



UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN
CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:
INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR

TEMA

**“ANÁLISIS DE COSTOS Y GASTOS DE EXPORTACIÓN EN LA
CONSOLIDACIÓN DE CARGA SECA VÍA MARÍTIMA DESDE EL PUERTO DE
GUAYAQUIL, ECUADOR HACIA EL PUERTO DE CALLAO, PERÚ COMO
CENTRO DE TRASBORDO DE CARGA INTERNACIONAL PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DEL SERVICIO EN LA EMPRESA ECU LINE DEL
ECUADOR”**

TUTOR

LCDO. HÉCTOR DUARTE SUAREZ MCE

AUTOR

ADRIANA ANGÉLICA CARVAJAL CALLE

GUAYAQUIL, 2016

ÍNDICE GENERAL

ÍNDICE GENERAL	ii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	viii
ÍNDICE DE TABLAS	x
ÍNDICE DE ANEXOS	xiii
REPOSITORIO.....	xiv
DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES.....	xvi
CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR	xvii
CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO.....	xviii
CERTIFICADO DE GRAMATOLOGÍA	xix
AGRADECIMIENTO	xix
DEDICATORIA	xxi
RESUMEN EJECUTIVO.....	xxii
INTRODUCCIÓN	1
1 CAPÍTULO I EL PROBLEMA A INVESTIGAR.....	2
1.1. TEMA	2
1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	2

1.3.	FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	4
1.4.	DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	4
1.5.	JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	5
1.6.	SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA	7
1.7.	OBJETIVO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN	7
1.8.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE LA INVESTIGACIÓN	7
1.9.	IDENTIFICACIÓN DE LAS VARIABLES	8
1.9.1.	Variable independiente	8
1.9.2.	Variable dependiente	8
1.10.	HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN.....	8
2	CAPÍTULO II FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	9
2.1	ANTECEDENTES REFERENCIALES Y DE INVESTIGACIÓN	9
2.1.1	Resultados referenciales y de investigación	9
2.2	MARCO TEÓRICO REFERENCIAL	10
2.2.1.	Generalidades de la Logística	11
2.2.2.	Generalidades en el Transporte.....	23
2.2.3.	Generalidades sobre consolidación de carga	29

2.2.4.	Sistema Portuario en Ecuador	36
2.2.5.	Sistema Portuario en Perú	39
2.2.6.	Centro de transbordo	41
2.2.7.	Índices de Desempeño Logístico (LPI) Internacional	41
2.2.8.	Generalidades sobre Ecu Line del Ecuador S.A.	44
2.3.	MARCO LEGAL	50
2.3.2	Constitución	50
2.3.3	Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI).....	51
2.3.4	Reglamento del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.....	52
2.3.5.	Plan Nacional del Buen Vivir	55
2.3.6.	Plan Nacional de Logística de Comercio Exterior.....	57
2.4.	MARCO CONCEPTUAL	58
3	CAPÍTULO III METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN.....	62
3.1	MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN	62
3.2.	POBLACIÓN Y MUESTRA.....	63
3.3	ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN	64
3.4.	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS.....	65

3.4.1	Encuesta	65
3.4.2	Observación	66
3.5	RECURSOS	66
3.5.1	Fuentes de Investigación.....	66
3.5.2	Cronograma para la aplicación de los instrumentos de investigación	67
3.5.3	Presupuesto	68
3.6	TRATAMIENTO A LA INFORMACIÓN	68
3.6.1	Procesamiento y análisis	68
3.7	PRESENTACIÓN DE RESULTADOS DE LA ENCUESTA.....	68
3.7.1	Respuestas a la Encuesta realizada	68
3.8	ANÁLISIS DE LA REVISIÓN DOCUMENTAL	77
3.8.1	Situación actual.....	77
3.8.2	Agente logístico en destino de Ecu Line del Ecuador y sus condiciones	80
3.8.3	Competencia	81
3.8.4	Proveedores.....	83
3.8.5	Destino de Exportación carga LCL.....	90
3.8.6	PROCEDIMIENTOS PREVIOS PARA LA CONSOLIDACIÓN DE CARGA.....	91

3.8.7	Diagrama de proceso en el área de exportaciones en la Empresa Ecu Line del Ecuador	94
3.9	PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA FICHA DE OBSERVACIÓN	102
4	CAPÍTULO IV INFORME FINAL.....	104
4.1	COSTOS DE OPERACIÓN	107
4.1.1	Costos navieros de la Línea HAPAG LLOYD	107
4.1.2	Costos del Terminal de CONTECON GUAYAQUIL S.A.	108
4.1.3	Costos por trasbordo	109
4.2	Precio de Venta	110
4.3	Tarifario	111
4.4	Punto de Equilibrio	112
4.5	INGRESO POR OPERACIÓN.....	113
4.6	GASTOS GENERALES.....	115
4.6.1	Activos Fijos para la ruta propuesta.....	115
4.6.2	Sueldos del personal para la ruta propuesta.....	116
4.6.3	Ingresos, costos y gastos generales.....	117

4.6.4	Costos No Desembolsables: Depreciaciones	118
4.7	EVALUACIÓN FINANCIERA DE LA RUTA PROPUESTA.....	119
4.7.1	Tasa de Descuento de la ruta propuesta.....	119
4.7.2	Flujo de Efectivo de la Propuesta	122
4.7.3	Estado de Resultados	125
4.8	INFORME SOBRE LOS COSTOS Y GASTOS CONSOLIDADOS	126
	CONCLUSIONES	132
	RECOMENDACIONES.....	134
	BIBLIOGRAFÍA	135
	ANEXOS	148

ÍNDICE DE FIGURAS

<i>Figura 1</i> Esquema sobre servicios que se pueden prestar desde un centro logístico	13
<i>Figura 2</i> Factores y elementos para la actividad logística.....	15
<i>Figura 3</i> Organigrama.....	46
<i>Figura 4</i> Respuestas pregunta 1 de la encuesta	69
<i>Figura 5</i> Respuestas pregunta 2 de la encuesta	70
<i>Figura 6</i> Respuestas pregunta 3 de la encuesta	71
<i>Figura 7</i> Respuestas pregunta 4 de la encuesta	72
<i>Figura 8</i> Respuestas pregunta 5 de la encuesta	73
<i>Figura 9</i> Respuestas pregunta 6 de la encuesta	74
<i>Figura 10</i> Respuestas pregunta 7 de la encuesta	75
<i>Figura 11</i> Respuestas pregunta 8 de la encuesta	76
<i>Figura 12</i> Diagrama de proceso de reserva de carga y solicitud de documentos	96
<i>Figura 13</i> Diagrama de proceso de coordinación y preparación de documentos	98
<i>Figura 14</i> Diagrama de proceso de consolidación e inspección de carga	101
<i>Figura 15</i> Posicionamiento del contenedor	154
<i>Figura 16</i> Revisión del contenedor.....	154

<i>Figura 17</i> Posicionamiento de la carga.....	155
<i>Figura 18</i> Apertura de la carga	155
<i>Figura 19</i> Inspección de la carga	156
<i>Figura 20</i> Colocación de etiquetas	156
<i>Figura 21</i> Ingreso de la carga al contenedor.....	157
<i>Figura 22</i> Cierre y Colocación de sellos	157

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 <i>Medidas de los contenedores</i>	21
Tabla 2 <i>CEPAL Ranking</i>	40
Tabla 3 <i>Indicadores logísticos de Ecuador (LPI) 2010-2014</i>	42
Tabla 4 <i>Indicadores logísticos de Perú (LPI) 2014</i>	43
Tabla 5 <i>Participación de mercado de agencias de carga</i>	49
Tabla 6 <i>Población</i>	63
Tabla 7 <i>Herramientas de aplicación</i>	67
Tabla 8 <i>Cronograma de actividades</i>	67
Tabla 9 <i>Presupuesto por el trabajo de investigación</i>	68
Tabla 10 <i>Participación en el mercado</i>	77
Tabla 11 <i>Tarifas y gastos locales de Ecu Line del Ecuador servicio actual hasta Callao</i>	78
Tabla 12 <i>Listado de destino no potenciados</i>	79
Tabla 13 <i>Lista de competidores y rutas</i>	81
Tabla 14 <i>Tarifa de flete y gastos locales de la competencia bajo el servicio vía Callao</i>	82

Tabla 15 <i>Líneas navieras que operan desde el puerto de Guayaquil hacia el puerto de Callao</i>	83
Tabla 16 <i>Comparación de cotizaciones de Líneas navieras</i>	84
Tabla 17 <i>Tarifas por consolidación de carga Contecon Guayaquil S.A. para unidad 20STD</i>	86
Tabla 18 <i>Tarifas por consolidación de carga Terminal Portuario de Guayaquil INARPI S.A. (TPG) para unidad 20STD</i>	88
Tabla 19 <i>Tarifas por consolidación de carga Naportec S.A.- Bananapuerto para unidad 20STD</i>	89
Tabla 20 <i>Destinos LCL 2015</i>	90
Tabla 21 <i>Información de detalle de carga de los clientes para el presente informe</i>	106
Tabla 22 <i>Costos Navieras Línea HAPAG LLOYD</i>	108
Tabla 23 <i>Costos del Terminal Contecon Guayaquil S.A. (CGSA)</i>	109
Tabla 24 <i>Fletes de Traslado</i>	110
Tabla 25 <i>Flete y Gastos Locales de exportación para carga consolidada ruta propuesta</i>	111
Tabla 26 <i>Ingresos por operación de la ruta puerto Callao</i>	114
Tabla 27 <i>Utilidad de Operación de Servicios Consolidados</i>	115

Tabla 28 Inversión en Activos Fijos	115
Tabla 29 <i>Total Inversión</i>	116
Tabla 30 <i>Sueldos del personal para nuevo servicio</i>	116
Tabla 31 <i>Ingresos de operación</i>	117
Tabla 32 <i>Costos de operación</i>	117
Tabla 33 <i>Gastos generales</i>	117
Tabla 34 <i>Tasas de Depreciación</i>	118
Tabla 35 <i>Gasto de Depreciación de Activos Fijos</i>	118
Tabla 36 <i>Tasas de Interés Pasivas Referenciales</i>	119
Tabla 37 <i>Tasas utilizadas para la proyección</i>	122
Tabla 38 <i>Forma de cálculo de la tasa impositiva</i>	123
Tabla 39 <i>Flujo de Efectivo de la Propuesta</i>	124
Tabla 40 <i>Indicadores del proyecto sin deuda</i>	124
Tabla 41 <i>Estado de Resultados Integral</i>	126
Tabla 42 <i>Estado de Resultados proyectado</i>	129
Tabla 43 <i>Análisis de costo de operación</i>	130
Tabla 44 <i>Análisis de gastos generales</i>	130

Tabla 45 <i>Análisis de total de gastos</i>	131
---	-----

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO 1 Consolidadoras / Desconsolidadoras de Carga en el Ecuador	148
ANEXO 2 Formato de Encuesta para consolidadoras de carga.....	152
ANEXO 3 Procedimientos en Zona de Consolidación	154
ANEXO 4 Lista de clientes de Ecu Line del Ecuador S.A.	158
ANEXO 5 Tarifario de Ecu Logistics Perú SAC desde Callao, Perú al resto del mundo	160
ANEXO 6 Formato de ficha de observación	162
ANEXO 7 Tarifario de exportación para la ruta propuesta	162
ANEXO 8 SIGLAS, ACRÓNIMOS, ABREVIATURAS.....	165

REPOSITORIO



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS

TITULO Y SUBTITULO:

ANÁLISIS DE COSTOS Y GASTOS DE EXPORTACIÓN EN LA CONSOLIDACIÓN DE CARGA SECA VÍA MARÍTIMA DESDE EL PUERTO DE GUAYAQUIL, ECUADOR HACIA EL PUERTO DE CALLAO, PERÚ COMO CENTRO DE TRASBORDO DE CARGA INTERNACIONAL PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SERVICIO EN LA EMPRESA ECU LINE DEL ECUADOR

AUTOR/ES:

ADRIANA ANGÉLICA CARVAJAL CALLE

REVISORES:

HÉCTOR LEONARDO DUARTE SUAREZ

INSTITUCIÓN:

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL

FACULTAD:

ADMINISTRACIÓN

CARRERA:

COMERCIO EXTERIOR

FECHA DE PUBLICACIÓN:

N. DE PAGS:

166

ÁREAS TEMÁTICAS:

PALABRAS CLAVE:

TRANSPORTE MARÍTIMO- RUTA -COSTES-GASTOS- CONSOLIDACIÓN DE CARGA

RESUMEN:

Este trabajo se realiza debido a la necesidad de establecer un nuevo servicio de consolidación de carga seca para exportación desde el puerto de Guayaquil, Ecuador hasta el puerto de Callao, Perú, para la compañía Ecu Line del Ecuador S.A.

Se espera demostrar los objetivos de esta investigación: recopilar información sobre los factores que influyen en el servicio de consolidación de carga para la compañía Ecu Line del Ecuador S.A; interpretar el proceso de consolidación de carga de exportación de la compañía Ecu Line del Ecuador S.A.; determinar los costos y gastos de exportación que inciden en la implementación de la ruta vía marítima desde el puerto de Guayaquil, Ecuador hacia el puerto de Callao, Perú; en la compañía Ecu Line del Ecuador S.A.

La naturaleza y fundamentación teórica y normativa, para el desarrollo de este trabajo de investigación se explica en el capítulo 2.

El capítulo 3 hace mención a la metodología utilizada y las herramientas para realizar el análisis de los costos y gastos que se generan para el nuevo servicio de consolidación de carga seca vía marítima.

En el capítulo 4 se realiza una explicación de los costos y gastos del nuevo servicio, además, se muestra el posible ingreso y posible utilidad en la nueva ruta de consolidación de carga seca vía marítima.

Finalmente, se formulan las conclusiones y recomendaciones respectivas.

N. DE REGISTRO (en base de datos):

N. DE CLASIFICACIÓN:

DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		
ADJUNTO URL (tesis en la web):		
ADJUNTO PDF:	SI <input checked="" type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
CONTACTO CON AUTORES/ES: CARVAJAL CALLE ADRIANA ANGÉLICA	Teléfono: 0984933057	E-mail: adriana-carvajal93@hotmail.com
CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:	MSC. ROSA HINOJOSA DE LEIMBERG, DECANA Teléfono: 2596500 EXT. 201 DECANATO E-mail: rhinojosal@ulvr.edu.ec ING. JÉSSICA AROCA CLAVIJO DIRECTORA DE LA CARRERA Telf. 2596500 Ext. 264 Correo electrónico: jarocac@ulvr.edu.ec	

Quito: Av. Whymper E7-37 y Alpallana, edificio Delfos, teléfonos (593-2) 2505660/ 1; y en la Av. 9 de

octubre 624 y carrión, Edificio Prometeo, teléfonos 2569898/ 9. Fax: (593 2) 2509054

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

La estudiante egresada ADRIANA ANGÉLICA CARVAJAL CALLE, declaro bajo juramento, que la autoría del presente trabajo de investigación, corresponde totalmente a la suscrita y nos responsabilizamos con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, cedemos nuestros derechos patrimoniales y de titularidad a la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil, según lo establece la Ley de Propiedad Intelectual del Ecuador.

Este proyecto se ha ejecutado con el propósito de estudiar el Análisis de costos y gastos de exportación en la consolidación de carga seca vía marítima desde el puerto de Guayaquil, Ecuador hacia el puerto de Callao, Perú como Centro de Tránsito de Carga Internacional para la implementación del servicio en la empresa Ecu Line del Ecuador.

Autor (a)

ADRIANA ANGÉLICA CARVAJAL CALLE

C.I. 0940299936

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor(a) del Proyecto de Investigación Análisis de costos y gastos de exportación en la consolidación de carga seca vía marítima desde el puerto de Guayaquil, Ecuador hacia el puerto de Callao, Perú como Centro de Traslado de Carga Internacional para la implementación del servicio en la empresa Ecu Line del Ecuador nombrado(a) por el Consejo Directivo de la Facultad de Administración de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil.

CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y analizado en todas sus partes el Proyecto de Investigación titulado: “Análisis de costos y gastos de exportación en la consolidación de carga seca vía marítima desde el puerto de Guayaquil, Ecuador hacia el puerto de Callao, Perú como Centro de Traslado de Carga Internacional para la implementación del servicio en la empresa Ecu Line del Ecuador”, presentado por la estudiante ADRIANA ANGÉLICA CARVAJAL CALLE como requisito previo a la aprobación de la investigación para optar al Título de INGENIERIA EN COMERCIO EXTERIOR, encontrándose apto para su sustentación

Firma:

LCDO. HÉCTOR DUARTE SUAREZ MCE

C.I. 0940299936

CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO

URKUND

Urkund Analysis Result

Analysed Document: Carvajal tesis 18-07-2016.docx (D21133858)
Submitted: 2016-07-21 01:26:00
Submitted By: mwillamam@ulvr.edu.ec
Significance: 9 %

Sources included in the report:

Analisis impacto basic.docx (D19075179)
OBJETIVOS 9 Y 10 NACHI.pptx (D11302876)
originality report 9.3.2016 11-24-19 - TESIS 8-03-2016 EVELYN PONCE (1).docx.html (D18439108)
esqui fernanda.pdf (D11235997)
<http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/ec/ec050es.pdf>
<http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/1469/1/T-UCSG-PRE-ECO-ADM-19.pdf>
<http://revistadelogistica.com/actualidad/aspectos-logisticos-comerciales-en-el-transporte-internacional-de-contenedores-maritimos/>
<http://www.cgsa.com.ec/informacion-al-cliente/glosario.aspx?l=N>
<http://www.ccc.org.co/revista-accion-ccc/14378/abc-de-los-operadores-logisticos.html>
<http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/4384/1/T-UCSG-PRE-ECO-CECO-77.pdf>
<http://marly6.wikispaces.com/file/view/conceptos%20Guia%207.doc>
<http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/DECRETO-EJECUTIVO-957-CEBAF.pdf>
http://www.egunsa.cl/?option=com_glosario&Itemid=133&catid=20
http://www.campusdelarivers.edu.ar/files/20130312-DLR-Grp-INFO-TransportesLogisticaYDistribucionInternacional_1-2013.pdf
<http://www.camara-alemana.org.pe/downloads/110921g22-frank-boyle-apn.pdf>
http://www2.uca.es/escuela/emp_je/investigacion/congreso/mec004.pdf
<http://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador-capacidad-asumir-areas-concesionadas.html>
<http://www.fundacion.valenciaport.com/docs/PonenciasBuquePortacontenedores/1-MarioFominaya.pdf>
<http://gestion.pe/multimedia/imagen/2128694/90509>
<http://www.ingenieriaindustrialonline.com/herramientas-para-el-ingeniero-industrial/medios-y-gesti%C3%B3n-del-transporte/transporte-mar%C3%ADtimo/>
<http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/4728/1/TESIS.pdf>
<http://marcotradenews.com/noticias/la-importancia-de-la-industria-del-transporte-maritimo-en-el-comercio-internacional-19666>
<http://falineadefuego.info/2015/07/14/protesta-social-crisis-economica-y-escenario-politico-ecuador-junio-y-julio-de-2015-por-pablo-espina-peralta/>
http://www.proinversion.gob.pe/RepositorioAPS/0/2/JER/PC_LOGISTICA_PUERTO_CALLAO/PPT_PROYECTO_ZAL_Y_ANTEPUERTO__WEB_ENERO2015_.pdf
<http://www.comunidadandina.org/DB/Manual%20Contenedores.pdf>
<http://www.arabat.net/bidasco%255Cinformes%255CTRANSPORTE%255CLa%20Cadena%20Log%C3%ADstica.pdf>
<http://www.sicex.gob.pe/sicex/documentosportal/3405193rad609A3.pdf>
<http://www.supertransporte.gov.co/documentos/2014/delegada%20puertos/caracterizacion%20puertosLOGISTICA%20PORTUARIA.pdf>
<https://syscomer.files.wordpress.com/2010/10/gestion-logis-puertos.pdf>
<http://www.tibagroup.com/mx/transporte-internacional-de-mercancias>

CERTIFICADO DE GRAMATOLOGÍA

CERTIFICACIÓN GRAMATOLÓGICA

Yo, DR. LUIS DOMÍNGUEZ MEDINA: Certifico que he revisado la redacción y ortografía del contenido del trabajo de tesis, cuyo tema es: "Análisis de costos y gastos de exportación en la consolidación de carga seca vía marítima desde el puerto de Guayaquil, Ecuador hacia el puerto de Callao, Perú como centro de trasbordo de carga internacional para la implementación del servicio en la empresa Ecu Line del Ecuador". Elaborado por Adriana Carvajal Calle, previo a la obtención del Título de Ingeniería en Comercio Exterior.

Para el efecto he procedido a leer y analizar de manera profunda el estilo y la forma del contenido del texto.

- Se denota pulcritud en la escritura en todas sus partes.
- La acentuación es precisa.
- Se utilizan los signos de puntuación de manera acertada.
- En todos los ejes temáticos se evitan los vicios de dicción.
- Hay concreción y exactitud en las ideas.
- No incurre en errores en la utilización de las letras.
- La aplicación de la Sinonimia es correcta.
- Se maneja con conocimiento y precisión la morfosintaxis
- El lenguaje es pedagógico, académico, sencillo y directo; por lo tanto de fácil comprensión.

Por lo expuesto, y en uso de mis derechos como Dr. en Literatura y Español; recomiendo la VALIDEZ ORTOGRÁFICA de su proyecto; previo a la obtención del Título de Ingeniería en Comercio Exterior.

Atentamente



DR. LUIS DOMÍNGUEZ MEDINA
C. I. 0911529139
Reg. Senescyt 1006-03-405478
Fono: 0985224899
Luisalejandrom67@gmail.com

Dr. Luis Domínguez Medina Msc.
Gramatólogo
Reg. Senescyt: 1006-03-405478

AGRADECIMIENTO

Agradezco principalmente a Dios, por las bendiciones que me ha brindado y las mismas que han sido plasmadas en las personas que ha puesto en mi camino, agradezco especialmente a mis padres y colegas que, por su continuo apoyo, ejemplo y fe en mí, he podido conseguir un peldaño más en mi vida profesional.

Igualmente, toda mi gratitud hacia una gran persona, Rebeca Chávez Holguín, representante de la empresa Ecu Line de Ecuador S.A., y a todo el equipo de colaboradores y compañeros de esta gran empresa, sin todos ustedes nada hubiese sido posible.

Adriana Carvajal

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a mi principal motor que es Dios, sin él, no hubiese tenido la fuerza necesaria para seguir adelante.

No puedo dejar de mencionar y dedicar mi esfuerzo a mis padres y hermanos, por brindarme el apoyo necesario en esta etapa de mi vida.

Adriana Carvajal

RESUMEN EJECUTIVO

Este trabajo se realiza debido a la necesidad de establecer un nuevo servicio de consolidación de carga seca para exportación desde el puerto de Guayaquil, Ecuador hasta el puerto de Callao, Perú, para la compañía Ecu Line del Ecuador S.A.

Se espera demostrar los objetivos de esta investigación: recopilar información sobre los factores que influyen en el servicio de consolidación de carga para la compañía Ecu Line del Ecuador S.A; interpretar el proceso de consolidación de carga de exportación de la compañía Ecu Line del Ecuador S.A.; determinar los costos y gastos de exportación que inciden en la implementación de la ruta vía marítima desde el puerto de Guayaquil, Ecuador hacia el puerto de Callao, Perú; en la compañía Ecu Line del Ecuador S.A.

La naturaleza y fundamentación teórica y normativa, para el desarrollo de este trabajo de investigación se explica en el capítulo 2.

El capítulo 3 hace mención a la metodología utilizada y las herramientas para realizar el análisis de los costos y gastos que se generan para el nuevo servicio de consolidación de carga seca vía marítima.

En el capítulo 4 se realiza una explicación de los costos y gastos del nuevo servicio, además, se muestra el posible ingreso y posible utilidad en la nueva ruta de consolidación de carga seca vía marítima. Finalmente, se formulan las conclusiones y recomendaciones respectivas.

Palabras Claves: Transporte marítimo, ruta, costes, gastos, consolidación de carga

INTRODUCCIÓN

En este mundo globalizado y el constante cambio en el comercio exterior, ha generado que los operadores de esta rama compitan por el derecho de crecer y diversificar sus servicios en este mercado que se ha vuelto cada día más competitivo.

Ecu Line del Ecuador S.A. considerada una de las empresas pioneras en el mercado de consolidación y desconsolidación de carga, destacados por el buen servicio que ofrece a sus clientes actuales, los mismos que son otras consolidadoras de carga, que en la práctica se conoce como COLOADED, la empresa objeto de estudio comprende la responsabilidad que tiene con sus actuales clientes y con su equipo de trabajo, por lo que es consciente de la necesidad que tiene actualmente la empresa sobre la expansión de sus servicios para mantenerse estable dentro del mercado.

Por lo que es importante realizar un análisis actual del sector consolidador y de todos los factores que influyen e intervienen en la consolidación de carga, además de los aspectos económicos, sociales y políticos del país, con el fin de poder implementar un nuevo servicio.

Por medio del análisis de los costos y gastos para la implementación de nuevos de servicios de consolidación de carga vía marítima en la empresa objeto de estudio; se podrá conseguir mejores tarifas y rutas para sus actuales y futuros clientes, sin dejar a un lado el servicio de calidad que esta ofrece y que es un punto que la caracteriza en el mercado.

La presente investigación será posible con el trabajo en conjunto de cada uno de los colaboradores de la empresa, gerentes, personal administrativo y operarios de la cadena logística, con el fin de conseguir el crecimiento de la empresa y así alcanzar los objetivos, misión y visión de esta.

1 CAPÍTULO I EL PROBLEMA A INVESTIGAR

1.1. TEMA

Análisis de costos y gastos de exportación en la consolidación de carga seca vía marítima desde el puerto de Guayaquil, Ecuador hacia el puerto de Callao, Perú como Centro de Traslado de Carga Internacional para la implementación del servicio en la empresa Ecu Line del Ecuador.

1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Ecu Line del Ecuador S.A. es una empresa consolidadora y desconsolidadora de carga autorizada por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), que tiene la facultad de ofrecer servicios directos de consolidación de carga seca, que puede ofrecer a sus clientes por medio de tarifas competitivas.

La empresa objeto de estudio actualmente cuenta con un solo servicio de exportación en consolidación de carga seca en la ruta Guayaquil, Ecuador – Miami, Estados Unidos, siendo este último punto un centro de distribución y conexión hacia los demás puertos del mundo, el servicio actual que presta Ecu Line del Ecuador S.A. es con frecuencia quincenal, realizando el cargue en el depósito temporal de Contecon Guayaquil S.A. y usando los servicios para el transporte internacional con la línea naviera Trinity del Ecuador ahora King Ocean del Ecuador representados por Navesur S.A.

En la ruta antes mencionada la empresa no ofrece servicios de carga *Less Container Load* LCL hacia Sudamérica, debido al tiempo de tránsito que se toma bajo esta ruta, por lo que en el mercado no es considerada competitiva, además de otros destinos que serán mencionados en la presente investigación, se puede indicar que la empresa Ecu Line del

Ecuador S.A. cuenta un tarifario de fletes elevados hacia los destinos de Sudamérica en su servicio vía Miami, en comparación a lo que ofrece actualmente el mercado.

La no expansión de sus servicios en el área de exportación deja a la empresa con una desventaja en comparación a las demás consolidadoras de carga, por lo que ofrecer el servicio de carga consolidada desde el puerto de Guayaquil, Ecuador hacia el puerto de Callao, Perú, le permitirá conseguir una optimización de los costos que se generan bajo esta ruta y así pueda conseguir ofertar mejores tarifas y tiempos de tránsito hacia los destinos de Sudamérica, además de conseguir la expansión de sus servicios para así mantenerse estable en el mercado.

Otro punto que no puede dejar de mencionarse, es que las empresas ecuatorianas en vista de las restricciones actuales a las importaciones han visto la necesidad de emprender y fomentar la exportación a distintas partes del mundo, a pesar que no todos tienen la capacidad de producir grandes volúmenes; por lo que se hace necesario ofrecer un servicio de transporte consolidado para las empresas que no tienen la necesidad de manejar un contenedor con volúmenes pequeños desde Ecuador hacia el Puerto de Callao, Perú, situando a este último, como un centro de distribución de carga internacional, donde se realizarían las actividades de distribuciones y conexión, para así poder continuar con el envío hacia su destino final.

Por estas razones antes de ofrecer nuevos servicios, es importante que se realice un análisis de los costos y gastos de exportación en la cadena logística que se generan en la consolidación de carga seca vía marítima, desde el Puerto de Guayaquil, Ecuador hacia el Puerto de Callao, Perú.

1.3. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo incide los costos y gastos de exportación en la consolidación de carga seca vía marítima desde el puerto de Guayaquil - Ecuador hacia el puerto de Callao - Perú como centro de trasbordo de carga internacional para la implementación del servicio en la empresa Ecu Line del Ecuador?

1.4. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

El presente análisis tendrá únicamente un alcance sobre los costos y gastos de exportación, que se generan en la consolidación de carga seca vía marítima desde el Puerto de Guayaquil, Ecuador hacia el Puerto de Callao como Centro de Traslado de Carga Internacional, cabe indicar que la implementación del servicio bajo la ruta antes mencionada, quedara a criterio de la empresa Ecu Line del Ecuador S.A. si se acoge o no en un futuro a lo que se indique en este trabajo de investigación.

La empresa objeto de estudio no cuenta con buques y unidades de embarques, sino que es considerada como un *Non Vessel Operating Common Carrier* NVOCC, por lo que subcontrata los servicios de las líneas navieras y de los terminales portuarios para llevar a cabo los procedimientos de consolidación y transporte de las mercaderías de sus clientes, por esta razón los costos generados por el espacio solicitados en las flotas de las línea y servicios de consolidación dentro de bodega, son establecidos por las líneas navieras y terminales portuarios y cancelados por la compañía objeto de estudio, por lo que la determinación del mismo no compete a este trabajo de investigación.

Se establece a puerto de Callao, Perú como el centro de distribución de carga, debido a que es un punto estratégico de conexión hacia otros puertos de Sudamérica y hacia el resto del mundo, cabe indicar que los costos que se generan en este puerto, son fijados por el agente en

destino representante en Perú de la empresa objeto de estudio, por lo que la determinación del mismo no se establecerá en este trabajo.

Campo: Actores logísticos subcontratados para la implementación del servicio de consolidación de carga seca vía Marítima.

Área: Comercio exterior.

Delimitación espacial: Guayaquil, Ecuador

Delimitación temporal: Año 2015.

1.5. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

La presente investigación se desarrolla debido a la exigencia y competitividad en el mercado consolidador, y la importancia que representa para las empresas consolidadoras y desconsolidadoras de carga en particular para Ecu Line del Ecuador S.A. sobre la implementación de nuevos servicios de consolidación de carga, en el área de exportaciones para así permanecer estable en el mercado.

Por medio del análisis de los costos y gastos de exportación en la consolidación de carga seca vía marítima desde el Puerto de Guayaquil, Ecuador hacia el Puerto de Callao, Perú, permitirá conocer la estructura de costos de este servicio y hacia otros destinos, con el propósito que Ecu Line del Ecuador S.A. pueda mejorar y diversificar su futuro servicio.

El presente trabajo se realizará por medio del estudio del sector consolidador y así verificar los factores que influyen en la futura implementación del servicio de consolidación de carga seca y poder demostrar la ventaja que representaría para la compañía Ecu Line del Ecuador S.A. contar con este nuevo servicio, lo que le permitirá aumentar el volumen de carga,

reactivar destinos no considerados o utilizados por los clientes actualmente, y poder tener tarifas similares a la competencia; todo lo cual le permitirá mejorar su posición en el mercado.

Se puede indicar que la presente investigación permitirá también satisfacer a un mercado que se están encaminando a la internacionalización que son las Pequeñas y Medianas Empresas (PYMES), las mismas que juegan un papel importante en la Economía de un país, a través de los servicios de consolidación de carga, este mercado aun en crecimiento, podrán transportar sus mercaderías hacia el exterior para así obtener una optimización de los costos de transporte.

Se puede mencionar que este trabajo de investigación está relacionado con los lineamientos del objetivo 10 del Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017, en el literal c: “c. Articular la gestión de infraestructura de soporte para el fomento de la competitividad sistémica en los servicios de logística y transporte aéreo, terrestre y marítimo, como ejes para potenciar el sector servicios” (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, SENPLADES, 2013, pág. 301), por medio del análisis de los costos y gastos bajo la nueva ruta antes mencionada, además de contribuir en las mejoras de tiempo y tarifas al ofertar al cliente final, se podrá también revisar los procesos que se llevan a cabo para la consolidación de carga y se podrán dar a conocer ciertos errores que existen en el mismo, bajo la perspectiva del consolidador, lo que servirá como aporte para la mejorar el sector.

De acuerdo al Plan Nacional del Buen Vivir en el objetivo 10.3 dentro del objetivo 10 sobre Impulsar la transformación de la matriz productivo, indica “10.3 Diversificar y generar mayor valor agregado en los sectores priorizados que proveen servicios” por medio del presente estudio la empresa Ecu Line del Ecuador S.A. podrá alcanzar este objetivo que está proponiendo el Plan Nacional del Buen vivir al sector de transporte y logística.

Por medio de este trabajo se pretende contribuir con el conocimiento de la práctica, para los resultados del análisis de los costos y gastos de exportación en la consolidación de carga seca vía marítima y así pueda servir para las empresas dedicadas a estas operaciones y además de contribuir con el sector exportador.

