



UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

CARRERA INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR

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

**TEMA: ANÁLISIS DE LA CADENA LOGÍSTICA DEL PROCESO DE
EXPORTACIÓN DE TECA DE LA EMPRESA WOODIMPEX S.A.**

AUTORES:

TOMALÁ FRANCO FRANKLIN EFRÉN

TUMBACO MENÉNDEZ CINTHYA JOHANNA

TUTOR:

ING. GABRIEL DE JESÚS NEIRA VERA

GUAYAQUIL, SEPTIEMBRE 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		
TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Análisis de la cadena logística del proceso de exportación de teca de la empresa Woodimpex S.A.	
AUTOR(ES) (apellidos/nombres):	Tomalá Franco Franklin Efrén y Tumbaco Menéndez Cinthya Johanna	
REVISOR(ES)/TUTOR(ES) (apellidos/nombres):	Ing. Neira Vera Gabriel de Jesús	
INSTITUCIÓN:	Universidad de Guayaquil	
UNIDAD/FACULTAD:	Facultad de Ciencias Administrativas	
MAESTRÍA/ESPECIALIDAD:	Comercio Exterior	
GRADO OBTENIDO:	Ingeniería en Comercio Exterior	
FECHA DE PUBLICACIÓN:	No. DE PÁGINAS:	75
ÁREAS TEMÁTICAS:	Logística, administración de empresas	
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Modelo logístico, procesos, exportación, implementación.	
RESUMEN/ABSTRACT		
<p>El presente trabajo de investigación se basa en la empresa Woodimpex S.A., y se enfocó en analizar los procesos logísticos de la empresa antes mencionada que se dedica a la exportación de madera teca hacia la India, la misma que presenta inconvenientes en el desarrollo de sus actividades en cuanto a la exportación de sus productos, de tal manera que el servicio brindado a sus clientes no sea el adecuado siendo uno de los problemas usuales la falta de coordinación que esto conlleva al proceso tardío de documentación y que la mercancía no llegue a su destino final en el tiempo acordado. La empresa Woodimpex S.A no cuenta con un modelo logístico definido que permita el buen funcionamiento de sus actividades, para el desarrollo del presente trabajo y obtener más información se acudió a fuentes principales, secundarias y opiniones de expertos en el medio que determinen de manera clara y precisa las variables que intervienen en el tema de investigación. Para la elaboración de la investigación se utilizó el tipo de investigación descriptiva y como instrumento las entrevistas a los involucrados de la compañía Woodimpex S.A., con la finalidad de brindarles la implementación de un modelo logístico que ayude a la empresa y a sus colaboradores a mejorar el proceso de exportación de sus productos.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
CONTACTO CON AUTOR/ES: Tomalá Franco Franklin Efrén Tumbaco Menéndez Cinthya Johanna	Teléfono: 0982363391 0993171587	E-mail: franklintomala@hotmail.com cinthyajtm23@gmail.com
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:	Nombre:	
	Teléfono:	
	E-mail:	



UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL
Facultad de Ciencias Administrativas
Ingeniería en Comercio Exterior



UNIDAD DE TITULACIÓN

Guayaquil, 20 de Agosto de 2018

Certificación del Tutor Revisor

Habiendo sido nombrado Ing. Gabriel de Jesús Neira Vera, tutor del trabajo de titulación Análisis de la cadena logística del proceso de exportación de teca de la empresa Woodimpex S.A. Certifico que el presente proyecto, elaborado por Tomalá Franco Franklin Efrén con C.I. No. 0940611809 y Tumbaco Menéndez Cinthya Johanna con C.I. No. 0951468669, con mi respectiva supervisión como requerimiento parcial para la obtención del título de Ingeniería en Comercio Exterior, en la carrera de Comercio Exterior, Facultad de Ciencias Administrativas, ha sido **REVISADO Y APROBADO** en todas sus partes, encontrándose apto para su sustentación.

Ing. Gabriel de Jesús Neira Vera

C.I. No. 0909005597

No. Reg. Senescyt: 1050-2016-1724152



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, Tomalá Franco Franklin Efrén con C.I. No. 0940611809 y Tumbaco Menéndez Cinthya Johanna con C.I. No. 0951468669, certificamos que los contenidos desarrollados en este trabajo de titulación, cuyo título es “Análisis de la cadena logística del proceso de exportación de teca de la empresa Woodimpex S.A.” 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*, autorizamos 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.

Franklin Efrén Tomalá Franco

C.I. No. 0940611809

Cinthya Johanna Tumbaco Menéndez

C.I. No. 0951468669

*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 porcentaje de similitud

Habiendo sido nombrado Ing. Gabriel de Jesús Neira Vera, tutor del trabajo de titulación certifico que el presente proyecto ha sido elaborado por: Tomalá Franco Franklin Efrén con C.I. 0940611809 y Tumbaco Menéndez Cinthya Johanna con C.I. 0951468669, con mi respectiva supervisión como requerimiento parcial para la obtención del título de Ingeniería en Comercio Exterior.

Se informa que el proyecto: “Análisis de la cadena logística del proceso de exportación de teca de la empresa Woodimpex S.A.”, ha sido orientado durante todo el periodo de ejecución en el programa anti plagio URKUND quedando el 6% de coincidencia.

The screenshot displays the URKUND interface with the following details:

- Documento:** TESIS - TOMALA FRANCO - TUMBACO MENENDEZ.docx (D40726316)
- Presentado:** 2018-08-04 09:10 (-05:00)
- Presentado por:** cinthyajtm23@gmail.com
- Recibido:** julio.baquem.ug@anaysis.urkund.com
- Mensaje:** TOMALA FRANCO/TUMBACO MENENDEZ- ANÁLISIS DE LA CADENA LOGÍSTICA DEL PROCESO DE EXPORTACIÓN DE TECA D. [Mostrar el mensaje completo](#)

The main report area shows a similarity percentage of **6%** de estas 26 páginas, se componen de texto presente en 5 fuentes.

A detailed match is shown for the section "Infraestructura Logística" with a similarity of **87%**. The text of the match is:

“La infraestructura logística representa uno de los recursos más importantes que posee el país ya que mediante el óptimo desarrollo de la misma ayuda al intercambio comercial de mercancías y servicios” CITATION Pro16 \112298 (ProEcuador, Guía Logística Internacional, 2016). Cuando hablamos de infraestructura logística hacemos referencia a los terminales que se encuentran presente durante el proceso de exportación de las mercancías desde que salen de la bodega del vendedor en origen, hasta llegar al cliente final en destino; por lo tanto la influencia que tiene la infraestructura logística de un país incide en las exportaciones.

Los componentes de la infraestructura logística más comunes son: a) puertos marítimos, b) vías ferroviarias, c) carreteras, d) aeropuertos, e) almacenes de carga y f) plataformas logísticas.

2.8.1. Puertos Marítimos

“Los puertos marítimos son el conjunto de obras e infraestructura, instalaciones, accesos, equipamientos y otras facilidades que se encuentran en la costa, localizadas en las zonas marinas costeras específicas”

CITATION Pro17 \112298 (ProEcuador, Guía Logística Internacional, 2017). Para racionalizar todas aquellas actividades que están incluidas en la cadena logística, la integración de los puertos constituyen los principales nodos de la red de transporte marítimo, logísticamente los puertos se encuentran ubicados en zonas estratégicas, la competitividad de un puerto se caracteriza por la agilidad, rapidez, flexibilidad y la seguridad, lo que lo convierte en un puerto eficiente.

Ing. Gabriel de Jesús Neira Vera

C.I. No. 0909005597

No. Reg. Senescyt: 1050-2016-1724152

Contenido

Repositorio Nacional en Ciencia y Tecnología	i
Certificación del Tutor Revisor.....	ii
Licencia gratuita intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra con fines no académicos	iii
Certificado porcentaje de similitud.....	iv
Contenido.....	v
Tabla de Ilustraciones	ix
Índice de Tablas	x
Dedicatoria.....	xi
Agradecimiento.....	xiii
Resumen.....	xv
Abstract	xvi
Introducción	1
Capítulo I: Planteamiento del problema	2
1.1.Antecedentes del problema	2
1.2.Planteamiento del problema	2
1.3.Formulación del problema	3
1.4.Sistematización del problema.....	3
1.5.Planteamiento de la hipótesis	4
1.5.1.Variable dependiente.	4
1.5.2.Variable independiente.....	4
1.6.Objetivos	4
1.6.1.Objetivo general.	4
1.6.2.Objetivos específicos.....	4
1.7.Justificación de la investigación.....	4
1.7.1.Justificación teórica.	4
1.7.2.Justificación práctica.	5
1.7.3.Justificación metodológica.	5
1.8.Viabilidad de estudio.....	5
1.9.Limitaciones de la investigación	6
Capitulo II: Marco Teórico	8
2.1.Teorías Generales	8

2.1.1. Teoría de la Ventaja Comparativa.	8
2.1.2. Teoría de la Ventaja Absoluta.	8
2.1.3. Teoría de la Ventaja Competitiva.	9
2.1.4. La Nueva Teoría del Comercio Internacional.	9
2.1.5. Teoría de las Restricciones.	9
2.2. Antecedentes	9
2.3. Historia de la logística.....	11
2.4. Marco Teórico Referencial.....	12
2.4.1. Definición de Logística.	12
2.4.2. Logística y Competitividad.	12
2.4.3. Tipos de logística.....	14
2.4.3.1. <i>Logística de distribución</i>	14
2.4.3.2. <i>Logística de aprovisionamiento</i>	15
2.4.3.3. <i>Logística de producción</i>	16
2.4.3.4. <i>Logística inversa</i>	16
2.4.3.5. <i>Logística ambiental</i>	16
2.5. Costos Logísticos	17
2.5.1. Costos de transportes	17
2.5.2. Costos de inventarios.....	17
2.5.3. Costos de almacenaje.....	17
2.5.4. Costos administrativos.....	17
2.6. Cadena Logística	18
2.7. Cadena de Suministros	18
2.7.1. Importancia de la Cadena de Suministros.	18
2.7.2. Enfoques que tomar de una cadena de suministro eficiente.	19
2.7.3. Errores más comunes en la cadena de Suministros.	20
2.7.4. Etapas de la Cadena de Suministros.	20
2.7.5. Estrategias Competitiva y Cadenas de Suministros.	21
2.8. Infraestructura Logística	22
2.8.1. Puertos Marítimos.....	23
2.8.2. Tipos de Puertos Marítimos.....	23
2.8.2.1. <i>Terminales de Contenedores</i>	23
2.8.2.2. <i>Terminal de graneles líquidos</i>	24

2.8.2.3. <i>Terminales de gráneles sólidos</i>	25
2.8.2.4. <i>Terminales Multipropósitos</i>	26
2.8.2.5. <i>Almacenes Aduaneros</i>	26
2.9. Plataformas Logísticas	27
2.10. Modo de Transporte	27
2.11. Transporte Marítimo	27
2.12. Importancia del Transporte en la Cadena Logística.....	28
2.13. Medios de Transporte.....	28
2.14. Clasificación de medios de transportes marítimos	29
2.15. Logística Internacional.....	30
2.16. Modelos de Procesos Logísticos	30
2.17. Marco Contextual.....	37
2.18. Marco Conceptual	38
2.19. Marco legal.....	44
Capítulo III: Metodología	47
3.1. Diseño de la investigación.....	47
3.2. Enfoque	47
3.3. Alcance de la investigación.....	47
3.3.1. Investigación Descriptiva	47
3.4. Investigación exploratoria	47
3.5. Tipo de investigación	48
3.5.1. Investigación de campo	48
3.6. Técnica de la investigación	48
3.6.1. La entrevista	48
3.7. Instrumento de la investigación.....	49
3.7.1. El cuestionario	49
3.8. Entrevista aplicada al proyecto de investigación	49
3.9. Descripción y explicación de resultados.	53
3.9.1. Análisis de entrevista a expertos.	53
3.10. Organigrama Actual de la empresa Woodimpex S.A.	56
Capítulo IV: Propuesta de la investigación.....	57
4.1. Propuesta.....	57
4.2. Justificación.....	57

4.3.Filosofía de la empresa.....	58
Misión.....	58
Visión.....	58
4.4.Objetivos	58
4.4.1.Objetivo General.....	58
4.4.2.Objetivos Específicos	58
4.5.Validación de la propuesta	58
Conclusiones	68
Recomendaciones	69
Referencias.....	70
Anexos	75

Tabla de Ilustraciones

<i>Ilustración 1: Madera teca.....</i>	<i>10</i>
<i>Ilustración 2: Etapas de la Cadena de Suministros.....</i>	<i>21</i>
<i>Ilustración 3: Terminal de Contenedores.....</i>	<i>24</i>
<i>Ilustración 4: Terminales de graneles líquidos.....</i>	<i>25</i>
<i>Ilustración 5: Terminales de graneles sólidos.....</i>	<i>25</i>
<i>Ilustración 6: Clasificación de Transportes Marítimos.....</i>	<i>29</i>
<i>Ilustración 7: Documentación previo a la exportación de Teca.....</i>	<i>36</i>
<i>Ilustración 8: Ubicación Geográfica empresa Woodimpex S.A.....</i>	<i>38</i>
<i>Ilustración 9: Organigrama de la empresa Woodimpex S.A.....</i>	<i>56</i>
<i>Ilustración 10: Proceso actual de la empresa Woodimpex S.A.....</i>	<i>59</i>
<i>Ilustración 11: Cronograma actual del proceso de exportación de teca.....</i>	<i>60</i>
<i>Ilustración 12: Diagrama del proceso.....</i>	<i>66</i>
<i>Ilustración 13: Cronograma del proceso de exportación.....</i>	<i>67</i>

Índice de Tablas

<i>Tabla 1: Operacionalización de las Variables</i>	7
<i>Tabla 2: Principales exportadores de Teca en Ecuador</i>	35
<i>Tabla 3: Listado de entrevistados</i>	49
<i>Tabla 4: Proceso logístico propuesto</i>	61

Dedicatoria

A Dios que me ha guiado a lo largo de mi vida y acompañándome en todo momento durante mi carrera estudiantil con muchas bendiciones, brindándome sabiduría e inteligencia necesaria para cumplir todas mis metas.

A mis padres por ser los pilares fundamentales en mi vida, por sus consejos indicándome que el sacrificio de hoy será el éxito de un mañana, por darme el apoyo incondicional en todo momento y saber demostrar que con esfuerzo y perseverancia que puedo cumplir todos los propósitos deseados, esta meta la alcanzo por ustedes.

A mis hermanas que son mis mejores amigas, brindándome su amor y apoyo necesario en todo momento.

A mis familiares por sus consejos y constante apoyo.

A mi novia que es mi compañera de tesis por demostrarme que nada es imposible en la vida, que con esfuerzo y la bendición de Dios podemos cumplir nuestros objetivos.

Tomalá Franco Franklin Efrén

Dedicatoria

A Dios por ser nuestro principal guiador y estar siempre conmigo en todo momento y en cada paso que doy, brindándome sabiduría para poder realizar todo aquello que venga de su mano.

A mis padres por ser el pilar fundamental por brindarme su apoyo incondicional, por su preocupación y todos sus consejos por enseñarme que el camino del éxito no es fácil y que con perseverancia podemos lograr esa meta que nos proponemos.

A mis hermanos por ser esos grandes amigos, por compartir conmigo durante mi carrera estudiantil y creer en mi capacidad de poder lograr esta meta propuesta.

A mi enamorado por estar a mi lado en tiempos buenos y malos, por ser ese amigo incondicional y bríndame su apoyo en todo momento.

A mis Docentes quienes han sido mi guía a lo largo de mi vida estudiantil y que gracias a sus conocimientos y experiencias impartidas en clase han logrado de mi carrera universitaria el éxito de hoy.

Tumbaco Menéndez Cinthya Johanna.

Agradecimiento

Le doy gracias a Dios por darme la bendición de cumplir esta meta con inteligencia y demostrar que en la vida nada es imposible.

A mis padres por el amor que me brindan cada día y su apoyo incondicional a lo largo de mi vida profesional.

A mis hermanas por todo su amor y por estar conmigo en todo momento demostrándoles que todo se puede aprender con inteligencia y responsabilidad.

A mi novia por su apoyo constante compartiendo conocimientos e ideas que permitió la realización de este trabajo de titulación.

A nuestro tutor Ing. Gabriel Neira por su apoyo y dedicación compartiéndonos sus conocimientos, habilidades, valores y consejos que fueron de gran ayuda para el desarrollo de este trabajo.

Agradezco de corazón a todos.

Tomalá Franco Franklin Efrén

Agradecimiento

En primer lugar le doy las gracias infinitas a Dios, a mis padres quienes son los pilares fundamentales en mi vida, le doy las gracias a nuestro tutor de tesis el Ing. Gabriel De Jesús Neira Vera, por su dedicación, paciencia y apoyo constante en la elaboración del presente trabajo y por compartir sus habilidades y conocimientos para culminar con éxito el trabajo propuesto.

Agradezco a mis docentes y sobre todo al director de la carrera Ing. Rafael Emiliano Apolinario Quintana, MSc., quien con su dedicación y eficiencia ha logrado mejorar la gestión de la carrera Ingeniera en Comercio Exterior.

Tumbaco Menéndez Cinthya Johanna

**“Análisis de la cadena logística del proceso de exportación de teca de la empresa
Woodimpex S.A.”**

Autor: Tumbaco Menéndez Cinthya Johanna

Tomalá Franco Franklin Efrén

Tutor: Ing. Gabriel de Jesús Neira Vera

Resumen

El presente trabajo de investigación se basa en la empresa Woodimpex S.A., y se enfocó en analizar los procesos logísticos de la empresa antes mencionada que se dedica a la exportación de madera teca hacia la India, la misma que presenta inconvenientes en el desarrollo de sus actividades en cuanto a la exportación de sus productos, de tal manera que el servicio brindado a sus clientes no sea el adecuado siendo uno de los problemas usuales la falta de coordinación que esto conlleva al proceso tardío de documentación y que la mercancía no llegue a su destino final en el tiempo acordado. La empresa Woodimpex S.A no cuenta con un modelo logístico definido que permita el buen funcionamiento de sus actividades, para el desarrollo del presente trabajo y obtener más información se acudió a fuentes principales, secundarias y opiniones de expertos en el medio que determinen de manera clara y precisa las variables que intervienen en el tema de investigación. Para la elaboración de la investigación se utilizó el tipo de investigación descriptiva y como instrumento las entrevistas a los involucrados de la compañía Woodimpex S.A., con la finalidad de brindarles la implementación de un modelo logístico que ayude a la empresa y a sus colaboradores a mejorar el proceso de exportación de sus productos.

Palabras Claves: modelo logístico, procesos, exportación, implementación.

