



**UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PRESENTADO PARA OPTAR POR EL TÍTULO  
DE INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR**

**TEMA:**

**ANÁLISIS EN LOS PROCESOS LOGÍSTICOS DE LA EMPRESA PACATER S.A  
Y SU INCIDENCIA EN LA ORGANIZACIÓN”**

**AUTORES:**

**PARRA CASQUETE KERLY TALINA  
ZHAGUI SALAZAR JACQUELINE OLGA**

**TUTOR:**

**ING. CRISTIAN CORREA, MAE**

**GUAYAQUIL, FEBRERO 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 TESIS/TRABAJO DE GRADUACIÓN

<b>TÍTULO Y SUBTÍTULO:</b>	Análisis en los procesos logísticos de la empresa PACATER y su incidencia en la organización		
<b>AUTOR(ES)</b> (apellidos/nombres):	Parra Casquete Kerly; Zhagui Salazar Jacqueline		
<b>REVISOR(ES)/TUTOR(ES)</b> (apellidos/nombres):	Ing. Cristian Correa, MAE		
<b>INSTITUCIÓN:</b>	Universidad de Guayaquil		
<b>UNIDAD/FACULTAD:</b>	Facultad de Ciencias Administrativas		
<b>MAESTRÍA/ESPECIALIDAD:</b>	Ing. Comercio Exterior		
<b>GRADO OBTENIDO:</b>	Ing. en comercio exterior		
<b>FECHA DE PUBLICACIÓN:</b>	18-1-2018	<b>No. DE PÁGINAS:</b>	100
<b>ÁREAS TEMÁTICAS:</b>	Logística, manuales		
<b>PALABRAS CLAVES/KEYWORDS:</b>	transporte, logística, procedimientos, procesos		
<b>RESUMEN/ABSTRACT</b> (150-250 palabras):	<p>El sector de transporte de carga que han cumplido con las formalidades aduaneras, se ha incrementado en los dos últimos trimestres del año 2017, constituyendo una fuente importante para la creación de nuevas empresas, las cuales deben brindar un servicio ágil y eficiente, para ir de la mano con las exigencias de los clientes, valiéndose de herramientas como la logística, manuales de procedimientos y certificaciones. El presente trabajo se realiza por la necesidad de minimizar los errores en que ha incurrido la empresa PACATER y no han permitido realizar un servicio óptimo; mediante la investigación realizada utilizando el método de entrevistas podemos deducir que la implementación de un manual de procedimientos ayudara a mejorar los procesos logísticos para cumplir con las exigencias de los clientes y lograr un aumento en el margen de ganancias.</p>		
<b>ADJUNTO PDF:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
<b>CONTACTO CON AUTOR/ES:</b>	Teléfono: 0984137153 0990881967	E-mail: tali_glorius@hotmail.com Jacque1770@hotmail.com	
<b>CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:</b>	Nombre: Secretaria de la Facultad		
	Teléfono: 042596830		
	E-mail: fca.infocumputo@ug.edu.ec		



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



### Certificado porcentaje de similitud

Habiendo sido nombrado Ing. Cristian Correa Moran, MAE tutor del trabajo de titulación certifico que el presente proyecto ha sido elaborado por: Parra Casquete Kerly Talina con C.I. 0914361035 y Zhagui Salazar Jacqueline Olga con C.I.092793P9033 con mi respectiva supervisión como requerimiento parcial para la obtención del título de Ingeniería en Comercio Exterior.

Se informa que el proyecto: “Análisis en los procesos logísticos de la empresa PACATER S.A y su incidencia en la organización” ha sido orientado durante todo el periodo de ejecución en el programa anti plagio URKUND quedando el 3 % de coincidencia.

### CERTIFICADO ANTIPLAGIO URKUND

Lista de fuentes	Bloques
Categoría	Enlace/nombre de archivo
	<a href="https://diccionario.motorgiga.com/diccionario/transporte-por-carretera-definicion-signi...">https://diccionario.motorgiga.com/diccionario/transporte-por-carretera-definicion-signi...</a>
	tesis final Director Giancarlo Ormaza.docx
	<a href="#">TESIS NUBIA GOMEZ.docx</a>
Fuentes alternativas	
Fuentes no usadas	

INTRODUCCION Para el presente trabajo de titulación se seleccionó el tema Creación de un Manual de Procedimientos para la empresa PACATER S.A., puesto que la empresa presenta fallas en el servicio ofrecido; se analizará las diferentes problemáticas dentro de la organización, así con la información obtenida desarrollaremos un manual de procedimientos que al implementarse en la empresa PACATER S.A. solucionará los inconvenientes que presenta y la catapultará como una empresa competitiva en el mercado de transporte y logística. Para este propósito la investigación está dividida en cuatro capítulos en los cuales el primer capítulo corresponde al análisis de la causa del problema, estableciendo las variables para poder llevar a cabo el desarrollo de las respectivas justificaciones, siguiendo los lineamientos de la universidad. En el capítulo II se analizaron los fundamentos teóricos de la investigación, por medio del desarrollo del marco teórico, utilizando los conceptos relevantes para fundamentar nuestro trabajo de investigación. En el capítulo III se indican los aspectos metodológicos para llevar a cabo este diagnóstico, es necesario realizar un análisis del entorno empresarial del sector (entorno externo) permitiendo identificar oportunidades y amenazas, posteriormente se realiza un análisis interno de la organización utilizando la matriz FODA detectando las fortalezas y debilidades de la compañía. Y para terminar en el capítulo IV se encuentra la propuesta basada en los resultados obtenidos mediante las técnicas aplicadas, esto significa que es necesario integrar, sincronizar y optimizar los procesos hasta ahora llevados para que así se optimice los costos logísticos de tal forma que las presiones de nuestros clientes con respecto a la tarifa de nuestros servicios se vean recompensados con la responsabilidad en el tiempo de entrega de su mercancía en destino finalizando con las conclusiones y recomendaciones obtenidas en este trabajo de investigación.

**Ing. Cristian Correa, MAE**  
**DOCENTE TUTOR**  
**CI 0917680779**  
**Registro SENESCYT**  
**1021-07-662638**



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



## **UNIDAD DE TITULACIÓN**

### **Certificación del tutor revisor**

Habiendo sido nombrado **Ing. Cristian Correa Moran, MAE** tutor revisor del trabajo de titulación: “Análisis en los procesos logísticos de la empresa PACATER y su incidencia en la organización” certifico que el presente proyecto, elaborado por Parra Casquete Kerly Talina con C.I. 0914361035 y Zhagui Salazar Jacqueline Olga con C.I.0927939033, con mi respectiva supervisión como requerimiento parcial para la obtención del título INGENIERO EN COMERCIO EXTERIOR, en la Carrera ING COMERCIO EXTERIOR Facultad CIENCIAS ADMINISTRATIVAS, ha sido **REVISADO Y APROBADO** en todas sus partes, encontrándose apto para su sustentación.

---

**Ing. Cristian Correa, MAE**  
**DOCENTE TUTOR**  
**CI 0917680779**  
**Registro SENESCYT**  
**1021-07-662638**



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



**Renuncia Derechos de autor**

Por medio de la presente certifico que los contenidos desarrollados en esta tesis son de la absoluta propiedad y responsabilidad de Parra Casquete Kerly Talina con C.I. 0914361035 y Zhagui Salazar Jacqueline Olga con C.I.0927939033.

Cuyo tema es

**“Análisis en los procesos logísticos de la empresa PACATER S.A y su incidencia en la organización”**

Derecho que renunciamos a favor de la Universidad de Guayaquil, para que haga uso de cómo bien tenga.

---

Kerly Parra Casquete  
C.I. No0914361035

---

Zhagui Salazar Jacqueline  
C.I.0927939033



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



**Licencia gratuita intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra con fines no académicos**

Yo, Parra Casquete Kerly Talina con C.I. 0914361035 y Zhagui Salazar Jacqueline Olga con C.I.0927939033, certifico que los contenidos desarrollados en este trabajo de titulación, cuyo título es “Análisis en los procesos logísticos de la empresa PACATER S.A y su incidencia en la organización” 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

---

Kerly Parra Casquete  
C.I. No0914361035

---

Zhagui Salazar Jacqueline  
C.I.0927939033

\*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 de dependencia, la titularidad de los derechos patrimoniales corresponderá a los autores. Sin embargo, el establecimiento tendrá una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra con fines académicos.



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



**Certificado de tutor**

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 **ANÁLISIS EN LOS PROCESOS LOGÍSTICOS DE LA EMPRESA PACATER S.A. Y SU INCIDENCIA EN LA ORGANIZACIÓN** de los estudiantes **PARRA CASQUETE KERLY TALINA Y ZHAGUI SALAZAR JACQUELINE OLGA**, indicando han 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 las estudiantes están aptas para continuar con el proceso de revisión final.

Atentamente,

---

**ING. CRISTIAN CORREA, MAE**  
**REGISTRO SENESCYT 1021-07-662638**  
**C.I.0917680779**

## **Dedicatoria**

Dedico este trabajo a mi Dios tan inmenso que nunca me ha dejado sola ni un momento y me ha llenado de paz en los momentos más duros.

A mi mami Bethsabé del Rocío Casquete Lino, mujer fuerte y luchadora, por ella es todo el esfuerzo que he realizado para obtener mi título, su constancia me ha permitido llegar donde estoy.

Kerly Parra

## **Dedicatoria**

Dedico este trabajo a un ser amado que está en cielo.

Jacqueline Zhagui Salazar

## **Agradecimiento**

Le agradezco a Dios por las oportunidades que me sigue dando.  
A mi Mami que nunca ha dejado de apoyarme.  
Carlos, gracias por siempre estar ahí, por tu aguante.  
A mis hijos, por caminar conmigo.  
A mis hermanos.  
Eternamente agradecida.

Kerly Parra

## **Agradecimiento**

Agradezco en primer lugar a Dios ya que sin él no hubiera sido posible llegar hasta donde me encuentro el día de hoy, a mi padre Galo Zhagui Duran y a mi madre Jacqueline Salazar Baque porque creyeron en mí dándome ejemplos dignos de superación, a mis hermanas que siempre me brindaron su apoyo incondicionalmente en todo momento y a todos quienes han sido un verdadero ejemplo de honestidad y constancia a lo largo de mi vida gracias a ellos hoy puedo lograr una meta propuesta hace muchos años

Jacqueline Zhagui Salazar



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



**“ANÁLISIS EN LOS PROCESOS LOGÍSTICOS DE LA EMPRESA PACATER S.A.  
Y SU INCIDENCIA EN LA ORGANIZACIÓN”**

**Autor:** Parra Casquete Kerly  
Zhagui Salazar Jacqueline

**Tutor:** Ing. Cristian Correa MAE

**Resumen**

El sector de transporte de carga que han cumplido con las formalidades aduaneras, se ha incrementado en los dos últimos trimestres del año 2017, constituyendo una fuente importante para la creación de nuevas empresas, las cuales deben brindar un servicio ágil y eficiente, para ir de la mano con las exigencias de los clientes, valiéndose de herramientas como la logística, manuales de procedimientos y certificaciones. El presente trabajo se realiza por la necesidad de minimizar los errores en que ha incurrido la empresa PACATER y no han permitido realizar un servicio óptimo; mediante la investigación realizada utilizando el método de entrevistas podemos deducir que la implementación de procedimientos logísticos mejorar los procesos para cumplir con las exigencias de los clientes y lograr un aumento en el margen de ganancias.

**Palabras Claves:** transporte, logística, procesos, procedimientos



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



**“ANÁLISIS EN LOS PROCESOS LOGÍSTICOS DE LA EMPRESA PACATER S.A.  
Y SU INCIDENCIA EN LA ORGANIZACIÓN”**

**Autor:** Parra Kerly  
Zhagui Jacqueline

**Tutor:** MAE Cristian Correa

**Abstract**

The cargo transport sector that complied with the customs formalities, has increased in the last two quarters of 2017, constituting an important source for the creation of new companies, which should provide an agile and efficient service, to go hand with the demands of customers, using tools such as logistics, procedures manuals and certifications. The present work is carried out due to the need to minimize the errors incurred by the PACATER company and have not allowed an optimal service to be carried out; Through research conducted using the interview method, we can deduce that with processes logistics will help improve logistics processes to meet customer demands and achieve an increase in the profit margin.

**Keywords:** transport, logistics, processes.

## Índice

Repositorio nacional en ciencia y tecnología .....	I
Certificado porcentaje de similitud .....	II
Certificación del tutor revisor .....	III
Renuncia Derechos de autor .....	IV
Licencia gratuita intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra con fines no académicos .....	V
Certificado de tutor .....	VI
Dedicatoria .....	VII
Dedicatoria .....	VIII
Agradecimiento.....	IX
Agradecimiento.....	X
Resumen .....	XI
Abstract .....	XII
Índice.....	XIII
Índice de Figuras .....	XVII
Índice de Tablas .....	XVIII
INTRODUCCION.....	20
CAPITULO I: GENERALIDADES .....	22
1.1 Problema de la Investigación.....	22
1.1.1 Planteamiento del Problema.....	22
1.2 Formulación y Sistematización del Problema .....	24
1.2.1 Sistematización.....	24
1.3 Delimitación del Problema .....	24
1.4 Objetivos de la Investigación .....	26
1.4.1 Objetivo General:.....	26
1.4.2 Objetivos Específicos: .....	26
1.5 Justificaciones .....	26
1.5.1 Justificación Teórica. ....	26
1.5.2 Justificación Metodológica. ....	26
1.5.3 Justificación Práctica. ....	27
1.6 Hipótesis General .....	27
1.6.1 Variables.....	27
1.6.1.1 Variable independiente. ....	27

1.6.1.2 Variable dependiente.....	27
1.6.2 Conceptualización De Las Variables.....	27
CAPITULO II FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	28
2.1 Marco Teórico.....	28
2.1.1 Logística.....	28
2.1.1.1 Antecedentes de la logística.....	28
2.1.1.2 Evolución.....	28
2.1.1.3 La Logística dentro de las Empresas.....	29
2.1.1.4 Valor agregado de la logística.....	30
2.1.2 Actividades Logísticas.....	30
2.1.2.1 Servicio al cliente.....	30
2.1.2.2 Transporte.....	30
2.1.2.3 Gestión de inventarios.....	31
2.1.2.4 Procesamiento de pedidos.....	31
2.1.3 Gestión Logística.....	31
2.1.3.1 Importancia de la gestión logística.....	32
2.1.4 Generalidades sobre logística empresarial.....	32
2.1.4.1 Los sistemas logísticos y las actividades logísticas.....	32
2.1.4.2 La gestión por procesos como herramienta de mejora de la gestión logística.....	33
2.1.5 Definición de Proceso.....	34
2.1.6 Clasificación de los procesos.....	35
2.1.6.1 Por el alcance en la organización:.....	35
2.1.6.2 Por el impacto sobre el cliente final:.....	35
2.1.7 Transporte.....	36
2.1.7.1 Transporte: esencial en la logística.....	36
2.1.8 Operación Logística de Transporte.....	37
2.1.9 Componentes del Transporte.....	38
2.1.10 Transporte Aéreo.....	39
2.1.10.1 Ventajas del transporte Aéreo.....	39
2.1.10.2 Desventajas del transporte Aéreo.....	39
2.1.11 Transporte Marítimo.....	40
2.1.11.1 Ventajas del Transporte Marítimo.....	40
2.1.11.2 Desventajas del Transporte Marítimo.....	40
2.1.12 Transporte Terrestre.....	40
2.1.12.1 Desventajas del Transporte terrestre.....	40
2.1.12.2 Ventajas del transporte terrestre.....	41
2.1.13. Elementos que se utilizan para el transporte Especialmente se trata de los dos siguientes: ....	42

2.2 Marco contextual .....	43
2.2.1 Importancia del transporte en el Ecuador.....	43
2.2.1.1 Producción y distribución.....	44
2.2.1.2 Oferta de bienes.....	45
2.2.1.3 Estabilización de precios.....	45
2.2.2 La industria del transporte de carga pesada en la provincia del Guayas.....	45
2.2.3 Análisis del Sector Transporte.....	47
2.2.4 <i>Informe general de la empresa PACATER</i> .....	53
2.2.4.1 Misión.....	54
2.2.4.2 Visión.....	54
2.3 Marco legal.....	55
2.3.1 Regulación de empresas de transporte de carga pesada.....	55
2.3.2 Ordenanzas Municipales para el Transporte de Carga y su movilidad dentro de la ciudad de Guayaquil.....	57
2.3.3 Operadoras del Transporte Terrestre.....	59
2.3.4 Situación actual del transporte de carga pesada en el Ecuador. Peso bruto vehicular y longitudes máximas permisibles.....	61
CAPÍTULO III METODOLOGÍA.....	64
3.1 Diseño metodológico.....	64
3.2 Método de investigación.....	64
3.2.1 ¿Cuáles son las diferencias entre PEST con FODA?.....	64
3.3 Formulación del Método.....	65
3.3.1 FODA.....	65
3.3.1.1 Variables del FODA.....	65
3.3.2 PEST.....	67
3.3.2.1 Las variables de PEST.....	67
3.4 Entrevista.....	69
3.4.1 Población.....	69
3.4.2 Muestra.....	69
3.5 Entrevista realizada al Sr Pablo Maldonado.....	70
3.6 Entrevista realizada al sr Mario Blum.....	71
3.7 Entrevista al Ing Diego Ormaza.....	73
3.8 Análisis De Las Respuestas De La Entrevista.....	74
3.9 Análisis de los procesos logísticos de la empresa Pacater.....	75
3.9.1 Flujograma de logística empresa Pacater.....	76
CAPITULO IV PROPUESTA.....	78
4.1 Título de la propuesta.....	78

4.2 Objetivos principales.....	78
4.2.1 Flexibilidad:.....	78
4.2.2 Rapidez: .....	78
4.2.3 Fiabilidad: .....	78
4.3 Estrategia Principal.....	78
4.3.1 Introducción: .....	78
4.3.2 Justificación: .....	79
4.3.3 Tácticas: .....	79
4.3.4 Procedimiento.....	79
4.3.5 Objetivo. ....	80
4.4 Estrategia Complementaria .....	80
4.4.1 Introducción: .....	80
4.4.2 Justificación: .....	80
4.4.3 Tácticas: .....	81
4.4.4 Procedimientos: .....	81
4.4.5 Objetivo: .....	81
4. 5 Política Integral .....	81
CONCLUSIONES.....	84
RECOMENDACIONES.....	85
GLOSARIO DE TÉRMINOS .....	86
BIBLIOGRAFIA.....	88
ANEXOS.....	90

## Índice de Figuras

FIGURA 1 Medicion financiera de operaciones.....	23
FIGURA 2 Árbol de problemas de le empresa Pacater.....	25
FIGURA 3 Gestión de procesos.....	34
FIGURA 4 Porcentaje que abarca el transporte dentro del proceso logístico.....	37
FIGURA 5 Informe de exportaciones .....	43
FIGURA 6 Informe de importaciones.....	44
FIGURA 7 Incremento vehículos año 2014 .....	46
FIGURA 8 incremento vehículos año 2015 .....	46
FIGURA 9 organigrama esquemático sectorial .....	47
FIGURA 10 Red Estatal. Corredores Arteriales .....	49
FIGURA 11 Localización empresa PACATER.....	53
FIGURA 12 Restricción de circulación de camiones y furgones en la ciudad de Guayaquil..	58
FIGURA 13 Análisis FODA empresa PACATER .....	66

## Índice de Tablas

Tabla 1 Conceptualización de las variables .....	27
Tabla 2 Hechos relevantes en el desarrollo de la logística .....	29
Tabla 3 tipos de vehículos especializados en el transporte dependiendo el tipo de producto..	41
Tabla 4 Matriz PEST .....	68



## INTRODUCCION

Para el presente trabajo de titulación se seleccionó el tema **“ANÁLISIS EN LOS PROCESOS LOGÍSTICOS DE LA EMPRESA PACATER S.A. Y SU INCIDENCIA EN LA ORGANIZACIÓN”** puesto que la empresa presenta fallas en el servicio ofrecido; se analizará las diferentes problemáticas dentro de la organización, de esta manera con la información obtenida desarrollaremos procedimientos logísticos que al implementarse en la empresa PACATER S.A. solucionara los inconvenientes que presenta y la catapultara como una empresa competitiva en el mercado de transportación y logística.

Para este propósito la investigación está dividida en cuatro capítulos en las cuales el primer capítulo corresponde el análisis de la causa del problema, estableciendo las variables para poder llevar a cabo el desarrollo de las respectivas justificaciones, siguiendo los lineamientos de la universidad.

En el capítulo II se analizaron los fundamentos teóricos de la investigación, por medio del desarrollo del marco teórico, utilizando los conceptos relevantes para fundamentar nuestro trabajo de investigación.

En el capítulo III se indican los aspectos metodológicos para llevar a cabo este diagnóstico, es necesario realizar un análisis del entorno empresarial del sector (entorno externo) permitiendo identificar oportunidades y amenazas, posteriormente se realiza un análisis interno de la organización utilizando la matriz FODA detectando las fortalezas y debilidades de la compañía.