1.6. SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA

1. ¿Cuál es la situación sobre el servicio actual de consolidación de carga en la empresa Ecu Line del Ecuador?
2. ¿Cómo efectúa actualmente la empresa Ecu Line del Ecuador S.A. los procesos de consolidación de carga seca vía marítima?
3. ¿Cuáles son los costos y gastos de exportación en la consolidación de carga seca vía marítima desde el Puerto de Guayaquil, Ecuador hacia el Puerto de Callao, ¿Perú?

1.7. OBJETIVO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN

Analizar los costos y gastos de exportación en la consolidación de carga seca vía marítima, mediante un estudio del sector consolidador, como aporte a la implementación del servicio en la empresa Ecu Line del Ecuador S.A.

1.8. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE LA INVESTIGACIÓN

1. Recopilar información sobre los factores que influyen en el servicio actual de consolidación de carga en el área de exportaciones en la compañía Ecu Line del Ecuador.
2. Interpretar el proceso de consolidación de carga de exportación de la compañía Ecu Line del Ecuador.

3. Determinar los costos y gastos de exportación que inciden en la implementación de la ruta vía marítima desde el puerto de Guayaquil - Ecuador hacia el puerto de Callao - Perú; en la compañía Ecu Line del Ecuador.

1.9. IDENTIFICACIÓN DE LAS VARIABLES

1.9.1. Variable independiente

Los costos y gastos de exportación en la consolidación de carga seca vía marítima desde el puerto de Guayaquil

1.9.2. Variable dependiente

Implementación del servicio en la empresa Ecu Line del Ecuador S.A., hacia el puerto de Callao, Perú como centro de trasbordo de carga internacional.

1.10. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

Analizando los costos y gastos de exportación desde el Puerto de Guayaquil - Ecuador hacia el Puerto Callao – Perú, como centro de trasbordo de carga internacional, contribuirá a la implementación del servicio de consolidación de carga seca vía marítima en la empresa Ecu Line del Ecuador.

2 CAPÍTULO II FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1 ANTECEDENTES REFERENCIALES Y DE INVESTIGACIÓN

2.1.1 Resultados referenciales y de investigación

Para el desarrollo del presente estudio se consideraron ideas y resultados referenciales provenientes de trabajos de investigación anteriores, entre los cuales se encuentran los siguientes:

En el ámbito nacional se tomó de referencia la investigación de los autores Luis F. Hidalgo y Mayra C. Cañar (2014), donde se recopila información relevante acerca del desarrollo del proceso de importación y exportación desde y hacia el Ecuador a través de empresas consolidadoras de carga, hace referencia a la importancia de disminuir los costos de la logística de transporte y la relación directa con el cliente; ayudando a saber cómo se lleva a cabo la logística de embarque, la entrega de mercancías las obligaciones, el despacho aduanal y el rol de la empresa, finalizando con la determinación del impacto económico y social de todas las actividades que desempeña una consolidadora (Hidalgo & Cañar, 2014).

También, se consultó el trabajo de investigación de pregrado denominado Plan estratégico de marketing para el desarrollo microempresarial de la consolidadora de carga Amsecargo S.A. para el año 2013 en la ciudad de Guayaquil (Suárez Suárez & Muñoz Díaz, 2014); dado que es un trabajo sobre una empresa consolidadora de carga que debe incrementar sus clientes, sus ventas y su participación en el mercado.

2.2 MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

El marco teórico referencial está estructurado de tal manera que desglosa cada uno de los componentes del tema de este trabajo de investigación:

Análisis de costos y gastos de exportación en la consolidación de carga seca vía marítima desde el puerto de Guayaquil, Ecuador hacia el puerto de Callao, Perú como Centro de Traslado de Carga Internacional para la implementación del servicio en la empresa Ecu Line del Ecuador.

La parte del título del trabajo de investigación que dice “la consolidación de carga seca” se define en los componentes de la logística y generalidades sobre consolidación de carga.

En la parte del título que indica “vía marítima” se trata en lo que concierne a generalidades del transporte.

El segmento del título que menciona la ruta “desde el puerto de Guayaquil hacia el puerto de Callao”, se presenta en el apartado del sistema portuario en Ecuador y sistema portuario en Perú.

En otro fragmento del título que menciona “Centro de Traslado de Carga Internacional” se encuadra en el apartado que detalla un centro de traslado y las funciones.

Finalmente, luego de conocer todo sobre los temas marítimos, carga, puertos, consolidación, este trabajo se refiere al segmento del inicio del tema “análisis de costos y gastos de exportación” en el apartado final del mismo nombre.

De esta manera, se definirá cada uno de los componentes del tema de esta tesis de manera teórica para luego describir la parte práctica en el capítulo 4 de este trabajo.

2.2.1. Generalidades de la Logística

Definir la logística es posible existan un sin número de definiciones que tienen el mismo enfoque hacia un concepto integrado, sistemático y racional, especialmente orientado a la satisfacción del cliente, con los costos mínimos bajo la calidad, tiempo, cantidad y lugar requerido por este.

Dentro de las definiciones que se han investigado se escoge las siguientes:

La logística es aquella parte de la cadena de suministro que planifica, implementa y controla el flujo y el almacenamiento eficaz y eficiente de los bienes, servicios e información relacionada desde el punto de origen al punto de consumo, con el fin de satisfacer los requerimientos de los clientes. (Prat, Que es la logística, 2012)

La logística es la actividad mediante la cual se provee de todos los servicios, medios y materiales que una operación requiere para alcanzar su óptima culminación y llegar a sus objetivos. (Estrada, 2013)

Logística se entiende como las actividades que se encargan del manejo de materiales e información asociada, desde proveedores en territorio nacional hasta clientes finales en el exterior, garantizando la entrega de productos en el tiempo y características pactadas con el menor costo posible. (Subsecretaría de Servicios al Comercio Exterior, 2014)

2.2.1.1 Cadena logística

Se puede definir que la cadena logística es una vía imaginaria, en donde se realiza el movimiento de mercancías desde su origen hasta el cliente final.

Estas cadenas son creadas para cubrir los diferentes modos de transporte y en su construcción participan diferentes actores en cada una de las etapas del proceso del envío:

1. El proceso entre el importador y el exportador de compraventa internacional cuando se negocia y se coloca la orden (Ramírez, La Cadena Logística, 2015)
2. El fabricante que compra y procesa la materia prima para obtener el producto terminado, utilizando un transporte interno para llevarlos desde la fábrica hasta el almacenamiento (freight forward), quien lo entrega al almacenista (warehouse) – consolidador de carga (Ramírez, La Cadena Logística, 2015).
3. Los representantes de los distintos Ministerios, Agentes de control y la Dirección General de Aduana y (Ramírez, La Cadena Logística, 2015),
4. El representante para llevar la carga al medio del transporte, para así distribuirla a su destino final. (Ramírez, La Cadena Logística, 2015)

Como lo expresa Ragas Prat (2012), se puede indicar que las cadenas logísticas las conforman diferentes actores: el cargador o propietario de la mercancía, la agencia de transporte, el (los) transportistas (s) físico (s), la empresa consignataria y el destinatario final, cada uno de ellos representan un movimiento físico de la mercadería y un flujo de información y documentos en soporte físico o de forma digital.

Cada uno de estos actores juega un papel importante en la construcción y desarrollo de la cadena logística, porque facilitan y controlan el flujo de mercancías.

2.2.1.2 Centro de Actividades Logística

Los centros de actividades logísticas o plataformas son espacios físicos, completos, amplios y disponibles para los movimientos de carga, servicios y valor agregado.

De acuerdo a la Asociación Europea EUROPLATFORMS definen a los centros de actividades logística como: “Un área delimitada en el interior de la misma se realizan todas las actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución de mercancías, tanto para el transito nacional como para el internacional y en la cual intervienen varios operadores logísticos”.

Entre los servicios que puede ofrecer un Centro Logístico por medio de su infraestructura, se refleja en la figura 1.



Figura 1 Esquema sobre servicios que se pueden prestar desde un centro logístico
 Fuente: (Ramírez, Centro de Actividades Logísticas, 2015)
 Elaboración: Carvajal C., Adriana.

De lo antes expuesto se puede indicar que la logística en los centros de actividades logísticas, debe estar en la capacidad de ofrecer a las empresas que dentro de ellas se ubican para desarrollar cualquier actividad complementaria relacionada al transporte, para su correcta integración es necesaria la existencia de un operador logístico a fin de generar sinergias entre todas las funciones antes mencionadas.

2.2.1.1. Operadores Logísticos

Desde los años 80, las empresas dedicadas a las ventas de sus productos a nivel internacional empezaron buscar la especialización de sus negocios, impulsados por los mercados internacionales globalizados, el cual les exigía una mayor agilidad y rapidez en sus transacciones.

Además de no contar con la totalidad de los recursos sean estos humanos, tecnológicos y de infraestructuras que les permitiera llevar a cabo una adecuada planificación de sus actividades y/o procesos dentro de la cadena de suministro.

Debido a estos factores las empresas optaron por derivar funciones, es decir a tercerizar servicios con empresas especializadas, conocidos como operadores logísticos, con el fin de disminuir costos y mejorar la calidad de sus procesos.

El sector logístico se halla localizado dentro de lo que se podría denominar actividades terciarias, actuando como soporte de otros sectores económicos. (Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones CORPEI, 2015)

Un operador logístico es considerado como un proveedor de servicios especializado en gestionar y ejecutar todas las actividades logísticas, o parte de ellas, en las distintas fases de la cadena de suministro de los clientes, independientemente de que preste o no los servicios con medios propios o subcontratados.

Dentro de los procesos de exportación los operadores logísticos juegan un papel importante para gestionar y facilitar los procedimientos en la cadena logística, abarcando desde el embalaje hasta la entrega final de la mercadería.

Según la Cámara de Comercio de Cali señala:

Es un aliado estratégico de las empresas productoras y comercializadoras de materias primas, insumos y productos terminados (o de servicios), quien por encargo, diseña y desarrolla de manera integral o independiente los procesos de una o varias fases de su cadena de abastecimiento (transporte internacional, aprovisionamiento, transporte terrestre, almacenaje, distribución, maquila e incluso trámites de legalización y documentación de las mercancías). El operador logístico ejecuta, gestiona, administra y controla el desarrollo de las operaciones, empleando de forma eficiente y segura infraestructura física, tecnología, sistemas de información y talento humano, que pueden ser suministrados por el cliente o ser propios del operador logístico (Cámara de Comercio de Cali, 2013).

Para conseguir la misión de la logística, el operador logístico, debe combinar recursos humanos y talento profesional y empresarial con tecnologías, medios e infraestructura de transporte y espacios físicos donde realizar la actividad (puertos, terminales de carga, almacenes, muelles, campas etc.). (Prat, Que es la logística, 2012)

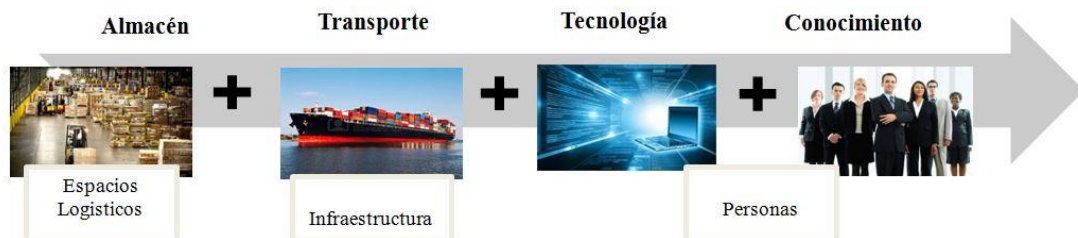


Figura 2 Factores y elementos para la actividad logística
Fuente: (Prat, logística, 2012)
Elaboración: Carvajal C., Adriana.

De conformidad con todo lo anteriormente se puede definir que los operadores logísticos son quienes están presentes en la cadena logística con el fin de administrar y gestionar adecuadamente todos los procesos y pasos que son necesarios llevar a cabo los servicios que requiere su cliente y que cada operador debe disponer de los recursos como infraestructura, tecnología y capital humano.

2.2.1.3 Componentes de la Logística

2.2.1.3.1 Carga

La carga está constituida por la agrupación de bienes o mercancías protegidas por un embalaje, que facilita su manipulación, almacenamiento y distribución por un medio de transporte.

2.2.1.3.1.1. Tipos de carga

Carga general

Es aquella que la conforman productos diversos sean estos elaborados o semi elaborados, embalada o sin embalar, puede ser tratada como unidad. Se transportan por medios convencionales o multipropósito. La carga general se transporta en embalajes cuya forma, peso y dimensiones, se ajustan a las características propias de esta. (Superintendencia de puertos y transporte, 2010).

La carga general se divide en:

Carga general no unitarizada: Son productos sueltos o individuales, manipulados y cargados como unidades separadas como: paquetes, sacos y cajas, entre otros.

Carga general unitarizada: Son productos individuales concentrados en unidades como paletas o contenedores (Superintendencia de puertos y transporte, 2010).

Carga a granel

Es el conjunto de mercancías que son transportados en grandes cantidades, cuyo único depósito es el medio de transporte. Esta carga es usualmente depositada o vertida con una pala, balde o cangilón, en ferrocarriles, camiones o buques. La carga a granel se divide en:

La carga al granel se divide en:

Granel Sólido: Son productos que se almacenan, por lo general, en silos, no requieren embalaje o unitarización para su transportación tales como los granos, el cemento, el fertilizante, la sal, entre otros.

Granel Líquido: Es carga en estado líquido o gaseoso, dicha condición hace que su transportación sea en vehículos tanque. Algunos de los productos considerados como granel líquido son: petróleo, gasolina, gas natural licuado, químicos, aceites comestibles, etc. (Superintendencia de puertos y transporte, 2010).

2.2.1.3.1.2. Naturaleza de la carga

Por su naturaleza la carga se clasifica en: peligrosa, frágil, perecedera y de dimensiones y pesos especiales.

Carga peligrosa:

Es toda aquella carga, sustancia química, mezcla que por sus características y de no tener un trato adecuado, puede ocasionar daños a otros productos, al medio ambiente y poner en riesgo la vida humana y al medio donde se transporta. La carga peligrosa se caracteriza por

tener propiedades explosivas, combustibles, oxidantes, venenosas, radiactivas o corrosivas.
(Ramírez, carga peligrosa, 2015)

Dependiendo de su grado de peligrosidad, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) la clasifica en nueve tipos:

1. Explosivos
2. Gases
3. Líquidos inflamables
4. Sólidos inflamables
5. Sustancias comburentes y peróxidos orgánicos
6. Sustancias tóxicas y sustancias infecciosas
7. Material radiactivo
8. Sustancias corrosivas
9. Sustancias y objetos peligrosos varios (Naciones Unidas, 2011).

Carga perecedera

Un cierto número de productos, en especial los alimenticios, sufren una degradación normal en sus características físicas, químicas y microbiológicas como resultado del paso del tiempo y de las condiciones del medio ambiente. En la mayoría de los casos se requieren ciertos medios de preservación, como el control de la temperatura, para mantener sus características originales de sabor, gusto, olor, color, etc., de manera que se conserven en buenas condiciones durante la movilización entre el productor y el consumidor. Dentro de los productos

perecederos se encuentran frutas, verduras, carne y sus derivados, pescados, mariscos, productos lácteos, flores frescas, entre otros. (Ramírez, carga perecedera, 2015)

Carga frágil

El transporte de productos frágiles requiere de un manejo especial ya que su característica así lo exige, la transportación debe ser con extremo cuidado, incluyendo el embalaje, el manipuleo (cargue y descargue) y el traslado. Por lo que se recomienda siempre se dé una protección adecuada, si se rodea con una cantidad suficiente del material que permita una amortiguación apropiada. Los tres puntos críticos en el transporte y distribución física de la carga frágil son: El cargue y descargue, el movimiento en el vehículo de transporte, el almacenamiento y bodegaje. (Ramírez, Carga frágil, 2015)

Carga de dimensiones y pesos especiales

Estos tipos de cargas requieren un manejo especial en su transportación, es importante destacar estas características debido, desde el punto de vista de las tarifas de fletes, especialmente en el transporte marítimo, cuando se refieren a esta clase de carga se aplica una sobretasa a la tarifa básica. (Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones - PRO ECUADOR, 2015)

2.2.1.3.2. Contenedor

Un contenedor es un depósito de carga para el transporte aéreo, marítimo, fluvial, terrestre y multimodal. Se puede decir que el contenedor es un embalaje de gran tamaño que facilita el transporte de la carga, son unidades que sirven de protección para las mercancías de la climatología y están fabricadas de acuerdo con la normativa ISO (por sus siglas en inglés *International Standardization Organization*), en concreto, ISO-6681; por ese motivo, también

se conocen con el nombre de contenedores ISO (Secretaría General de la Comunidad Andina, 2013).

El contenedor es considerado como un envase, una caja metálica, donde se estiban las mercancías para poder transportarlas de manera resguardada. (Fominaya M., 2014).

Las siglas TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) representa la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores. Un TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies. Aparte del contenedor de 20 pies, que se computa como un TEU, existen otros tamaños y tipos de contenedores, siendo los de uso más frecuente los de 40 pies equivalentes a 2 TEU ó 1 FEU (Forty-foot Equivalent Unit). Lo más común para referirse al número de contenedores que atiende una terminal o que mueve un buque es la unidad de medida TEU, si el contenedor es de 40 pies se lo cuenta como 2 TEUS. (Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones CORPEI, 2015)

2.2.1.3.2.1. Tipos de contenedores

En el mercado para el movimiento de grandes volúmenes de carga existen equipos corrientes y especiales, las dimensiones de los contenedores están reguladas por la norma International Standardization Organization (ISO) 6346, a continuación, se detalla la descripción de cada uno de los contenedores:

Contenedor para carga seca de 20' y 40' (Dry Container) son equipos utilizados para carga general. De acuerdo al manual sobre control de contenedores de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) en el mercado para la transportación de carga, son los equipos más extendidos.

Detalles adicionales sobre medidas se detallan a continuación, en base al Manual de contenedores emitido por la Comunidad Andina de Naciones (CAN) bajo la norma ISO que regula las dimensiones de los contenedores:

Tabla 1 *Medidas de los contenedores*

Contenedor	20 pies STD	40 pies STD	40 pies HC
Carga máxima	18.000 Kg.	26.800 Kg.	26.600 Kg
Largo	586 cm	1200 cm	1200 cm
Ancho	233 cm	233cm	233 cm
Altura	235 cm	235cm	265cm
Capacidad	32,10 m3 / 1.135ft3	65,7 m3 / 2.318 ft3	74,4 m3 / 2.628 ft3

Nota: L: Largo interno / W: Ancho interno / H: Altura interna

Fuente: Comunidad Andina de Naciones (CAN)

Elaboración: Carvajal C., Adriana

Contenedor abierto arriba (Open Top), es un tipo de unidad que se abre por su techo, este tipo de contenedor es conveniente para cargas grandes que no pueden cargarse por las puertas, como ciertas maquinarias, mármoles, vidrios, maderas, etc.

Contenedor plataforma (Flat)

Se trata de un tipo de contenedor abierto, formado por una plataforma con mamparas abatibles en los testeros, especialmente adecuado para elementos pesados y de gran volumen, existen plataformas plegables y no plegables (flat rack / flat bed container).

Contenedor refrigerado (Reffer) es un contenedor capaz de mantener la mercancía a una temperatura de hasta -30 grado centígrados, el mismo que cuenta con un dispositivo frigorífico para mantener la temperatura deseada de forma autosuficiente. Son idóneos para el transporte de mercancías perecederas, como la carne, frutas entre otros.

Contenedor cisterna (Tank) son contenedores destinados a la transportación de líquidos, de productos químicos, alimenticios, derivados del petróleo etc.

Contenedor abierto por los costados (Open side) es un contenedor que se utiliza para facilitar la operación de la carga cuando la longitud de la mercancía hace difícil su manejo a través del testero.

Contenedor Granelero son unidades utilizadas para la carga al granel seca, la mercancía se introduce en el contenedor a través de unas bocas dispuestas en su parte superior, y se extrae mediante unas compuertas que se ubican en las puertas o en los extremos.

2.2.1.3.2.2. Depósitos de contenedores vacíos

Los depósitos juegan un papel importante en el área operativa de logística, debido a que son los encargados de almacenar los contenedores para el siguiente embarque de exportación.

Además de ofrecer servicios adicionales como el de recepción, inspección, reparación, almacenaje y despacho de todo tipo de contenedores que ingresan al país, para que así queden preparados para poder ser empleados en la siguiente operación de exportación.

De acuerdo con la Cámara Marítima del Ecuador (CAMA E), que señala:

Miles de contenedores se mueven en casi todos los puertos del mundo por el ingreso y salida de mercadería, y es justamente por este motivo que se genera el problema de su almacenamiento una vez que han sido descargados. En el Ecuador, por ejemplo, la carga de importación es mayor que la de exportación; por lo que, no se les puede dar salida a todos.

Allí radica la importancia de los depósitos de contenedores, que son lugares con amplias extensiones donde se agrupan estas unidades para su posterior uso. Estos juegan un papel muy importante dentro de la logística del contenedor vacío, que va mucho más allá del almacenamiento, a una serie de actividades complementarias. Se encuentran ubicados principalmente cerca de las zonas portuarias con el fin de evitar movimientos adicionales de estas unidades de embalaje. (Cámara Marítima del Ecuador, 2010)

2.2.2. Generalidades en el Transporte

El transporte, en términos generales, es una actividad fundamental de la logística y se define como la acción y efecto de llevar una cosa o un bien de un lugar a otro.

El transporte es el movimiento de personas, propiedades o productos desde el punto, donde se localizan producen o cultivan, hasta el lugar en que se consumen, distribuyen o almacenan. (Mercado, 2013)

2.2.2.1. Tipos de transporte

En el medio existen dos tipos de transporte, nacional y el internacional, a continuación, se define cada uno.

El transporte en ámbito nacional se puede indicar que corresponde a la prestación del servicio a un país determinado y que usualmente no traspasa fronteras.

El transporte internacional es el que traslada mercancías de un país origen hacia uno o varios destinos predeterminados en el exterior, que deben cumplir con formalidades aduaneras.

2.2.2.2. Modos de transporte

En el transporte internacional se nombran los siguientes principales modos de transporte:

Transporte Aéreo: Se utiliza principalmente cuando se trata de largas travesías (intercontinentales) para transportar mercancías de valor. (TIBA GROUP, 2015)

Transporte Marítimo: Este medio de transporte permite trasladar grandes pesos y volúmenes de mercancías sólidas o líquidas. (TIBA GROUP, 2015)

Transporte Terrestre: Este tipo de transporte, además de gozar de diferentes tipos de vehículos y una gran variedad de líneas, ofrece una mayor flexibilidad, la cual permite que los vehículos puedan transportar cualquier cantidad, tipo y tamaño de carga, a un menor costo. (TIBA GROUP, 2015)

Transporte Multimodal: Consiste en la entrega de mercancías desde el lugar de origen hasta el destino final, a través de distintos medios de transporte. (TIBA GROUP, 2015)

En la presente investigación, el estudio se basará en el transporte marítimo internacional de mercancías

2.2.2.3. Transporte Marítimo Internacional

Uno de los factores más importante en la logística para los productos ya sean terminados o materia prima, es sin duda alguna el desarrollo de la industria del transporte marítimo.

Según noticia publicada en Marco Trade News (2012):

La industria del transporte marítimo es de suma importancia para el mundo moderno. Tiene gran influencia en cuestiones de desarrollo social y económico, como así también es generadora de fuente de empleos, ya que millones de personas en el mundo trabajan en actividades directa o indirectamente relacionadas con los océanos y mares (Marco Trade News, 2012).

Para abastecer al ser humano y cubrir las grandes distancias existentes entre un país a otro para la transportación de grandes volúmenes de carga, el transporte marítimo es visto como uno de los principales y más utilizados por las empresas que desean enviar su mercadería al exterior.

El transporte marítimo es considerado el único que permite desarrollar el comercio exterior en gran escala y ofreciendo un costo relativamente económico, en comparación con otros medios de transporte. (Transporte marítimo, s.f.)

Entre las ventajas y desventajas que puede presentar este medio de transporte son las siguientes:

Ventajas:

1. Permite recorrer largas distancias sobre el mar.
2. Ofrece precios económicos en comparación a otros medios de transporte en el comercio internacional.
3. Competitividad en cuanto a tarifas y fletes.
4. Permite desplazar grandes volúmenes de carga hacia otras partes del mundo.

5. El respaldo que ofrece la solidez de la continuación de sus operaciones.

Desventajas:

1. Ofrece tiempos de tránsito variantes.
2. Roleos de embarques.
3. Congestión en los puertos de trasbordo.

El transporte marítimo es el principal medio de transporte, en el ámbito del comercio internacional de grandes cantidades de productos. Su uso es frecuente cuando las distancias son largas y se transportan grandes cantidades de mercancía.

2.2.2.4. Características del transporte marítimo internacional

Entre las principales características del transporte internacional se detalla:

1. Es el medio de transporte que mueve mayor volumen de carga a nivel mundial.
2. Se adapta a los requisitos de casi todo tipo de mercancía mediante la adaptación de los buques y contenedores siempre que no se trate de envíos urgentes.
3. Es el medio de transporte que conecta todos los continentes y la mayoría de los países teniendo una importancia estratégica en el comercio mundial.
4. La lentitud es su peor característica.
5. El transporte marítimo ofrece unos precios competitivos y adaptados a cada tamaño de envío.
6. En la contratación del transporte marítimo se pone de manifiesto una relación de fuerza entre los ofertantes (navieras) y los cargadores embarcadores en línea regular (empresas de tamaño medio) que se enfrentan a un complejo marco legal y como solución a un contrato de adhesión (Bill of Lading con clausulado muy favorable al porteador).

2.2.2.5. Teoría de Economía de Transporte

La Economía del Transporte es la rama de la teoría económica que se ocupa del sector transporte, y que estudia el conjunto de elementos y principios que rigen el transporte de personas y bienes, y que contribuyen a la vida económica y social de los pueblos.

Efectivamente el transporte se encuentra relacionado con la economía, a tal punto que se puede afirmar que el transporte, como cualquier otra actividad productiva, es parte de ella, sin la función del sistema de transporte, no se puede dar el bien económico, puesto que la infraestructura se constituye en un factor de producción, y la movilidad en un determinante del costo y del mercado.

La revolución industrial no hubiera podido prosperar sin el concurso y el desarrollo de los transportes; ni la tecnología del transporte habría logrado desarrollarse sin los productos industriales que le proporcionó la revolución industrial

De acuerdo a los principios que rigen el transporte se tiene la economía de escala

La *economía de escala* en el transporte es el costo por unidad de peso que disminuye conforme aumenta el tamaño de un embarque. Por ejemplo, los embarques en un camión que utilizan toda la capacidad del vehículo tienen un costo más bajo por kilogramo que por los embarques pequeños que utilizan una parte limitada de la capacidad del vehículo.

También encontramos los elementos que rigen y estimula a las economías de transporte, aunque estos no son componentes directos de las tarifas del transporte cada uno de ellos las afecta, no se puede de dejar de mencionar el impacto preciso de cada factor, dependiendo de las características específicas del mercado y del producto, entre los factores que están relacionados con la presente investigación se tiene los siguientes.

Peso. - Corresponde al peso de la carga igual que en otras actividades logísticas, existen economías de escala en la mayoría de los movimientos del transporte que indican que el costo del transporte por unidad de peso disminuye conforme aumenta el tamaño de la carga, esto ocurre porque los costos fijos se distribuyen entre un peso mayor y esta relación está limitada por el tamaño del vehículo de transporte.

Densidad.- Un tercer factor es la densidad del producto, que consiste en la combinación del peso y el volumen los mismos que son importantes porque el costo del transporte para cualquier movimiento se suele cotizar en términos de los elementos peso y volumen, los vehículos suelen estar más limitados por la capacidad de espacio que por el peso, debido a que los gastos reales por el vehículo no son afectados de manera significativa por el peso, los productos con mayor densidad permiten distribuir el costo fijo del transporte entre más peso.

Capacidad de estiba. - Se refiere a como se ajustan las dimensiones del producto dentro del equipo de transporte. Lo que indica que los paquetes con tamaños y formas singulares, al igual que con un tamaño o una longitud excesivos, pueden no ajustarse bien al equipo de transporte, lo que da como resultado un desperdicio de la capacidad de espacio, aunque la densidad y la capacidad de estiba son similares, es posible tener artículos con densidades similares que se estiben de manera distinta. Los artículos con forma rectangular son mucho más fáciles de estibar que los que tienen formas irregulares.

Manejo. - Puede requerirse equipo especial para cargar y descargar los camiones, los vagones o las embarcaciones. Además del equipo especial de manejo, la manera en que los productos se agrupan físicamente en cajas o tarimas para transporte y almacenamiento afectara el costo del manejo.

Responsabilidad. - Esta incluye las características del producto que pueden provocar daños. Los transportistas deben tener un seguro como protección contra un posible daño o aceptar la responsabilidad financiera. Los embarcadores reducen su riesgo y, al final de cuentas también el costo del transporte, al mejorar el empaqueo o al reducir la susceptibilidad de una pérdida o un daño.

Mercado. - Por ultimo factores del mercado como el volumen y el equilibrio de un carril afectaran el costo del transporte, un carril de transporte se refiere al movimiento entre los puntos de origen y destino.

2.2.3. Generalidades sobre consolidación de carga

La definición del Reglamento del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) dice:

Consolidación es el agrupamiento de mercancías pertenecientes a uno o varios consignatarios, reunidas para ser transportadas desde un puerto, aeropuerto o terminal terrestre con destino a otro puerto, aeropuerto o terminal terrestre, en contenedores o similares, siempre y cuando se encuentren amparadas por un mismo documento de transporte. (Reglamento del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, 2011, págs. 2-4)

De acuerdo a la publicación de la revista Énfasis del portal Logística de México indica:

La consolidación de carga consiste en integrar dos o más embarques con el propósito de reducir los costos de transporte. Se trata de un proceso que es parte de la cadena de suministro y se enfoca en agilizar y optimizar la distribución de mercancías. Su importancia radica en que al reunir en una unidad de transporte las cargas de diferentes proveedores, que siguen una misma ruta, se abaratan los costos y se facilita el mejor uso de los recursos logísticos.

De este modo, la consolidación de carga deriva en que el proveedor del servicio de transporte deba programar con mayor frecuencia sus entregas, lo que se traduce en un mejor y más económico servicio para los fabricantes, puntos de venta y consumidores finales. Mientras que, para las empresas usuarias de la consolidación, aumenta el alcance de sus entregas, minimiza costos y provee de un servicio de entrega con alto nivel de servicio que les transfiere una clara diferenciación (López González & Cedillo Campos, 2011)

La consolidación también es conocida como grupaje de carga y comúnmente se lo identifica con el término LCL, al realizar un envío de grupaje, la carga que se deposita en la unidad comparte dicho contenedor con otras cargas de otros clientes, debido a que por sí solas son insuficientes para completar una unidad de 20 pies. La carga del contenedor se determina a partir del volumen y del peso. Únicamente se le cobrará el espacio que ocupe su carga en el contenedor.

De acuerdo a TIBA GROUP una operadora logística indica que normalmente hasta los 12m³ es recomendable que un exportador trabaje bajo grupaje o consolidación de carga, en

términos de precio. Para cargas de más de 12 m³, un contenedor de 20 pies será seguramente más barato.

El factor de estiba para el cálculo de este modo de envío de carga se estipula en función peso o volumen (tonelada o metro cúbico) y es lo que permite condicionar el valor del flete al elegirse siempre el mayor valor, entre la tonelada y el metro cúbico.

En el transporte marítimo el factor de estiba se establece del siguiente modo:

$$1\text{m}^3 = 1000 \text{ Kg} \quad 1\text{Tm} = 1\text{m}^3$$

El factor de estiba es un parámetro utilizado en los cálculos de las cantidades de carga manejada, especialmente cuando se trata de mercancías sólidas. Se puede definir como el volumen en metros cúbicos de espacio de carga que ocupa una tonelada métrica de mercancías. Su conocimiento permite realizar los cálculos de la carga embarcada y confeccionar los planos de estiba, para distribuir las mercancías destinadas a cada puerto y colocarlas en el espacio en el espacio de carga adecuado. (Blanco, Factor de Estiba, 2010)

2.2.3.1.Consolidador de carga

Se define a un consolidador de carga como un operador autorizado en la cadena logística, pudiendo ofrecer diversos servicios logísticos que incluye desde el embalaje de la carga hasta la entrega de la misma.

Según el Art. 2, literal u) del Reglamento al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, define al consolidador de carga como

“Operador distinto del porteador, que transporta carga en forma agrupada, bajo su nombre y responsabilidad, destinada a uno o más consignatarios finales,

debidamente autorizado por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (Reglamento del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, 2011).

2.2.3.2. Beneficios de la consolidación de carga

Otro factor que influye en la cadena logística es la consolidación de carga, porque favorece a los exportadores que mueven volúmenes pequeños de carga con el fin de minimizar costos.