**"Analysis of the supply chain of the export of Teak from the company Woodimpex S.A.
process"**

Author: Tumbaco Menéndez Cinthya Johanna

Tomalá Franco Franklin Efrén

Advisor: Ing. Gabriel de Jesús Neira Vera

Abstract

This research work is based on the company Woodimpex S.A., and focused on analysing the logistics processes of the aforementioned company dedicated to the export of teak wood to India, which has drawbacks in the development of their activities in regards to the export of its products, in such a way that the service offered to its customers is not suitable being one of the common problems the lack of coordination that this leads to late documentation process and that the merchandise does not reach your d final destination at the agreed time. The company Woodimpex S.A not accounts with a defined logistic model that will allow the good performance of its activities, to the development of this work and more information came to main, secondary sources and opinions of experts in the Middle it to determine clearly and precisely the variables involved in the subject of research. The type of descriptive research and as an instrument was used for the elaboration of the research interviews with stakeholders of the company Woodimpex S.A., in order to provide them with the implementation of a logistic model that helps the company and partners to improve the process of exporting their products.

Key words: logistic model, processes, export, implementation.

Introducción

La empresa Woodimpex S.A., se dedica a la exportación de madera (teca) con destino a la India, madera que tiene estándares de alta calidad y que garantiza su vida útil en sus productos terminados. La madera teca es muy cotizada por las industrias a nivel nacional e internacional y a su vez por los consumidores por su calidad y durabilidad, por lo tanto uno de los temas más relevantes dentro del presente trabajo es su cadena logística dentro del proceso de exportación de la empresa.

De acuerdo a la importancia que representa el proceso logístico de exportación, da lugar a que se realice un análisis de la cadena logística y determinar una planificación integrada para mejorar aquello y así optimizar costos, recursos y tiempo, de tal manera que la empresa antes mencionada pueda operar eficaz y eficientemente.

Actualmente las empresas requieren desarrollar procesos, los cuales deben ser bien definidos y plasmados en un modelo logístico, debidamente socializados con los actores claves del mismo que conlleven al departamento a un óptimo funcionamiento del proceso logístico de la empresa Woodimpex S.A en el área de gestión de comercio exterior.

Por lo general el proceso logístico definido contribuirá a la mejora competitiva en el mercado sea en el ámbito nacional e internacional, logrando satisfacer al cliente y que su mercadería llegue a su país de destino en un tiempo determinado. Cuán importante ha sido ingresar esta especie de planta a la India, siendo hoy una de las expectativas de inversión a las exportaciones y que puede generar rentabilidad de acuerdo al plan de manejo que se ponga en ejecución y con la debida indicación de expertos en el área.

El árbol de teca tiene un óptimo desarrollo, por sus características biológicas, cabe destacar que los exportadores realizan la compra una vez clasificada, medida según su inventario, validación de precios, embarcada en contenedores, trámites aduaneros y trámites ante el ministerio del medio ambiente etc.

Capítulo I: Planteamiento del problema

1.1. Antecedentes del problema

Las exportaciones o actividades madereras del Ecuador tienen aproximadamente 70 años de su ejecución que han tenido que enfrentar cambios que se dan en el país por parte del Gobierno, que por un lado benefician o afectan a las normativas y procedimientos en el comercio exterior.

Entre esos cambios podemos mencionar el control de plagas y documentación correcta, necesaria para la salida del producto maderable y así evitar inconvenientes que pueden afectar a la exportación de madera.

Cabe destacar que si no se lleva el debido proceso de exportación esto podría afectar a que el producto no llegue en su tiempo adecuado, por lo que la empresa Woodimpex S.A., tiene como plan de mejora diseñar un modelo logístico para el debido control y manejo del área de exportación.

Según (Tejero & Martín, 2007) el diagnóstico logístico al plan de mejora está orientada a la metodología a seguir para el análisis de los diferentes departamentos de la empresa y su problemática y así determinar cómo implementar el proceso logístico de mejora.

1.2. Planteamiento del problema

El presente trabajo nace de la necesidad de mejorar el proceso logístico que conlleva a la empresa Woodimpex S.A. en varias ocasiones a presentar falencias que se traducen luego en niveles bajos en las exportaciones por circunstancias de no cumplir con su trabajo o documentación a tiempo.

Para el éxito de todo proceso de exportación se requiere que los recursos y factores claves que intervienen estén dispuestos de manera adecuada, racionalizados y sincronizados de tal manera que permita un funcionamiento eficiente para entregar el servicio a tiempo, con valor agregado y a costos razonables.

En los exportadores de madera, el tipo de madera que ocupa el mayor interés, corresponde a la teca. Debido a que genera una alta demanda por varios países euro-asiáticos, tales como India, China, Emiratos Árabes Unidos, etc., de hecho su principal comprador de teca en el Ecuador ha sido la India, debido a que este producto derivado en materia prima tiene excelente aceptación en el mercado internacional para la elaboración de su producto terminado.

En la actualidad debido a la problemática que presenta la empresa Woodimpex S.A., podemos mencionar varias actividades que afecta al proceso logístico de exportación de madera, entre ellos está la falta de coordinación en las actividades, retraso en la documentación previa a la exportación y debido a esto se generan costos adicionales no contemplados en el proceso de exportación, empresa Woodimpex no cuenta con un contrato establecido o un convenio de compra-venta con los productores, el cual nos facilite el producto en tiempo y cantidades definidas a precios negociables

Todos estos factores negativos de la empresa Woodimpex S.A., generan desventajas en el manejo y desarrollo de los procesos logístico de exportación debido a que, no existe un modelo logístico que conlleve a la empresa al buen funcionamiento y manejo de sus actividades.

1.3. Formulación del problema

¿Cómo afecta la falta de procedimientos definidos en la cadena logística de los procesos de exportación de teca de la Empresa Woodimpex S.A hacia la India?

1.4. Sistematización del problema

¿Cuáles son los aspectos a considerar en el análisis de las operaciones logísticas de la empresa Woodimpex S.A.?

¿Cuál es la situación actual de empresa Woodimpex S.A. respecto a las operaciones logísticas?

¿Qué estrategia podría implementar la empresa Woodimpex S.A. para la mejora de los procesos logísticos?

1.5. Planteamiento de la hipótesis

Si diseñamos un modelo logístico para el departamento de exportación, entonces se podrá mejorar los procesos de la cadena logística de la empresa Woodimpex S.A.

1.5.1. Variable dependiente.

Proceso logístico de la empresa Woodimpex S.A.

1.5.2. Variable independiente.

Diseño de un modelo logístico para el proceso de exportación

1.6. Objetivos

1.6.1. Objetivo general.

Analizar la cadena logística del proceso de exportación de teca de la empresa Woodimpex S.A. estableciendo mecanismos para la mejora de sus operaciones.

1.6.2. Objetivos específicos.

- ✓ Determinar los factores que inciden de manera negativa dentro del proceso de exportación de la empresa Woodimpex S.A.
- ✓ Realizar un análisis del estado actual para determinar la situación dentro del proceso de exportación en la empresa Woodimpex S.A.
- ✓ Diseñar un modelo logístico para el área de exportación de la empresa Woodimpex S.A.

1.7 Justificación de la investigación

1.7.1. Justificación teórica.

El trabajo a realizar se justifica por la necesidad de mejorar la cadena logística del proceso de exportación de la empresa Woodimpex S.A., con relación al comercio exterior en calidad de satisfacer al mercado Indú con la exportación de teca mediante un modelo logístico para el

área de exportación.

Un modelo logístico es una herramienta administrativa que apoya el trabajo diario de las diferentes áreas de una compañía, por el cual es importante su implementación para el mejor desempeño de sus actividades en tiempos determinados y así lograr un eficiente y eficaz desarrollo en las diferentes áreas de una empresa.

1.7.2. Justificación práctica.

Este estudio de los procesos logísticos de la empresa Woodimpex S.A. se realiza porque incurre a la necesidad de mejorar las operaciones logísticas, nuestro análisis de la cadena logística de la empresa antes mencionada servirá para mejorar las operaciones que se realizan dentro del departamento de exportación.

Con los objetivos de la investigación planteada se pretende lograr que la empresa Woodimpex S.A. al diseñar un modelo logístico de exportación, ayudará a establecer, controlar y comprobar los pros y contra para el correcto y eficiente funcionamiento de las actividades en el departamento de exportación para el desarrollo óptimo y crecimiento de la empresa.

1.7.3. Justificación metodológica.

Desde el aspecto metodológico se justificará la investigación a través del método descriptivo y como tipo de investigación mediante el método cualitativo el cual se harán entrevistas que nos conducirá a obtener toda la información del presente trabajo y que ayudará con la elaboración de un modelo logístico para la empresa Woodimpex S.A con el fin de mejorar los procesos logísticos exportación.

1.8 Viabilidad de estudio

El presente trabajo de titulación se desarrollará de acuerdo al manejo y facilitación de información que nos brindará la empresa Woodimpex S.A, que se llevará a cabo mediante entrevistas a representantes de la empresa respecto a los procedimientos logísticos dentro del

departamento de exportación. Contaremos con la documentación e información necesaria para el buen manejo y desarrollo de la investigación.

1.9 Limitaciones de la investigación

Dentro de las limitaciones de la investigación, tenemos el sesgo del sujeto que significa que los entrevistados restringen toda o parte de la información de la empresa, para que el entrevistador no esté al tanto de la magnitud total de la investigación por diferentes motivos, como por ejemplo el miedo a recordar experiencias pasadas que afecten la integridad al entrevistado o a la empresa a la que pertenece, acordarse de eventos positivos o eventos negativos que se involucren dentro de la investigación.

Tabla 1: Operacionalización de las Variables

Variables	Definición	Dimensiones	Indicadores	Instrumentos	Escala
Variable Independiente	Sistema organizacional que permite el eficiente manejo de las operaciones logísticas, contribuyendo al logro de los objetivos del comercio exterior de la empresa Woodimpex S.A.	Modelo de procesos	Procesos de exportacion	Entrevistas	Preguntas Abiertas
Diseño de un modelo logístico para el proceso de exportación de Teca en la empresa Woodimpex S.A			Actividad / Tarea		
			Herramientas / documentos		
			Flujogramas		
Variables Dependientes	Los procesos logísticos ayudan a facilitar las relaciones entre la producción y el movimiento de mercancías, reducen tiempo y costos. La logística es parte esencial de una empresa por ello para que un proceso sea exitoso se debe diseñar un circuito que abarque; proveedor, empresa y cliente.	compra	Selección de proveedor	Entrevistas	Preguntas Abiertas
Proceso Logístico de exportación de la empresa Woodimpex S.A			Negociación con el proveedor		
			Orden de compra		
		Exportación	Cotización de fletes		
			Reservas - booking		
			Transporte		
			Documentación		
		Almacenaje	Deposito Temporal		
		TERMINAL PORTUARIO	Registro del AISV Cut Off Zarpe de la nave		

Fuente: Variables de la Investigación

Elaborado por: Las Autoras

Capítulo II: Marco Teórico

2.1. Teorías Generales

Para comprender de una manera más clara que es comercio internacional y cómo surgió, es necesario estudiar cuáles son sus bases teóricas; es decir las diversas teorías que se han formado a medida del avance y evolución del comercio internacional. Citaremos aquellas teorías que brindan un aporte a nuestra investigación.

2.1.1. Teoría de la Ventaja Comparativa.

Esta teoría planteada por David Ricardo (1817), “establece que el coste de oportunidad de un bien es la cantidad de un segundo bien que debe sacrificarse, para liberar los diferentes factores de producción para poder producir una unidad adicional del primer bien” (González, 2011). En otras palabras esta teoría quiere decir que el país con un coste de oportunidad más bajo, tiene una ventaja comparativa en ese bien.

Cada país se especializará en lo que es relativamente más eficiente y exportará esos bienes, e importará el resto de productos en los que son ineficaces en términos de producción.

2.1.2. Teoría de la Ventaja Absoluta.

Adam Smith (1776) señaló que, un país exportaría (importaría) aquellas mercancías en las que tuviera ventaja (desventaja) absoluta de costes, esto es, aquellas mercancías cuyo costo total de producción en términos absolutos fuera inferior (superior) en dicho país con respecto a los costes derivados de producir la misma mercancía en el otro país considerado; ellos redundaría a su vez un incremento del bienestar de varios países y del mundo en su conjunto. (Bajo, 1991)

Tener ventaja absoluta en la producción de un bien, significa que un determinado país puede producir un bien con una menor cantidad de trabajo y recursos que la empleada por otro país para producir el mismo bien.

2.1.3. Teoría de la Ventaja Competitiva.

En su libro “*La Ventaja Competitiva de las Naciones*”, Michael E. Porter, desarrolla la nueva teoría de la ventaja competitiva que consiste en analizar el ambiente nacional en que se desenvuelven las empresas, para este autor; las condiciones de los factores, las condiciones de la demanda, los sectores conexos y de apoyo, así como la estrategia, estructura y rivalidad de la empresa son de vital importancia para la creación y posterior mejoramiento de la ventaja competitiva de la empresa y de una nación. (Vargas, 2006)

2.1.4. La Nueva Teoría del Comercio Internacional.

La nueva teoría del comercio internacional se ha centrado en el análisis de las economías de escala a nivel de empresas o industrias y en las imperfecciones del mercado, lo cual genera beneficios económicos para firmas particulares. Esta teoría constituye una propuesta teórica frente la incapacidad de las teorías tradicionales sobre el comercio para explicar el fuerte incremento de los intercambios entre países en similar nivel de desarrollo y con similares estructuras industriales. (Calvas, 2007)

2.1.5. Teoría de las Restricciones.

Esta teoría fue desarrollada en Israel por el físico Eliyahu Goldratt quién fundamentó que “La teoría de restricciones es una metodología al servicio de la gerencia que permite direccionar la empresa a conseguir resultados de manera lógica y sistemática, contribuyendo a garantizar el principio de la continuidad empresarial” (Aguilera, 2000). Esta teoría invita a los jefes gerenciales a concentrar todos sus esfuerzos en aquellas actividades que inciden directamente en la eficiencia y eficacia de la organización como un todo.

2.2. Antecedentes

La Teca es un árbol que pertenece a la familia de las Verbenáceas, se conoce que su origen proviene varios lugares como es la India, Birmania, Tailandia, Indochina, Indonesia. Podemos decir que existen varias maderas que se pueden denominar teca, la única, original y

verdadera teca es la que procede de la especie *Tectona Grandis*.

La teca es conocida por ser una madera fina y dura, cualidad que es muy apreciada para diversos usos, su durabilidad natural encanta a las personas que se inclinan por estos gustos ya que posee una buena estabilidad dimensional.

“La madera de teca no es corrosiva, tiene resistencia a las termitas, los hongos y a la intemperie. Además, tiene un aceite antiséptico que la hace muy resistente y la protege del ataque de diversos organismos, tiene resistencia es prácticamente insensible a la humedad y a los insectos”. (Badilla)

La teca tiene un aceite antiséptico, la misma que hace a la madera muy resistente y le ayuda a protegerse del ataque de diversos organismos. Por su belleza y características es considerada una de las especies más valiosas del mundo.

Es considerada como la mejor madera especialmente en la construcción de embarcaciones y utilizada en todo aquello que requiere resistencia, estabilidad y duración, en comparación a otros tipos de maderas la teca es la preferida para hacer las cubiertas.



Ilustración 1: Madera teca
Fuente: Woodimpex S.A
Elaborado Por: Los Autores

2.3. Historia de la logística

El ser humano desde su origen se ha ido desarrollando de una manera paralela con la logística, aun desconociendo el concepto de logística la empleaban en su vida cotidiana cuando almacenaban sus alimentos en cuevas, lo realizaban en épocas donde la cosecha era en abundancia, las reservas las hacían para el frío o el invierno donde ciertos productos no podían ser cosechados, de esta manera ellos realizaban de una manera desconocida el proceso de aprovisionamiento y control de inventario.

La logística es fundamental en el comercio, tanto así que el ser humano y la sociedad han ido evolucionando por lo cual se ha presentado problemas de abastecimiento y distribución del producto, la distancia ha sido un factor principal para la distribución de este, evidentemente la logística se ve obligada a mejorar infraestructura, redes de comunicación y transporte.

La logística se ha ido desarrollando desde que tuvo sus inicios en el contexto militar; pero fue a partir de la segunda guerra mundial cuando empezó a ser tomada en cuenta en el mundo empresarial, esta ha venido evolucionando desde el manejo de flujo de materiales hasta la logística integral, para lograr tener claridad en los conceptos de logística se dará una mirada a la bibliografía reciente sobre el tema, pasando por la logística, producción, almacenaje y distribución. (Cartagena, 2013)

Durante estos últimos años el desarrollo de las funciones logísticas de una empresa ha sido muy significativo y fundamental, porque ha permitido obtener ventajas competitivas a través de ella, la función logística se enmarca dentro del conjunto de actividades primarias que componen la cadena de valor de una empresa en el sentido de incrementar los recursos sobre los que poder desarrollar las potencialidades de la misma y conseguir, de esta forma, la ansiada ventaja competitiva sostenible. (Universidad de Extremadura)

2.4. Marco Teórico Referencial

2.4.1. Definición de Logística.

Se cree que la logística es un campo relativamente nuevo, a relación con lo tradicional como es finanzas, marketing y la producción, aunque se la lleva realizando durante muchos años, se conoce que dichas empresas de logística desde ya hace algún tiempo se han ocupado continuamente de las actividades de movimiento y almacenamiento.

“De hecho es que el transporte por carretera, más rápido, más confiable y menos sujeto a pérdidas o daños, tiene la ventaja a la que los hombres de negocios frecuentemente atribuyen un valor considerable”. (Frias, 2015) Al proceso logístico también se lo referencia con el nombre cadena de valor, porque este a su vez tiene su participación con el producto desde que ingresa en su primera fase de transformación y a menudo que la materia prima obtenga cambios dentro de la fábrica hace que el mismo le aumente el precio.

Se puede decir que el objetivo principal de la logística es lograr ventajas dentro de la competencia, de esta manera podemos satisfacer a nuestros clientes cumpliendo las necesidades de las empresas entregando el producto en sus manos.

2.4.2. Logística y Competitividad.

“La vinculación que existe entre logística y competitividad se refiere a la capacidad que nos permite recaudar valor con la disminución de los costos, de esta manera podemos hacer más eficientes los procesos de abastecimiento, producción y comercialización de productos”. (Canitrot & García, 2013). Para las empresas los progresivos incrementos en los costos conllevan la necesidad de realizar estrategias que ayuden a incrementar los actuales niveles de competitividad, de esta manera se podrá mantener la rentabilidad de las empresas.

En la logística las mejoras en los niveles de servicio en la distribución de los productos tienen un impacto significativo en las características del servicio de transporte, es por eso que el sistema logístico se desarrolla en una serie de objetivos complementarios, las cuales el

sistema logístico se desarrolla en una serie de objetivos complementarios, las cuales son demandadas por los usuarios. (Canitrot & García, 2013)

La competitividad se da a través de la minimización de tiempos y costos, la misma tiende a sostener o incrementar la competitividad de los productos nacionales en la órbita del comercio internacional, dependiendo de la misma, esta necesidad se inscribe en el marco de una tendencia en alza de los costos.