Y para terminar en el capítulo IV se encuentra la propuesta basada en los resultados obtenidos mediante las técnicas aplicadas, esto significa que es necesario integrar, sincronizar y optimizar los procesos hasta ahora llevados para que así se optimice los costos logísticos de

tal forma que las presiones de nuestros clientes con respecto a la tarifa de nuestros servicios se vean recompensados con la responsabilidad en el tiempo de entrega de su mercancía en destino finalizando con las conclusiones y recomendaciones obtenidas en este trabajo de investigación

## **CAPITULO I: GENERALIDADES**

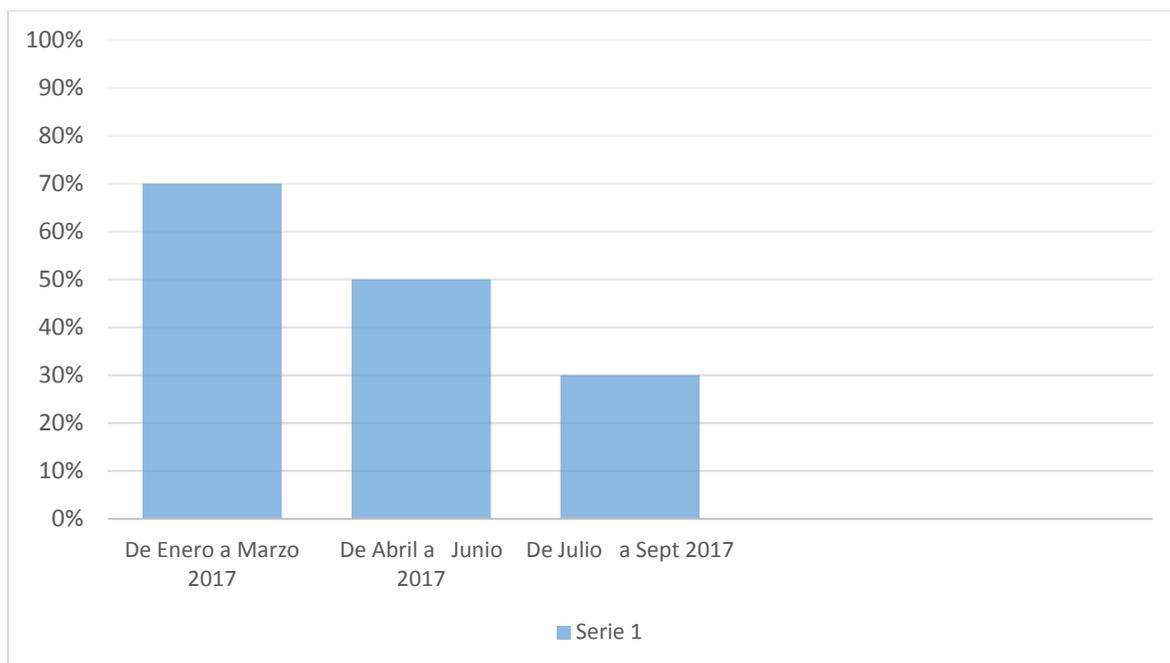
### **1.1 Problema de la Investigación**

#### **1.1.1 Planteamiento del Problema.**

En el Ecuador según el Banco Central del Ecuador en el segundo trimestre de 2017, las importaciones totales crecieron en 3.7% con relación al trimestre anterior, y en 13.2% con respecto al segundo trimestre de 2016, al darse un incremento de importaciones, el requerimiento de transporte interno de carga por parte de los importadores también se encuentra en aumento, esto se ve reflejado según datos del Banco Central del Ecuador (2017) en el que indica que el VAB (Valor Agregado Bruto), de Transporte (de carga y pasajeros) registró un crecimiento en el segundo trimestre del 2017 de 1.1%.

Las empresas de transporte interno en Ecuador, tienen por objetivo suplir las necesidades logísticas que tienen los importadores en el manejo de entrega de cargas hasta sus bodegas. Para crear una ventaja comercial han incorporado modelos de gestión logística integrales y estrategias de distribución, para cumplir sus compromisos de manera eficiente.

En este contexto se crea la empresa de Transporte Pacater, con el objetivo de satisfacer la demanda logística de entrega de carga bajo un sistema ágil y seguro, iniciando sus actividades a finales del 2014 en las ciudades de Guayaquil y Quito, sin embargo en los dos últimos trimestres se ha notado un decaimiento en sus operaciones, tales como la entrega de la mercadería fuera del plazo establecido, fallas en sus procedimientos e inadecuado manejo de recursos, lo cual provoca malestar en sus clientes, disminuyendo así los ingresos en la organización, debido a múltiples factores tanto internos como externos.



*Figura 1 Medicion financiera de operaciones*

*Fuente: Departamento Financiero PACATER*

*Elaborado por: Autores*

Se puede apreciar en la figura 1 que en los meses de abril a junio del presente año, decayó económicamente alrededor de un veinte por ciento en comparación a los meses comprendidos de enero a marzo del dos mil diecisiete; con relación al tercer trimestre, correspondientes a los meses de julio a septiembre notamos un decaimiento del cuarenta por ciento comparados con el primer trimestre.

Entre de los factores externos podemos evidenciar, como puntos principales, los siguientes:

- La congestión en los depósitos aduaneros, lo cual produce una demora en la salida de la carga,
- Tráfico.
- Restricciones en horarios de entrega.

Si bien es cierto no se puede tener control sobre los aspectos externos anteriormente mencionados, se podría lograr aminorar el impacto de los mismos con un mayor conocimiento y así conllevar a la planificación de estrategias que permitan mejorar la funcionalidad.

En los aspectos internos encontramos los siguientes:

- La dependencia de los recursos tanto organizacionales como económicos generados desde la gerencia con otra empresa. No contar con recursos propios, tales como personal, flota amplia de vehículos, manual de funciones.
- Falta de sistema logístico, incluyendo rutas a seguir para la llegada ágil y rápida de la carga.
- Conocimientos sobre el tiempo de entrega de los diferentes depósitos temporales.

Una vez identificadas las diferentes problemáticas, se plantea que realizando una planeación logística y organizacional, identificando los procesos que actualmente posee la empresa Pacater se lograra mejorar la problemática actual.

## **1.2 Formulación y Sistematización del Problema**

¿Cuáles son los factores que mejorarían el proceso logístico de la empresa Pacater?

### ***1.2.1 Sistematización.***

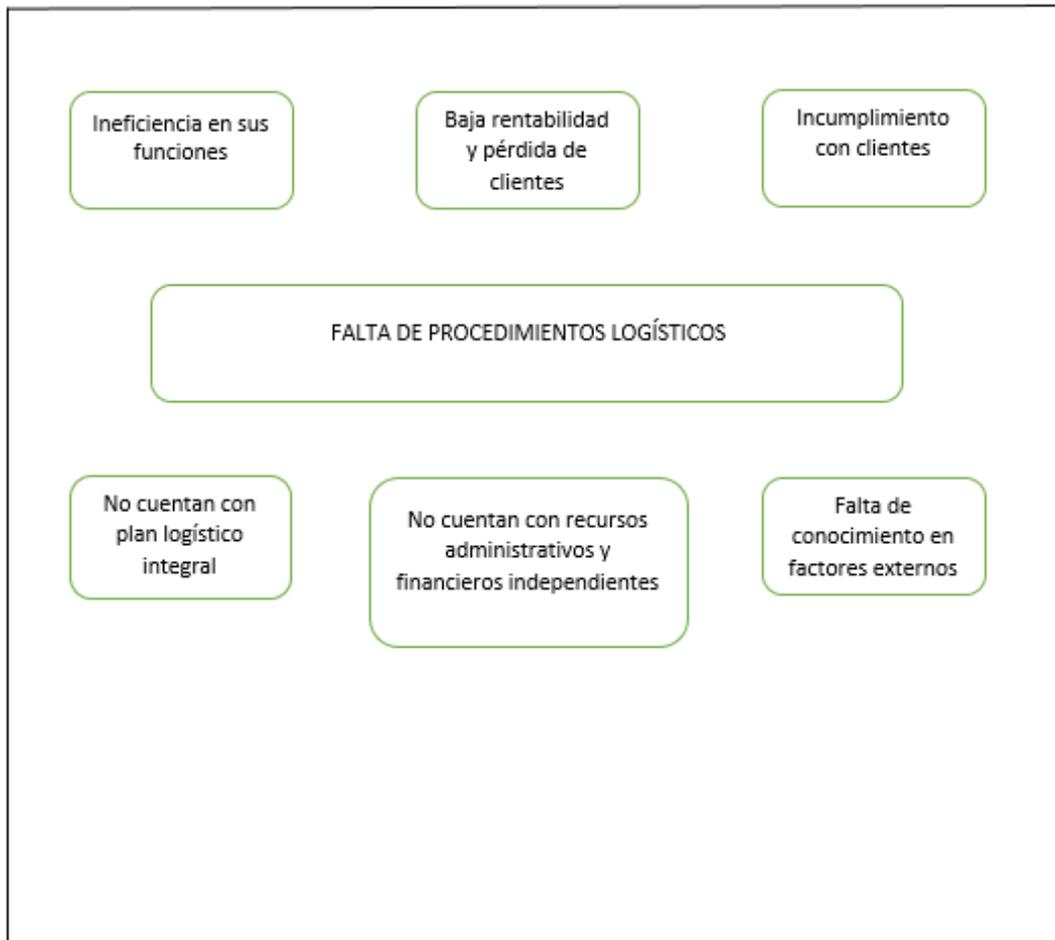
- ¿Se puede determinar los factores externos que influyen en la optimización operacional de la empresa?
- ¿Con el proceso logístico actual de la empresa se tiene un desempeño óptimo?
- ¿Al proponer estrategias logísticas mejorara la funcionabilidad de la empresa?

## **1.3 Delimitación del Problema**

Campo: Procesos.

Área: Logística.

Aspecto: Organizativo estructural.



*FIGURA 2* Árbol de problemas de la empresa Pacater  
*Elaborado por: Autores*

## 1.4 Objetivos de la Investigación

### ***1.4.1 Objetivo General:***

Determinar un plan de acción para mejorar el proceso logístico de la empresa Pacater.

### ***1.4.2 Objetivos Específicos:***

- Analizar las características del sector de transporte de carga en Guayaquil.
- Identificar los componentes del proceso logístico en la empresa Pacater.
- Proponer estrategias para el proceso logístico de la empresa Pacater.

## 1.5 Justificaciones

### ***1.5.1 Justificación Teórica.***

En el presente proceso de investigación se analizará las causas y afectaciones dentro de la organización al no poseer un plan logístico, y se aplicarán los modelos teóricos, indicados en el capítulo dos del presente trabajo, para el mejoramiento de las funciones de la empresa.

La investigación no propondrá nuevas teorías pero se realizará la propuesta teniendo como soporte las principales teorías sobre logística, la cual nos permitirá encontrar las diferentes circunstancias de la situación actual de la empresa y dar una solución de mejora a largo plazo.

### ***1.5.2 Justificación Metodológica.***

Para reconocer los procesos que están llevando actualmente en la empresa PACATER, en el presente trabajo se utilizará el método descriptivo, y se emplearán las siguientes técnicas de investigación tales como: el análisis FODA para identificar el grado de las debilidades que posee en la cadena logística y optimizar sus fortalezas, y entrevistas para tener una visión real de la situación de la empresa.

### 1.5.3 Justificación Práctica.

Por medio de los objetivos investigativos de este proyecto se dará aportes y/o soluciones a la planeación logística, para el mejoramiento a un corto, mediano y largo plazo de la funcionabilidad la empresa PACATER S.A.

## 1.6 Hipótesis General

Con el análisis de los procesos logísticos de la empresa Pacater y el diseño de un plan logístico se logrará la eficiencia en los servicios de la empresa.

### 1.6.1 Variables.

#### 1.6.1.1 variable independiente.

Plan de mejora en el proceso logístico.

#### 1.6.1.2 variable dependiente.

Mejoras en tiempo de entrega, eficiencia en el proceso de transporte de la empresa.

### 1.6.2 Conceptualización De Las Variables.

VARIABLE	DEFINICION	DIMENSION	INSTRUMENTO	UNIDAD DE ANÁLISIS
Eficiencia en el servicio de transporte	Según Idalberto Chiavenato en la Administración de recursos humanos, la eficiencia es utilizar los recursos y costos de la mejor manera para entregar un óptimo recurso.	Posicionamiento Calidad Costos Rentabilidad	Análisis FODA	Entrevista a Funcionarios de la Empresa.
Plan de mejora en procesos logísticos	Según Luis Mora, el tener un plan logístico bien definido ayuda a alcanzar los objetivos de manera eficiente.	Justo a Tiempo Transporte Recursos Manual de procedimientos.	Referencias Bibliográficas Y Revisión De Trabajos Realizados Sobre El Tema	Entrevistas a experto Entrevista a Funcionarios de la Empresa

Tabla 1 Conceptualización de las variables

Fuente: los autores

## CAPITULO II FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

### 2.1 Marco Teórico

#### *2.1.1 Logística.*

La **logística** es definida por el diccionario de la Real Academia Española (RAE), como el «conjunto de medios y métodos necesarios para llevar a cabo la organización de una empresa, o de un servicio, especialmente de distribución».

Mora, Luis (2016) nos da otra definición de logística “El término logística proviene del campo militar; está relacionado con la adquisición y suministro de los equipos y materiales que se requieren para cumplir una misión” (p.2).

#### *2.1.1.1 Antecedentes de la logística.*

Posada Z, Eduardo (1998) afirma que la logística militar surge de las primeras guerras que existieron en la humanidad además indica que la logística fue desarrollada por las fuerzas militares con el propósito de atender las necesidades del ejército en las campañas y operaciones en tiempos de paz o de guerra, adaptando con el paso del tiempo la tecnología.

#### *2.1.1.2 Evolución.*

La logística tuvo un giro en su concepto como nos indica Mora, Luis (2016):

“La década de los setenta fue muy importante para el desarrollo de la logística.

Hasta ese momento, la filosofía de gestión mundial de las empresas estaba basada en:

- Los recursos energéticos en el mundo eran baratos e ilimitados.
- Las empresas tenían tasas de crecimiento siempre positivas.
- La demanda siempre sería el factor determinante de ventas y beneficios.

Pero iniciando la década de los setenta se presentan los siguientes hechos:

<b>CRISIS DE PETRÓLEO</b>	<b>RECESIÓN ECONÓMICA</b>	<b>AUMENTO DE TASAS DE INTERÉS</b>	<b>DE AUMENTO DE COMPETENCIA INTERNACIONAL</b>
• Aumento del precio del crudo	• Alta inflación	Alto costo por inventarios inactivos	• Oportunidad de mercados externos
• Reducción del suministro de derivados y aumento de costos de transporte	• Alto desempleo	• Arriendo de almacenes y contratación de transporte	• Bajar costos a partir de la distribución física
• Escasez de materias	• Escasez de materias primas		
	• Incertidumbre de precios		
	• Fluctuaciones en las tasas de cambio de las principales monedas		

*Tabla 2 Hechos relevantes en el desarrollo de la logística  
Fuente Luis Aníbal Mora, Gestión Logística Integral (2016)*

La evolución del concepto de logística tiene que ver con su asimilación a la función de marketing de la empresa, debido al énfasis en su enfoque de satisfacción de las necesidades del cliente (.....)” (p.2)

### **2.1.1.3 la Logística dentro de las Empresas.**

Dentro de las empresas que quieren manejar sus productos y/o servicios de manera más eficiente, identificamos que al tener un plan logístico bien definido se tendrá mejor oportunidad de lograr la meta, este enfoque también nos indica Mora, Luis (2016)

“La logística se ha convertido en una ventaja competitiva en el entorno actual, pletórico de avances tecnológicos, alta competencia y mayor exigencia del cliente, lo que conlleva a las empresas a ser más eficientes y productivas en los diferentes procesos de la cadena de abastecimientos y así poder competir a nivel local e internacional. Por lo tanto, la logística no es una actividad funcional sino un modelo, un marco referencial; no es una función operacional, sino un mecanismo de

planificación; es una manera de pensar que permitirá incluso reducir la incertidumbre en un futuro desconocido. La importancia de la logística (.....)” (p.5).

#### ***2.1.1.4 Valor agregado de la logística.***

Como se identifica, tener un plan logístico da valor al servicio ofrecido, como nos indica Mora Luis (2016):

“La logística está para crear valor a los clientes, proveedores y accionistas de la compañía. El valor en logística está expresado en términos de tiempo y lugar. Los productos y servicios no tienen valor, a menos que estén en posesión de los clientes cuándo (tiempo) y dónde (lugar) ellos deseen consumirlos” (p.7).

Por lo tanto la logística se refiere a tener el producto y/o servicio en el tiempo indicado en el lugar indicado.

#### ***2.1.2 Actividades Logísticas.***

La Dra. Maritza Ortiz Torres relaciona en su tesis doctoral las siguientes actividades claves y de soporte que forma parte de la logística lo cual se considera de gran utilidad para el desarrollo de este trabajo fundamentalmente para la elaboración de un plan de acción para mejorar los procesos logísticos de la empresa PACATER, que es objeto de estudio:

##### ***2.1.2.1 Servicio al cliente.***

Es un factor muy importante de competitividad en la actualidad. Se ha comprobado que en la satisfacción del cliente puede estar el éxito de una empresa, por lo que todas las áreas funcionales de la empresa han de estar preparadas para lograrlo.

##### ***2.1.2.2 Transporte.***

Se relaciona con el movimiento del producto a través de toda la cadena logística. Debe realizarse sobre la base de criterios de costo, rapidez, disponibilidad, frecuencia, fiabilidad y capacidad del medio de transporte para adaptarse a las características de la mercancía.

### ***2.1.2.3 Gestión de inventarios.***

Es de vital importancia dentro de la gestión logística, dado que no es posible producir y vender de forma inmediata. Este eslabón intermedio entre el momento de la producción y la demanda, tiene como objetivo mantener la disponibilidad del producto cuando el cliente lo solicite.

### ***2.1.2.4 Procesamiento de pedidos.***

Constituye una parte importante del tiempo total de recepción, por parte del cliente, de los productos o servicios solicitados. Comprende la recepción de la orden, el embarque de la orden del cliente, la factura y la recepción del pago. La distribución se lleva a cabo a partir de la orden de un cliente y resulta esencial acortar el tiempo que transcurre entre la solicitud de un pedido y el pago del mismo.

## **2.1.3 Gestión Logística.**

La Gestión Logística significa una buena administración de los recursos que necesita la empresa para poder operar de manera eficiente y eficaz y cuyo producto final debe llegar al consumidor en el tiempo y calidad convenido

La gestión de logística es la gobernanza de las funciones de la cadena de suministro. Las actividades de gestión de logística típicamente incluyen la gestión de transporte interno y externo, la gestión de flotas, el almacenamiento, la manipulación de materiales, el cumplimiento de órdenes, el diseño de redes logísticas, la gestión de inventario, la planificación de oferta/demanda y la gestión de proveedores de logística externos. En distinto grado, las funciones de logística también incluyen el servicio al cliente, el suministro y adquisición, la planificación de la producción y el embalaje y ensamblaje. La gestión de logística es parte de todos los niveles de planificación y ejecución – estratégica, operativa y táctica. Es una función integradora, que coordina todas las actividades logísticas, y también

integra actividades logísticas con otras funciones, incluyendo la comercialización, las ventas de producción, las finanzas y la tecnología de la información.

### ***2.1.3.1 Importancia de la gestión logística.***

Se puede definir la gestión de la logística como la gestión del flujo de materias primas, productos, servicios e información a lo largo de toda la cadena de suministro de un producto o servicio. En una definición informal se puede entender la logística como la gestión de todas las operaciones que buscan garantizar la disponibilidad de un determinado elemento (producto, servicio, información) en tiempo y forma óptimos.

Por tanto, la gestión de la logística comprende la gestión de un número variable de elementos en función del elemento cuyo flujo se gestiona pero en general podemos establecer que incluirá:

- La gestión de los almacenes.
- La gestión de los medios de transporte.
- La gestión de los procesos logísticos.
- La gestión de la información asociada

Una adecuada gestión logística puede aportar a las organizaciones las siguientes ventajas:

- Reducción de costes.
- Capacidad de acceso a mercados geográficamente más grandes.
- Aumento de la competitividad de la organización.
- Mejora de la satisfacción de los clientes

### **2.1.4 Generalidades sobre logística empresarial.**

#### ***2.1.4.1 los sistemas logísticos y las actividades logísticas.***

La Logística, como proceso integral, enlaza de forma dinámica y concatenada los subsistemas de Aprovisionamiento, Producción y Distribución.

El diseño de un sistema logístico en una organización comprende la implementación de los procesos de Planificación, Aprovisionamiento, Producción, Distribución y Servicio al Cliente. Para lograr integrar todos estos procesos se hace necesario trabajar en la solidez de los flujos, es decir, decidir sobre la definición de sus redes distribución, la ubicación de sus almacenes, el modo de gestionar su inventario y el cómo unir todas estas partes con los actores de la Cadena de Abastecimiento (Proveedores, Distribuidores y Clientes). Y mediante el desarrollo de la gestión del transporte.

La Dra. Martha I. Gómez Acosta y el Dr. José A. Acevedo Suárez, por su parte, definen el sistema logístico como “la red de unidades autónomas y coordinadas que permiten garantizar la satisfacción de los clientes finales en el tiempo, calidad, cantidad y costos demandados”. Teniendo en cuenta lo planteado anteriormente, para un mejor estudio del sistema logístico es posible agrupar las actividades a través de la llamada cadena logística, lo cual responde a la siguiente clasificación funcional:

- Logística de Aprovisionamiento o Logística de Suministro.
- Logística de Producción.
- Logística de la Distribución.
- Logística de Retorno.

#### ***2.1.4.2 la Gestión por procesos como herramienta de mejora de la gestión logística.***

La gestión logística aparece diferenciada dentro de la estructura organizativa de la empresa y está subordinada al más alto nivel de dirección.

La gerencia logística para ejercer su función integradora utiliza formas de trabajo avanzadas, tales como: equipos o grupos de trabajo (con participación del resto de los departamentos), búsqueda del consenso interfuncional, equipos de tareas, dirección matricial, etc. El mundo empresarial moderno exige que las organizaciones, independiente de su tamaño, esfera de actuación y tipo de propiedad desarrollen su actividad

de manera eficiente y eficaz; como condiciones, no suficientes, pero sí necesarias para lograr mantenerse en el negocio en que participan las mismas. Sin embargo, para alcanzar esto en la actualidad se requiere, como nuevo paradigma, que las entidades sean gestionadas siguiendo el enfoque de proceso o más comúnmente conocido como gestión por proceso. Vale destacar que la Gestión por Procesos es la filosofía en que se basan los enfoques modernos de Gestión de la Calidad, es decir, la ISO 9000: 2000 y Calidad Total. Por ello se puede afirmar que la Gestión por Procesos más que una curiosidad cognoscitiva, es una necesidad imperativa para las organizaciones que buscan éxito y competitividad a través de la calidad.

### 2.1.5 Definición de Proceso.

De las definiciones de proceso, recogidas en la literatura especializada, una de las más lógicas, sencillas y actuales es la que lo conceptualiza como “una secuencia de actividades que tienen la finalidad de lograr algún resultado, generalmente crear un valor agregado para el cliente” (Evans y Lindsay, 2000: 341).



FIGURA 3 Gestión de procesos

Fuente: Guía para una gestión basada en procesos. Instituto de Andalucía Año 2000

Otra definición interesante de proceso es la que refiere “un proceso implica el uso de los recursos de una organización, para obtener algo de valor. Así, ningún producto puede fabricarse y ningún servicio puede suministrarse sin un proceso, y ningún proceso puede existir sin un producto o servicio” (Krajewski y Ritman, 2000: 89).

### **2.1.6 Clasificación de los procesos.**

Lo primero que vale apuntar es el hecho de que no existe una única manera de clasificarlos procesos, no obstante los Drs Zoe y Manuel Pozo aceptan y comparten como válidas las que aquí se señalan:

#### ***2.1.6.1 Por el alcance en la organización:***

- Empresariales. Es todo aquel proceso que en su ejecución involucra a varias unidades organizativas de la entidad.
- Funcionales. En sí mismo o como descomposición de un proceso empresarial, se desarrolla o tiene su inicio y fin dentro de una sola área organizativa.
- Unitarios: Es una actividad elemental realizada en un nivel de la organización inferior a la funcional.