Según Instituto de Desarrollo y Comercio Exterior (IDEX) indica:

La unitarización de la carga o unidad de carga se refiere a los diversos métodos de reunir o agrupar cierto número de bultos pequeños para manipularlos como una unidad de dimensiones normalizada, mediante la utilización de equipos mecánicos o de embalar bultos grandes y difíciles de manejar y estibar en unidades de dimensiones normalizadas, que también pueden ser manipuladas por medios mecánicos. Esta técnica tiene por objeto eliminar la manipulación de cargas fraccionadas y reducir los gastos generales de transporte (Instituto de Desarrollo y Comercio Exterior (IDEX) Perú, 2016).

Entre los principales beneficios que obtiene el exportador al usar el servicio de consolidación a través de una agencia de carga, son los siguientes:

1. Reducción de los costos portuarios y del flete internacional.
2. Evita pérdida de espacio en el contenedor.
3. Reducción de trámites de reserva.

2.2.3.3.Consideraciones en la estiba

La carga y estiba de la mercancía en el contenedor marítimo es responsabilidad de quien la realiza, y debe considerarse que en el tránsito internacional el contenedor marítimo sufrirá movimientos violentos y cambios climáticos bruscos. Algunas recomendaciones e instrucciones generales para realizarla correctamente son las siguientes:

1. Se debe inspeccionar el buen estado del contenedor antes de realizar el cargue de la mercadería en el mismo, se debe verificar paredes, suelo, limpieza, etc.
2. Se debe estibar las cargas más pesadas como base y encima de estas las más ligeras.
3. La distribución de los pesos de las cargas debe hacerse de forma uniforme tratando de situar el centro de gravedad lo más bajo y centrado posible.
4. Para evitar los espacios vacíos entre las cargas y entre estas y las paredes, se debe trincar la mercancía y se pueden usar elementos como bolsas de aire (sacos hinchables) u otros que eviten sus movimientos durante el transporte.
5. No se deben mezclar cargas secas con húmedas (temperatura controlada) y se debe cuidar la mezcla de olores.
6. En caso de tratarse mercancía peligrosa se deben aplicar las normas del Código de Mercancías Peligrosas de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Existen tres objetivos de la estiba que se detallan a continuación:

Alcanzar el primer objetivo de la estiba sobrelleva realizar cálculos que permita obtener los datos sobre volumen y peso de la mercancía que se va embarcar, ya que ello ayudara a disponer de lo necesario para realizar una correcta estiba. La optimización consistirá en lograr ocupar el mayor volumen posible evitando que existan espacios libres.

De acuerdo a González (2010) se debe tener cuidado cuando se deban cargar mercancías de poco peso y volumen irregular, porque puede ocurrir que se desperdicie grandes espacios.

Sobre el segundo objetivo distribuir las mercancías dentro de los contenedores, significa preparar un plan de estiba, el mismo que es considerado como el pilar de los demás objetivos, porque permite estudiar cómo se colocara la mercancía dentro de la unidad.

Estudiar este objetivo se debe considerar el estado con el que se recibe la mercadería, además es necesario conocer las características físicas y químicas para preparar los medios y ejecutar los adecuados procedimientos al agrupar las cargas.

El último objetivo de la estiba consiste en la protección de la mercancía mediante los embalajes, envases y marcas tienen la función de evitar los desperfectos en las cargas embarcadas. (Blanco, Objetivos de la estiba , 2010)

2.2.3.4. El proceso de consolidación de la carga

Para llevar a cabo una consolidación de carga se debe conocer los pasos a seguir en este proceso logístico, las fotos de este proceso constan en el Anexo 3.

Se puede indicar que el origen de la consolidación de carga, corresponde a la necesidad del exportador para enviar mercadería en pequeñas cantidades a su cliente en destino, después de la negociación que entre ellos hayan llevado a cabo.

Dependiendo del término pactado, puede ser el importador o el exportador quien contrate al consolidador y desconsolidador de carga.

El exportador y/o importador toma contacto con la consolidadora y desconsolidadora de carga y negocia el servicio de acuerdo a su necesidad, el mismo que es pactado por medio de una cotización.

Una vez seleccionado pactado el servicio con el agente de carga, el exportador toma contacto con el transportista y se procede de la siguiente manera para concretar la transportación de la mercadería

1. Aceptada la cotización, el exportador envía instrucciones y detalles del embarque; y la agencia de carga reserva el espacio respectivo dentro del contenedor por medio de un número de reserva, para la respectiva identificación.
2. Una vez definido el volumen y tipo de carga que se embarcara para armar el consolidado, la consolidadora de carga reserva con la agencia naviera.
3. La naviera procesa la reserva por medio de una orden de retiro de unidad la misma que es entregada al depósito, para el respectivo retiro y posicionamiento del contenedor en puerto.
4. El transportista que es contratado por la agencia naviera, ingresa la unidad al puerto, quien es recibido por el terminal de carga donde se realizará la consolidación, para el respectivo posicionamiento.
5. La consolidadora de carga solicita turno al terminal de carga para la consolidación, una vez definido el día y la hora de la consolidación se notifica a los clientes.
6. El día de la consolidación de carga, el personal operativo de la consolidadora solicita la respectiva inspección por parte de la policía de antinarcóticos.
7. La entidad de control de antinarcóticos verificará los perfiles de los clientes que se embarcarán en la nave indicada, para determinar si realizará o no la inspección respectiva.

8. En caso que exista la inspección de las cargas, la entidad encargada abrirá y cerrará los bultos en presencia de los exportadores.
9. Una vez finalizada la inspección, se procede a ingresar las cargas en el contenedor y a colocar las respectivas etiquetas de identificación en las mismas.
10. Finalizado el último punto se procede con el cierre del contenedor por medio de los sellos de la línea naviera, terminal de carga y policía de antinarcóticos.

2.2.4. Sistema Portuario en Ecuador

El Ecuador ha iniciado un proceso de mejoramiento del sistema portuario desde el año 2005. Ha empezado por diseñar un sistema de concesión para privatizar los puertos. Así es el caso del Puerto de Guayaquil que fue concesionado en el año 2007, desarrollando desde entonces una mejor política portuaria general.

El Sistema Portuario Nacional se caracteriza por tener 3 entidades claves para el desarrollo del sector: Autoridades Portuarias, Puertos Especiales y Terminales Portuarios (Terminales Privados y Concesionados).

Se define a las **autoridades portuarias** como quienes ejercen jurisdicción en un puerto comercial estatal y su zona correspondiente.

Los **terminales portuarios** son una zona con infraestructura, instalaciones y equipos adecuada para la atención de buques y mercaderías.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) actualmente administra: Autoridad Portuaria de Esmeraldas, Autoridad Portuaria de Guayaquil, Autoridad Portuaria de Manta, Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar y los Puertos Especiales: Superintendencia del

Terminal Petrolero de Balao, Superintendencia del Terminal Petrolero de La Libertad y Superintendencia del Terminal Petrolero de El Salitral.

2.2.4.1. Autoridades Portuarias

Los principales puertos internacionales que tiene el Ecuador son los siguientes; cabe indicar que el estudio de forma más amplia será para el puerto de Guayaquil.

1. Puerto de Esmeraldas
2. Puerto de Manta
3. Puerto Bolívar
4. Puerto de Guayaquil

Autoridad Portuaria de Guayaquil

El puerto de Guayaquil maneja el mayor volumen de carga en el Ecuador y ocupa el noveno puesto dentro de América Latina. El puerto de Guayaquil es el principal puerto del Ecuador a través del cual se moviliza la mayor parte del comercio exterior que maneja el Sistema Portuario Nacional. Realiza la captación de tráficos de las rutas del lejano oriente y del continente americano, especialmente la costa del Pacífico. Se concentran aquí las cargas latinoamericanas con rumbo al Canal de Panamá y luego al del continente o hacia Europa y África.

Este puerto tiene un canal de acceso de “51 millas náuticas, un calado máximo permitido de 9.75 metros y una eslora máxima de hasta 294 metros. Cuenta con un área total de 200 hectáreas distribuidas en 5 muelles de carga general, 3 muelles para buques portacontenedores y un muelle para carga al granel”

El puerto de Guayaquil maneja todo tipo de carga: contenedores y carga general; carga al granel; vehículos, maquinaria, carga paletizada y carga sobredimensionada. Por otro lado, en este puerto se puede acceder a reparación de contenedores y reparación de maquinaria pesada.

2.2.4.2. Depósitos de contenedores en Guayaquil

De acuerdo a la información indicada por la Cámara Marítima del Ecuador (CAMAE) entre los principales depósitos de Guayaquil son las siguientes

1. ARETINA S.A.
2. DEPCONSA S.A.
3. Talleres y Servicios TASESA C.A.
4. Terminales de Contenedores Cía. Ltda. TERCON
5. Operadora del Pacífico S.A.
6. REPCONTVER S.A.
7. Terminaves Equipo y Depósito S.A. TEDEPOSA

2.2.4.3. Terminales Portuarios de Ecuador

El puerto de Guayaquil cuenta con terminales concesionados y privados, a continuación, se detalla cada uno:

1. Andipuerto Guayaquil S.A
2. Ecuagran S.A.
3. Terminal Portuario Internacional Puerto Hondo S.A.(TPI)
4. Vopak

5. Trinipuerto S.A.
6. Fertilizantes, Terminales i Servicios S.A. (FERTISA),
7. Terminal Portuario De Guayaquil INARPI (TPG)
8. Contecon Guayaquil S.A.
9. Naportec S.A.- Bananapuerto

2.2.5. Sistema Portuario en Perú

2.2.5.1. Puerto de Callao

El puerto de Callao, cuyo nombre oficial es: Terminal Portuaria del Callao, ubicado en la provincia con su mismo nombre en Perú, ubicado en la costa central de ese país y en el sur-oriental del Pacífico. Es el principal puerto tanto de almacenaje, tráfico y manipulación de Perú. El puerto Callao es uno de los más importantes en América latina y el mundo “siendo el séptimo puerto en el ranking de mundial y primero en la zona sur del pacífico” (Santa Cruz, 2015).

Además, que posee oportunidades para constituirse en puerto HUB de la zona oeste del Continente de Sur América por su posición geoestratégica central y su importante Hinterland, condición que se evidencia por el incremento del movimiento de contenedores de importación y exportación como los transbordos, en comparación con otros terminales del COAS.

2.2.5.2. Movimiento de contenedores

El movimiento de contenedores a nivel nacional del puerto de Callao, Perú durante el año 2013 fue de 2.05 MM de TEUS. El puerto de Callao movilizó el 91%, es decir 1.86 MM, un incremento de 2% con respecto al 2012.

El movimiento de contenedores a nivel nacional de este puerto durante el año 2013 fue de 2.02 MM de TEUS en los primeros 11 meses del 2014. El puerto de Callao movilizó el 90%,

es decir 1.82 millones de TEUS, un incremento de 8% con respecto al mismo período del 2013.
(Proinversión, 2015)

Tabla 2 *CEPAL Ranking*

RANKING	PUERTO	PAIS	2013 (TEU)	2014 (TEU)	2015 (TEU)	VARIACION % 2015/ 2014
1	Santos	Brasil	3,451,123	3,569,870	3,645,448	2.1%
2	Colon	Panamá	3,356,060	3,286,736	3,577,427	8.8%
3	Balboa	Panamá	3,187,387	3,468,283	3,294,113	-5.0%
4	Cartagena	Colombia	1,987,864	2,236,551	2,606,945	16.60%
5	Manzanillo	México	2,118,186	2,355,149	2,458,135	4.40%
6	Callao	Perú	1,856,020	1,992,473	1,900,444	-4.6%
7	Guayaquil	Ecuador	1,519,059	1,621,381	1,764,937	8.9%
8	Kingston	Jamaica	1,703,949	1,638,113	1,653,272	0.9%
9	Buenos Aires	Argentina	1,784,800	1,428,843	1,433,053	0.3%
10	Freeport	Bahamas	1,379,296	1,400,000	1,400,000	0.0%

Fuente: CEPAL, 2015

Elaboración: Carvajal C., Adriana

2.2.5.3. Terminales portuarios en Callao

En el puerto de Callao, existen básicamente dos terminales portuarios concesionados a operadores portuarios internacionales privados: El Nuevo Terminal de Contenedores-Muelle Sur (operado por DP World Callao), y el Terminal Norte Multipropósito (Operado por APM Terminals Callao).

2.2.5.4. Ventajas del puerto Callao, Perú

Se puede destacar que el puerto de Callao es el puerto con mayor movimiento de contenedores de la Costa Oeste de América del Sur (COAS). Así mismo en la Costa Oeste de América del Sur (COAS) operan 25 servicios directos y 8 servicios feeder; de estos, existen 19 servicios directos que hacen escala en el Terminal Portuario del Callao. Los servicios directos

conectan la Costa Oeste de América del Sur (COAS) con los principales puertos de Europa, Asia y América del Norte (Boyle Alvarado, 2011).

2.2.6. Centro de transbordo

Son infraestructuras de carácter logístico donde se realiza la transferencia de carga de un transporte a otro. En algunas ocasiones, un modo de transporte es el principal y otra forma de transporte es secundaria; aunque también pueden presentarse en un mismo centro de transbordo dos o más modos de transporte secundario (Syscomer Intenational Logistics Software, 2010).

El objetivo de un centro de transbordo es mover la mayor cantidad de carga en el menor tiempo posible, con la mayor seguridad y con el mínimo de costos y gastos, mediante la utilización de tecnología adecuada según las cargas, medios de transporte y el movimiento (Syscomer Intenational Logistics Software, 2010).

Las principales características de los centros de transbordo son:

1. Tienen carácter internacional y en otros casos carácter global,
2. En ellos circulan casi todos los flujos de comercio exterior de los países y regiones,
3. Se encuentran conectados al transporte marítimo que mueve cerca del 90% del comercio exterior mundial,
4. Constituyen un factor clave dentro de la logística de transporte marítimo (Syscomer Intenational Logistics Software, 2010).

2.2.7. Índices de Desempeño Logístico (LPI) Internacional

El Índice de Desempeño Logístico (LPI) Internacional que lo realiza el Banco Mundial cada dos años, mediante encuestas a instituciones académicas e internacionales, compañías

privadas e individuos involucrados en la logística internacional pertenecientes a 164 países del mundo. Este índice fue creado para evaluar cada país sobre su eficiencia en distintos procesos de la logística internacional, siendo estos:

1. Despacho de aduana,
2. Infraestructura relacionada con el comercio y el transporte,
3. Facilidad de acordar embarques a precios competitivos,
4. Calidad de los servicios logísticos,
5. Capacidad de seguir y rastrear los envíos,
6. Puntualidad de los embarques

A cada uno de los componentes del proceso, de acuerdo a las respuestas de los encuestados, se proporciona una calificación del 1 al 5, siendo 1 un desempeño bajo y 5 un desempeño excelente.

2.2.7.1. Índices de Desempeño Logístico (LPI) Internacional en Ecuador

Según el componente internacional del Índice de Desempeño Logístico (LPI), Ecuador tiene una puntuación de 2.71 sobre 5, lo cual lo ubica en el puesto 86 de 164 países, en el año 2014.

En la Tabla 3 se muestra de forma resumida el puntaje de Ecuador, según el LPI internacional.

Tabla 3 *Indicadores logísticos de Ecuador (LPI) 2010-2014*

Año	Ranking General	LPI Score	Aduanas	Infraestructura	Competitividad transporte internacional	Competencia servicios logísticos	Capacidad de seguimiento	Puntualidad
2014	86	2.71	2.49	2.50	2.79	2.61	2.67	3.18

Fuente: Banco Mundial, 2014
Elaboración: Carvajal C., Adriana

Como se puede observar, Ecuador tiene una calificación buena/regular en casi todos los componentes. El componente mejor puntuado es la puntualidad de los envíos (los tiempos de tránsito se cumplen con normalidad).

2.2.7.2. Índices de Desempeño Logístico (LPI) Internacional en Perú

Según el componente internacional del Índice de Desempeño Logístico (LPI), Perú tiene una puntuación de 2.84 sobre 5, lo cual lo ubica en el puesto 71 de 164 países, en el año 2014; tal como se puede observar en la Tabla 4.

Tabla 4 *Indicadores logísticos de Perú (LPI) 2014*

País	Ranking General	IDL	Eficiencia aduanera	Calidad de la infraestructura	Facilidad para coordinar embarques	Calidad de los servicios logísticos	Facilidad de seguimiento a los envíos	Frecuencia de arribo de embarques
Perú	71	2,84	2,47	2,72	2,94	2,78	2,81	3,3

Fuente: Banco Mundial, 2014.
Elaboración: Carvajal C., Adriana

Como se puede observar, Perú tiene una calificación, que en conjunto de todos los componentes del índice lo ubican 15 puestos más arriba que Ecuador en el año 2014, por lo cual tiene un mejor desempeño logístico.

2.2.8. Generalidades sobre Ecu Line del Ecuador S.A.

Ecu Line del Ecuador S.A. es *Non Vessel Operating Common Carrier* (NVOCC) que lidera globalmente en el mundo con un tamaño de red de 190 oficinas en 90 países, su oficina principal está ubicada en Bélgica la misma que fue fundada en 1987, en el Ecuador la empresa entra a funcionar en el año 1997, actualmente cuenta con dos oficinas en Quito y Guayaquil.

Ecu Line del Ecuador S.A. se especializa en el arte del *Less Container Load* (LCL) servicios de consolidación, teniendo el cuidado de los embarques LCL en una escala global.

El embarque de la carga LCL desde el punto A al punto B son en condiciones determinadas y dentro de un marco de tiempo acordado, es el compromiso de esta empresa, ellos consideran al LCL como su prioridad.

La empresa se centra en los servicios de consolidación marítimas como actividad principal y sirviendo, especialmente a la comunidad de agentes de carga, sin dejar de ofrecer servicios de coordinación de embarques FCL y Aéreos.

A partir del 2 de mayo del 2016 la empresa Ecu Line del Ecuador S.A. cambia su denominación a Ecu Worldwide Ecuador S.A. debido a la adquisición de nuevas compañías, los propietarios toman la decisión sobre el cambio de razón social a nivel mundial.

2.2.8.1. Visión

Ofrecer un verdadero y global producto LCL al mayoreo mediante servicios de consolidación directa, en donde sea posible y con el soporte de nuestra red global ofreciendo un producto LCL verdaderamente integral y sin rival.

Proporcionar un sistema de proceso claro y consistente, garantizando la flexibilidad para adaptarse a las necesidades de los clientes y cumpliendo con los resultados esperados por las partes interesadas (Ecu Line, 2011).

2.2.8.2.Misión

Ser el proveedor preferido de la comunidad de *forwarders*, al momento de escoger su socio externo para su producto LCL.

Construir una larga y exitosa sociedad con los clientes con un claro énfasis en el servicio al cliente, y al mismo tiempo proveer herramientas electrónicas líderes en la industria, las cuales mejoren la experiencia del cliente (Ecu Line , 2011).

2.2.8.3. Organigrama de Ecu Line del Ecuador S.A.

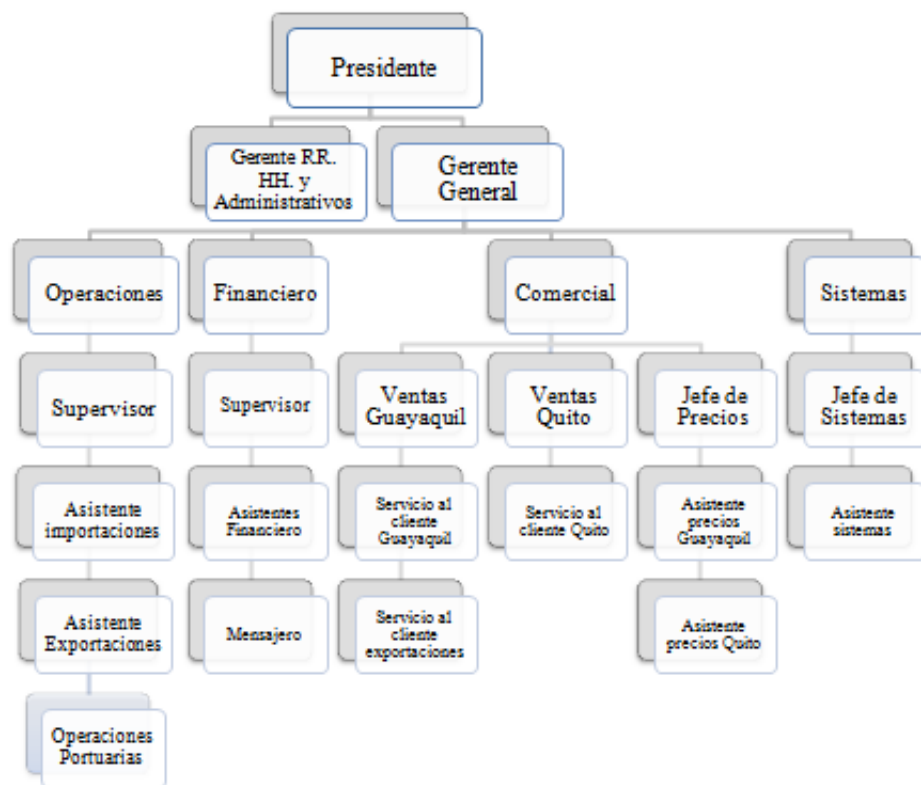


Figura 3 Organigrama

Fuente: Departamento de recursos humanos de Ecu Line del Ecuador S.A., 2015.

Elaboración: Carvajal C. Adriana

Presidente: Es el dueño de la empresa, quien dirige todas las operaciones, tanto internas como externas.

Gerente general: Es quien ejerce la representación legal de la compañía, en todos los ámbitos, societarios, civiles, y tributarios.

Gerente de recursos humanos y administrativos: Es quien supervisa todas las operaciones de índole administrativa y de talento humano.

Operaciones: Es el área encargada de todos los procesos operativos de consolidación y desconsolidación de carga, tanto para el ámbito de importaciones como exportaciones.

Financiero: Es el área encargada de todos los procesos financieros, contables y fiscales de la organización.

Comercial: Es el área que se encarga de captar nuevos clientes y hacer un seguimiento a los clientes actuales, con el fin de fidelizarlos a la compañía.

Sistemas: Es el área encargada de todo lo que requiere la compañía en cuanto a hardware, software, mantenimiento y capacitación, para llevar a cabo las operaciones que realiza.

2.2.8.4. Clientes Actuales de Ecu Line del Ecuador S.A.

El mercado al que se dirige Ecu Line del Ecuador S.A. es hacia *Forwarders*, agentes de carga y/o consolidadoras de carga medianas y pequeñas. Los clientes que trabajan con la compañía Ecu Line del Ecuador S.A. son 50 compañías consolidadoras / desconsolidadoras de carga los cuales se detallan en el Anexo 5.

2.2.8.5.Principales consolidadoras y desconsolidadoras de carga en el Ecuador

De acuerdo a la base de datos registrado en la Aduana del Ecuador, en el país operan ciento dieciséis (116) consolidadoras y desconsolidadoras de carga debidamente registradas en el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) detalladas en el Anexo 1, entre las que se encuentra Ecu Line del Ecuador S.A., sin contar las agencias que no cuentan con código como Operador de Comercio Exterior.

De las cuales 45 agencias de carga que manejaron en el segundo trimestre del año 2015, embarques bajo la modalidad LCL. El mayor volumen de embarques LCL, son despachos de flores con destino Argentina y Chile. Con el fin de estimar el total de TEUS de este rubro, se estima que UN TEU es igual a 6.000 kilos de un embarque.

El 80% del total de TEUS LCL, son manejados por 10 agencias de carga. ECU LINE DEL ECUADOR S.A. se ubica en el TOP 8.

Tabla 5 *Participación de mercado de agencias de carga*

PARTICIPACIÓN AGENCIAS DE CARGA TEU LCL 2015				
Puesto	Agencia	BL	KILOS	TEUS*
1	Alianza Logistika	450	194,538.00	32
2	Fresh Logistics Carga Cía. Ltda.	289	161,522.00	27
3	Ainad Del Ecuador Cía. Ltda.	96	153,161.00	26
4	Maritime Services Line del Ecuador MSL del Ecuador S.A.	57	91,193.00	15
5	Saco Shipping S.A.	44	53,011.00	9
6	Transportes Mundiales Panalpina S.A.	34	43,668.00	7
7	DSV GL Ecuador S.A.	12	36,738.00	6
8	ECU LINE DEL ECUADOR S.A. ELE	36	33,388.00	6
9	DHL Global Forwarding S.A.(Ecuador)	21	30,198.00	5
10	Royalcargo S.A.	53	21,768.00	4

Fuente: Departamento de operaciones de Ecu Line del Ecuador S.A., 2015
 Elaboración: Carvajal C., Adriana

De acuerdo a las estadísticas existen empresas consolidadoras que ofrecen servicio de consolidación dentro del puerto en caso que el exportador no cuente con la infraestructura adecuada en sus instalaciones y empresas que ofrecen servicio de exportación para consolidación de carga dentro del puerto hacia a un destino internacional específico.

También en el medio ofrecen y se especializan en el servicio de consolidación de flores, como es el caso de las empresas Alianza Logistika, Fresh Logistics Carga Cía. Ltda. y Royalcargo S.A. que se detallan en la tabla 5

Es importante indicar que el posicionamiento o poder en el mercado de una consolidadora se mide por la cantidad de TEUS que consolide y por la cantidad de conocimientos de embarque que emita.

2.3. MARCO LEGAL

2.3.2 Constitución

La Constitución de la República del Ecuador en su articulado, se refiere al trabajo digno, a las actividades económicas, el comercio internacional y la integración regional, latinoamericana y mundial, los que se detallan a continuación:

Art. 276.- El régimen de desarrollo tendrá los siguientes objetivos:

[...] 2. Construir un sistema económico justo, democrático, productivo, solidario, y sostenible basado en la distribución igualitaria de los beneficios del desarrollo, de los medios de producción, y en la generación de trabajo digno y estable. [...] 5. Garantizar la soberanía nacional, promover la integración latinoamericana e impulsar una inserción estratégica en el contexto internacional [...] (Constitución de la República del Ecuador, 2008, pág. 85).

Art. 284.- La política económica tiene los siguientes objetivos: [...] 2. Incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad sistémica, la acumulación del conocimiento científico y tecnológico, la inserción estratégica en la economía mundial, y las actividades productivas complementarias en la integración regional (Constitución de la República del Ecuador, 2008, pág. 88).

Art. 304.- La política comercial tendrá los siguientes objetivos: [...] 2. Regular, promover y ejecutar las acciones correspondientes para impulsar la inserción estratégica del país en la economía mundial (Constitución de la República del Ecuador, 2008, pág. 93).

Art. 416.- Las relaciones del Ecuador con la comunidad internacional, responderá a los intereses del pueblo ecuatoriano, al que le rendirán cuenta sus responsables y ejecutores, y en consecuencia: [...] 11. Impulsa prioritariamente la integración política, cultural y económica de la región andina, de América del Sur y de Latinoamérica (Constitución de la República del Ecuador, 2008, pág. 119).

2.3.3 Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI)

A continuación, se mencionan los principales artículos de este cuerpo legal sobre el transporte, carga, y comercio exterior:

Art. 205.- Naturaleza Jurídica. - El servicio de aduana es una potestad pública que ejerce el Estado, a través del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, sin perjuicio del ejercicio de atribuciones por parte de sus delegatarios debidamente autorizados y de la coordinación o cooperación de otras entidades u órganos del sector público, con sujeción al presente cuerpo legal, sus reglamentos, manuales de operación y procedimientos, y demás normas aplicables.

La Aduana tiene por objeto: facilitar el comercio exterior y ejercer el control de la entrada y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte por las fronteras y zonas aduaneras de la República, así como quienes efectúen actividades directa o indirectamente relacionadas con el tráfico internacional de mercancías (Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), 2010).

Art. 231.- Operador Económico Autorizado. - Es la persona natural o jurídica involucrada en el movimiento internacional de mercancías, cualquiera que sea la función que haya asumido, que cumpla con las normas equivalentes de seguridad de la cadena logística establecidas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, para acceder a facilidades en los trámites aduaneros. Los Operadores Económicos Autorizados incluyen, entre otros, a fabricantes, importadores, exportadores, transportistas, consolidadores, desconsolidadores, agentes de carga internacional, puertos, aeropuertos, depósitos aduaneros, depósitos temporales, courier, operadores de terminales, y se regularán conforme las disposiciones que para el efecto emita la Directora o el Director General. Para ser calificado como un Operador Económico Autorizado (OEA) deberá cumplir con los requisitos previstos en el reglamento a este Código (Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), 2010).

2.3.4 Reglamento del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones

El Reglamento del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, hace referencia a las definiciones de los principales términos relacionados con el comercio exterior:

Art. 2.- Definiciones. - Para efecto de la aplicación del Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones y reglamento se establecen las siguientes definiciones:
[...]

k) Carga contenerizada. - Carga de uno o varios embarcadores amparada en uno o varios documentos de transporte, movilizadas dentro de una unidad de carga.

l) Carga especial. - Mercancías que, por razón de su cantidad, volumen, peso, de sus dimensiones o naturaleza, no pueden ser transportadas en unidades de carga.

m) Carga a granel. - Es aquella mercancía sólida, líquida o gaseosa que, por su cantidad, o estado es transportada sin embalaje de ninguna clase, en medios de transporte o unidades de carga especialmente diseñados para el efecto.

n) Carga consolidada. - Agrupamiento de mercancías perteneciente a uno o varios consignatarios, reunidas para ser transportadas desde un puerto, aeropuerto o terminal terrestre con destino a otro puerto, aeropuerto o terminal terrestre, en contenedores o similares, siempre y cuando se encuentren amparadas en un mismo documento de transporte. [...]

p) Carga suelta. - Bienes individuales que por su tamaño o naturaleza no son transportados en unidades de carga y que se manipulan o embarcan como unidades separadas, o que como consecuencia de una desconsolidación, adquieren este estado. [...]

t) Consolidación de carga. - Es el acto de agrupar mercancía correspondiente a uno o varios embarcadores para ser transportadas hacia o desde el Ecuador, para uno o más destinatarios, mediante contrato celebrado con un consolidador o agente de carga debidamente autorizado por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

u) Consolidador de carga. - Operador distinto del porteador, que transporta carga, en forma agrupada, bajo su nombre y responsabilidad,

destinada a uno o más consignatarios finales, debidamente autorizado por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. [...]

jj) Mercancía. - Cualquier bien mueble que puede ser objeto de transferencia y que es susceptible de ser clasificado en el Arancel Nacional de Importaciones. [...]

vv) Peso Bruto. - Es el peso de las mercancías, incluido el embalaje y paletas, para el transporte internacional, pero excluyendo la unidad de carga. [...]

xx) Peso Neto. - Es el peso propio de la mercancía, desprovista del embalaje y paletas. [...]

iii) Transportista. - Aquel autorizado por el organismo competente de su país de origen, para ejecutar o hacer ejecutar el transporte de mercancías. [...]

kkk) Unidad de Carga. - Contenedor utilizado para el acondicionamiento de mercancías con el objeto de posibilitar o facilitar su transporte, susceptible de ser remolcado, pero que no tenga tracción ni propulsión propia.

III) Unidad de Transporte. - Unidad que permite el transporte de las mercancías y/o unidades de carga, pero que tenga tracción o autopropulsión (Reglamento del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, 2011, págs. 2-4).

Art. 267.- Requisitos. - Para la calificación de los Operadores Económicos Autorizados, se debe cumplir con los requisitos establecidos por la Administración Aduanera. El operador deberá mantener el cumplimiento permanente de los requisitos establecidos para efectos de gozar de tal calidad (Reglamento del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, 2011, pág. 54).

2.3.5. Plan Nacional del Buen Vivir

El Plan Nacional del Buen Vivir periodo 2013-2017, entre sus objetivos, tiene el siguiente:

Objetivo 10.- Impulsar la transformación de la matriz productiva. – Este objetivo del Plan Nacional del Buen Vivir, define cambios en la estructura productiva para diversificar la economía, dinamizar la productividad, garantizar la soberanía nacional en la producción y el consumo interno, y salir de la dependencia primario – exportadora. La conformación de nuevas industrias y el fortalecimiento de sectores productivos, con inclusión económica en sus encadenamientos, apoyados en la inversión pública, nueva inversión privada, los estímulos a la producción, potenciarán la industria nacional, sustituirán importaciones y disminuirán la vulnerabilidad externa (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, SENPLADES, 2013, pág. 292).

Dentro de este objetivo, sus principales políticas y lineamientos estratégicos son:

Política: Diversificar y generar mayor valor agregado en los sectores prioritarios que proveen servicios.

Lineamientos: a. Fortalecer el sector servicios, para la creación y fomento de empleo inclusivo. [...] c. Articular la gestión de infraestructura de soporte para el fomento de la competitividad sistémica en los servicios de logística y transporte aéreo, terrestre y marítimo, como ejes para potenciar el sector servicios (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, SENPLADES, 2013, pág. 301).

Política: Impulsar las condiciones de competitividad y productividad sistémica, necesarias para viabilizar la transformación de la matriz productiva y la consolidación de estructuras más equitativas de generación y distribución de la riqueza.

Lineamientos: b. Fomentar la inversión en logística, transporte, infraestructura y telecomunicaciones, para fortalecer la comercialización de la producción nacional, [...] garantizando la inclusión y sostenibilidad. d. Fomentar un sistema integral logístico de comercialización y transporte marítimo que se ajuste a la planificación nacional y a las demandas

internacionales (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, SENPLADES, 2013, pág. 305).

2.3.6. Plan Nacional de Logística de Comercio Exterior

El Plan Nacional de Logística de Comercio Exterior correspondiente al periodo 2013-2017, este plan se encuentra alineado con el objetivo 10 denominado Impulsar la transformación de la matriz productiva del Plan Nacional del Buen Vivir periodo 2013-2017 (Ministerio de Comercio Exterior, 2014).

