



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

**PLAN DE TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL  
TÍTULO DE:**

**LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

**TEMA: “PROCESO LOGÍSTICO DE LA EMPRESA TRANSPORTES  
VIALES S.A.”**

**TUTOR:**

**MSC. ELIZABETH ARIAS DOMÍNGUEZ**

**AUTORAS:**

**VANESSA MICHELLE VIVAS PAZMIÑO**

**CINDY CECILIA SAVINOVICH GILER**

**GUAYAQUIL, 2016**

# REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

## FICHA DE REGISTRO DE TESIS

<b>TITULO Y SUBTITULO:</b> PROCESO LOGÍSTICO DE LA EMPRESA TRANSPORTES VIALES S.A.	
<b>AUTOR/ES:</b> VANESSA MICHELLE VIVAS PAZMIÑO CINDY CECILIA SAVINOVICH GILER	<b>REVISORES:</b> ELIZABETH CARMEN DOMÍNGUEZ ARIAS
<b>INSTITUCIÓN:</b> UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL	<b>FACULTAD:</b> ADMINISTRACIÓN
<b>CARRERA:</b> COMERCIO EXTERIOR	
<b>FECHA DE PUBLICACIÓN:</b>	<b>N. DE PAGS:</b> 188
<b>ÁREAS TEMÁTICAS:</b>	
<b>PALABRAS CLAVE:</b> Transporte, puertos, planificación, sector informal, comercio internacional.	
<b>RESUMEN:</b> Este proyecto investigativo propone la elaboración de un plan logístico para el mejoramiento del servicio de transporte marítimo de carga pesada de la empresa Transporte Viales S.A. desde los puertos de Guayaquil hacia las bodegas de los clientes con el fin de que lleguen en buen estado y en los tiempos óptimos.  El desarrollo económico en Guayaquil en el sector del transporte pesado ha estado en un proceso de decaimiento en los actuales momentos por motivo de la baja de importación debido a la aplicación de salvaguardias y otros factores externos, esto hace necesario tener una logística más efectiva para que en el proceso de despachos en los diferentes operadores portuarios los tiempos sean cortos y se disminuyan atrasos en las entregas a los clientes.  Capítulos 1: Efectúa la presentación generalizada de este proyecto con el planteamiento de los	

<p>problemas que motivan investigar.</p> <p>Capítulo 2: Breve análisis del medio que intervienen en el servicio de despachos de transporte de carga pesada,</p> <p>Capítulo 3: Desarrollo del estudio de la problemática actual en la logística y transporte de carga</p> <p>Capítulo 4: Mostrar el adecuado proceso logístico a desarrollarse</p> <p>Capítulo 5: Conclusiones y sugerencias de la investigación.</p>		
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: VANESSA MICHELLE VIVAS PAZMIÑO CINDY CECILIA SAVINOVICH GILER	Teléfono: 3871169 -0998826195 0939839966	E-mail: <a href="mailto:vani_vivas80@hotmail.com">vani_vivas80@hotmail.com</a> <a href="mailto:gindysa@hotmail.com">gindysa@hotmail.com</a>
CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:	MGS. ING. DARWIN ORDOÑEZ ITURRALDE, DECANO Teléfono: 2596500 EXT. 201 DECANATO E-mail: <a href="mailto:dordonery@ulvr.edu.ec">dordonery@ulvr.edu.ec</a>  MSC. BETTY AGUILAR ECHEVERRIA DIRECTORA DE LA CARRERA Teléfono: 2596500 EXT. 264 <a href="mailto:baguilare@ulvr.edu.ec">baguilare@ulvr.edu.ec</a>	

**DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS  
PATRIMONIALES**

Las egresadas **VANESSA MICHELLE VIVAS PAZMIÑO Y CINDY CECILIA SAVINOVICH GILER**, declaramos bajo juramento, que la autoría del presente trabajo de investigación, corresponde totalmente a las suscritas 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 **“PROCESO LOGÍSTICO DE LA EMPRESA TRANSPORTES VIALES S.A.”**

Autoras:

---

**VANESSA MICHELLE VIVAS PAZMIÑO**  
**C.I. 0922044466**

---

**CINDY CECILIA SAVINOVICH GILER**  
**C.I. 0918597824**

## **CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR**

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación **“PROCESO LOGÍSTICO DE LA EMPRESA TRANSPORTES VIALES”**, nombrado 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: **“PROCESO LOGÍSTICO DE LA EMPRESA TRANSPORTES VIALES S.A.”**, presentado por los estudiantes **VANESSA MICHELLE VIVAS PAZMIÑO Y CINDY CECILIA SAVINOVICH GILER**, como requisito previo a la aprobación de la investigación para optar al Título de **LICENCIADO EN COMERCIO EXTERIOR** encontrándose apto para su sustentación.

---

**MSC. ELIZABETH CARMEN ARIAS DOMÍNGUEZ**  
**C.I.**

## **DEDICATORIA**

Dedicamos este trabajo a nuestros padres, quienes son los pilares más importantes en nuestra vida, a quienes les agradecemos por su infinito amor y su apoyo incondicional, ya que han sentado bases de responsabilidad y deseos de superación, ellos son nuestro espejo en el cual reflejamos día a día, ya que sus virtudes son infinitas.

Gracias Padre Santo Jehová por permitir cumplir un logro más en mi vida, me hubiera gustado que permitieras que mi amado padre me vea en éste día especial, sé que se hubiera sentido orgulloso de mí, pero aunque él no esté conmigo, sé que muy pronto nos veremos en el Paraíso que tú Jehová Dios nos tienes preparado.

## **AGRADECIMIENTO**

En primer lugar mi agradecimiento es para el ser supremo por haberme permitido concluir mis estudios, a la universidad, por la oportunidad de adquirir experiencia y conocimiento para poder convertirme en una profesional de éxito. Agradezco a mis hijos que son el motor de mi vida y la fuente de energía que me impulsa a superarme cada día.

## ÍNDICE GENERAL

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES .....	IV
DEDICATORIA .....	VI
AGRADECIMIENTO.....	VII
ÍNDICE GENERAL.....	VIII
ÍNDICE DE TABLAS.....	XII
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	XIII
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES.....	XIV
RESUMEN.....	XV
CAPÍTULO I.....	2
DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	2
1.1 DEFINICIÓN DEL TEMA .....	2
1.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....	2
1.4 FORMULACIÓN DE PROBLEMA:.....	4
1.5 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	6
GENERAL:.....	6
1.6 OBJETIVOS ESPECÍFICOS:.....	6
1.7 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN:.....	7
1.8 HIPÓTESIS .....	8
DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA:.....	8
VARIABLE INDEPENDIENTE:.....	8
VARIABLE DEPENDIENTE:.....	8
POBLACIÓN:.....	9
MUESTRA:.....	9
CAPÍTULO II.....	10
MARCO TEÓRICO.....	10
2.1 DEFINICIÓN DEL TRANSPORTE .....	11
2.2 MODOS DE TRANSPORTE.....	11
2.3 CONEXIÓN DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO .....	12
2.4 PUERTO: DEFINICIÓN.....	13
2.4.1 IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS.....	14
2.4.2 EL PUERTO COMO PARTE DE LA CADENA LOGÍSTICA.....	15
2.4.3 LOS PUERTOS DE UN MISMO PAÍS.....	15
2.4.4 PUERTO COMO PRINCIPAL ETAPA LOGÍSTICA.....	16



<b>2.4.5 TIPOS DE PUERTOS.....</b>	<b>17</b>
<b>2.4.6 LA OFERTA PORTUARIA.....</b>	<b>23</b>
<b>2.4.7 FUNCIONES PORTUARIAS.....</b>	<b>24</b>
<b>2.5 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA.....</b>	<b>36</b>
<b>2.5.1 IMPORTANCIA DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA.....</b>	<b>36</b>
<b>2.5.2 TIPOS DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA.....</b>	<b>37</b>
<b>SITUACIÓN ACTUAL .....</b>	<b>40</b>
<b>2.6 DESCRIPCIÓN DE LA FORMA LOGÍSTICA ACTUAL .....</b>	<b>40</b>
<b>2.7 MARCO REFERENCIAL .....</b>	<b>41</b>
<b>2.8 TIPOS DE CARGA .....</b>	<b>41</b>
<b>2.8.1 CARGA GENERAL.....</b>	<b>41</b>
<b>2.9 NORMAS GENERALES PARA EL TRANSPORTE DE CARGA PESADA.....</b>	<b>43</b>
<b>2.9.2 VOLÚMENES DE CARGAS INGRESADAS.....</b>	<b>46</b>
<b>2.10 TIPOS DE CARROS AUTORIZADOS PARA INGRESO /SALIDA DE CARGAS .....</b>	<b>47</b>
<b>2.11 ETIQUETADO Y SÍMBOLOS UTILIZADOS EN EL MANEJO DE PRODUCTOS PELIGROSOS.....</b>	<b>49</b>
<b>2.12 CONTROL DEL ENTE REGULADOR ANTE LA INFORMALIDAD.....</b>	<b>62</b>
<b>2.13 ESCENARIO ACTUAL DE LAS UNIDADES PARA LA TRANSPORTACIÓN DE CARGA .....</b>	<b>63</b>
<b>2.14 EDAD PROMEDIO Y ESTADO DEL PARQUE AUTOMOTOR EN PUERTO.....</b>	<b>67</b>
<b>2.15 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS SOLICITADAS POR EL MTOP.....</b>	<b>69</b>
<b>2.16 PERMISO DE OPERACIÓN PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE.....</b>	<b>72</b>
<b>2.17 BREVE ANÁLISIS DE LOS OPERADORES DEL PUERTO DE GUAYAQUIL .....</b>	<b>77</b>
<b>2.17.1 CONTECON.....</b>	<b>77</b>
<b>2.17.2 INARPI.....</b>	<b>78</b>
<b>2.17.3 NAPORTEC.....</b>	<b>79</b>
<b>2.17.4 FERTISA.....</b>	<b>80</b>
<b>2.17.5 ANDIPUERTO.....</b>	<b>81</b>
<b>2.18 OPERACIONES DE ENTREGA, MANEJO, EMBARQUE Y COSTOS DEL TRANSPORTE DE LA MERCANCÍA .....</b>	<b>82</b>
<b>2.18.1 FACTURACIÓN EN BODEGAS.....</b>	<b>82</b>
<b>2.18.2 INGRESO AL RECINTO PORTUARIO .....</b>	<b>93</b>
<b>2.18.3 PROCEDIMIENTOS DE EMBARQUE.....</b>	<b>97</b>
<b>2.19 TIEMPOS DE OPERACIÓN DENTRO DE PUERTO .....</b>	<b>99</b>
<b>2.19.1 ENTREGA DE MERCADERÍA A CLIENTES.....</b>	<b>100</b>
<b>2.19.2 ENTREGA DE CONTENEDOR VACIO EN PATIOS DE NAVIERAS. ....</b>	<b>101</b>
<b>2.19.3 ENTREGA DE DOCUMENTACIÓN POR PARTE DE TRANSPORTISTA PARA FACTURAR AL CLIENTE.....</b>	<b>102</b>