#### ***2.1.6.2 por el impacto sobre el cliente final:***

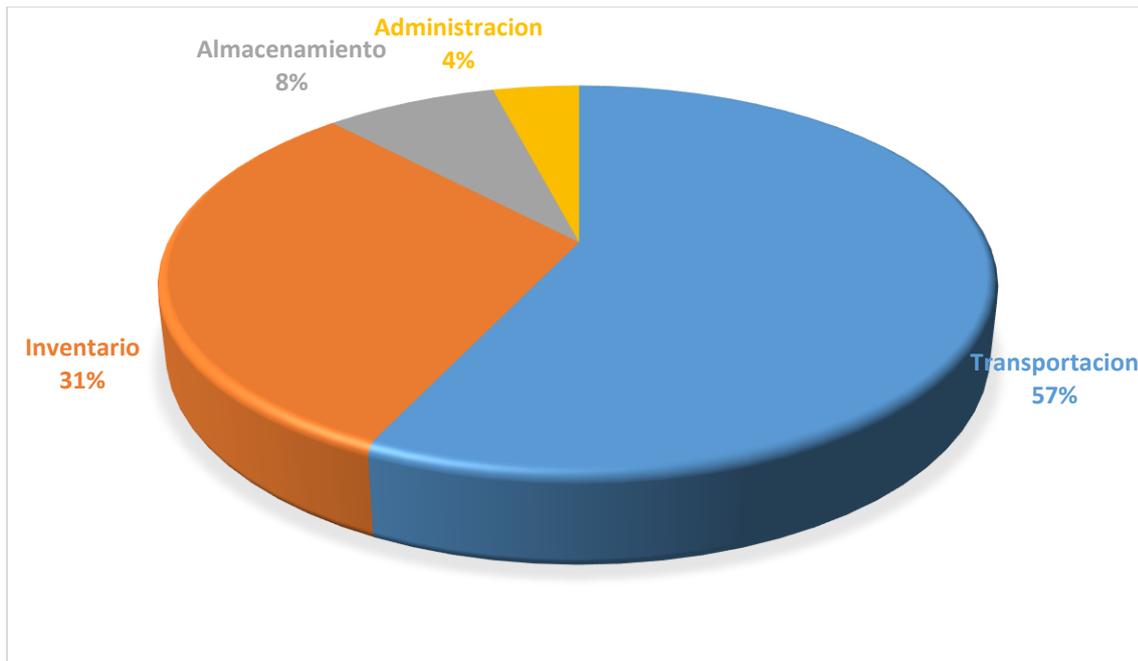
- Claves, básicos o fundamentales: Son los que expresan el objeto social y la razón de ser de la organización. Son los que identifican y distinguen a la entidad. Atañan a varias áreas de la empresa y tienen impacto directo en el cliente externo creando valor para este. Son aquellos que directamente contribuyen a realizar el producto o brindar el servicio. A partir de ellos el cliente percibe y valora la calidad.
- Soporte o apoyo: Son los encargados de proveer a la organización de todos los recursos (materiales, humanos y financieros) y crear las condiciones para garantizar el exitoso desempeño de los procesos claves, básicos o fundamentales de la entidad.
- Procesos críticos: Son aquellos procesos que siendo relevantes para la organización, es decir, claves, muestran un pobre desempeño con relación a la calidad con que se brindan a los clientes.

### **2.1.7 Transporte.**

El transporte es el elemento vital en el diseño y administración de un sistema integrado de Gestión Logística, permitiendo el desplazamiento de personas, materias primas y productos terminados, a través de redes de transporte diseñadas para cumplir despachos en tiempo y forma, al menos costo posible, tanto a nivel local, nacional e internacional (Gabriel Pérez y Ricardo Sánchez CEPAL 2010).

#### ***2.1.7.1 transporte: esencial en la logística***

Con la mejora constante de los transportes, los costes de los productos de mercados distantes pueden competir con los de otros productores que venden el mismo mercado. Además de favorecer la competencia directa, el transporte de bajo coste también estimula una forma indirecta de competencia directa; el transporte de bajo coste también estimula una forma indirecta de competencia poniendo a disposición de un mercado productos que normalmente no podrían soportar los costes de transporte. Al utilizar un medio de transporte barato también contribuye a la reducción de los precios de los artículos e insumos, es así porque no solo se genera un aumento de la competencia en los mercados, sino también porque el transporte va junto con los costes de producción, su venta y otros costes de distribución que conforman el costo total del producto final. Mientras tanto para la mayoría de las empresas, el transporte es un componente significativo para el proceso logístico.



*FIGURA 4 Porcentaje que abarca el transporte dentro del proceso logístico*  
*Fuente: Callaba, Antún, Logística Internacional (Universidad Nacional Autónoma de México)*

### **2.1.8 Operación Logística de Transporte**

El desplazamiento de mercancías es la principal actividad encaminada a trasladar los productos desde un punto de origen hasta un lugar de destino, su función se ocupa de todas las actividades relacionadas directa e indirectamente con la necesidad de situar los productos en los puntos de destino correspondientes, de acuerdo a algunos factores como:

- La seguridad.
- La rapidez.
- El coste.
- La calidad del servicio.
- Los seguros que maneja cada empresa.
- La entrega de la mercancía.

### **2.1.9 Componentes del Transporte.**

- Planeación del transporte (PT)
- Tipo de carga (TC)
- Seguridad en envíos (SG)
- Costo de transporte (CT)
- Precisión de entrega (PE)

$$PT= TC+SG+CT+PE$$

El señor Antún, Pablo, en su tesis Logística de distribución Física Minoristas, de la Universidad Autónoma de México, 2005 pág.27 concluye que “el sistema de transporte está compuesto físicamente por las redes a través de las cuales se traslada la carga y por el equipo utilizado en su transporte”; El usuario del transporte tiene a su disposición una amplia gama de servicios, centrados a los cuatro medios básicos de transporte como lo es el aéreo, marítimo, terrestre (Ferrocarril y Carretero) desde utilizar solo uno de ellos a utilizar la combinación de varios. El transporte de mercancías es una función de extrema importancia dentro del mundo de distribución, ya que están involucrados factores básicos aparte de los ya mencionados tales como la calidad del servicio que se le brinda al cliente, costos añadidos al producto de difícil recuperación. Una correcta gestión del transporte desde el punto de vista logístico, obliga a que el responsable esté involucrado no sólo de las tareas del día al día , sino que sea parte de los planes estratégicos y tácticos de la empresa, para adaptar sus necesidades a medio y largo plazo que la empresa necesite.

A continuación hablaremos de los diferentes tipos de transporte en los que se desarrolla logística.

### **2.1.10 Transporte Aéreo**

El transporte aéreo o transporte por avión es el servicio de trasladar de un lugar a otro, pasajeros o cargamento, mediante la utilización de aeronaves.

Este modo de transporte, en principio, se pensó y desarrolló únicamente para pasajeros; sin embargo, gracias al uso de contenedores aéreos y al diseño de nuevos aviones destinados a carga, el volumen de mercancías transportado por este medio se incrementa año tras año. Los adelantos de la navegación aérea, de las telecomunicaciones y de las facilidades electrónicas han permitido que la aviación haya progresado de forma asombrosa.

El transporte aéreo es la modalidad de transporte más regulada en el globo terrestre. A raíz de la II Guerra Mundial, la mayoría de los países del mundo suscribieron el Convenio de Chicago en 1944 donde se sentaron las bases de las regulaciones del transporte aéreo.

#### ***2.1.10.1 ventajas del transporte Aéreo***

- Ofrece una muy amplia frecuencia de servicios.
- Es el medio de transporte más rápido
- El costo del seguro es más bajo que el de otros medios
- Los embalajes no necesitan ser de gran robustez, por lo que resultan más económicos.
- Debido a la frecuencia de los vuelos y la rapidez, no se necesita tener grandes stocks de mercadería.

#### ***2.1.10.2 desventajas del transporte Aéreo***

- El flete es elevado
- Limitada capacidad de transporte
- No se pueden transportar determinados productos peligrosos

### **2.1.11 Transporte Marítimo**

El transporte marítimo puede trasladar personas (pasajeros) o cosas (cargas sólidas, líquidas o gaseosas) por mar de un punto geográfico a otro a bordo de un buque.

El transporte marítimo, en el ámbito mundial, es el modo más utilizado para el comercio internacional. Es el que soporta mayor movimiento de mercancías, tanto en contenedor, como gráneles secos o líquidos.

#### ***2.1.11.1 ventajas del Transporte Marítimo.***

- Puede transportar grandes pesos y volúmenes.
- Ofrece tarifas económicas.
- Existen buques especializados para diferentes tipos de cargas.

#### ***2.1.11.2 desventajas del Transporte Marítimo.***

- Es un medio de transporte lento.
- Necesita de otros medios para llevar y traer las mercaderías hasta y desde los puertos.
- Obliga a manejar stocks importantes.
- Requiere mayores costos de embalaje y seguro.
- No se cuentan con buques en posición con frecuencia.

### **2.1.12 Transporte Terrestre**

Utiliza una determinada red de transporte para el desplazamiento de objetos o personas (contenido) desde un lugar (punto de origen) a otro (punto de destino), y al transporte se lo considera como un sector terciario.

#### ***2.1.12.1 desventajas del Transporte terrestre***

- Tiene poca capacidad de carga.
- No es apto para grandes distancias.
- Se ve afectado por las regulaciones en cuanto a peso y dimensiones

- Falta de infraestructura por la capacidad que puedan soportar puentes, túneles, etc.

También lo afectan las congestiones de tráfico, las manifestaciones, huelgas, etc.

Existen diferentes tipos de vehículos para carga pesada especializados del transporte para cada tipo de producto que se desee trasladar vía terrestre.

<b>Tipo de Producto</b>	<b>Tipo de Carro</b>	<b>Ejemplo de Producto</b>	<b>Modo de carga/ descarga</b>
Carga General	Furgón	Cerveza, papel, latería, autopartes, electrodomésticos	Mercancía paletizada, utilizando montacargas
Minerales y materiales resistentes a la intemperie que requiere ser descargada por su parte inferior	Tolva abierta	Carbón, coque, arena, grava, mineral de hierro	Equipo con cargadores frontales, trascabos
Granos agrícolas y gránulos minerales que no resisten a la intemperie que requieren ser descargada por su parte inferior	Tolva cerrada	Industriales: cemento, cal, yeso. Agrícolas: maíz, trigo, sorgo, soya, etc.	Bandas, bazucas, ductos de aire comprimido y fosas.
Productos minerales e industriales	Góndola	Minerales en bruto, chatarra o rollos de acero	Guías con aditamentos especiales o magnetos
Líquidos	Carro tanque	Combustible, leche, químicos, aceites, lubricantes gases	Ductos de bombas de presión
Contenedores	Plataforma fondo deprimido, plataforma plana	Bienes de consumo, electrodomésticos, químicos	Grúas para contenedores
Vehículos	Multinivel y automax	Automóviles y camionetas	Roll on / Roll of

*Tabla 3 tipos de vehículos especializados en el transporte dependiendo el tipo de producto  
Fuente Dr. Sergio A. Ruiz Transporte y logística la clave del éxito (2016)*

### **2.1.12.2 ventajas del transporte terrestre**

- Tiene una gran flexibilidad operativa lo que lo hace ideal para el servicio de transporte "puerta a puerta".
- No necesita transbordos.
- Tiene acceso a cualquier punto.

- Es flexible lo que permite que se tomen caminos alternativos ante problemas en la ruta.
- Es relativamente seguro.

### **2.1.13. Elementos que se utilizan para el transporte**

*Especialmente se trata de los dos siguientes:*

- **El Pallet:** Es un dispositivo móvil, constituido por dos pisos unidos entre sí por largueros, cuya altura está reducida al mínimo y compatible con la manipulación por medio de carretillas elevadoras con horquillas o por transpalets. En la base de un pallet se puede reunir una determinada cantidad de mercancía para constituir una unidad de carga con vista a facilitar su manipulación, transporte o almacenamiento. La fabricación de estos pallets se ha normalizado y actualmente existen dimensiones estándares que permiten una mayor organización en el transporte. Los materiales que se utilizan en el pallet han sido hasta ahora mayoritariamente la madera, si bien se está imponiendo últimamente la utilización de otros como el plástico, material mucho más resistente y ligero de manejar, de aluminio, de poliestireno expandido o el cartón.
- **El Contenedor:** Es un instrumento de transporte que tiene un carácter permanente en la empresa que permite un uso repetitivo. Está diseñado exclusivamente para el transporte de mercancías, sin roturas de carga por uno o varios medios de transporte. Tiene unos dispositivos que facilitan la manipulación para realizar el trasbordo de un medio de transporte a otro. Está diseñado para facilitar la carga y descarga Su origen se debió a la necesidad de simplificar el movimiento de grandes cantidades de mercancías. La ventaja de este sistema es que integra todos los medios, pudiendo combinarse varios medios a la vez: vía marítima, ferrocarril, o por carretera

## 2.2 Marco contextual

### 2.2.1 Importancia del transporte en el Ecuador.

El transporte ha estado presente en el convivir del ser humano desde comienzos de la historia de los pueblos, contribuyendo significativamente para mejorar poco a poco la calidad de vida de las personas.

Con la globalización tanto el comercio nacional como el internacional han crecido notablemente. Internamente el crecimiento de las industrias, empresas dedicadas a brindar bienes y servicios y el desarrollo de las vías han contribuido para su crecimiento, según el Banco Central del Ecuador nos indica que las importaciones así como las exportaciones han aumentado, demostrando que nuestro país se encuentra en una ligera reactivación económica en su aparato productivo, factor que ha influido en la incrementación de la demanda de transportación de las diferentes mercancías que entran y salen de los puertos marítimos.