El Objetivo General del Plan Nacional de Logística de Comercio Exterior es:

Promover el desarrollo de un sistema integral logístico de comercialización para fomento y diversificación de exportaciones, mejorando la competitividad y aumentando la presencia de los productos ecuatorianos en el exterior (Ministerio de Comercio Exterior, 2014).

Los objetivos específicos de este plan son:

Desarrollar un conjunto de estrategias para mejorar la competitividad de las exportaciones ecuatorianas, enmarcado en las políticas nacionales vigentes (Ministerio de Comercio Exterior, 2014).

Realizar un diagnóstico de la situación actual del sector exportador en materia logística, basado en información disponible (Ministerio de Comercio Exterior, 2014).

Establecer programas y proyectos que impulsen la generación de valor en los productos ecuatorianos, y aseguren el acceso de ellos en condiciones competitivas a los mercados internacionales nuevos y consolidados (Ministerio de Comercio Exterior, 2014).

2.4. MARCO CONCEPTUAL

Aduana. - En el Ecuador se conoce como Servicio Nacional de Aduana (SENAE) es el ente que regula y controla el ingreso y salida de mercancías, los medios de transporte de carga internacional y los trámites necesarios en materia de comercio exterior.

Almacenamiento. - Es el servicio que se presta a la carga que permanece en los lugares de depósito determinados por la empresa.

Agente Naviero. - Un agente naviero o empresa naviera es a aquella persona física o jurídica que su función principal es la explotación de buques, para el movimiento de grandes cantidades de carga. El naviero es un empresario marítimo que explota un buque por su cuenta y riesgo, independientemente de ser o no el propietario de la nave. Esta cobra flete marítimo y gastos locales. Un consorcio o sociedad administradora de buques es la unión de varias compañías navieras que realizan la explotación de una o varias líneas regulares. Esta asociación asegura regularidad en los recorridos de los buques y fletes iguales en todos los buques pertenecientes a las navieras asociadas.

Autoridad portuaria. - Esta institución regula las diferentes actividades del puerto, asignando las zonas para almacenaje de mercancías, muelles de atraque de los buques, establece tarifas de los servicios portuarios, y demás funciones inherentes a los puertos.

Bill of Lading. - Conocimiento de embarque.

Bodega. - Es la zona que receipta y almacena carga de diferentes clientes; ofrece la infraestructura e implementos necesarios para proceder con el servicio de consolidación, por lo que se genera costos portuarios.

Reserva. - Es el documento que indica que existe un espacio en el transporte marítimo para un posible embarque.

Centro de transbordo de carga internacional. - Es donde se realiza la distribución de carga hacia otros puertos del mundo.

Costo fijo. - Es el que se debe cubrir aun cuando no exista producción o ventas.

Depósito. - Es el lugar en donde se receipta, repara, inspecciona, despacha, almacena todo tipo de contenedores que se descargan en el país, los que serán utilizados en el próximo trabajo de exportación. Genera un costo de posicionamiento.

Entidades de Control. - Son personas jurídicas que verifican el cumplimiento de las condiciones y requisitos establecidos en los reglamentos de comercio exterior.

Terminales portuarios. - Es la compañía encargada de las operaciones portuarias para la manipulación de la mercancía en tierra. Por lo general, es un operador titular de una concesión administrativa conferida por la Autoridad portuaria para utilizar de manera exclusiva un espacio al borde del muelle (Secretaría Técnica de Gizloga, 2010).

Exportador. - Es la persona natural o jurídica que está dedicada a enviar productos nacionales o nacionalizados al exterior, legalmente, con el objeto que aquellos sean usados y consumidos en el extranjero.

Forwards. - Considerado como agente de carga es una persona física o jurídica que presta servicios en el transporte de mercancía a nivel internacional.

Hinterland. - Es un término de origen alemán que significa una región situada detrás de un puerto o una instalación costera comercial, en donde se atienden las exportaciones y se distribuyen las importaciones; también se conoce como la tierra posterior a un puerto comercial y a la zona de influencia de un lugar.

Línea naviera o carrier. - Empresario que explota económicamente un buque o un conjunto de buques – siendo o no su propietario – ya dispuesto para navegar. Es la encargada de realizar la gestión comercial del buque y la ejecución física del transporte marítimo de pasajeros y mercancía (Secretaría Técnica de Gizloga, 2010).

L.C.L.- Son las siglas de Less container load, es decir contenedor de grupaje. Es cuando el cargador no dispone de la cantidad de mercadería suficiente para llenar un contenedor por completo.

Nave. - Toda construcción naval destinada a navegar, cualquiera que sea su clase incluidas sus partes integrantes y partes accesorias, tales como aparejos, repuestos, pertrechos, maquinarias, instrumentos y accesorios que sin formar parte de la estructura de la nave se emplea en su servicio tanto en la mar como en el puerto.

Policía Antinarcóticos. - Es quien se encarga de controles y operativos de droga. Esto genera costos en el terminal, costos que son cobrados en bodega.

Posicionamiento. - Ubicación de los contenedores en el punto de carga.

Tarifa. - Es el precio que se paga por un trabajo o servicio.

Importador / Exportador.- Es la persona natural o jurídica que acredita su condición de tal, mediante la presentación del original de la factura comercial y/o el conocimiento de embarque marítimo, la carta de porte o la guía aérea en su caso y que cumple con los requisitos establecidos por las instituciones de control, las normativas legales, reglamentarias y administrativas que regulan el comercio exterior para actuar como tales.

Peso neto.- Consiste en el peso de la mercancía, excluido cualquier tipo de embalaje que pueda llevar (cajas, pallets, etc.). En inglés se denomina net weight y se suele reconocer por sus siglas NW. Se puede expresar en kilogramos (kg) o toneladas (Ton), aunque en países anglosajones podemos verlo expresado por ejemplo en libras (lbs).

Peso Bruto.- Se trata del peso de la mercancía, incluidos todos sus embalajes. En inglés se dice gross weight y lo veremos habitualmente con las siglas GW. Se expresa en las mismas unidades que el peso neto.

Volumen: Se trata del volumen que cubica la mercancía, expresado generalmente en metros cúbicos (m³ o cbm en inglés). Cuando el bulto es rectangular es fácil calcularlo como simple multiplicación del alto por el ancho por el largo dividido para 1 millón.

3 CAPÍTULO III METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

3.1 MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN

Este tipo de investigación es de carácter exploratorio y descriptivo debido a que la búsqueda de información a través de la compañía Ecu Line del Ecuador S.A. permitió ampliar el conocimiento de la real situación del transporte consolidado de mercancía, además de conocer los costos y gastos que se generan en esta actividad cuando un consolidador desea implementar servicios de carga consolidada bajo nuevas rutas.

Se puede indicar que la presente investigación es exploratoria, porque permite conocer de cerca el papel que juega los actores logísticos como la consolidadora y desconsolidadora de carga, el transportista naviero y el terminal de carga para llevar a cabo el proceso de consolidación.

Además de ser una investigación descriptiva, porque se describe el proceso de consolidación de carga en el transporte de carga vía marítima para así conocer los costos que se generan en el servicio de la ruta de puerto de Guayaquil a puerto de Callao, como centro de transbordo; así como los beneficios no sólo de carácter económico, financiero, sino también de tiempo de tránsito y otros aspectos.

Estudios de Martínez (2012), parte fundamental que todo investigador debe considerar es la forma de investigación, para así poder obtener la información requerida de un problema o hecho que se encuentra bajo estudio, y manera de proceder. (pág. 41)

Es importante manifestar que este trabajo básicamente se enfoca en desarrollar un análisis de costos y gastos para servicios de consolidación de carga.

Hasta la actualidad no se han realizado estudios de costos y gastos de exportación para carga consolidada en el medio, por lo que los resultados que se obtengan servirán de guía para otras empresas de un sector similar.

3.2. POBLACIÓN Y MUESTRA

La población objeto de estudio en la presente investigación, se compone por el personal operativo y el personal de ventas de las compañías consolidadoras de carga en Ecuador.

Población

“Una población es el conjunto de todos los elementos que se estudian y acerca de los cuales se intenta sacar conclusiones”

Tabla 6 *Población*

PERSONAL	CANTIDAD
Consolidadoras (clientes)	116
Personal Ventas	400
Personal Operativo	300
Total	700

Elaboración: Carvajal C. Adriana

No se consideró el personal administrativo porque no están relacionados directamente con el proceso de consolidación de carga. El total de las compañías consolidadoras en el Ecuador, que componen la población, se encuentran detalladas en el Anexo 4.

Muestra

Según Devore (2012), La muestra es aquel subconjunto de individuos que representa a la población, dado que estos son los que verdaderamente formarán parte de la investigación y los que reflejarán sus características, siendo su tamaño clasificado por la letra n. (pág. 82)

La muestra a la cual se le aplicó los cuestionarios de encuesta fueron las 50 compañías consolidadoras de carga, que son clientes fijos de Ecu Line del Ecuador; cuyo personal en la parte operativa son 100 y en el personal de ventas son 200, siendo la muestra total 300 personas, y una muestra representativa con un nivel de confianza entre el 95% y 99%.

Para la determinación de la muestra se aplicó la fórmula siguiente:

$$n = \frac{N}{d^2(N - 1) + 1}$$

Dónde:

Nivel de confianza: 95%

N = Población de 700

d = Error de 5%

n= Tamaño de la muestra

Arrojando el siguiente resultado luego de los cálculos respectivos:

n=300

3.3 ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN

El enfoque en este trabajo de investigación es de tipo cuantitativo, que consistió en tomar referencias del servicio por medio de las consolidadoras de cargas e identificar sus

principales inconvenientes al igual que cuantificar el costo del transporte, que consiste en el movimiento desde origen hasta destino además del costo que representa el transbordo a realizar en Perú.

Las fuentes de información utilizadas han sido de tipo primaria y secundaria. Fueron fuentes información primaria las encuestas y la información de tipo cuantitativa de los costos y gastos provenientes de la compañía Ecu Line del Ecuador y de los valores referenciales de la competencia. Con lo que respecta a fuente de información secundaria corresponde a la normativa legal existente en el Ecuador sobre el comercio exterior, además de toda la información de carácter estadístico que consta en las bases de datos, boletines, folletos de entidades e instituciones públicas a nivel gubernamental y de organismos de control como el Banco Central del Ecuador (BCE), Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) y Ministerio de Comercio Exterior (COMEX). Además de consultoras privadas para obtención de estadísticas sobre el movimiento del servicio LCL como DUAL LOGISTIC.

3.4. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

3.4.1 Encuesta

Según Alvira (2011), encuesta es interrogar para la recopilación de datos, en donde el investigador a través de un cuestionario previamente elaborado pregunta a los objetos de estudio sobre la información que necesita obtener (pág. 39).

Se empleó la técnica de la encuesta, porque se requirió obtener información puntual, que permita poder recopilar los datos de forma sencilla y precisa, visto de otra forma, se empleó aquel método para efectuar estudios cuantitativos, porque los resultados proporcionados básicamente se dan de forma porcentual.

3.4.2 Observación

Según Bernal (2010) La observación, como técnica de investigación científica, es un proceso riguroso que permite conocer, de forma directa, el objeto de estudio para luego describir y analizar situaciones sobre la realidad estudiada. (pag. 257)

La técnica de observación se la realizó mediante un recorrido de las zonas de consolidación de cargas autorizadas por aduana con el fin de obtener información sobre los procedimientos durante la consolidación de la carga.

Los instrumentos utilizados fueron la ficha de observación y fotografías.

Además, se empleó **recopilación documental** la misma que consistió en la lectura de material bibliográfico como son documentos estadísticos que tiene la empresa, boletines y folletos.

3.5 RECURSOS

3.5.1 Fuentes de Investigación

Las fuentes para la recopilación de información lo constituyen los departamentos de las consolidadoras de carga que están directamente relacionadas con el tema de estudio, los cuales

se detallan a continuación conjuntamente con la herramienta que se utilizó para la presente investigación:

Tabla 7 *Herramientas de aplicación*

Departamentos	Herramientas de aplicación
Departamento de Ventas	Encuestas
Departamento Operativo	Encuestas

Elaboración: Carvajal C. Adriana

3.5.2 Cronograma para la aplicación de los instrumentos de investigación

Los instrumentos de investigación, se inició en el mes de marzo 2016 y se aplicó en el siguiente orden cronológico:

Tabla 8 *Cronograma de actividades*

No	ACTIVIDAD	FECHA DE APLICACIÓN	
		Desde	Hasta
1	Elaboración de las encuestas	05/Marzo/2016	07/Marzo/2016
2	Realizar llamadas telefónicas a las personas que se les realizarán las encuestas.	10/Marzo/2016	13/Marzo/2016
3	Envío electrónico de las encuestas	16/Marzo/2016	-
4	Recopilar las encuestas	19/Marzo/2016	20/Marzo/2016
5	Realizar ficha de análisis de datos	21/Marzo/2016	22/Marzo/2016
6	Elaboración de matriz de registro	28/Marzo/2016	29/Marzo/2016

Elaboración: Carvajal C., Adriana

3.5.3 Presupuesto

A continuación, se detallan los gastos en que se incurrió en el proceso de investigación:

Tabla 9 *Presupuesto por el trabajo de investigación*

Concepto	Costo
Servicio de internet	\$ 30,00
Servicio de telefonía celular	\$ 25,00
Movilización	\$100,00
Impresiones de Hojas	\$ 40,00
Bolígrafos y resaltadores	<u>\$ 5,00</u>
SUMAN	\$200,00

Elaboración: Carvajal C., Adriana

3.6 TRATAMIENTO A LA INFORMACIÓN

3.6.1 Procesamiento y análisis

La información se recopiló y se procesó mediante las herramientas de Microsoft Word y Microsoft Excel, a fin de establecer los análisis correspondientes.

3.7 PRESENTACIÓN DE RESULTADOS DE LA ENCUESTA

3.7.1 Respuestas a la Encuesta realizada

1. ¿Si Ecu Line del Ecuador S.A. implementara un servicio con ruta vía Callao, para mejorar sus tarifas y tiempo de tránsito, usted permanecería trabajando las exportaciones marítimas de las cargas LCL de sus clientes con esta empresa?

Opciones	Encuestados	%
SÍ	240	80,00%
NO	33	11,00%
No Contesta	27	9,00%
Total Encuestados	300	100

Fuente: Investigación de campo
Elaboración: Carvajal C., Adriana

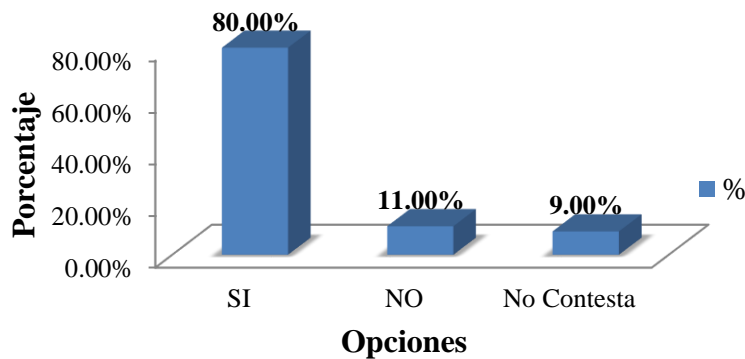


Figura 4 Respuestas pregunta 1 de la encuesta
Elaboración: Carvajal C., Adriana

Análisis: De los trescientos encuestados, el 9% no contestó la pregunta, el 80% indicó que permanecería trabajando las exportaciones marítimas de las cargas LCL de sus clientes y el 11% restante expresó que no se permanecería trabajando con la empresa objeto de estudio

Se puede indicar que existe una gran aceptación representada en el 80% que Ecu Line del Ecuador S.A. adicione un nuevo servicio bajo la ruta propuesta, con el fin de mejorar sus tiempos y tarifas hacia los destinos no potenciados.

- ¿Qué volumen de carga LCL coordina de sus clientes mensualmente desde el puerto de Guayaquil hasta el puerto de Callao?

Opciones	Respuestas	%
Menos de 5 CBM	190	63,33%
Más de 5 CBM	55	18,33%
Más de 10 CBM	55	18,33%
Total encuestados	300	100

Fuente: Investigación de campo

Elaboración: Carvajal C., Adriana

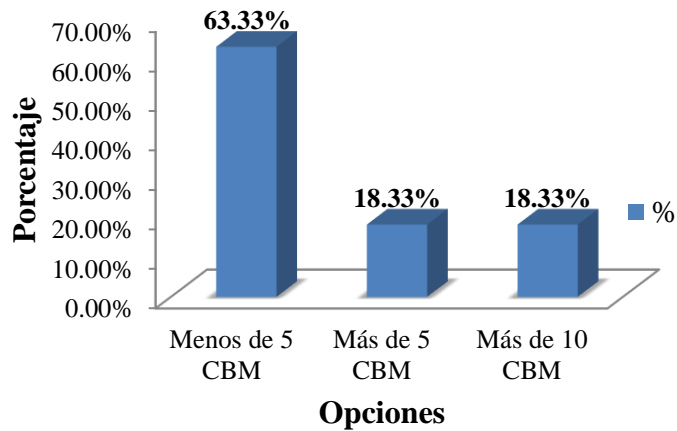


Figura 5 Respuestas pregunta 2 de la encuesta

Elaboración: Carvajal C., Adriana

Análisis: De los trescientos encuestados, el 18,33% contestó que maneja un volumen de carga de más de 10 CBM, otro 18,33% indicó que maneja un volumen de carga de más de 5 CBM, el restante 63,33% aseveró que maneja un volumen de carga de menos de 5 CBM.

Esto indica que la mayoría de exportadores manejan cargas pequeñas desde 1 a 5 m³, por lo que deben ser consolidadas con otras cargas de distintos exportadores con destinos comunes o diferentes, para realizar sus embarques y así optimizar los costos del transporte internacional y de los costos portuarios que es el objetivo del servicio de consolidación de carga para este sector.

3. ¿Qué niveles de tarifa para carga LCL está trabajando actualmente bajo la ruta vía Callao?

Opciones	Encuestados	%
25 ton/m ³	150	50,00%
15 ton/m ³	0	0,00%
30 ton/m ³	150	50,00%

Total Encuestados
300
100

Fuente: Investigación de campo
 Elaboración: Carvajal C., Adriana

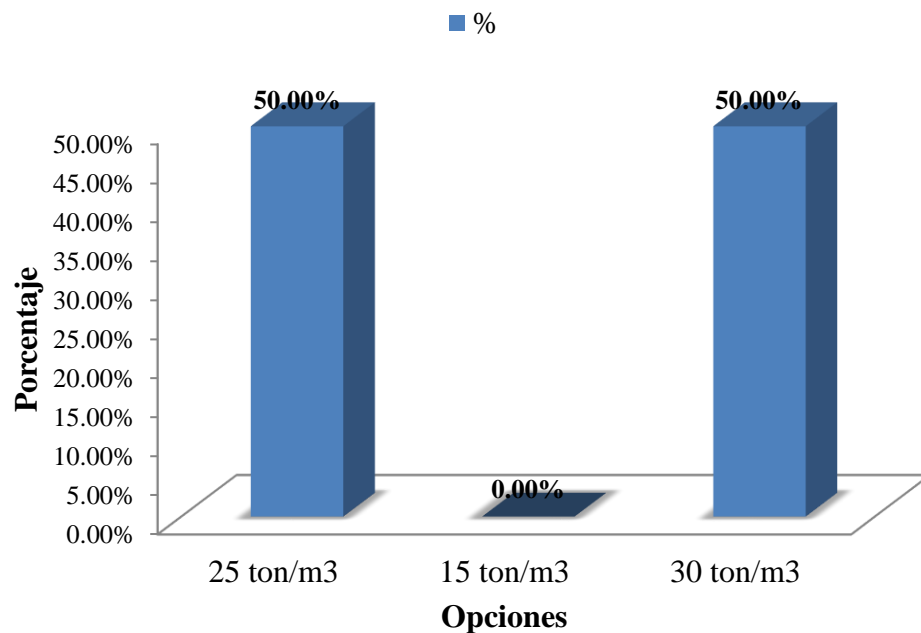


Figura 6 Respuestas pregunta 3 de la encuesta
 Elaboración: Carvajal C., Adriana

Análisis: De los trescientos encuestados, el 50% manifestó que realiza niveles de 25 ton/m³ de carga LCL, mientras que el otro 50% expresó que realiza niveles de 30 ton/m³ de carga LCL.

De acuerdo a las encuestas en el mercado consolidador hacia la ruta propuesta para la implementación en la empresa objeto de estudio, la tarifa que ofrece la competencia se encuentra entre \$25,00 y \$30.00 ton/m³

4. De los destinos que se detallan a continuación, ¿cuáles considera usted que son los más frecuentes para el envío de mercancías desde Ecuador?

Opciones	Encuestados	%
Perú	90	30,00%
Chile	37	12,33%
Colombia	67	22,33%
USA	82	27,33%

Europa	15	5,00%
Otros destinos	9	3,00%
Total Encuestados	300	100

Fuente: Investigación de campo
Elaboración: Carvajal C., Adriana

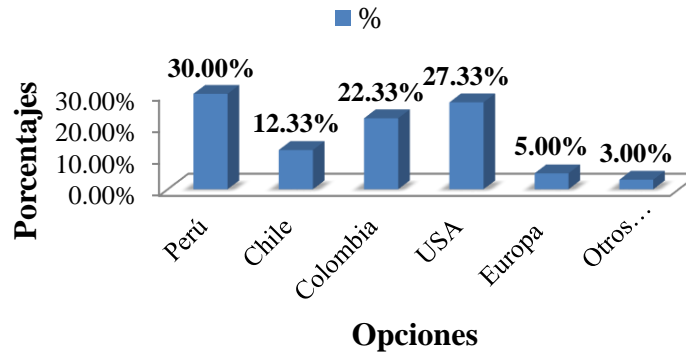


Figura 7 Respuestas pregunta 4 de la encuesta
Elaboración: Carvajal C., Adriana

Análisis: De los trescientos encuestados, el 30% señaló que el destino al que envía mercancías es Perú, le sigue el 27,33% que dijo que el destino más utilizado es Estados Unidos, a continuación un 22,33% reveló que el destino para envío de mercancías es Colombia, luego el 12,33% refiere que el destino es Chile, finalmente se tiene que un 5% indica Europa y el 3% restante señala otros destinos.

De acuerdo a los resultados de la encuesta realizada a las consolidadoras de carga, los destinos de mayor comercialización que tienen los clientes, es decir los exportadores, es hacia Sudamérica y hacia los Estados Unidos, se encuentra que Perú representa el 30% del destino con mayor frecuencia de envío.

5. Durante la elección de una ruta para los envíos de las cargas de sus clientes, ¿Qué considera más importante?

Opciones	Encuestados	%
Precio	95	31,67%

Servicio	95	31,67%
TT (Tiempo de tránsito)	50	16,67%
Crédito	60	20,00%
Total Encuestados	300	100

Fuente: Investigación de campo
Elaboración: Carvajal C., Adriana

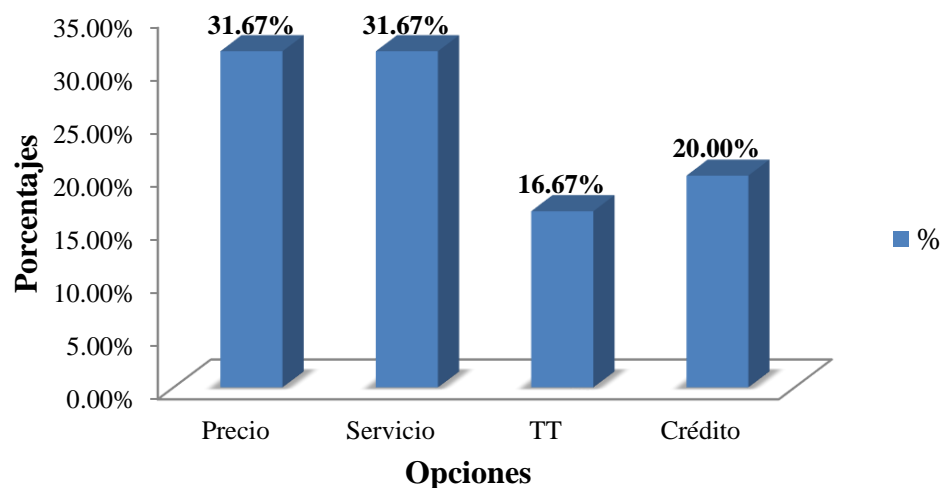


Figura 8 Respuestas pregunta 5 de la encuesta
Elaboración: Carvajal C., Adriana

Análisis: De los trescientos encuestados, lo más importante es el precio según un 31,67%, igualmente otro 31,67% mencionó que el servicio es lo más importante, le sigue un 20% que señaló el crédito y finalmente el 16,67% que se refirió al tiempo de tránsito (TT).

De acuerdo a las encuestas realizadas a las consolidadoras de carga indicaron que sus clientes, es decir los exportadores consideran al precio y el servicio como factores importantes al seleccionar una ruta para los envíos de sus cargas.

6. ¿Cuáles son los meses en que considera que sus clientes tienen mayores volúmenes de carga exportables durante el año?

Opciones	Encuestados	%
Abril	72	24%
Mayo, Junio, Julio	105	35%

Diciembre	90	30%
Otros meses	33	11%
Total encuestados	300	100

Fuente: Investigación de campo
Elaboración: Carvajal C., Adriana

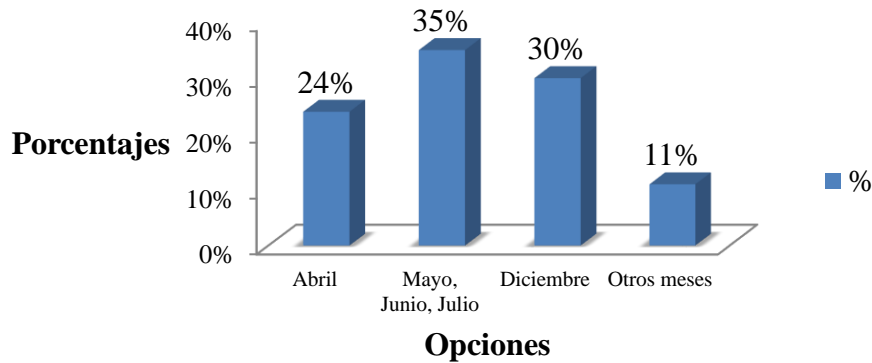


Figura 9 Respuestas pregunta 6 de la encuesta
Elaboración: Carvajal C., Adriana

Análisis: De los trescientos encuestados, el 35% indicó que los meses de mayor movimiento de carga son mayo, junio y julio, seguido de un 30% que dijo que los meses con mayor volumen de carga es diciembre; un 24% refirió que el mes con mayor cantidad de carga para transportar es abril, queda un 11% restante que consideró bueno el movimiento de carga de los demás meses del año.

De acuerdo a los datos se demuestra que no existe un volumen de carga constante durante el año, sino que existen variaciones, según las respuestas brindadas por las consolidadoras de carga existe un mayor movimiento de carga de sus clientes en los meses de mayo, junio y julio en comparación a los demás meses del año.

7. ¿Por cuáles características prefiere a Ecu Line del Ecuador S.A. frente a otras consolidadoras de carga?

Opciones	Encuestados	%
Servicio	190	63,33%
	74	

Rutas-Destinos	32	10,67%
Tiempos de tránsito	33	11,00%
Tarifas	30	10,00%
Otras	15	5,00%
Total encuestados	300	100

Fuente: Investigación de campo
Elaboración: Carvajal C., Adriana

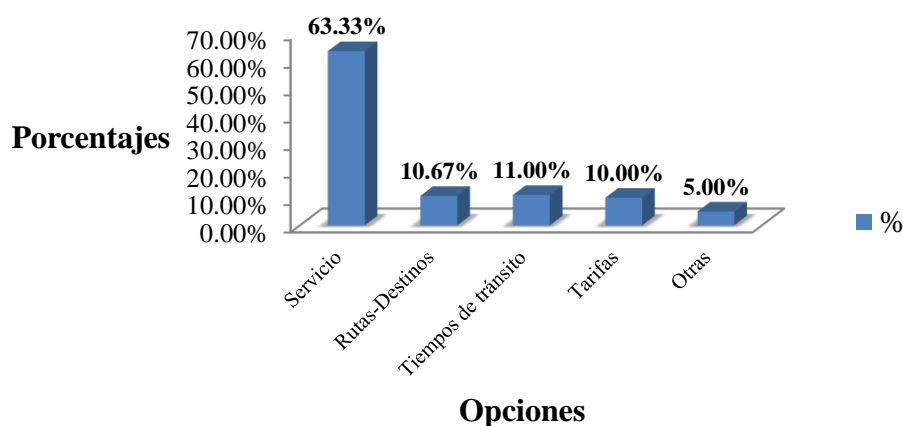


Figura 10 Respuestas pregunta 7 de la encuesta
Elaboración: Carvajal C., Adriana

Análisis: De los trescientos encuestados, un 63,33% señaló como la característica principal de Ecu Line del Ecuador el servicio que brinda, un 11% dijo que era el tiempo de tránsito, un 10,67% dijo que una buena característica son las rutas o destinos que ofrece, finalmente un 5% refirió otras características distintas a las mencionadas como puntualidad, responsabilidad y cumplimiento con los clientes.

De acuerdo a las encuestas realizadas a las consolidadoras de carga, señalan que la principal característica por la que se contrata a Ecu Line del Ecuador S.A. es por el servicio que ofrece.

- ¿Con cuáles consolidadoras de carga (además de Ecu Line del Ecuador S.A.) trabaja usted actualmente para los envíos de las cargas general LCL de sus clientes?

Opciones	Encuestados	%
Alianza Logistika	0	0%
Fresh Logistics Carga Cía. Ltda.	0	0%
Ainad Del Ecuador Cía. Ltda.	0	0%
Maritime Services Line del Ecuador MSL del Ecuador S.A.	150	50%
Saco Shipping S.A.	150	50%
Transportes Mundiales Panalpina S.A.	0	0%
DSV GL Ecuador S.A.	0	0%
DHL Global Forwarding S.A.(Ecuador)	0	0%
Royalcargo S.A.	0	0%
Total Encuestados	300	100%

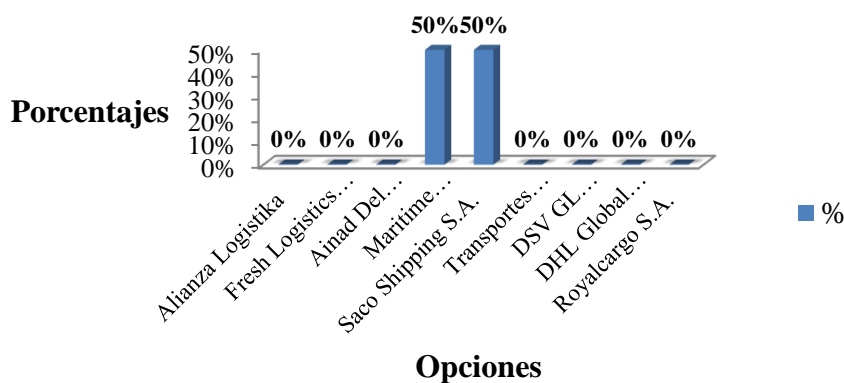


Figura 11 Respuestas pregunta 8 de la encuesta
Elaboración: Carvajal C., Adriana

Análisis: De los trescientos encuestados, un 50% señaló que utiliza los servicios de la compañía Ainad del Ecuador, mientras que el otro 50% señaló que utiliza los servicios de la compañía Saco Shipping, las restantes compañías que se consultaron no recibieron ninguna respuesta de parte de los encuestados.

De acuerdo a los datos tabulados, se puede indicar que la principal competencia para la empresa objeto de estudio en el movimiento de carga general en servicio consolidado son las compañías Saco Shipping S.A. y Maritime Services Line del Ecuador MSL del Ecuador S.A.

3.8 ANÁLISIS DE LA REVISIÓN DOCUMENTAL

3.8.1 Situación actual

3.8.1.1 Servicio actual de exportación de carga y participación en el mercado de la empresa Ecu Line del Ecuador

La empresa Ecu Line del Ecuador cuenta con un solo servicio directo de exportación para carga consolidada desde el puerto de Guayaquil, Ecuador hacia Miami, Estados Unidos como punto de conexión hacia otros puertos.

El servicio que ofrece es con frecuencia quincenal, haciendo el cargue en la Terminal de carga Contecon Guayaquil S.A. y usando los servicios para el transporte internacional con la línea naviera King Ocean Cargo.

La participación de Ecu Line del Ecuador S.A. en el mercado de acuerdo a las estadísticas que tiene la empresa es la siguiente:

Tabla 10 *Participación en el mercado*

PARTICIPACIÓN AGENCIA DE CARGA TEU LCL 2015				
Agencia	BL	Participación	TEUS*	Participación
Ecu Line del Ecuador S.A. ELE	139	2.48%	22	1.04%

Fuente: Departamento de operaciones de Ecu Line del Ecuador S.A, 2015.
Elaboración: Carvajal C., Adriana

La empresa objeto de estudio emitió 139 conocimientos de embarques durante el año 2015, considerando una participación en el mercado del 2.48%, siendo este su mayor acción en comparación a los TEUS embarcados que fueron 22 contenedores.