<b>2.19.4 ENTREGA DE FACTURA AL CLIENTE.....</b>	<b>103</b>
<b>2.20 BODEGAS DE CLIENTES EN GUAYAQUIL. ....</b>	<b>104</b>
<b>2.21 EXPLICACIÓN DEL SISTEMA DE TRABAJO INFORMAL DE TRANSPORTE DE CARGA EN PUERTO. ....</b>	<b>104</b>
<b>2.22 CONDICIÓN DE LAS UNIDADES DE LOS INFORMALES.....</b>	<b>105</b>
<b>2.23 PROBLEMÁTICA EN LA RECEPCIÓN DE CONTENEDORES VACÍOS DE LAS NAVIERAS. ....</b>	<b>106</b>
<b>2.23.1 PROBLEMÁTICA DERIVADA QUE AFECTA AL PROGRAMA DE DESPACHOS DE TRANSVIALSA.....</b>	<b>107</b>
<b>MARCO CONCEPTUAL: .....</b>	<b>107</b>
<b>MARCO LEGAL: .....</b>	<b>108</b>
<b>CAPÍTULO III .....</b>	<b>109</b>
<b>METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>109</b>
<b>3.1 METODOLOGÍA .....</b>	<b>109</b>
<b>MARCO METODOLÓGICO: .....</b>	<b>109</b>
<b>ANÁLISIS FODA (FORTALEZAS, OPORTUNIDAD, DEBILIDAD, AMENAZA).....</b>	<b>110</b>
<b>3.2 TRABAJO DE ENCUESTA (PREGUNTAS Y ENTREVISTA).....</b>	<b>113</b>
<b>CAPÍTULO IV .....</b>	<b>131</b>
<b>MANUAL LOGÍSTICO A DESARROLLARSE EN LA EMPRESA DE TRANSPORTE VIALES S.A.....</b>	<b>131</b>
<b>4.1 PROPUESTA DEL PROCESO LOGÍSTICO PARA TRANSVIALSA.....</b>	<b>131</b>
<b>4.2 DIAGRAMA DE FLUJO PARA RESULTADOS ESPERADOS (LO QUE SE DESEA OBTENER) .....</b>	<b>131</b>
<b>4.3 PROPUESTA PARA OPTIMIZAR EL TRANSPORTE DE LA CARGA .....</b>	<b>133</b>
<b>4.4. TIPOS DE UNIDADES AUTORIZADAS A LOS PUERTOS. ....</b>	<b>133</b>
<b>4.5. EVALUACIÓN DEL PROCESO LOGÍSTICO .....</b>	<b>141</b>
<b>4.5.1 PROCEDIMIENTOS ACTUALES DE INGRESO A LAS PATIOS DE LOS OPERADORES PORTUARIOS.....</b>	<b>142</b>
<b>4.5.2 CONTECON.....</b>	<b>142</b>
<b>4.5.3 INARPI.....</b>	<b>143</b>
<b>4.5.4 NAPORTEC. ....</b>	<b>144</b>
<b>4.5.5 FERTISA.....</b>	<b>144</b>
<b>4.6 PROCEDIMIENTO LOGÍSTICO DE COORDINACIÓN DE OPERACIÓN TRANSVIALSA EN PUERTO .....</b>	<b>145</b>
<b>4.7 INTEGRANTES QUE PARTICIPAN EN EL PROCESO Y SUS RESPONSABILIDADES .....</b>	<b>157</b>
<b>4.8 SUGERENCIA DE IMPLEMENTACIÓN DE SERVICIO EN LÍNEA PARA ATENCIÓN AL CLIENTE PARA MEJORA DEL SERVICIO .....</b>	<b>159</b>
<b>4.8.1 BENEFICIOS DEL SERVICIO EN LÍNEA ATENCIÓN SERVICIO AL CLIENTE... </b>	<b>163</b>

<b>CAPITULO V</b> .....	164
<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b> .....	164
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	166

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Lugares y horarios de chatarrización .....	65
Tabla 2: Valores asignados de incentivo financiero por chatarrización en dólares para Transporte Escolar.....	65
Tabla 3: Valores asignados de incentivo financiero por chatarrización en dólares para transporte urbano y transporte inter e interprovincial .....	66
Tabla 4: Valores asignados de incentivo financiero por chatarrización en dólares para transporte pesado.....	67
Tabla 5: Cuadro de vida útil de vehículos.....	69
Tabla 6: Clasificación según el tipo de vehículo.....	71
Tabla 7: Costos de los certificados de operación regular .....	74
Tabla 8: Costos de los certificados de operación especial.....	77
Tabla 9: <i>Análisis Foda (Fortalezas y Oportunidades)</i> .....	110
Tabla 10: Análisis Foda (Debilidades y Amenazas) .....	112
Tabla 11: Tabulación de resultado de la pregunta No. 1 .....	115
Tabla 12: Tabulación de resultados de la pregunta No. 2 .....	116
Tabla 13: Tabulación del resultado de la pregunta No. 3.....	116
Tabla 14: Tabulación del resultado de la pregunta No. 4.....	117
Tabla 15: Tabulación del resultado de la pregunta No. 5.....	118
Tabla 16: Tabulación del resultado de la pregunta No. 6.....	119
Tabla 17: Tabulación del resultado de la pregunta No. 7.....	120
Tabla 18: Tabulación del resultado de la pregunta No. 8.....	121
Tabla 19: Tabulación del resultado de la pregunta No. 9.....	122
Tabla 20: Tabulación del resultado de la pregunta No. 10.....	123
Tabla 21: Evaluación del proceso logístico.....	141

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Resultado de la pregunta No. 1 .....	115
Gráfico 2: Resultado de la pregunta No. 2 .....	116
Gráfico 3: Resultado de la pregunta No. 3 .....	117
Gráfico 4: Resultado de la pregunta No. 4 .....	118
Gráfico 5: Resultado de la pregunta No. 5 .....	119
Gráfico 6: Resultado de la pregunta No. 6 .....	120
Gráfico 7: Resultado de la pregunta No.7 .....	121
Gráfico 8: Resultado de la pregunta No.8 .....	122
Gráfico 9: Resultado de la pregunta No.9 .....	123
Gráfico 10: Resultado de la pregunta No.10 .....	124
Gráfico 11: Clasificación de Automóviles .....	135
Gráfico 12: Caja refrigerada.....	136
Gráfico 13: Plataforma .....	136
Gráfico 14: LowBoy / Cama Baja.....	136
Gráfico 15: Tolva .....	136
Gráfico 16: Madrina / Porta vehículos .....	137
Gráfico 17: Tracto camión dos ejes.....	137
Gráfico 18: Tracto camión dos ejes.....	138
Gráfico 19: Tracto camión 3 ejes .....	138
Gráfico 20: Tractocamión 3 ejes .....	138
Gráfico 21: Tracto camión con semirremolque.....	138
Gráfico 22: Tractocamión con semirremolque y remolque.....	139
Gráfico 23: Tractocamión 2 ejes, semirremolque un eje remolque 2 ejes .....	140
Gráfico 24: Tractocamión 3 ejes, semirremolque un eje remolque 2 ejes .....	140
Gráfico25: Tractocamión 3 ejes, semirremolque 2 ejes remolque 2 ejes.....	140
Gráfico 26: Tractocamión 3 ejes, semirremolque 2 ejes remolque 3 ejes.....	140
Gráfico 27: Tractocamión 3 ejes, semirremolque 3 ejes remolque 2 ejes.....	140
Gráfico 28: Tractocamión 3 ejes, semirremolque 2 ejes remolque 4 ejes.....	140

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Tipos de puertos .....	18
Ilustración 2 Ilustración nacional de pesos y dimensiones: posibles combinaciones.....	48
Ilustración 3 Peligro de clase 1 - materias y objetos explosivos .....	51
Ilustración 4: División 1.4.....	51
Ilustración 5: División 1.5.....	51
Ilustración 6: División 1.6.....	51
Ilustración 7: Peligro de clase 2 – gases .....	52
Ilustración 8: Gases tóxicos.....	53
Ilustración 9: Materias sólidas inflamables.....	54
Ilustración 10: Materias comburentes .....	56
Ilustración 11: Materias Tóxicas .....	57
Ilustración 12: Materias infecciosas .....	57
Ilustración 13: Materias radioactivas .....	59
Ilustración 14: Materias fisionables .....	60
Ilustración 15: Materias corrosivas .....	61
Ilustración 16: Materias y Objetos peligrosos diversos.....	61
Ilustración 17: Formato de notificación del documento electrónico emitido por Naportec .....	86
Ilustración 18: Ingreso al sistema.....	87
Ilustración 19: Localizar las consultas públicas .....	88
Ilustración 20: Validez de comprobantes electrónicos.....	88
Ilustración 21: Dar click en buscar.....	89
Ilustración 22: Resultado de la verificación del documento.....	89
Ilustración 23: Resultado de la verificación del documento.....	91
Ilustración 24: Pantallas de ingreso al Portal .....	91
<i>Ilustración 25: Portal de NAPORTEC .....</i>	<i>92</i>
Ilustración 26: Factura Naportec .....	92
Ilustración 27: Pase de Puerta .....	94
Ilustración 28: Documento de recepción y salida de carga .....	95
Ilustración 29: Autorización de ingreso y salida de vehículos .....	96
Ilustración 30: Cita programada .....	97

## **RESUMEN**

Este proyecto investigativo propone la elaboración de un plan logístico para el mejoramiento del servicio de transporte marítimo de carga pesada de la empresa Transporte Viales S.A. desde los puertos de Guayaquil hacia las bodegas de los clientes con el fin de que lleguen en buen estado y en los tiempos óptimos.