La planificación logística se presenta como un ámbito de intervención para sostener niveles de crecimiento altos, alternativo a las tradicionales políticas de competitividad, tales como la baja de salarios reales o la depreciación cambiaria. Ello, representa potencialidades para el incremento de la eficiencia en aquellas actividades con orientación al abastecimiento del mercado interno; o bien, para la búsqueda de mejoras en la logística de sectores productivos considerados estratégicos. (Canitrot & García, 2013)

En términos de planificación del desarrollo, la accesibilidad resulta un factor crucial para la integración de las regiones rezagadas en materia de infraestructura y servicios de transporte; fundamentalmente, si se pretende generar las condiciones para el cumplimiento de los planes estratégicos productivos. (Canitrot & García, 2013)

También se analiza que debería incorporarse la promoción de una matriz de transporte multimodal que maximice la conexión y las potencialidades entre los diferentes modos, aspirando a una reducción de costos y a un funcionamiento integral que impliquen un menor impacto ambiental. (Canitrot & García, 2013)

Las características propias de un buen sistema logístico hacen que la coordinación y cooperación interinstitucional pública y privada sean aspectos fundamentales para su correcto funcionamiento, podemos decir que uno de los componentes claves que se conoce para la competitividad dentro de la logística es la disponibilidad de infraestructura y servicios de transporte es por eso que estudios realizados nos dan a conocer que se la ha pensado como

una herramienta dinamizadora de la economía, por su efecto multiplicador sobre otros segmentos de la producción y por su capacidad para generar entornos atractivos para las inversiones privadas. (Construcción, 2012)

Un estudio realizado nos indica que la logística podrá contribuir a la consolidación del proceso de desarrollo de la región de América Latina, a través de cuatro dimensiones clave que se detallan a continuación:

Favorecer la mejor calidad de vida, la conectividad, la salud pública, la inclusión social y las oportunidades para las comunidades aisladas • Apoyar el crecimiento de la economía y la competitividad de sus empresas • Facilitar la integración del espacio nacional y la integración regional, la descentralización y la circulación interna • Contribuir a la diversificación del tejido productivo mediante la promoción del desarrollo y de la internacionalización de empresas nacionales o regionales de provisión de equipos de ingeniería y construcción y de servicios profesionales asociados. (Canitrot & García, 2013)

Es por eso que el crecimiento de la infraestructura en una compañía en conjunto con los servicios asociados constituye una oportunidad para favorecer el desarrollo de unidades productivas, y de esta manera podrá incrementar los conocimientos, habilidades y destrezas de las personas que se encuentran en el área.

2.4.3. Tipos de logística.

En la actualidad existen diferentes tipos de logística que ayudan a las empresas a poner su producto en el sitio correcto, a tiempo oportuno y lo más importante, que su costo sea lo menor posible. Con el transcurso del tiempo, la logística se ha convertido en la herramienta de suma importancia para una organización pueda ser competitiva es por eso por lo que detallamos a continuación 5 funciones básicas dentro de un proceso logístico:

2.4.3.1. Logística de distribución.

Cuando nos referimos a logística de distribución estamos hablando por lo general de

transportación y distribución, la finalidad de la logística de distribución es determinar lo siguiente:

- Se toma en cuenta que tipos de productos son y también el tamaño que se cargaran en el mismo vehículo así se podrá tener el menor coste de envío posible.
- Se debe tomar en cuenta la cantidad de productos, si estos son de clases diferentes, si el envío se debe hacer a varias rutas, en este caso a cada fábrica a cada cliente y cada almacén, tomando en cuenta los costos de envío.
- Tomar en cuenta los costes generales que estén optimizados para que nuestros clientes se sientan satisfechos con nuestro trabajo siempre velando el bienestar de ambos.
- La cantidad de productos que se envíe a diferentes clientes o locales deben ser bien estudiados.

Lo complicado en este proceso es cómo optimizar los costes de transporte y almacenamiento. Para ello es importante disponer de sistemas de información adecuados, así como de infraestructuras y recursos necesarios, la logística de distribución de productos más tradicional se ocupaba de la recepción de materias primas enviadas por proveedores, almacenamiento de estas y envío a los clientes.

Ahora los procesos logísticos llevan mucha componente tecnológica, lo que les ha hecho mucho más eficientes y ha contribuido a reducir costes. (Arealogística)

2.4.3.2. Logística de aprovisionamiento.

“La logística de aprovisionamiento comprende todas las acciones destinadas a que nuestra empresa disponga de un flujo continuado y controlado de todos los materiales imprescindibles para su correcto funcionamiento. Es decir, gestiona la llegada la materias primas hasta nuestra empresa” (TRANSGESA, 2017). La logística de aprovisionamiento está directamente relacionada con los almacenes, siendo esta la que lleva el control de lo que tiene la empresa, y de esta manera se lleva a cabo los procesos productivos de las empresas,

satisfaciendo la demanda de los clientes.

Gracias a los procedimientos que se utilizan en la logística de aprovisionamiento, las empresas tienen beneficios, son más eficientes y aporta a la disminución de gasto en inventario, aumentando la eficiencia de las compañías.

2.4.3.3. Logística de producción.

La logística de producción tiene como objetivo realizar de manera organizada y puntual las entregas a diferentes unidades de producción, con las cantidades deseadas de primeras materias que incurre de producción en las mejores condiciones de coste. Para que este proceso tenga excelente resultado es necesario que se encuentren bien definidas las reglas de gestión. (Gomez Giraldo)

La logística de producción es la gestión que se realiza sobre el abastecimiento existente dentro de las empresas, porque se lleva un control sobre el flujo interno de los materiales en el proceso de producción, el mismo que se realiza desde el comienzo en la fabricación y la retirada del producto terminado, según sea el caso.

2.4.3.4. Logística inversa

“Podemos decir que el sistema de logística inversa juega un papel muy importante en el reciclaje” (Arealogística). Es un tema en la cual se debe trabajar mucho por la problemática que existe con el medio ambiente, por lo que es necesaria la intervención de las empresas, clientes, proveedores en general.

2.4.3.5. Logística ambiental

La logística ambiental se encarga de gestionar correctamente los residuos. Se trata de desecharlos correctamente y, si es posible, reciclarlos. En la actualidad podemos decir, las empresas están tomando conciencia, el respeto al medio ambiente va en aumento en el ámbito empresarial y las empresas que tienen sistemas de gestión ambiental se valoran cada vez más. (Arealogística).

2.5. Costos Logísticos

Los costos logísticos son todos aquellos valores que se dan por las diversas actividades dentro del comercio internacional de mercancías, los mismos que se pueden dividir en 4 tipos:

- Costos de transporte.
- Costos de inventario.
- Costos de almacenaje.
- Costos administrativos.

2.5.1. Costos de transportes

Costos de transporte: se determina en base a la distancia, volumen, característica del producto, modo de transporte, origen y destino. Dentro de este también se contabilizan pérdidas, las cuales están relacionadas a los potenciales daños durante el transporte de la mercancía. (Pro Ecuador, Guia Logistica Internacional, 2017)

2.5.2. Costos de inventarios.

Es el valor determinado en función de variables como el valor del producto, costo de capital, seguros, sistemas de control, embalaje, tiempo de almacenaje, seguridad, etc. En este tipo de costos se incorporan también los costos de deterioro, asociados a daños a mercancía en el almacén. (Pro Ecuador, Guia Logistica Internacional, 2017)

2.5.3. Costos de almacenaje.

Se establece dependiendo del espacio y costo de almacenes utilizados, ubicación, operación de recepción y despacho, gestión y operación del almacén, costo de manipulación, equipamiento, y costo de la mercancía en tránsito. (Pro Ecuador, Guia Logistica Internacional, 2017)

2.5.4. Costos administrativos.

Depende del número de órdenes procesadas, costo de trámites, procedimientos y

documentos, costo de sistemas de comunicación e información, costo de transmisión de datos y de codificación, recepción y manipuleo de suministros, selección de proveedores, costos de

Seguros, seguridad, pérdidas y aranceles aduaneros. (Pro Ecuador, Guia Logistica Internacional, 2017)

2.6. Cadena Logística

“La cadena logística se relaciona con las actividades y procesos de abastecimiento, producción, almacenamiento, transporte, distribución y servicio al cliente necesarios para la supervivencia, crecimiento, productividad y competitividad empresarial” (Cano, Panizo, García, & Rodriguez, 2015). En la actualidad las empresas se ven forzadas a generar mejores prácticas de negocios, para obtener ventaja competitiva, siendo uno de los elementos claves la gestión logística, no solo en cuanto producir un determinado bien de alta calidad a un menor costo.

2.7. Cadena de Suministros

La cadena de suministros es una función estratégica que abarca todas las operaciones por las que el producto debe pasar desde su recepción hasta su llegada al cliente final, cuando hacemos referencia a procesos son todos aquellos elementos involucrados tanto de manera directa e indirecta como: proveedores, almacenes, transporte, canales de distribución, cliente mayorista y consumidores.

Básicamente es una cadena de procesos esenciales de negocio, las cuales están vinculadas por algunas formas de mecanismos de coordinación estableciendo una serie de procesos de negocios como una cadena coordinada permite la alineación e integración a través de los procesos para cumplir las estrategias de la compañía. (Motta, 2015)

2.7.1. Importancia de la Cadena de Suministros.

“El valor en la logística se expresa fundamentalmente en términos de tiempo y lugar, una buena dirección logística visualiza cada actividad en la cadena de suministros como una

contribución al proceso de agregar valor” (Briones, Moreno, & León, 2013). La cadena de suministro crea valor a la empresa, si se gestiona de manera adecuada permite optimizar recursos y aumenta la competitividad, en el caso de las empresas exportadoras el Supply Chain permite entregar a sus clientes productos de manera más rápida.

Actualmente el mercado internacional cada vez es más exigente en cuanto a los tiempos de entrega de los productos, por lo tanto es necesario que las empresas implementen el uso de nuevas tecnologías en sus procesos logísticos y nuevas herramientas de negociación con proveedores, entre otros elementos.

La cadena de suministro también conocida en inglés como Supply Chain es una red de procesos para llevar a cabo una comercialización desde su creación hasta el punto de que se vende el producto creado u adquirido mediante proveedores. El éxito de las empresas exportadoras radica en qué tan eficiente es su cadena de suministro, ya que los diversos procesos que lo componen influyen en el tiempo. (Rivera & Solorzano, 2017)

2.7.2. Enfoques que tomar de una cadena de suministro eficiente.

La cadena de suministro debe acoplarse a diferentes requerimientos según el tipo de empresa en la cual se implementa, en el caso de las empresas exportadoras se cree conveniente seguir la siguiente guía de elaboración para alcanzar un alto nivel de eficiencia.

a) La cadena de suministro debe tener un enfoque rentable, donde busca que los procesos y operaciones puedan tener una sostenibilidad en los costos acorde al presupuesto o simplemente el hecho de tener un ahorro a largo plazo. (Rivera & Solorzano, 2017)

b) Se debe buscar una especialización de la cadena de suministro, ya que se debe dar el debido seguimiento a cada uno de los procesos en las diferentes etapas de la cadena de suministro, mediante la contratación de mano de obra especializada y profesional, que existe actualmente en la industria.

c) La cadena de suministro debe adaptarse a los diferentes cambios que se presenten en

el mercado, en el transcurso del tiempo, la cual debe ser flexible y adaptarse a las exigencias y necesidades del consumidor.

d) La cadena de suministro debe tener visibilidad, saber lo que sucede en la empresa exportadora, fomentando así la transparencia, supervisión y control.

e) El procedimiento de la cadena de suministro debe ser compacta, es decir los miembros de los diferentes departamentos de la organización deben estar direccionados hacia el mismo bien común de objetivos, y establecer un compromiso y mejora continua en cada uno de los procesos logísticos.

f) La cadena de suministro debe ser sustentable, debido a las exigencias del mercado internacional cada vez son más los clientes que valoran los productos o procesos amigables con el medio ambiente.

2.7.3. Errores más comunes en la cadena de Suministros.

No solo basta con comunicar o trabajar con ciertas áreas de la empresa sobre la mejora continua de la cadena de suministro ya que por más insignificante que sea cualquier área de la empresa, también de manera indirecta se verá involucrada, por lo cual hay que tener una completa integración, hablar con todos los líderes de 36 los departamentos e incluso con los socios comerciales, así se obtendrán correctas capacitaciones y un correcto enfoque para lograr el objetivo deseado. (Rivera & Solorzano, 2017)

La puesta en marcha de una cadena de suministro, conlleva un estudio previo su implementación, ya que se debe ajustar a la actividad que realiza la empresa para que su implementación sea óptima.

2.7.4. Etapas de la Cadena de Suministros.

Las diferentes etapas de la cadena de suministros se conectan mediante flujos de información y fondos. “No es necesario que cada etapa esté presente en la cadena de suministro, el diseño apropiado de esté depende tanto de las necesidades del cliente como de

las funciones que desempeñan las etapas que abarca” (Chopra & Meindl, 2008).



Ilustración 2: Etapas de la Cadena de Suministros

Fuente: Woodimpex S.A

Elaborado por: Los Autores

2.7.5. Estrategias Competitiva y Cadenas de Suministros.

“Una estrategia de cadena de suministro determina la naturaleza de la obtención de la materia prima, el transporte de los materiales hasta la compañía, la fabricación del producto u operación para proporcionar el servicio y la distribución del producto” (Chopra & Meindl, 2008). Para llevar a cabo una estrategia competitiva en determinada compañía, se deben tomar en cuenta cada una de las etapas de la cadena de suministro, y desarrollar una estrategia diferente que se ajuste a cada departamento, pero todos deben ir direccionados hacia una misma visión estratégica.

Cadena de Abastecimiento

“Es la red de empresas de suministros que abarca el proceso en el cual se integran las funciones del proveedor, fabricante, cliente distribuidor y el detallista para llevar a cabo un proceso productivo” (García, 2014). La cadena de abastecimiento busca abastecer a las empresas con los materiales necesarios para sus procesos productivos y de operación, en cuanto a calidad, cantidad y tiempos de entrega requeridos al menor costo posible para dar mejor servicio y obtener la satisfacción de los clientes.

Proveedores

“Los proveedores son la clave del éxito para las organizaciones, forman parte directa en los procesos de cadena de abastecimiento y son responsables en el proceso de suministros, lo que responsabiliza en el manejo de calidad y trazabilidad del producto” (Jaramillo, 2014). Por

esta razón se requiere, debe existir un alto nivel de confianza con los proveedores estableciendo lazos de fidelidad, y compromiso en los tiempos de entrega y cantidad de producto.

La negociación con proveedores es uno de los pasos más importantes en la cadena logística por lo tanto es recomendable firmar contratos o establecer convenios para asegurar la disposición del producto

Almacenaje

El bodegaje es uno de los aspectos de gran prioridad durante el proceso logístico, la mercadería tiene que estar protegida en un lugar que reúna las condiciones necesarias, para conservar el buen estado del producto hasta que pueda ser distribuido o exportado, la importancia de una buena administración en la bodega radica en que se debe realizar monitoreo constante recursos. “El almacenaje de mercancías permite minimizar costos si se administran eficientemente los inventarios, mediante una buena organización y planificación del área de almacenaje no incurrirían demoras en los tiempos de entrega” (Jaramillo, 2014).

2.8. Infraestructura Logística

“La infraestructura logística representa uno de los recursos más importantes que posee el país ya que mediante el óptimo desarrollo de la misma ayuda al intercambio comercial de mercancías y servicios” (ProEcuador, Guía Logística Internacional, 2016). Cuando hablamos de infraestructura logística hacemos referencia a los terminales que se encuentran presente durante el proceso de exportación de las mercancías desde que salen de la bodega del vendedor en origen, hasta llegar al cliente final en destino; por lo tanto la influencia que tiene la infraestructura logística de un país incide en las exportaciones.

Los componentes de la infraestructura logística más comunes son: a) puertos marítimos, b) vías ferroviarias, c) carreteras, c) aeropuertos, d) puertos fluviales, e) almacenes de carga y f) plataformas logísticas.

2.8.1. Puertos Marítimos.

“Los puertos marítimos son el conjunto de obras e infraestructura, instalaciones, accesos, equipamientos y otras facilidades que se encuentran en la costa, localizadas en las zonas marinas costeras específicas” (ProEcuador, Guía Logística Internacional, 2017). Para racionalizar todas aquellas actividades que están incluidas en la cadena logística, la integración de los puertos constituyen los principales nodos de la red de transporte marítimo, logísticamente los puertos se encuentran ubicados en zonas estratégicas, la competitividad de un puerto se caracteriza por la agilidad, rapidez, flexibilidad y la seguridad, lo que lo convierte en un puerto eficiente.

Los puertos se conforman por 3 áreas:

Áreas Marítimas

“Esta área está destinada para los buques, señalización, canal de acceso fondeaderos, dársenas” (ProEcuador, Guía Logística Internacional, 2017).

Áreas de Maniobra

“Es el aérea terrestre destinada a la carga como muelles, patios y bodegas de almacenamiento, lugares de acopio” (ProEcuador, Guía Logística Internacional, 2017).

Áreas de Evacuación

“Es la destinada al transporte terrestre, vías de acceso al puerto desde la red de carreteras, circunvalación o reparto con áreas de maniobra y estacionamiento” (ProEcuador, Guía Logística Internacional, 2017).

2.8.2. Tipos de Puertos Marítimos

Existen varios tipos de terminales portuarias que manejan diferentes tipos de carga, entre ellos podemos encontrar los siguientes que van hacer nombrados a continuación.

2.8.2.1. Terminales de Contenedores

Son puertos especializados en donde se maneja carga contenerizada, cuentan con equipos

especializados para la manipulación de los contenedores como son las grúas de pórtico, las RTG, las grúas de tierra, Reach Stakers, entre otras, las mismas que ayudan durante la carga y descarga de los contenedores desde el buque, apilamiento en los patios y cargar en los vehículos respectivos para que sean movilizados dentro y fuera de la terminal. (ProEcuador, Guía Logística Internacional, 2017)



Ilustración 3: Terminal de Contenedores

Fuente: ProEcuador

2.8.2.2. Terminal de graneles líquidos

“Son puertos que se especializan en el manejo de carga al granel líquida, tales como: químicos, petróleo, combustible, entre otros, la cual es cargada y descargada en buques mediante bombas. Tienen en tierra grandes tanques de almacenamiento para sus productos” (ProEcuador, Guía Logística Internacional, 2017). Este tipo de terminales deben estar debidamente equipadas en cuestiones de seguridad al momento de manipular las cargas, ya que este tipo de mercancías que se maneja en estas terminales pueden ocasionar daño el medio ambiente y a las personas, sino se cuenta con un protocolo de seguridad bien estructurado.



Ilustración 4: Terminales de graneles líquidos
Fuente: ProEcuador

2.8.2.3. Terminales de gráneles sólidos

Son puertos que se especializan en carga al granel sólida o seca como el trigo, maíz, cebada, cemento, entre otras, la cual es cargada y descargada mediante bombas desde el puerto y desde los buques que también son especializados en el manejo de este tipo de carga. Tienen en tierra grandes tanques de almacenamientos para sus productos. (ProEcuador, Guía Logística Internacional, 2017)

Este tipo de terminales portuarias utilizan silos que son grandes estructuras que sirven para almacenar todo tipo de productos agrícolas (granos), donde se conservan de manera adecuada, brindando protección al producto contra el clima ya que se mantienen en temperaturas adecuadas para que el precautelar la conservación del producto.