		Ene - Mar 2014				Ene - Mar 2015				Ene - Mar 2016				Ene - Mar 2017				Variación 2017 / 2016		
		a	b	b/a	Partic.	TM	Valor	Valor												
		TM	USD FOB	unitario	en valor	TM	USD FOB	unitario	en valor	TM	USD FOB	unitario	en valor	TM	USD FOB	unitario	en valor	TM	USD	USD
<b>Exportaciones Totales</b>		<b>7,476</b>	<b>6,654.9</b>	<b>95.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>8,261</b>	<b>4,870.4</b>	<b>41.9</b>	<b>100.0%</b>	<b>5,293</b>	<b>896.2</b>	<b>23.6</b>	<b>100.0%</b>	<b>5,336</b>	<b>1,666.7</b>	<b>43.4</b>	<b>100.0%</b>	<b>3.9%</b>	<b>30.2%</b>	<b>84.4%</b>
<b>Petroleras</b>		<b>5,198</b>	<b>3,547.4</b>	<b>95.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>5,818</b>	<b>1,747.9</b>	<b>41.9</b>	<b>100.0%</b>	<b>5,293</b>	<b>896.2</b>	<b>23.6</b>	<b>100.0%</b>	<b>5,336</b>	<b>1,666.7</b>	<b>43.4</b>	<b>100.0%</b>	<b>0.8%</b>	<b>86.0%</b>	<b>84.4%</b>
<b>Crudo</b>		<b>5,007</b>	<b>3,413.4</b>	<b>95.3</b>	<b>96.2%</b>	<b>5,566</b>	<b>1,662.0</b>	<b>41.8</b>	<b>95.1%</b>	<b>4,892</b>	<b>837.1</b>	<b>23.9</b>	<b>93.4%</b>	<b>4,892</b>	<b>1,537.3</b>	<b>43.9</b>	<b>92.2%</b>	<b>0.0%</b>	<b>83.6%</b>	<b>83.6%</b>
<b>EP Petroecuador</b>		<b>4,467</b>	<b>3,052.0</b>	<b>95.6</b>	<b>86.0%</b>	<b>4,771</b>	<b>1,433.9</b>	<b>42.0</b>	<b>82.0%</b>	<b>4,233</b>	<b>732.6</b>	<b>24.2</b>	<b>81.7%</b>	<b>4,267</b>	<b>1,346.7</b>	<b>44.1</b>	<b>80.8%</b>	<b>0.8%</b>	<b>83.8%</b>	<b>82.3%</b>
<b>Crudo Oriente</b>		<b>2,808</b>	<b>1,957.1</b>	<b>96.4</b>	<b>55.2%</b>	<b>3,239</b>	<b>1,011.3</b>	<b>43.7</b>	<b>57.9%</b>	<b>2,693</b>	<b>503.8</b>	<b>26.2</b>	<b>56.3%</b>	<b>2,710</b>	<b>885.2</b>	<b>45.7</b>	<b>53.1%</b>	<b>0.6%</b>	<b>75.7%</b>	<b>74.6%</b>
<b>Crudo Napo</b>		<b>1,629</b>	<b>1,094.9</b>	<b>94.0</b>	<b>30.9%</b>	<b>1,532</b>	<b>422.6</b>	<b>38.6</b>	<b>24.2%</b>	<b>1,540</b>	<b>228.8</b>	<b>20.8</b>	<b>25.5%</b>	<b>1,557</b>	<b>461.5</b>	<b>41.5</b>	<b>27.7%</b>	<b>1.1%</b>	<b>101.7%</b>	<b>99.5%</b>
<b>SHE Tarifa Clas. Priv. Prest. Servicio (2)</b>		<b>540</b>	<b>361.4</b>	<b>93.6</b>	<b>10.2%</b>	<b>795</b>	<b>228.1</b>	<b>40.1</b>	<b>13.1%</b>	<b>659</b>	<b>104.5</b>	<b>22.2</b>	<b>11.7%</b>	<b>625</b>	<b>190.6</b>	<b>42.6</b>	<b>11.4%</b>	<b>-5.1%</b>	<b>82.4%</b>	<b>92.3%</b>
<b>Compañías privadas Ccto. Participación</b>		<b>0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>												
<b>Derivados</b>		<b>191</b>	<b>134.0</b>	<b>91.9</b>	<b>3.8%</b>	<b>253</b>	<b>85.9</b>	<b>44.5</b>	<b>4.9%</b>	<b>401</b>	<b>59.1</b>	<b>19.3</b>	<b>6.4%</b>	<b>444</b>	<b>129.5</b>	<b>38.2</b>	<b>7.8%</b>	<b>10.9%</b>	<b>119.0%</b>	<b>97.5%</b>
<b>No Petroleras</b>		<b>2,278</b>	<b>3,107.4</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>2,442</b>	<b>3,122.5</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>2,405</b>	<b>2,731.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>2,660</b>	<b>3,054.4</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>10.6%</b>	<b>11.8%</b>	<b>11.8%</b>
<b>Tradicional</b>		<b>1,660</b>	<b>1,551.4</b>	<b>49.9%</b>	<b>49.9%</b>	<b>1,860</b>	<b>1,667.8</b>	<b>53.4%</b>	<b>53.4%</b>	<b>1,787</b>	<b>1,529.0</b>	<b>56.0%</b>	<b>56.0%</b>	<b>2,024</b>	<b>1,775.7</b>	<b>58.1%</b>	<b>58.1%</b>	<b>13.2%</b>	<b>16.1%</b>	<b>16.1%</b>
<b>Banano y Plátano</b>		<b>1,513</b>	<b>650.4</b>	<b>430.0</b>	<b>20.9%</b>	<b>1,675</b>	<b>755.6</b>	<b>451.0</b>	<b>24.2%</b>	<b>1,620</b>	<b>712.5</b>	<b>439.9</b>	<b>26.1%</b>	<b>1,832</b>	<b>849.9</b>	<b>464.0</b>	<b>27.8%</b>	<b>13.1%</b>	<b>19.3%</b>	<b>5.5%</b>
<b>Camarión</b>		<b>67</b>	<b>630.2</b>	<b>9,448.9</b>	<b>20.3%</b>	<b>80</b>	<b>560.0</b>	<b>6,981.4</b>	<b>17.9%</b>	<b>79</b>	<b>517.9</b>	<b>6,557.4</b>	<b>19.0%</b>	<b>93</b>	<b>644.9</b>	<b>6,936.3</b>	<b>21.3%</b>	<b>17.9%</b>	<b>24.5%</b>	<b>5.6%</b>
<b>Cacao y elaborados</b>		<b>48</b>	<b>142.9</b>	<b>3,000.7</b>	<b>4.6%</b>	<b>76</b>	<b>224.6</b>	<b>2,951.5</b>	<b>7.2%</b>	<b>66</b>	<b>202.0</b>	<b>3,043.6</b>	<b>7.4%</b>	<b>78</b>	<b>192.5</b>	<b>2,473.2</b>	<b>6.3%</b>	<b>17.3%</b>	<b>-4.7%</b>	<b>-18.7%</b>
<b>Atún y pescado</b>		<b>26</b>	<b>85.0</b>	<b>3,331.5</b>	<b>2.7%</b>	<b>22</b>	<b>86.6</b>	<b>4,019.9</b>	<b>2.8%</b>	<b>16</b>	<b>66.6</b>	<b>4,039.5</b>	<b>2.4%</b>	<b>16</b>	<b>59.8</b>	<b>3,727.1</b>	<b>2.0%</b>	<b>-2.6%</b>	<b>-10.2%</b>	<b>-7.7%</b>
<b>Café y elaborados</b>		<b>8</b>	<b>42.8</b>	<b>5,388.7</b>	<b>1.4%</b>	<b>6</b>	<b>40.9</b>	<b>6,387.7</b>	<b>1.3%</b>	<b>6</b>	<b>30.1</b>	<b>5,420.3</b>	<b>1.1%</b>	<b>5</b>	<b>28.6</b>	<b>6,060.9</b>	<b>0.9%</b>	<b>-15.0%</b>	<b>-4.9%</b>	<b>11.8%</b>
<b>No Tradicionales</b>		<b>617</b>	<b>1,556.0</b>	<b>50.1%</b>	<b>50.1%</b>	<b>583</b>	<b>1,454.7</b>	<b>46.6%</b>	<b>46.6%</b>	<b>618</b>	<b>1,202.0</b>	<b>44.0%</b>	<b>44.0%</b>	<b>636</b>	<b>1,278.6</b>	<b>41.9%</b>	<b>41.9%</b>	<b>3.0%</b>	<b>6.4%</b>	<b>6.4%</b>
<b>Flores Naturales</b>		<b>51</b>	<b>334.9</b>	<b>6,531.7</b>	<b>10.8%</b>	<b>43</b>	<b>286.6</b>	<b>6,705.5</b>	<b>9.2%</b>	<b>40</b>	<b>234.4</b>	<b>5,851.8</b>	<b>8.0%</b>	<b>46</b>	<b>269.1</b>	<b>5,805.5</b>	<b>8.8%</b>	<b>15.7%</b>	<b>14.8%</b>	<b>-0.8%</b>
<b>Enlatados de pescado</b>		<b>63</b>	<b>291.5</b>	<b>4,644.3</b>	<b>9.4%</b>	<b>63</b>	<b>239.6</b>	<b>3,818.2</b>	<b>7.7%</b>	<b>68</b>	<b>225.9</b>	<b>3,305.5</b>	<b>8.3%</b>	<b>70</b>	<b>271.3</b>	<b>3,884.7</b>	<b>8.9%</b>	<b>2.2%</b>	<b>20.1%</b>	<b>17.5%</b>
<b>Extractos y aceites vegetales</b>		<b>66</b>	<b>69.7</b>	<b>1,052.6</b>	<b>2.2%</b>	<b>70</b>	<b>66.0</b>	<b>937.6</b>	<b>2.1%</b>	<b>63</b>	<b>47.4</b>	<b>749.1</b>	<b>1.7%</b>	<b>85</b>	<b>77.2</b>	<b>907.4</b>	<b>2.5%</b>	<b>34.5%</b>	<b>62.9%</b>	<b>21.1%</b>
<b>Otras Manufacturas de metal</b>		<b>23</b>	<b>83.1</b>	<b>3,553.7</b>	<b>2.7%</b>	<b>28</b>	<b>82.5</b>	<b>2,968.6</b>	<b>2.6%</b>	<b>29</b>	<b>83.5</b>	<b>2,909.2</b>	<b>3.1%</b>	<b>33</b>	<b>79.6</b>	<b>2,391.3</b>	<b>2.6%</b>	<b>15.9%</b>	<b>-4.7%</b>	<b>-17.8%</b>
<b>Productos mineros</b>		<b>48</b>	<b>269.3</b>	<b>5,655.3</b>	<b>8.7%</b>	<b>21</b>	<b>222.7</b>	<b>10,854.7</b>	<b>7.1%</b>	<b>32</b>	<b>81.3</b>	<b>2,547.3</b>	<b>3.0%</b>	<b>39</b>	<b>62.9</b>	<b>1,610.6</b>	<b>2.1%</b>	<b>22.4%</b>	<b>-22.6%</b>	<b>-18.8%</b>
<b>Madera</b>		<b>86</b>	<b>48.4</b>	<b>5,617.1</b>	<b>1.6%</b>	<b>90</b>	<b>59.9</b>	<b>6,665.5</b>	<b>1.9%</b>	<b>73</b>	<b>61.0</b>	<b>839.0</b>	<b>2.2%</b>	<b>76</b>	<b>50.1</b>	<b>6,602.1</b>	<b>1.6%</b>	<b>4.3%</b>	<b>-18.0%</b>	<b>-21.3%</b>
<b>Harina de pescado</b>		<b>17</b>	<b>21.7</b>	<b>1,259.9</b>	<b>0.7%</b>	<b>21</b>	<b>39.4</b>	<b>1,838.2</b>	<b>1.3%</b>	<b>19</b>	<b>28.4</b>	<b>1,482.5</b>	<b>1.0%</b>	<b>33</b>	<b>41.5</b>	<b>1,248.4</b>	<b>1.4%</b>	<b>73.3%</b>	<b>45.9%</b>	<b>-15.8%</b>
<b>Elaborados de banano</b>		<b>41</b>	<b>28.9</b>	<b>704.3</b>	<b>0.9%</b>	<b>37</b>	<b>28.4</b>	<b>770.7</b>	<b>0.9%</b>	<b>35</b>	<b>29.6</b>	<b>841.2</b>	<b>1.1%</b>	<b>35</b>	<b>33.7</b>	<b>968.3</b>	<b>1.1%</b>	<b>-1.1%</b>	<b>13.9%</b>	<b>15.1%</b>
<b>Manuf. de cuero, plástico y caucho</b>		<b>16</b>	<b>51.0</b>	<b>3,165.9</b>	<b>1.6%</b>	<b>11</b>	<b>35.2</b>	<b>3,188.7</b>	<b>1.1%</b>	<b>14</b>	<b>41.2</b>	<b>2,954.7</b>	<b>1.5%</b>	<b>11</b>	<b>31.8</b>	<b>2,760.3</b>	<b>1.0%</b>	<b>-17.9%</b>	<b>-22.7%</b>	<b>-6.9%</b>
<b>Químicos y fármacos</b>		<b>15</b>	<b>41.0</b>	<b>2,786.2</b>	<b>1.3%</b>	<b>14</b>	<b>49.2</b>	<b>3,406.4</b>	<b>1.6%</b>	<b>13</b>	<b>28.5</b>	<b>2,219.8</b>	<b>1.0%</b>	<b>17</b>	<b>31.8</b>	<b>1,853.3</b>	<b>1.0%</b>	<b>34.0%</b>	<b>11.8%</b>	<b>-16.5%</b>
<b>Jugos y conservas de frutas</b>		<b>14</b>	<b>41.4</b>	<b>2,930.0</b>	<b>1.3%</b>	<b>18</b>	<b>39.1</b>	<b>2,222.9</b>	<b>1.3%</b>	<b>16</b>	<b>38.6</b>	<b>2,394.4</b>	<b>1.4%</b>	<b>13</b>	<b>28.2</b>	<b>2,148.9</b>	<b>0.9%</b>	<b>-18.7%</b>	<b>-27.0%</b>	<b>-10.3%</b>
<b>Tabaco en rama</b>		<b>1</b>	<b>12.8</b>	<b>19,641.0</b>	<b>0.4%</b>	<b>1</b>	<b>13.0</b>	<b>18,083.7</b>	<b>0.4%</b>	<b>1</b>	<b>12.0</b>	<b>16,233.1</b>	<b>0.4%</b>	<b>3</b>	<b>23.2</b>	<b>6,898.3</b>	<b>0.8%</b>	<b>354.9%</b>	<b>93.3%</b>	<b>-57.5%</b>
<b>Vehículos</b>		<b>2</b>	<b>28.0</b>	<b>11,241.9</b>	<b>0.9%</b>	<b>3</b>	<b>49.4</b>	<b>15,569.8</b>	<b>1.6%</b>	<b>1</b>	<b>25.4</b>	<b>42,388.7</b>	<b>0.9%</b>	<b>0</b>	<b>20.0</b>	<b>50,891.2</b>	<b>0.7%</b>	<b>-34.3%</b>	<b>-21.1%</b>	<b>20.1%</b>
<b>Fruta</b>		<b>18</b>	<b>8.8</b>	<b>488.8</b>	<b>0.3%</b>	<b>20</b>	<b>12.9</b>	<b>641.5</b>	<b>0.4%</b>	<b>23</b>	<b>15.1</b>	<b>659.1</b>	<b>0.6%</b>	<b>21</b>	<b>15.4</b>	<b>742.5</b>	<b>0.5%</b>	<b>-9.5%</b>	<b>1.0%</b>	<b>12.6%</b>
<b>Manuf. de papel y cartón</b>		<b>21</b>	<b>20.6</b>	<b>1,000.7</b>	<b>0.7%</b>	<b>13</b>	<b>14.5</b>	<b>1,118.0</b>	<b>0.5%</b>	<b>12</b>	<b>14.6</b>	<b>1,249.1</b>	<b>0.5%</b>	<b>17</b>	<b>15.2</b>	<b>884.2</b>	<b>0.5%</b>	<b>47.1%</b>	<b>4.1%</b>	<b>-29.2%</b>
<b>Otros elaborados del mar</b>		<b>4</b>	<b>6.5</b>	<b>1,480.9</b>	<b>0.2%</b>	<b>4</b>	<b>8.5</b>	<b>2,157.4</b>	<b>0.3%</b>	<b>5</b>	<b>8.4</b>	<b>1,715.4</b>	<b>0.3%</b>	<b>8</b>	<b>12.1</b>	<b>1,493.5</b>	<b>0.4%</b>	<b>65.7%</b>	<b>44.3%</b>	<b>-12.9%</b>
<b>Maderas terciadas y prensadas</b>		<b>16</b>	<b>10.8</b>	<b>660.1</b>	<b>0.3%</b>	<b>16</b>	<b>12.5</b>	<b>778.1</b>	<b>0.4%</b>	<b>54</b>	<b>14.7</b>	<b>274.3</b>	<b>0.5%</b>	<b>15</b>	<b>17.9</b>	<b>1,185.1</b>	<b>0.6%</b>	<b>-71.9%</b>	<b>21.5%</b>	<b>33.0%</b>
<b>Otras manuf. textiles</b>		<b>6</b>	<b>25.5</b>	<b>4,160.4</b>	<b>0.8%</b>	<b>6</b>	<b>19.8</b>	<b>3,513.4</b>	<b>0.6%</b>	<b>4</b>	<b>14.5</b>	<b>3,254.3</b>	<b>0.5%</b>	<b>3</b>	<b>11.5</b>	<b>3,459.8</b>	<b>0.4%</b>	<b>-25.3%</b>	<b>-20.6%</b>	<b>6.3%</b>
<b>Abaca</b>		<b>2</b>	<b>3.1</b>	<b>1,511.8</b>	<b>0.1%</b>	<b>2</b>	<b>3.3</b>	<b>1,638.2</b>	<b>0.1%</b>	<b>2</b>	<b>5.0</b>	<b>2,041.5</b>	<b>0.2%</b>	<b>3</b>	<b>6.8</b>	<b>2,392.8</b>	<b>0.2%</b>	<b>15.2%</b>	<b>35.0%</b>	<b>17.2%</b>
<b>Prendas de vestir de fibras textiles</b>		<b>0</b>	<b>5.2</b>	<b>27,627.8</b>	<b>0.2%</b>	<b>0</b>	<b>4.3</b>	<b>26,073.5</b>	<b>0.1%</b>	<b>0</b>	<b>3.8</b>	<b>28,893.3</b>	<b>0.1%</b>	<b>0</b>	<b>2.8</b>	<b>28,793.1</b>	<b>0.1%</b>	<b>-27.1%</b>	<b>-27.3%</b>	<b>-0.3%</b>
<b>Otros</b>		<b>106</b>	<b>153.6</b>	<b>4.9%</b>	<b>4.9%</b>	<b>103</b>	<b>168.2</b>	<b>5.4%</b>	<b>5.4%</b>	<b>114</b>	<b>188.5</b>	<b>1,657.9</b>	<b>6.9%</b>	<b>106</b>	<b>176.6</b>	<b>1,666.7</b>	<b>5.8%</b>	<b>-6.8%</b>	<b>-6.4%</b>	

(1) Las cifras son provisionales, su procesamiento se realiza conforme a la recepción de documentos fuente de las operaciones de comercio exterior.

(2) A partir de 2011, y en el marco de la Ley Reformatoria a la Ley de Hidrocarburos, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 244 de julio 27 de 2010, en las estadísticas de las exportaciones de petróleo crudo, se incluye a la Secretaría de Hidrocarburos (SHE), del Ministerio de Recursos Naturales no Renovables del Ecuador (MRRNR), como nueva fuente de información. Esta entidad es la responsable de proveer información sobre las distintas modalidades de pago, que por concepto de tarifa, reciben las compañías petroleras privadas que operan en el Ecuador, bajo la modalidad contractual de prestación de servicios. Para fines de este cuadro, se incluye el pago en especie destinado a la exportación. El precio del barril de las exportaciones efectuadas por la Secretaría de Hidrocarburos, se ha determinado considerando el precio promedio de las exportaciones de EP Petroecuador, tanto para el crudo Oriente como para el crudo Napo.

FIGURA 5 Informe de exportaciones  
Fuente: Banco Central del Ecuador  
Autor: Banco Central del Ecuador

**IMPORTACIONES <sup>(1)</sup>**

Toneladas métricas en miles y valor USD FOB en millones

	Ene - Mar 2014				Ene - Mar 2015				Ene - Mar 2016				Ene - Mar 2017				Variación 2017 / 2016	
	Valor		Participación		Valor		Participación		Valor		Participación		Valor		Participación		TM	USD
	TM	USD FOB	TM	FOB	TM	USD FOB	TM	FOB	TM	USD FOB	TM	FOB	TM	USD FOB	TM	FOB		
<b>Total Importaciones</b>	<b>4,037</b>	<b>6,158.6</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>3,935</b>	<b>5,787.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>3,413</b>	<b>3,690.5</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>3,827</b>	<b>4,247.9</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>12.1%</b>	<b>15.1%</b>
<b>Bienes de Consumo</b>	<b>245</b>	<b>1,102.9</b>	<b>6.0%</b>	<b>17.9%</b>	<b>241</b>	<b>1,183.8</b>	<b>6.1%</b>	<b>20.5%</b>	<b>174</b>	<b>789.6</b>	<b>5.1%</b>	<b>21.4%</b>	<b>199</b>	<b>873.3</b>	<b>5.2%</b>	<b>20.6%</b>	<b>14.1%</b>	<b>10.6%</b>
No duradero	178	581.7	4.4%	9.4%	166	623.0	4.2%	10.8%	133	476.1	3.9%	12.9%	149	496.1	3.9%	11.7%	11.6%	4.2%
Duradero	65	467.8	1.6%	7.6%	74	533.2	1.9%	9.2%	40	285.2	1.2%	7.7%	49	341.5	1.3%	8.0%	22.1%	19.8%
Tráfico Postal Internacional y Correos Rápidos (2)	1.1	53.4	0.03%	0.9%	0.6	27.5	0.01%	0.5%	0.7	28.3	0.02%	0.8%	0.9	35.6	0.02%	0.8%	32.0%	26.0%
<b>Materias Primas</b>	<b>1,980</b>	<b>1,792.7</b>	<b>49.0%</b>	<b>29.1%</b>	<b>1,873</b>	<b>1,872.3</b>	<b>47.6%</b>	<b>32.3%</b>	<b>1,643</b>	<b>1,364.4</b>	<b>48.1%</b>	<b>37.0%</b>	<b>2,090</b>	<b>1,594.9</b>	<b>54.6%</b>	<b>37.5%</b>	<b>27.2%</b>	<b>16.9%</b>
Para la agricultura	371	252.5	9.2%	4.1%	510	304.5	13.0%	5.3%	395	230.4	11.6%	6.2%	487	252.1	12.7%	5.9%	23.2%	9.4%
Para la industria	1,174	1,322.8	29.1%	21.5%	1,120	1,380.9	28.5%	23.9%	1,114	1,034.4	32.6%	28.0%	1,418	1,238.5	37.1%	29.2%	27.4%	19.7%
Materiales de construcción	434	217.4	10.8%	3.5%	243	186.9	6.2%	3.2%	134	99.7	3.9%	2.7%	185	104.3	4.8%	2.5%	37.8%	4.7%
<b>Bienes de Capital</b>	<b>138</b>	<b>1,590.0</b>	<b>3.4%</b>	<b>25.8%</b>	<b>157</b>	<b>1,610.6</b>	<b>4.0%</b>	<b>27.8%</b>	<b>94</b>	<b>973.7</b>	<b>2.8%</b>	<b>26.4%</b>	<b>97</b>	<b>1,007.6</b>	<b>2.5%</b>	<b>23.7%</b>	<b>2.3%</b>	<b>3.5%</b>
Para la agricultura	3	25.2	0.1%	0.4%	5	32.4	0.1%	0.6%	3	24.0	0.1%	0.6%	4	29.5	0.1%	0.7%	21.1%	23.1%
Para la industria	73	1,116.0	1.8%	18.1%	77	1,090.5	2.0%	18.8%	55	731.7	1.6%	19.8%	54	740.9	1.4%	17.4%	-2.5%	1.3%
Equipos de Transporte	61	448.8	1.5%	7.3%	75	487.7	1.9%	8.4%	36	218.1	1.1%	5.9%	39	237.2	1.0%	5.6%	7.9%	8.8%
<b>Combustibles y Lubricantes</b>	<b>1,674</b>	<b>1,662.1</b>	<b>41.5%</b>	<b>27.0%</b>	<b>1,663</b>	<b>1,110.5</b>	<b>42.3%</b>	<b>19.2%</b>	<b>1,499</b>	<b>552.7</b>	<b>43.9%</b>	<b>15.0%</b>	<b>1,439</b>	<b>757.7</b>	<b>37.6%</b>	<b>17.8%</b>	<b>-4.0%</b>	<b>37.1%</b>
Diversos	1.5	10.9	0.04%	0.2%	1.3	10.6	0.03%	0.2%	1.6	10.0	0.05%	0.3%	1.7	12.3	0.04%	0.3%	2.2%	22.7%
<b>Ajustes (3)</b>		<b>0.1</b>		<b>0.0%</b>		<b>0.0</b>		<b>0.0%</b>		<b>0.0</b>		<b>0.0%</b>		<b>2.2</b>		<b>0.1%</b>		<b>100.0%</b>

<sup>(1)</sup> Las cifras son provisionales; su reproceso se realiza conforme a la recepción de documentos fuente de las operaciones de comercio exterior.

<sup>(2)</sup> El BCE acogiendo las recomendaciones internacionales para el registro estadístico de mercancías, a partir de la publicación IEM N°42, ha incluido en el grupo de Bienes de Consumo, las importaciones realizadas desde el año 2011 bajo la modalidad de Tráfico Postal Internacional y Correos Rápidos, cuya fuente de información es el SENAE.

<sup>(3)</sup> Corresponde a las importaciones del Ministerio de Defensa Nacional

**FIGURA 6 Informe de importaciones**

Fuente: Banco central del Ecuador

Autor: Banco central del Ecuador

La Economía Ecuatoriana depende en gran parte del comercio exterior, pues ningún país posee todos los recursos necesarios ni materias primas requeridas por la industria para cubrir las necesidades de sus habitantes, en el Ecuador la existencia del transporte de carga pesada ha permitido la comercialización de productos para que tenga una mejor llegada al destino solicitado y en óptimas condiciones.

El transporte es considerado como un servicio intermediario, como un medio para conseguir un fin, siendo este fin el conseguir el traslado de personas y mercancías de un lugar a otro para satisfacer una necesidad. Existen estas necesidades por las siguientes razones:

**2.2.1.1 Producción y distribución.**

Cada empresa necesita una adecuada facilidad del transporte dependiendo su escala y promedio de producción, la cual se ajusta a la necesidad de materias primas, víveres y productos finales de acuerdo al mercado al mercado en la frecuencia y cantidad requerida por la industria.

### ***2.2.1.2 Oferta de bienes.***

El transporte hace posible la oferta de bienes en cantidades y variedades requeridas; así como los bienes producidos tanto por la industria así como los bienes producidos por el público. Uno de los mayores logros al contar con un eficiente transporte es la incrementación de la cantidad y variedad de vestuarios, alimentos, materiales de construcción y otras mercaderías disponibles al consumidor.

### ***2.2.1.3 Estabilización de precios.***

Una de las más importantes consecuencias de contar con un bajo precio del transporte es la estabilización de los precios. La falta de transporte conlleva a los escasos de mercadería en alguna área, esto podría resultar que la mercadería existente eleve sus precios hasta que la demanda efectiva y la oferta disponible se encuentren. El transporte hace posible que la demanda normal de los bienes solicitados en una área se abastezca de áreas donde la oferta de bienes excede la demanda y por ende los precios son bien bajos, esto provoca el efecto de reducción de precios de bienes en un distrito y de aumento en otro, hasta que los valores de la misma mercadería sean estables en diferentes distritos.

### ***2.2.2 La industria del transporte de carga pesada en la provincia del Guayas.***

El transporte de carga pesada es un fundamental para el traslado de diversos productos manufacturados ya sea a los clientes, bodegas o en los terminales portuarios para su exportación.

De acuerdo al anuario del año 2013 de transporte elaborado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) un “TRAILER: es un vehículo de transporte pesado, de gran tonelaje y dotado de una plataforma”. Se trata de un vehículo articulado que está conformado por un cabezal y una plataforma comúnmente conocida como un tracto camión con semirremolque de tres ejes.

En la provincia del Guayas desde al año 2014 al 2015 los tráileres se han incrementado en un 52%, porque el número de vehículos matriculados según clase Tráiler es de 1838 en el año 2014 y 2796 en el año 2015, según los cuadros de los Anuarios de Transporte 2014 y 2015.