3.8.1.2 Las Tarifas y gastos locales de Ecu Line del Ecuador S.A. en la ruta Guayaquil – Callao, Vía Miami

De acuerdo a la revisión documental la tarifa y gastos locales que maneja Ecu Line del Ecuador en el servicio desde el puerto de Guayaquil hacia Callao vía Miami, es el que se detalla en la Tabla 11:

Tabla 11 *Tarifas y gastos locales de Ecu Line del Ecuador servicio actual hasta Callao*

Destino	Ruta	Tiempo de tránsito (en días)	Tarifa ton/m3	Mínimo	Gastos locales de exportación	
					Descripción	Valor
Callao	Vía Miami	33 aprox.	\$135,00	\$155,00	Consolidación	\$50,00
					Documentación	\$60,00
					Gasto Portuario	\$30,00
					Almacenaje	\$20,00
					Transmisión	\$30,00
					Inspección	<u>\$80,00</u>
					Trasbordo	
SUMAN	\$270,00					

Fuente: Departamento de operaciones de Ecu Line del Ecuador S.A., 2015.
Elaboración: Adriana Carvajal Calle

La empresa actualmente cuenta con el servicio hacia Callao, Perú bajo la ruta vía Miami, Estados Unidos para el movimiento de carga LCL; cuyo costo es elevado en comparación con el que ofrece la competencia en la ruta directa Guayaquil-Callao por lo que la deja fuera del mercado, además del tiempo de tránsito que es de 33 días aprox. y de su frecuencia de envío quincenal.

Actualmente, se da el siguiente caso si un cliente desea enviar una carga general de 1 m³, si cotiza los servicios con Ecu Line del Ecuador el costo de transporte bajo la modalidad LCL sería \$425.00 con un tiempo de tránsito de 33 días aprox. mientras, que con la competencia el costo sería \$300.00 con un tiempo de tránsito entre 3 y 5 días de tránsito, esto representa para el cliente una diferencia de \$125.00 en los costos para la contratación de transporte LCL.

3.8.1.3 Destinos no potenciados

De acuerdo a la información brindada por la empresa objeto de estudio entre los destinos no potenciados hacia Sudamérica bajo el servicio vía Miami debido al tiempo de tránsito y tarifas son los siguientes:

Tabla 12 *Listado de destino no potenciados*

País	Puerto	Tiempo de Tránsito	Tarifa Ton/m3	Min
Chile	Valparaíso	23 Días	123	155
Colombia	Buenaventura	23 Días	123	153
Colombia	Cartagena	22 Días	123	153
Venezuela	La Guaira	20 Días	123	193
Venezuela	Puerto Cabello	20 Días	123	193

Fuente: Departamento de operaciones de Ecu Line del Ecuador S.A., 2015
Elaboración: Carvajal C., Adriana

Se puede observar claramente que los tiempos de tránsito son demasiados largos, considerando que son puertos que se encuentra cerca de Ecuador, además de sus costos y de la ruta que tomaría hacia el norte y luego al sur.

Cabe indicar dentro de los tiempos de tránsito no se incluye los días que se toma por las operaciones que se realizan en destino como descargue, inspecciones y desconsolidación entre otros procedimientos que se deben llevar a cabo para que la carga sea desconsolidada y permanezca en bodega para su posterior retiro.

3.8.2 Agente logístico en destino de Ecu Line del Ecuador y sus condiciones

El representante en Callao, Perú de la empresa objeto de estudio es Ecu Logistics Perú SAC, quien será el encargado de actuar como agente logístico en destino para desconsolidar los contenedores y distribuir las cargas de acuerdo al destino final que corresponda.

Entre las condiciones que tiene el Agente de carga en Callao, Perú son las siguientes:

- 1 Las cargas de trasbordo deben arribar a Callao dentro de los consolidado consignados a Ecu Logistics Perú SAC, los cargos detallados en el Anexo 8 no aplica para cargas coloaded.
- 2 El consolidado debe ser embarcados usando solamente la línea naviera aprobada para embarque hasta Callao, Perú.
- 3 Si las cargas arriban en malas condiciones se informará y se enviará fotos al puerto de origen.
- 4 Costos detallados en el tarifario aplican para carga general.
- 5 Si la carga excede a las medidas normales para el manejo de carga consolidada consulta tarifa.

De acuerdo a la explicación sobre el punto 2 anteriormente mencionado, por parte del agente logístico en destino la línea de preferencia es Hapag Lloyd.

3.8.2.1 Rutas y tarifas de Traslados

Ecu Logistics Perú SAC cuenta con 7 servicios directos de exportación para carga consolidada desde el Puerto de Callao, haciendo conexión hacia otros puertos del mundo los mismos que están en el Anexo 5 conjuntamente con las tarifas que se generaran en traslado para las cargas que no se queden en el puerto de Callao, Perú.

3.8.3 Competencia

De acuerdo a la información brindada por la empresa, en el mercado existen cinco empresas que ofrecen servicio de consolidación de exportación a destinos específicos

Tabla 13 *Lista de competidores y rutas*

Consolidadores	Ruta	Frecuencia	Terminal
SACO Shipping Line	CALLAO, PE	Semanal	
	HAMBURGO, AL	Quincenal	
	NEW YORK, US	Quincenal	Contecon Guayaquil
	COLON, PA	Quincenal	
MSL	CALLAO, PE	Semanal	INARPI TPG
INCA LINES	CALLAO, PE	Esporádicos	No definidas
CARGOMASTER	No definidas	Esporádicos	No definidas
CG LOGISTICS	No definidas	Esporádicos	No definidas

Fuente: Departamento de operaciones de Ecu Line del Ecuador S.A., 2015.
Elaboración: Carvajal C., Adriana

Se puede volver a verificar que la competencia para la empresa objeto de estudio para los envíos de carga LCL hacia Callao serían las 2 primeras empresas detalladas en la Tabla 13, es decir Saco Shipping S.A. y Maritime Services Line del Ecuador MSL del Ecuador S.A. que ambas cuentan con un servicio semanal.

3.8.3.1 Tarifas y gastos locales de la competencia para carga consolidada desde el Puerto de Guayaquil, Ecuador hacia Puerto Callao, Perú

El nivel de tarifa que se maneja actualmente en el mercado de consolidadoras de carga desde el puerto de Guayaquil, Ecuador hacia el puerto de Callao, Perú es de entre \$25,00 a \$30,00 ton/m³ con un mínimo de flete de \$50,00 más gastos locales detallados en la Tabla 14, dependiendo del volumen de la carga que se embarque mensualmente y del tipo de cliente.

En el mercado consolidador existen clientes finales que son en este caso los *exportadores* y los *forwarders*, este último son empresas que no realizan sus propios consolidados, sino que tercerizan los servicios, por lo que existen costos diferentes para este último, es decir *forwarders*.

En el siguiente cuadro se mostrará las tarifas tanto de flete ton/m³ – mínimo y gastos locales normales, además de las rutas que tiene actualmente la competencia hacia el puerto de Callao, Perú.

Tabla 14 *Tarifa de flete y gastos locales de la competencia bajo el servicio vía Callao*

Destino		Tiempo de tránsito (en días)	Tarifa ton/m³	Mínimo	Gastos locales de exportación	
Ruta	Descripción				Valor	
Callao	Directo	03 aprox.	\$25.00 - \$30.00	\$50.00	Consolidación	\$60,00
					Inspección	\$45,00
					Documentación	\$45,00
					Recepción	\$40,00
					<u>Almacenaje</u>	<u>\$10,00</u>
	SUMAN	\$250,00				

Fuente: Departamento de operaciones de Ecu Line del Ecuador S.A., 2015.
Elaboración: Carvajal C., Adriana

3.8.4 Proveedores

3.8.4.1 Líneas navieras

3.8.4.1.1 Líneas navieras que operan desde el Puerto de Guayaquil hacia el Puerto de Callao

En el mercado ecuatoriano operan algunas líneas navieras que cuentan con servicio hacia Callao, Perú, entre ellas las que se mencionan en la Tabla 15, además se detallan los tiempos de tránsito y la frecuencia que cada una toma hacia el destino antes indicado, así como la terminal de carga donde recalán.

Tabla 15 *Líneas navieras que operan desde el puerto de Guayaquil hacia el puerto de Callao*

Línea naviera	Ruta	Frecuencia	Terminal de carga	Tiempo de tránsito
Agencia del Pacífico	Directa	Semanal	INARPI TPG	3
Delpac S.A.				
Evergreen	Directa	Semanal	Naportec	3
Hapag Lloyd	Directa	Semanal	Contecon Guayaquil	2
Navesur del Ecuador	Directa	Quincenal	Contecon Guayaquil	3
HAMBURG SUD	Directa	Semanal	Contecon Guayaquil	5

Fuente: Departamento de operaciones de Ecu Line del Ecuador S.A., 2015
 Elaboración: Carvajal C., Adriana

A simple vista por cuestión de tiempo de tránsito la mejor opción sería HAPAG LLOYD, que ofrece un tiempo de tránsito de 2 días aproximadamente con una frecuencia de embarque semanal.

3.8.4.1.2 Costos de las líneas navieras que operan desde el puerto de Guayaquil, Ecuador hacia el Puerto de Callao, Perú

A continuación, se detallan en la Tabla 16 los valores brindados por las diferentes líneas navieras en las rutas desde el Puerto de Guayaquil hacia el Puerto de Callao, de acuerdo al tipo de contenedor sea este 20 o 40 pies.

Tabla 16 *Comparación de cotizaciones de Líneas navieras*

Línea Naviera	Flete		Gastos locales	Posicionamiento	TOTAL	
	Marítimo				20 PIES	40 PIES
	20 PIES	40 PIES			20 PIES	40 PIES
Agencia del Pacífico						
Delpac S.A.	\$405,00	\$505,00	\$300,00	\$44,00	\$749,00	\$849,00
Hapag Lloyd	\$350,00	\$450,00	\$370,00	\$70,00	\$790,00	\$890,00
Navesur del Ecuador	\$385,00	\$485,00	\$205,00	\$90,00	\$680,00	\$780,00
HAMBURG SUD	\$387,00	\$507,00	\$335,00	\$70,00	\$792,00	\$912,00

Fuente: Departamento de operaciones de Ecu Line del Ecuador S.A., 2015
 Elaboración: Carvajal C., Adriana

Las tarifas antes mencionadas aplican para carga general que corresponde al flete marítimo, que es el costo por la transportación del contenedor sea este 20 o 40 pies más gastos locales, cabe indicar que las líneas navieras tienen rubros muy similares que corresponde a documentación, sellos, manejos de flete, administración entre otros y por último el valor del posicionamiento que significa el retiro de la unidad desde el depósito de contenedores y el traslado desde este punto hasta el terminal de carga, según corresponda de acuerdo a lo indicado en la Tabla 15.

3.8.4.2 Terminales Portuarios

3.8.4.2.1 Costos portuarios de los terminales para consolidación de carga seca

De acuerdo al estudio realizado los terminales de carga que están en la capacidad de almacenar y consolidar carga general, además se debe considerar donde recalca la nave de las líneas navieras detalladas en la Tabla 15.

En la presente investigación se escoge para el análisis el Terminal de Contecon Guayaquil S.A., el Terminal Portuario De Guayaquil INARPI S.A. (TPG) y Naportec S.A.-Bananapuerto, debido al desembarque de las agencias navieras que ofrecen servicio de

transporte internacional hacia el puerto de Callao- Perú anteriormente mencionadas cabe indicar que los demás terminales anteriormente nombrados en el Capítulo 2, no son objeto de esta investigación, debido a que las líneas navieras antes mencionadas que ofrecen servicio de transporte internacional, hasta el puerto de Callao no realizan operaciones en los terminales indicados en dicho capítulo

La revisión documental sobre los costos que se generan por los servicios contratados por las consolidadoras de carga a los terminales para la consolidación de carga, se hizo para un contenedor de 20 pies que es el punto de partida para la determinación de sus ofertas de flete w/m y gastos locales.

A continuación, se detalla en la Tabla 17 las tarifas de los servicios que cobra por consolidación de carga el terminal de **Contecon Guayaquil S.A.**

Tabla 17 Tarifas por consolidación de carga Contecon Guayaquil S.A. para unidad

20STD

Servicio	Unidad	Tarifa
Porteo de Contenedores	Box	\$ 45,67
Consolidación de contenedores	TEU	\$ 130,49
Provisión y colocación de sellos	Sello (3)	\$ 31,32
Recepción de Contenedores	Box	\$ 39,15
Operación de Aforo /Inspección de contenedores (Normal)	Box	\$ 97,87
Servicio de Inspección Pre Embarque	<u>Box</u>	<u>\$ 97,87</u>
	SUMAN	\$ 442,37
Provisión de Materiales	Unidad	\$ 6,57

Fuente: Contecon Guayaquil S.A., 2015.
Elaboración: Carvajal C., Adriana

De acuerdo a los tarifarios publicados en la página del terminal, el cobro del rubro de consolidación es por TEU, los demás mencionados por contenedor (Box) y el rubro de sello lo factura por cada precinto que se utilice durante la operación.

Durante el proceso de envío pueden ser utilizados 3 sellos, uno cuando se consolidada la carga, otro si el inspector de antinarcóticos solicita realizar la inspección al día siguiente de la consolidación y el tercero en caso que se realice inspección de pre embarque, que consiste en abrir el contenedor sin retirar la carga de la unidad.

El último rubro no se ha incluido en el total, porque se determina en base al material utilizado a solicitud de la agencia o embarcador tales como pallets, sunchos, cabos, air bags etc.

A continuación, se detalla en la Tabla 18 las tarifas de los servicios que cobra por consolidación de carga el **Terminal Portuario de Guayaquil INARPI S.A.**

Tabla 18 *Tarifas por consolidación de carga Terminal Portuario de Guayaquil INARPI S.A. (TPG) para unidad 20STD*

Servicio	Unidad	Tarifa
Recepción de Carga General	\$3.91Ton/m3 (32.09 m3)	\$ 125,47
Consolidación Contenedor 20'	Box	\$ 126,69
Alquiler de Montacargas de 3 toneladas	Hora (3 Horas)	\$ 56,16
Recepción de contenedor 20'	Box	\$ 53,15
Manipuleo Interno Expo contenedor 20''	Box	\$ 26,89
Servicio de Inspección	Box	\$ 99,00
Servicio de Inspección Pre Embarque	Box	\$ 87,82
Sello de Inspección	<u>Sello (3)</u>	<u>\$ 11,18</u>
	SUMAN	\$ 548,92

Fuente: Terminal Portuario de Guayaquil INARPI TPG, 2015.
Elaboración: Carvajal C., Adriana

De acuerdo a los tarifarios publicados en la página del terminal, el cobro de los rubros este terminal lo hace por contenedor (Box), el rubro de sello lo factura por cada precinto que se utilice durante la operación, a diferencia del primer terminal, es decir de CONTECON, este cobra el alquiler de montacargas por hora, durante la observación del proceso de consolidación el tiempo que se toma para llevar a cabo este procedimiento es de aproximadamente de 3 horas y además realiza un cobro por recepción de carga que lo realiza en base a ton/m3 cargados para embarque en un contenedor, para el cálculo se ha considerado la capacidad máxima del contenedor de 20 pies de acuerdo a la norma ISO.

Como se indicó anteriormente durante el proceso de envío pueden ser utilizados 3 sellos, uno cuando se consolidada la carga, otro si el inspector de antinarcóticos solicita realizar la inspección al día siguiente de la consolidación y el tercero en caso que se realice inspección de pre embarque, que consiste en abrir el contenedor sin retirar la carga de la unidad.

A continuación, se detalla en la Tabla 19 las tarifas de los servicios que cobra por consolidación de carga, el Terminal **Naportec S.A. - BANANAPUERTO**.

Tabla 19 *Tarifas por consolidación de carga Naportec S.A.- Bananapuerto para unidad 20STD*

Servicio	Unidad	Tarifa
Consolidación Contenedor	Box	\$ 265,00
Recepción de contenedor	Box	\$ 78,00
Manipuleo Interno Expo contenedor	Box	\$ 35,00
Servicio de Inspección + Sello	Box	\$ 140,00
Servicio de Inspección Pre Embarque	Box	\$ 115,00
Sello	<u>Sello (2)</u>	<u>\$ 20,00</u>
	SUMAN	\$ 653,00

Fuente: Terminal Portuario de Guayaquil INARPI TPG, 2015.

Elaboración: Carvajal C., Adriana

De acuerdo a los tarifarios publicados en la página del terminal, el cobro de los rubros, este terminal lo hace por contenedor (box), el rubro de sello lo factura por cada precinto que se utilice durante la operación

Como se indicó, durante el proceso de envío se pueden ser utilizados 3 sellos, uno cuando se consolidada la carga, otro si el inspector de antinarcóticos solicita realizar la

inspección al día siguiente de la consolidación y el tercero en caso que se realice inspección de pre embarque, que consiste en abrir el contenedor sin retirar la carga de la unidad.

A diferencia del primero y segundo terminal es decir de CONTECON e INARPI, sería uno de los terminales para consolidación de carga más caros de acuerdo a sus tarifas publicadas en la web.

3.8.5 Destino de Exportación carga LCL

La información de manifiestos de exportaciones ha sido depurada de manera manual, con el fin de obtener la información de los destinos que las agencias de carga que brindan el servicio LCL de exportación marítima en Ecuador. La depuración se realiza a través del número de conocimiento de embarque y refrendo de exportación.

Tabla 20 *Destinos LCL 2015*

Origen	BL	Participación país BL	TEUS*	Participación país TEUS
Estados Unidos	1.279	19,45%	1.364	56,74%
Chile	3.576	54,37%	258	10,73%
Japón	163	2,48%	126	5,24%
Holanda	304	4,62%	102	4,25%
Perú	306	4,65%	86	3,57%
Argentina	59	0,90%	64	2,66%
Vietnam	13	0,20%	52	2,15%
Panamá	162	2,46%	32	1,33%
España	64	0,97%	30	2,51%
Italia	41	0,62%	26	1,08%
China	36	0,55%	24	1,01%
Isla de Malta	14	0,21%	24	1,00%
Venezuela	44	0,67%	22	0,91%
El Salvador	18	0,27%	19	0,78%
Alemania	40	0,61%	16	0,65%
Bélgica	15	0,23%	15	0,62%
Colombia	51	0,78%	14	0,60%
Puerto Rico	11	0,17%	14	0,60%

Marruecos	3	0,05%	11	0,46%
Resto de países	378	5,74%	105	3,09%
Total General	6.577	100,00%	2.404	100,00%

Fuente: Departamento de operaciones de Ecu Line del Ecuador S.A., 2015

Elaboración: Carvajal C. Adriana

De acuerdo a la información obtenida en el año 2015 existieron 6577 conocimientos de embarque Bill of Lading (BL), lo que quiere indica que existieron 6577 exportadores que manejaron sus embarques bajo la modalidad LCL y el destino más recurrente fue hacia Estados Unidos que representa el 56.74% del movimiento de carga consolidada.

Puerto de Callao, Perú que es el puerto propuesto ocupa el cuarto lugar entre los destinos de envío de carga bajo la modalidad LCL que ha realizado un movimiento de 86 contenedores que representa el 3.57% y el 4.65% de emisión de los Bls que equivale a 306 conocimientos de embarques.

3.8.6 PROCEDIMIENTOS PREVIOS PARA LA CONSOLIDACIÓN DE CARGA

3.8.6.1 Procedimientos previos que exige los terminales para la consolidación de carga

De acuerdo a la información brindada por el terminal de carga Contecon Guayaquil S.A., los procedimientos previos que debe seguir un consolidador de carga son los siguientes:

Reserva:

La reserva de turno en línea para consolidación de carga FCL contenerizada (cacao, café) se realiza a través de la página web del terminal, se podrá realizar hasta 24 horas antes de la operación a programarse.

Para la reserva de carga suelta (LCL), se lo realiza con 24 horas antes de la operación a programarse.

Ingreso de contenedores vacíos:

Los contenedores vacíos a consolidar deben ingresar a los terminales de carga 24 horas antes de la programación establecida. En caso que los contenedores vacíos no se encuentren al momento de la programación establecida, el (los) booking(s) asociado(s) al contenedor afectado se cancelará(n) hasta que la línea naviera se responsabilice –vía mail- por los costos adicionales (reprogramación).

Ingreso, recepción de carga suelta LCL:

La carga suelta LCL de exportación deberá ingresar a nuestras bodegas CFS mínimo con 24 horas antes de la operación programada, presentando los documentos acompañantes como: AISV/DISV y DAE. Así mismo, la Agencia/Consolidadora y/o Exportador alertará con 4 horas de anticipación vía correo electrónico la llegada de la carga suelta LCL, adjuntando el formato “Recepción de cargas en bodegas”.

Previo a la operación programada, la Agencia/Consolidadora y/o Exportador deben transmitir al terminal de carga vía email el packing list de la carga a consolidar.

Cancelación de rubros y presentación de documentos:

El Exportador y/o Consolidadora de carga, deberá tramitar por los menos con 24 horas antes de la operación programada la cancelación de los rubros por concepto de consolidación,

en el departamento de facturación de los terminales de carga según corresponda. La factura debidamente cancelada deberá presentarla en el patio de consolidaciones.

El Exportador o su representante deberán presentarse con al menos una hora antes de la operación programada, en la oficina de la Policía Antinarcoóticos llevando consigo la documentación que ellos soliciten.

Si por motivos ajenos a los terminales de carga, la consolidación no se realiza o se retrasa en relación a su programación inicial y no se envía al terminal una comunicación previa (mínimo una hora), se generarán costos adicionales por reprogramación y la operación se realizaría en cuanto los recursos se encuentren disponibles.

3.8.6.2 Procedimientos previos que realiza el departamento de operaciones exportación para realizar la consolidación

A continuación, se detallan los procedimientos que realizan para llevar a cabo una consolidación con lo que respecta a la coordinación de operaciones exportación en la empresa Ecu Line del Ecuador S.A.

Coordinación inicial,

1. Reserva espacio con la línea, de acuerdo a lo indicado por el departamento lo solicitan 5 días antes del zarpe de la nave.
2. Solicita y coordina con la línea naviera el posicionamiento de la unidad en el terminal de carga, de acuerdo a lo indicado por el departamento lo solicitan 4 días antes del zarpe de la nave.
3. Solicita al terminal de carga el turno para consolidación, de acuerdo a lo indicado por el departamento lo solicitan 7 días antes del zarpe de la nave.

Coordinación en el día de la consolidación fotos en el Anexo 3,

1. Solicita la inspección a la autoridad competente, de acuerdo a lo informado por el personal, queda a criterio del policía asignado si realiza la inspección el mismo día de la consolidación o al día siguiente.
2. Solicita al terminal el posicionamiento de la carga en zona de consolidación
3. Verifica las medidas y el estado de la carga.
4. Verifica el estado del contenedor
5. Coloca a las cargas las etiquetas de identificación.
6. Se consolida la carga con la cuadrilla asignada por el terminal de carga
7. Cierra la unidad y verifica la colocación y números de sellos.

3.8.7 Diagrama de proceso en el área de exportaciones en la Empresa Ecu Line del Ecuador

En la siguiente representación gráfica se reflejan las actividades que conforman los procesos que llevan a cabo la empresa ECU LINE DEL ECUADOR S.A. en el área de exportaciones, la cual nos permitirá verificar las actividades que realizan los departamentos.

De acuerdo a la información obtenida mediante el estudio de cada departamento que interviene para llevar a cabo un proceso de consolidación, se detallan los siguientes procedimientos:

PRIMER PASO. - Reserva y solicitud de documentos

Actores: Departamento de Ventas y Servicio al cliente

1. El origen para armar un consolidado se da con el cierre del negocio entre el vendedor de la empresa objeto de estudio y el cliente, el departamento de ventas determina la cantidad de clientes conseguidos y por tanto los metros cúbicos conseguidos.
2. El cliente debe enviar los detalles de embarques por medio del sistema de reserva *Online Booking System (OBS)* al departamento de servicio al cliente dicha información consisten en medidas, pesos, cantidad de bultos, tipo de producto y la forma que esta embalada la carga.
3. El departamento de servicio al cliente aprobara la reserva siempre y cuando los detalles estén completos, por medio de una reserva electrónica adjuntando el itinerario, en donde se detalla la programación actual de la nave seleccionada por el cliente.
4. El departamento de servicio al cliente solicitará los documentos necesarios para llevar a cabo la consolidación de la carga, además solicitará la fecha tentativa de ingreso, ente los mismos solicitados por el departamento son:

Autorización de Ingreso y salidas de vehículos (AISV)

Factura comercial

Lista de Empaque

Declaración Aduanera de Exportación (DAE)

Declaración Aduanera Simplificada (DAS)

Carta para Antinarcóticos

Proforma de House Bill of lading (HBL) que lo realiza a través del sistema de reserva Online Booking Sytem (OBS)

5. El cliente deberá enviar los documentos y la carga dentro de los plazos establecidos en el itinerario de exportación, enviado anteriormente por el departamento de servicio al cliente.

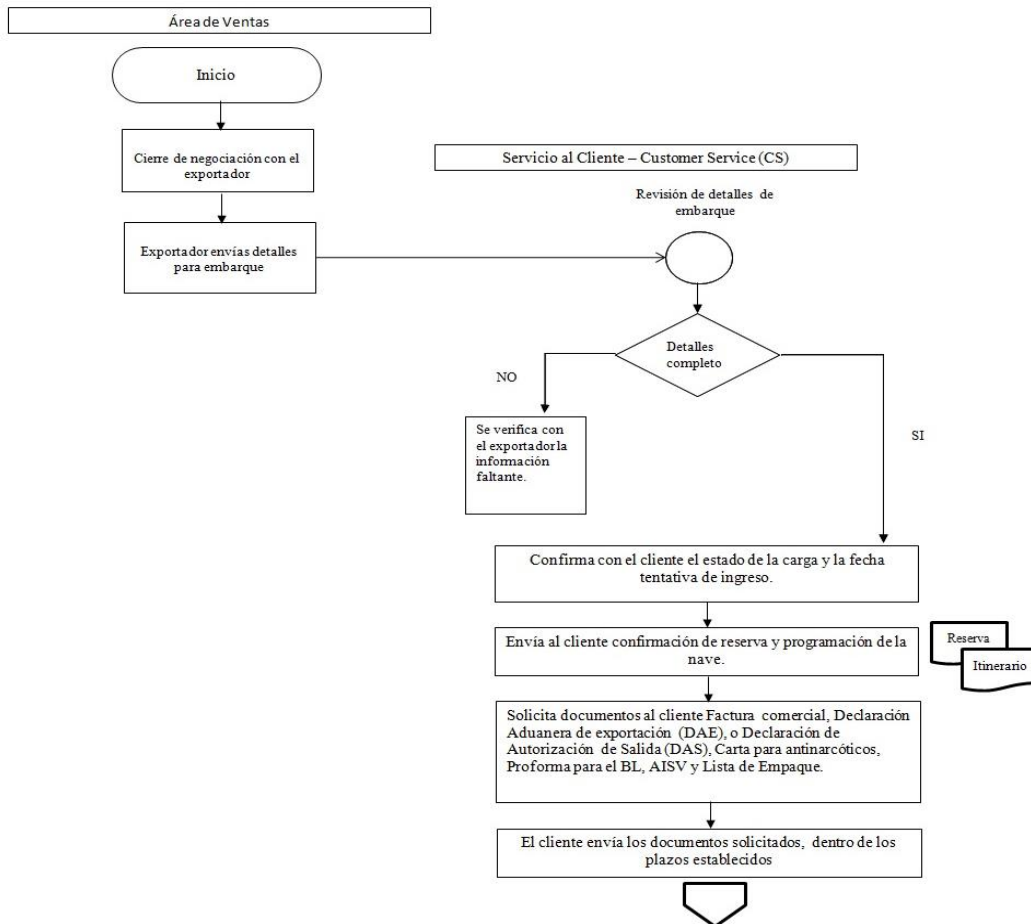


Figura 12 Diagrama de proceso de reserva de carga y solicitud de documentos
Elaboración: Carvajal C, Adriana

SEGUNDO PASO. - Coordinación y preparación de documentos

Actores: Departamento de Operaciones y Terminal de Carga

6. El departamento de operaciones procede con la verificación de los documentos enviados por el cliente dentro del plazo establecido, en caso de no estarlos se solicitará los documentos faltantes.

7. El departamento de operaciones notificara al Terminal de Carga y/o depósito temporal, la fecha tentativa de ingreso indicada por el cliente anteriormente.
8. El terminal de carga notificara al departamento de operaciones, si el cliente realizó el ingreso de la carga dentro de la fecha indicada, la confirmación la hacen por medio de la tarja de recepción.
9. El departamento de operaciones verifica que la información del exportador y medidas de la carga estén correctas en la tarja de recepción enviada por el terminal de carga y/o depósito temporal y la misma es enviada al cliente.
10. Por medio de la tarja el departamento de operaciones completa la proforma del *House Bill of lading (HBL)* y es enviada al cliente para la respectiva verificación
11. El cliente revisará la proforma del *House Bill of lading (HBL)* y enviará las solicitudes de cambio para el documento, dentro de los plazos establecidos.
12. El departamento de operaciones procederá con los cambios solicitados y enviará la proforma para la respectiva aprobación por parte del cliente, además el departamento notificará la hora que se realizará la consolidación para que esté presente el exportador durante el proceso.