Ilustración 5: Terminales de graneles sólidos
Fuente: ProEcuador

2.8.2.4. *Terminales Multipropósitos*

Son terminales no especializados que manejan diferentes tipos de carga tales como: contenedores, carga general, carga al granel líquida o sólida. Ecuador cuenta con diferentes portuarias que se encuentran ubicados estratégicamente a lo largo de la costa del Pacífico del país. Según (ProEcuador, Guía Logística Internacional, 2017) entre ellos tenemos:

- a) Autoridad Portuaria de Esmeraldas (Puerto Multipropósito)
- b) Autoridad Portuaria de Manta (Puerto Multipropósito)
- c) Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (Puerto Multipropósito)
- d) Autoridad Portuaria de Guayaquil:
 - Andipuerto (Terminal de graneles y multipropósito)
 - Contecon Guayaquil S.A (Terminal de contenedores y multipropósito)
 - Ecuagran (Puerto de graneles secos)
 - Fertisa (Puerto multipropósito)
 - Trinipuerto S.A (Puerto de graneles sólidos)
 - Naportec (Puerto multipropósito)
 - Terminal Portuario de Guayaquil (Puerto de Contenedores)

Dentro de los principales puertos ecuatorianos se encuentra en primer lugar el Puerto de Guayaquil que maneja el 70% del comercio fronterizo del país, seguido por Puerto Bolívar ubicado en la provincia del Oro en donde el 90% de la carga movilizada es banano, y en tercer lugar se encuentra el Puerto de Esmeraldas por donde se y transporta principalmente aceite de palma. (ProEcuador, Guía Logística Internacional, 2017)

2.8.2.5. *Almacenes Aduaneros*

Son depósitos destinados para el almacenamiento temporal de las mercancías, mientras se solicita su despacho, pero también cumplen otra funciones como manipulación y

conservación de la carga, por lo tanto los almacenes aduaneros son un elemento importante dentro de la cadena logística, al ofrecer grandes ventajas al permitir una mejor organización de al momento de distribuir las mercancías, permite la conservación de la carga hasta su despacho.

2.9. Plataformas Logísticas

“Las Plataformas Logísticas son zonas delimitadas creadas con el objetivo de realizar actividades logísticas, de transporte, distribución, etc. Estas zonas pueden ser operadas por diversos agentes, utilizar diferentes medios de transporte y pueden emplearse para el ámbito nacional e internacional”(TRANSGESA, 2017). Es una zona delimitada en el interior de la cual, se ejercen por distintos operadores logísticos, todas aquellas actividades que están relacionadas con la cadena logística especialmente la distribución de las mercancías.

2.10. Modo de Transporte

Es el sistema a través del cual se realiza el traslado de la mercancía, a través de diversos medios de transportes que actualmente nos sirven para transportar todo tipo de carga de un lugar a otro. Entre los diferentes tipos de transportes tenemos el marítimo que es uno de los más importantes en el ámbito del comercio exterior:

2.11. Transporte Marítimo

El transporte marítimo es el principal modo de transporte en el ámbito internacional ya que permite transportar grandes cantidades de carga y a largas distancias. La principal ventaja de este modo de transporte es la competitividad en materia de fletes, posibilidad de mover grandes volúmenes de mercancías, tanto graneles, sólidos, líquidos y gases con gran aprovechamiento, lo que se denomina economía de escala. (ProEcuador, Guía Logística Internacional, 2017)

En cuanto al transporte marítimo existen muchas ventajas como que se puede transportar grandes volúmenes de carga, los fletes son competitivos y a costos más económicos en

relación a otros tipos de transportes, mayor seguridad y estabilidad, mayor cobertura; en cuanto a las desventajas de utilizar este tipo de transporte se puede decir que es el tiempo, a diferencia de un transporte aéreo que es mucho más rápido que el marítimo.

2.12. Importancia del Transporte en la Cadena Logística

Si se analizan estas tres formas de traslado de productos se puede determinar que el transporte aéreo se realiza mediante aviones cargueros o comerciales, el transporte marítimo se ejecuta mediante barcos cargueros, tanto para carga suelta (break bult) o contenedores, y el transporte terrestre mediante trenes cargueros y camiones de todo tipo y tamaño. Todas las formas anteriores constituyen los movimientos de la cadena de abastecimiento logística.

La utilización de los distintos tipos de transporte dependerá, sin lugar a dudas, de tres variables fundamentales: las distancia entre el origen y el destino, la oferta de transporte y el destino final del transporte.

2.13. Medios de Transporte

Existen diversos tipos de buques que permiten el transporte de diferentes tipos de cargas, podemos encontrar buques especializados o multipropósitos, dentro de los primeros están los graneleros para el movimiento de carga sólida al granel y buques tanqueros para líquidos de todo tipo; los frigoríficos para mercancías que requieren mantenimiento especial de las condiciones térmicas de carga; los propaneros o metaneros, para transportes de gases propano o metano; los portacontenedores, también los ferries para el movimiento de automóviles. (ProEcuador, Guía Logística Internacional, 2017)

Los multipropósito presentan una característica especial y es que son buques con varias bodegas y que sirven para utilizar diferentes tipos de cargas separadas en forma separada.

2.14. Clasificación de medios de transportes marítimos

Buques Petroleros	Son navíos que transportan el petróleo crudo desde plataformas de países productores hasta refinarias, presentan tuberías especiales por las que cargan y descargan el petróleo	
Buques Químicos	Sus características son similares a los buques de petróleo, aunque transportan productos químicos como amoníaco, gasolina, etc; su tamaño es pequeño y contiene tanques donde transportan los diferentes productos según el tipo	
Buques Gaseros	Son buques especializados en el transporte de gas licuado o gas natural, cuentan con una sofisticación interna y alta tecnología de alto costo de construcción.	
Buques Frigoríficos	Es un buque especializado en el transporte de cargas refrigeradas, la temperatura mínima que alcanza depende del cargamento que se transporta	
Buques Portacontenedores	Son buques de gran tamaño con capacidad de hasta 18,000 unidades la capacidad de almacenamiento y la rapidez de estos navíos se ha ido incrementando gracias a los avances del campo de la construcción.	
Buques de Carga General	También conocidos como buques multipropósitos, transportan diversos tipos de mercancías desde hasta tanques pequeños, llevan grúas propias para cargar y descargar.	
Buques Roll on / Roll off	Estos buques transportan únicamente mercancías con ruedas, las cuales son cargadas y descargadas con tractores que contienen varias estructuras de rampas en su interior.	
Buques Graneleros	Se encargan de transportar cargas secas al granel, se identifican fácilmente ya que en su cubierta solo presentan varias escoltillas y correderas de ambos lados.	

Ilustración 6: Clasificación de Transportes Marítimos

Fuente: Proecuador

2.15. Logística Internacional

Cuando se trata de logística internacional se hace referencia a una de las estrategias más importantes utilizada por los exportadores que desean internacionalizar sus productos, en efecto para lograrlo se debe empezar por optimizar los procesos a distintos niveles es clave para diseñar un buen plan de logística internacional.

Por lo tanto el gran desafío de las empresas será conseguir un funcionamiento integral y coordinado para la mejora de la competitividad de aspectos como elegir el transporte o combinación de transporte más adecuados, la herramienta Incoterms, el tipo de embalajes, la gestión de los recursos humanos implicados en los distintos procesos, el servicio al cliente, las fuentes de las materias primas, el abastecimiento de materias primas, los proveedores o, entre un largo etcétera de factores, la ubicación geográfica de los centros de producción. (Business School, 2018)

En actualidad las empresas pueden llegar a ser muy competitivas puertas adentro es decir, en sus diferentes departamentos, con tecnología de punta y personal altamente capacitado, pero en el mundo del comercio exterior eso no basta ya que en muchos casos el problema se encuentra puertas afuera es decir desde que el producto sale de fábrica hasta que llega al consumidor final

“La logística internacional se encuentra vinculada a la deslocalización y al outsourcing offshore de determinados productos o servicios” (Business, 2018). El outsourcing es una herramienta efectiva en la cadena logística ya que busca crear un aspecto diferente dentro de la cadena de abastecimiento en áreas de almacenamiento, transporte y empaque de las empresas.

2.16. Modelos de Procesos Logísticos

Algunos expertos han propuesto modelos de gestión integrales para el proceso logístico, que permiten elevar la competitividad en el mercado.

La Secretaría Económica de México (2011) diseñó un modelo que considera 16 capacidades, estrategia y desempeño, de la organización, servicio al cliente, gestión de procesos, administración de la demanda, abastecimiento y compras, procesamiento de las órdenes de clientes, operación del almacén, administración del inventario, transporte logística inversa, procesos de exportación, capacidad financiera, gestión de datos, organización, personal y competencias. (Cano, Orue, Martínez, Mayett, & López, 2015)

El modelo de referencia de operaciones de la cadena de suministro (*Scor: Model: Supply Chains operations reference model*) desarrollado por el Supply Chain Council Of North América (1996) no tiene descripción matemáticas ni métodos heurísticos; es una herramienta estándar que analiza y mejora el desempeño de la cadena de suministro de las organizaciones usando KPI's (Key Performance Indicators). El modelo SCOR es el que identifica principalmente cinco procesos de gestión tales como: planificación, aprovisionamiento, manufactura, distribución/entrega y devolución. (Cano, Orue, Martínez, Mayett, & López, 2015)

Los modelos anteriores abarcan especialmente empresas grandes que disponen de todas las áreas y departamentos bien estructurados, pero hay otros autores que han desarrollado otros tipos de modelos logísticos que pueden ser aplicados específicamente para las pymes entre las que podemos mencionar los siguientes:

Díaz (2008) propone: identificar tres componentes principales en la cadena de suministro: producción, provisión y distribución, aunque insinúan la participación de todos los participantes de la cadena de suministro el autor solo estudia las partes susceptibles de costeo dentro de esta, dejando a un lado la importancia de la gestión, para mejorar el desempeño logístico de la cadena de suministro. (Cano, Orue, Martínez, Mayett, & López, 2015)

González (2012) presenta una metodología de gestión logística para el mejoramiento de pequeñas empresas e identifican cinco áreas de oportunidad: aprovisionamiento,

almacenamiento, distribución, costos y servicio al cliente. Ese trabajo propone herramientas de mejora logística en cada una de las áreas de oportunidad que conllevan a disminuir costos logísticos, pero no es un modelo integral. (Cano, Orue, Martínez, Mayett, & López, 2015)

El modelo de gestión logística propuesto por Velázquez (2003) identifica en un primer en un primer ciclo, la producción, las ventas y la logística; el segundo ciclo incluye la planeación de materiales, la gestión de inventarios y almacenamiento de materia prima, el plan de compras, y la colocación de pedidos al proveedor. El autor describe un modelo integral de la gestión logística para Pyme; sin embargo el modelo pierde fuerza de integración al momento de identificar los indicadores que una Pyme debe cumplir, puesto que se centran en el cumplimiento de los mismos de forma aislada. (Cano, Orue, Martínez, Mayett, & López, 2015)

En los modelos expuestos por los autores refleja la importancia del diseño de un modelo de gestión logística de acuerdo al tipo o magnitud de la empresa, debido a que la búsqueda de soluciones alternas en las empresas se ha vuelto indispensable.

Según Arana (2011) una adecuada gestión de la cadena de suministro puede ayudar a las empresas que la integran a mejorar la competitividad de la misma, en términos de mayor eficiencia en el uso de los recursos que facilitan la consecución de los objetivos del cliente final, mayor precisión en la planificación y control de los flujos de materiales e información desde proveedor hasta el usuario final, mejora las relaciones entre los miembros de la cadena, reducción de los niveles de inventario y del tiempo de entrega. (Díaz & Marrero, 2014)

“El modelo SCOR ha sido capaz de proporcionar una base para la mejora de la cadena de suministros en proyectos globales así como de proyectos específicos” (Díaz & Marrero, 2014). Este modelo tiene como principal objetivo gestionar la cadena de suministro, mediante la integración de procesos, y mejorar la eficacia de la cadena logística de las empresas.

Se debe resaltar que este modelo permite describir las actividades de negocio necesarias

para satisfacer la demanda de un cliente, está organizado alrededor de los cinco procesos principales de gestión: planificación, aprovisionamiento, manufactura, distribución y devolución y retorno, y contiene además tres niveles de detalle de procesos: nivel superior, nivel de configuración, y nivel de elementos de procesos. (Díaz & Marrero, 2014)

Por lo tanto para determinar la contribución que cada uno de los procesos que conforman la cadena de suministros y así detectar áreas factibles de mejora que les permitan tener éxito, es necesario indicadores que les permiten cuantificar su desempeño, por lo que resulta necesaria la valoración de su conjugación con otras herramientas de la gestión empresarial que facilitan la toma de decisiones mediante indicadores de una manera balanceada y proactiva, tal es el caso del cuadro de Mando Integral o Balanced Scorecard. (Díaz & Marrero, 2014)

El modelo de proceso logístico es una herramienta de gran importancia dentro del departamento logístico debido a que mediante ella se logra obtener una visión global de la cadena de abastecimiento y nos especifica cada uno de sus procesos operativos, por otro lado se centra en los flujos de productos e información.

Ventajas de un Modelo de proceso logístico

a) Compara el desempeño logístico integral de una empresa con otras similares, a través de métricas estándar; b) es completamente flexible y configurable a las exigencias de la cadena de suministros; c) Es un modelo que se transforma en una herramienta de acción y genera resultados medibles a corto plazo; d) Permite abordar desde procesos muy sencillos hasta de gran complejidad. (Albornoz & Hernández, 2014)

Exportación de Madera Teca en Ecuador

La exportación de madera teca, está dirigida principalmente a mercados de países de Asia en el año 2014 el 100% se destina a este continente. La India es el principal mercado debido a la alta demanda de este producto. India es un país con más de 1.25 billones de habitantes y

poseen un consumo de grandes cantidades de troncos o trozos de madera importado, para realizar la transformación del producto en grandes embarcaciones lujosas, pisos, puertas, muebles etc. (Vaca, 2015)

Desde el año 2007 al 2015 la exportación de madera teca ha aumentado, debido a que la India ha prohibido la tala de árboles, y debido a la importancia de este tipo de madera las empresas dedicadas a fabricar artículos con esta madera, han aumentado las importaciones de este producto a fin de suplir las necesidades, encontrándola en países de África y en Latinoamérica entre ellos Ecuador.

La madera teca es considerada como una especie que produce madera de alto valor comercial, es una de las maderas más plantadas en los últimos quince años, en zonas tropicales se encuentran en Latinoamérica, su buen desarrollo debido a las condiciones climáticas ha generado que una gran cantidad de empresas hayan plantado grandes extensiones. (Vaca, 2015)

“Las grandes plantaciones de madera teca son consideradas inversiones forestales con la finalidad de que al cortar sus árboles se obtenga madera de buena calidad y volumen que les permita comercializarla a los mejores precios posibles” (Vargas, 2006). En Ecuador la mayor parte de las plantaciones son comercializadas por empresas exportadoras.

Exportación de Teca por Empresas año 2014

Tabla 2: Principales exportadores de Teca en Ecuador

EXPORTADORES	PESO NETO TM	VALOR FOB (DÓLARES)
S.N.B EXPORT S.A	\$45.882.614,00	\$5.296.278,12
UNIVERCOMPANY S.A	\$37.293.508,46	\$4.506.756,83
EXPORTADORA DE MADERAS TROPICALES MULTITEAK S.A	\$22.076.141,14	\$2.019.738,75
OUTSPAN ECUADOR	\$14.753.308,00	\$4.119.664,19
ECHANIQUE BENITEZ VIVIANA KATYUSKA	\$13.846.840,00	\$938.958,69
MULTIMADERA S.A	\$13.757.370,00	\$1.486.344,40
NIRMALA INTERNATIONAL S.A	\$13.479.500,00	\$1.610.655,55
REGENTEAK ECUADOR S.A	\$13.106.878,92	\$1.290.209,64
PAMPOSH INTERNATIONAL S.A	\$12.605.202,00	\$1.459.912,50
TRIPLE M TEAKWOOD S.A TRIMTEAK	\$11.584.158,63	\$1.201.975,29
PRIMETRADING S.A	\$9.804.500,00	\$1.110.775,50
PRIMEWORK S.A	\$9.774.055,00	\$1.260.632,30
ECOPEOPLE S.A	\$9.019.276,00	\$1.008.102,65
WORMATIA C LTDA.	\$6.960.177,90	\$750.081,82
PVS INTERNACIONAL S.A SALUMBERS	\$6.150.290,00	\$488.286,28
REYBANPAC REY BANANO DEL PACIFICO S.A	\$6.116.823,00	\$1.412.952,80
MINBY S.A	\$5.240.000,00	\$809.455,78
RIOFOREST S.A	\$5.190.725,00	\$694.646,26
GLOBALOLIMP S.A	\$4.392.837,50	\$533.197,50
PUJANZA S.A	\$4.357.260,00	\$453.011,10
PAMONTE S.A	\$3.185.085,00	\$646.574,94
TEAK ECUADOR WORLD WIDE TRADE CIA. LTDA. TEAKTRAD	\$2.710.400,00	\$162.596,00
RECYFOREST S.A	\$2.693.000,00	\$247.374,60
AGROFORESTAL LOS CANCHONES FORESCAN CIA. LTDA	\$2.472.495,00	\$294.037,21
MADEREXOTICAS S.A	\$2.359.305,00	\$455.524,41
LO MEJOR DEL BOSQUE BESTFOREST S.A	\$2.222.435,00	\$263.400,00
RAIMPEX S.A	\$2.150.000,00	\$230.070,60
MORAN CEPEDA JAIME ANTONIO	\$2.081.415,00	\$191.450,91
ANSARI MOHAMMED UMAR NISAR	\$1.808.000,00	\$179.108,50
ROBINT ECUADOR S.A	\$1.678.000,00	\$126.580,50
WOODIMPEX S.A	\$1.575.000,00	\$185.275,50
ECOQUEBAR S.A	\$910.180,00	\$101.400,00
SHARDA SURESH CHAND	\$676.000,00	\$77.572,35
ECOCAMPUS S.A	\$575.000,00	\$60.883,50
SHANGAICORP S.A	\$511.275,00	\$61.584,75
RIZZO VALLADAREZ MANUEL ESTEBAN	\$468.000,00	\$47.400,00
MATECKI WAGNER ALEXANDER	\$224.920,00	\$19.928,40
BHANWAR MAHENDRA SINGH	\$130.000,00	\$12.750,00
JAIN DHARMENDRA KUMAR	\$130.000,00	\$14.677,50
BHUTRA CHANDRA PRAKASH	\$104.000,00	\$10.650,00
TERSIGNO S.A	\$68.810,00	\$7.800,00
CHOI KOOK HYUN	\$44.000,00	\$13.300,00
COMPAÑÍA AGROFORESTAL PRODUCTIVA NORTE APROFAN S.A	\$20.640,00	\$13.090,00
TOTAL	\$294.189.425,55	\$35.874.665,62