CUADRO No. -4  
NÚMERO DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS MATRICULADOS, POR PROVINCIA, SEGÚN CLASE

PROVINCIA	TOTAL	CLASE											
		AUTOMÓVIL	AUTOBUS	CAMIÓN	CAMIONETA	FURGONETA C	FURGONETA P	JEEP	MOTOCICLETA	TANQUERO	TRAILER	VOLQUETA	OTRA CLASE
TOTAL	1.752.712	529.521	11.300	78.652	368.890	32.242	41.374	260.877	405.173	2.511	6917	9.942	5.313
AZUAY	105.178	35.946	400	3.785	25.736	1.667	1.355	26.727	8.641	93	223	407	196
BOLÍVAR	15.277	3.876	171	1.175	4.731	153	79	2.124	2.739	23	17	139	50
CAÑAR	44.488	12.547	283	2.899	13.550	579	363	6.568	6.738	87	317	441	116
CARCHI	20.930	6.583	149	1.424	4.969	180	168	3.581	3.455	38	221	116	46
CHIMBORAZO	47.064	16.222	427	2.893	14.089	787	481	7.151	4.493	55	73	258	136
COTOPAXI	58.810	14.752	347	4.182	17.924	635	354	7.585	11.349	186	355	854	287
EL ORO	85.580	16.350	406	5.122	19.581	974	745	8.538	32.422	75	336	817	214
ESMERALDAS	47.834	7.093	379	2.863	9.723	556	358	4.355	21.484	103	188	608	124
GALÁPAGOS	914	59	17	81	317	11	3	52	357	3	1	11	2
<b>GUAYAS</b>	<b>321.354</b>	<b>117.236</b>	<b>1.899</b>	<b>13.061</b>	<b>53.393</b>	<b>9.027</b>	<b>25.059</b>	<b>25.215</b>	<b>72.223</b>	<b>441</b>	<b>1.838</b>	<b>234</b>	<b>1.726</b>
IMBABURA	51.308	17.123	415	2.246	11.692	892	545	9.311	8.437	47	161	283	156
LOJA	45.464	14.414	276	2.357	12.887	493	438	7.750	6.037	45	159	481	127
LOS RÍOS	95.889	10.130	331	4.844	15.804	733	446	3.595	58.911	61	316	589	126
MANABÍ	165.783	35.478	1.397	6.573	41.093	2.007	2.132	13.519	60.124	542	710	1.802	406
MORONA SANTIAGO	9.045	1.794	106	541	2.470	80	46	1.355	2.397	13	19	174	50
NAPO	6.904	1.275	74	267	1.868	81	34	949	2.203	9	18	97	26
ORELLANA	15.368	1.474	171	1.140	3.551	150	41	1.007	7.127	68	309	201	125

FIGURA 7 Incremento vehículos año 2014

Fuente: Anuario de Transporte 2014

Autor: INEC

El incremento del número de vehículos matriculados en el año 2015, se evidencia en la figura 8



CUADRO No. -4  
NÚMERO DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS MATRICULADOS, POR PROVINCIA, SEGÚN CLASE

PROVINCIA	TOTAL	CLASE												
		AUTOMÓVIL	BUS	CAMIÓN	CAMIONETA	COLECTIVO	FURGONETA C	FURGONETA P	JEEP	MOTOCICLETA	TANQUERO	TRAILER	VOLQUETE	OTRA CLASE
TOTAL	1.717.886	563.859	8.281	111.266	305.590	1.511	23.589	33.560	275.790	362.357	2.719	12.766	12.284	4.334
AZUAY	99.913	36.048	201	5.371	22.162	32	812	1.619	25.283	7.164	73	476	534	158
BOLÍVAR	13.143	3.401	103	2.295	2.920	6	107	155	1.826	2.087	21	58	126	38
CAÑAR	40.092	11.315	158	5.390	9.367	36	293	524	5.967	5.946	70	419	533	74
CARCHI	19.318	6.441	94	1.883	3.913	10	188	193	3.421	2.742	36	207	142	48
CHIMBORAZO	43.511	15.813	307	4.535	10.456	14	434	815	6.502	3.823	52	321	310	129
COTOPAXI	55.015	13.867	217	8.234	11.589	7	738	692	7.021	10.564	185	774	901	226
EL ORO	73.898	14.095	190	7.167	13.798	31	1.041	888	7.027	27.925	97	543	778	318
ESMERALDAS	41.635	6.377	223	4.474	6.490	24	321	511	3.782	18.253	87	288	598	207
GALÁPAGOS	825	24	8	85	272	3	3	14	48	354	7	-	5	2
<b>GUAYAS</b>	<b>437.138</b>	<b>172.669</b>	<b>2.292</b>	<b>17.424</b>	<b>67.215</b>	<b>892</b>	<b>8.260</b>	<b>12.065</b>	<b>62.420</b>	<b>87.707</b>	<b>669</b>	<b>2.788</b>	<b>2.262</b>	<b>465</b>
IMBABURA	45.860	16.054	314	1.990	10.158	22	557	820	8.135	7.100	41	307	205	157
LOJA	41.579	13.520	165	3.456	10.313	16	383	707	7.000	5.179	40	173	475	152
LOS RÍOS	82.918	9.461	318	9.963	8.869	33	665	737	3.179	48.486	58	362	635	122
MANABÍ	147.807	34.723	1.394	16.187	25.632	60	1.379	2.004	12.260	49.695	571	1.234	1.923	745
MORONA SANTIAGO	7.692	1.531	58	718	1.899	10	48	71	1.178	1.909	13	48	169	40
NAPO	5.461	1.151	43	258	1.472	1	26	70	791	1.511	5	31	90	12
ORELLANA	12.245	1.262	77	920	2.644	21	84	133	794	5.496	64	504	170	76
PASTAZA	8.291	2.479	48	529	1.671	4	59	138	1.306	1.815	9	70	128	35
PICHINCHA	387.858	160.704	1.048	7.293	62.987	219	6.119	8.877	100.676	34.638	305	2.840	1.281	871
SANTA ELENA	13.598	3.567	230	426	1.423	11	127	247	1.130	6.227	41	82	32	55

FIGURA 8 incremento vehículos año 2015

Fuente: Anuario de Transporte 2015

Autor: INEC

### 2.2.3 Análisis del Sector Transporte.

El funcionamiento del sector tiene una forma de integración vertical para cada modo de transporte y coexiste con una limitada integración horizontal sobre la base de funciones que un mismo organismo ejerce para varios modos de transporte. Por otro lado, es notable la falta de coordinación entre las distintas agencias y organismos del Estado. El país gestiona el sistema de transporte con una gran diversidad de agencias ubicadas en diferentes organismos del gobierno nacional y los gobiernos regionales y locales. La complejidad, sobreabundancia de agencias y superposición de funciones se da en casi la totalidad de los modos de transporte y genera una situación que facilita la falta de coordinación entre los mismos, atenta contra la eficiencia del sector y dificulta, en consecuencia, la mejora de la competitividad global del país.



FIGURA 9 organigrama esquemático sectorial  
Fuente Análisis del Sector Transporte Ecuador  
Autor CAF

Observando el esquema de la figura, se advierte la existencia de cuatro sistemas rígidos e independientes que no tienen relación unos con otros. Es claro que falta una entidad o institución de coordinación que planifique el sector en forma integral y que establezca políticas, regule y supervise la fiscalización y control de los distintos modos. La inexistencia de esta instancia no permite al sector desarrollarse y desenvolverse con mayor eficacia, dejando librado a cada subsector la aplicación de sus propios criterios. Las agencias que

tienen responsabilidades en la fijación de políticas, a consecuencia de su propia integración y de la falta de orientaciones y capacitaciones adecuadas, no se han mostrado capaces de dar una orientación comercial a la gestión del sector. Los Consejos Provinciales con responsabilidades en sus respectivos territorios no escapan a esta concepción y forma de gestión. En los últimos años se ha iniciado un proceso de modernización de agencias públicas donde el principal objetivo es desconcentrar y descentralizar las responsabilidades del gobierno nacional en favor de las agencias subnacionales, pero este proceso y la modernización de las leyes nacionales no han tenido, hasta ahora, el resultado esperado para el sector transporte. En algunos sectores existe una desconcentración de la gestión tales como los Consejos Provinciales de Tránsito y Transporte Terrestre para el caso automotor, o la administración de los puertos estatales por medio de sus respectivas autoridades portuarias. El proceso de desconcentración de las funciones de programación y ejecución de obras, que se ha llevado a cabo por el MOPC, con la creación de Subsecretarías y Direcciones Nacionales ha alcanzado buenos resultados. No puede decirse lo mismo de la descentralización. En materia vial se han transferido caminos a administraciones regionales que a su vez los han concesionado parcialmente sin un criterio unificado. Experiencias similares se dieron en la transferencia de los aeropuertos de Quito y Guayaquil a los respectivos municipios. Si bien se ha incorporado al sector privado en la gestión vial (1.200 km. concesionados), portuaria y próximamente en la aeroportuaria, los marcos normativos y regulatorios no son los adecuados. El MOPC se encuentra abocado al desarrollo de nuevas concesiones, que de concretarse, permitirían un mayor involucramiento del sector privado.

Respecto de la regulación del transporte, la Constitución Política de la República del Ecuador consagra en su artículo 252, la libertad del transporte al establecer que el Estado garantizará la libertad del transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, determinando que la ley regulará el ejercicio de dicho derecho, sin privilegios de

ninguna naturaleza. También se especifica que el Estado ejercerá la regulación del transporte terrestre, aéreo y acuático y de las actividades aeroportuarias y portuarias, mediante entidades autónomas civiles.

El sistema de transporte presenta para los diversos modos situaciones totalmente distintas en cada uno de ellos. El transporte interno depende fundamentalmente del modo carretero, tanto en cargas como pasajeros. El aéreo es el único modo capaz de competir con el carretero en el mercado del transporte interno. Independientemente del estado de la infraestructura el acceso a los mercados es aceptable. La infraestructura del transporte terrestre resulta adecuada en cuanto a la cobertura espacial permitiendo vinculaciones (no necesariamente eficientes) entre los principales puntos de origen y destino de las cargas y los pasajeros. No obstante ello, se hace necesaria una mejora en el mantenimiento de la red, así como algunas obras de rehabilitación y reconstrucción.

La calidad de los servicios, en general, es baja y el sector demandante parece conformarse con estos estándares o no resulta consiente de la posibilidad de contar con otro nivel de prestaciones.

La red estatal vial para carga pesada está conformada actualmente por 12 corredores arteriales que comprende el 66% de su longitud y por 39 vías colectoras (34%) que suman un total de 8.679,153 Km. Los Corredores Arteriales de la Red Estatal, son los siguientes:

Provincia	Ruta	Descripción	Longitud de Red Estatal (km)	Porcentaje por Ruta
1	E 5	Galápagos	38.000	1%
2	E15	Vía del Pacífico	742.928	13%
3	E 25	Troncal de la Costa	680.907	12%
4	E 25A	Troncal de la Costa (alterna)	9.665	0%
5	E 35	Torcal de la Sierra	781.188	14%
6	E 45	Troncal Amazónica	701.192	12%
7	E 45A	Troncal Amazónica (alterna)	84.822	1%
8	E10	Transversal Fronteriza	590.154	10%
9	E20	Transversal Norte	591.503	10%
10	E30	Transversal Central	528.288	9%
11	E40	Transversal Austral	693.653	12%
12	E 50	Transversal Sur	302.137	5%
TOTAL			5,744.437	100%

FIGURA 10 Red Estatal. Corredores Arteriales  
Fuente Análisis del Sector Transporte Ecuador  
Autor CAF

La principal ruta en el país es la Panamericana y atraviesa el país desde la frontera norte (en Tulcán), hasta el paso fronterizo sur (Macará), pasando por la capital Quito, siendo la arteria principal del comercio terrestre. Las rutas más comunes para transporte de mercaderías son:

- Quito – Sto. Domingo de los Tsáchilas – Guayaquil.
- Esmeraldas – Quito – Tulcán Lago Agrio.
- Manta – Pedro Garbo – Guayaquil.
- Manta – Flavio Alfaro – Santo Domingo.
- Quito – Latacunga – Riobamba – Cuenca.
- Cuenca – Sta. Isabel – Machala.

El Estado está obligado a la construcción, rehabilitación y mantenimiento de carreteras en el país, a fin de facilitar el transporte de mercaderías que asegure el intercambio de productos y servicios. Para ello resulta indispensable se emitan regulaciones en cuanto a la dimensión y peso de los vehículos que circulan, para conservar en buenas condiciones las vías, evitando su deterioro y protegiendo de esta manera la inversión estatal y minimizar el empleo de recursos para su mantenimiento y rehabilitación. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario, y la Coordinadora de Pesas y Dimensiones, emitió mediante oficio 13-STTF-DTTSV-CPD-2010, de fecha 25 de junio del 2010, el “Cuadro Demostrativo de Peso Bruto Vehicular y Longitudes Máximas Permisibles”, esta norma dispone que:

- Los vehículos de carga pesada bajo las combinaciones de niñeras o nodrizas, el largo máximo permitido es de hasta 23 metros.
- Los pesos y las dimensiones máximas permitidas para los vehículos de carga pesada que se detallan en el cuadro (Anexo 1), rigen a partir de la fecha del oficio (25 de junio 2010).

- Todo vehículo que lleve carga deberá portar la guía de remisión, entregada en los centros de control de pesajes, en la cual estará registrado el peso de salida. Los vehículos podrán ser controlados en cualquier momento en la báscula móvil y se constatará el peso.
- Para los vehículos 3S3 el peso máximo permitido será de 52 toneladas, cuya vigencia será hasta la resolución que se tome en la reunión de la Subcomisión Técnica 39 Ecuatoriana – Peruana, la cual estaba prevista llevarse a cabo el 30 de septiembre y 1 de octubre del 2010.

En el oficio también se indica que los pesos y dimensiones máximas permitidas para los tanqueros que transportan combustible, otros líquidos y gas, estarán sujetos a los pesos establecidos para cada tipo de vehículo. No pueden transportar más de las toneladas permitidas. Se autoriza la circulación presentando en las estaciones de pesaje, a más de sus Certificados de Operación Regular, la orden de carga y despacho otorgado en la refinera de acuerdo al sistema establecido por Petrocomercial. En este documento debe constar el peso bruto vehicular (peso del vehículo más la carga).

El Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN, mediante Resolución de su Directorio No. 094-2009 de 27 de noviembre de 2009, publicada en el Registro Oficial No. 107 de 13 de enero de 2010, oficializa como obligatoria, la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2266 (1R) referente al "Transporte, Almacenamiento y Manejo de Materiales Peligrosos", en ella se establece los requisitos, peso, medidas, normas de seguridad y procedimientos a adoptarse para el manejo y transporte, de materiales peligrosos. Pese al gran esfuerzo de las empresas de transportes por implantar una política de entregas "just in time" a los clientes, entendiéndose por tal la implementación de "sistemas JIT hacia el interior a efecto de que las materias primas en lugar de estar acumuladas (con los consecuentes costos elevados por guardarlas), lleguen justo cuando se necesitan para el proceso de producción" que persiste el problema

cultural del ecuatoriano promedio, que mediante excusas tratan de justificar tanto los retrasos en la llegada de la carga, como los desvíos de ruta, es una debilidad que puede ser tratada siempre que exista colaboración tanto de los transportistas, personal administrativo, gerencia y demás involucrados en el proceso productivo.

Como comentarios finales tenemos

- La mayor prioridad es el establecimiento de una instancia de coordinación o integración sectorial para la fijación de políticas y planteos estratégicos que permitan desarrollar un plan nacional a mediano y largo plazo. De esta forma se concentran las tareas de planificación y regulación en un organismo y se delega la fijación y la aplicación de políticas para cada modo de transporte, el control y fiscalización. En tal sentido se encuentra orientado el proceso de modernización previsto constitucionalmente. También se requerirá un cambio dentro de las organizaciones, ya que es común la escasez de recursos humanos y la falta de personal capacitado.
- Muchas de las medidas a tomar para revertir la situación del sector no tienen un costo fiscal alto, pero si son altos los costos políticos. Muchas de las medidas pueden ir en contra de intereses económicos y de prácticas sumamente arraigadas. Es decir que, como el principal problema es el deterioro de las instituciones, el primer paso a tomar debería ser el desarrollo de un Plan Estratégico a nivel Nacional.

Un diagnóstico bien realizado y detallado debería ser el punto de partida, para luego proyectar una visión a largo plazo y planificar la transición hasta ese objetivo. Para concretar dicha transición es imprescindible la definición clara de responsabilidades y competencias para poder aprovechar al máximo el papel de cada uno de los organismos involucrados.

### 2.2.4 Informe general de la empresa PACATER

La empresa de Transporte Pacater se crea en el 2014, con el objetivo de satisfacer la demanda logística de entrega de carga bajo un sistema ágil y seguro, de las mercaderías que han cumplido con las formalidades aduaneras dentro del ámbito de comercio exterior, en las ciudades de Guayaquil y Quito, teniendo como matriz la ciudad de Quito dirección Ignacio San María E3-30 entre Juan González y Núñez de Vela

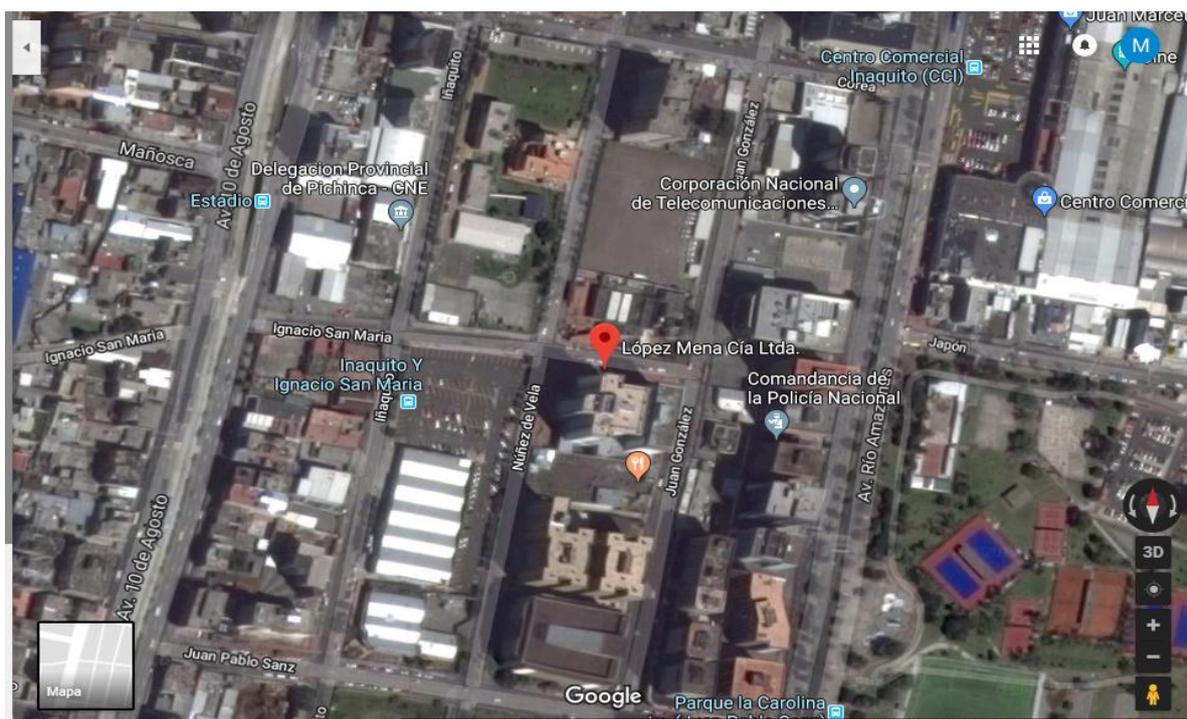


FIGURA 11 Localización empresa PACATER  
Fuente google maps

PACATER S.A., es una empresa orientada a la prestación de servicios de transporte terrestre de carga de manera responsable, segura y de calidad, desarrollando buenas practicas seguras, que le permitan ser parte esencial de una cadena logística segura para un comercio lícito, proyectada a satisfacer las necesidades de sus clientes, dentro del territorio nacional. El compromiso es mejorar continuamente sus procesos, lo cual les permita prevenir cualquier tipo de actividad ilícita en las operaciones, ya sean de narcotráfico, terrorismo, lavado de activos, conspiración interna, contrabando o robo.

#### ***2.2.4.1 Misión***

La organización está dedicada a la prestación de servicios de transporte terrestre de carga, brindando siempre esquemas y alternativas seguras que le permitan prestar un excelente servicio y atención pre y posventa, logrando el desarrollo permanente de todos los colaboradores, alcanzando resultados que satisfagan económicamente a los accionistas, manteniendo el cumplimiento a la normativa legal vigente y respeto por el medio ambiente. Cumplirán su misión en una forma que se desarrolle y se mantenga su reputación de calidad, transparencia e integridad dentro del contexto del transporte terrestre y en la comunidad.

#### ***2.2.4.2 Visión***

PACATER S.A. llegará a ser la mejor empresa de prestación de servicios de transporte terrestre seguro y de calidad, reconocida por su dinamismo en desarrollar soluciones integrales e innovadoras que se ajusten a la eficiencia y flexibilidad que el entorno requiere. Logrando la consolidación en el mercado nacional con reconocimiento de sus clientes, proveedores y colaboradores y a su vez proporcionando a sus accionistas un atractivo rendimiento de su inversión y crecimiento de la compañía.

## 2.3 Marco legal

### *2.3.1 Regulación de empresas de transporte de carga pesada.*

Desde siempre el transporte en el Ecuador ha sido una actividad indispensable en todos los ámbitos de la vida, pues todo se encuentra en constante movimiento, y al igual que otros sectores, éste también ha tenido la necesidad de reglamentos o leyes que vayan regularizando este negocio. Es así, que nace en un principio el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones creado bajo la administración del Dr. Isidro Ayora, Presidente de la República (1929-1931), pero para el 15 de enero del 2007, el Presidente de la República, Econ. Rafael Correa, mediante Decreto Ejecutivo 053, cambia la estructura de este portafolio y crea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con el afán de crear una verdadera política integral del transporte en el país, que posibilite la planificación y definición de estrategias.

Para poder ejercer el transporte de carga pesada en el Ecuador, es necesario poseer la autorización adecuada, así como atenerse a una serie de normas técnicas, fiscales y de circulación.

Para que circulen legalmente cualquier vehículo de carga pesada en nuestro territorio se necesita de varios requisitos, aparte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), otras entidades que regulan e intervienen en las obligaciones que deben cumplir los transportistas, tales como:

- ANT (Agencia Nacional de Tránsito), es el órgano regulador y controlador de la gestión del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio ecuatoriano.
- ATM (Agencia de Tránsito Municipal) fue creado en julio del 2012 por el Municipio de Guayaquil para establecer y ejecutar políticas para implementar un sistema integrado de regulación, control y seguridad vial.

- Aseguradoras, empresas públicas o privadas que emiten pólizas de seguro para proteger los bienes y a los usuarios.
- SRI (Servicio de Rentas Internas), es la institución gubernamental que regula, controla y fiscaliza los tributos del país.
- SENA (Servicio de Aduana del Ecuador), es la institución nacional que controla las actividades del comercio exterior.
- NAVIERAS O PUERTOS, empresas naturales o jurídicas que tienen como actividad el transporte marítimo lucrativo ya sea por importaciones o exportaciones.

La clasificación del servicio de transporte se encuentra estipulado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la cual establece la presente clasificación:

- Público.
- Comercial.
- Por cuenta propia. (ANT, 2012).

Los automotores que se utilizan para la transportación de carga pesada se encuentran clasificados como transporte público, por lo tanto necesitan algunos requisitos para su operación, tales como:

- RUC: Registro Único de Contribuyentes, como actividad principal; transporte por carretera de carga pesada y/o alquiler de vehículos, con este documento están autorizados a facturar por los servicios que prestan.
- Matrícula del vehículo: Emitida por la ATM, para el caso de la ciudad de Guayaquil es indispensable primero pasar la Revisión Técnica Vehicular, la misma que está a cargo de la empresa SGS (Société Générale de Surveillance) la cual supervisara que el

vehículo no posea citaciones por pagar, el pago del valor de la matrícula, cedula y certificado de votación del propietario.

- SPPAT: El Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito sustituyó al SOAT que antiguamente era el seguro contra accidentes que todo vehículo debía contratar con cualquier aseguradora.
- Permiso de Operaciones: otorgado por la ANT. En la LOTTSV, en su Título V, Capítulo I Generalidades, Art. 76.- “El permiso de operación para la prestación de servicios de transporte comercial de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual la Comisión Provincial respectiva, enmarcada en la Ley, el Reglamento y las resoluciones emitidas para el efecto por la Comisión Nacional, autoriza a una persona jurídica, legal, técnica y financieramente solvente, para prestar servicios de transporte”

Según la resolución N° 057-DIR-2013-ANT- de 21 de marzo de 2013 por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, resolvió que todos los vehículos permitidos a regularizarse son todos aquellos que poseen una vida útil menor a 32 años.

Certificado de Operaciones Regular: Pesos y Dimensiones, este documento es emitido por la MTOP con el fin de asegurar la vida útil de las carreteras y así de esta manera evitar el deterioro por el exceso de carga, este certificado se lo debe renovar cada dos años. ( MTOP, ministerio de transporte y obras pública, 2012) (Anexo 1).

### ***2.3.2 Ordenanzas Municipales para el Transporte de Carga y su movilidad dentro de la ciudad de Guayaquil.***

Existen algunas ordenanzas municipales que regulan el ingreso de las unidades de transporte a las zonas céntricas de la ciudad, así como también la restricción de circulación en horarios definidos por el municipio de Guayaquil, cabe mencionar que todas estas ordenanzas

municipales retrasan o congestionan un poco el proceso logístico y por ende el manejo de recursos materiales y humanos conllevando a no poder cumplir con lo que el cliente solicita o retrasando el tiempo de entrega de la mercancía.