El desarrollo económico en Guayaquil en el sector del transporte pesado ha estado en un proceso de decaimiento en los actuales momentos por motivo de la baja de importación debido a la aplicación de salvaguardias y otros factores externos, esto hace necesario tener una logística más efectiva para que en el proceso de despachos en los diferentes operadores portuarios los tiempos sean cortos y se disminuyan atrasos en las entregas a los clientes.

En la observación realizada en el campo operativo se pudo observar los diferentes aspectos a solucionar en el proceso logístico de los operadores logísticos autorizados por la Senae, en base a esto se podrá tomar las decisiones a mejorar en el servicio de la empresa.

Por lo que se detalla en los siguientes capítulos:

Capítulos 1:

Efectúa la presentación generalizada de este proyecto con el planteamiento de los problemas que motivan investigar, los objetivos que se aspiran alcanzar y mediante esta hipótesis se propone una posible solución a este dilema.

Capítulo 2:

Se realiza un breve análisis del medio que intervienen en el servicio de despachos

de transporte de carga pesada, los puertos y de quienes participan en la actividad portuaria.

### Capítulo 3:

Está destinado a desarrollar el estudio de la problemática actual en la logística y el transporte de carga desde los puertos de Guayaquil hasta las bodegas de los diferentes clientes.

### Capítulo 4:

Muestra el adecuado proceso logístico a desarrollarse en la empresa de Transporte Viales S.A.

### Capítulo 5:

Se realizan las debidas conclusiones y sugerencias con respecto a la investigación y sus posibles resoluciones.

Del estudio y análisis de la problemática en la logística y transportación de carga, se ha podido evidenciar que la informalidad del servicio que actualmente se presenta en los puertos de carga, por su bajo costo, representan un medio llamativo para los clientes, por lo que la solución se dirige en plantear una organización logística efectiva que supere por calidad a la competencia desleal.



## INTRODUCCIÓN

Las empresas formales que ofrecen el servicio de transporte en los principales puertos de Guayaquil, se han visto afectadas por el incremento en cada año del servicio informal de transportistas, adicional la aplicación de las salvaguardias que incrementó la baja de despachos y la cual ha impactado en los ingresos de estas compañías.

El objetivo de esta investigación es hacer una valoración de todas las partes que intervienen durante el proceso de despachos, desde puertos hasta las bodegas de los clientes, con el propósito de puntualizar las fases más problemáticas al momento de los egresos de las cargas en puerto, y elaborar por parte de Transvialsa un proceso logístico más efectivo a través de:

- Control eficiente de unidades en todo el proceso de despachos.
- Modernización de unidades y que cumplan con especificaciones técnicas para el ingreso en puerto.
- Organización de unidades para la entrega de contenedores vacíos en las Navieras.
- Posibilidad de implementar un sistema de servicio al cliente, para el seguimiento de despachos en tiempo real.
- Que los clientes conozcan cuales son las consecuencias de elegir un servicio informal.

# **CAPÍTULO I**

## **DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN**

### **1.1 DEFINICIÓN DEL TEMA**

En la situación actual del transporte en Guayaquil, la mayoría de importadores y exportadores utilizan de una manera frecuente el servicio informal de transporte por cuestiones de costo, ya que una empresa legalmente formada que ofrece un servicio integral la diferencia del costo es un poco mayor. Se debe tomar en cuenta que el tipo de vehículo que se utiliza en la informalidad son unidades que no están aptas actualmente, ya que sus propietarios han abusado de sus años de operación de cada unidad.

También se ha analizado que la empresa Transvialsa no cuenta con un plan logístico más eficiente para poder cubrir las necesidades de sus clientes.

En la actualidad el manejo de despachos en puerto está a cargo de los operadores Logísticos privados, entidades que en los últimos ocho años han desarrollado mejoras en infraestructuras para poder agilizar los despachos, las mismas que no cubren todas las necesidades de la demanda en la actualidad.

Es por eso que se ha determinado la necesidad de realizar un estudio para poder desarrollar un proceso logístico más eficiente, que cumpla con las necesidades de los clientes de Transvialsa.

### **1.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

¿Cuáles son los factores que están provocando que el servicio de transporte de carga pesada se encuentre con poca demanda?

En la actualidad se están viviendo cambios en el ámbito del transporte pesado debido a situación por la que atraviesa el país, causas externas como la caída del precio del petróleo, consecuente reducción de la actividad petrolera y además la aplicación de las medidas de las salvaguardias que redujeron considerablemente el ingreso de mercadería importada al Ecuador.

El resultado de esta aplicación de salvaguardias, ha provocado la reducción de la movilización de la carga desde los diferentes puertos de Guayaquil hacia los diferentes puntos del Ecuador, los mismos que han causado pérdidas de liquidez en algunas empresas.

Las empresas de transporte pesado se han visto afectadas económicamente por estos factores externos y sumándole problemáticas internas como es la competencia informal que aún existe de forma desleal con precios bajos, para lo cual se debe analizar el por qué se origina este tipo de servicio, que carece de eficiencia, responsabilidad y es ofrecido a los importadores.

La informalidad del transporte cada año ha ido aumentando, debido a que ciertos clientes se arriesgan a conciencia en aceptar este tipo de servicio para que les movilicen sus diferentes mercaderías, que entran y salen de los Puertos Marítimos dejando a un lado los estándares de calidad con los que cuentan las diferentes empresas de transportes debidamente constituidas.

Adicional a estas problemáticas que existen en la cadena de Logística del comercio exterior, en lo que respecta al Puerto Marítimo, existen inconvenientes con las Operadoras Portuarias las cuales han logrado la concesión y autorización para el manejo de carga, descarga, y almacenaje de mercaderías en los diferentes puertos.

Se debe detectar el por qué se ocasiona la demora en tiempos de cargue, despachos

de cargas, ya sea por no poseer infraestructura adecuada, o por tener un sistema informático de poca capacidad de almacenamiento que no estaría actualizado, etc.

Analizar cuáles son los beneficios que hay en los repentinos cambios de procedimientos logísticos que plantean las almaceneras, los cuales en algunas ocasiones son engorrosos y afectan en los tiempos de salida de las unidades.

Todos estos factores en la actualidad han hecho que las empresas dedicadas a la transportación de carga pesada de Guayaquil estén ingresando en una etapa de poca rentabilidad y que la demanda de contratación del servicio disminuya. En lo referente a las entregas de contenedores vacíos en los diferentes patios de las Navieras, en las horas pico del día tienden a colapsarse.

#### **1.4 FORMULACIÓN DE PROBLEMA:**

¿Cuáles son los factores que están provocando que el servicio de transporte de carga pesada se encuentre con poca demanda?

En este aspecto se planteará cada una de las problemáticas que fueron detectadas con el personal de la empresa.

La Empresa al momento de contactar nuevos clientes les ofrece sus servicios presentando la cotización con los precios de las diferentes rutas, las mismas que son comparadas con otras empresas y la gran parte del tiempo con personas informales que han venido trabajando con estos clientes potenciales, los cuales son elegidos por sus precios de bajo costo pero exceptuando la responsabilidad si llegara a existir algún siniestro con su carga.

Por lo que la FENATRAPE (Federación Nacional de Transporte Pesado) entidad a la cual la compañía pertenece, ha venido realizando gestiones por medio de

solicitudes a las autoridades competentes para que en la nueva Ley Orgánica de Transporte terrestre sea considerada la aplicación de sanciones en lo que respecta a este tipo de servicio.

Otro factor que existe son las salvaguardias temporales, que han afectado a todos los participantes en la cadena logística portuaria, desde las almaceneras hasta los importadores ya que han generado la reducción de la gran afluencia de llegada de las mercaderías, quedando como consecuencia la baja rentabilidad de la actividad, situación que poco a poco ha ido afectando a este sector y a la mayoría de las empresas dedicadas a brindar este servicio.

Con respecto a la problemática que tiene con las concesionarias portuarias, cada una de ellas cuenta con diferentes procesos logísticos y autorizaciones de ingreso de las unidades, lo cual ha afectado en gran parte al cronograma de trabajo con los despachos de los clientes.

Se ha comprobado que en algunas de las almaceneras no están actualizando o invirtiendo en equipos para que así el proceso de despacho sea más ágil, se ha podido constatar que en los días como quincena, feriados o cierres de mes, los ingresos a estas bodegas se colapsan por lo que se dificulta el proceso de salida.

Como último punto están los patios de entrega de contenedores vacíos que pertenecen a las diferentes Líneas Navieras, las cuales no cuentan con maquinarias modernas para la recepción de contenedores y éste es otro factor que afecta el cronograma de las unidades, para que puedan alcanzar a realizar más de un viaje durante el transcurso del día, así mismo en horas pico se producen largas filas para la entrega, motivo por el cual en ocasiones la empresa ha tenido que improvisar contratando Vehículos externos para cumplir con los despachos ya programados

para el día.

En la actualidad se han realizado importantes inversiones tanto en el personal y en el parque automotor, las cuales cuentan con los todos los permisos respectivos y habilitaciones para trabajar con las diferentes almaceneras de los Puertos Marítimos de Guayaquil y de ésta forma poder ofrecer un servicio de calidad total a todos sus clientes.

### **1.5 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.**

#### **GENERAL:**

Analizar el proceso logístico de los transportes de carga pesada (contenedores), para optimización de recursos, a través del método de la observación, recolección de datos por medio de encuestas y entrevistas.