13. Completado los pasos anteriores, se procede con la consolidación en la fecha y hora indicada.

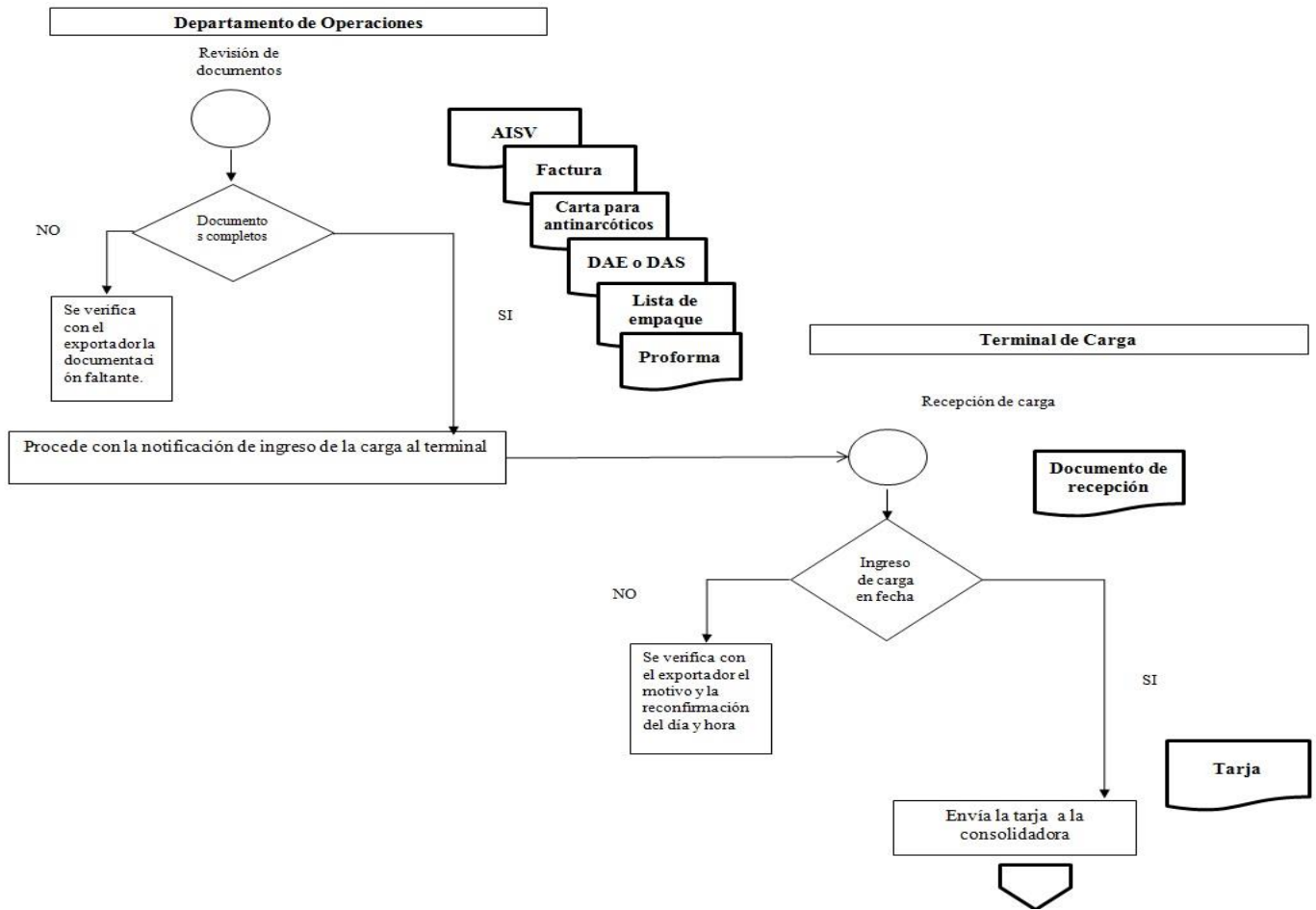


Figura 13 Diagrama de proceso de coordinación y preparación de documentos
Elaboración: Carvajal C, Adriana

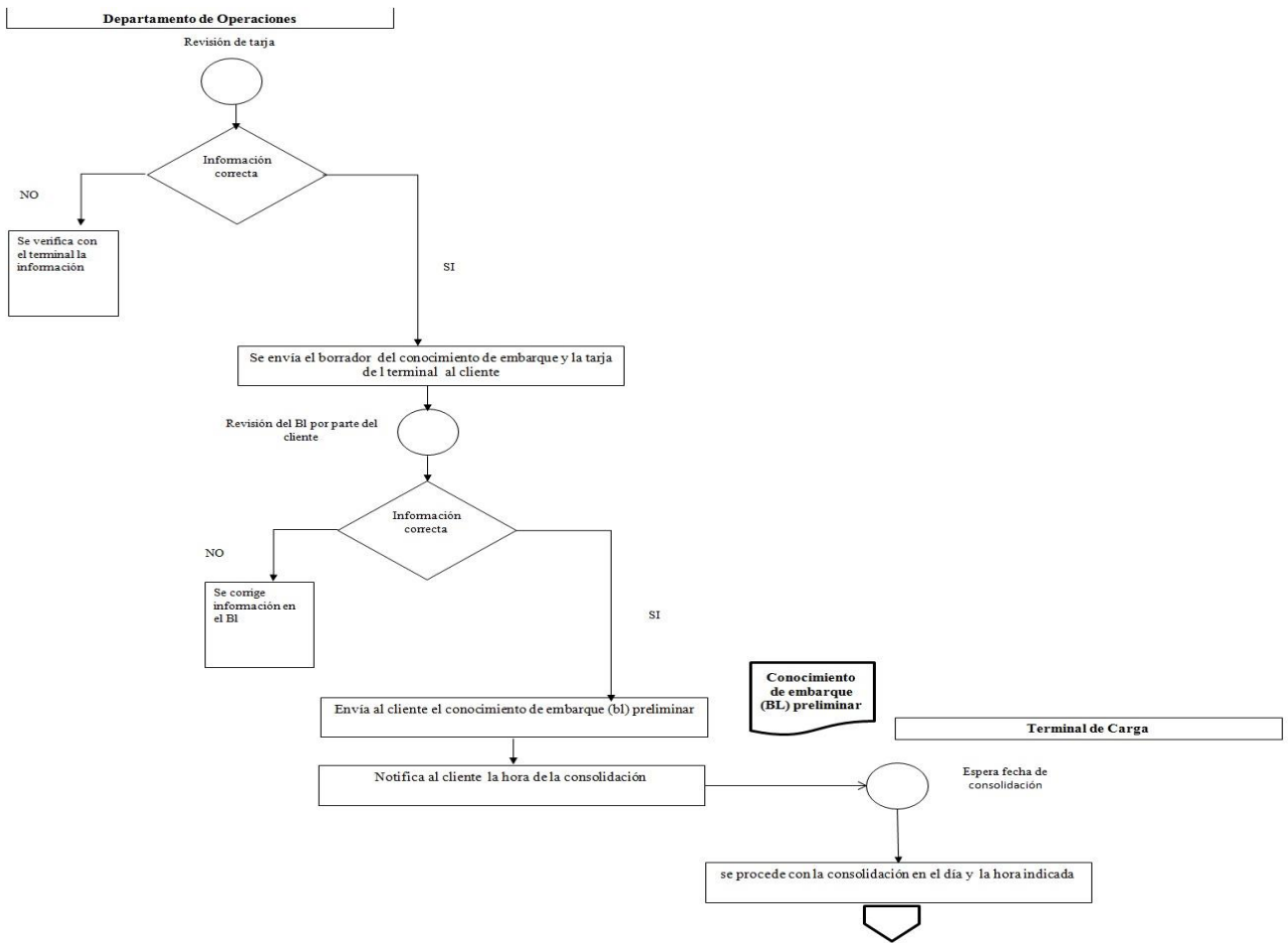


Figura 13 Continuación de diagrama de proceso de coordinación y preparación de documentos
 Elaboración: Carvajal C, Adriana

TERCER PASO. - Consolidación e inspección de las cargas

Actores: Departamento de Operaciones, Terminal de carga y Policía

Antinarcoáticos

14. El día de la consolidación el representante de la empresa objeto de estudio solicitará y revisará con antinarcoáticos la inspección.
15. El policía antinarcoáticos indicará si se procede o no con la inspección, todo dependerá de los perfiles de riesgos de cada exportador y de los destinos que tengan las cargas.
16. En caso que la policía de antinarcoáticos indique que se inspeccionará las cargas, la autoridad asignada solicitará todas las cargas del consolidado para realizar la respectiva inspección.
17. Una vez inspeccionadas la carga se procede a embalar y a etiquetar.
18. Se consolida la carga en el contenedor, se cierra la unidad con los sellos de la naviera, del Terminal de carga y de antinarcoáticos
19. Se espera hasta el zarpe.
20. El departamento de operaciones notifica al cliente el zarpe de la nave y las novedades que se puedan presentar en la consolidación, inspección y/o embarque, entre ellos:

Condición del embalaje

Bultos inspeccionados

Cabe indicar que cuando hablamos de novedades en el embarque se refiere que existen inspecciones de pre embarque sobre la superficie del contenedor, más no de las cargas consolidadas.

21. Como último paso se envía el conocimiento de embarque definitivo *House Bill of lading (HBL)*, adicionando los sellos definitivos.

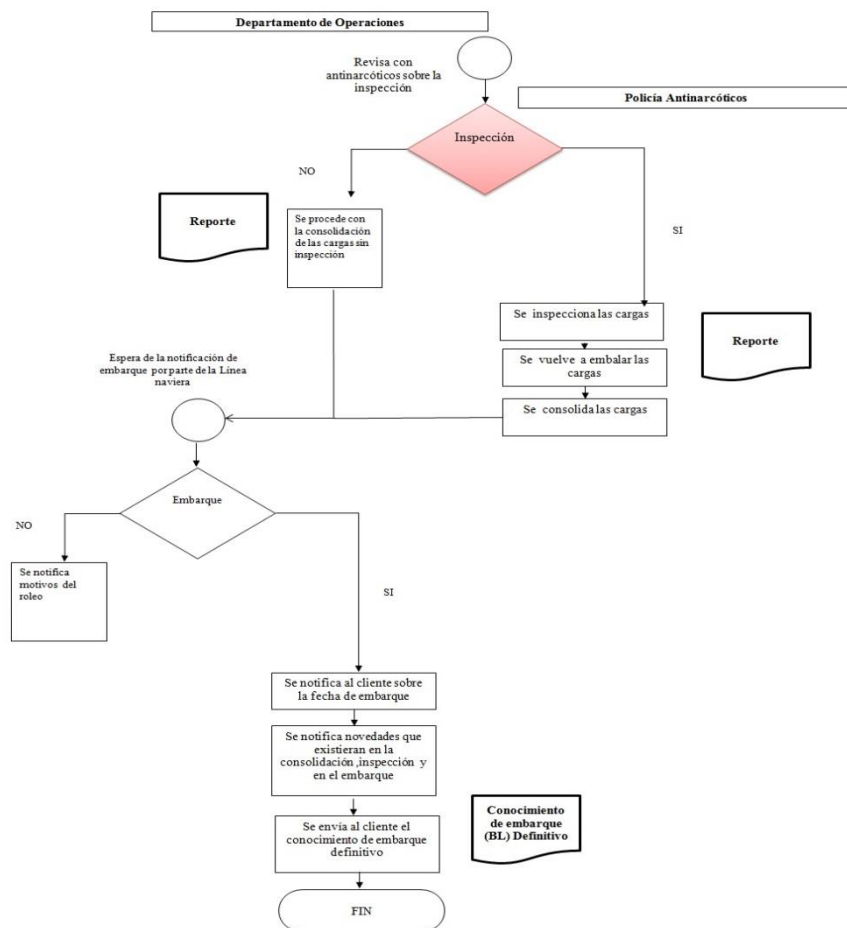


Figura 14 Diagrama de proceso de consolidación e inspección de carga
Elaboración: Carvajal C, Adriana

3.9 PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA FICHA DE OBSERVACIÓN

Durante la visita a la zona de consolidación del Terminal de Contecon Guayaquil S.A. se observó lo siguiente en base a las preguntas indicadas en la ficha de observación que se encuentra en el Anexo 6.

1. ¿El delegado de la consolidadora de carga realizó la verificación de las medidas y estado de la carga?

La empresa objeto de estudio, sí verificó las medidas y estado de las cargas que se consolidó en la unidad

Se observó que existen errores sobre las medidas indicadas inicialmente por el terminal de carga.

2. ¿El delegado de la consolidadora de carga revisa el estado del contenedor?

La empresa objeto de estudio, sí verificó el estado de la unidad que fue asignada por la línea naviera.

Se observó que el representante de la consolidadora de carga, si realizó la revisión del contenedor, el mismo día de la consolidación.

3. ¿El delegado de la consolidadora de carga solicita a la autoridad competente la inspección del consolidado?

La empresa objeto de estudio, sí solicitó a la autoridad competente la inspección del consolidado.

Se observó que la autoridad competente tiene la potestad de realizar o no la inspección del consolidado el mismo o al día siguiente.

4. ¿El delegado de la consolidadora coloca etiquetas para identificación en la carga?

La empresa objeto de estudio, sí colocó etiquetas para la respectiva identificación de la carga hasta su destino final.

Entre las observaciones generales durante la realización de la consolidación de carga se observó ciertos incumplimientos por parte de los clientes.

De los 7 clientes, solo estuvieron 4 representantes del exportador a la hora establecida y el resto llegó después de la hora indicada.

Se observó que de 7 embarques, 2 no contaban con sello del SESA en las paletas.

Cabe indicar que las observaciones se realizaron durante la consolidación de carga del servicio que tiene actualmente la empresa objeto de estudio.

4 CAPÍTULO IV INFORME FINAL

El análisis se basó en determinar el ahorro de enviar carga fraccionada, a un puerto concentrador de distribución de carga es decir al puerto del Callao, Perú, que dispone de un canal de acceso a las instalaciones portuarias de 16 metros de profundidad; lo cual daría lugar aprovechar el abaratamiento de la transportación marítima que es posible gracias a la tecnología naviera, proporcionado por buques de grandes dimensiones, que permite transportar 18000 contenedores (TEU) por viaje, con un calado de 15,5 metros.

El puerto del Callao, actualmente, participa en la red fluvial como puerto concentrador (HUB), al que llegan buques alimentadores que son buques pequeños de hasta 9 metros de calado, cuyos puertos de origen tienen limitaciones de canal de acceso, como es el caso de la Autoridad Portuaria de Guayaquil.

Para el presente informe se explicará detalladamente el manejo de carga LCL de un contenedor de 20 pies o TEU (Twenty Equivalent Unit), en base a 7 clientes, de los cuales cinco despachos se quedarán en Callao y los otros dos, tomarán destino a Buenaventura - Colombia y el otro hacia Valparaíso – Chile.

En la Tabla 21 se muestran detalles de las cargas consolidadas de los clientes para preparar el contenedor, que tendrá como destino al Puerto Callao, Perú. El peso total de las mercancías alcanza un valor de 12.737 kilos, equivalentes a 28,71 metros cúbicos.

El cálculo de los metros cúbicos (CBM) de las cargas consolidadas de los clientes, se determinan en función de las medidas en centímetro de los bultos (largo x ancho x alto) dividido por un factor de conversión de 1'000.000, para convertirlo en metros cúbicos; como ejemplo se cita: una caja de 110 x 2.28 x 110, cuyo producto da un total de 2'758.800, el cual dividido para el factor de conversión, equivale a 2,76 metros cúbicos. El cubicaje hallado se multiplica

por la cantidad o número de bultos similares, por ejemplo las paletas, segundo ítem de la Tabla 21, hay dos, el cubicaje alcanza 1,105 (96cm x96cm x120 cm) por 2, se obtiene el total de 2,21 m³.

La determinación de las medidas de la mercancía con el embalaje respectivo y el cálculo de conversión en metros cúbicos (CBM) es el primer paso, que se debe tener en cuenta, para consolidar cargas en un contenedor, como paso previo para optimizar el sistema de almacenamiento y costo del servicio.

Cabe indicar que, los márgenes de optimización de unitarización de cargas, dependen de la naturaleza de la misma y el arte de agrupar bultos de variadas formas, pesos y medidas.

Tabla 21 *Información de detalle de carga de los clientes para el presente informe*

Cantidad	Embalaje	Medidas			m3 total	Kg total	Destino
		Largo	Ancho	Alto			
1	Caja	110	228	110	2,76	3200	Callao
2	Paletas	96	96	120	2,21	611,00	Callao
1	Caja	142	100	182	2,58	1563	Callao
		570	70	227	9,05		
		117	150	180	3,16		
6	Cajas	43	45	60	0,12	2059,00	Callao
		38	35	44	0,06		
		64	26	65	0,11		
		34	47	64	0,10		
7	Paletas	(3)113	114	65	2,51	945	Callao
		(4)120	68	80	2,61	1289	
1	Paleta	96	110	160	1,69	905	Valparaíso
5	Cajas	177	46	43	1,75	2270	Buenaventura
TOTAL 23					28,71	12.842,00	

Fuente: Departamento de operaciones de Ecu Line del Ecuador S.A., 2015
 Elaboración: Carvajal C., Adriana

Como la mercancía no dispone de medidas regulares, adaptables al aprovechamiento máximo de la altura y ancho del contenedor; es necesario que el técnico de consolidación, elabore un plano de estiba, para determinar, previamente, el arreglo de los bultos, a fin de ocupar el máximo espacio posible, teniendo en cuenta, los potenciales movimientos que existirán durante el viaje y a su vez que facilite el orden de descarga cuando llegue al destino final.

En el proceso de elaboración del plano de estiba, se consideran algunos aspectos técnicos de acomodación de carga; tales como: distribución de carga liviana y pesada (la carga

pesada abajo y carga liviana arriba); aprovechar las formas y áreas de las mercancías, entre otros aspectos.

4.1 COSTOS DE OPERACIÓN

4.1.1 Costos navieros de la Línea HAPAG LLOYD

Los costos navieros empleados para el presente informe corresponden a la propuesta de la Línea HAPAG LLOYD, debido a que ofrece ventajas comparativas entre las diferentes líneas navieras disponibles en el mercado respecto a la ruta marítima Guayaquil (Ecuador) - Callao (Perú). Entre los factores competitivos considerados en la selección se tienen: tiempo de tránsito y frecuencias referente a los costos de las líneas navieras que operan desde el puerto de Guayaquil -Ecuador hacia el puerto Callao - Perú.

En la Tabla 22 se mostró el detalle de los costos navieros que corresponden al flete marítimo de un contenedor 20 pies y los gastos locales de origen establecidos por la compañía naviera HAPAG LLOYD en su presupuesto de servicio.

El flete marítimo internacional comprende la tarifa de flete base por \$ 200,00 y la tarifa THCO por \$ 150,00, lo que da un total de \$ 350,00 por contenedor en el rubro de flete marítimo para un contenedor de 20 pies. Adicional se tiene los gastos locales de origen, que comprenden, emisiones de documentos, Handling In, sellos, posicionamiento, entre otros detallados en la Tabla 23, los que totalizan un valor de \$ 440,00 por gastos locales de origen; dando un total de costos naviero de \$ 790,00.

Tabla 22 *Costos Navieras Línea HAPAG LLOYD*

Descripción	Valor	Cantidad	Subtotal	Total
Flete Marítimo 20STD				
Flete Base	\$ 200,00	TEU 1	\$ 200,00	
THCO	\$ 150,00	TEU 1	\$ 150,00	
Total flete marítimo 20STD				\$ 350,00
Descripción	Valor	Cantidad	Subtotal	Total
Gastos locales origen				
Emisión de documentos en origen	\$ 60,00	BL 1	\$ 60,00	
Handling In	\$ 50,00	TEU 1	\$ 50,00	
Sellos	\$ 45,00	Sello 1	\$ 45,00	
Sello inspección	\$ 15,00	Sello 2	\$ 30,00	
Emisión de documentos en destino	\$ 60,00	BL 1	\$ 60,00	
+Costo por manejo de pago local: (por pagos de fletes)	\$ 110,00	TEU 1	\$ 110,00	
(por pagos exclusivos de THC)	\$ 15,00	TEU 1	\$ 15,00	
Posicionamiento	\$ 70,00	TEU 1	\$ 70,00	
Total gastos locales origen				\$ 440,00
Total costos navieros				\$ 790,00

Fuente: Hapag Lloyd, 2015

Elaboración: Carvajal C., Adriana

4.1.2 Costos del Terminal de CONTECON GUAYAQUIL S.A.

Las cargas consolidadas en los terminales de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, son efectuadas por concesionarias es el caso de CONTECON Guayaquil S.A., y por terminales privados que son el caso de Naportec S.A. Bananapuerto y el Terminal Portuario de Guayaquil INARPI S.A., cuyas propuestas de servicio constan en las Tablas 17, 18 y 19 respectivamente, referente a los costos portuarios para consolidación de carga.

De los presupuestos presentados por los terminales de carga, se seleccionó al Terminal CONTECON Guayaquil S.A. puesto que allí recalcan la línea naviera HAPAG LLOYD, el presupuesto de servicios que cobra el terminal por consolidación de carga en contenedores de 20 pies por un valor de \$572,86 por contenedor.

Tabla 23 *Costos del Terminal Contecon Guayaquil S.A. (CGSA)*

Descripción	Valor	Cantidad	Subtotal	Total
Bodega CONTECON				
Porteo de Contenedores	\$ 45,67	TEU 1	45,67	
Consolidación de contenedores	\$ 130,49	TEU 1	130,49	
Provisión y colocación de sellos	\$ 10,44	Sello 3	31,32	
Recepción de Contenedores	\$ 39,15	TEU 1	39,15	
Provisión de Materiales	\$ 6,57	U 20	130,49	
Operación Aforo /Inspección contenedores (Normal)	\$ 97,87	TEU 1	97,87	
Servicio de Inspección Pre Embarque	\$ 97,87	TEU 1	97,87	
Total costo del terminal				\$ 572,86

Fuente: Contecon Guayaquil S.A., 2015.
Elaboración: Carvajal C., Adriana.

Para el presente informe, el costo total operacional de consolidación de carga en una unidad de 20 pies es de \$1.362,86, que corresponden a costos navieros por \$ 790,00 dólares más los costos portuarios por \$ 572,86.

4.1.3 Costos por trasbordo

Los costos de trasbordo para los clientes que tienen cambio de ruta, en este caso a Valparaíso y Buenaventura, se determinó en \$111,88 detallados en la Tabla 24.

Tabla 24 *Fletes de Traslado*

Cantidad	Embalaje	m ³	Kg Total	Destino	Ton Total	m ³ Total	Tarifa ton/m ³	Min	Flete Total
1	PALETA	1,69	905	Valparaíso	0,91	1,69	26	26	\$ 43,93
5	CAJAS	0,35	2265	Buenaventura	2,27	1,75	30	30	\$ 67,95
Total flete de traslado									\$ 111,88

Fuente: Departamento de operaciones de Ecu Line del Ecuador S.A., 2015
 Elaboración: Carvajal C., Adriana

4.2 Precio de Venta

El precio de venta con el que se trabajará para el presente informe será de \$20,00 w/m – min 40,00 más gastos locales de \$250 por BL, para verificar si genera márgenes de ganancia bajo esta tarifa, cabe indicar que solo es para efecto de análisis, queda a consideración de la empresa aplicar los niveles antes mencionadas.

Se puede mencionar que no es recomendable colocar una tarifa por debajo de lo que ofrece la competencia, porque provocaría un descenso de la misma por parte de los competidores con el fin de no perder clientes.

Para la futura implementación se recomienda establecer la tarifa que se oferta actualmente en el mercado que se encuentra detallada en la Tabla 14.

Para el presente informe se establecerá la siguiente tarifa y gastos locales que se detallan en la Tabla 25.

Tabla 25 *Flete y Gastos Locales de exportación para carga consolidada ruta propuesta*

Servicio	Tarifa		Gastos locales de exportación	
	Ton/ m ³	Mínimo		
ECU LINE DEL CALLAO ECUADOR			Gestión por Inspección	\$45,00
			Documentación	\$50,00
			Gastos Portuarios	\$60,00
			Consolidación	\$50,00
			Transmisión	<u>\$45,00</u>
			SUMAN	\$250.00

Fuente: Departamento de operaciones de Ecu Line del Ecuador S.A., 2015
Elaboración: Carvajal C., Adriana

4.3 Tarifario

En este medio las consolidadoras de carga se maneja con un tarifario para carga general, el mismo que se encuentra en el Anexo 7 donde se detalla tarifa w/m - min, gastos locales, tiempo de tránsito, frecuencia, destino y ruta, la determinación del tarifario se realiza con la suma de la tarifa w/m y min de la ruta propuesta detallado en la tabla 25 más las tarifas establecida por el agente de trasbordo detallados en Anexo 5.

Cabe indicar que la tarifa Guayaquil – Callao es determinada en origen por la consolidadora de carga es decir por Ecu Line del Ecuador en cambio las tarifas para los demás destinos, zarpando desde Callao lo establece el agente de este puerto.

Se establece un ejemplo para mayor comprensión para la tarifa de trasbordo considerando que el destino final es Valparaíso, la tarifa propuesta GYE-CLL \$20,00 w/m -

min \$40,00 se suma a lo que indique el agente en Callao es decir CLL - VAP \$26.00 w/m – min \$26,00, se realiza la suma de ambos, quedando el tarifario como se establece en el Anexo 7.

4.4 Punto de Equilibrio

Para la determinación del punto equilibrio sobre cuántos clientes debe conseguir la empresa objeto de estudio para cubrir los costos de la operación.

Fórmula

$$PE = \frac{CF}{PV - CV}$$

Siendo:

PE: Punto de Equilibrio

CF: costo fijo

PV: Precio de venta

CV: Costo variable

$$PE = \frac{1.362,86}{270 - 0}$$

$$PE = \frac{1.362,86}{270}$$

$$PE = 5$$

El punto de equilibrio para la empresa objeto de estudio debe ser 5 clientes

4.5 INGRESO POR OPERACIÓN

El ingreso de servicio por consolidación de carga del contenedor de 20 pies, en referencia, se determinó en \$2.455,65, conforme el detalle de la Tabla 26.

El costo del flete se determina en función del cubicaje de la mercancía o del peso de la carga total, se elige el valor mayor ente los dos, y se calcula por la tarifa ofertada al cliente, si el flete dado es menor al flete mínimo establecido, se elige el mayor.

Los ingresos de la empresa en esta operación dependerán de la fuerza de ventas y la demanda que exista en el mercado, además de las características de la carga que se proceda a embarcar.

Como se indicó en el capítulo 2 existen diferentes tipos de cargas y se debe tener en cuenta la naturaleza de la misma y por ende el cobro de los fletes no puede ser igual para todos los envíos, por ejemplo las cargas frágiles que son consideradas en el medio como carga no apilable provoca un perdida de espacio en la unidad y por ende lleva un tratamiento de embarque diferente que los demás envíos.

Tabla 26 *Ingresos por operación de la ruta puerto Callao*

Cantidad	Embalaje	Detalles de embarque			Destino	Ton Total	m ³ Total	Tarifa ton/m ³	Min	Flete	Gastos Locales	Total
		Medidas cm	m ³	Kg Total								
1	CAJA	110*228*110	2,76	3.200,00	CALLAO	3,200	2,76	20,00	40,00	\$64,00	\$250,00	\$314,00
2	PALETAS	96*96*120	1,11	611,00	CALLAO	0,611	2,11	20,00	40,00	\$44,20	\$250,00	\$294,20
1	CAJA	142*100*182	2,58	1.563,00	CALLAO	1,563	2,58	20,00	40,00	\$51,60	\$250,00	\$301,60
		570*70*227	9,06									
		117*150*180	3,16									
6	CAJAS	43*45*60	0,12	2.059,00	CALLAO	2,059	12,61	20,00	40,00	\$252,20	\$250,00	\$502,20
		38*35*44	0,06									
		64*26*65	0,11									
		34*47*64	0,10									
7	PALETAS	(3)113*114*65	0,84	2.234,00	CALLAO	2,234	5,12	20,00	40,00	\$102,40	\$250,00	\$352,40
		(4)120*68*80	0,65									
1	PALETA	96*110*160	1,73	905,00	VALPARAISO	0,905	1,69	46,00	66,00	\$77,75	\$250,00	\$327,75
5	CAJAS	177*46*43	0,35	2.270,00	BUENAVENTURA	2,270	1,75	50,00	70,00	\$113,50	\$250,00	\$363,50
TOTAL CARGA				12.842,00		12,842	28,72					
TOTAL INGRESOS POR OPERACIÓN											\$2.455,65	

Fuente: Departamento de operaciones de Ecu Line del Ecuador S.A., 2015

Elaboración: Carvajal C., Adriana

Los costos operacionales por consolidación de carga se determinaron en **\$1.474,74** que incluye costos navieros por \$790, portuarios por \$ 572,86 y costos de trasbordo por 111,88, lo que dejaría una utilidad operacional de \$980,91, conforme lo indicado en la Tabla 27.

Los ingresos mensuales, proveniente de la propuesta, se determina en **\$2.455,65**; esto es, se considera que Ecu Line del Ecuador dispondrá de una frecuencia semanal del servicio de 4 contenedores consolidados al mes.

Tabla 27 *Utilidad de Operación de Servicios Consolidados*

Resultado de la operación	
Total ingresos de Servicio	\$ 2.455,65
Total costo de trasbordo	\$ 111,88
Total costos navieros	\$ 790,00
Total costos portuarios	\$ 572,86
Total costos de la operación	\$ 1.474,74
Utilidad por la operación (una ruta)	\$ 980,91

Fuente: Departamento de operaciones de Ecu Line del Ecuador S.A., 2015
Elaboración: Carvajal C., Adriana

4.6 GASTOS GENERALES

4.6.1 Activos Fijos para la ruta propuesta

El total de la inversión en activos fijos es de US\$ 2.050,00; dado que como ya se mencionó anteriormente Ecu Line del Ecuador S.A., es una empresa en marcha. En la Tabla 28 se detallan los activos fijos necesarios para el nuevo servicio.

Tabla 28 Inversión en Activos Fijos

Cantidad	Descripción	Tipo	Valor	
			Unitario	Total
2	Escritorio ejecutivo	Muebles y enseres	250,00	500,00
2	Silla ejecutiva	Muebles y enseres	100,00	200,00
1	Teléfono con extensiones	Equipos de Oficina	150,00	150,00
2	Computadora de escritorio	Computadoras	600,00	1.200,00
Total			1.100,00	2.050,00

Fuente y elaboración: Carvajal C., Adriana.

Los recursos necesarios para iniciar el nuevo servicio, han sido valorados en la cantidad de US\$2.050,00. El valor de este capital de trabajo es de US\$24.533,45. Por lo tanto, el total de la inversión inicial asciende a US\$26.583,45; valor que se muestra en la Tabla 29.

El capital de trabajo es igual a la suma del total de los costos y gastos; adicionalmente, como política se ha establecido que el capital de trabajo sea equivalente a 90 días de costos desembolsables del primer año.

Tabla 29 *Total Inversión*

Descripción	Año 0
Activos Fijos	\$2.050,00
Capital de Trabajo	\$24.533,45
Total Inversión	\$26.583,45

Fuente y elaboración: Carvajal C., Adriana.

4.6.2 Sueldos del personal para la ruta propuesta

En la Tabla 30 se detallan los rubros mensuales correspondientes a la contratación de un asistente de operaciones que se encargará de asesorar a los clientes, con un rubro mensual de \$ 518.93 dólares. También, se dispondrá de un operador quien devengará un rubro mensual de \$ 461.27.

Tabla 30 *Sueldos del personal para nuevo servicio*

INGRESOS							
No.	Cargo	Sueldo	13vo. Sueldo	14vo. Sueldo	Prov. Vacaciones	Aporte Patronal 11,15%	Mensual
Área Operativa							
1	Asistente de operaciones	450,00	450,00	340,00	18,75	50,18	518,93
1	Operador	400,00	400,00	340,00	16,67	44,60	461,27
TOTAL		850,00	850,00	680,00	34,42	59,78	979,20

Fuente y Elaboración: Carvajal C., Adriana

4.6.3 Ingresos, costos y gastos generales

Tabla 31 *Ingresos de operación*

Descripción	Mensual	Año 1
Ingresos de operación	9.822,60	117.871,20
Total Ingreso de operación	9.822,60	117.871,20

Fuente y Elaboración: Carvajal C., Adriana

Tabla 32 *Costos de operación*

	Costo nueva ruta	Costo mensual	Costo año 1
Costo de trasbordo	111,88	447,52	5.370,24
Costo naviero	790,00	3.160,00	37.920,00
Costo portuario	572,86	2.291,44	27.497,28
Costo de operación	1.474,74	5.898,96	70.787,52

Fuente y Elaboración: Carvajal C., Adriana

Tabla 33 *Gastos generales*

Descripción	Mensual	Anual
Gastos de sueldo Asistente Operaciones	522,93	6.275,16
Gastos de sueldo Operador	584,76	7.017,12
Gastos administrativos	375,75	4.509,00

Gastos por servicios públicos	755,00	9.060,00
Total Gastos Generales	2.238,00	26.861,28

Fuente y Elaboración: Carvajal C., Adriana

4.6.4 Costos No Desembolsables: Depreciaciones

En la Tabla 34 se detallan las tasas utilizadas para la depreciación de cada tipo de activo, concordantes con las normas tributarias vigentes. El total por concepto de depreciación anual de los activos fijos se muestra en la Tabla 35.

Tabla 34 *Tasas de Depreciación*

Depreciaciones	%	Años
Maquinarias y Equipos	10%	10
Muebles y Enseres	10%	10
Computadoras	33%	3

Fuente: Ley de Régimen Tributario Interno, 2015.
Elaboración: Carvajal C., Adriana

Tabla 35 *Gasto de Depreciación de Activos Fijos*

Activo	Tipo	Costo (US\$)	Vida útil (Años)	Depreciación Total Anual (US\$)
Escritorios y sillas	Muebles y enseres	700,00	10	70,00
Teléfonos	Equipos de Oficina	150,00	10	15,00
Computadoras de escritorio	Computadoras	1.200,00	3	400,00
Total Gastos de depreciación				485,00

Fuente y Elaboración: Carvajal C., Adriana

4.7 EVALUACIÓN FINANCIERA DE LA RUTA PROPUESTA

4.7.1 Tasa de Descuento de la ruta propuesta

La tasa de descuento es la tasa de retorno mínima esperada sobre una inversión. Es el costo de invertir en algo semejante el capital establecido para el proyecto; por lo que también se la denomina costo de oportunidad.

Una manera de estimar la tasa de descuento del proyecto, es considerar la tasa de interés pasiva referencial pagada por las instituciones financieras a sus depositantes por los fondos que reciben de ellos. Utilizando este criterio, se puede considerar la tasa de interés pasiva como la Tasa Mínima Aceptable de Rentabilidad (TMAR) que el inversionista esperarías obtener; por lo que constituye una referencia como alternativa de colocación de los recursos destinados al proyecto. Por lo cual, se ha considerado la Tasa Pasiva Referencial del Banco Central del Ecuador a diciembre del 2015, para depósitos hasta 360 días, más un 3% de beneficio para el inversionista, es decir se considera una Tasa de Descuento del 8,00%.

Tabla 36 *Tasas de Interés Pasivas Referenciales*

Tasas de interés pasivas efectivas referenciales por plazo			
Tasas Referenciales	% anual	Tasas Referenciales	% anual
Plazo 30-60	4,73	Plazo 121-180	6,20
Plazo 61-90	5,22	Plazo 181-360	6,79
Plazo 91-120	5,60	Plazo 361 y más	7,77

Fuente: Banco Central del Ecuador, diciembre 2015

Elaboración: Carvajal C., Adriana

4.7.1.1.1 Valor Presente Neto (VPN)

“El VPN es el valor presente de los flujos de efectivo futuros menos el valor presente del costo de la inversión” (Ross, Westerfield, & Jaffe, 2012).

Se representa mediante la fórmula:

$$VPN = -I + \frac{FC_1}{(1 + TMAR)^1} + \frac{FC_2}{(1 + TMAR)^2} + \dots + \frac{FC_n}{(1 + TMAR)^n}$$

Dónde I = Inversión inicial,

FC = Flujos de caja desde el período 1 hasta el período n

$TMAR$ = Tasa Mínima Aceptable de Rendimiento.

De acuerdo con (Ross, Westerfield, & Jaffe, 2012), la regla básica de inversión se puede expresar como:

“Aceptar el proyecto si el VPN es mayor que cero, es decir el VPN es un valor positivo.

Rechazar el proyecto si el VPN es inferior a cero, es decir el VPN es un valor negativo”.

4.7.1.2 Tasa Interna de Retorno (TIR)

La tasa interna de rendimiento (TIR) proporciona una sola cifra que resume los méritos de un proyecto. Esta cantidad no depende de la tasa de interés que prevalece en el mercado de capitales. Se denomina tasa interna de rendimiento porque es una cifra interna o intrínseca al proyecto y no depende de otra cosa que no sean los flujos de efectivo del proyecto (Ross, Westerfield, & Jaffe, 2012).

Es la tasa en la que el Valor Presente Neto (VPN) es igual a cero. Es la tasa que iguala la suma de los flujos descontados a la inversión inicial. Se la obtiene reordenando la ecuación del Valor Presente Neto (VPN), y dejando como incógnita a despejar la i :

$$0 = -I + \frac{FC_1}{(1+i)^1} + \frac{FC_2}{(1+i)^2} + \dots + \frac{FC_n}{(1+i)^n}$$

Dónde $-I$ es la inversión inicial y

FC es el flujo de caja para cada año

Donde la i es la TIR que se desea calcular.