(Anexo 2)



FIGURA 12 Restricción de circulación de camiones y furgones en la ciudad de Guayaquil  
Fuente: ATM (Autoridad de Tránsito Municipal) 2017

La nueva regulación en materia de tránsito determina un sistema de sanciones con pérdida de puntos en la licencia de conducir.

A su titular se le dan tres oportunidades para recuperar los puntos perdidos, con la aprobación previa de cursos. La primera vez la licencia será suspendida por 60 días y se le concederá 20 puntos; la segunda ocasión se le sancionará con 120 días de suspensión de la licencia y se tomará otro curso en las instituciones autorizadas, que de aprobarse solo se recuperará 15 puntos. A partir de la tercera oportunidad se pierdan los 15 puntos, se suspenderá cada vez la licencia de conducir por un año y se deberá tomar un nuevo curso para la recuperación de igual número de puntos. Se exceptúa de este beneficio a los conductores que causaren accidentes o sean reincidentes en el consumo de alcohol al conducir.

En caso del conductor al que se le hubiera suspendido la licencia por más de cuatro ocasiones, pierde el derecho de renovarla.

Además se determina que en el plazo de 90 días a partir de la vigencia de la norma legal, todas las compañías y cooperativas de transporte masivo de pasajeros y de carga están obligadas a presentar en la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial las certificaciones del IESS y las copias de los contratos de trabajo, el incumplimiento acarrea la suspensión de las autorizaciones o permisos de operación, hasta que cumplan la obligación.

La matrícula tiene una duración de cinco años y será proporcionado por la Agencia de Regulación; se establecen sanciones para quienes cometan infracciones de tránsito; el juzgamiento de los delitos de tránsito son de competencia de los jueces de tránsito; las contravenciones, que tengan calidad de muy graves, por los jueces de contravenciones

### **2.3.3 Operadoras del Transporte Terrestre.**

En los artículos 77 y siguientes de la ley vigente, se establece que “constituye una operadora de transporte terrestre, toda empresa, ya sea esta compañía o cooperativa que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos en esta Ley y su Reglamento, haya obtenido legalmente el título habilitante, para prestar el servicio de transporte terrestre en cualquier de sus clases y tipos”. Que “toda operadora de transporte terrestre que estuviese autorizada para la prestación del servicio, deberá hacerlo única y exclusivamente en las clases de automotores que el Reglamento determine, dependiendo de su clase y tipo”; y, “por ser el servicio de transporte terrestre, de carácter económico - estratégico para el Estado, las operadoras deberán tener un objeto social exclusivo en sus estatutos, de acuerdo con el servicio a prestarse”. Esto respecto a la Ley.

Por otra parte, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas le corresponde la construcción y mantenimiento de las carreteras, así mismos el control de pesos y medidas y las características técnicas de los vehículos que influyen sobre el diseño y características de las carreteras; además controla la importación de los vehículos destinados al transporte de carga y su parque automotor, a través de la Subsecretaría de Infraestructura del Transporte, Dirección de Conservación del Transporte.

El sector del transporte pesado en la actualidad se ve regido por algunos entes reguladores los cuales dictan las directrices de todas las empresas del sector. Entre ellos se encuentra:

- **Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario.**- Ésta Subsecretaría forma parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, encargado de proponer, actualizar y reformar políticas, y trabajar en los planes a gran escala del Gobierno Central.
- **La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.**- Entidad adscrita al Ministerio del Sector, regida por un Directorio presidido por el Subsecretario responsable del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su calidad de delegado del Ministro y es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD's) y tendrá su domicilio en la ciudad de Guayaquil.
- **El Consejo Consultivo de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.**- Organismo de consulta e información del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, creada en

la Ley Orgánica Reformativa a la Ley de Tránsito cuyas recomendaciones no son vinculante y que además sus funciones no han sido definidas por falta de reglamento.

- **Unidades del Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados.**- A éstas les corresponde el control del tránsito y la seguridad vial. Las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, estarán conformadas por personal civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y formado por la Agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.

#### **2.3.4 Situación actual del transporte de carga pesada en el Ecuador. Peso bruto vehicular y longitudes máximas permisibles.**

El Estado está obligado a la construcción, rehabilitación y mantenimiento de carreteras en el país, a fin de facilitar el transporte de mercaderías que asegure el intercambio de productos y servicios. Para ello resulta indispensable se emitan regulaciones en cuanto a la dimensión y peso de los vehículos que circulan, para conservar en buenas condiciones las vías, evitando su deterioro y protegiendo de esta manera la inversión estatal y minimizar el empleo de recursos para su mantenimiento y rehabilitación.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario, y la Coordinadora de Pesas y Dimensiones, emitió mediante oficio 13-STTF-DTTSV-CPD-2010, de fecha 25 de junio del 2010, el “Cuadro

Demostrativo de Peso Bruto Vehicular y Longitudes Máximas Permisibles”, esta norma dispone que:

- Los vehículos de carga pesada bajo las combinaciones de niñeras o nodrizas, el largo máximo permitido es de hasta 23 metros.
- Los pesos y las dimensiones máximas permitidas para los vehículos de carga pesada que se detallan en el cuadro (Anexo 1), rigen a partir de la fecha del oficio (25 de junio 2010).
- Todo vehículo que lleve carga deberá portar la guía de remisión, entregada en los centros de control de pesajes, en la cual estará registrado el peso de salida. Los vehículos podrán ser controlados en cualquier momento en la báscula móvil y se constatará el peso.
- Para los vehículos 3S3 el peso máximo permitido será de 52 toneladas, cuya vigencia será hasta la resolución que se tome en la reunión de la Subcomisión Técnica Ecuatoriana – Peruana, la cual estaba prevista llevarse a cabo el 30 de septiembre y 1 de octubre del 2010.
- En el oficio también se indica que los pesos y dimensiones máximas permitidas para los tanqueros que transportan combustible, otros líquidos y gas, estarán sujetos a los pesos establecidos para cada tipo de vehículo. No pueden transportar más de las toneladas permitidas. Se autoriza la circulación presentando en las estaciones de pesaje, a más de sus Certificados de Operación Regular, la orden de carga y despacho otorgado en la refinería de acuerdo al sistema establecido por Petrocomercial. En este documento debe constar el peso bruto vehicular (peso del vehículo más la carga).

El Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN, mediante Resolución de su Directorio No. 094-2009 de 27 de noviembre de 2009, publicada en el Registro Oficial No. 107 de 13 de enero de 2010, oficializa como obligatoria, la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2266

(1R) referente al "Transporte, Almacenamiento y Manejo de Materiales Peligrosos" , en ella se establece los requisitos, peso, medidas, normas de seguridad y procedimientos a adoptarse para el manejo y transporte, de materiales peligrosos.

## **CAPÍTULO III METODOLOGÍA**

### **3.1 Diseño metodológico**

En el presente trabajo de investigación se utiliza los siguientes tipos de investigación:

- Descriptiva, con este tipo de investigación se observa la operatividad de la empresa Pacater y de esta forma se analiza las causas en la ineficacia de los procesos logísticos.
- Explicativa, bajo este tipo de investigación se busca respuestas a la problemática desarrollada en el presente trabajo, basada en teorías que orientan a interpretar los hechos del estudio.

### **3.2 Método de investigación**

La característica del trabajo de investigación nos permite utilizar el método deductivo en el cual se realiza un análisis general y podremos llegar a conclusiones particulares; la matriz FODA busca a orientar con el estudio cuales son las fortalezas de la organización, sea en cuanto, a los recursos que posee, la calidad del mismo, etc. Asimismo, externamente puede estudiar las amenazas que puedan existir como en el ámbito político o social nos permite identificar el comportamiento de la empresa Pacater y así encontrar opciones para el mejoramiento de sus fortalezas y prevenir las consecuencias de las amenazas.

También realizaremos la matriz PEST, herramienta que nos ayudara con una descripción en detalle de los factores que intervienen en el entorno en el cual se maneja la empresa.

#### **3.2.1 ¿Cuáles son las diferencias entre PEST con FODA?.**

La primera idea que hay que tener clara es que PEST y FODA (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) no son equivalentes porque son métodos que no se

aplican al mismo objeto de investigación, aunque pueden tener algunas áreas comunes, por lo que ciertos factores pueden aparecer en ambos estudios.

La principal diferencia consiste en que PEST evalúa un contexto, un mercado, el marco que condicionará una iniciativa empresarial y, por tanto, se centra en factores externos a la organización para saber si es conveniente entrar en dicho mercado en este momento y es necesario cambiar la estrategia. Permite conocer los cambios que influirán en el negocio. Por su parte, FODA valora una unidad de negocio concreta o una propuesta, teniendo en cuenta factores internos y externos.

Adicional se utiliza métodos como la observación para conocer la realidad actual y entrevistas para recolectar información que permita tener diferentes enfoques sobre la área en el que se desarrolla la problemática.

### **3.3 Formulación del Método**

#### **3.3.1 FODA.**

Con el análisis FODA, se identificara las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas de la empresa Pacater.

La importancia de confeccionar y trabajar con una matriz de análisis FODA reside en que este proceso nos permite buscar y analizar, de forma proactiva y sistemática, todas las variables que intervienen en el negocio con el fin de tener más y mejor información al momento de tomar decisiones.

##### ***3.3.1.1 Variables del FODA.***

Las variables del FODA son las siguientes:

- Fortaleza
- Oportunidades
- Debilidades

- Amenazas.

Tanto las fortalezas como las debilidades son internas de la organización, por lo que es posible actuar directamente sobre ellas. En cambio las oportunidades y las amenazas son externas, y solo se puede tener injerencia sobre las ellas modificando los aspectos internos.

<p style="text-align: center;">FODA</p>	<p>Fortaleza</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Cartera de clientes sin vencimiento, no fijos</li> <li>-Bajo endeudamiento</li> <li>-Conocimiento anticipado de requerimiento de transporte</li> </ul>	<p>Debilidades</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Falta de sistema logístico</li> <li>-Falta de parque automotor propia</li> <li>-Falta de recursos humanos y manejo administrativo individual</li> <li>-Falta de manuales y procedimientos</li> </ul>
<p>Oportunidades</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Clientes que buscan el servicio brindado por la empresa</li> <li>-Subcontratación de servicio a un costo preferencial</li> <li>-Conocimientos en los procesos de salida de mercancía de depósitos temporales</li> </ul>	<p>FO</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Aprovechando el bajo endeudamiento se puede brindar un servicio especializado por cliente</li> <li>-Se utiliza la ventaja de la cartera de clientes para obtener costos bajos al subcontratar el servicio de transporte</li> </ul>	<p>DO</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Aprovechar conocimientos de procesos externos para crear sistemas logísticos, procedimientos y manuales que ayuden a mejorar la operatividad de la empresa</li> </ul>
<p>Amenazas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Preferencia de clientes hacia operadores de transporte posicionados en el mercado</li> <li>-Costos más bajos en otras operadoras de transporte</li> <li>-Costos elevados en adquisición y repuestos de unidades de transporte</li> <li>-Empresas equipadas para brindar un servicio completo</li> </ul>	<p>FA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Utilizando la fortaleza del bajo endeudamiento se puede adquirir recursos para brindar un servicio completo y así evitar amenazas como disminución de cartera</li> <li>-Aprovechando el conocimiento anticipado de la necesidad de transporte se negocia costos más bajos con los clientes</li> </ul>	<p>DA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Crear un manual de procedimientos para crear una ventaja competitiva frente a los operadores posicionados en el mercado</li> <li>-Desarrollar un sistema administrativo individual para mejorar la capacidad gerencial y de planeación para lograr la adquisición de parque automotor</li> </ul>

*FIGURA 13 Análisis FODA empresa PACATER  
Elaborado: los autores*

Mediante el desarrollo de la matriz FODA se analiza la viabilidad de la empresa, encontrando sus fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas; obteniendo información sobre las fortalezas que posee actualmente y que pueden emplearse para el mejoramiento de

sus procesos, la incrementación de recursos tangibles y la creación de procedimiento logístico sostenibles teniendo en cuenta como fortaleza mayor el conocimiento previo que la empresa posee de la salida de mercadería del depósito temporal y por ende la necesidad de prestación del servicio de transporte, maximizando las oportunidades que encontramos en el entorno relacionado al sector de la empresa objeto de estudio. Dentro de las amenazas encontramos variables que si bien es cierto es una desventaja, estructurando sus fortalezas y oportunidades se obtiene la minimización del impacto en su estructura organizacional y operativa. Así mismo se evidencio las debilidades de la empresa, teniendo como su punto crítico la falta de un diseño logístico, procedimientos y manual de funciones, los cuales no permite su desarrollo operativo ni su competitividad en el mercado de transporte de mercancía, por el cual nace el presente proyecto de investigación.

### **3.3.2 PEST.**

Realizaremos la matriz PEST puesto que es un instrumento que facilita la investigación y que nos ayudara a definir el entorno de la compañía, analizando una serie de factores cuyas iniciales son las que le dan el nombre. Se trata de los factores Políticos, Económicos, Sociales y Tecnológicos.

#### ***3.3.2.1 Las variables de PEST.***

Estos son los factores PEST que sirven para conocer las grandes tendencias y rediseñar la estrategia empresarial:

- Variables políticas.
- Variables económicas.
- Variables sociales.
- Variables tecnológicas.

ASPECTOS POLÍTICOS	ASPECTOS ECONÓMICOS
-Inestabilidad política.	-EL PIB del transporte no ha variado mucho en los últimos años
-Fomento al comercio exterior con tratados internaciones	-Altos valores en mercado automotriz
-Ley orgánica de transporte vigente.	-Subsidio en precios de combustibles
-Ausencia de políticas públicas acerca del transporte.	-Altos valores en repuestos y mantenimiento de vehículos
-Falta de esquema de monitoreo de los fletes a pagar.	-En los últimos años la inversión ha disminuido por la inestabilidad política
-Falta de coordinación entre las distintas agencias y organismos del Estado.	
ASPECTOS SOCIALES	ASPECTOS TECNOLÓGICOS
-En los últimos años han existido fuertes inversiones en las carreteras del país	-Tecnológicamente el Ecuador ha tenido aumento, lamentablemente el sector de transporte de carga pesada todavía no ha tenido mucho desarrollo tecnológico.
-Mayor conciencia en los aspectos ambientales	
-Los patrones de consumo han aumentado	

*Tabla 4 Matriz PEST*

*Elaborado por: Los autores*

Realizando la matriz PEST, identificamos que en el entorno a desarrollarse la empresa contamos con algunas variables que aportan al buen proceso empresarial, si bien es cierto existen situaciones que no ayudan en el ámbito político, como la poca coordinación entre los organismos de control, el país gestiona el sistema de transporte con una gran diversidad de agencias ubicadas en diferentes organismos del gobierno nacional y los gobiernos regionales y locales. La complejidad, sobreabundancia de agencias y superposición de funciones se da en casi la totalidad de los modos de transporte y genera una situación que facilita la falta de coordinación entre los mismos, atenta contra la eficiencia del sector y dificulta, en

consecuencia, la mejora de la competitividad global del país podemos darnos cuenta que si hay interés en el Gobierno en mejorar el sector, puesto que este va en crecimiento.

Podemos destacar que en general el entorno para desarrollar una empresa con funciones en el transporte de carga es amigable para una empresa que tenga claros las leyes actuales que rigen el sector.

### **3.4 Entrevista**

Las entrevistas del presente trabajo de investigación facilitaran la obtención de información veraz en relación plan logístico para la empresa Pacater, se analizaran las respuestas con el objetivo de dar una posible solución a los problemas del que nace el presente trabajo de titulación.

#### **3.4.1 Población.**

Se toma como muestra de la población los colaboradores de la empresa Pacater que aportaran con información real acerca de la situación de la empresa, puesto que es necesario conocer los puntos de vista y percepciones por parte de su personal, sobre los procesos logísticos que realizan y a expertos que laboran en empresas que brindar el servicio de transporte y que tienen aplicado planes logísticos para el manejo de su operatividad.

#### **3.4.2 Muestra.**

La muestra considerada para realizar el estudio de nuestra trabajo son dos jefes operacionales de empresas que brindan el servicio de transporte, que fueron referenciados, así como el accionista de la empresa PACATER, siendo los siguientes:

#### **Accionista de la empresa Pacater**

Sr Pablo Maldonado

#### **Jefe de procesos logísticos empresa Robinson SA**

Sr Mario Blum

#### **Jefe de control operacional de la CIA de Transporte Transpeguasa**

Ing Diego Ormaza

### **3.5 Entrevista realizada al Sr Pablo Maldonado**

#### **1 ¿Cómo ve usted la situación actual de la empresa?**

Con mucha proyección al crecimiento, enfocada en mantener y recuperar clientes.

#### **2 ¿Considera que aplicando un plan logístico mejorara la eficiencia de la empresa?**

Totalmente, con procesos estandarizados tendremos los resultados esperados en lo que a operatividad y logística se refiere.

#### **3 ¿Cree usted que la empresa está brindando un servicio de calidad a sus clientes?**

Actualmente no, la implementación de tecnología nos ayudaría a un servicio de calidad tal cual se ofrece y el cliente lo espera.

#### **4 ¿La empresa está dispuesta a obtener certificaciones internacionales para mejorar la calidad en los servicios?**

Positivo, está en una de nuestras metas a mediano plazo.

#### **5 ¿Si se presentara a usted la posibilidad de mejorar la situación de su empresa, teniendo como alternativa el incremento de un parque automotor y la aplicación un plan logístico, ¿cuál sería la opción que escogería? y ¿Por qué?**

Actualmente la empresa no cuenta con el dinero suficiente para adquirir nuevas unidades de transporte de carga, entonces la opción más viable es escoger la aplicación de un plan logístico que ayudara a mejorar la parte administrativa y operativa de la empresa y así corregir las falencias que actualmente posee la organización.

#### **6 ¿Cuáles son las fortalezas y debilidades de la empresa?**

Como Fortalezas tenemos, talento humano, responsabilidad, permisos de la Agencia Nacional de Tránsito.

Como Debilidades, falta de camiones propios, falta de comunicación oportuna.

#### **7 ¿Tienen claras las funciones de cada colaborador?**

No en su totalidad, al levantar un plan procedimientos logísticos esto será conocido de manera íntegra.

### **8 ¿Cree usted que es necesario implementar más colaboradores a la empresa?**

Positivo, si se tiene planes de crecimiento lógicamente en el primer recurso para crecer es el humano.

### **3.6 Entrevista realizada al sr Mario Blum**

#### **1 ¿Cree usted que el sector del transporte de carga es un mercado rentable?**

Si claro que sí, hay mucha competencia en el mercado pero con una buena administración y un buen uso de los recursos que tenga la empresa será suficientes para poder competir con las empresas más reconocidas; lo que el cliente busca es que se cumplan con las entregas de sus mercancías a tiempo y aun costo razonable.

#### **2 ¿Cuál es la ventaja competitiva que tiene la empresa ROBINSON S.A en comparación a otras empresas?**

La ventaja competitiva que tiene la empresa que actualmente dirijo, es que todos los funcionarios siguen las directrices del plan logístico que estamos empleando, es decir todos los colaboradores saben exactamente cuáles son sus funciones y las diferentes alternativas de soluciones que tienen frente a cualquier eventualidad dando como resultado que se cumplan con total satisfacción los requerimientos de nuestros cliente.

#### **3 ¿Actualmente la empresa de transporte de carga ROBINSON S.A cumple eficazmente las entregas de mercancías a los clientes?**

Podría decir que un 60% de los requerimientos del cliente son cumplidos a total satisfacción, muchas veces no se puede cumplir con lo pautado por el cliente por cuestiones ajenas a nuestra empresa, de las cuales nosotros deberíamos tener una alternativa de solución cuando se presenten dichos inconvenientes para así cumplir nuestro objetivo que es la satisfacción de nuestros clientes y su preferencia por nuestros servicios.

**4 A su criterio ¿cuál es la clave para tener una buena operatividad en una empresa de transporte?**

La clave para tener una buena operatividad es el óptimo manejo de los recursos, ya que si cada colaborador conoce cuales son las funciones que debe realizar, el proceso logístico no tendrá ningún tipo de inconveniente.

**5¿Para el correcto funcionamiento de las operaciones en la aérea logística, cual es el mínimo de talento humano que debe poseer una mediana empresa según su experiencia?**

En nuestra empresa tenemos en la aérea de logística, tres colaboradores que cumplen las funciones establecidas en el manual de procedimientos que indica la empresa.

**6 ¿Cree usted que es necesario que toda empresa de transporte de carga cuente con un plan logístico?**

Claro que sí, me atrevería a decir que un plan logístico es la medula espinal en toda empresa porque si no todos los colaboradores no sabrían que funciones tienen a su cargo y el gerente o la persona que dirija dicho departamento tendrían a su cargo delegar diariamente las funciones a realizarse; el nivel de estrés sería fatal.

**7¿Cree usted que un plan logístico se puede aplicar de forma estándar a todas las empresas?**

Un plan logístico tiene un formato base, pero debe ser realizado de acuerdo a los requerimientos y necesidades de cada empresa.

**8¿Dentro de los procedimientos logísticos de transporte, cual sería para usted el de mayor importancia?**

No existe un procedimiento primario, puesto que es una cadena de procesos que se complementan para llegar al resultado final. Se puede destacar el tener plenamente identificado los tiempos de demora de los depósitos y rutas a utilizar.

### **3.7 Entrevista al Ing Diego Ormaza**

#### **1 ¿Cree usted que el sector del transporte de carga es un mercado rentable?**

El sector es rentable, dado a que las importaciones y exportaciones van en aumento después de la eliminación de Salvaguardas, para las empresas que llevan un buen sistema administrativo ven reflejados la rentabilidad.

#### **2 ¿Cuál es la ventaja competitiva que tiene la empresa de transporte Transpeguasa en comparación a otras empresas?**

El reconocimiento que llevamos en el mercado al poseer varios años brindando un servicio de calidad.

#### **3¿Actualmente la empresa de transporte de carga Transpeguasa cumple eficazmente las entregas de mercancías a los clientes?**

Consideramos que nos estamos ajustando a cumplir en su totalidad los requerimientos de nuestros clientes. Estamos en proceso de expansión y renovación del parque automotor para brindar un servicio amplio y tener mayor captación de cliente.

#### **4 A su criterio ¿cuál es la clave para tener una buena operatividad en una empresa de transporte?**

Tener claramente definidos los procesos que implica llevar a cabo el traslado de mercancías, puesto que de esa manera podemos optimizar los recursos.