Fuente: ESPAC 2017

Elaborado por: Las Autoras

El país exportó en el 2014 entre 280.000 y 295.000 toneladas de teca al año, lo que representa cerca de \$ 35,8 millones de dólares; la cual tiene alta demanda en el mercado internacional, principalmente en la India; este producto posee un gran valor comercial, pues es muy apreciada y solicitada para la elaboración de finos muebles, pisos, tumbados, tallados, ebanistería en general. (Ministerio de Comercio Exterior, 2015)

Documentación Previa a la Exportación de Teca en la Empresa Woodimpex S.A

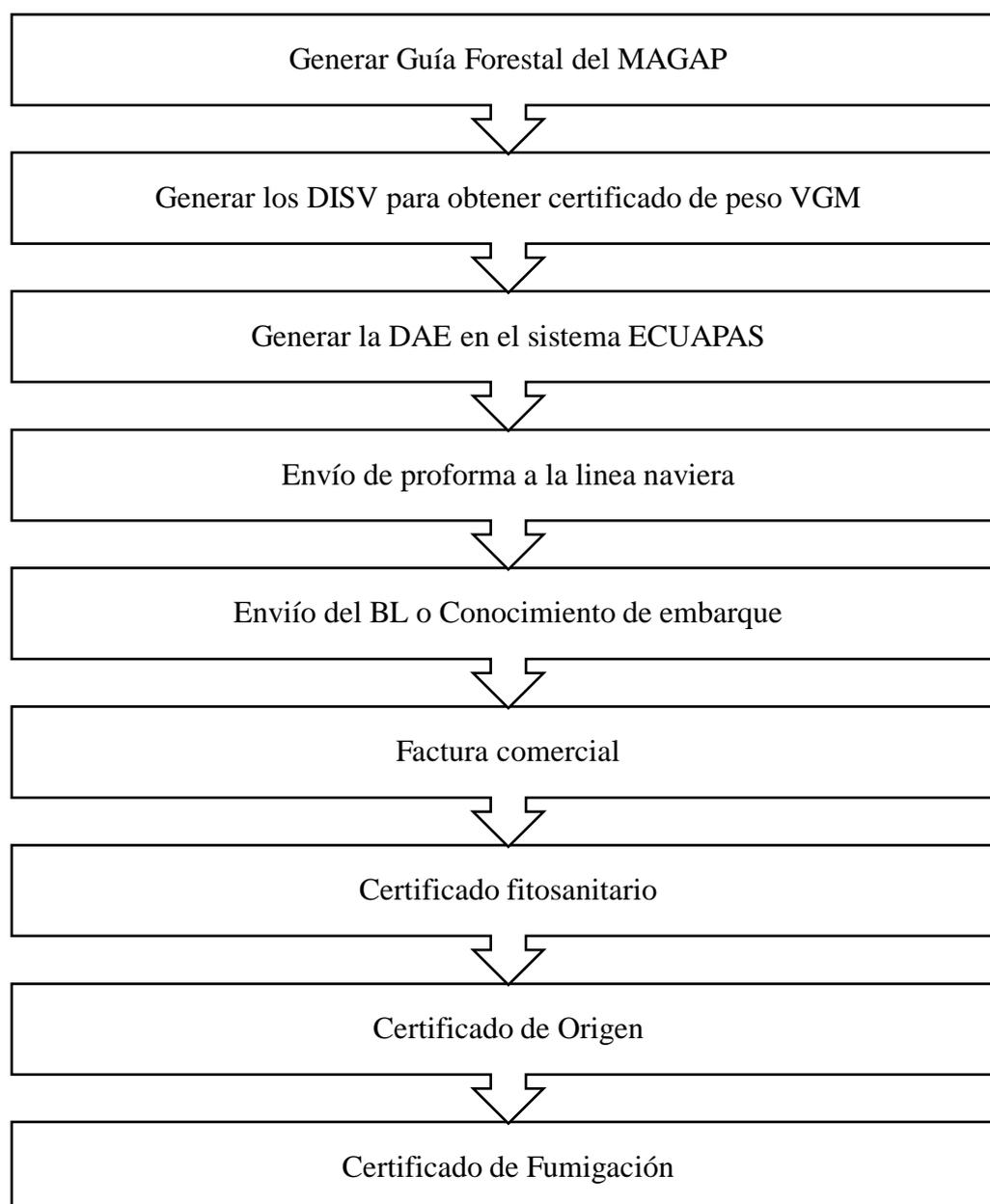


Ilustración 7: Documentación previo a la exportación de Teca

Fuente: Woodimpex S.A

Elaborado por: Los Autores

En la ilustración 8 y 9 podemos observar que como funciona actualmente la empresa, y para contribuir a la mejora en todo el proceso logístico de la empresa Woodimpex es necesario diseñar un modelo de procesos que se adapte a la empresa para de esta manera conocer los puntos críticos en donde se encuentran la falencia, y mediante su implementación conseguir la eficiencia y eficacia de la organización.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas señaló que, en cuanto a la implementación de la fumigación con fosfina, las empresas fumigadoras reconocidas por el Ministerio del Ambiente y AGROCALIDAD para que realicen dicha operación en puerto, deberán obtener previamente la respectiva matrícula de Operador Portuario de Servicio Conexo, misma que se puede tramitar en el portal de servicios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

(Ministerio de Comercio Exterior, 2015)

2.17. Marco Contextual

La presente investigación se realizó en la empresa Woodimpex S.A donde se analizó los procesos logísticos y su incidencia en la exportación de teca. La empresa Woodimpex S.A es una empresa que realiza actividades de comercio exterior actualmente exportan la madera teca hacía el mercado hindú.

La empresa se encuentra ubicada en la provincia del Guayas, cantón Samborondón según la Subsecretaría Nacional de Planificación y Desarrollo corresponde a la Zona 8, su cobertura comprende Guayaquil, Durán y Samborondón.

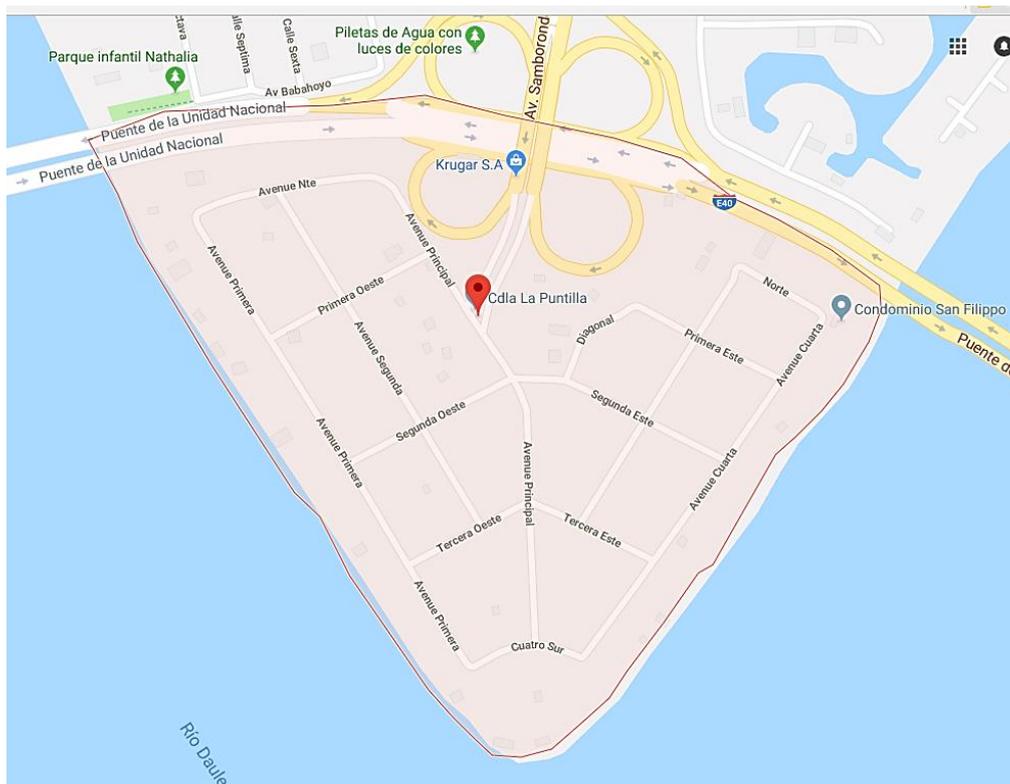


Ilustración 8: Ubicación Geográfica empresa Woodimpex S.A.

Fuente: Google Maps

Elaborado por: Los autores

Lineamientos de la Investigación

La siguiente investigación corresponde a los lineamientos permitidos por la Universidad de Guayaquil, Facultad de Ciencias Administrativas, Carrera Comercio Exterior.

Línea de Investigación:

Economía social, emprendimiento y gestión territorial

Sublínea de Investigación:

Los canales de importación y exportación de las Zonas de Desarrollo Económico

2.18. Marco Conceptual

Proceso de exportación.- Hace referencia a todos los pasos y procesos que se deben llevar a cabo previo el envío legal de mercancías a otro país, para su posterior uso o consumo, dicho proceso inicia con la transmisión electrónica de una Declaración Aduanera de Exportación (DAE) que se realiza mediante el sistema aduanero ECUAPASS, la cual debe ir

acompañada con una factura o proforma y la demás documentación con la que se cuente previo al embarque, dicha declaración no es una simple intención de embarque sino una declaración que crea un vínculo legal y obligaciones que deben cumplir los exportadores o declarantes, con el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (Aduana del Ecuador, SENAE, 2017)

Actividad / Tareas.- Se presenta en las organizaciones como un punto clave para la identificación de las competencias que presenta el personal, pues es a través de ésta que se puede identificar los aspectos más importantes y que generan impacto en el servicio y el desarrollo organizacional. (SciELO, 2009)

Herramientas.- Se consideran herramientas al conjunto de instrumentos necesarios para desempeñar un oficio u trabajo determinado.

Flujograma.- También conocidos como diagramas de flujo, el cual es una muestra grafica de una línea de pasos, acciones que implican un proceso determinado, además hace que sea un poco más sencillo realizar el análisis de un determinado proceso para la identificación de aquellos puntos críticos del proceso. (Definición ABC)

Selección de proveedor.- Es un proceso que debe estar presente en toda organización, debido que es de suma importancia la adquisición de bienes y servicios, por esta razón la selección en este proceso debe ser enfocado a la búsqueda de calidad.

Negociación con el proveedor.- La negociación con proveedores se la realiza para determinar cuál es el proveedor con el que me conviene adquirir productos o servicios en cuanto a mejores precios, condiciones de pago, tiempos de entrega exclusividades, etc., es decir saber cuál es el más indicado para tu negocio.

Orden de Compra.- Cuando se ha llegado a un acuerdo en los detalles de la transacción, el vendedor puede emitir una cotización informal o si se requiere un mayor detalle una emite

factura proforma, si el comprador acepta el precio de venta y otras condiciones, el comprador una orden de compra. (Global Negotiator, 2013)

Cotización de Flete.- Se refiere a realizar una estimación del precio que tendremos que pagar por el flete, para llevar a cabo la cotización se deben tomar en cuenta varios factores de suma importancia, para luego proceder a escoger la oferta que sea más conveniente en cuanto tiempo de entrega, precio y seguridad.

Reservas – Booking.- Se denomina booking a la solicitud de reserva de espacio en bodega de un medio de transportador, lo cual respalda al cliente a la hora de exigir que se respeten los plazos establecidos en la entrega del cargamento, así como solicitar a una compensación en caso de eventuales daños causados por retrasos. (Venmaserca, 2014)

Transporte.- El transporte en la logística permite la movilidad y el acceso a los mercados y a recursos físicos y humanos, una parte importante del flujo de actividad económica y social se deriva así de los sistemas de transportes y del desempeño logístico de las naciones, regiones y personas; los sistemas de transporte están evolucionando dentro de un conjunto de relaciones entre la oferta de servicios de transporte, dependiente de la infraestructura y la capacidad operativa de la red, y la demanda, que responde a las necesidades de movilidad y accesibilidad de bienes, servicios y recursos físicos y humanos. (Díaz Fuentes, 2014)

Documentación.- Se entiende al conjunto de documentos representativos de la operación de exportación/importación en general y el cumplimiento de las partes intervinientes de crediticio, fiscales, aduaneras, etc.; aplicadas en cada país. Dichos documentos exteriorizan la efectivizarían de la transacción comercial respectiva; siendo que algunos de ellos acreditan la propiedad de las mercancías que amparan. (Tellez, 2014)

Depósito Temporal.- Los depósitos temporales sirven para almacenar mercancías bajo control aduanero, están ubicados en zonas específicas delimitadas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, sin embargo cuando por motivos de espacio o volumen de la mercancía

el SENA E podrá autorizar zonas secundarias para el depósito, verificando antes que se cumplan los parámetros de seguridad e infraestructura. (Barberán, 2014)

Autorización de Ingreso y Salida de Vehículos (AISV).- Es un documento que permite ingresar vehículos o unidades de carga, a las instalaciones portuarias, este documento contemplan datos del chofer, del vehículo y del contenedor donde se encuentra la carga. (Alarcón, 2015)

Cut Off.- Es la fecha y hora que el puerto estipula para un buque, en la cual toda su carga para embarque debe estar físicamente dentro del puerto, lista, debidamente documentada y autorizada para embarque. (Jarrín, 2011)

Zarpe de Nave.- Documento de autorización de salida de una embarcación procedente de un puerto hacía el mar u otro puerto. (Autoridad Marítima Portuaria del Salvador, 2010)

Almacenaje: Derecho que se paga por guardar las cosas en un almacén o depósito. (RAE, Real Academia Española, s.f.)

Contenedor: Recipiente que se usa para transportar o contener mercancías o residuos y que está provisto de unos dispositivos que facilitan su manejo. (Larousse Editorial, 2009)

Cadena de Suministros: es el nombre que se le otorga a todos los pasos involucrados en la preparación y distribución de un elemento para su venta, es decir, es el proceso que se encarga de la planificación o coordinación de las tareas a cumplir, para poder realizar la búsqueda, obtención y transformación de distintos elementos, de esta forma poder comercializar un producto para que el mismo sea de fácil acceso al público. (Concepto Definición)

Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI): Regula el proceso productivo en las etapas de producción, distribución, intercambio, comercio

consumo, manejo de externalidades e inversiones productivas orientadas a la realización del Buen Vivir. (Aduana del Ecuador SENA, 2010)

Desestiba: Significara la transferencia de carga o contenedor al interior de las bodegas de una nave o sobre su cubierta, incluyendo todos los recursos y actividades necesarias para la prestación de tales servicios. (Contecon Guayaquil, 2016)

Despacho: Es la expedición, verificación, control y emisión de los documentos que dejan constancia de su entrega de la carga al consignatario, incluyendo su administración y gestión, el control de embalaje en el caso de carga general o el control de precintos y estado del 54 contenedor si se trata de carga en contenedores, y todos los recursos y actividades necesarias para la prestación de servicios. (Contecon Guayaquil, 2016)

Distribución: Se relaciona al conjunto de acciones que se llevan a cabo desde que un producto se elabora por parte del fabricante hasta que es comprado por el consumidor final. El objetivo de la distribución es garantizar la llegada de un producto o bien hasta el cliente. (Economía Simple)

Estiba: Se entenderá por tal en arrumaje de carga o contenedor al interior de las bodegas de una nave o sobre su cubierta, incluyendo todos los recursos y actividades necesarias para la prestación de dicho servicio. (Contecon Guayaquil, 2016)

Embarque: El término embarque es aquel que se utiliza para hacer referencia al momento en el cual una persona o un objeto se introduce a algún tipo de embarcación para ser transportada de un lugar a otro. (Definición ABC)

F.A.O: Organización de las Naciones Unidas para la alimentación y la Agricultura, esta organización tiene por objetivo alcanzar la seguridad alimentaria para todos y asegurar que las personas tengan acceso a alimentos de buena calidad que les permiten llevar una vida activa y saludable. (FAO, 2018)

Logística: Se usa también en el ámbito empresarial para designar los modos de organizar las ventas, compras, almacenamiento, transporte, centros de distribución de las mercaderías para que la empresa llegue al éxito pretendido y pueda extender hacia otras zonas sus posibilidades de captar clientela, viendo la oportunidad de negocios que pueda presentarse, y llegando con sus productos a los lugares donde su demanda se requiera. (DeConceptos).

Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuicultura y Pesca (MAGAP):

Es la institución rectora del multisectorial, para regular, normar, facilitar, controlar, y evaluar la gestión de la producción agrícola, ganadera, acuícola y pesquera del país; promoviendo acciones que permitan el desarrollo rural y propicien el crecimiento sostenible de la producción y productividad del sector impulsando al desarrollo de productores, en particular representados por la agricultura familiar campesina, manteniendo el incentivo a las actividades productivas en general. ((MAGAP))

Plan Nacional del Buen Vivir: El Plan Nacional para el Buen Vivir es un instrumento creado para articular las políticas públicas con la gestión y la inversión pública. El Plan cuenta con 12 Estrategias Nacionales; 12 Objetivos Nacionales, cuyo cumplimiento permitirá consolidar el cambio que los ciudadanos y ciudadanas ecuatorianos con el país que anhelamos para el Buen Vivir. (Foros Ecuador, 2013)

Procesos Logísticos: Los procesos logísticos facilitan las relaciones entre la producción y el movimiento de los productos. Específicamente, los procesos logísticos deben dirigirse a muchos aspectos de la producción, incluyendo tiempo, costos y calidad. Cuando una empresa coordina de manera exitosa todos sus procesos logísticos, puede seguir el proceso a través de la producción, el consumo, el almacenaje y la eliminación. (La Voz de Houston, 2018)

Teca: Árbol de la familia de las verbenáceas, que se cría en las Indias Orientales, corpulento, de hojas opuestas, grandes, casi redondas, enteras y ásperas por encima. Tiene flores blanquecinas en panojas terminales, y drupas globosas y corchosas, que contienen una

nuez durísima con cuatro semillas. Su madera es tan dura, elástica e incorruptible, que se emplea preferentemente para ciertas construcciones navales. (RAE)

2.19. Marco legal

El Plan Nacional de Reforestación arrancó en el país en 2014, según datos del Ministerio, hasta la fecha se ha restaurado cerca de 105.000 hectáreas, en años anteriores, el promedio de lo que se restauraba gracias a las iniciativas privadas o públicas no superaba las 20.000 hectáreas por año, es decir que la cifra se quintuplicó, en el plan se contemplan dos etapas: En la restauración forestal con fines de conservación y la restauración con fines productivos ... involucrar a la ciudadanía, para ello hoy en día se trabaja con los Gobiernos Autónomos Descentralizados y las Juntas Parroquiales. (Universidad Internacional del Ecuador, 2015)

Las empresas exportadoras de teca deben estar registradas bajo la normativa legal vigente en el Ecuador, cumpliendo con la base legal, de esta manera contribuye con su aporte en la matriz productiva de nuestro país y a su vez obtiene beneficios que se encuentran registrados dentro de la Constitución en acuerdos y convenios ya legalizados.