#### **1.6 OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

Describir los factores que afectan el proceso logístico en los despachos de carga pesada en los puertos Marítimos de Guayaquil.

Plantear un proceso logístico viable para cumplir con los programas de embarques de los clientes de la empresa, considerando todas las falencias que se han detectado.

Comprender mejor la situación que atraviesa la transportación de carga pesada en la actualidad.

Determinar nuevos controles que traten de mejorar el servicio.

## **1.7 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN:**

Actualmente se ha detectado que las empresas de transportes se están haciendo más competitivas tanto en infraestructura como en costos, debido a que la captación de clientes fieles se hace cada vez más difícil, por lo cual en el análisis se ha determinado que la situación actual de la empresa Transportes Viales S.A. no se está desarrollando ampliamente en lo que respecta a los despachos.

Debido a varios factores generales y consideraciones directas que se presentan en el desarrollo de esta actividad, existe poca demanda y muchos proveedores cuyo resultado ocasiona que los transportistas informales se aprovechen y capten más clientes que las empresas legalmente constituida por los valores reducidos que estos cobran.

Todo lo expuesto, permite realizar un análisis que ayude a identificar las problemáticas que se desarrollan en el proceso operativo de los diferentes puertos de Guayaquil y buscar soluciones integrales.

El interés puesto en este tema, se basa en la recolección de información de datos en el puerto marítimo, específicamente de la empresa Transvialsa, que son los más afectados por estos problemas.

Los transportistas que laboran en la Empresa, indican que estas problemáticas han venido generándose desde hace mucho tiempo atrás en la parte operativa. De las cuales todos los almacenes aduaneros tienen conocimiento de estas falencias, que ocasionan las demoras en los despachos de contenedores.

Los mismos que manifiestan la importancia de que se realicen los correctivos a estos problemas para así poder ser más productivos y competitivos.

Hoy en día, cada almacenadora tiene su propio proceso logístico, lo cual es causa de colapso en las columnas de ingreso y el efecto dominó en la demora de entrega a los clientes. Con este trabajo se permitirá levantar reportes que expongan criterios, procedimientos viables, falencias reales de cada Almacenadora de Aduana y actuar según los resultados.

## **1.8 HIPÓTESIS**

Describir un adecuado proceso logístico, permitirá mejorar el desempeño de esta área de la empresa TRANSPORTES VIALES S.A., teniendo efectos positivos que los diferenciarán de la competencia.

### **DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA:**

Campo: Puerto Marítimo, Operadores Portuarios y Patio de Navieras

Área: Logística en Comercio Exterior

Tiempo: 2014 - 2015

Marco Espacial: Guayaquil

Aspecto: Analizar las variables que ocasionan la baja productividad de la empresa en el proceso logístico de movilización de mercaderías nacionales.

### **VARIABLE INDEPENDIENTE:**

- Proceso logístico.

### **VARIABLE DEPENDIENTE:**

- Reducción de tiempo de entrega de mercaderías
- Disminución de errores logísticos



**POBLACIÓN:**

El instrumento de recolección de datos, que va ser utilizado en este estudio consistirá en un cuestionario de preguntas, el mismo que va depender de una guía de información para recolectar los datos y para investigar los indicadores y las relaciones entre las variables.

Se realizará la encuesta a los 27 conductores que pertenecen a la empresa Transportes Viales S.A.

**MUESTRA:**

Se tomará el 100% del universo de la población de la empresa para realizar el proceso de recolección de datos.

## CAPÍTULO II

### MARCO TEÓRICO

Se realizará un breve análisis del medio que intervienen en el servicio de despachos de transporte de carga pesada, los puertos y de quienes participan en la actividad portuaria.

**Logística de Aprovisionamiento (Supply Logistic):** parte del proceso logístico referida a las actividades de compra, recepción, almacenamiento y distribución interna de insumo de productos tendentes a posicionarlos en el momento, la cantidad y el lugar donde lo necesiten.

**Cabeza Tractora (Trailer):** vehículo a motor que actúa como tractor de arrastre de un semirremolque, formando con él un conjunto articulado denominado tráiler, dispone de una plataforma situada sobre el eje motor denominado quinta rueda, sobre la que apoya parte de su peso el semirremolque que carece de eje delantero.

#### **Proceso Logístico de exportación:**

Detalle de Procedimiento de Exportación elaborado por el Dpto. Operaciones

Transvialsa

- El Exportador genera una solicitud a la agencia naviera, ésta autoriza el retiro de una unidad en el patio vacío.
- El operador entra a la página de patio vacío, asigna la unidad número de placa, conductor y datos, se genera una orden escrita o digital, con esta orden el chofer está autorizado a retirar la unidad por relación directa del exportador la agencia naviera y el patio de contenedores vacíos, como transportista ya cierra el circuito.

- Una vez asignada se traslada a la planta del exportador, quien ya tiene conocimiento de que unidad es, que placa de vehículo y que sellos van registrados allí.
- Luego el exportador emite, factura comercial, registro sanitario y toda la documentación como exportador.
- Una vez que ellos emiten la autorización de ingreso y salida vehicular (AISV), se retira la unidad ya cargada, se traslada al Puerto Marítimo asignado.

## **2.1 DEFINICIÓN DEL TRANSPORTE**

Se define al Transporte, como: “medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro”. El transporte internacional de mercancías es el traslado de las mismas desde un punto a otro punto, situado en un país distinto, de tal manera que la mercancía llega su destino final.

Este último punto requiere que la mercancía llegue sin ningún daño o modificación alguna, según el plazo acordado y el costo estipulado. Para lograr esto es preciso tener en cuenta de que el éxito de la operación dependerá de:

- La protección física de la mercancía para que pueda soportar las agresiones que puede experimentar durante el transporte.
- La utilización correcta de los vehículos de transporte aprovechando eficazmente sus características en función de la mercancía y el viaje.
- El cumplimiento leal de los compromisos de adquisición y traslado por ambas partes. (Molins, 2011)

## **2.2 MODOS DE TRANSPORTE**

El concepto básico de los modos de transporte es el que se define como un sistema o combinaciones de redes, el cual es utilizado para el movimiento de mercancías u

otro tipo de objeto de un sitio a otro. En estos se incluyen todo tipo de vehículo ejemplo: bicicleta, coche, ferrocarriles, fluvial, aviones etc. (El Mercadeo 1, 2015)

Estos modos tienen su clasificación:

Transporte Aéreo

Transporte Terrestre

Transporte Acuático

### **2.3 CONEXIÓN DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO**

Los puertos se establecen como punto de paso para el libre movimiento de productos y servicios, en los cuales estos espacios físicos de unión entre los distintos medios de transportes y los operadores de servicios que están en la necesidad de implementar procesos logísticos, es por eso que los puertos tienen como prioridad la eficacia de todos sus procesos logísticos portuarios, fortalecer el comercio y principalmente disminuir en lo más mínimo la saturación de los principales tránsito terrestres y desarrollar las conexiones marítimas.

En la actualidad la zona destinada a desarrollarse como puertos no es como hace 20 años atrás, donde estas zonas se encontraban ubicadas en lugares apartados de la ciudad, motivo por el cual se convertía en foco de inseguridad y peligro, ahora son lugares estratégicamente situados, en los cuales se pueden desarrollar negocios que van de la mano con la actividad portuaria y afines.

Con el desarrollo de la ciudad, se ha podido observar como en los últimos años el transporte marítimo ha ido aumentando por la globalización, proceso que ha originado que los operadores portuarios hayan realizado inversiones en

infraestructura para poder estar al nivel de los mejores puertos del mundo.(Costa, 2006)

## **2.4 PUERTO: DEFINICIÓN**

Se define como puerto “el lugar natural o construido en la costa o en las orillas de un río, el mismo que es utilizado para realizar las operaciones de carga y descarga de mercancías de las embarcaciones, embarque y desembarco de pasajeros.”. La Unión Europea define un puerto como “una zona de tierra y agua dotada de unas obras y equipo que permitan principalmente la recepción de buques, su carga y descarga, y el almacenamiento, recepción y entrega de mercancías, así como el embarco y desembarco de pasajeros”. Esta zona de tierra y agua incluye la infraestructura necesaria (obras de abrigo, muelles) así como la superestructura (construcciones fijas ubicadas sobre la infraestructura tales como almacenes, silos, tinglados) y el equipamiento fijo y móvil necesario para la operativa (tuberías de transporte, grúas, tolvas). Para acceder al puerto es necesaria la presencia de unas infraestructuras marítimas de acceso (canales de entrada, ayudas a la navegación) así como unas infraestructuras terrestres (carreteras, vías férreas.)(Costa, 2006)

En el Manual de Servicios Portuarios del Operador Portuario Contecon, define a Puerto: como el conjunto de obras e infraestructura, instalaciones, accesos, equipamientos y otras facilidades que se encuentran en la costa, localizados en zonas marinos costeras específicas, que tienen por objeto la recepción, abrigo, atención, operación y despacho de embarcaciones y artefactos navales, así como la recepción, operación, almacenaje, tratamiento, movilización y despacho de mercaderías nacionales y extranjeras que arriben a él, por vía terrestre o marítima.(CGSA, 2013)

Entre sus principales características se detallan:

- Universalidad, entendido como susceptible de uso por cualquier persona física o jurídica
- Competencia, realidad marcada por la economía de mercado, no se puede convertir en monopolista.
- Evolución técnica, como consecuencia de las anteriores
- Incertidumbre, por ejemplo ante el volumen global de negocio
- Servicio público, lo que no debe suponer una contradicción con diferentes objetivos como la eficiencia y la correcta gestión empresarial.(Agenjo, 2008).

#### **2.4.1 IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS.**

En los últimos años el desarrollo de los puertos marítimos de un país pasó a ser uno de los principales activos logísticos estratégicos, debido a su implicación en el intercambio de bienes. Según indican las estadísticas de la Organización Mundial de Comercio (OMC, 2012) más del 75% de los bienes que se venden alrededor del mundo se ha realizado por esta vía, llegando a ser los puertos los principales nodos que permiten operar. Este modo de transporte ha causado gran impacto gracias a la globalización en los últimos 20 años que ha sido por medio del sector marítimo, tomando en cuenta su amplia geografía, y el volumen de carga que se pueden manejar con un alto porcentaje de eficacia.