#### **5¿Para el correcto funcionamiento de las operaciones en la aérea logística, cual es el mínimo de talento humano que debe poseer una mediana empresa según su experiencia?**

A mi criterio, para el manejo adecuado de la logística en una mediana empresa son necesarios dos empleados. Si la empresa tiene miras de expansión sería preferible que se tengan cuatro

empleados, puesto que llevar la coordinación logística es un procedimiento amplio u no debería sobrecargarse de actividades a un solo empleado.

**6 ¿Cree usted que es necesario que toda empresa de transporte de carga cuente con un plan logístico?**

Para llevar a cabo el servicio lo primordial es contar con un plan logístico, con este identificamos los procesos que los colaboradores deben realizar sin necesidad de la constante supervisión, también se evita el desperdicio de recursos en las actividades que se realiza.

**7¿Cree usted que un plan logístico se puede aplicar de forma estándar a todas las empresas?**

No, cada organización tiene diferentes directrices y recursos, el plan logístico debe ajustarse al tamaño de la organización.

**8¿Dentro de los procedimientos logísticos de transporte, cual sería para usted el de mayor importancia?**

Dentro de la cadena logística todos los procesos tienen igual importancia, si falla uno se refleja la falencia en toda la operación dando como resultado conflicto e insatisfacción de los clientes por ende disminución en los ingresos.

### **3.8 Análisis De Las Respuestas De La Entrevista**

Con el levantamiento de la información podemos analizar que respecto a la situación actual de la empresa, se identifica que no tiene un procedimiento optimo en el desarrollo de sus procesos, la logística actual que maneja se basa en el realizar las funciones en el día a día, cayendo en errores constantes, perjudicando la situación de la empresa.

Después de realizar las entrevistas con sus respectivas respuestas, tenemos una visión más amplia sobre la importancia que tiene en una empresa de transporte el aplicar un plan de procedimientos logísticos de acuerdo a sus lineamientos, puesto que al aplicarse el plan se tendrán procesos estandarizados y así obtener resultados positivos. Con la aplicación de un

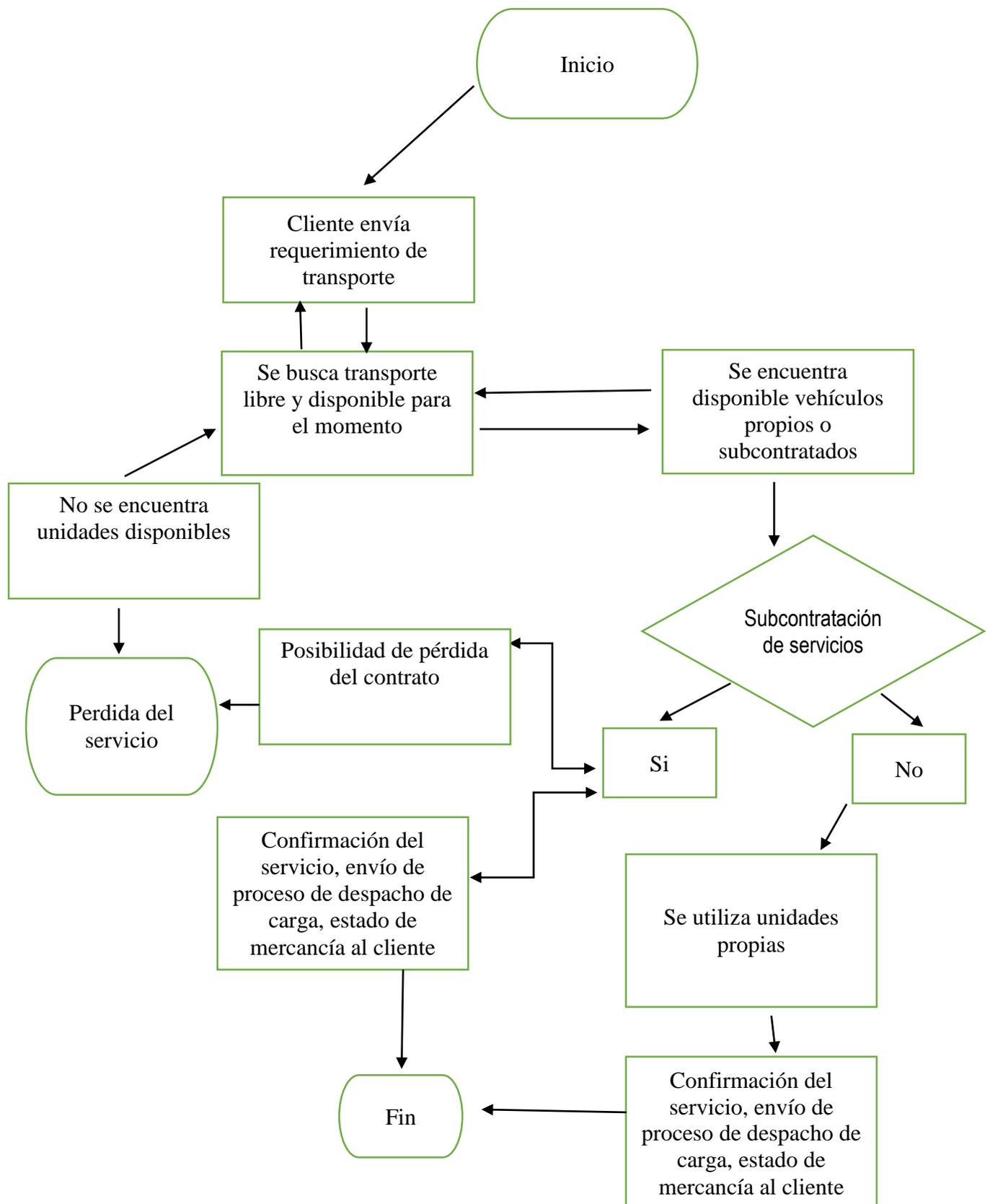
plan de procedimientos no solo se lograra identificar las actividades asignadas a cada eslabón de la cadena sino también se realizara buen manejo de recursos evitando el desperdicio de tiempo y valores.

### **3.9 Análisis de los procesos logísticos de la empresa Pacater.**

La empresa Pacater brinda sus servicios en un 95% a la empresa López Mena Cía. Ltda.; su proceso logístico comienza cuando la empresa solicitante envía requerimiento de transporte para el despacho de la carga, por lo regular este requerimiento se realiza cuando la carga cuenta con salida autorizada una vez cumplidas las formalidades aduaneras, por lo que no cuenta con información previa de los servicios requeridos; en cuanto se tiene información de la carga sobre pesos, Deposito Temporal de salida, lugar de entrega, tipo de carga (contenerizada o carga suelta), se procede a buscar la disponibilidad de las unidades, la empresa solo cuenta con dos vehículos de carga pesada por lo que necesita realizar subcontratación de las unidades, en este caso tampoco cuenta con una empresa aliada que le brinde el servicio logístico, en cambio debe buscar alguna unidad disponible corriendo el riesgo, como ha sucedido en varias ocasiones, que las mismas a última hora no cumplan con el contrato, que dicho sea de paso es verbal y muchas veces por teléfono.

La empresa Pacater no cuenta con personal suficiente que se encargue de las operaciones y la búsqueda inmediata de las unidades para ofrecer el servicio, por lo que para dar una respuesta afirmativa o negativa sobre si se realiza el servicio muchas veces puede llegar hasta horas en dar una respuesta.

### 3.9.1 Flujograma de logística empresa Pacater



Podemos analizar que la empresa no cuenta con logística en sus procesos, lo que conlleva a dar un servicio de baja calidad que si bien es cierto no tiene perdidas en sus clientes, puesto que estos los da la empresa López Mena, podría ocasionar con el paso del tiempo, más perdidas económicas y perdidas de clientes.

Así mismo el no contar con flota suficiente para cubrir los requerimientos de los clientes, se debe recurrir a la subcontratación de los servicios, el cual no está siendo eficaz puesto que no tiene una empresa aliada que le pueda brindar el servicio de manera inmediata y con la confianza suficiente de que el mismo sea cumplido.

Al no contar con personal suficiente, al momento de la comunicación con el cliente, en este caso, cliente final puesto se realiza el seguimiento de la carga sobre el trayecto hasta la entrega en el lugar convenido, no existe una retroalimentación real y oportuna, lo cual causa molestias a los clientes.

Puesto que la empresa López Mena le da la cartera de clientes a Pacater, por ser empresas hermanas, Pacater no cuenta con publicidad suficiente para darse a conocer fuera de los clientes ya obtenidos.

## CAPITULO IV PROPUESTA

### 4.1 Título de la propuesta

Análisis de los procesos logísticos de la empresa PACATER

### 4.2 Objetivos principales

#### 4.2.1 Flexibilidad:

- Adaptable a la demanda del cliente
- Adaptable a las circunstancias imprevistas.

#### 4.2.2 Rapidez:

- Disminución del tiempo.

#### 4.2.3 Fiabilidad:

- Reducción de la interrupción del suministro y distribución de mercancías.

### 4.3 Estrategia Principal

#### 4.3.1 Introducción:

Los clientes son perceptivos al servicio que reciben. El buen servicio, concepto que va más allá de la cortesía, es un valor agregado para el cliente, cada vez más exigente por lo amplio del mercado, que busca empresas en donde se pueda depositar confianza y credibilidad, por ello la información que proporciona la empresa deberá ser verás, clara y técnica, que la atención al cliente sea de la más alta calidad, ello garantiza continuar o establecer una excelente relación comercial, de la evolución y percepción que el cliente realiza a la calidad de servicio, dependerá la permanencia en el mercado.

El cliente necesita conocer dónde encontrar servicios o productos los cuales satisfagan sus necesidades actuales o futuras. El cliente no siempre toma la decisión por sí solo, acude a antes o grupos de personas que influyen en la decisión de compra del producto.

### **4.3.2 Justificación:**

Según el estudio realizado en el capítulo anterior se observa que la empresa Pacater no es muy conocida en el segmento de mercado escogido. Por esto se debe plantear una “Estrategia de Comunicación” dando a conocer la empresa y sus servicios, tanto a clientes internos como externos.

### **4.3.3 Tácticas:**

Una campaña de comunicación tanto interna como externa es una herramienta útil para proporcionar información de la empresa y para posicionar una imagen de marca al usuario.

Cliente interno: Este cliente tiene el perfil de empleado de la empresa, en cualquier área que el funcionario labore.

### **4.3.4 Procedimiento**

La campaña de capacitación al personal tratará sobre lo importante de la propaganda de boca en boca de todos los integrantes de la empresa. Además de concientizar sobre lo importante del crecimiento en ventas y participación de mercado de la empresa en beneficio de los mismos empleados mediante un programa de incentivos tanto remunerados como no remunerados. Para esto se contratará capacitadores los cuales trabajaran con el personal instruyéndoles sobre cómo está constituida la empresa, los servicios que otorga y el target de clientes que busca la empresa. Recursos humanos desempeñara un papel importante ya que deberá realizar la inducción en el proceso de selección de un nuevo trabajador, instruyéndole los mismos objetivos planteados al personal actual de PACATER S.A, de manera que se transforme en un aporte positivo al equipo. También se deberá individualizar a los trabajadores que no sean los mismos de la empresa hermana.

#### **4.3.5 Objetivo.**

- Brindar una idea empresarial de PACATER S.A. clara y una motivación adicional al personal para brindarles seguridad y apoyo tanto en lo emocional como en lo económico.
- Crecimiento en número de agentes vendedores, pues el personal al estar informados poseen una idea, que si bien no es muy completa, es lo suficiente clara para dar información al potencial cliente.

### **4.4 Estrategia Complementaria**

#### **4.4.1 Introducción:**

Cuando una organización no posee el recurso para realizar una tarea complementaria al negocio recurre a la contratación de servicios externos. Varias son las ventajas de esta modalidad pero no siempre es conveniente y para esto se debe revisar el costo versus beneficio de la actividad.

#### **4.4.2 Justificación:**

El emplear empresas ajenas a PACATER S.A para realizar actividades complementarias o centrales en el giro del negocio es una buena alternativa, ya que la reducción de costos y el mejor enfoque de calidad en actividades claves, ayuda a la empresa a obtener un mejor desempeño competitivo en el mercado. Pero cuando las tareas son inherentes a la operación logística, varias son las desventajas de utilizar dichas empresas pues su falta de reserva y fidelidad a Pacater S.A. han sido frecuentes en el tema de información y cartera de clientes. Al ser estos trabajos normalmente comunes que involucran actividades claves del negocio, es crucial obtener un consistente control sobre estas operaciones. Desde el punto de vista del cliente, es un inconveniente cuando se trata el tema de coordinación del transporte de mercancías, ya que desean obtener en el mercado servicios completos y a un muy buen precio.

#### **4.4.3 Tácticas:**

Las alianzas estratégicas sólidas permiten dar seguridad tanto en el tema de la información como la fidelidad de los clientes.

#### **4.4.4 Procedimientos:**

Realizar un convenio con la empresa Robinson Cía. Ltda., ayudará a fortalecer la presencia de Pacater S.A. en el tema de servicios de aduanas, gracias a la infraestructura y servicios que posee la mencionada empresa. Con este acuerdo se asegura la inclusión preferencial, en las propuestas de estas dos empresas a sus clientes como servicios complementarios. Al acordar tarifas de servicios preferenciales entre empresas podremos lograr un vínculo fuerte.

#### **4.4.5 Objetivo:**

- Reducir costos para Pacater S.A con estas alianzas estratégicas.
- Mejorar la eficiencia tanto para los clientes como para los proveedores de transporte.
- Ventaja competitiva al ofrecer un trabajo integral al cliente.
- Mantener información clave en reserva y así evitar fuga de información.

### **4.5 Política Integral**

Todo el equipo humano de PACATER S.A., como miembros de una empresa dedicada al desarrollo del proceso logístico de transporte, es responsable y está comprometido con el cumplimiento de los siguientes aspectos:

- Garantizar la satisfacción de los clientes mediante el desarrollo de soluciones integrales de la más alta calidad, con base tecnológica y equipos de transporte asociados a cada necesidad.
- Implementar medidas de seguridad en las operaciones, para asegurar que la prestación del servicio cuente con controles preventivos que eviten la contaminación con sustancias prohibidas, actividades ilícitas, contrabando y prácticas de terrorismo.

- Promover la cultura del trabajo seguro, la prevención y el auto cuidado individual y colectivo, a partir del control de los riesgos propios de la actividad y la acción oportuna ante emergencias, encaminados a garantizar el bienestar de los empleados, accionistas, proveedores, visitantes y demás partes interesadas, conservando los recursos materiales y naturales en armonía con el ambiente.
- Propender al mantenimiento de relaciones integrales con los clientes, proveedores y demás aliados estratégicos, para estar preparados a responder a las exigencias de nuestros sistemas de gestión para la prestación del servicio.
- Garantizar el éxito de nuestra política integral mediante una organización en perfeccionamiento continuo, enmarcada en el cumplimiento de normas y requisitos legales, orientada por la alta gerencia, comprometida con la asignación de recursos económicos, tecnológicos; personal competente y el sostenimiento de sistemas de gestión que integren normas de Calidad, Control y Seguridad, Salud Ocupacional, Seguridad Industrial y Medio Ambiente.

La empresa tiene que valorar los costos y rendimientos en cada actividad creadora de valor que le son propias y los costos y rendimientos de sus competidores, para mejorar su rendimiento. En cuanto su rendimiento es mejor que el de su competidor y mejore su rendimiento puede alcanzar una ventaja competitiva.

Una ventaja competitiva sostenible se instituye el momento en que se crea la estrategia que crea valor sobre la base de sus propios recursos, capacidades y aptitudes que serán aprovechadas eficazmente de tal manera que se saque ventaja de las oportunidades del ambiente exterior, de tal manera que esté en capacidad de ofrecer productos o servicios superiores que aprecian los clientes. “La ventaja competitiva suele recalcar precio/valor, características distintivas del servicio, atributos notables del producto experiencia del cliente y accesibilidad”.

El éxito de la empresa depende no solo de cómo realiza cada departamento sus tareas, sino también de cómo se coordinan las actividades entre los distintos departamentos.

## CONCLUSIONES

El presente trabajo de investigación nos permitió conocer las diferentes situaciones que se presentan dentro de la organización de la empresa de transporte de carga pesada PACATER S.A. de las cuales tenemos las siguientes conclusiones:

- Se evidencio la falta de colaboradores para realizar los procedimientos logísticos que implican el traslado de mercancía desde el depósito temporal hasta la bodega del cliente.
- Se pudo constatar que no cuentan con recursos administrativos, y vehículos propios para cumplir con el servicio ofrecido.
- La empresa no cuenta con ningún tipo de certificación que avale sus procedimientos y calidad en el servicio que oferta.
- La empresa actualmente no brinda un servicio de calidad, no cuenta con procesos logísticos.
- No cuentan con sistemas operativos que ayuden a la recopilación de información.

## RECOMENDACIONES

Un buen manejo de operaciones logísticas con información documentada de las funciones que se debe realizar constituye una ventaja competitiva para el desarrollo exitoso de los procesos logísticos. Entre las recomendaciones que se pueden dar tenemos las siguientes:

- Es recomendable contratar, en un periodo corto, funcionarios que colaboren en el departamento de operaciones logísticas.
- Se recomiendan que a un largo plazo busquen alternativas de financiamiento para la adquisición de unidades y así aumentar el parque automotor, así deberán tener recursos administrativos propios para no depender de otra empresa e incrementar de esta manera su cartera de clientes.
- Aplicar las certificaciones BASC con el fin de garantizar la seguridad en sus procesos ganando prestigio y competitividad empresarial.
- Es relevante que la empresa cuente con procedimientos logísticos a seguir para mejorar así la calidad en los servicios entregados y disminuir los errores dentro de la cadena logística.
- Se recomienda la implementación de programas que permitan llevar un control de los procesos diarios realizados y medir el grado de cumplimiento en el servicio brindado.

## GLOSARIO DE TÉRMINOS

**Valor agregado bruto (VAB):** El Valor Agregado Bruto, conocido por sus siglas VAB, es una magnitud macroeconómica que mide el valor total creado por un sector, país o región. Esto es, el valor del conjunto de bienes y servicios que se producen en un país durante un periodo de tiempo, descontando los impuestos indirectos y los consumos intermedios

**Logística:** Es una red de medios, métodos e infraestructuras combinadas para garantizar el almacenamiento, el transporte y la entrega de bienes y servicios.

**Modelo:** Es un prototipo que sirve de referencia y ejemplo para todos los que diseñan y confeccionan productos de la misma naturaleza.

**Transportista:** Operador u organismo competente de su país de origen y destino, para ejecutar tráficos o movimientos en el transporte de mercancías.

**Transporte:** El transporte es una actividad del sector terciario, entendida como el desplazamiento de objetos o personas (contenido) de un lugar (punto de origen) a otro (punto de destino) en un vehículo (medio o sistema de transporte) que utiliza una determinada infraestructura (red de transporte)

**Transporte terrestre:** El transporte terrestre es aquel cuyas redes se extienden por la superficie de la tierra. Sus ejes son visibles, debido a que están formados por una infraestructura construida previamente por la que discurren las mercancías y las personas. Así pues existen redes de carreteras, caminos, ferrocarriles y otras redes especiales (eléctricas, de comunicaciones, oleoductos y gaseoductos)

**Despacho Aduanero:** Conjunto de tramites a realizar con la finalidad de liberar la mercadería de los controles de aduanas hacia su destino final, el cual puede ser el extranjero o el mercado local dependiendo de si se trata de una exportación o importación respectivamente.

**Importación:** Es el transporte legítimo de bienes y servicios nacionales exportados por un país, pretendidos para su uso o consumo en el interior de otro país.

**Operatividad:** Aquello que obra y hace su efecto o lo que está preparado para ser utilizado.

**Carga:** Carga es el bien mueble dispuesto para su traslado de un lugar a otro y sujeto a operaciones para lograr este fin sin alterar sus principales características. Existe una gran diversidad de productos susceptibles a ser transportados y comercializados. Para garantizar un manejo adecuado, la carga debe de clasificarse por su tipo en general y a granel.

**Cliente:** Individuo, sujeto o entidad que accede a recursos, productos o servicios brindados por otra.

**Depósito Temporal:** Es el servicio aduanero prestado directamente por la Autoridad Aduanera o por terceros de dicho servicio, destinado para aquellas mercancías que no pueden ser cargadas o descargadas directamente hacia o desde el medio de transporte que las llevara a su destino final, o cuyo retiro o levante, de acuerdo con la modalidad de despacho requiera otras operaciones aduaneras.

**Formalidades Aduaneras:** Todas las actuaciones o procedimientos que deben ser llevados a cabo por las personas interesadas y aduana a los efectos de cumplir con la legislación aduanera.

## BIBLIOGRAFIA

Información banco central

<http://www.camae.org/folletos/informar%20septiembre%202013.pdf>

Libro gestión logística integral luis mora 2016

<https://www.ecoediciones.com/wp-content/uploads/2016/12/gestion-logistica-integral-2da-edici%c3%b3n.pdf>

Definición de logística

<http://blogistica.es/que-es-logistica/>

Definición de modelo

<https://definicion.de/modelo>

Banco central del ecuador

<https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/949-la-econom%c3%ada-ecuatoriana-durante-el-tercer-trimestre-de-2016-registr%c3%b3-una-variaci%c3%b3n-trimestral-positiva-de-05>

Banco central del ecuador

<https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/975-producto-interno-bruto-2>

Definiciones

<http://economipedia.com/definiciones/valor-agregado-bruto-vab.html>

Banco central del ecuador

<https://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/763>

Definiciones

<https://prezi.com/efwjddz6twoe/formalidades-aduaneras/>

Definiciones

<https://www.cerem.es/blog/estudia-tu-entorno-con-un-pest-el>

Definiciones

<https://www.auditool.org/blog/control-interno/824-eficacia-y-eficiencia>

Cifras de importación y exportación

[http://www.ecuadorencifras.gob.ec//documentos/web-inec/estadisticas\\_economicas/estadistica%20de%20transporte/publicaciones/anuario\\_de\\_estad\\_de\\_transporte\\_2014.pdf](http://www.ecuadorencifras.gob.ec//documentos/web-inec/estadisticas_economicas/estadistica%20de%20transporte/publicaciones/anuario_de_estad_de_transporte_2014.pdf)

<http://www.atm.gob.ec>

<https://www.ant.gob.ec>

<http://www.sri.gob.ec>

[http://www.fenatrape.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4&Itemid=110](http://www.fenatrape.org/index.php?option=com_content&view=article&id=4&Itemid=110)

<https://www.aec.es/web/guest/centro-conocimiento/gestion-de-la-logistica>

<https://logisticayabastecimiento.jimdo.com/distribuci%c3%b3n-y-transporte/>

<https://www.gestiopolis.com/gestion-procesos-mejoramiento-la-logistica-empresarial/>

Aníbal mora, luis: “indicadores de gestión logísticos.” Texto en red.