Tal como lo expresa (Ross, Westerfield, & Jaffe, 2012), la regla básica de inversión es clara:

“Aceptar el proyecto si la TIR es mayor que la tasa de descuento del proyecto.

Rechazar el proyecto si la TIR es menor que la tasa de descuento del proyecto”.

4.7.2 Flujo de Efectivo de la Propuesta

En la Tabla 39 se detalla el flujo operacional obtenido con la ejecución del nuevo servicio, el cual muestra los flujos positivos desde el año 1 al año 5.

Es importante indicar que el valor de desecho del proyecto se puede definir como el valor en efectivo esperado del activo fijo al final de su vida útil y que se espera recuperar al final de la vida del proyecto; el que se puede determinar mediante los métodos: contable, del valor de mercado y, del valor económico.

Tabla 37 *Tasas utilizadas para la proyección*

Tasas	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fuente
					Banco Central
Tasa crecimiento inflación	3,38%	3,38%	3,38%	3,38%	Ecuador
Tasa crecimiento demanda	0,30%	0,50%	0,50%	0,50%	Cepal
					Banco Central
Tasa crecimiento costos de operación	4,5%	5,0%	5,5%	6,0%	Ecuador
					Banco Central
Tasa crecimiento gastos generales	4,5%	5,0%	5,5%	6,0%	Ecuador
					Ley Régimen
Tasa impositiva	33,7%	33,7%	33,7%	33,7%	Tributario Interno

Elaboración: Carvajal C., Adriana

La forma de cálculo de la tasa impositiva conformada por el 22% de la tarifa de impuesto a la renta de sociedades y el 15% de la participación a trabajadores se explica en la Tabla 38.

Análisis 1:

De \$ 100,00 de utilidad bruta que la empresa obtuvo, hay que preguntarse ¿cuánto se desembolsó por concepto de Participación a Trabajadores, y por concepto de Impuesto a la Renta?

Tabla 38 *Forma de cálculo de la tasa impositiva*

Descripción	Valor
Utilidad bruta	\$ 100,00
15% participación a trabajadores	\$ 15,00
Base imponible para cálculo impuesto a la renta	\$ 85,00
22% tarifa de impuesto a la renta	\$ 18,70
Total utilidad después de impuestos	\$ 66,30

Descripción	Valor
Pago 1:	\$ 15,00
Pago 2:	\$ 18,70
Pago total:	\$ 33,70

Análisis 2:

Si de \$ 100,00 de utilidad, la empresa tuvo que compartir \$ 33,70, ¿Cuál será la tasa impositiva efectiva?

Si se divide \$ 33,70 para \$ 100 y se multiplica por 100 se obtiene el valor de 33.70%.

Tabla 39 *Flujo de Efectivo de la Propuesta*

	0	1	2	3	4	5
Ingresos por Ventas		\$ 117.871,20	\$ 122.090,99	\$ 126.974,63	\$ 132.790,07	\$ 139.429,57
Costos de trasbordo		(\$ 5.370,24)	(\$ 5.611,90)	(\$ 5.892,50)	(\$ 6.216,58)	(\$ 6.589,58)
Costos navieros		(\$ 37.920,00)	(\$ 39.626,40)	(\$ 41.607,72)	(\$ 43.896,14)	(\$ 46.529,91)
Costos portuarios		(\$ 27.497,28)	(\$ 28.734,66)	(\$ 30.171,39)	(\$ 31.830,82)	(\$ 33.740,67)
Costos Indirectos		\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
Gastos Generales		(\$ 26.861,28)	(\$ 28.070,04)	(\$ 29.473,54)	(\$ 31.094,58)	(\$ 32.960,26)
Depreciaciones en General		(\$ 485,00)	(\$ 485,00)	(\$ 485,00)	(\$ 85,00)	(\$ 85,00)
Valor en Libro						
Utilidad Bruta		\$ 19.737,40	\$ 19.562,99	\$ 19.344,48	\$ 19.666,94	\$ 19.524,15
Particip. Trabaj. e Impuestos		(\$ 6.651,50)	(\$ 6.592,73)	(\$ 6.519,09)	(\$ 6.627,76)	(\$ 6.579,64)
Utilidad Neta		\$ 13.085,90	\$ 12.970,26	\$ 12.825,39	\$ 13.039,18	\$ 12.944,51
Depreciaciones en General		\$ 485,00	\$ 485,00	\$ 485,00	\$ 85,00	\$ 85,00
Valor en Libro						
Inversiones en General	(\$ 2.050,00)					
Capital de Trabajo	(\$ 24.533,45)	(\$ 6.133,36)	(\$ 6.133,36)	(\$ 6.133,36)	(\$ 6.133,36)	\$ 24.533,45
Valor de Desecho						(\$ 25.000,00)
Flujo de Caja	(\$ 26.583,45)	\$ 7.437,53	\$ 7.321,90	\$ 7.177,03	\$ 6.990,82	\$ 12.562,96

Fuente y Elaboración: Carvajal C., Adriana

4.7.2.1 Indicadores

Proyecto sin deuda

Tabla 40 *Indicadores del proyecto sin deuda*

Indicadores	Flujo de efectivo del proyecto
Valor Presente Neto: (US\$)	\$ 5.966,46
Tasa Interna de Retorno: (%)	15,56%
Tasa de Descuento del proyecto (%)	8%

Fuente y Elaboración: Carvajal C., Adriana

De acuerdo con la regla básica de inversión anteriormente indicada: que se acepta el proyecto si el VPN es positivo es decir, es mayor que cero, por lo tanto el proyecto debe aceptarse dado que el Valor Presente Neto es \$5.966,46.

De igual manera de acuerdo con la regla básica de inversión que indica: que se acepta el proyecto si la TIR es mayor que la tasa de descuento del proyecto, en este caso la TIR es 15,56% que es mayor que el 8% que es la tasa de descuento del proyecto.

4.7.3 Estado de Resultados

En la Tabla 41 se presenta el Estado de Resultados Integral proyectado a cinco años de evaluación del nuevo servicio, correspondiente a los ingresos obtenidos provenientes del servicio adicional que se brindará, a través del cual, se basará posteriormente para la evaluación económica y financiero.

El Estado de Resultados proyectado está compuesto por los ingresos del servicio, el costo operacional del servicio, lo cual permite obtener la utilidad bruta \$ 47.083,68 correspondiente al primer año, los gastos generales que lo integran corresponden a los gastos del personal, gastos de servicios básicos y otros gastos administrativos. Adicionalmente, se descuenta el 15% de participación de trabajadores y el 22% de impuesto a la renta aplicado a sociedades, obteniendo como resultado una utilidad neta de \$13.085,90.

Tabla 41 *Estado de Resultados Integral*

Descripción	1	2	3	4	5
Ventas	\$ 117.871,20	\$ 122.090,99	\$ 126.974,63	\$ 132.790,07	\$ 139.429,57
Costos Operación	\$ (70.787,52)	\$ (73.972,96)	\$ (77.671,61)	\$ (81.943,54)	\$ (86.860,16)
Utilidad Bruta	\$ 47.083,68	\$ 48.118,03	\$ 49.303,02	\$ 50.846,52	\$ 52.569,41
Costos Indirectos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Utilidad Operativa	\$ 47.083,68	\$ 48.118,03	\$ 49.303,02	\$ 50.846,52	\$ 52.569,41
Gastos generales	\$ (26.861,28)	\$ (28.070,04)	\$ (29.473,54)	\$ (31.094,58)	\$ (32.960,26)
Gastos de depreciación	\$ (485,00)	\$ (485,00)	\$ (485,00)	\$ (85,00)	\$ (85,00)
Gastos Financieros	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Utilidad antes Impuestos	\$ 19.737,40	\$ 19.562,99	\$ 19.344,48	\$ 19.666,94	\$ 19.524,15
Participación a trabajadores e Impuestos	\$ (6.651,50)	\$ (6.592,73)	\$ (6.519,09)	\$ (6.627,76)	\$ (6.579,64)
Utilidad Neta	\$ 13.085,90	\$ 12.970,26	\$ 12.825,39	\$ 13.039,18	\$ 12.944,51

Fuente y Elaboración: Carvajal C., Adriana

4.8 INFORME SOBRE LOS COSTOS Y GASTOS CONSOLIDADOS

En la Tabla 42 se muestra la participación porcentual de cada rubro del Estado de Resultados con respecto al total de ventas que representan el 100%, así se puede ver que en el año 1 el costo de operación representa el 60,05% del total de ventas, así mismo la utilidad bruta representa el 39,95%, la utilidad operativa igual representa el 39,95% con respecto al total de ventas puesto que no hay ningún rubro como costos indirectos, luego los gastos generales representan el 22,79%, siendo la utilidad antes de impuesto un 16,74% y la utilidad neta representa el 11,10%. Finalmente, en el año 5 el costo de operación representa el 62,30% del total de ventas, así mismo la utilidad bruta representa el 37,70%, la utilidad operativa igual representa el 37,70% con respecto al total de ventas puesto que no hay ningún rubro como costos indirectos, luego los gastos generales representan el 23,64%, siendo la utilidad antes de impuesto un 14,00% y la utilidad neta finalmente representa el 9,28%.

En la Tabla 43 se muestra la participación porcentual de los costos que componen el costo de operación con respecto al costo total de operación que representa el 100%, así se puede

ver que en el año 1 el costo de transbordo representa el 7,59% del total de costo de operación, el costo naviero representa el 53,57% del total de costo de operación siendo este rubro el más elevado dentro del costo de operación, el costo portuario representa el 38,84% del total de costo de operación. En el año 5 se mantiene la misma participación porcentual de los componentes del costo de operación, debido que a partir del año 1 los costos se incrementan, para efectos de la proyección efectuada, en 0,5% cada año; es así que el año 2 se incrementaron en 4,5%, en el año 3 el incremento fue 5%, en el año 4 se incrementaron en 5,5%, hasta el año 5 que tuvo un incremento del 6%.

En la Tabla 44 se muestra la participación porcentual de los gastos que componen el total de gastos generales que representa el 100%, así se tiene que en el año 1 los gastos de sueldo del asistente de operaciones representan el 23,26% del total de gastos generales, los gastos de sueldo del operador representan el 26,12% del total de gastos generales, los gastos administrativos representan el 16,79% del total, los gastos por servicios públicos representan el 33,73% del total de gastos generales; siendo estos los gastos más elevados y por lo tanto más representativos. En el año 5 se mantiene la misma participación porcentual de los componentes de los gastos generales debido que a partir del año 1 los gastos se incrementan, para efectos de la proyección efectuada, en 0,5% cada año; es así que el año 2 se incrementaron en 4,5%, en el año 3 el incremento fue 5%, en el año 4 se incrementaron en 5,5%, hasta el año 5 que tuvo un incremento del 6%.

En la Tabla 45 se muestra la participación porcentual de los rubros de gastos que componen el total de gastos que representan el 100%, así se tiene que en el año 1 los gastos generales representan el 98,23% del total de gastos, los gastos de depreciación representan el 1,77% del total de gastos. En el año 5 se mantiene la misma participación porcentual de los componentes del debido que a partir del año 1 los gastos generales se incrementan, para efectos

de la proyección efectuada, en 0,5% cada año; es así que el año 2 se incrementaron en 4,5%, en el año 3 el incremento fue 5%, en el año 4 se incrementaron en 5,5%, hasta el año 5 que tuvo un incremento del 6%. No así, con la depreciación que a partir del año 3 decrece en su valor y participación porcentual debida que algunos activos fijos se depreciaron completamente al año 3 como las computadoras quedando la diferencia de los demás activos fijos a ser depreciada por los dos años siguientes hasta el año 5.

Tabla 42 Estado de Resultados proyectado

Descripción	1	%	2	%	3	%	4	%	5	%
Ventas	\$ 117.871,20	100,00	\$ 122.090,99	100,00	\$ 126.974,63	100,00	\$ 132.790,07	100,00	\$ 39.429,57	100,00
Costos Operación	\$ (70.787,52)	60,05%	\$ (73.972,96)	60,59%	\$ (77.671,61)	61,17%	\$ (81.943,54)	61,71%	\$ 86.860,16)	62,30%
Utilidad Bruta	\$ 47.083,68	39,95%	\$ 48.118,03	39,41%	\$ 49.303,02	38,83%	\$ 50.846,52	38,29%	\$ 52.569,41	37,70%
Costos Indirectos	0		0		0		0		0	
Utilidad Operativa	\$ 47.083,68	39,95%	\$ 48.118,03	39,41%	\$ 49.303,02	38,83%	\$ 50.846,52	38,29%	\$ 52.569,41	37,70%
Gastos generales	\$ 26.861,28)	22,79%	\$ (28.070,04)	22,99%	\$ (29.473,54)	23,21%	\$ (31.094,58)	23,42%	\$ 32.960,26)	23,64%
Gastos de depreciación	\$ (485,00)	0,41%	\$ (485,00)	-0,40%	\$ (485,00)	-0,38%	\$ (85,00)	0,06%	\$ (85,00)	0,06%
Gastos Financieros	\$ -		\$ -		\$ -		\$ -		\$ -	
Utilidad antes Impuestos	\$ 19.737,40	16,74%	\$ 19.562,99	16,02%	\$ 19.344,48	15,23%	\$ 19.666,94	14,81%	\$ 19.524,15	14,00%
Participación a trabajadores e Impuestos	\$ (6.651,50)	5,64%	\$ (6.592,73)	5,40%	\$ (6.519,09)	5,13%	\$ (6.627,76)	4,99%	\$ 6.579,64)	4,72%
Utilidad Neta	\$ 13.085,90	11,10%	\$ 12.970,26	10,62%	\$ 12.825,39	10,10%	\$ 13.039,18	9,82%	\$ 12.944,51	9,28%

Fuente y Elaboración: Carvajal C., Adriana

Tabla 43 Análisis de costo de operación

Descripción	1	%	2	%	3	%	4	%	5	%
Costo de transbordo	\$ (5.370,24)	7,59%	\$ (5.611,90)	7,59%	\$ (5.892,50)	7,59%	\$ (6.216,58)	7,59%	\$ (6.589,58)	7,59%
Costo naviero	\$(37.920,00)	53,57%	\$(39.626,40)	53,57%	\$(41.607,72)	53,57%	\$(43.896,14)	53,57%	\$(46.529,91)	53,57%
Costo portuario	\$(27.497,28)	38,84%	\$(28.734,66)	38,84%	\$(30.171,39)	38,84%	\$(31.830,82)	38,84%	\$(33.740,67)	38,84%
Total Costos de Operación	\$ (70.787,52)	100,00	\$ (73.972,96)	100,00	\$(77.671,61)	100,00	\$(81.943,54)	100,00	\$(86.860,16)	100,00

Fuente y Elaboración: Carvajal C., Adriana

Tabla 44 Análisis de gastos generales

Descripción	1	%	2	%	3	%	4	%	5	
Gastos de sueldo										
Asistente Opera.	\$(6.275,16)	23,36%	\$(6.557,54)	22,96%	\$(6.885,42)	22,98%	\$(7.264,12)	23,30%	\$(7.699,96)	3,30%
Gastos de sueldo										
Operador	\$(7.017,12)	26,12%	\$(7.332,89)	25,68%	\$(7.699,53)	25,70%	\$(8.123,01)	26,05%	\$(8.610,39)	6,06%
Gastos										
administrativos	\$(4.509,00)	16,79%	\$(4.711,91)	16,50%	\$(4.947,50)	16,51%	\$(5.219,61)	16,74%	\$(5.532,79)	6,74%
Gastos por										
servicios										
públicos	\$(9.060,00)	33,73%	\$(9.467,70)	33,16%	\$(9.941,09)	33,18%	\$(10.487,84)	33,64%	\$(11.117,12)	3,64%
Total Gastos										
Generales	\$(26.861,28)	100,00	\$(28.070,04)	100,00	\$(29.473,54)	100,00	\$(31.094,58)	100,00	\$(32.960,26)	00,00

Fuente y Elaboración: Carvajal C., Adriana

Tabla 45 *Análisis de total de gastos*

Descripción	1	%	2	%	3	%	4	%	5	%
Gastos generales	\$(26.861,28)	98,23%	\$ 28.070,04)	98,30%	\$ (29.473,54)	98,38%	\$ (31.094,58)	99,73%	\$ (32.960,26)	99,74%
Gastos de depreciación	\$ (485,00)	1,77%	\$ (485,00)	1,70%	\$ (485,00)	1,62%	\$ (85,00)	0,27%	\$ (85,00)	0,26%
Total Gastos	\$(27.346,28)	100,00	\$ 28.555,04)	100,00	\$ (29.958,54)	100,00	\$ 31.179,58)	100,00	\$ 33.045,26)	100,00

Fuente y Elaboración: Carvajal C., Adriana

CONCLUSIONES

El presente trabajo permite llegar a las siguientes conclusiones:

1. La compañía Ecu Line del Ecuador S.A. deberá completar sus consolidados en un 90% de la capacidad máxima de la unidad, además de ofrecer el servicio semanal, es decir 4 envíos por mes, para que así pueda llegar a la utilidad establecida en la presente investigación, con el fin que el servicio de la nueva ruta contribuya a mejorar los resultados que actualmente tiene la compañía objeto de estudio.
2. A través de este trabajo se puede comprobar que los clientes actuales estarían dispuestos en permanecer trabajando las exportaciones marítimas de carga LCL de sus clientes desde el puerto de Guayaquil, Ecuador hasta el puerto de Callao, Perú, porque considera que Ecu Line del Ecuador S.A. ofrece un buen servicio, por lo que sería un punto a su favor para la implementación de la ruta directa hasta Callao, Perú.
3. Se analizó el proceso de consolidación que se realiza actualmente en los terminales y se observó que existe un mal procedimiento con respecto a las inspecciones que la autoridad de control realiza en los consolidados, porque en ciertas ocasiones las inspecciones la realizan al día siguiente de la consolidación, lo que ocasiona molestias en los clientes.
4. Durante el análisis de proceso de consolidación se observó la existencia de carga no apilable, provocando una disminución a la utilidad operacional de la empresa, debido a la pérdida de espacio con respecto al alto del contenedor al no poder colocar otras cargas encima.

5. Durante el análisis de los costos navieros se pudo observar que existen variaciones de los fletes marítimos, durante las temporadas altas o por las fluctuaciones en los costos del combustible, que este último punto se lo determina por el alza o baja del precio del petróleo.

RECOMENDACIONES

El presente trabajo permite recomendar:

1. Que Ecu Line del Ecuador mejore su fuerza de ventas aplicando metas y realizando pagos de comisión para motivar al vendedor, con el fin de que puedan alcanzar los volúmenes de cargas y de clientes en sus consolidados.
2. Capacitar a su personal operativo y de servicio para que mantengan o supere la atención que actualmente dan a sus clientes.
3. Dialogar con las autoridades de control para que las inspecciones de antinarcóticos se realicen el mismo día de la consolidación, para así evitar molestias de los clientes.
4. Establecer contratos anuales o trimestrales sobre el flete marítimo con la línea naviera para evitar la variación del mismo, durante las temporadas altas y evitar reducir el margen de ganancia.
5. Que la empresa objeto de estudio, tanto en su servicio actual como al nuevo servicio propuesto, cobrar la tarifa de flete de acuerdo al destino de envío, sobre el espacio perdido, para así no disminuir la utilidad operacional del servicio.

BIBLIOGRAFÍA

Alvira, F. (2011). *La encuesta: una perspectiva general metodológica*. Madrid: CASLON.

ASEACI. (2016). *La Asociación Ecuatoriana de Agencias de Carga Internacional*.

Recuperado el 2016, de <http://www.aseaci.com.ec/site/html/socios.php>

Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas (AIPPYC). (2010). *ALV*

Asociación de Logística de Venezuela. Recuperado el 04 de 2016, de <http://www.alv-logistica.org/docs/2JOSEROJASendenciasPortuarias.pdf>

Banco Central del Ecuador . (30 de Septiembre de 2015). *Tasa de Desempleo Urbano a Septiembre-30-2015*. Obtenido de Banco Central del Ecuador:

<http://www.bce.fin.ec/index.php/indicadores-economicos>

Barbá, G. (2016). *Instituto de la Riviera*. Recuperado el 05 de 2016, de

http://www.campusdelarivera.edu.ar/files/20130312-DLR-Gral-INFO-TransportesLogisitcaYDistribucionInternacional_1-2013.pdf

Barboza, D. (2010). *Análisis de opciones de embalaje y opciones*. República Dominicana:

Grupo Alliance.

Barcelona Activa, Barcelona Treball. (11 de 2012). *Barcelona Activa, Barcelona Treball*.

Recuperado el 04 de 2016, de

http://w27.bcn.cat/porta22/images/es/Barcelona_treball_Capsula_sectorial_Transporte_Maritimo_Noviembre2012_es_tcm24-22791.pdf

Blanco, R. G. (2010). Factor de Estiba. En R. G. Blanco, *Manual de Estiba para mercancías solidas* (pág. 17). Catalunya: Upc.

Blanco, R. G. (2010). Objetivos de la estiba . En R. G. Blanco, *Manual de Estiba para mercancías sólidas* (pág. 12). UPC .

Boyle Alvarado, F. T. (09 de 2011). *Cámara de Comercio e Industria Peruano - Alemana*. (A. P. Perú, Ed.) Recuperado el 04 de 2016, de <http://www.camara-alemana.org.pe/downloads/110921g22-frank-boyle-apn.pdf>

Brito, S. (2014). *Sistema Logístico y Distribución Física Internacional*. Guía didáctica UTPL.

Buck Consultants International & Catram Consultants. (10 de 2009). *Parlamento Europeo*. Recuperado el 04 de 2016, de http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2009/419121/IPOL-TRAN_ET%282009%29419121_ES.pdf

Cajas Guijarro, J., & Acosta, A. (30 de 04 de 2016). *Colegio de Economistas de Pichincha*. Recuperado el 06 de 2016, de <http://colegiodeeconomistas.org.ec/noticias/wp-content/uploads/2016/05/Articulo-sobre-terremoto-final.pdf>

Calafell, J. (2012). *Teoría General de la Concesión*. Obtenido de juridicas.unam: <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/jurid/cont/26/pr/pr19.pdf>

Cámara de Comercio de Cali. (03 de 04 de 2013). Recuperado el 02 de 2016, de <http://www.ccc.org.co/revista-accion-ccc/14378/abc-de-los-operadores-logisticos.html>

Cámara Marítima del Ecuador. (2010). Recuperado el 04 de 2016, de www.camae.org/files/Informar/Año%202010/.../depositos%20de%20contenedores.do
...

CAN. (12 de Febrero de 2016). *COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES* . Obtenido de CAN:

<http://www.comunidadandina.org/Prensa.aspx?id=3659&accion=detalle&cat=NP>

Castro, M. d. (2010). *El TRANSPORTE MEDIANTE CONTENEDORES*. Andalucía:

Iniversidad de Cádiz. Recuperado el 19 de 10 de 2015, de

http://www2.uca.es/escuela/emp_je/investigacion/congreso/mec004.pdf

Cepalstat. (2016). *Ecuador: PERFIL NACIONAL SOCIO-DEMOGRAFICO*. Obtenido de

Cepalstat:

http://interwp.cepal.org/cepalstat/Perfil_Nacional_Social.html?pais=ECU&idioma=spanish

Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI). (29 de 12 de 2010). 85.

Quito, Ecuador: R.O. S.351. Recuperado el 02 de 2016, de

<http://www.scpm.gob.ec/wp-content/uploads/2013/03/C%C3%B3digo->

[Org%C3%A1nico-de-la-Producci%C3%B3n-Comercio-e-Inversi%C3%B3n.pdf](http://www.scpm.gob.ec/wp-content/uploads/2013/03/C%C3%B3digo-)

Consejo Sectorial de la Producción. (2013). Recuperado el 05 de 2016, de

<http://www.produccion.gob.ec/wp->

[content/uploads/downloads/2012/07/Agenda_Productiva\[1\].pdf](http://www.produccion.gob.ec/wp-)

Constitución de la República del Ecuador. (20 de 10 de 2008). (449). Quito, Ecuador:

Registro Oficial.

Corporación de Estudios para el Desarrollo (CORDES). (06 de 2016). *Corporación de*

Estudios para el Desarrollo (CORDES). Recuperado el 07 de 2016, de

<http://www.larepublica.ec/linkeconomico/>

Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones CORPEI. (2015). *Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones PROECUADOR*. Obtenido de Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones PROECUADOR:
<http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2015/11/Guia-Logistica-Internacional-2015.compressed.pdf>

Costa, J. B. (2008). *Tratado de Estiba* (3ra. ed.). Estudios Náuticos Costa C.B.

De Rus, G., Campos, J., & Nombela, G. (2003). Principios de economía del transporte. En G. De Rus, J. Campos, & G. Nombela, *Economía del transporte* (pág. 480). Las Palmas de Gran Canaria, España.

Devore, J. (2012). *Probabilidad y Estadística*. Ciudad de México: Cengage Learning.

Diario "El Comercio". (1 de Marzo de 2010). Áreas petroleras . *El Ecuador está en capacidad de asumir áreas concesionadas a petroleras privadas*. Obtenido de El Comercio: <http://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador-capacidad-asumir-areas-concesionadas.html>

Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones - PRO ECUADOR. (2013). *Guia Logistica Internacional*. Guayaquil: PROECUADOR.

Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones - PRO ECUADOR. (2015). *GUIA LOGISTICA INTERNACIONAL 2015*. Guayaquil: Proecuador.

Ecu Line . (09 de 2011). The Avvashya Group.

Ecu Line. (09 de 2011). The Avvashya Group.

- Ecuador Inmediato. (26 de Martes de 2016). *Gobierno anuncia revisar todo tipo de concesiones*, 4192. Obtenido de Ecuador Inmediato:
http://www.ecuadorinmediato.com/Noticias/news_user_view/ecuadorinmediato_noticias--50406
- Estrada, F. L. (2013). Logística, Transporte internacional y Seguros. En F. L. Estrada, *ELEMENTOS DEL COMERCIO INTERNACIONAL* (pág. 51). Quito.
- Ferrer Morini, T. (06 de 03 de 2015). *El País*. Recuperado el 19 de 10 de 2015, de economia.elpais.com:
http://economia.elpais.com/economia/2015/03/06/actualidad/1425664728_936295.html
- Fominaya M., M. (11 de 2014). *Fundación Valenciaport*. Recuperado el 04 de 2016, de <http://www.fundacion.valenciaport.com/docs/PonenciasBuquePortacontenedores/1-MarioFominaya.pdf>
- Ganoza, J. C. (2014). *DEPARTAMENTO DE FACILITACIÓN DE EXPORTACIONES*. Lima: PROMPERU.
- García Moll, A. (2016). *UO Virtual*. Recuperado el 05 de 2016, de <http://www.uovirtual.com.mx/moodle/lecturas/planeo/22.pdf>
- García, M. (2011). *Manual de marketing*. Madrid: ESIC.
- General, C. S. (2014). *Tráfico Aéreo de la Comunidad Andina*.

Gestion. (2015). Recuperado el 2016, de Callao: el único de los puertos de la CAN cuyo tráfico de contenedores llenos cayó en el 2014:

<http://gestion.pe/multimedia/imagen/2128694/90509>

Godoy Rolleri, E. L. (07 de 2008). *Repositorio académico de la Universidad de Chile*.

Recuperado el 04 de 2016, de

http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/111732/godoy_er.pdf?sequence=1

Google. (2016). Recuperado el 2016, de Puerto de Guayaquil:

https://www.google.com.ec/search?q=puerto+de+guayaquil&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwie2-ib7P3KAhVHHB4KHeMhB-kQ_AUIBygB&biw=1366&bih=609#imgrc=W_0aJgQUEIZUSM%3A

Guerrero, H. (15 de Mayo de 2014). *Factores del Desarrollo Sociocultural del Ecuador*, 55.

Obtenido de Facultad de Ciencias Sociales y Humanísticas:

http://www.fcsh.espol.edu.ec/DesarrolloSociocultural_HugoGuerrero

Gutierrez, A. (11 de Enero de 2015). *Ecuador actual*. Obtenido de Ecuador actual:

<http://www.politicadecuador.blogspot.com/2010/08/aspectos-politicos-de-ecuador.html>

Hidalgo, L. F., & Cañar, M. C. (2014). *Proyecto de factibilidad para la creación de una empresa como agente consolidador y desconsolidador*. Quito: Universidad Politécnica Salesiana.

INCOTERM. (2015). Recuperado el 2016, de <http://multitranslog.com/zb/wp-content/uploads/2015/04/Incoterms-2013.jpg>

IngenieríaIndustrialOnline.com. (s.f.). Recuperado el 02 de 2016, de

<http://www.ingenieriaindustrialonline.com/herramientas-para-el-ingeniero-industrial/medios-y-gesti%C3%B3n-del-transporte/transporte-mar%C3%ADtimo/>

Instituto de Desarrollo y Comercio Exterior (IDEX). (2016). *PromPerú*. Recuperado el 03 de 2016, de <http://www.prompex.gob.pe>:

<http://www.prompex.gob.pe/Miercoles/Portal/MME/descargar.aspx?archivo=236BEB5B-EEE2-4A6C-A315-9A89D391BF1B.PDF>

Instituto de Desarrollo y Comercio Exterior (IDEX) Perú. (2016). *PromPerú*. Recuperado el 03 de 2016, de <http://www.prompex.gob.pe>:

<http://www.prompex.gob.pe/Miercoles/Portal/MME/descargar.aspx?archivo=236BEB5B-EEE2-4A6C-A315-9A89D391BF1B.PDF>

Jaramillo, V. H. (17 de enero de 2014). *Normas para productos textiles en la comunidad andina*. Recuperado el 2016, de

<http://www.fcsh.espol.edu.ec/NormasproductostextilesVictorGonzalez>

Larrea, E. F. (2013). Elementos del Comercio Internacional. En E. F. Larrea, *Elementos del Comercio Internacional* (pág. 51). Quito: Pacheco diseño e imprenta .

Ley Orgánica de Solidaridad y de Corresponsabilidad Ciudadana para la reconstrucción de las zonas afectadas por el terremoto. (20 de 05 de 2016). Recuperado el 07 de 2016,

de <http://ohmecuador.com/wp-content/uploads/2016/05/N%C2%BA58-LEY-ORG%C3%81NICA-DE-SOLIDARIDAD.pdf>

Loja, L., & Torres, O. (Octubre de 2013). *LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA EN EL ECUADOR DURANTE EL PERIODO 1979-2011: ANÁLISIS DE SU INCIDENCIA*

EN EL CRECIMIENTO. Obtenido de UNIVERSIDAD DE CUENCA:

<http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/4728/1/TESIS.pdf>

López González, E., & Cedillo Campos, M. G. (12 de 09 de 2011). Consolidación de carga: palanca para la competitividad. *Revista Enfasis*. México. Obtenido de <http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/20373-consolidacion-carga-palanca-la-competitividad>

Marco Trade News. (9 de 8 de 2012). Recuperado el 19 de 10 de 2015, de marcotradenews.com: <http://marcotradenews.com/noticias/la-importancia-de-la-industria-del-transporte-maritimo-en-el-comercio-internacional-19866>

MARCO TRADE NEWS. (9 de 8 de 2012). *La importancia de la industria del transporte marítimo en el comercio internacional*. Recuperado el 19 de 10 de 2015, de <http://marcotradenews.com/noticias/la-importancia-de-la-industria-del-transporte-maritimo-en-el-comercio-internacional-19866>

Marinovich. (2 de 12 de 2008). Recuperado el 05 de 2016, de <https://mundoportuario.wordpress.com/2008/12/02/estiba-de-contenedores/>

Mendenhall/Reinmuth. (1978). *Estadística para administración y economía*. Grupo Editorial Iberoamericana.

Mercado, S. (2013). Transportes y fletes. En S. M. H., *COMERCIO INTERNACIONAL I: Mercadotecnia Internacional Importación-Exportación* (pág. 201). Mexico D.F.: LIMUSA S.A. de C.V. GRUPO NORIEGA EDITORES.

MINCETUR-OGEE-OEEI. (2014). *Cifras de exportaciones e importaciones 2013 para Ecuador, cifras de exportaciones e importaciones 2008-2013 para Perú*. FMI-IFS .

Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, España. (04 de 2016). *Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, España*. Recuperado el 05 de 2016, de http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/Ecuador_FICHA%20PAIS.pdf

Ministerio de Comercio Exterior. (03 de 2014). Recuperado el 05 de 2016, de http://logistica.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2014/11/plan_estrategico_de_logistica_internacional.pdf

Ministerio de Comercio Exterior. (2015). *PUERTOS DEL ECUADOR*. Guayaquil: Ministerio de Comercio Exterior.

Ministerio de Comercio Exterior. (2015). *Puertos en Ecuador*. Quito: Ministerio de Comercio Exterior.

MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR. (2015). *PUERTOS EN ECUADOR*. Quito: Ministerio de Comercio Exterior.

Ministerio de Cultura del Ecuador. (Octubre de 2007). *Ministerio de Cultura del Ecuador*.
Obtenido de Plan Nacional de Cultura del Ecuador:
<http://oegpc.flacsoandes.org/sites/default/files/Plan%20Nacional%20de%20Cultura%20del%20Ecuador%2021-11-07.pdf>

NACIONES UNIDAS . (1970). Conferencia de las Naciones Unidas sobre el comercio y desarrollo. New York.