Se relacionarán también con los Artículos, Reglamentos, Leyes, Decretos, Convenios, entre otros, con la investigación. Todos los procesos logísticos que se realicen tienen que estar implícitos en el cumplimiento de las normativas legales tanto nacionales como internacionales, las mismas tienen que ser cumplidas en su totalidad para que la compañía tenga mejor funcionamiento.

Constitución del Ecuador

La Constitución que rige en Ecuador fue implementada en el año 2008 durante el periodo presidencial del Eco. Rafael Correa Delgado, dentro de este mandato se estableció nuevas leyes, normas y políticas públicas, que dieron un giro al comercio internacional, porque se debían apegar de una manera ética y profesional al contenido que se encuentra registrado en la Ley del Comercio Exterior. Es por eso que se exige a toda empresa que realiza negociación

dentro y fuera del territorio ecuatoriano que debe alinearse a las normas y reglamentos que se encuentran pactados en el Código Orgánico de Producción Comercio e Inversiones (COPCI).

La ley nos menciona en el capítulo cuarto del régimen de competencia lo siguiente:

El **Art. 261** menciona que: “El Estado central tendrá competencias exclusivas sobre: en el literal 11. Nos indica Los recursos energéticos; minerales, hidrocarburos, hídricos, biodiversidad y recursos forestales”. (Constitución de la República del Ecuador, 2012)

La Constitución de la República del Ecuador en su Capítulo segundo, sección quinta nos habla sobre el suelo y la biodiversidad de los recursos naturales, estableciendo lo siguiente:

Art. 409.- Es de beneficio público y prioridad nacional la subsistencia del suelo, en especial su capa fértil. Se aplicará un cuadro normativo para la seguridad y el uso sostenible que advierta y ayude a identificar su problema, en particular la provocada por la contaminación, la desertificación y la erosión. En áreas afectadas por procesos de degradación y desertificación, el Estado desarrollará y estimulará proyectos de forestación, reforestación y revegetación que eviten el monocultivo y utilicen, de manera preferente, especies nativas y adaptadas a la zona. (Constitución de la República del Ecuador)

Es por eso que el **Art.416**, indica lo siguiente en el numeral 12. Impulsa una nueva herramienta o sistema de comercio e inversión entre los Estados que se respalde en la justicia, la solidaridad, la complementariedad, la creación de mecanismos de control internacional a las compañías multinacionales y el desarrollar un procedimiento financiero internacional, equitativo, claro. Rechaza que controversias con empresas privadas extranjeras se conviertan en conflictos entre Estados. (Constitución de la República del Ecuador, Derecho Socio-Ambiental, 2008) .

En este literal se argumenta en que se debe fomentar la creación de mecanismos de control internacional, para de esta manera poder establecer un sistema de comercio justo y transparente.

Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones

El COPCI se menciona porque es aquí donde se encuentra la ley sobre el sistema y procesos operativos de comercio exterior, los cuales se encuentran dentro del **Registro Oficial N.º 351**.

Según lo que estipula el artículo 3 del COPCI, su objetivo es: “El presente Código tiene por objeto regular el proceso productivo en las etapas de producción, distribución, intercambio, comercio, consumo, manejo de externalidades e inversiones productivas orientadas a la realización del Buen Vivir.” (Aduana del Ecuador, 2010)

En el artículo 4 no dice: La presente legislación tiene, como principal lo siguiente dentro del literal p, Facilitar las operaciones de comercio exterior; de esta manera las empresas podrán controlar y agilizar los procesos de cada actividad que se realiza y así poder llevar un orden en todas las operaciones dentro del comercio exterior. (COPCI, 2017)

El artículo 104 nos indica que su objetivo es facilitar en el comercio exterior los procesos aduaneros para que serán rápidos, de una manera simplificada y a su vez estos sean vía electrónicos, con el fin de asegurar la cadena logística y también poder incentivar la productividad y competitividad dentro del territorio nacional. (COPCI, 2017)

Ministerio del Ambiente

La Ley del Ministerio del Ambiente nos indica que: La competencia forestal, le corresponde al Ministerio del Ambiente, siendo la Autoridad Nacional Ambiental responsable sobre el desarrollo sustentable, la calidad ambiental del país y se constituye en la instancia máxima, de coordinación, emisión de políticas, normas y regulaciones de carácter nacional, cuya gestión se enmarca en la Ley Forestal y de Conservación de Áreas Naturales y Vida Silvestre. (Ley Forestal y de Conservación de Areas, 2012)

Capítulo III: Metodología

3.1. Diseño de la investigación

El diseño de la presente investigación es de enfoque cualitativo, tipo de investigación descriptivo y exploratorio, se utilizó la técnica de campo, además que se emplearon técnicas e instrumentos como entrevistas dirigida a la empresa exportadora de madera Woodimpex S.A., y a profesionales y expertos en el área, que nos permitió la observación y desarrollo de la investigación debido a la naturaleza de las variables y el objeto de estudio, la recopilación, análisis e interpretación de datos para poder determinar la problemática y dar a conocer de forma específica y oportuna las posibles soluciones a la misma.

3.2.Enfoque

El presente trabajo de investigación es de carácter cualitativo debido a que la información obtenida de revistas científicas, portales web, sitios web, a permitido la descripción de las cualidades de las variables de la investigación y determinar la importancia de diseñar un modelo logístico para mejorar el proceso de exportación de la empresa Woodimpex S.A.,

3.3.Alcance de la investigación

3.3.1. Investigación Descriptiva

El tipo de estudio que se realizo es descriptivo, porque nos permitió observar y describir el comportamiento de estudio el cual se ha sido útil para recopilar información a través de referencias bibliográficas, revisión literaria de distintos autores y de artículos científicos electrónicos de modelos logísticos llevados a la práctica, semejante y eficiente en su cadena de valor.

3.4.Investigación exploratoria

La investigación es exploratoria debido a que se emplea un estudio de campo con el objetico de analizar la problemática y conocer los aspectos de mayor interés dentro del tema de investigación abordado.

3.5. Tipo de investigación

3.5.1. Investigación de campo

Para el desarrollo de la presente investigación se utilizó la técnica de campo, que nos permitió la observación en contacto directo con el objeto de estudio y efectuar el levantamiento de la información en el lugar de los hechos donde se desenvuelve la problemática para el acopio de testimonios que permitan confrontar la teoría con la práctica, así también tomar datos a las empresas dedicadas a la actividad igual o semejante dentro del comercio exterior.

3.6. Técnica de la investigación

En el proceso de la investigación se utilizó como técnica para la recolección de datos la entrevista, con el objetivo de obtener información de todos los actores involucrados en el tema, quienes en base a sus conocimientos y experiencias son de gran ayuda para profundizar en el sujeto de estudio en cuanto a los procesos logísticos de exportación.

3.6.1. La entrevista

Se aplicó como técnica de investigación las entrevistas realizadas a los involucrados de la compañía Woodimpex S.A., para profundizar en la información referente a nuestro análisis de la cadena logística del proceso de exportación de madera de la empresa Woodimpex S.A., y así conocer el comportamiento actual y los principales problemas que presenta el departamento de exportación, con la finalidad de obtener resultados verbales a las preguntas planteadas con respecto a la problemática. La entrevista se realizará al Gerente General representante legal de la empresa, adicional contamos con dos expertos, quienes, fundamentados en su conocimiento y experiencia, servirán de apoyo para el avance de la presente investigación y que por motivo de políticas de dicha empresa uno de ellos no fue permitido mencionar el nombre de la empresa ni de la persona entrevistada.

Tabla 3: Listado de entrevistados

No.	Listado de entrevistados	Cargo
1	Sr. Rahul Goyal	Gerente General de Woodimpex S.A.
2	Ing. Roger Gavilanes Caguana	Agente de Aduana
3	Experto	Gerente General

Fuente: Woodimpex S.A

Elaborado Por: Los autores

3.7. Instrumento de la investigación

3.7.1. El cuestionario

El instrumento a utilizar en la investigación para la recaudación de datos es mediante el cuestionario, es importante destacar que las preguntas de investigación se planteó en un formato de 5 preguntas abiertas previamente estructuradas que se desarrollaron al Gerente General de la empresa el cual nos permitió conocer la realidad de la empresa y la situación en la que se encuentra el departamento de comercio exterior, y por otro lado a los expertos en el campo o actividad de exportación de madera, para determinar en base a su criterio y experiencia la importancia en diseñar un modelo logístico para mejorar las exportaciones de madera en la empresa Woodimpex S.A.

3.8. Entrevista aplicada al proyecto de investigación

Entrevista al Sr Rahul Goyal, Gerente General de WOODIMPEX S.A.

¿Cuál es su experiencia laboral en relación a gestiones de comercio exterior?

Podemos decir que tengo aproximadamente 10 años dentro del grupo de exportadores habituales de madera el cual en el transcurso de los años y de mi experiencia, ha servido de gran ayuda mis conocimientos con respecto a la exportación de madera para la empresa WOODIMPEX S.A.

¿Cuenta su empresa con procesos logísticos de exportación definidos que le permita el logro eficiente de sus actividades?

La Compañía si cuenta con procesos logísticos de exportación, pero no existe un diseño, modelo o manual establecido que les permita ser más eficiente en su trabajo y de esa manera poder evitar varios inconvenientes que se presenten dentro de las actividades de comercio exterior.

¿Qué opina UD sobre la importancia de aplicar un modelo logístico en una empresa exportadora?

Yo como Gerente General de WOODIMPEX S.A., siendo parte de la empresa exportadora de madera, opino que sería de gran ayuda para mejorar múltiples procesos y actividades logísticas y así tener una guía y esquemas estandarizados de lo que se debe hacer.

En cuanto a ejecutar el trabajo en tiempos que se deben cumplir, es más, sostengo en base a mis conocimientos y experiencia que todas las empresas deberían tener un modelo logístico, para que sirva de socialización de todos los colaboradores inmersos en tareas de comercio exterior y así todos puedan cumplir con sus responsabilidades en los tiempos estimados por tramite.

¿Cuáles serían las desventajas para la empresa Woodimpex S.A. de no contar con un modelo logístico para la exportación de su producto?

Desde mi punto de vista una de las desventajas que incurren en la empresa al no contar con un modelo logístico es el riesgo de falta coordinación de tiempos, el tener operadores externos y no siempre es fácil debido a que, implica tiempo y costos el cual sería factible que esté de manera interna en la compañía.

Otra de las desventajas es que el cliente no esté satisfecho en cuanto al tiempo estimado de su mercancía, debido a que por algún motivo ocurren situaciones en que alguna documentación no esté a tiempo a la llegada del producto al lugar de destino.

¿Cuáles serían los beneficios para la empresa Woodimpex contar con modelo logístico para el proceso de exportación debidamente estructurados?

El tener un modelo definido en la compañía es de suma importancia porque nos beneficiaríamos para el bien de todos tener un control de todo el proceso de exportación de manera ordenada y así estar seguros de que las actividades planteadas o acordadas estén monitoreadas con procesos o pasos a seguir, recibir la documentación de forma directa en tiempos establecidos y hacer de los proveedores un vínculo de responsabilidad en cuanto al material solicitado, entre otras.

Entrevista a experto de otra Empresa

¿Cuál es su experiencia laboral en relación a gestiones de comercio exterior?

La experiencia que tengo en el tema de comercio exterior me ha sido muy útil y satisfactoria a la vez y que ah formando parte de mi vida durante años, mediante estos conocimientos y experiencias he logrado formar mi empresa, permitiéndome ser parte de la exportación de maderas tropicales.

¿Cuenta su empresa con procesos logísticos de exportación definidos que le permita el logro eficiente de sus actividades?

Si, contamos en la empresa con procesos logísticos de exportación ya definidos los mismos que se llevan a cabo por cada encargado responsable, requiriendo que estos procesos de exportación se cumplan paso a paso ya que estos nos evitan atrasos al momento de la exportación.

¿Qué opina UD sobre la importancia de aplicar un modelo logístico en una empresa exportadora?

El modelo logístico en una empresa es una excelente propuesta ya que esto ayudaría definir los procesos que tenemos que cumplir estando ya establecidos, tendríamos la ventaja de ahorrar tiempo, costos y varios factores al momento de realizar la exportación.

¿Cuáles serían las desventajas para la empresa Woodimpex S.A. de no contar con un modelo logístico para la exportación de su producto?

Las desventajas en la cual la empresa se vería afectada es el no contar con procesos establecidos y con personal no capacitado, ya que esto nos generaría inconvenientes al momento de cumplir con nuestro trabajo.

¿Cuáles serían los beneficios para la empresa Woodimpex de contar con modelo logístico para el proceso de exportación debidamente estructurados?

Los beneficios que obtendría la empresa serian de gran ayuda para el departamento de exportación ya que se cumpliría los procesos en los debidos en tiempos, costos no excesivos y no incurriendo en la desorganización laboral.

Entrevista al experto Ing. Roger Gavilanes, Agente de Aduana.

¿Cuál es su experiencia laboral en relación a gestiones de comercio exterior?

La experiencia que tengo en comercio exterior es de años y la experiencia adquirida me ha proyectado en el asesoramiento de importaciones y exportación como agente de aduana al momento de regularizar la documentación de la mercancía, brindando un excelente servicio a mis clientes siendo este conocimiento de gran aporte para compañía.

¿Cuenta su empresa con procesos logísticos de exportación definidos que le permita el logro eficiente de sus actividades?

Mi empresa cuenta con procesos que se realizan al momento de un trámite aduanero sea este de importación o exportación, pero no con modelos logísticos que nos ayuden a una mejor organización y desempeño de nuestras actividades.

¿Qué opina UD sobre la importancia de aplicar un modelo logístico en una empresa exportadora?

La importancia de aplicar un modelo logístico en una empresa viene dada por las necesidades operativas empresariales, en el cual es de gran importancia porque nos ayudara a

realizar de una mejor manera nuestros procesos, organizar, coordinar y optimizar varios factores en el ámbito empresarial siendo competitivos en el mercado.

¿Cuáles serían las desventajas para la empresa Woodimpex S.A. de no contar con un modelo logístico para la exportación de su producto?

Las desventajas en la empresa Woodimpex S.A. de no contar con un modelo logístico incide en los riesgos de coordinación de la exportación a realizar ya que esto incurriría en demoras de la carga al país de destino.

¿Cuáles serían los beneficios para la empresa Woodimpex de contar con un modelo logístico para el proceso de exportación debidamente estructurados?

Los beneficios de la aplicación de un modelo logístico sería de gran ayuda en la empresa ya que esto ayudaría a una mejor coordinación, organización y a su vez cumpliendo con la entrega de documentos y la carga en los tiempos establecidos.

3.9. Descripción y explicación de resultados.

3.9.1. Análisis de entrevista a expertos.

Mediante los resultados obtenidos por parte de los entrevistados quienes facilitaron los datos recolectados mediante la aplicación de la técnica de entrevista, se logró formular el siguiente análisis:

En base a las entrevistas realizadas a los expertos llegamos al análisis de que cuentan con experiencias y conocimiento en el tema relacionado al comercio exterior en el cual ha sido de gran utilidad para el desempeño de sus actividades en sus empresas brindando el debido asesoramiento.

Podemos destacar que cada entidad tiene su cadena de valor debido a que todo proceso tiene un inicio y un fin, si los colaboradores no tienen una imagen clara del trabajo a realizarse, esto dificulta en gran parte el cumplimiento de las actividades y a quién corresponde cada una de ellas. De tal manera que si los colaboradores tengan el entusiasmo

de cumplir con sus funciones dentro del proceso, no lo podrán realizar, si no, están establecidas y definidas de manera adecuada las actividades a desarrollarse e incluso provoca la descoordinación total y mala imagen de la empresa.

En la entrevista realizada a expertos del comercio exterior se realizó el análisis de la segunda pregunta planteada constatando que una experta en comercio exterior cuenta con procesos logísticos establecidos los mismos que son realizados por cada colaborador de su empresa en el cual ayuda a una mejor organización y cumplir a tiempo con cada una de sus actividades.

En el caso de los demás expertos entrevistados indicaron que cuentan con procesos, pero no se encuentran establecidos lo cual sería de mucha ayuda la implementación de los mismos para una mejor organización y cumplir con nuestras labores en los tiempos requeridos.

Realizando el análisis en la tercera pregunta los expertos en comercio exterior entrevistados indicaron que sería una gran propuesta la implementación de un modelo logístico de exportación, ya que nos ayudaría con la mejora de procesos de exportación estableciendo guías de procesos, esquemas que nos ayuden a definir cada uno de ellos logrando un trabajo eficaz en el desempeño de nuestras actividades.

Mediante el análisis en la cuarta pregunta los entrevistados indicaron que existen otras desventajas como son los costos no programados, si un proceso no fluye, se generan costos extras, se extienden los tiempos del proceso de exportación por falta de seguimiento, se puede cometer errores de embarcar cargas sin permisos previos por la falta de control y se devalúa la cadena de valor que encarecen los productos.

Se debe considerar también dentro de los procesos las relaciones comerciales con los proveedores, ya que en ellas se definen puntos críticos, como términos de negociación, plazos de pago entre otros detalles que son aspectos claves en la exportación.

Finalmente realizando el análisis de la quinta pregunta los expertos indicaron que es muy

importante y beneficioso la implementación de un modelo logístico de procesos de exportación de Teca en la empresa Woodimpex S.A. ya que ayudaría a tener un mejor control de las operaciones.

Es por eso que los mismos se lleven a cabo de una manera ordenada y seguras cumpliendo con la entrega de la carga en los tiempos establecidos teniendo en cuenta los cambios continuos en Ecuador tanto a nivel de normativa, tributos al comercio exterior, procedimientos aduaneros, entre otros que afectan directamente en las operaciones de exportación.

Evaluación general del departamento de operaciones.

Se realizó una visita de campo para realizar una evaluación general del funcionamiento y condiciones del departamento de exportaciones de la empresa Woodimpex S.A. y se obtuvieron los siguientes resultados:

El departamento de operaciones se encuentra dividido en tres áreas: compras, exportaciones, logística bajo el control y dirección del gerente general y sus delegados en cada actividad de la empresa.

En el área de comercial se realiza el análisis de las negociaciones realizadas con cada proveedor.

En el área de exportaciones se realiza el proceso para la salida de la mercancía desde su país de origen hasta el lugar de destino acordado con el cliente.

En el área de logística se analiza la distribución y despacho de la mercancía llevando previo control y registro.