<Http://www.webpicking.com/hojas/indicadores.htm>

Alba betancour , osbel

<Http://www.significados.com/logistica/2013-2016>

Revista académica de economía observatorio de la economía latinoamericana con el número internacional normalizado

<Http://www.clm.org.htm>

Ballou, ronald h: “logística empresarial. Control y planificación”. Editorial díaz santos s.a. madrid 1991. □betancourt, o.: "logística. Conceptualización y tendencias actuales" en observatorio dela economía latinoamericana, nº 161, 2012.

<Http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/cu/2012/>

<http://www.crecenegocios.com>

<Http://drsergioarviz.com/>

Ministerio de transporte y obras públicas. (2010).

## ANEXOS

## Anexo 1

El Acuerdo Ministerial No.018-2016 del 5 de mayo del 2016 contiene las Normas de aplicación para el Control de Pesos y Dimensiones a los vehículos de carga pesada, que circulan por la red vial del país.

TABLA NACIONAL DE PESOS Y DIMENSIONES DE VEHÍCULOS DE CARGA PESADA MOTORIZADOS, REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES									
TIPO	VALOR CDR USD	DISTRIBUCIÓN MÁXIMA DE CARGA POR EJE	DESCRIPCIÓN	PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO PERMITIDO (toneladas)	LONGITUDES MÁXIMAS PERMITIDAS (metros)				
					Largo	Ancho	Alto		
2 D	20			7	5,50	2,60	3,00		
2DA	20			10	7,50	2,60	3,50		
2DB	36			18	12,20	2,60	4,10		
3-A	52			27	12,20	2,60	4,10		
4-C	60			31	12,20	2,60	4,10		
4-O OCTÓPUS	64			34	12,20	2,60	4,10		
V2DB	36			18	12,20	2,60	4,10		
V3A	52			27	12,20	2,60	4,10		
T2	36			18	8,50	2,60	4,10		
T3	52			27	8,50	2,60	4,10		
R2	48			14	10,00	2,60	4,10		
R3	64			21	10,00	2,60	4,10		
S1	24			11	13,20	2,60	4,10		
S2	40			20	13,20	2,60	4,10		
S3	48			24	13,20	2,60	4,10		
B1	24			7	10,00	2,60	4,10		
B2	40			14	10,00	2,60	4,10		
B3	48			21	10,00	2,60	4,10		

## Anexo 2

# ORDENANZAS Y REGLAMENTOS DE LA MUY ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE GUAYAQUIL SOBRE LA REFORMA Y REGULA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR MEDIO DE VEHICULOS PESADOS EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL

Recolección de Ordenanzas y Reglamentos de la M. I. Municipalidad de Guayaquil

04/01/02

## EL M. I. CONCEJO CANTONAL DE GUAYAQUIL

### CONSIDERANDO:

Que la Constitución Política de la República en su artículo 228 consagra la autonomía plena de las Municipalidades y le otorga capacidad legislativa a estos entes seccionales, siendo armónico con este principio el Art. 64 de la Ley de Régimen Municipal, que le otorga el Concejo Cantonal la potestad de normar a través de Ordenanzas las diferentes ramas de actividad de la administración municipal.

Que el M. I. Concejo Cantonal de Guayaquil, en sesiones ordinarias de fechas 2 de Enero y 01 de febrero del 2001, aprobó la "Ordenanza que Regula el Transporte de Mercancías por Medio de Vehículos Pesados, Extrapesados y el Transporte de Sustancias y Productos Peligrosos en la ciudad de Guayaquil", publicada en el Diario "El Universo" el 17 de febrero del 2001, ordenanza que para su mejor manejo y aplicación debe ser reformada y codificada.

En uso de las atribuciones y facultades previstas en el artículo 228 de la Constitución Política del Ecuador, y artículos 1, 17, 126, 127, 129 y 133 de la Ley de Régimen Municipal, y en las demás de las que se halla investido.

### EXPIDE:

La siguiente "ORDENANZA POR LA CUAL SE REFORMA Y CODIFICA LA ORDENANZA QUE REGULA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR MEDIO DE VEHÍCULOS PESADOS Y EL TRANSPORTE DE SUSTANCIAS Y PRODUCTOS PELIGROSOS EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL".

## TÍTULO I DISPOSICIONES PRELIMINARES

**Art. 1. Objeto.-** La presente Ordenanza tiene como propósito establecer las condiciones de transporte y las vías por las cuales podrán circular los vehículos pesados de carga que transportan mercancías, y sustancia y productos peligrosos en la ciudad de Guayaquil., tal como consta en el Plano Anexo No.1.

**Art. 2. Ámbito.-** Las disposiciones de esta Ordenanza se aplicarán dentro del límite del área urbana y de las áreas de expansión urbana de la ciudad de Guayaquil, tal como estas se encuentran identificadas en la Ordenanza del Plan

Regulador de Desarrollo Urbano de Guayaquil.

### Art. 3. Definiciones.-

3.1. Transporte pesado de carga, se refiere a la movilización de mercancías por medio de vehículos motorizados, simples o aceptados, con una capacidad de carga limitada, tal como consta en el Art.11 de esta Ordenanza-

3.2. Sustancia y productos peligrosos, se consideran todo producto que por sus características físico químico presentan o pueden presentar riesgos de afectación

a la salud, al ambiente o destrucción de bienes, incluye todo producto que puede ser: explosivo, inflamable, susceptible de combustión espontánea, oxidante, inestable térmicamente, tóxico, infeccioso, corrosivo, liberador de gases tóxicos e inflamables.

## TÍTULO II RESTRICCIONES A LA CIRCULACIÓN.

**Art. 4. Tipos de cargas.-** La utilización de las vías para el transporte de carga, regulada por la presente Ordenanza, se realizará en atención a los siguientes casos:

4.1. La circulación de vehículos y las operaciones de carga y descarga, desde y hacia las zonas de la ciudad establecidas en la Ordenanza Sustitutiva de Edificaciones y Construcciones, atenderán las restricciones horarias y de tamaño de vehículos establecidas en el Título V de la Ordenanza de Circulación del Cantón Guayaquil.

4.2. El transporte de mercancías en general que utilice el transporte pesado atenderá las disposiciones del Título II, Sección Primera, de esta Ordenanza.

4.3. El transporte de víveres por medio de vehículos pesados, que sean introducidos en la ciudad de Guayaquil. Lo harán exclusivamente hasta el Terminal de Transferencia de Víveres, para lo cual utilizarán únicamente los accesos carreteros y la vía Perimetral.

Los vehículos pesados que transporten víveres y otras mercancías hacia los supermercados y o centros comerciales deberán atender las disposiciones establecidas en el Título V de la Ordenanza de Circulación del Cantón Guayaquil.

4.4. El transporte de sustancia y productos peligrosos podrá realizarse usando las vías indicadas en el Art.6. de acuerdo a las disposiciones constantes en Título II. Sección Segunda de esta Ordenanza.

### Sección Primera Transporte Pesado de Carga

**Art. 5. Cargas límites de los vehículos de carga según el tipo de vía.-**

5.1. En vías urbanas, la carga máxima por eje posterior de los vehículos que transportan carga será:

- a) En eje simple, con una llanta a cada lado, hasta siete toneladas.
- b) En eje simple, con doble llanta a cada lado, hasta doce toneladas.
- c) En tándem, en ejes con doble llanta a cada lado, separados uno de otro por menos de un metro, hasta doce toneladas.
- d) En tándem, en dos ejes con doble llanta a cada lado, separados uno de otro entre un metro y un metro treinta centímetros y un metro ochenta centímetros, hasta veinte toneladas.
- e) En tándem, en dos ejes con doble llanta a cada lado, separados uno de otro entre un metro treinta centímetros y un metro ochenta centímetros, hasta veinte toneladas.
- f) En tridem, en tres ejes con doble llanta a cada lado, separados uno de otro por menos de un metro treinta centímetro, hasta veinte y un toneladas.
- g) En tridem, en tres ejes con doble llanta a cada lado, separados uno de otro entre un metro treinta

Recolección de Ordenanzas y Reglamentos de la M. I. Municipalidad de Guayaquil

centímetros y un metro cuarenta centímetros, hasta veinte y cuatro toneladas.

La movilización de este tipo de vehículos se regula en el Título V, Circulación de Productos y Mercancías, de la Ordenanza de Circulación del Cantón Guayaquil.

5.2. En las vías seleccionadas para el transporte pesado, en los términos descritos en el Art.6 de esta Ordenanza, se admiten vehículos de más de cuatro ejes posteriores, siempre y cuando la carga repartida entre dichos ejes sea de hasta cuarenta y cuatro toneladas, de acuerdo a las cargas máximas establecidas por eje posterior en el numeral 1. de esta Ordenanza.

Este tipo de vehículos no podrá circular por las restantes vías urbanas de Guayaquil.

5.3. De las prohibiciones o limitaciones indicadas en los numerales anteriores se exceptúan los vehículos destinados a servicios de extinción de incendios, de policía, de salvataje, y en general los automotores pertenecientes a empresas de servicios públicos y de construcción de obras públicas. En el caso de abastecimiento a bodegas de cadenas de supermercados, en casos justificados y solamente durante el horario nocturno determinado en esta Ordenanza, la M. I. Municipalidad de Guayaquil podrá dar el correspondiente permiso.

**Art. 6. Vías seleccionadas.-** Tal como consta en el plano Anexo No.1 de esta Ordenanza, las vías en las cuales se admite la circulación de vehículos de cuatro o más ejes y de hasta cuarenta y ocho toneladas de peso total, son las siguientes:

6.1. La vía Perimetral, en todo su recorrido, desde el puente sobre el Río

Daule hasta su intersección con la Av. 25 de Julio.

6.2. La autopista Guayaquil-Salinas. Hasta su enlace con la Av. del Bombero.

6.3. La vía a las instalaciones de generación eléctrica y depósitos de gas en El Salitral.

6.4. La Av. Juan Tanca Marengo, desde la Vía Perimetral hasta la Av. de las Américas.

6.5. La Av. de Las Américas, (Pte. Jaime Roldós Aguilera y/o Av. 4 NE) desde su intersección con la Av. Benjamín Rosales Aspiazú (Av. 5 NE). Hasta el retorno vial bajo el intercambiador en la Av. Carlos Luis Plaza Dañín (calle 12 NO).

6.6. Las Avs. Martha Bucaram de Roldós y Dr. Camilo Ponce Enríquez (Av. 39 NO) desde la intersección con la calle 16 NO (Primera de Mapasingue) hasta el límite urbano.

6.7. La Av. Marcel Laniado de Wind (calle 25 NO), desde la Vía Perimetral hasta la Av. Camilo Ponce Enríquez.

6.8. La Vía a Las Iguanas (calle 27 NO) desde la Av. Camilo Ponce Enríquez hasta las instalaciones de Relleno Sanitario.

6.9. Calle 27 A NO, desde la Av. Camilo Ponce Enríquez AV. 39 NO), hasta el ingreso a las instalaciones de petrocomercial.

6.10. Calle 24 NO, Desde la Vía Perimetral hasta la Av. Camilo Ponce Enríquez.

6.11. La Av. Honorato Vásquez (calle 22 NO), desde la Vía Perimetral hasta la Av. Camilo Ponce Enríquez.

## Recolección de Ordenanzas y Reglamentos de la M. I. Municipalidad de Guayaquil

6.12. La A. 29 SO. Desde la Via Perimetral hasta las instalaciones de Trinipuerto.

6.13. La Av. Don Bosco (calle 4 SO), desde la Julio hasta las instalaciones de Fertisa.

6.14. La Av. 2 de Julio, desde la Av. Pio Jaramillo hasta la zona portuaria.

6.15. Av. Pio Jaramillo (calle 48 SE), desde la Av. 2 de Julio (eje N-S) hasta la Av. Domingo Comín (Av.10 SE), y las prolongaciones norte y sur en la V. Domingo Comín, hasta las calles 4B SE y 49 SE.

6.16. La Av. Raúl Clemente Huerta (calle 3 SE), desde la Av. 2 de Julio hasta las esclusas.

6.17. Calle Cacique Tomalá (calle 58 SE). desde la Av. 2 de Julio, hasta las instalaciones de la Exportadora Noboa.

En las Zonas industriales Dos, Tres y Cuatro (ZI-2,3 y 4), en los recintos portuarios y aeroportuarios, en los terminales de combustibles de Pascuales y El Salitral, en el Terminal de Transferencia de Viveres y en las instalaciones del Relleno Sanitario Las Iguanas, salvo que la señalización del caso indique lo contrario, podrán circular libremente los vehículos que transporte carga.

De las prohibiciones o limitaciones indicadas se exceptúan los vehículos destinados a servicios de extinción de incendios de policía, de salvataje y en general los que sean destinados a la prestación de servicios públicos y construcción de obras públicas.

6.18. En horario nocturno, desde las 21h00 a las 0h00, se permitirá la circulación en los siguientes tramos viales:

- La Av. José Rodríguez Bonín desde el retorno vial frente a la Policía Judicial hasta su intersección con la Av. del Bombero y retorno hasta la via Perimetral.

- La Av. Pedro Menéndez Gilbert y Av. Benjamín Rosales Aspiazu (Av. 5 NE) desde la Av. Carlos Luis Plaza Dañín (calle 12 NO) hasta intersección con la Av. Las Américas (Av.4 NE).

- La Av. Carlos Julio Arosemena desde retorno vial frente a la Cdla. Ferroviaria, hasta su intersección con la calle primera de la Cdla. Mapasingue y Av. Martha Bucaram de Roldós en Km. 4 ½.

- La Av. 2 de Julio (eje N-S) desde la Av. Pio Jaramillo A. (Calle 48 SO) hasta la Av. José Vicente Trujillo (calle 43 SE).

En la Zonas Centrales Dios, Tres y Cuatro (ZI-2, 3 y 4), en los recintos portuarios y aeroportuarios, en los terminales de combustibles de Pascuales y El Salitral, en el Terminal de Transferencia de Viveres y en las instalaciones del Relleno Sanitario Las Iguanas, salvo que la señalización del caso indique lo contrario, podrá circular libremente los vehículos de transporte de carga.

**Art. 7. Condiciones de movilización de los vehículos que transporten carga.-**

7.1. El peso, el número de ejes y la longitud de los vehículos de carga no excederán las normas establecidas en esta Ordenanza y en la de Circulación del Cantón Guayaquil.

7.2. De requerirse inevitablemente la utilización de vehículos que rebasen las cargas límite señaladas en el Art.5 de

Recolección de Ordenanzas y Reglamentos de la M. I. Municipalidad de Guayaquil

esta Ordenanza, aquellos deberán obtener, para cada caso, una autorización específica de la Municipalidad, en la cual se establecerán las condiciones en las que deberá realizarse la movilización.

Para el efecto el interesado deberá presentar en su solicitud la siguiente documentación.

- a) Declaración de las circunstancias que justifican la transportación en condiciones distintas a las reguladas.
- b) Características técnicas del vehículo: Categoría y tipo de vehículo.
- c) Matrícula del vehículo.
- d) Propuesta del itinerario, día y horario del transporte.

**Art. 8 Disposición y dimensión de la carga.-**

8.1. La carga transportada, así como los accesorios para su acondicionamiento y, o protección, se dispondrán en atención a las siguientes condiciones:

- a) No se arrastrarán o caerán, total o parcialmente, ni se desplazarán de manera peligrosa.
- b) No se arriesgará la estabilidad del vehículo.
- c) No se producirá ruidos, ni emitir polvo y otras molestias.
- d) No se ocultará los dispositivos de iluminación o de señalización, así como las placas o distintivos del vehículo.

8.2. La carga no sobresaldrá de la proyección en planta del vehículo, salvo que se atienda las siguientes disposiciones:

- a) En el caso de vigas, postes, tubos u otras cargas de longitud indivisible se admitirá que tales elementos

sobresalgan del vehículo bajo las siguientes condiciones:

- En vehículos de longitud superior a cinco metros, dos metros por la parte anterior y tres metros por la posterior.
  - En vehículos de longitud igual o inferior a cinco metros, un tercio de la longitud del vehículo por cada extremo anterior y posterior.
- b) En el caso de que la dimensión menor de una carga indivisible sea superior al ancho del vehículo, aquella podrá sobresalir hasta cuarenta centímetros por cada lado, siempre que el ancho total no exceda de dos metros cincuenta centímetros.

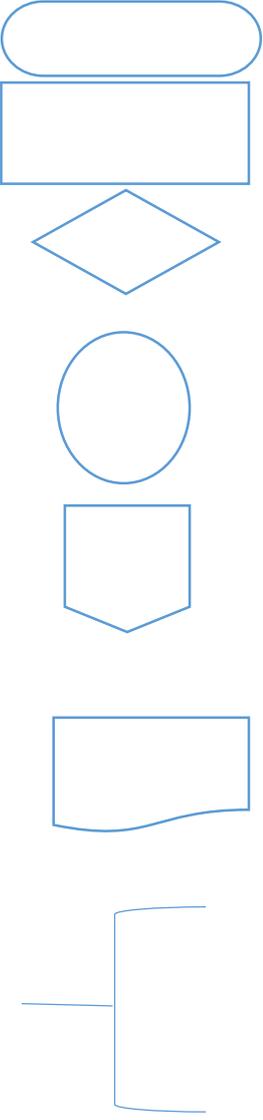
8.3.- En los vehículos de anchura inferior a un metro, la carga no deberá sobresalir más de cincuenta centímetros a cada lado del eje longitudinal del mismo, No podrá sobresalir por el extremo anterior, ni más de veinticinco centímetros por extremo posterior.

8.4. De sobresalir la carga de la proyección en planta del vehículo, siempre que se atienda las disposiciones de los numerales anteriores, adicionalmente se adoptarán las precauciones que eviten daños o peligros a los demás usuarios de la vía pública, debiéndose resguardar la extremidad saliente con el propósito de aminorar los efectos de un roce o choque.

**Art. 9. Señalización de Seguridad de la Carga.**

9.1. En todo caso, la carga que sobresalga por la parte posterior del vehículo será señalizada con una placa de cincuenta por cincuenta centímetros, pintada con franjas diagonales alternas

## Anexo 3

SIMBOLO	NOMBRE	DESCRIPCION
	<p><b>Inicio o Termino</b></p> <p><b>Actividad</b></p> <p><b>Decisión</b></p> <p><b>Conector</b></p> <p><b>Conector de pagina</b></p> <p><b>Documento</b></p> <p><b>Nota</b></p>	<p>Señala donde inicia o termina un procedimiento</p> <p>Representa la ejecución de una o más tareas de un procedimiento</p> <p>Indica las opciones que se puedan seguir en caso de que sea necesario tomar caminos alternativos</p> <p>Mediante el símbolo se pueden unir, dentro de la misma hoja, dos o más tareas separadas físicamente en el diagrama de flujo, utilizando para su conexión el numero arábigo, indicando la tarea con la que se debe continuar</p> <p>Mediante el símbolo se pueden unir cuando las tareas quedan separadas en diferentes paginas dentro del símbolo se utilizara un numero arábigo que indicara la tarea a la cual continua el diagrama</p> <p>Representa un documento, formato o cualquier escrito que se recibe, elabora o envía</p> <p>Se utiliza para indicar comentarios o aclaraciones adicionales a una tarea y se puede conectar a cualquier símbolo del diagrama en el lugar donde la anotación sea necesaria</p>

#### **Anexo 4**

Preguntas realizadas con fines investigativos, al funcionario de la empresa PACATER, para el correcto desarrollo del presente trabajo de titulación cuyo tema es “Análisis en los procesos logísticos de la empresa PACATER y su incidencia en la organización”

**1 ¿Cómo ve usted la situación actual de la empresa?**

**2 ¿Considera que aplicando un manual de funciones enfocados a la aérea logística mejorara la eficiencia de la empresa?**

**3¿Cree usted que la empresa está brindando un servicio de calidad a sus clientes?**

**4¿La empresa está dispuesta a obtener certificaciones internacionales para mejorar la calidad en los servicios?**

**5¿Si se presentara a usted la posibilidad de mejorar la situación de su empresa, teniendo como alternativa el incremento de un parque automotor y la aplicación de un manual de procedimientos, ¿cuál sería la opción que escogería? y ¿Por qué?**

**6¿Cuáles son las fortalezas y debilidades de la empresa?**

**7¿Tienen claras las funciones de cada colaborador?**

**8¿Cree usted que es necesario implementar más colaboradores a la empresa?**

## **Anexo 5**

Preguntas realizadas con fines investigativos, a expertos del tema en el área de procesos logísticos, para el correcto desarrollo del presente trabajo de titulación cuyo tema es “Análisis en los procesos logísticos de la empresa PACATER y su incidencia en la organización”

- 1 ¿Cree usted que el sector del transporte de carga es un mercado rentable?**
- 2¿Cuál es la ventaja competitiva que tiene la empresa ROBINSON S.A en comparación a otras empresas?**
- 3¿Actualmente la empresa de transporte de carga ROBINSON S.A cumple eficazmente las entregas de mercancías a los clientes?**
- 4 A su criterio ¿cuál es la clave para tener una buena operatividad en una empresa de transporte?**
- 5¿Para el correcto funcionamiento de las operaciones en la aérea logística, cual es el mínimo de talento humano que debe poseer una mediana empresa según su experiencia?**
- 6 ¿Cree usted que es necesario que toda empresa de transporte de carga cuente con un manual de procedimientos?**
- 7¿Cree usted que un manual de procedimientos se puede aplicar de forma estándar a todas las empresas?**
- 8¿Dentro de los procedimientos logísticos de transporte, cual sería para usted el de mayor importancia?**

## Anexo 6



Guayaquil, 30 de octubre del 2017  
OF. 001-30.10/2014

Señores  
UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL  
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS  
UNIDAD DE TITULACION

A quien corresponda.-

Yo, Erick Jhon Trujillo López con cedula de identidad N° 1708756240, en calidad de representante legal de Compañía de Carga Pesada y Logística Pacater S.A., autorizo a las señoritas Parra Casquete Kerly Talina con cedula de identidad N° 0914361035 y Zhagui Salazar Jacqueline Olga con cedula de identidad N° 0927939033, a realizar su trabajo de titulación- tesis, con información real de la empresa antes mencionada.

Agradeciendo de antemano la atención a la presente.

Atentamente,

**ERICK JHON TRUJILLO  
LOPEZ**

Erick Trujillo López  
Representante legal  
PACATER S.A.  
RUC: 1792524407001

Firmado digitalmente por ERICK JHON TRUJILLO LOPEZ  
Nombre de reconocimiento (DN): c=EC, o=SECURITY DATA S.A.,  
ou=ENTIDAD DE CERTIFICACION DE INFORMACION,  
serialNumber=130716190106, cn=ERICK JHON TRUJILLO LOPEZ  
Fecha: 2017.10.30 13:46:25 -05'00'