La infraestructura cuenta con puertos competitivos tanto con tecnología de punta y personal capacitado al ofrecer servicio, esto se presenta como un plus adicional, el cual generará un valor añadido para la imagen ante el mundo, como uno de los mejores puertos y se reflejará un incremento tanto en la parte económica como en la imagen empresarial.(Costa, 2006).

#### **2.4.2 EL PUERTO COMO PARTE DE LA CADENA LOGÍSTICA.**

Según lo publicado por la CAMAE (Cámara Marítima del Ecuador) en su informativo indica que: “Los puertos marítimos pueden considerarse como un eslabón de la cadena de suministro, en él confluyen una gran cantidad de actores que conforman entre otros aspectos la especialización y capacidad de la instalación portuaria.”, se deben desarrollar estos ciertos puntos para que los puertos puedan ser más eficientes y funcionales, como son:(CAMAE, 2013)

- Capacidad del sistema Operativo
- Puertas /desalojos
- Muelles
- Patios

En la actualidad los puertos son las partes más importantes que comprenden a la cadena logística (Supply Chain), ya sean estos de producción, transporte y distribución, cabe recalcar que el puerto siempre deberá estar incluido en cada uno de los procesos logísticos mencionados, para lo cual el puerto deberá ofrecer una infraestructura moderna, procesos eficientes y a la vez una amplia gama de servicios, lo que dará como resultado, la captación principal de los clientes.(Costa, 2006)

#### **2.4.3 LOS PUERTOS DE UN MISMO PAÍS.**

En la modernización de los puertos se deberá analizar todas las características que ofrecen, para ver su viabilidad ante la inversión de infraestructura, personal, etc. Todo esto para satisfacer el posible incremento de la demanda de los servicios en resultado de la futura modernización del canal de Panamá.

Guayaquil, cuenta con tres puertos autorizados: Contecon, Inarpi, y Naportec, los cuales cubren de una manera representativa el PIB en el sector del transporte y servicios de bodegajes, los mismos que muestran una dinámica del resultado de las inversiones hechas de estos puertos en los últimos años.

Existe un proyecto que podría dar resultado beneficiando a todos los integrantes de la actividad portuaria y de ésta manera generaría ingreso de divisas para la economía ecuatoriana.

La empresa pública Astilleros Navales Ecuatorianos (ASTINAVE EP), está al frente de este proyecto, el cual se ubicará en Posorja. El mismo que ofrecerá nuevos servicios de mantenimiento y de construcciones navales.

Cabe mencionar que estos resultados beneficiarían a todos los integrantes de la actividad portuaria y así se generar aún ingreso de divisas, para la economía ecuatoriana.(Comunidad de Comercio Exterior en Ecuador, 2013)

#### **2.4.4 PUERTO COMO PRINCIPAL ETAPA LOGÍSTICA.**

El transporte marítimo cada vez está tomando más importancia en el proceso logístico por los puertos y las Zonas de Actividades Logísticas (ZALs). Ya no resulta de manera eficiente que estas trabajen separadas, tomando en consideración que ambas apuntan actualmente a integrarse de forma consecuente, para así lograr el objetivo de que las operaciones fluyan de con eficiencia y rapidez, aportando así al movimiento de las cargas.

La posición estratégica de la que gozan los puertos actualmente en varios sistemas de producción, comercio y de transporte internacional, deberán considerar lo siguiente:



- Son los puntos de partida y llegada del transporte marítimo.
- Los mayores movimientos de carga se llevan a cabo por vía marítima.
- Los puertos constituyen la mayor interfaz entre modos de transporte, además de ser importantes centros de información.
- El puerto moderno es un nodo dinámico de una red compleja de producción y distribución internacional.(Logística, 2006).

#### **2.4.5 TIPOS DE PUERTOS.**

Los puertos se pueden clasificar desde diferentes puntos de vista de la siguiente manera(Costa, 2006):

- Clasificación física, en razón a su situación o emplazamiento, a sus condiciones naturales, o por sus condiciones físicas en cuanto a mareas, corrientes, etc.
- Clasificación funcional o en base a sus fines específicos.
- Clasificación en razón a los servicios prestados por el puerto
- Clasificación en función de su titularidad
- Clasificación en función del nivel de gestión.



*Ilustración 1 Tipos de puertos*

Fuente: Costa (2006)

*Elaboración: Las Autoras*

#### **2.4.5.1 CLASIFICACIÓN SITUACIÓN GEOGRÁFICA.**

Es éste punto cabe recalcar que un puerto no puede hacer mejoras con respecto a la situación geográfica, a pesar de que éste sea uno de los factores claves de su competitividad. Hoy en día se puede conseguir una excelente situación geográfica de varias maneras: mediante la proximidad a una importante zona de consumo o de producción, es decir, con la existencia de un *hinterland* potente alrededor del puerto o bien por su ubicación estratégica a lo largo de las principales rutas marítimas, como es el caso de los puertos hub. Si bien, los puertos existentes no pueden modificar su ubicación física, la construcción de nuevas terminales sí, ya que se impulsa en puertos bien situados geográficamente, lo que les permite tener mayores cotas de crecimiento. (Costa, 2006).

#### ***2.4.5.2 CLASIFICACIÓN POR FUNCIONES.***

Los puertos pueden clasificarse de diferentes maneras

- Clasificación Física, se la describe en base a su situación o emplazamiento, a sus condiciones naturales, o físicas en cuanto a mareas, corrientes.
- Clasificación en razón a los servicios prestados por el puerto.
- Clasificación en función a su titularidad.
- Clasificación en función del nivel de gestión que realiza la autoridad portuaria.(Costa, 2006).

#### ***2.4.5.3 CLASIFICACIÓN EN FUNCIÓN A SU TITULARIDAD Y GESTIÓN.***

En éste punto tenemos que la clasificación según su titularidad pueden ser públicos o privados. Los puertos públicos dependen administrativamente del estado, o de un gobierno regional. En cuanto a su gestión, ésta puede llevarse a cabo directamente por medio del puerto, a través de un organismo público o privado, encargado de administrar, gestionar y controlar el espacio portuario, el mismo que es denominado Autoridad Portuaria o Port Authority. (Costa, 2006).

#### ***2.4.5.4 CLASIFICACIÓN EN FUNCIÓN POR TIPO DE DESARROLLO DE SERVICIOS PRESTADOS.***

Según la organización interna UNCTAD quién realizó una clasificación de los puertos a principios de los 90 distinguió tres generaciones de puertos. Los de primera generación son los que presentan un menor desarrollo de sus servicios, estos corresponden específicamente a la estructura habitual en los puertos antes de los años 60 y algunos existentes hoy en día en países en vías de desarrollo, en los que básicamente se ofrecen servicios de carga, descarga y almacenamiento de la

mercancía, siendo los únicos centros de conexión entre dos modos de transporte, el terrestre y el marítimo. Entre las diferentes actividades portuarias, especialmente las de bajo costo, se las realiza de forma independiente y con escasa integración entre las mismas. Son exclusivamente para la carga general ya que hay poca especialización de las terminales. Existe poca colaboración entre las empresas portuarias, las administraciones y el municipio en el que está enclavado el puerto, así como con el resto de actividades logísticas y comerciales. Los puertos de segunda generación, corresponden al estado de desarrollo habitual entre los años 60 y los 80, estos se presentan con una mayor integración a sus actividades tanto como con las administraciones y con el entorno. El servicio que los puertos de primera generación brindan, es transformar las cargas como servicio industrial y comercial, tanto para la mercancía como para el buque. Por otro lado los puertos de tercera generación, corresponden al desarrollo alcanzado por los puertos de los países desarrollados después de los 80, presentan la mayor especialización con terminales dedicadas a los diferentes productos. Predomina la unitarización de cargas (especialmente la contenerización). Los mismos que se convierten en plataformas comerciales para el comercio exterior y en centros de transporte intermodal. Además de los servicios anteriores, se realizan actividades logísticas y de distribución y empiezan a incluirse términos como las Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) y los puertos secos. Además de los servicios a la mercancía y al buque se desarrollan servicios avanzados de información y comerciales. La colaboración e integración entre agentes y con las administraciones se incrementa, apareciendo el concepto de comunidad portuaria o comunidad logístico portuaria. (Costa, 2006).

#### *2.4.5.4.1 COMERCIALES.*

Las actividades comerciales portuarias que se realizan en éste ámbito son:

- Operación de estiba y desestiba
- Carga y descarga trasbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo incluido el tráfico de pasajeros.
- Reparación de los buques.

#### *2.4.5.4.2 NO COMERCIALES.*

Actualmente los puertos pesqueros, son los indicados para atender las necesidades de la pesca artesanal que es realizada por medio de barcos pequeños, es necesario que la utilización de estos puertos tenga instalaciones sencillas. Cuando la pesca es industrializada se realiza por medio de barcos de gran magnitud, por lo cual es necesario de una terminal pesquera con debidas instalaciones especiales para realizar labores de carga y descarga.(Costa, 2006)

#### *2.4.5.4.3 DE INTERÉS GENERAL.*

Los puertos de interés general son aquellos que cumplen circunstancias, donde se efectúan actividades comerciales marítimas internacionales.

a) Deben efectuar en ellos todas las actividades comerciales marítimas internacionales.

b) Que se utilicen para las diversas industrias importadores o exportadores de importancia estratégica para la economía nacional.

c) Que las metas focalizadas del volumen anual de ingreso de unidades y todas las características de sus actividades se refleje en o respondan a las necesidades de

la actividad económica del Estado(Costa, 2006).

#### *2.4.5.4.4 POR SUS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS.*

- Marítimos, se encuentran en conexión con aguas marítimas.
- Fluviales, se llega a ellos a través de un río, teniendo que pasar en muchos casos por esclusas.
- Lacustres, son aquellos localizados en lagos y lagunas.
- Naturales, son puertos que no necesitan protección exterior con diques.
- Artificiales, se precisa la construcción de un dique para proteger del oleaje a los buques cuando cargan y descargan. (Costa, 2006).