Organigrama del departamento

A continuación se presenta el organigrama del departamento de operaciones, el cual dentro del área de exportaciones va enfocado nuestro trabajo de estudio:

3.10. Organigrama Actual de la empresa Woodimpex S.A.

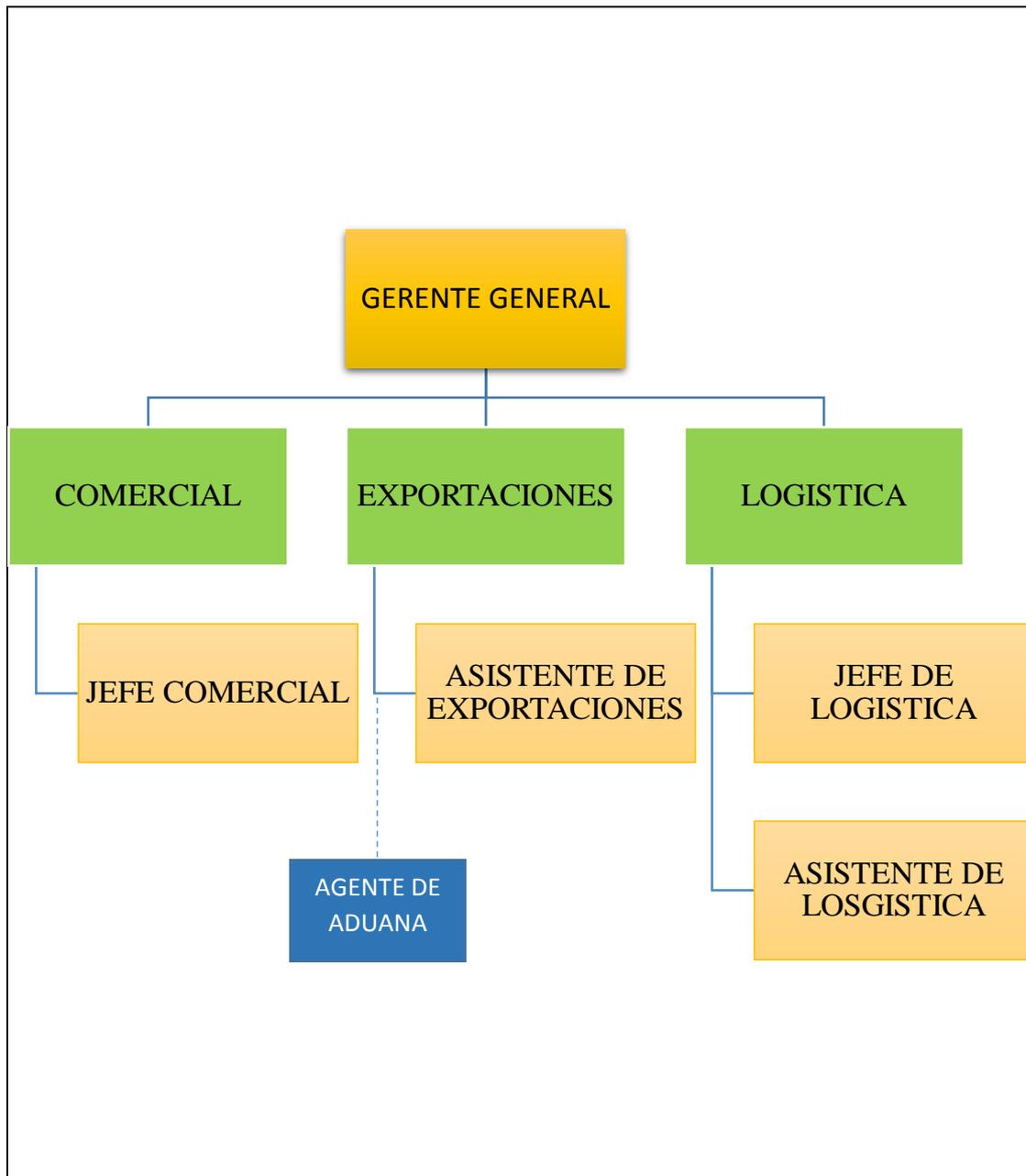


Ilustración 9: Organigrama de la empresa Woodimpex S.A

Fuente: Woodimpex S.A.

Elaborado por: Los Autores

Capítulo IV: Propuesta de la investigación

4.1. Propuesta

Se pretenden que las exportaciones de madera teca por la empresa Woodimpex S.A., se potencialicen y mejoren su proceso logísticos de exportación a seguir para que el cliente esté satisfecho debido a que el cliente también evalúa la disponibilidad en tiempos del bien exportado, es decir, la logística juega un papel estratégico muy importante para el buen funcionamiento de la compañía en sí.

Para dar la solución a la problemática propuesta, cumpliendo los objetivos de la investigación, se plantea la creación y diseño de un modelo logístico para la empresa exportadora de madera WOODIMPEX S.A., y que vaya acorde a los procesos y procedimientos que realiza la empresa, para la entrega de la mercancía a su destino final.

El contar con un modelo logístico idóneo nos ayuda a ser más eficientes, siendo esto una herramienta clave para el éxito de la compañía.

“Diseñar de un modelo logístico para mejorar la exportación de madera de la empresa Woodimpex S.A”

4.2. Justificación

Según los resultados obtenidos en el presente trabajo de investigación, se justifica la necesidad de diseñar un modelo logístico para definir y establecer los procesos que se debe llevar en la empresa Woodimpex S.A., el cual nos permita conocer paso a paso la exportación de sus productos, ya que existe falencias dentro de sus procesos y así evitar los costos incurridos y el tiempo no determinado para la llegada del producto.

El modelo logístico en la empresa antes mencionada representa un gran beneficio necesario que permitirá mejorar su actividad.

4.3. Filosofía de la empresa

Misión

Somos una empresa exportadora de madera de excelente calidad hacia el mercado Hindú, cumpliendo normativas nacionales e internacionales de una manera eficiente y sustentable.

Visión

Ser una de las empresas más importantes en la exportación de madera, reconocida por nuestra calidad de servicio y confiabilidad, basando nuestro crecimiento en el cumplimiento de las expectativas de nuestros clientes.

4.4. Objetivos

4.4.1. Objetivo General.

Diseñar un modelo logístico para mejorar la exportación de madera de la empresa Woodimpex S.A.

4.4.2. Objetivos Específicos

- ✓ Identificar los roles involucrados, documentos y materiales necesarios que influyen en el proceso logístico de exportación de la empresa Woodimpex S.A.
- ✓ Definir las tareas y actividades necesarias para el desarrollo de cada etapa del proceso logístico para la exportación de teca de la empresa Woodimpex S.A.
- ✓ Diseñar un flujograma que represente y defina el proceso logístico para la exportación de teca de la empresa Woodimpex.

4.5. Validación de la propuesta

A partir de los resultados obtenidos durante el desarrollo del presente trabajo y el análisis realizado, se valida la hipótesis planteada y se propone definir y establecer el proceso logístico de la compañía Woodimpex S.A., mediante un modelo logístico, el mismo que permitirá el buen funcionamiento y el desarrollo eficiente de las actividades de la empresa en mención

Proceso logístico de la empresa Woodimpex S.A.

El modelo logístico a desarrollar será dirigido al personal que conforma el departamento de comercio exterior, así también a todos los involucrados que son parte en el proceso de exportación, con la finalidad de mejorar su proceso y establecer un control en cada una de las actividades encomendadas. A continuación se realizará la elaboración de un flujograma actual de los procesos logísticos de exportación, el cual estableceremos a los involucrados en cada actividad, documentos, procesos, flujograma de procesos definidos que se deben cumplir para la correcta exportación de teca de la empresa Woodimpex y posteriormente se establecerá un diagrama del proceso actual de la compañía.

Proceso Actual de la empresa Woodimpex S.A.

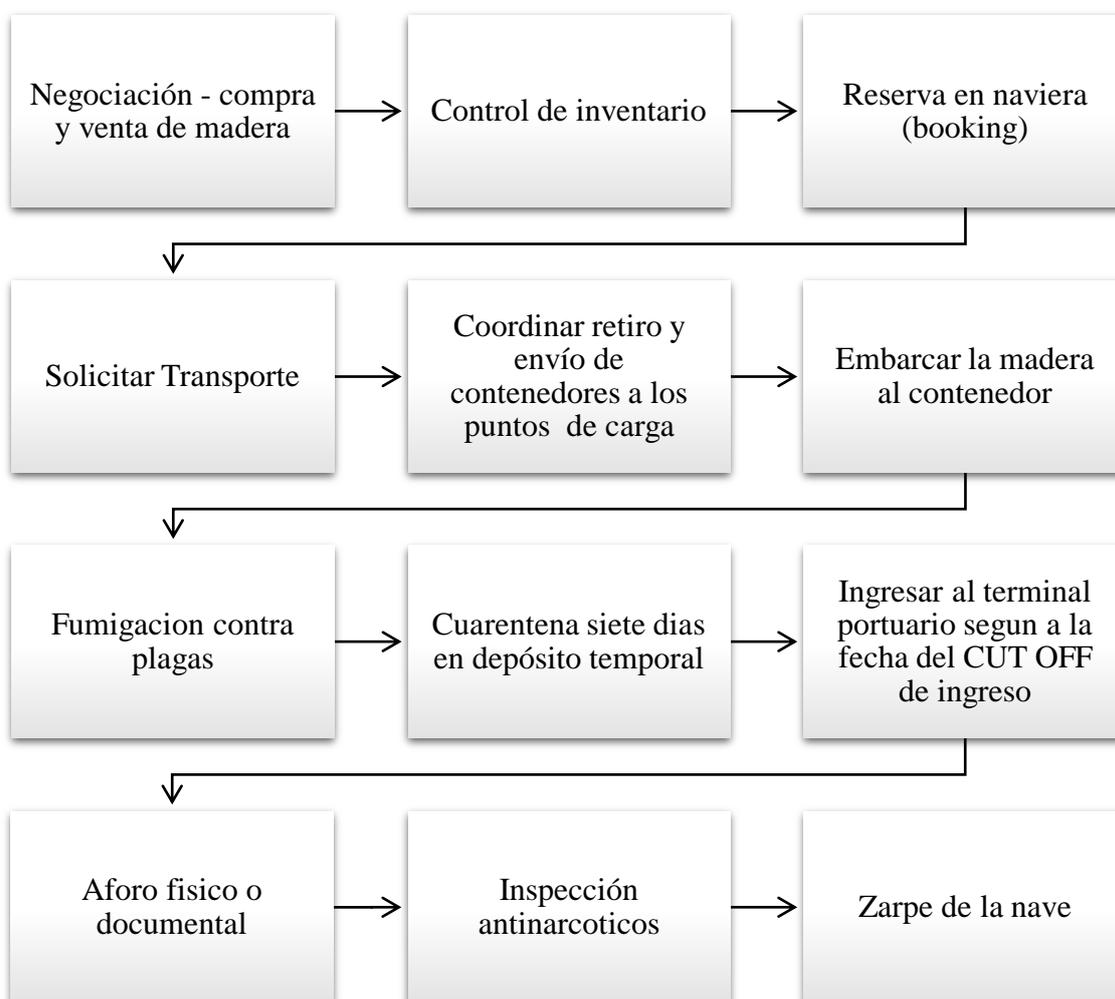


Ilustración 10: Proceso actual de la empresa Woodimpex S.A

Fuente: Woodimpex S.A.

Elaborado por: Los autores

Cronograma Actual del proceso de exportación de Teca

CRONOGRAMA ACTUAL DE LA EMPRESA WOODIMPEX S.A.																							
N°	ACTIVIDADES	DIAS																					
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22 - 67
1	Negociación	■	■																				
2	Aceptación de compra		■	■																			
3	Contol de inventario			■	■	■																	
4	Contrato de Flete Internacional	■	■																				
5	Solicitud de Transporte Interno			■	■	■	■																
6	Aceptación de precio de Transporte Interno				■	■	■																
7	Solicitud de fumigación						■	■															
8	Retiro de contenedor							■	■														
9	Llenado de contenedor							■	■														
10	Fumigación de contenedor							■	■	■	■	■	■	■									
11	Depósito Temporal por cuarentena de fumigación							■	■	■	■	■	■	■	■								
12	Ingreso de Proforma									■	■												
13	Elaboración y Transmisión de la declaración Aduanera de Exportación											■											
14	Ingreso al Puerto												■	■									
15	Aforo físico o documental de la carga														■								
16	Embarque de la carga															■							
17	Zarpe de la Carga																■						
18	Recepcion y pago de facturas por servicios																■						
19	Documentacion antes del arribo de la carga																■	■	■	■	■		
20	Seguimiento del Tránsito de la carga																	■	■				
21	Arribo de la Carga																			■	■	■	■

Ilustración 11: Cronograma actual del proceso de exportación de teca

Fuente: Woodimpex S.A.

Elaborado Por: Los autores

Tabla 4: Proceso logístico propuesto

N°	Actividad	Responsable	Herramienta
1	Negociación	Jefe de compra	Lista de precios
2	Aceptación de compra	Jefe de compra	Correo Electrónico
3	Control de inventario	Jefe de operaciones	Listado de medida
4	Contrato de Flete Internacional	Asistente de Exportaciones	Orden de Retiro/Reserva con naviera
5	Solicitud de Transporte Interno	Asistente de Exportaciones	Cotización
6	Aceptación de precio de Transporte Interno	Jefe de compra	Correo Electrónico
7	Solicitud de fumigación	Asistente de Exportaciones	Correo Electrónico
8	Retiro de contenedor	Jefe de Operaciones	Turnos
9	Llenado de contenedor	Jefe de Operaciones	Packing List
10	Fumigación de contenedor	Jefe de Operaciones	Sticker
11	Depósito Temporal por cuarentena de fumigación	Jefe de Operaciones	Certificado de fumigación
12	Ingreso de Proforma	Asistente de Exportaciones	BL (Bill of Lading)
13	Elaboración y Transmisión de la declaración Aduanera de Exportación	Despachador de Aduana	DAE (Declaración Aduanera de Exportación)
14	Ingreso al Puerto	Asistente de Exportaciones	Aisv (Documento para ingreso de la carga)
15	Aforo físico o documental de la carga	Despachador de Aduana	Documentos de Soporte
16	Embarque de la carga	Agente de Carga	Documento de Transporte o BL
17	Zarpe de la Carga	Agente de Carga	Correo Electrónico
18	Recepcion y pago de facturas por servicios	jefe de compras	comprobante de pago
19	Documentacion antes del arribo de la carga	Despachador de Aduana	Certificado Fitosanitario, Certificado de Origen, BL, Factura comercial
20	Seguimiento del Tránsito de la carga	Asistente de Exportaciones	Correo Electrónico
21	Arribo de la Carga	Agente de Carga	BL (Bill of Lading)

Fuente: Woodimpex S.A.

Elaborado por: Los Autores

Descripción y análisis de actividades – tareas propuestas

En la descripción y análisis de las actividades se dará a conocer cada una de las tareas, sus responsables y tiempos determinados en días, el cual se analizará la mejora del proceso logístico actual con el propuesto, debido a esto se podrá observar la optimización de tipo, costos y coordinación en las tareas encomendadas.

El proceso de exportación da inicio con la negociación de la compra del producto una vez que se cotiza, debe ser aprobado para la compra y venta, el encargado de esta negociación es el jefe de compra el cual realiza el análisis de la propuesta de precio de acuerdo a la orden recibida. Esta actividad en su proceso actual se desarrollaba en un lapso de dos días y mediante el proceso propuesto se realizará en un día, debido a esto se pudo optimizar el 50% del tiempo en la actividad.

El siguiente proceso continúa con la adquisición del producto para su exportación el cual es controlado por el jefe de operaciones, para el debido control de todo el producto de madera recibido en trozas acorde a las medidas establecidas obteniendo de esto un listado de medidas. Podemos mencionar que esta actividad se ejecutaba en un tiempo determinado de tres días el cual acorde al proceso propuesto se desarrollará en dos días, optimizando el 67% de su tiempo en días.

Una vez recibida la madera en trozas, pasa a control de inventario y se procede a la contratación del flete internacional, tarea que es realizada en su proceso actual en el lapso de dos días, por la asistente de exportaciones, y que mediante a la propuesta se realizará en un día, la misma que inicia con la solicitud a la naviera por su ejecutivo de venta obteniendo de aquello una orden de retiro o llamada también en sus términos en inglés Booking, debido a esto se pudo optimizar el 50% del tiempo en la actividad.

Se procede luego con la solicitud de transporte, realizada en su proceso actual en un tiempo de cinco días por la asistente de exportaciones mediante una cotización que es

entregada al jefe de compra para la respectiva aprobación del precio propuesto para el transporte al punto de carga, este proceso mediante la propuesta se desarrollará en dos días.

El siguiente paso consiste en hacer la solicitud de fumigación que es realizada en su proceso actual en el lapso de dos por la asistente de exportaciones, y debido a la propuesta se determinará en un día, mediante correo electrónico, indicando los puntos de carga para proceder con la respectiva fumigación del producto realizado por contratación de servicio externo, esto se efectúa con la finalidad de evitar la contaminación de la madera por plagas, debido a esto se pudo optimizar el 50% del tiempo en la tarea realizada.

Una vez realizado el proceso anterior, se procede con el retiro de los contenedores vacíos por parte del transportista, esta actividad se mantiene en su tiempo realizado, trasladándola al punto de la carga para el respectivo llenado del contenedor y a su vez con la fumigación correspondiente, esto es controlado y coordinado por el jefe de operaciones el cual realiza el Packing List o lista de empaque para el registro y envío de datos obtenidos al cliente.

Luego de su respectiva fumigación que en su proceso actual y propuesto se mantiene los días a ejecutarse, se procede con el traslado a un depósito temporal para que cumplan la cuarentena por siete días de fumigación para la prevención de plagas.

El ingreso de la proforma es realizado por la asistente de exportaciones mediante la página del agente de carga o naviera siguiendo los parámetros de instrucciones, se procede a realizar por el despachador de aduana la elaboración de la DAE (Declaración Aduanera de Exportación) y debido a esto en el lapso de veinticuatro horas se procede con la confirmación de la proforma para obtener el documento de embarque (Bill Of Lading). Esta actividad en su proceso actual requería de dos días, debido a esto en el proceso propuesto se ejecutará en el lapso de un día, podemos destacar que si esta actividad no se realiza en un determinado tiempo, estos podrían generar costos adicionales por incumplir con dicha documentación.

Una vez realizado la elaboración y la transmisión de la DAE por el despachador de

aduanas, se procede con el ingreso de la mercancía al terminal portuario para su debido embarque, esta coordinación es realizada en su proceso actual en dos días y en su propuesta de realizará en un día por la asistente de exportaciones, debido a esto se pudo optimizar el 50% del tiempo en la actividad encomendada.

Cumpliendo con el ingreso de la mercancía al puerto, se realiza el respectivo aforo por el funcionario de aduana que en este caso puede ser aforo físico o documental, el cual se debe ajustar a las cantidades detalladas en el BL y así una vez obtenido el aforo documental el funcionario de aduana procede con la revisión y salida autorizada de la carga, el despachador de aduana es el encargado de coordinar este proceso, el tiempo de esta actividad se mantiene en el actual y en el propuesto.

Posteriormente, el agente de carga procede con el embarque de la mercancía de acuerdo a los datos detallados en el BL con sus respectivas fechas de salida. Esta actividad se determina en un día el cual dentro del proceso propuesto el tiempo de su ejecución se mantiene. Se realiza el Zarpe de la carga acorde a la fecha establecida en el BL, esto es notificado mediante correo electrónico confirmando el Zarpe el cual lo realiza el agente de carga o naviera.

Confirmado el Zarpe de la carga recibimos por parte de los proveedores las respectivas facturas de gastos incurridos en el manejo de la carga, estas facturas es recibida por la asistente de exportaciones el cual envía al jefe de compras para la aprobación y pago de las facturas. Esta actividad se realizará en el lapso de un día por el cual su actividad se mantiene en su proceso actual como en el propuesto.

