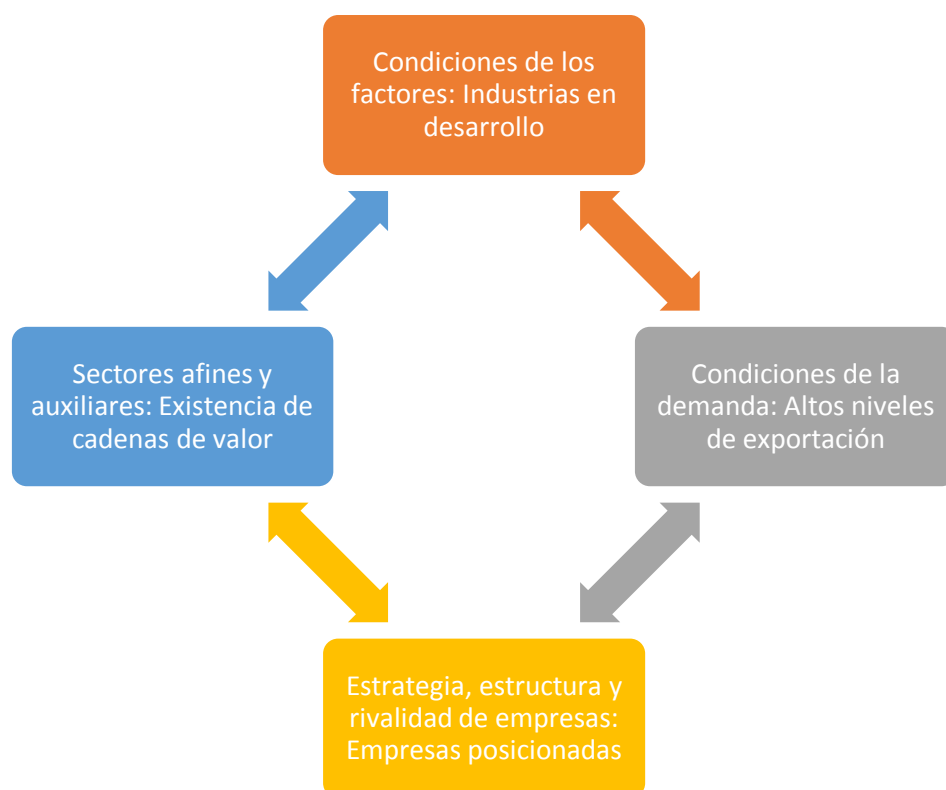
#### **4.5 Desarrollo de la Propuesta**

##### **4.5.1 Análisis del Diamante de Michael Porter**

El diamante de Michael Porter es una herramienta de análisis para sectores o países, que permite analizar sus ventajas competitivas con respecto a su entorno con el fin de contribuir al desarrollo de estrategias que permitan aprovechar las fortalezas del mercado y disminuir el impacto de las debilidades o amenazas. Debido a la información recopilada, se realizó un análisis sobre el sector florícola del Ecuador con respecto a su nivel competitivo en la región:

- **Condiciones de los factores:** El sector florícola en el Ecuador es uno de los principales sectores económicos, pues forma parte de las principales exportaciones no petroleras. Se considera una industria en desarrollo pues su producción se destina principalmente a la exportación, además de destacarse por su gran variedad de flores como la rosa, orquídea, entre otros.
- **Sectores afines y auxiliares:** Para la producción y exportación de flores existe una gran cadena de valor direccionada a su apoyo conformada por las empresas de fertilizantes, las cajas para el embarque, los preservantes, insecticidas, entre otros insumos que contribuyen a la calidad del producto final.

- **Condiciones de la demanda:** Como se ha mencionado durante la investigación, las flores ecuatorianas tienen una alta demanda de exportación siendo reconocidas a nivel mundial como una de las mejores por su variedad y calidad. Esto permite que se posicionen en varios mercados tanto en el continente americano como en el Europeo, sin embargo, el costo logístico influye en la pérdida de competitividad de su producción con otras de similares características pero de menor calidad en la región latinoamericana.
- **Estrategia, estructura y rivalidad de empresas:** En el sector florícola existen empresas posicionadas que cuentan con varias hectáreas de producción, sin embargo, también existen empresas que captan la producción de pequeños productores de flores, lo cual incrementa la cadena de producción disminuyendo las ganancias de los mismos y evitando una mayor inversión para la mejora de los procesos de producción y optimización de los recursos.