Naciones Unidas. (2011). *UNECE*. Recuperado el 20 de 04 de 2016, de https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/unrec/rev17/Spanish/Rev17_Volume1.pdf

Ospina, P. (14 de Julio de 2015). *ESCENARIO POLÍTICO: Ecuador, junio y julio de 2015*.

Obtenido de La línea de fuego: <http://lalineadefuego.info/2015/07/14/protesta-social-crisis-economica-y-escenario-politico-ecuador-junio-y-julio-de-2015-por-pablo-ospina-peralta/>

Prat, I. R. (2012). logística. En I. R. Prat, *Centros Logísticos* (pág. 20). Barcelona: Marge Books.

Prat, I. R. (2012). *Que es la logística*. Barcelona: Marge Books.

PROECUADOR. (2013). *Guía Logística Internacional*. Guayaquil, Guayas, Ecuador.

PROECUADOR. (2015). *PERFIL LOGISTICO DE PERU*. QUITO: PROECUADOR.

Proinversión. (1 de Enero de 2015). *Proinversión*. Obtenido de Proinversión:

http://www.proinversion.gob.pe/RepositorioAPS/0/2/JER/PC_LOGISTICA_PUERTO_CALLAO/PPT_PROYECTO_ZAL_Y_ANTEPUERTO__WEB__ENERO2015_.pdf

ProMéxico. (2012). *Como determinar el precio de exportación*. México: Secretaría de Economía.

ProMéxico, Inversión y Comercio. (03 de 2010). Recuperado el 06 de 2016, de

<https://www.promexico.gob.mx/documentos/pdf/ComoDeterminarElPrecioDeExportacion.pdf>

Ramírez, A. C. (2015). Carga frágil. En A. C. Ramírez, *LOGÍSTICA COMERCIAL INTERNACIONAL* (pág. 56). Barranquilla: Universidad del Norte.

Ramírez, A. C. (2015). *carga peligrosa*. Barranquilla: Universidad del Norte.

- Ramírez, A. C. (2015). carga perecedera. En A. C. Ramírez, *Logística Comercial Internacional* (pág. 56). Barranquilla: Universidad del Norte.
- Ramírez, A. C. (2015). Centro de Actividades Logísticas. En A. C. Ramirez, *Logística Comercial Internacional* (pág. 285). Barranquilla: Universidad del Norte.
- Ramírez, A. C. (2015). *La Cadena Logística*. Barranquilla: Universidad del Norte.
- Reglamento del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. (19 de 05 de 2011). 56. Quito, Ecuador: R. O. S. 452.
- Rivadeneira, R. (17 de Julio de 2013). *Los derechos económicos, sociales y culturales*.
Obtenido de DerechoEcuador.com:
<http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/derechoconstitucional/2005/11/24/los-derechos-econoacutemicos-sociales-y-culturales>
- Ross, S., Westerfield, R., & Jaffe, J. (2012). *Finanzas Corporativas* (9na. ed.). Mexico: McGraw Hill Interamericana Editores S.A.
- Rubin, R. I. (2004). *Estadísticas para administración y economía 7ma edición*. Mexico: PEARSON EDUCATION.
- Ruiz, G. (2015). *Perspectiva política 2015*. Obtenido de El Comercio:
<http://www.elcomercio.com/opinion/columna-gonzaloruiz-perspectivapolitica2015-politica.html>
- SACHS J./ Larraín F. (2012). *Macroeconomía en la Economía Global*.
- Santa Cruz, J. C. (2015). *América Economía*. Recuperado el 03 de 2016, de
<http://rankings.americaeconomia.com/puertos-2015/>

Secretaría General de la Comunidad Andina. (01 de 2013). *Comunidad Andina*. Recuperado el 02 de 2016, de <http://www.comunidadandina.org/DS/Manual%20Contenedores.pdf>

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, SENPLADES. (2013). *Plan Nacional Para el Buen Vivir 2013-2017*. Ecuador.

Secretaría Técnica de Gizloga. (03 de 2010). *Erabat Observatorio Urbano de Bidasoa*. Recuperado el 04 de 2016, de <http://www.erabat.net/bidasoa%5Cinformes%5CTRANSPORTE%5CLa%20Cadena%20Log%C3%ADstica.pdf>

Sekiguchi, D. (2010). *Logística de Exportación*. Argentina: AMCHAM.

Servicios Postales del Perú SERPOST S.A. (05 de 2009). *Sistema Integrado de Información de Comercio Exterior (SIICEX)*. Obtenido de <http://www.siicex.gob.pe/siicex/documentosportal/3405193rad609A3.pdf>

Suárez Suárez, E., & Muñoz Díaz, K. (06 de 2014). *Universidad Politécnica Salesiana Ecuador Repositorio Digital*. Recuperado el 04 de 2016, de <http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/6864/1/UPS-GT000662.pdf>

Subsecretaría de Servicios al Comercio Exterior. (28 de Marzo de 2014). *Ministerio de Comercio Exterior*. Obtenido de Ministerio de Comercio Exterior: http://logistica.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2014/11/plan_estrategico_de_logistica_internacional.pdf

Superintendencia de puertos y transporte. (07 de 2010). *Superintendencia de puertos y transporte Ministerio de transporte*. Recuperado el 04 de 2016, de

<http://www.supertransporte.gov.co/documentos/2014/delegada%20puertos/caracterizacion%20puertos/LOGISTICA%20PORTUARIA.pdf>

Syscomer Intenational Logistics Software. (2010). Recuperado el 05 de 2016, de <https://syscomer.files.wordpress.com/2010/10/gestion-logis-puertos.pdf>

Tenbrink, T. (2011). *Evaluación: Guía práctica para profesores* . Madrid: Narcea.

Terminals, A. (2015). *APM Terminals Callao*. Recuperado el 2016, de <https://www.apmterminalscallao.com.pe/>

The World Bank. (10 de 2014). Recuperado el 02 de 2016, de <http://lpi.worldbank.org/>

TIBA GROUP. (10 de Febrero de 2015). *TIBA MEXICO*. Obtenido de TIBA MEXICO Logistica y Transporte: <http://www.tibagroup.com/mx/transporte-internacional-de-mercancias>

ULTRAMAR. (2016). *Informacion Puerto Guayaquil* . Recuperado el 2016, de <http://www.remar.com.ec/remar/es/puertoguayaquil>

ANEXOS

ANEXO 1 Consolidadoras / Desconsolidadoras de Carga en el Ecuador

No.	CONSOLIDADORAS DE CARGA EN EL ECUADOR
1	ABA EXPRESS ECUADOR S.A. ABEXPRESS
2	ABBEY S.A.
3	ACGROUP WORLDWIDE ECUADOR S.A.
4	AINAD DEL ECUADOR CIA. LTDA.
5	AIR MAINLAND & SEA CARGO SERVICE S.A. AMSECARGO
6	AKTION PROJECTS & LOGISTIC S.A. AKPROLOG
7	AMERILINES ECUADOR C.A.
8	ANDESFREIGHT CORPORATION S.A.
9	AOC LOGISTICS & FREIGHT FORWARDING CIA. LTDA.
10	APRILE ECUADOR S.A. A&E
11	ASIA ROUND THE WORLD S.A. ASROWD
12	ASIA SHIPPING ECUADOR S. A. ASE ATLAS INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDER S.A.
13	ATLASINTER AUSTRAL SHIPPING AGENCY DEL ECUADOR
14	ASAMARINELINE C.L.
15	BETANJETTY LOGISTIC S A
16	BLUE CARGO ECUADOR S.A. BLUCARSA
17	BREMAX S.A.
18	CAMFLO LOGISTICS CIA. LTDA.
19	CARGAMCL CARGA CÍA LTDA.
20	CARGOLOGIC, CARGA LOGISTICA S.A.
21	CARGOMASTER DEL ECUADOR S.A.
22	CARGOTECH S.A.
23	CCB LOGISTICS INTERNACIONAL S.A.
24	CGLOGISTICS S.A.
25	COLUMTRAD CIA LTDA "INTERNATIONAL COMERCIO EXTERIOR Y SOLUCIONES LOGISTICAS
26	COMEXTERSOL ECUADOR "CTS ECUADOR CIA. LTDA" COMPAÑIA DE DESPACHOS Y ASESORIAS ADUANERAS CAL- VIMA C.LTDA.
28	CONSOLIDACION MARITIMA Y AEREA NAVICARGOECU S.A.
29	CONSOLIDACIONES DE ADUANA S.A. CONSADUANA
30	CONSOLIDADORA CALDERON S.A. CONSULCAL
31	CONSOLIDADORA DESCONSOLIDADORA S.A. LIDERCARGO CORPORACION LOGISTICA INTEGRAL S.A. CLISA - ECUADOR
32	
33	COSTALINE SHIPPING COMPANY S.A.

34 CTK LOGISTIC S.A.
 35 DAMCO ECUADOR S.A.
 36 DELTRANS S.A, DELIVERY & TRANSPORT SERVICES,
 37 DEMEGLIO S.A.
 38 DHL GLOBAL FORWARDING ECUADOR S.A.
 39 DSV GL ECUADOR S.A.
 40 ECONOTRANS ECUADOR S.A.
 41 ECU LINE DEL ECUADOR S.A. ELE
 ECUADOR CARGO SYSTEM SISTEMA INTERNACIONAL DE
 42 CARGA ECUACARGO S.A.
 43 ECUAMOVING INTERNATIONAL CARGO S.A.
 44 EXPRESS CARGO LINE DEL ECUADOR EXPRESSLINE S.A.
 45 FARLETZA S.A.
 46 FREIGHT FORWARDERS”
 47 FRESH LOGISTICS CARGA CIA. LTDA.
 48 GALAXI S.A.
 49 GARCES & GARCES CARGO SERVICE S.A.
 50 GARINMOPOINT CÍA. LTDA.
 51 GEOTRANS S.A.
 52 GEOTRANSPORT S.A.
 53 GREAT LOGISTICS S.A. GLSA
 54 GSLINE LOGISTIC S.A.
 55 GUAYAMURI S.A.
 56 GYPSET LOGISTIC (GYPSET S.A)
 57 H.A. CARGO S.A.
 58 HANZELY S.A.
 59 IAN TAYLOR ECUADOR COMPAÑIA ANONIMA
 60 INCA LINES DEL ECUADOR INCALINES S.A.
 INTERAMERICANA DE COMERCIO EXTERIOR INTERCOMEX
 61 CIA. LTDA.
 62 INTERCARGA INTERNACIONAL DE CARGA S.A.
 63 INTERCILSA LOGISTICS CIA. LTDA.
 64 INTERNATIONAL SHIPPING AND STORAGE CIA. LTDA.
 65 KUEHNE + NAGEL S.A.
 66 LATINOAMERICA CARGA S.A. CARGALATINO
 67 LATINTERNACIONAL CIA. LTDA.
 68 LOGISERLINE S. A.
 69 LOGISTIC NETWORK SERVICIOS DE CARGA S.A.
 70 LOGISTICA GLOBAL S.A. LOGISBAL
 LOGISTICA Y COMERCIO EXTERIOR JORGE LOPEZ
 71 CARRILLO CIA. LTDA.
 72 LOGISTICS SOLUTIONS S.A. LOGISOLUTIONS
 73 LOGISTICS UNLIMITED S.A. LOGUNSA

74 MARITIME SERVICES LINE DEL ECUADOR MSL DEL
 ECUADOR S.A.
 75 MARTINPACIFIC COMPAÑÍA ANÓNIMA
 76 MASENI S.A
 77 MODALTRADE S.A.
 78 MPM GLOBAL LOGISTICS SERVICES MPMGLOBSERV S.A
 79 MUNDITRANSPORT S.A.
 80 NAVECUADOR S.A.
 81 NAVIGATORS ECUADOR S.A NAVIGECU
 82 OBC SHIPPING SERVICE S.A.
 83 OCEANFREIGHT CARGO LINES S.A
 84 PACIFIC ANCHOR LINE S.A.
 85 PACIFICLINK S.A.
 86 PANALPINA ECUADOR S.A.
 87 PANATLANTIC LOGISTICS S.A.
 88 PLUSCARGO ECUADOR CIA. LTDA.
 PROVEEDORA DE FLETES INTERNACIONALES Y
 TRANSPORTE DE CARGA-PROFITCARGO COMPANIA
 89 LIMITADA
 90 PROVEXCAR CIA. LTDA.
 91 RASLOGEC S.A.
 92 ROLA INTERNACIONAL S.A.
 93 SACO SHIPPING S.A.
 SAMISA SERVICIOS AEREOS Y MARITIMOS
 94 INTERNACIONALES S.A.
 95 SCHARFF LOGISTICA INTEGRADA S.A.
 96 SCHRYVER DEL ECUADOR S.A.
 97 SEAFAIRCARGO ECUADOR S.A.
 SEDEI SERVICIO ECUATORIANO DE ENTREGA INMEDIATA
 98 C. LTDA.
 SERVICIOS NAVIEROS EUROPEOS EUROSERVICIOS CIA.
 99 LTDA.
 100 TOLEPU S.A.
 101 TRAIN ECUADOR S.A.
 102 TRANSASIA PACIFIC S.A.
 TRANSCONTINENTAL LOGISTICS CONTILOGISTICS CIA.
 103 LTDA.
 104 TRANSOCEAN LOGISTICS CORPORATION S.A.
 105 TRANSPORT SOLUTIONS TSTM S.A.
 TRANSPORTE INTERNACIONAL CONSOLIDADO Y MARITIMO
 106 DE CARGA GONDRAND S.A.
 107 TRANSPORTE Y CARGA MARITIMA TRANSCARMAR S.A.
 TRANSPORTE Y REPRESENTACIONES INTERNACIONALES
 108 TRADINTER S.A.
 109 TRANSPORTES Y SERVICIOS VASCONES S.A. TRANSVAS
 110 TRI STAR FREIGHT S.A. TRIFREIGHT

111	UNILINE TRANSPORT SYSTEM C. LTDA.
112	UNIVERSAL CARGO S.A. LOGISTIC SERVICES
113	UPS SCS (ECUADOR) CIA. LTDA.
114	VECO LOGISTICS ECUADOR S.A.
115	VIAL SHIPPING & REPRESENTACIONES C. A.
116	VYO CARGO S.A.

ANEXO 2 Formato de Encuesta para consolidadoras de carga

Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil
Formato de encuestas para consolidadoras de carga

Entrevistado: Consolidadora de Carga

Entrevistador: Adriana Carvajal Calle

1. ¿Si Ecu Line del Ecuador S.A. implementara un servicio con ruta vía Callao, para mejorar sus tarifas y tiempo de tránsito, usted permanecería trabajando las exportaciones marítimas de carga LCL de sus clientes con esta empresa?

Opciones	Encuestados
SI	
NO	
No	
Contesta	

2. ¿Qué volumen de carga LCL coordina de sus clientes mensualmente desde el puerto de Guayaquil hasta el puerto de Callao?

Opciones	Encuestados
Menos de 5 CBM	
Más de 5 CBM	
Más de 10 CBM	

3. ¿Qué niveles de tarifa para carga LCL está trabajando actualmente bajo la ruta vía Callao?

Opciones	Encuestados
25 ton/m ³	
30 ton/m ³	
15 ton/m ³	

4. De los destinos que se detallan a continuación, ¿cuáles considera usted que son los más frecuentes para el envío de mercancías desde Ecuador?

Opciones	Encuestados
Perú	
Chile	
Colombia	
USA	
Europa	
Otros	
destinos	

5. Durante la elección de una ruta para los envíos de las cargas de sus clientes, ¿Qué considera más importante?

Opciones	Encuestados
Precio	
Servicio	
TT (Tiempo de tránsito)	
Crédito	

6. ¿Cuáles son los meses en que considera que sus clientes tienen mayores volúmenes de carga exportables durante el año?

Opciones	Encuestados
Abril	
Mayo,	
Junio, Julio	
Diciembre	
Otros meses	

7. ¿Por cuáles características prefiere a Ecu Line del Ecuador S.A. frente a otras consolidadoras de carga?

Opciones	Encuestados
Servicio	
Rutas-	
Destinos	
Tiempos de tránsito	
Tarifas	
Otras	

8. ¿Con cuáles consolidadoras de carga (además de Ecu Line del Ecuador S.A.) trabaja usted actualmente?

Opciones	Encuestados
Alianza Logistika	
Fresh Logistics Carga Cía. Ltda.	
Ainad Del Ecuador Cía. Ltda.	
Maritime Services Line del Ecuador MSL del Ecuador S.A.	
Saco Shipping S.A.	
Transportes Mundiales Panalpina S.A.	
DSV GL Ecuador S.A.	
DHL Global Forwarding S.A.(Ecuador)	
Royalcargo S.A.	

ANEXO 3 Procedimientos en Zona de Consolidación



Figura 15 Posicionamiento del contenedor
Fuente: Ecu Line del Ecuador S.A., 2015
Elaboración: Carvajal C., Adriana



Figura 16 Revisión del contenedor
Fuente: Ecu Line del Ecuador S.A., 2015
Elaboración: Carvajal C., Adriana



Figura 17 Posicionamiento de la carga
Fuente: Ecu Line del Ecuador S.A., 2015
Elaboración: Carvajal C., Adriana



Figura 18 Apertura de la carga
Fuente: Ecu Line del Ecuador S.A., 2015
Elaboración: Carvajal C., Adriana



Figura 19 Inspección de la carga
Fuente: Ecu Line del Ecuador S.A., 2015
Elaboración: Carvajal C., Adriana



Figura 20 Colocación de etiquetas
Fuente: Ecu Line del Ecuador S.A., 2015
Elaboración: Carvajal C., Adriana



Figura 21 Ingreso de la carga al contenedor
Fuente: Ecu Line del Ecuador S.A., 2015
Elaboración: Carvajal C., Adriana



Figura 22 Cierre y Colocación de sellos
Fuente: Ecu Line del Ecuador S.A., 2015
Elaboración: Carvajal C., Adriana

ANEXO 4 Lista de clientes de Ecu Line del Ecuador S.A.

No.	Clientes Frecuentes de la Empresa Ecu Line del Ecuador S.A
1	AKTION PROJECTS & LOGISTIC S.A. AKPROLOG
2	ABA EXPRESS ECUADOR S.A. ABEXPRESS
3	ACGROUP WORLDWIDE ECUADOR S.A.
4	AOC LOGISTICS & FREIGHT FORWARDING CIA. LTDA
5	APRILE ECUADOR S.A. A&E
6	ASIA SHIPPING ECUADOR S. A. ASE
7	BLUE CARGO ECUADOR S.A. BLUCARSA
8	CARGOLOGIC, CARGA LOGISTICA S.A.
9	CGLOGISTICS S.A.
10	COLUMTRAD CIA LTDA "INTERNATIONAL
11	FREIGHT FORWARDERS"
12	COMPANÍA DE DESPACHOS Y ASESORIAS ADUANERAS CAL-VIMA C.LTDA.
13	CORPORACION LOGISTICA INTEGRAL S.A. CLISA - ECUADOR
14	CONSOLIDADORA CALDERON S.A. CONSULCAL
15	COSTALINE SHIPPING COMPANY S.A.
16	CTK LOGISTIC S.A.
17	DHL GLOBAL FORWARDING ECUADOR S.A.
18	ECONOTRANS ECUADOR S.A.
19	ECUAMOVING INTERNATIONAL CARGO S.A.
20	EXPRESS CARGO LINE DEL ECUADOR EXPRESSLINE S.A.
21	HANZELY S.A.
22	H.A. CARGO S.A.
23	INTERAMERICANA DE COMERCIO EXTERIOR INTERCOMEX CIA. LTDA.
24	INTERNATIONAL SHIPPING AND STORAGE CIA. LTDA.
25	LOGISTIC NETWORK SERVICIOS DE CARGA S.A.
26	LOGISTICS UNLIMITED S.A. LOGUNSA
27	MARITIME SERVICES LINE DEL ECUADOR MSL DEL ECUADOR S.A.
28	MODALTRADE S.A.
29	MUNDITRANSPORT S.A.
30	NAVECUADOR S.A.
31	NAVIGATORS ECUADOR S.A NAVIGECU
32	PACIFIC ANCHOR LINE S.A.
33	PACIFICLINK S.A.
34	PANALPINA ECUADOR S.A.
35	PANATLANTIC LOGISTICS
36	PLUSCARGO ECUADOR CIA. LTDA.

37	PROVEEDORA DE FLETES INTERNACIONALES Y TRANSPORTE DE CARGA-PROFITCARGO COMPANIA LIMITADA
38	PROVEXCAR CIA. LTDA.
39	ROLA INTERNACIONAL S.A
40	SAMISA SERVICIOS AEREOS Y MARITIMOS INTERNACIONALES S.A.
41	SCHRYVER DEL ECUADOR S.A
42	TOLEPU S.A.
43	TRAIN ECUADOR S.A
44	TRANSOCEAN LOGISTICS CORPORATION S.A.
45	TRANSPORT SOLUTIONS TSTM S.A
46	UNILINE TRANSPORT SYSTEM C. LTDA.
47	UNIVERSAL CARGO S.A. LOGISTIC SERVICES
48	VECO LOGISTICS ECUADOR S.A.
49	VIAL SHIPPING & REPRESENTACIONES C. A.
50	VYO CARGO S.A.

ANEXO 5 Tarifario de Ecu Logistics Perú SAC desde Callao, Perú al resto del mundo

PAIS	DESTINO	FLETE MARITIMO TON/M3	FLETE MARITIMO MINIMO	RUTA	TIEMPO DE TRANSITO	SERVICIO
Chile	Valparaíso	26	26	Directa	4	semanal
Colombia	Buenaventura	30	30	Directa	4	semanal
Costa Rica	San José	85	85	Directa	18	semanal
México	Manzanillo	33	33	Directa	8	semanal
U.S.A	New York	55	55	Directa	15	semanal
U.S.A	Atlanta	85	85	New York	23	semanal
U.S.A	Baltimore	70	70	New York	23	semanal
U.S.A	Boston	70	70	New York	23	semanal
U.S.A	Charleston	85	85	New York	24	semanal
U.S.A	Chicago	85	85	New York	23	semanal
U.S.A	Cincinnati	90	90	New York	24	semanal
U.S.A	Miami	75	75	New York	24	semanal
Canadá	Montreal	105	105	New York	23	semanal
Canadá	Toronto	130	130	New York	25	semanal
Canadá	Vancouver	155	155	New York	30	semanal
U.S.A	Los Ángeles	55	55	Directa	12	semanal
U.S.A	Houston	105	105	Los Angeles	29	semanal
U.S.A	Oakland	110	110	Los Angeles	24	semanal
U.S.A	Portland	125	125	Los Angeles	27	semanal
U.S.A	San Diego	100	100	Los Angeles	24	semanal
U.S.A	Seattle	125	125	Los Angeles	27	semanal
Panamá	Colon	55	55	Directa	9	semanal
Panamá	Manzanillo	70	70	Colon	12	semanal
Panamá	Panamá City	75	75	Colon	13	semanal
Panamá	Balboa	80	80	Colon	13	semanal
Colombia	Cartagena	105	105	Colon	18	semanal
Costa Rica	Puerto Caldera	105	105	Colon	25	semanal
Costa Rica	Puerto Limón	105	105	Colon	25	semanal
Dominicana Republica	Caicedo	115	115	Colon	27	semanal
Dominicana Republica	Rio Haina	110	110	Colon	26	semanal
El Salvador	Acajutla	125	125	Colon	27	semanal
El Salvador	San Salvador	125	125	Colon	27	semanal
Guatemala	Guatemala City	117	117	Colon	27	semanal
Guatemala	Puerto Quetzal	130	130	Colon	36	semanal
Guatemala	Santo Tomas De Castillo	142	142	Colon	36	semanal
Honduras	Puerto Cortes	127	127	Colon	31	semanal
Honduras	San Pedro Sula	122	122	Colon	27	semanal
Honduras	Tegucigalpa	145	145	Colon	28	semanal

Nicaragua	Managua	125	125	Colon	24	semanal
Paraguay	Asunción	187	187	Colon	61	semanal
Puerto Rico	San Juan	122	122	Colon	27	semanal
Trinidad y Tobago	Point Lisas	120	120	Colon	27	semanal
Trinidad y Tobago	Port Of Spain	127	127	Colon	38	semanal
Uruguay	Montevideo	150	150	Colon	55	semanal
Venezuela	La Guaira	115	115	Colon	27	semanal
Venezuela	Puerto Cabello	115	115	Colon	24	semanal
Korea	Busan	40	40	Directa	37	semanal
China	Shanghái	50	50	Busan	47	semanal
China	Qingdao	45	45	Busan	47	semanal
China	Ningbo	55	55	Busan	47	semanal
China	Xiamen	55	55	Busan	51	semanal
Japón	Kobe	50	50	Busan	46	semanal
Japón	Nagoya	50	50	Busan	48	semanal
Japón	Osaka	50	50	Busan	46	semanal
Japón	Tokio	50	50	Busan	47	semanal
Japón	Yokohama	50	50	Busan	47	semanal
Hong-Kong	Hong-Kong	50	50	Busan	48	semanal
India	Mumbai	70	70	Busan	69	semanal
India	Madras	70	70	Busan	69	semanal
India	Nhava Sheva	70	70	Busan	66	semanal
India	Chennai	85	85	Busan	59	semanal
Indonesia	Jakarta	55	55	Busan	54	semanal
Malaysia	Port Kelang	48	48	Busan	55	semanal
Pakistán	Karachi	110	110	Busan	64	semanal
Singapore	Singapore	48	48	Busan	51	semanal
Srilanka	Colombo	95	95	Busan	61	semanal
Taiwán	Kaohsiung	45	45	Busan	47	semanal
Taiwán	Keelung	45	45	Busan	47	semanal
Thailand	Bangkok	48	48	Busan	53	semanal
Australia	Brisbane	115	115	Busan	64	semanal
Australia	Fremantle	130	130	Busan	70	semanal
Australia	Melbourne	95	95	Busan	61	semanal
Australia	Sydney	95	95	Busan	57	semanal
South Africa	Durban	115	115	Busan	68	semanal
South Africa	Cape Town	115	115	Busan	94	semanal
South Africa	Port Elizabeth	125	125	Busan	84	semanal
South Africa	Johannesburg	135	135	Busan	71	semanal
U.A.E	Dubai	95	95	Busan	66	semanal
U.A.E	Jebel Ali	95	95	Busan	66	semanal

Fuente: Departamento de Operaciones Ecu Logistics Perú SAC

ANEXO 6 Formato de ficha de observación

	PAIS	DESTINO	FLETE MATIMO TON/M3	FLETE MARITIMO MINIMO	RTA	TIEMPO DE TRANSITO	FRECUENCIA
Luga Obse Fech.	Chile	Valparaiso	46	66	Directo	7	semanal
	Colombia	Buenaventura	50	70	Directo	7	semanal
	Costa Rica	San José	105	125	Directo	21	semanal
	México	Manzanillo	53	73	Directo	11	semanal
	U.S.A	New York	75	95	Directo	18	semanal
	U.S.A	Atlanta	105	125	New York	26	semanal
	U.S.A	Baltimore	90	110	New York	26	semanal
	U.S.A	Boston	90	110	New York	26	semanal
	U.S.A	Charleston	105	125	New York	27	semanal
	U.S.A	Chicago	105	125	New York	26	semanal
¿Realiza la estado de l	U.S.A	Cincinnati	110	130	New York	27	semanal
	U.S.A	Miami	95	115	New York	27	semanal
	Canadá	Montreal	125	145	New York	26	semanal
¿Revisa el	Canadá	Toronto	150	170	New York	28	semanal
	Canadá	Vancouver	175	195	New York	33	semanal
	U.S.A	Los Ángeles	75	95	Directo	15	semanal
¿Solicita a inspección	U.S.A	Houston	125	145	Los Ángeles	32	semanal
	U.S.A	Oakland	130	150	Los Ángeles	27	semanal
	U.S.A	Portland	145	165	Los Ángeles	30	semanal
¿Coloca et carga?	U.S.A	San Diego	120	140	Los Ángeles	27	semanal
	U.S.A	Seattle	145	165	Los Ángeles	30	semanal
Hora	Panamá	Colon	75	95	Directo	12	semanal
	Panamá	Manzanillo	90	110	Colon	15	semanal
	Panamá	Panamá City	95	115	Colon	16	semanal
	Panamá	Balboa	100	120	Colon	16	semanal
	Colombia	Cartagena	125	145	Colon	21	semanal
	Costa Rica	Puerto Caldera	125	145	Colon	28	semanal
	Costa Rica	Puerto Limón	125	145	Colon	28	semanal
	Dominicana República	Caucedo	135	155	Colon	30	semanal
	Dominicana República	Rio Haina	130	150	Colon	29	semanal
	El Salvador	Acajutla	145	165	Colon	30	semanal
	El Salvador	San Salvador	145	165	Colon	30	semanal
	Guatemala	Guatemala City	137	157	Colon	30	semanal
	Guatemala	Puerto Quetzal	150	170	Colon	39	semanal
	Guatemala	Santo Tomas De Castillo	162	182	Colon	39	semanal
	Honduras	Puerto Cortes	147	167	Colon	34	semanal
	Honduras	San Pedro Sula	142	162	Colon	30	semanal
	Honduras	Tegucigalpa	165	185	Colon	31	semanal
	Nicaragua	Managua	145	165	Colon	27	semanal

ANEXO 7 Tarifario de exportación para la ruta propuesta

Paraguay	Asunción	207	227	Colon	64	semanal
Puerto Rico	San Juan	142	162	Colon	30	semanal
Trinidad y Tobago	Point Lisas	140	160	Colon	30	semanal
Trinidad y Tobago	Port Of Spain	147	167	Colon	41	semanal
Uruguay	Montevideo	170	190	Colon	58	semanal
Venezuela	La Guaira	135	155	Colon	30	semanal
Venezuela	Puerto Cabello	135	155	Colon	27	semanal
Korea	Busan	60	80	Directo	40	semanal
China	Shanghái	70	90	Busan	50	semanal
China	Qingdao	65	85	Busan	50	semanal
China	Ningbo	75	95	Busan	50	semanal
China	Xiamen	75	95	Busan	54	semanal
Japón	Kobe	70	90	Busan	49	semanal
Japón	Nagoya	70	90	Busan	51	semanal
Japón	Osaka	70	90	Busan	49	semanal
Japón	Tokio	70	90	Busan	50	semanal
Japón	Yokohama	70	90	Busan	50	semanal
Hong-Kong	Hong-Kong	70	90	Busan	51	semanal
India	Mumbai	90	110	Busan	72	semanal
India	Madras	90	110	Busan	72	semanal
India	Nhava Sheva	90	110	Busan	69	semanal
India	Chennai	105	125	Busan	62	semanal
Indonesia	Jakarta	75	95	Busan	57	semanal
Malaysia	Port Kelang	68	88	Busan	58	semanal
Pakistán	Karachi	130	150	Busan	67	semanal
Singapore	Singapore	68	88	Busan	54	semanal
Srilanka	Colombo	115	135	Busan	64	semanal
Taiwan	Kaohsiung	65	85	Busan	50	semanal
Taiwan	Keelung	65	85	Busan	50	semanal
Thailand	Bangkok	68	88	Busan	56	semanal
Australia	Brisbane	135	155	Busan	67	semanal
Australia	Fremantle	150	170	Busan	73	semanal
Australia	Melbourne	115	135	Busan	64	semanal
Australia	Sydney	115	135	Busan	60	semanal
South Africa	Durban	135	155	Busan	71	semanal
South Africa	Cape Town	135	155	Busan	97	semanal
South Africa	Port Elizabeth	145	165	Busan	87	semanal
South Africa	Johannesburg	155	175	Busan	74	semanal
U.A.E	Dubai	115	135	Busan	69	semanal
U.A.E	Jebel Ali	115	135	Busan	69	semanal

Valores expresados en dolares

NOTAS GENERALES

Consolidados propios confirmandos

Si la carga excede a las medidas normales para el manejo de carga consolidada en contenedor de 20 pies se debe consultar tarifa

Carga no apilable se debe aplicar la tarifa por el espacio perdido de acuerdo al destino requerido

Los tiempos de tránsito no se incluye el tiempo de operaciones como desconsolidación y tiempos de espera por conexión

COSTOS LOCALES EN ORIGEN

Gestión por Inspección	\$	45.00
Documentación	\$	50.00
Gastos portuarios	\$	60.00
Consolidación	\$	50.00
Transmisión de datos	\$	45.00

valores no incluyen IVA

ANEXO 8 SIGLAS, ACRÓNIMOS, ABREVIATURAS

APE	Autoridad Portuaria de Esmeraldas
APMT	APM Terminals
BCE	Banco Central del Ecuador
BL	Bill of Lading
CAMAE	Cámara Marítima del Ecuador
COAS	Costa Oeste de América del Sur
COMEX	Ministerio de Comercio Exterior
COPCI	Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones
DPW	DP World
HC	High Cube Container
ISO	International Organization for Standardization
ISPS CODE	International Ship and Port Facility Security Code
LCL	Less Container Load
LPI	Logistic Performance Index
NVOCC	Non-Vessel Operating Common Carrier
SENAE	Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador
STD	Standard Container
TEU	Twenty-Equipment Unit
THC	Terminal Handling Charge.
TPG	Terminal Portuario de Guayaquil INARPI S.A.
TT	Time Transit (Tiempo de tránsito)
Ton/M3	Tonelada/metro cúbico