#### *2.4.5.4.5 POR LA PROPIEDAD.*

Según su propiedad se clasifican en:

- Puertos estatales
- Puertos municipales
- Puertos de ciudad
- Puertos privados

Cabe mencionar que es un poco difícil definir el significado de propiedad, ya que eventualmente se eligen formas mixtas de propiedad y en muchas ocasiones los mismos dueños de la infraestructura no son los dueños de las naves, grúas o medios de transportes.(Puertos, Ing Civil, 2012).

#### *2.4.5.4.6 POR EL TIPO DE TRÁFICO MARÍTIMO.*

**Puerto Hub:** puerto oceánico que aglutina una gran cantidad de contenedores, unos para ser distribuidos por su zona de influencia, mediante buques Feeder y

otros para su posterior distribución, mediante buques oceánicos, a las puertas de destino final. También se les atribuye el nombre de puertos de transbordo, atracador de servicios de largo recorrido y distribuidor de servicios Feeder.

**Nave Feeder (o alimentador):** son buques de tamaño mucho más reducido que los oceánicos, sirven para suministrar desde un gran puerto a puertos pequeños de su alrededor. Su significado en español es “alimentador” por lo que la función de estas unidades es de atracar en puertos recogiendo la mercancía de los puertos HUB.(Costa, 2006).

#### *2.4.5.4.7 POR EL TIPO DE LAS MERCANCIAS QUE MANEJAN*

Según el tipo de mercancías que manejan se detallan como:

- De importación, exportación y de tránsito.
  - De carga general, de graneles, de contenedores, de gabarras, de pesca, petroleros.
- (Costa, 2006).

#### **2.4.6 LA OFERTA PORTUARIA.**

En líneas generales, el resultado de una oferta establecida entre los puertos para atraer hacia sus instalaciones el mayor volumen posible de tráfico no es más que el reflejo del equilibrio de fuerzas enfrentadas en el mercado de los servicios portuarios.

En él se produce una tensión constante entre su oferta y su demanda, cuya evolución depende:

- De la incidencia de los costos de los servicios portuarios, costo de transporte, y por tanto, en el precio final del bien.

- La elasticidad precio de la demanda de la mercancía intercambiada por vía marítima.
- La posibilidad de sustituir los servicios recibidos en un puerto por los prestados desde otras instalaciones, incluso, por los ofrecidos desde otros medios.

Por lo que el desarrollo de sus competencias, las Autoridades Portuarias pueden optar entre varias estrategias. (Costa, 2006)

- ✓ Estrategias minimalistas,
- ✓ Estrategias pragmáticas,
- ✓ Estrategias de servicios públicos o competitivos.

#### **2.4.7 FUNCIONES PORTUARIAS.**

Son servicios portuarios las actividades de prestación de interés general que se desarrollan en la zona de servicio de los puertos, siendo necesarias para la correcta explotación de los mismos en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no discriminación. (Operaciones y Servicios Portuarios, 2016).

Estos a la vez se clasifican en:

- Servicios generales del puerto, cuya prestación solo se reserva a la Autoridad Portuaria.
- Servicios básicos, que se dan en régimen de competencia, sin perjuicio de lo previsto en la ley.



#### **2.4.7.1 FORMAS DE PRESTACIÓN Y CLASIFICACIÓN.**

De acuerdo a lo que establecen las “Normas que regulan el Servicio Portuario en el Ecuador” expedidas el 12 de abril de 2012, los servicios portuarios se prestarán en las jurisdicciones portuarias, tanto marítimas como fluviales, de manera integral, a través de operadores portuarios previamente matriculados por la autoridad nacional competente y habilitados por la Entidad Portuaria, su delegado, o el Terminal Portuario Habilitado, dependiendo del caso; en las siguientes formas:

- a) De manera directa, por parte del Estado, o a través de sus instituciones, por medio de la contratación de operadores portuarios, bajo modalidad concurso.
- b) De manera indirecta, por medio de una delegación por parte del Estado, a través de sus instituciones (bajo la forma jurídica de concesión)

Entre los principales servicios portuarios podemos destacar los siguientes:

- a) Servicios a los Buques: consisten en la gestión y ejecución de las actividades de ayuda a las naves para su acceso, estadía y salida de los puertos y zonas de aproximación y fondeo que sean necesarias para una apropiada navegación y permanencia en los mismos;
- b) Servicios a las cargas: Consisten en la gestión y operación del movimiento y almacenamiento de las cargas en las áreas portuarias y sus actividades conexas; y,
- c) Servicios complementarios: Consisten en la gestión de apoyo o complemento para los servicios portuarios a la carga o al buque y la escala de los buques. (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 1996).

#### *2.4.7.1.1 SERVICIOS A LOS BUQUES.*

Con el objetivo de armonizar la terminología de la actividad portuaria ecuatoriana y su internalización en el sector portuario y sin perjuicio de que estén siendo prestados por el sector privado o de que puedan o no ser delegables a la iniciativa privada, se establece la siguiente clasificación:

- Servicios al Buque: Practicaje y Remolcador.
  - Asistencia (lancha, amarre y desamarre, apoyo logístico, comunicaciones y otros que tengan que ver con el movimiento de las naves).
  - Salvamento y contra incendios.
  - Mantenimiento de fondos y facilidades de navegación (dragado, balizamiento).
  - Servicios básicos de agua y energía, utilizando instalaciones del puerto.
  - Abastecimiento de agua, lubricantes y combustibles por medio de buques tanques.
- (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 1996).

#### *2.4.7.1.2 SERVICIOS AL BUQUE Y EMBARCACIONES.*

Consisten en la gestión y ejecución de actividades de permisión y facilitación al acceso del tránsito seguro, operaciones y maniobras de los buques, embarcaciones de los puertos y terminales marítimos incluidos los fluviales, en las jurisdicciones portuarias, incluyendo sus zonas de aproximación y fondeo. (Costa, 2006)

Se podrán prestar los siguientes servicios al buque, de forma directa o indirecta:

- Dragado
- Señalización, Balizamiento y Otras Ayudas a la Navegación
- Ordenación, Coordinación y Control del Tráfico Marítimo
- Practicaje

- Remolque de Naves
- Amarre y Desamarre
- Servicios de Apoyo

#### *2.4.7.1.3 SERVICIOS A LA CARGA.*

Este servicio se basa únicamente en la ejecución y gestión de las actividades de transferencia y almacenamiento de las cargas y demás actividades autorizadas, dentro de estos están los recintos portuarios, buques o barcas, que pueden prestar los servicios de carga de forma directa o indirecta de la siguiente manera:(Costa, 2006)

- Carga y Descarga
- Estiba y Reestiba y Desestiba
- Trinca y Destrinca
- Tarja
- Porteo
- Almacenamiento
- Pesaje
- Conexión y Energía a Contenedores
- Otros Servicios de carga

#### *2.4.7.1.4 SERVICIOS COMPLEMENTARIOS.*

Los servicios complementarios son exclusivamente prestados mediante una autorización de la Autoridad Portuaria, a personas jurídicas o naturales del sector privado, previamente matriculadas en la Autoridad Portuaria Nacional y que en adelante se denominarán Empresas de Servicios Complementarios (ESC), que prestarán servicios de apoyo tanto al buque como a la carga.

Entre los Servicios Complementarios encontramos:

- Ajustador de Siniestro (Autorización de la Superintendencia de Bancos).
- Aprovisionamiento de agua.
- Aprovisionamiento de combustibles por auto tanque.
- Aprovisionamiento de combustibles por buque tanque.
- Aprovisionamiento de combustibles y aceites lubricantes por auto tanque.
- Aprovisionamiento de combustibles y lubricantes por auto tanques.
- Aprovisionamiento de víveres.
- Consultoría técnica.
- Control de entrega de combustible (autorización de la Dirección Nacional de Hidrocarburos D.N.H).
- Empapelado interior de contenedores.
- Fumigación (con la presentación del permiso otorgado por la Dirección Provincial de Salud).
- Inspecciones a la carga.
- Inspección de equipos.
- Inspección y mantenimiento subacuático limpieza de naves y muelles.
- Mantenimiento de naves y equipos.
- Operación de báscula.
- Pasacabos (operan desde el muelle cogiendo las tiras de amarre).
- Provisión de defensas flotantes.
- Provisión de equipos y repuestos.
- Provisión de suministros.
- Recarga y mantenimiento de extintores y equipos contra incendios autorización del Cuerpo de Bomberos).

- Recolección de desechos sólidos.
- Recolección y desalojo de basuras y residuos sólidos y líquidos.
- Reparación e inspección de contenedores.
- Seguridad física.
- Sellado de bodegas. (Reformado por el Art. 11 del Decreto Ejecutivo 1111, R.O. 358, 12-Junio-2008) Servicios balsa salvavidas (Certificado de Estación Autorizada emitido por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial).
- Supervisión y control de carga.
- Telefonía celular.
- Transporte de gente de mar.
- Otros de apoyo al buque o a la carga. (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 1996)

#### *2.4.7.1.6 OPERADORES PORTUARIOS.*

Según el glosarios de la ANI (Agencia Nacional de Infraestructura de Colombia) lo definió como “La empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y useria.” (Agencia Nacional de Infraestructura, 2011).