**Figura 12. Diamante de Porter**

## 4.5.2 Estrategias a Corto, Mediano y Largo Plazo

Con el fin de generar estrategias que contribuyan al desarrollo del sector florícola, aprovechando el ecosistema creado por las medidas proteccionistas del país, creando un ambiente de mayor competitividad para la producción ecuatoriana para disminuir el impacto negativo de los costos de transporte que puede tener, se establecen las siguientes estrategias de corto, mediano y largo plazo, con el fin de lograr el fomento del sector en el Ecuador.

**Tabla 15. Enfoques de la propuesta a corto, mediano y largo plazo**

<b>Corto Plazo</b>	<b>Mediano Plazo</b>	<b>Largo Plazo</b>
Fomento de la asociatividad en el sector florícola	Formación de asociaciones florícolas para negociaciones con el sector de transporte	Capacitaciones a las empresas del sector para manejo eficiente de procesos de exportación

*Elaborado por: Autores*

### 4.5.2.1 Propuesta a Corto Plazo

Como primera propuesta a corto plazo, es decir, la cual debe realizarse en un lapso menor a 1 año, se considera necesario fomentar la asociatividad en los productores con el fin de mejorar sus niveles reducidos al unificarse varios sembríos, logrando un mayor volumen de producción para poder exportar de manera directa y no por medio de distribuidores para aumentar su rentabilidad.

Estos planes de asociatividad se realizan por medio de la Secretaría de la Economía Popular y Solidaria, como ente gubernamental principal para el fomento de la matriz productiva, para abrir nuevos mercados, considerando los lineamientos del Plan Nacional del Buen Vivir que buscan mejorar la calidad de vida de los agricultores facilitando inversión en sus cultivos.

#### 4.5.2.1.1 Pasos para crear una asociación

La creación de una Asociación se realiza mediante el acuerdo expreso de tres o más personas, físicas o jurídicas legalmente constituidas, comprometiéndose a poner en común

conocimientos, medios y actividades para conseguir unas finalidades lícitas, comunes, de interés general o particular y se dotan de unos Estatutos que regirán el funcionamiento de la asociación.

Este acuerdo habrá de formalizarse mediante un acta fundacional, y es desde este momento cuando la asociación adquiere su personalidad jurídica y la plena capacidad de obrar, aunque aún no se hubiere cumplido con la obligación de inscripción en el registro correspondiente.

Debe tenerse en cuenta que, aunque una asociación adquiere su personalidad jurídica desde el momento de la firma del acta fundacional, existe la obligación de inscribirla en el registro de asociaciones regido por la secretaria de la Economía Popular y Solidaria, y por tanto, se deberá cumplir con el procedimiento administrativo detallado a continuación:

- Celebración de la Reunión de fundación de la asociación y redacción de los Estatutos y aprobación del Acta Fundacional.
- Identificación del Registro donde corresponde la inscripción.
- Preparar la documentación que se requiere desde el registro de asociaciones correspondiente, y que comúnmente será:
  - Solicitud de Inscripción firmada según modelo normalizado por el registro
  - Identificación de los promotores en el acta fundacional (nombre y apellidos, domicilio, nacionalidad y C.I.)
  - Abono de las tasas correspondientes
- Una vez entregada toda la documentación en el registro, la asociación se quedará con una copia de la solicitud como justificante de su presentación. El registro deberá contestar en el plazo de 3 meses, entendiéndose estimada la solicitud de inscripción en el caso de que no se recibiera contestación en ese plazo.

- Una vez realizado el procedimiento de inscripción, se podrán realizar otros trámites en función de la actividad que vaya a desarrollar la asociación como por ejemplo la solicitud del RUC provisional, inscripción en otros registros específicos (Registros municipales de Participación Ciudadana, registro de ONG de Cooperación internacional, entre otros.

Los Estatutos son las reglas fundamentales del funcionamiento de una Asociación y, pese a no poseer el carácter de norma jurídica, son vinculantes para los socios, pues se sometieron a ellos de forma voluntaria al ingresar en la Asociación. Dentro de los Estatutos podríamos distinguir entre los contenidos establecidos por los socios y los contenidos obligatorios. En este sentido, éstos últimos deberán ser, según se establece en el Artículo 7 de la Ley Orgánica 1/2002, de 22 de marzo, reguladora del Derecho de Asociación, los siguientes:

- La denominación
- El domicilio, así como el ámbito territorial en que haya de realizar principalmente sus actividades.
- La duración, cuando la asociación no se constituya por tiempo indefinido.
- Los fines y actividades de la asociación, descritos de forma precisa.
- Los requisitos y modalidades de admisión y baja, sanción y separación de los asociados y, en su caso, las clases de éstos. Podrán incluir también las consecuencias del impago de las cuotas por parte de los asociados.
- Los derechos y obligaciones de los asociados y, en su caso, de cada una de sus distintas modalidades.
- Los criterios que garanticen el funcionamiento democrático de la asociación.
- Los órganos de gobierno y representación, su composición, reglas y procedimientos para la elección y sustitución de sus miembros, sus atribuciones, duración de los

cargos, causas de su cese, la forma de deliberar, adoptar y ejecutar sus acuerdos y las personas o cargos con facultad para certificarlos y requisitos para que los citados órganos queden válidamente constituidos, así como la cantidad de asociados necesaria para poder convocar sesiones de los órganos de gobierno o de proponer asuntos en el orden del día.