Antes del arribo de la carga se debe solicitar los respectivos certificados, que en su proceso actual se desarrollaba en cinco días y en el propuesto de ejecutará en el lapso de dos días, ya sean estos certificado fitosanitario, certificado de origen, certificado de fumigación y proceder con el retiro del BL una vez liberado por el agente de carga. Esta documentación se debe de enviar al cliente mediante un Courier al exterior para la liberación de la carga en

destino, este proceso es realizado por el despachador de aduana, mediante la mejora del proceso actual con el propuesto se pudo optimizar el 40% del tiempo en la actividad.

En el transcurso de la mercancía en aguas se realiza el respectivo seguimiento por parte de la asistente de exportaciones hasta que la carga llegue al puerto de destino.

Una vez que arribe la carga al puerto de destino, producto que en su proceso actual tenía sesenta y siete días para su llegada y acorde a su proceso propuesto el producto llegará a su lugar de destino en un tiempo determinado de cincuenta y cinco días, esto es notificado por el agente de carga y debido a esto el cliente debe presentar la siguiente documentación: BL, certificado de origen, fitosanitario, factura comercial, certificado de fumigación y el Packing List esto es coordinado por el jefe de compra. En esta actividad se pudo optimizar el 82% del tiempo en realizar la tarea encomendada.

Diagrama del Proceso logístico propuesto

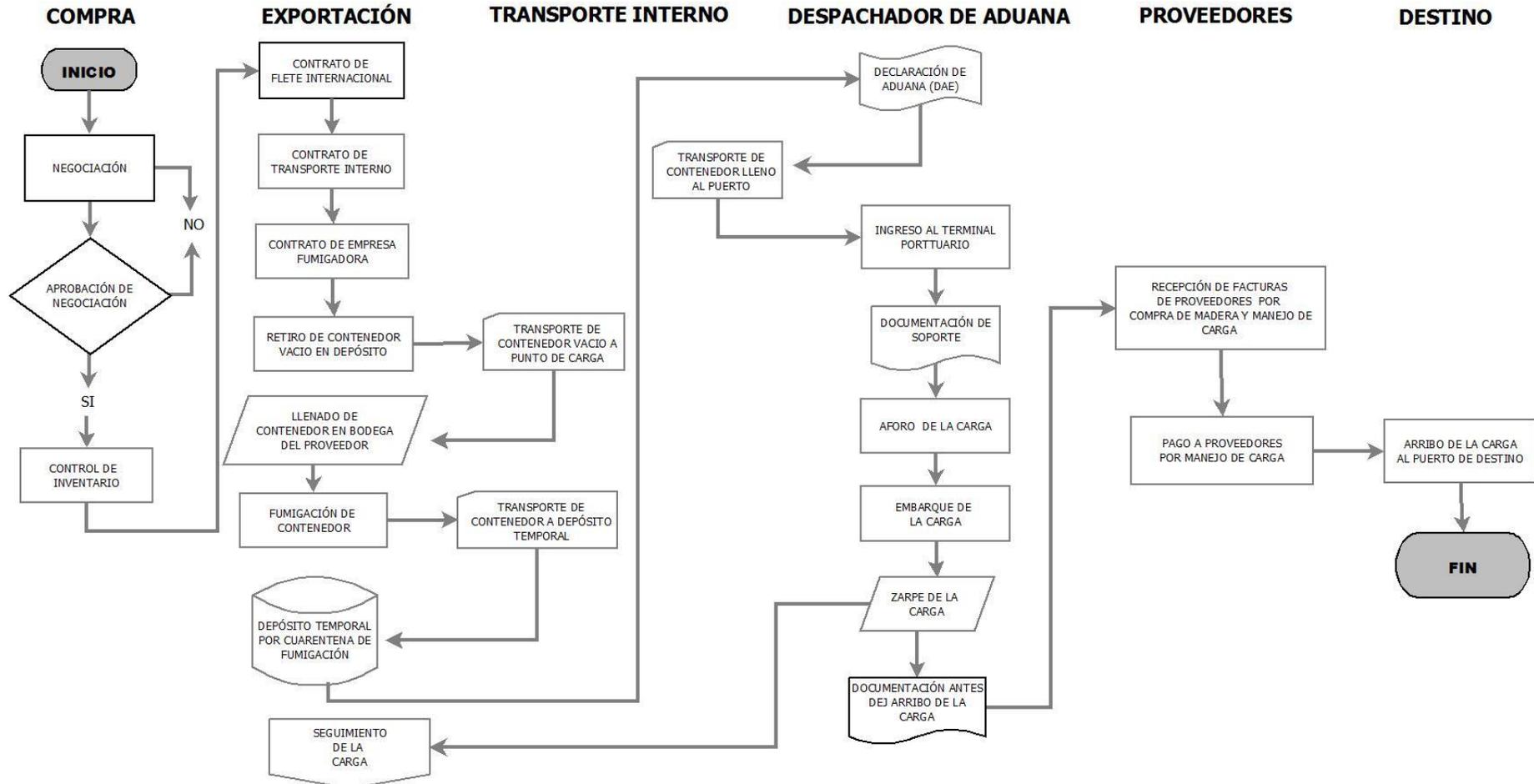


Ilustración 12: Diagrama del proceso

Fuente: Woodimpex S.A.

Elaborado por: Los Autores

Cronograma del proceso de exportación de teca propuesto

N°		ACTIVIDADES		DIAS																
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	Negociación	■																		
2	Aceptación de compra	■																		
3	Control de inventario		■	■																
4	Contrato de Flete Internacional			■																
5	Solicitud de Transporte Interno			■	■															
6	Aceptación de precio de Transporte Interno				■															
7	Solicitud de fumigación				■															
8	Retiro de contenedor				■															
9	Llenado de contenedor					■														
10	Fumigación de contenedor					■														
11	Depósito Temporal por cuarentena de fumigación					■	■	■	■	■	■									
12	Ingreso de Proforma										■	■								
13	Elaboración y Transmisión de la declaración Aduanera de Exportación										■	■								
14	Ingreso al Puerto												■	■						
15	Aforo físico o documental de la carga														■					
16	Embarque de la carga														■					
17	Zarpe de la Carga															■				
18	Recepcion y pago de facturas por servicios																■			
19	Documentacion antes del arribo de la carga																	■	■	
20	Seguimiento del Tránsito de la carga																			■
21	Arribo de la Carga																			■

Ilustración 13: Cronograma del proceso de exportación

Fuente: Woodimpex S.A.

Elaborado por: Los autores

Conclusiones

Con el propósito de mejorar los procesos logísticos de exportación de teca de la empresa Woodimpex S.A. se realizó la presente investigación en la cual se estudiaron teorías y varios conceptos de procedimientos de exportación, junto con la realización de entrevistas que fue de gran ayuda para conocer la información con la que contamos para la realización de la propuesta de un modelo logístico para la exportación de madera.

La recolección de datos sobre la empresa Woodimpex S.A. y la transformación de los mismos en información, permitieron demostrar con viabilidad la problemática que presenta la empresa y como debería enfocarse desde ahora en una perspectiva de mejorar su proceso logístico de exportación de manera eficiente, garantizando la competencia y permanencia en el mercado, y a su vez lograr la optimización del tiempo en sus actividades realizadas, debido a esto se podrá desempeñar cada una de sus tareas de manera coordinada y en sus tiempos establecidos.

La investigación mediante el método cualitativo y su incidencia en las entrevistas fue un tema relevante para el estudio de la implementación de un modelo logístico para la exportación de teca de la empresa Woodimpex S.A., debido a que permitió conocer en detalle, los procesos involucrados desde la negociación con el cliente, la orden de compra al proveedor interno, hasta la llegada de la mercancía al puerto de destino.

Con el análisis de toda la información finalmente se procedió con el diseño de un modelo logístico en la empresa Woodimpex S.A., llevando a cabo procesos establecidos y un cronograma de actividades que servirá para un mejor desarrollo y organización de las actividades a realizar cumpliéndola con eficacia.

Recomendaciones

Cumplir con las actividades a realizar de una manera eficaz dentro de los procesos de una empresa conlleva a establecer paso a paso como debemos realizarla, por lo que recomendaríamos la implementación de un manual de procedimientos de cada actividad realizada y así poder tener contratación directa en cada área de la empresa y cuente con el personal capacitado para el mejor funcionamiento de sus actividades. Este modelo será para cada responsable de acuerdo al cargo que ocupa en la compañía.

De acuerdo a los procesos logísticos ya establecidos en la empresa, es importante llevar un control constante de cada proceso de exportación que se esté realizando mediante indicadores de gestión lo cual nos ayudaría a identificar procesos mal estructurados y/o ineficientes para poder modificarlos con el propósito de mejorar en la organización, coordinación, optimización de tiempos, reducir costos, y retrasos que afecten a la empresa Woodimpex S.A.

La implementación de la norma BASC (Business Alliance for Secure Commerce) es una certificación que recomendaríamos para la empresa en la cual pueden participar varios empresarios con el propósito de fortalecer el comercio internacional de manera ágil y segura con la aplicación de procedimientos y estándares de calidad evitando la contaminación de mercancías.

Referencias

- (MAGAP), M. d. (s.f.). <http://www.agricultura.gob.ec/>. Obtenido de <https://rimisp.org/socio/ministerio-de-agricultura-ganaderia-acuacultura-y-pesca/>
- Aduana del Ecuador. (2010). *Aduana del Ecuador SENA E*. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/codigo-organico-copci/>
- Aduana del Ecuador. (2010). *COPCI*. Quito. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2017/05/COPCI.pdf>
- Aduana del Ecuador. (2017). *SENA E*. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/para-exportar/>
- Aguilera, C. I. (2000). Un Enfoque Gerencial de la Teoría de Restricciones. *Red de Revistas Científicas de América Latina, El Caribe, España y Portugal*, 53-69.
- ALADI. (s.f.). [aladi.org](http://www.aladi.org). Obtenido de <http://www.aladi.org/nsfaladi/integracion.nsf/8f70fad97989e41a03256e600050e57d/74371b17c4eddc5803256e40004ead46?OpenDocument>
- Alarcón, N. (15 de Enero de 2015). *Comunidad Comercio Exterior*. Obtenido de <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/elaboracion-de-aisv-en-naportec>
- Albornoz, A., & Hernández, J. (Junio de 2014). Diseño de un plan de mejora para los procesos de gestión de un almacén de materiales medicos perteneciente a una compañía de medicina prepagada en Caracas. Caracas, Venezuela.
- Autoridad Marítima Portuaria del Salvador. (2010). Obtenido de <http://diccionario.administracionpublica.gob.ec/adjuntos/glosario-de-terminos-maritimos.pdf>
- Bajo, O. (1991). *Teorías del Comercio Internacional*. Barcelona: Antoni Bosh, editor, S.A.
- Barberán, C. (20 de Julio de 2014). *Comunidad de Comercio Exterior*. Obtenido de <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/dep-sito-temporal>
- Briones, V., Moreno, M., & León, M. (Febrero de 2013). Propuesta de un Modelo de Gestión Integral para la cadena de Suministros de BPE Electronic. Guayaquil, Guayas, Ecuador.

- Business, S. (2018). *Business School*. Obtenido de <https://www.eaprogramas.es/internacionalizacion/la-logistica-internacional-como-factor-estrategico-de-la-competitividad>
- Calvas, J. L. (2007). *México en el Mundo Insercion Eficiente*. Amargura4, San Angle, Alvaro Obregon, Mexico D.F: Direccion General de Publicaciones y Fomento Editorial.
- Canitrot, L., & García, N. (2013). *La Logistica como herramienta para la competitividad*. Buenos Aires.
- Cano, J., Panizo, A., García, H., & Rodriguez, E. (2015). Estrategias para el mejoramiento la cadena de suministro del carbón en Norte de Santander. *Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal*, 67.
- Cano, P., Orue, F., Martínez, J., Mayett, Y., & López, G. (2015). Modelo de Gestion Logística para pequeñas y medianas empresas en México. *Redalyc*, 186. Obtenido de <file:///C:/Users/hp/Documents/8-8-1-PB.pdf>
- Chopra, S., & Meindl, P. (2008). *Administración de la Cadena de Suministro*. Estado de México, Naucalpan de Juarez: Pearson Educacion.
- Concepto Definición. (s.f.). *Concepto Definición*. Obtenido de <http://conceptodefinicion.de/cadena-de-suministro/>
- Constitución de la República del Ecuador. (2008). *Derecho Socio-Ambiental*. Obtenido de http://www.derecho-ambiental.org/Derecho/Legislacion/Constitucion_Asamblea_Ecuador_5.html
- Constitución de la República del Ecuador. (s.f.). *Consortio para el Derecho Socio-Ambiental*. Obtenido de http://www.derecho-ambiental.org/Derecho/Legislacion/Constitucion_Asamblea_Ecuador.html
- Constitución de la Republica del Ecuador. (2012). *Ley de Gestión Ambiental*. Obtenido de http://www.ambiente.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/constitucion_de_bolsillo_final.pdf

- Contecon Guayaquil. (09 de 2016). *cgsa*. Obtenido de http://www.cgsa.com.ec/Files/ZonaDescarga/ServiciosTarifas/manual_de_servicios_SEP262016.pdf
- COPCI. (2017). *Aduana del Ecuador*. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2017/05/COPCI.pdf>
- DeConceptos. (s.f.). *DeConceptos.com*. Obtenido de <https://deconceptos.com/arte/logistica>
- Definición ABC. (s.f.). Obtenido de <https://www.definicionabc.com/general/flujoograma.php>
- Definición ABC. (s.f.). *Definición ABC*. Obtenido de <https://www.definicionabc.com/general/embarque.php>
- Díaz Fuentes, D. (2014). Transporte y Logística en la Economía Mundial. *Revista de Economía Mundial*, 19-22.
- Díaz, A., & Marrero, F. (2014). EL MODELO SCOR Y EL BALANCED SCORECARD, UNA PODEROSA COMBINACIÓN. *Vision del Futuro*, 39.
- Economía Simple. (s.f.). *Economía Simple*. Obtenido de <https://www.economiasimple.net/glosario/distribucion>
- FAO. (2018). *FAO.org*. Obtenido de <http://www.fao.org/unfao/procurement/general-information/es/>
- Foros Ecuador. (2013). *Foros Ecuador*. Obtenido de <http://www.forosecuador.ec/forum/ecuador/educaci%C3%B3n-y-ciencia/3193-resumen-del-plan-nacional-para-el-buen-vivir-2013-2017>
- García, J. (2 de Febrero de 2014). Cadena de Abastecimiento.
- Global Negotiator. (2013). *Global Negotiator*. Obtenido de <https://www.globalnegotiator.com/es/orden-de-compra-internacional>
- González, R. (2011). Diferentes Teorías del Comercio Internacional. *Tendencias y Nuevos Desarrollos de la Teoría Económica*, 106.
- Jaramillo, E. G. (2014). *Repositorio Uisek*. Obtenido de <http://repositorio.uisek.edu.ec/bitstream/123456789/992/1/TESIS%20FINAL%20EDGAR%20VIVANCO%20PDF.pdf>

- Jarrín, E. (19 de Abril de 2011). *Comunidad de Comercio Exterior*. Obtenido de <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/forum/topics/cut-off>
- La Voz de Houston. (2018). *La Voz de Houston*. Obtenido de <https://pyme.lavoztx.com/qu-son-los-procesos-logsticos-5028.html>
- Larousse Editorial, S. (2009). *Diccionario Enciclopédico* . Obtenido de <https://es.thefreedictionary.com/contenedor>
- Ley Forestal y de Conservación de Areas. (09 de 2012). *Ley Ambiental*. Obtenido de <http://www.ambiente.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/ley-forestal.pdf>
- Martinez, R. (2013). Obtenido de <https://ciberconta.unizar.es/leccion/rm04/rm04.pdf>
- Ministerio de Comercio Exterior. (2015). *Ministerio de Comercio Exterior*. Obtenido de <https://www.comercioexterior.gob.ec/ecuador-continua-con-la-exportacion-de-teca-a-la-india/>
- Motta, E. R. (2015). Logística y Cadena de Suministros. Obtenido de http://mafca.weebly.com/uploads/4/0/4/7/4047781/cadenas_de_suministro.pdf
- PRO ECUADOR. (2017). *Guia del exportador*. Obtenido de <http://www.aei.ec/wp-content/uploads/2017/10/GuiaExportador-2017.pdf>
- PROECUADOR. (2016). Obtenido de <http://www.camara-ecuatoriana-india.ec/nueva/index.php/comercio-exterior>
- ProEcuador. (2016). *Guía Logística Internacional*. Obtenido de <https://www.proecuador.gob.ec/infraestructura-logistica/>
- ProEcuador. (2017). *Guía Logística Internacional*. Obtenido de https://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2018/05/PROEC_GL_2017.pdf
- PROECUY. (2017). Obtenido de <http://www.aei.ec/wp-content/uploads/2017/10/GuiaExportador-2017.pdf>
- RAE. (s.f.). *Real Academia Española*. Obtenido de <http://dle.rae.es/?id=1viimYh>
- RAE. (s.f.). *Real Academia Española*. Obtenido de <http://dle.rae.es/?id=ZICH4bp|ZID5D23>
- Rivera, K., & Solorzano, K. (20 de Marzo de 2017). *Repositorio Universidad de Guayaquil*. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/17470>

SciELO. (2009). *Visión de Futuro*. Obtenido de

http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1668-87082009000100002

Tellez, E. (10 de Mayo de 2014). *Comunidad Comercio Exterior*. Obtenido de

<http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/documentaci-n-internacional>

TRANSGESA. (29 de Marzo de 2017). Obtenido de <https://www.transgesa.com/blog/plataformas->

[logisticas-que-son/](https://www.transgesa.com/blog/plataformas-logisticas-que-son/)

Universidad Internacional del Ecuador. (04 de 2015). *Repositorio UIDE*. Obtenido de

<http://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/775/1/T-UIDE-1007.pdf>

Vaca, A. (Enero de 2015). *Exportacion de madera teca: Efecto economico y ambiental en el Ecuador*.

Guayaquil, Guayas, Ecuador.

Vargas, G. (2006). *Introducción a la Teoría Económica*. Naucalpan de Juarez: Pearson Educación de

México.

Venmaserca. (25 de Enero de 2014). *Venmaserca*. Obtenido de

<http://www.venmaserca.com/index.php/es/support/85-que-es-booking>

Anexos

Preguntas de la entrevista aplicada

1. ¿Cuál es su experiencia laboral en relación a gestiones de comercio exterior?
2. ¿Cuenta su empresa con procesos logísticos de exportación definidos que le permita el logro eficiente de sus actividades?
3. ¿Qué opina UD sobre la importancia de aplicar un modelo logístico en una empresa exportadora?
4. ¿Cuáles serían las desventajas para la empresa Woodimpex S.A. de no contar con un modelo logístico para la exportación de su producto?
5. ¿Cuáles serían los beneficios para la empresa Woodimpex contar con modelo logístico para el proceso de exportación debidamente estructurados?