#### *2.4.7.1. 6.1 TIPOS DE OPERADORES PORTUARIOS.*

Entre los tipos de operadores, tenemos los que se clasifican de acuerdo al servicio que van a ofrecer:

- Operador Portuario de Buque (OPB)
- Operador Portuario de Carga (OPC)
- Operador Portuario de Servicios Conexos (OPSC)

- Operador Portuario de Pasajeros (OPP)(Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2012)

#### **2.4.7.1.6.2 OBJETIVOS DE LOS SERVICIOS Y DE LA OPERACIÓN PORTUARIA.**

Los servicios portuarios tienen varios objetivos centrales, entre los que se encuentran:

- Rapidez, a través de la reducción de los tiempos de permanencia en los puertos, que es el resultado de contar con la capacidad de las instalaciones y equipos.
- Eficacia y calidad en el servicio, manteniendo instalaciones adecuadas al tipo de tráfico, de buques y cargas.
- Economía, por medio de la optimización de los recursos.(Costa, 2006)

#### **2.4.7.2 OPERADORES AUTORIZADOS: CONTECÓN, INARPI, NAPORTEC, FERTISA, ANDIPUERTO.**

Desde su creación en 1958, durante 54 años el Puerto Marítimo de Guayaquil ha pasado por varios procesos de desarrollo, modernización e incluso tecnológicos, los mismos que lo han llevado a estar entre las mejores ubicaciones mundiales y regionales.

En 1963 llegó a convertirse en un puerto internacional. Luego de eso se ha ido desarrollando de acuerdo a la tecnología de la época.

“En 1993 el Gobierno estableció la Ley de Modernización la misma que consiste en dar la facilidad para que exista un mejor manejo expedito y ágil del comercio exterior con la participación de la empresa privada, de ahí nace la participación de este sector hacia el Puerto Marítimo”, explicó el vicealmirante Milton Lalama Fernández, director ejecutivo de la Cámara Marítima del Ecuador (Camae).

En 1998 empieza la creación de los puertos privados Trinipuerto, Banapuerto, Fertisa, Puerto Hondo, entre otros. En este año la Autoridad Portuaria concesiona a Andipuerto.

“Esto dinamizó el avance y desarrollo del sector portuario del país, y lógicamente las importaciones y exportaciones fueron creciendo”, manifestó Lalama.

La Autoridad Portuaria de Guayaquil actúa como controlador de las concesionarias Andipuerto y Contecon las mismas que se encargan de las operaciones del Puerto.

“Contecon es el terminal multipropósito que se encarga de los contenedores y Andipuerto presta servicio público de almacenaje de granos y carga al granel, explicó Jairala.

Cuando Contecon llega al puerto de Guayaquil, a partir del 2007 comienza la operación de la concesionaria Contecon Guayaquil S.A., siendo ésta una empresa subsidiaria de International Container Terminal, INC (Ictsi), la misma que se encuentra a cargo del manejo y operaciones de contenedores y terminales multipropósito del Puerto Libertador Simón Bolívar.

El contrato fue estipulado por 20 años de concesión, los cuales han transcurrido nueve años y ha sido evidente la especialidad de la empresa en el manejo de la carga, lo que ha permitido que el Puerto de Guayaquil tenga un ranking importante a nivel de Latinoamérica, incluso dentro de las estadísticas de la Cepal, manifestó Jailara.

Con la concesión del Puerto Marítimo tuvimos otra época más dinamizada, ya que es una empresa que vino a realizar sus inversiones y tienen que recuperarlas a través de este negocio”, dijo el Directivo de Camae.

Durante los primeros cinco años de operaciones se presentó un período de ajustes y aplicación de nuevos procesos y tecnologías, indicó el gerente general de Contecon, José Muñoz.(Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Sudamérica, 2012).

#### ***2.4.7.3 SEGURIDAD DE PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES***

##### ***PORTUARIAS -CODIGO ISPS.***

Se define al Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, (también conocido como Código ISPS) como un código adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), estableciendo un marco internacional, en el ámbito marítimo, de cooperación para detectar amenazas y adoptar medidas preventivas.

A partir de la implementación de este código, se aplicaron nuevas medidas por motivos del atentado del 11 de Septiembre, en la reunión de la 22<sup>a</sup> Asamblea de la OMI, celebrada en noviembre de 2001, y por unanimidad se llega a un acuerdo para crear nuevas medidas legislativas relativas a la protección de los buques e instalaciones portuarias.

En diciembre del 2002, con el nombre de Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, entra en vigor en julio de 2004.

Es la primera vez que la OMI elabora normativa que afecta a instalaciones portuarias, aunque solo a lo que respecta a la interfaz buque-puerto.



La Organización Marítima Internacional (OMI), logro aumentar el desarrollo para una navegación más segura, ya que por medio del impulso de algunos Convenios Marítimos se ha logrado este objetivo.

Los cuales se resumen en:

- Establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores naviero y portuario a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas.
- Definir las funciones y responsabilidades respectivas de los Gobiernos Contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario, a nivel nacional e internacional, con objeto de garantizar la protección marítima;
- Garantizar que se recopila e intercambia con prontitud y eficacia información relacionada con la protección;
- Ofrecer una metodología para efectuar evaluaciones de la protección a fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar a los cambios en los niveles de protección;
- Garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas

Para determinar los niveles de protección, se deberá tener en cuenta la información certera que se comunicará a la autoridad correspondiente sobre alguna amenaza, y ellos determinarán cual es el nivel de protección que se aplicará, los cuales son en las siguientes escalas:

- 1 Nivel de protección 1 (normal): el nivel al que funcionan normalmente los buques e

instalaciones portuarias;

- 2 Nivel de protección 2 (reforzado): el nivel que se aplicará si hay un incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección;
- 3 Nivel de protección 3 (excepcional): el nivel que se aplicará durante el periodo en que sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección. (Secretaría de Comunicación y Transporte, 2002)

#### ***2.4.7.4 INTEGRANTES DE LA OPERATIVIDAD PORTUARIA.***

Los integrantes que actúan en la operatividad portuaria son:

- Administración pública
- Prestadores de servicios

##### ***2.4.7.4.1 ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.***

Se encuentra representada por:

- Autoridad Portuaria
- Servicio Nacional de Aduanas
- Autoridad Marítima

##### ***2.4.7.5 PRESTADORES DE SERVICIOS PORTUARIOS.***

Agente Naviero: es la persona natural o jurídica que representa al armador en las gestiones de carácter administrativo, comerciales, operacionales y demás trámites apegados con el arribo y estadía del buque, aceptando los derechos y obligaciones que a este le corresponden en dichas gestiones(CGSA, 2013)

Armador: es la persona natural o jurídica que, como transportador propietario o no de la embarcación, ejerce la navegación de un buque por cuenta y riesgo propio.

(CGSA, 2013)

Consignatario Destinatario: persona natural o jurídica con el debido conocimiento de embarque, aparece como destinatario de la carga que dicho documento ampara, ya que es la persona que está destinada para recibir la mercancía en destino (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 1996).

Fletador: persona física o jurídica que alquila (fleta) un buque para su explotación en la manera que estime conveniente. El fletado y el propietario, establecen los convenientes contratos que convierten al fletador en el transportista efectivo ante los cargadores.

Practicaje: la persona jurídica calificada como OPB, el mismo que brinda el servicio público de practicaje, observará y cumplirá con los requisitos establecidos en la normativa emitida por la autoridad competente. (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 1996).

Servicio de remolcador: para poder brindar este servicio se deberá tener habilitados los siguientes documentos:

- a) Lista de los remolcadores que se utilizarían en la prestación del servicio, adjuntando los debidos certificados de seguridad otorgados por la autoridad competente y permiso de tráfico vigente.
- b) El certificado de “bollard pull” debidamente notariado o el certificado de prueba de potencia de tiro o tracción a punto fijo, vigente y emitido por una empresa calificada reconocida por la autoridad competente.

Para la prestación de este servicio dentro de la jurisdicción de las entidades portuarias, superintendencias de los terminales petroleros y terminales privados, se

cumplirán adicionalmente los requisitos establecidos para el efecto. (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 1996).

**Operadores de Comercio Exterior:** despachadores de aduana, conductores de recintos aduaneros autorizados, dueños, consignatarios, y en general cualquier persona natural o jurídica interviniente o beneficiaria por sí o por otro, en operaciones o regímenes aduaneros previstos por ley.(Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2012).

**EL AGENTE DE ADUANA,** es un profesional auxiliar de la función pública aduanera, cuya licencia lo habilita ante el Servicio Nacional de Aduanas para prestar servicios a terceros como gestor en el despacho de mercancías.(Gobierno de Chile, 2012).

## **2.5 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA.**

Según Trade&Logistic Innovation Center la define como el conjunto de obras e instalaciones que hacen posible el enlace entre los nodos de acopio, producción y consumo, llegando a satisfacer los requerimientos de las cadenas de suministros que interactúan entre ellos, por medio de los modos de transporte y el apoyo de instalaciones y terminales especializadas donde se materializan los movimientos de carga en combinaciones intermodales, mediante procesos de transferencia, transbordo, ruptura y trasvase de las mercancías.(Proecuador, 2015)(Trade & Logistics Innovation Center, 2011).

### **2.5.1 IMPORTANCIA DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA.**

Es muy importante este aspecto en la cadena de servicio portuario ya que se debe contar con una infraestructura de calidad y moderna, el objetivo a lograr es

que se pueda tener una mejora operativa, tomando en cuenta la eficacia en el movimiento de mercancías alrededor del mundo, y para poder competir en igualdad de circunstancias en el mercado mundial.

Sin embargo, se han coincidido con todos las partes en el desarrollo portuario en Guayaquil, a pesar de los esfuerzos que en los últimos años que ha realizado los sectores público y privado para adecuar, ampliar y construir plataformas para la transportación de carga, a lo largo y ancho de América Latina todavía existen grandes falencias carencias en este aspecto. (Vicente Albornoz, 2014), (Logística, 2006).

### **2.5.2 TIPOS DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA.**

En el libro “Los puertos en el transporte marítimo” de Carles Rúa Costa, 2006 indica que en un puerto se puede identificar cuatro tipos de construcciones:

**Obras exteriores o de abrigo:** son las necesarias para proporcionar una superficie adecuada de aguas en las que puedan permanecer los buques. Su importancia depende del tipo de puerto y puede ser prácticamente nula en puertos con las condiciones naturales adecuadas o tener una gran importancia en aquellos casos en que los puertos se han ganado a aguas abiertas.

Las infraestructuras de atraque son las que permiten una aproximación y amarre de los buques de tal manera que puedan llevarse a cabo las actividades de carga y descarga de estos.