- El régimen de administración, contabilidad y documentación, así como la fecha de cierre del ejercicio asociativo.
- El patrimonio inicial y los recursos económicos de los que se podrá hacer uso.
- Causas de disolución y destino del patrimonio en tal supuesto, que no podrá desvirtuar el carácter no lucrativo de la entidad.

#### ***4.5.2.2 Propuesta a Mediano Plazo***

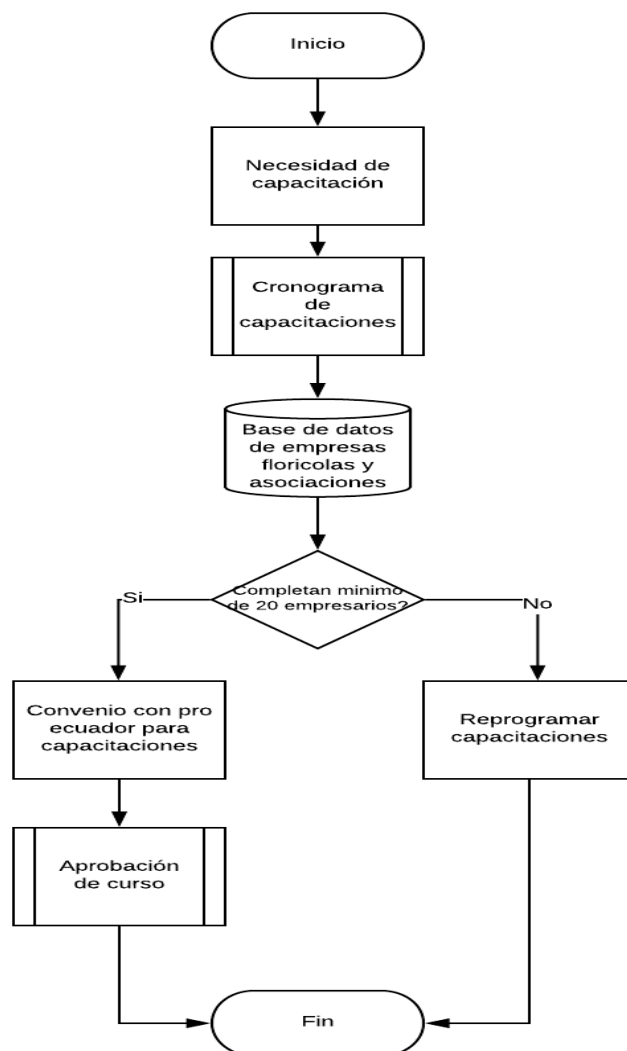
Como propuesta a mediano plazo, es decir, la cual debe desarrollarse en un plazo mayor a 1 año, pero no superior a 3 años, se establece la creación o fortalecimiento de las asociaciones de floricultores del Ecuador a fin de que cuenten con un organismo activo que pueda negociar con los sectores afines o auxiliares para lograr mayores beneficios para fomentar la exportación y mejorar la optimización de los recursos.

La asociación debe ser representada por todas las empresas floricultoras del país y de los agricultores por región, con el fin de que negocien diversas propuestas que mejoren las relaciones de las empresas y disminuyan los costos de producción y exportación. Es por ello que se requiere entablar negociaciones con las empresas relacionadas con el sector tales como:

- Pro Ecuador
- Cámara de comercio de cada provincia
- Ministerio de Comercio Exterior
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas

#### 4.5.2.3 Propuesta a Largo Plazo

Finalmente, la propuesta a largo plazo, es decir, la cual debe realizarse en un plazo mayor a 3 años, se basa en crear planes de capacitación para mejorar el conocimiento de las empresas en el área de exportación, sobre todo a aquellas formadas por la asociatividad planteada en la estrategia a corto plazo, para que puedan incursionar en la exportación de manera directa sin necesidad de intermediarios con el fin de expandir los mercados para las flores ecuatorianas. Es por ello que se presenta el siguiente proceso para la capacitación:



**Figura 13. Proceso para capacitaciones a los empresarios del sector florícola**

*Elaborado por: Autores*

## Bibliografía

- Arias, F. (2010). *El proyecto de investigación: Introducción a la metodología científica*. (5ª ed.). Caracas: Episteme.
- Briones, G. (1996). *Metodología de la investigación cuantitativa en las ciencias sociales*. Bogotá: ICFES.
- Cornejo, E. (2011). *Las nuevas tendencias del comercio mundial y su impacto en las economías andinas*. Perú: Comunidad Andina .
- Diario El Universo . (15 de Febrero de 2017). Exportadores, en contra de acuerdos sobre carga aérea. *Diario El Universo* , pág. 3.
- Everdam, R. (5 de 6 de 2010). Las estadísticas, la logística y la recuperación. *Latin Trade (Spanish)*, 18(3), 54-56.
- Guajardo, C. (1999). *Comercio internacional y globalización*. Argentina : Ediciones Jurídicas.
- Hernández Sampieri, R. (2014). *Metodología de la Investigación*. México: McGraw-Hill.
- Mendoza, S., Hernández, J., & Pérez, J. (2014 ). LA IMPORTANCIA DEL COMERCIO INTERNACIONAL EN LATINOAMÉRICA. *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, 10.
- Ramirez, R. D. (2006). *Método y conocimiento, metodología de la investigación*. Medellín: Fondo Editorial Universidad EAFIT.
- Rodriguez, E. (2005). *Metodología de la Investigación* (Quinta ed.). México: Universidad Autónoma de Tabasco.
- Rodriguez, J. P. (2014). *Geografía del transporte*. Nueva York: Universidad de Hofstra.
- Torres, B. (2006). *Metodología de la investigación para administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. (Segunda ed.). México: Pearson Education.



## Apéndice

### Apéndice A. Formato de encuesta



**UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL**  
**Facultad de Ciencias Administrativas**  
**Carrera de Ingeniería en Comercio Exterior**  
**FORMATO DE ENCUESTA**



Estimado entrevistado:

El objetivo de la presente encuesta es:

Conocer su opinión sobre el desarrollo del transporte aéreo en el Ecuador y su incidencia en la competitividad de los productos florícolas ecuatorianos.

#### INSTRUCCIONES

Favor, sírvase a completar la presente encuesta, bajo el cumplimiento de las siguientes instrucciones:

- Leer bien el enunciado de cada pregunta.
- Responder con sinceridad, la información es confidencial y será de uso exclusivo para fines académicos.

#### A. Cuestionario de preguntas

##### 1. ¿Usted realiza procesos de transporte de carga de flores al exterior?

Si\_\_\_\_\_ No\_\_\_\_\_

##### 2. ¿Con que frecuencia realiza este tipo de envíos?

Quincenal\_\_\_\_\_

Mensual\_\_\_\_\_

Trimestral \_\_\_\_\_

Semestral\_\_\_\_\_

##### 3. ¿Cuáles son las falencias que detecta en los productores de flores con respecto a la cadena logística de las flores?

Falta de conocimiento en los procesos de exportación\_\_\_\_\_

Falta de coordinación en la cadena logística\_\_\_\_\_

Baja calidad en el empaque de envío de las flores \_\_\_\_\_

Inconsistencia en la documentación de exportación\_\_\_\_\_

4. **¿Considera que los costos generados por el transporte de carga aérea para los florícolas son altos?**

Si \_\_\_\_\_ No \_\_\_\_\_

5. **¿Ha mejorado el sistema de almacenaje en las aeronaves para conservar la calidad de los productos transportado?**

Si \_\_\_\_\_ No \_\_\_\_\_

6. **¿Existe un sistema confiable para el registro de las exportaciones?**

Si \_\_\_\_\_ No \_\_\_\_\_

7. **¿Cómo califica el nivel de calidad del servicio que se brinda a nivel general para el transporte de carga aérea?**

Excelente \_\_\_\_\_ Muy Bueno \_\_\_\_\_ Bueno \_\_\_\_\_

Regular \_\_\_\_\_ Malo \_\_\_\_\_

8. **¿Han sufrido de incrementos en repuestos o insumos para la prestación del servicio de transporte aéreo?**

Si \_\_\_\_\_ No \_\_\_\_\_

9. **¿Considera usted que los costos de transporte aéreo inciden en la competitividad de las flores a nivel internacional?**

Si \_\_\_\_\_ No \_\_\_\_\_

10. **¿De qué manera considera usted que los costos del transporte inciden en la competitividad?**

Altos costos impiden mayor inversión en producción \_\_\_\_\_

Aumento de precios de venta para suplir costos \_\_\_\_\_

Afectación de la calidad del producto \_\_\_\_\_