Existen cuatro tipos diferentes de obras de atraque: muelles, espigones, pantalanes y duques de alba.

**Obras interiores de atraque:** las infraestructuras de atraque son las que permitirán una aproximación y amarre de estos buques de tal manera que podrán llevarse a cabo las actividades de carga y descarga de estos.

Existen cuatro tipos diferentes de obras de atraque: muelles, espigones, pantalanes y duques de alba.

**Infraestructuras de acceso:** las infraestructuras de acceso se forman, desde el frente marítimo, los canales de navegación, debidamente dragados para permitir el acceso de los buques y las ayudas a la navegación (faros, balizas, rácones).

**Construcciones o instalaciones complementarias:** se considera a los servicios, las grúas y otros equipos de carga y descarga, varaderos, etc. Todos estos elementos forman lo que se denomina superestructura del puerto.

Cabe indicar que la mayor parte de los elementos tanto de la infraestructura y superestructura tienen un coste de construcción muy elevado y un periodo de vida largo. Por lo que es relativamente habitual que estos grandes proyectos sean aportados por el sector público, aunque en la superestructura propia de las diferentes terminales, suele participar el capital privado.(Costa, 2006).

#### ***2.5.2.1 EQUIPOS DE CARGA Y DESCARGA DE BUQUES.***

Los puertos en la actualidad se definen según el tipo de carga que van a manejar por lo que se debe de capacitar tanto en infraestructura, espacio físico, personal para poder cumplir con el servicio a ofrecer, a continuación se detalla algunos tipos de puerto:

**Terminal de carga general:** se define como un conjunto de infraestructura, equipo y servicios que en forma combinada cumple con una determinada demanda para

ciertos tipos de buques. Consta de un grupo de puestos de atraque para usos generales en los que se manifiestan una combinación de carga general suelta y cierta cantidad de unidades de carga unitarizada. Esta carga de tipo general comprende una serie de productos que se transportan en cantidades más pequeñas que aquellas a granel. Y se la identifica en: Suelta convencional (no unitarizada) y unitarizada.

**Terminales polivalentes:** es el conjunto de infraestructura, equipo y servicio que en forma combinada y flexible cubre una demanda de ciertos tipo de buques, instalaciones portuarias especializadas para la carga unitarizada, cuentan con equipos para atender carga general y unitarizada, contenedores y carga sobre ruedas (ro-ro), plumas y grúas de buque.

**Terminales de contenedores:** la función básica de una terminal para el movimiento de carga son recepción, almacenaje y despacho, existen terminales especializadas para atender buques porta contenedores celulares con puestos de atraque que tienen una profundidad de 13 a 15 mts, con grúas pórtico de entre 45 y 50 toneladas, carretillas pórticos, grúas pórtico de patio, montacargas grandes, cabezales con plataforma, estación de consolidación y desconsolidación.

**Terminales de carga a granel líquida:** terminales para fluidos. Atracan buques de gran calado por lo que tanto el canal de navegación como las dársenas son profundos. La carga puede ser petróleo y sus derivados, productos químicos, sebo, aceite vegetal.(Sop81000, 2009).

## **SITUACIÓN ACTUAL**

### **2.6 DESCRIPCIÓN DE LA FORMA LOGÍSTICA ACTUAL**

En la actualidad la producción nacional entró en continuo desarrollo, la demanda de servicios logísticos y de transporte que van de la mano se va incrementando. El desarrollo de las cadenas productivas, junto con un mayor nivel de especialización de productos y servicios, requieren de servicios de transporte y logística de mercancías para el desplazamiento de su producción y para el comercio exterior.(Comunidad de Comercio Exterior en Ecuador, 2013).

El proceso de desarrollo del sector de transporte y logística es considerado como materia de prioridad por el Gobierno Nacional como una condición necesaria para el cambio de la matriz productiva. Los servicios de transporte y logística se ven afectados de forma transversal a muchos de los sectores de la economía y son un componente básico para la competitividad sistemática. (Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, 2016).

En el sector del comercio exterior de Ecuador continúa expandiéndose, sobre todo en los productos de exportaciones no petroleras. La fuerte relación comercial y política con China abre de igual forma nuevos espacios para el crecimiento con Ecuador y la apertura de nuevas rutas marítimas y aéreas. Los principales proyectos de inversión que el gobierno ha trazado en agenda del sector logístico son:

1. Ampliación y concesión del Puerto de Aguas Profundas de Manta.
2. Construcción del Puerto de Aguas Profundas del Golfo de Guayaquil
3. Concesión y operación de Aeropuerto Internacional de Manta
4. Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE) Petroquímica y Logística de Manta.



5. Puertos Fluviales en la cuenca Amazónica, Metro de Quito.
6. Construcción de red ferroviaria entre Guayaquil y Quito.
7. Zonas Logísticas y Puerto Seco en Latacunga y Santo Domingo.
8. Construcción de Astillero del Pacífico.
9. Zonas Logísticas de Frontera, etc.(Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, 2016).

## **2.7 MARCO REFERENCIAL**

### **2.8 TIPOS DE CARGA**

La carga es un tipo de bien mueble, que puede ser trasladado de un lugar a otro, ya que está sujeto a operaciones para lograr un fin, sin alterar sus características, por lo que se ha clasificado la carga por su tipo en general, granel y especial.(Logística, 2011).

#### **2.8.1 CARGA GENERAL.**

La carga general se la identifica a toda carga que se transporta, compuesta por bienes varios sean estos en grandes o pequeñas cantidades las cuales varían su peso, tamaño, condición, naturaleza y clase.

Los productos de carga general deberán cumplir ciertos requisitos, como el de no presentar riesgos para la salud, no poner en riesgo la seguridad de las personas que la manejan y del medio ambiente, por ejemplo: cilindros, cajas, cartones, botellas, planchas metálicas, que se transportan y almacenan.

Por lo general este tipo de carga es transportada por medio de embalajes, cuya forma peso y dimensiones, se ajustan a las características propias de ésta. Entre este tipo de mercaderías se detallan a las computadoras, zapatos, artículos de piel, ropa,

telas, manufacturas en general. Los diferentes tipos de cargas se clasifican en:

A) CARGA CON EMBALAJE: es aquella que por sus características y para ser estibada, con seguridad requiere de la protección de un recipiente o embalaje por ejemplo cajas de conservas alimenticias, cajones de repuestos para maquinaria, tambores con aceites comestibles, bidones con químicos, etc.

B) CARGA SUELTA, SIN EMBALAJE: es la carga que no necesita embalaje, por ejemplo. Planchas de hierro, rieles, tubos, llantas, piezas, etc.

C) CARGA UNITARIZADA: es cuando determinada carga general se agrupa y embala haciendo un solo bulto para manipularlo en una sola operación Ejemplo:

Carga paletizada: mercancías de una misma clase con embalaje estandarizado, agrupadas y aseguradas sobre una paleta, formando un solo bulto, listo para manipularlo con mayor rapidez.

D) CARGA CONTENERIZADA: toda mercancía cuya forma de movilización se realice dentro de la unidad de carga, excepto contenedores aéreos. (Fyah, Aleja, 2011).

### **2.8.2 CARGA AL GRANEL.**

Es la carga que se transporta en abundancia y sin embalaje; se estiba directamente en la bodega de los buques en grandes compartimientos especialmente acondicionados. La carga a granel puede ser:

a) SÓLIDA: por ejemplo: granos comestibles, minerales, fertilizantes, abonos.

b) LÍQUIDA: petróleo, lubricantes, gasolina, diesel, sebo.

c) GASEOSA: gases propano, butano y otros. (Logística, 2011).

### **2.8.3 CARGA ESPECIAL.**

La carga especial es aquella que si necesita un sistema especializado de transporte: congelación, refrigeración, ventilación u otros: frutas, hortalizas, legumbres; arroz, azúcar, harina, animales: pollos, carnes rojas, etc.

Se considera como carga especial:

- Carga Pesada: (Maquinarias y Vehículos): requieren de tratamientos especializados para ser estibados con seguridad.
- Carga Refrigerada: (Carnes, frutas y medicinas): estas cargas requieren para su conservación un determinado grado de temperatura constante.
- Carga Peligrosa: (Sustancias Químicas, Ácidos, Peróxidos): estas cargas deben ser manipuladas y estibadas. Aplicando normas y procedimientos esenciales dispuestos por Organismos Internacionales como la OMI.
- Carga Valiosa: (Pieles que necesitan calefacción, Obras de Arte, Alhajas, Metales Preciosas, Licores de Gran Calidad, Cigarrillos): por su condición de carga valiosa, requiere un tratamiento especial que permita la seguridad en la estiba. (Logística, 2011).

### **2.9 NORMAS GENERALES PARA EL TRANSPORTE DE CARGA PESADA.**

De acuerdo a lo indicado en el Reglamento General de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicado en el Registro Oficial 731 el 25 de junio del 2012 se detalla lo siguiente:

**Art. 55.-** “El servicio de transporte terrestre comercial consiste en trasladar a terceras personas y/o bienes, de un lugar a otro”, dentro del ámbito señalado en este Reglamento. La prestación de este servicio estará a cargo de las compañías o

cooperativas legalmente constituidas y habilitadas para este fin. Esta clase de servicio será autorizado a través de permisos de operación.

En las normas INEN y aquellas que expedida la Agencia Nacional de Tránsito respecto del servicio de carácter comercial, se contemplarán, entre otros aspectos de prevención y seguridad, el color, de ser el caso diferenciado y unificado según el tipo, la obligatoriedad de contar con señales visuales adecuadas tales como distintivos, el número de placa en el techo del vehículo, accesos y espacios adecuados y el cumplimiento de normas de seguridad apropiadas respecto de los pasajeros.”

Por lo tanto a partir del 01 de noviembre del 2013 se exigirá el cumplimiento de ésta norma, a los vehículos de transporte pesado que ingresan a la terminal. (CGSA, 2013).

### **2.9.1 APLICACIÓN DE LAS NORMAS**

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, mediante Acuerdo Ministerial, No. 018, expide las normas de aplicación para el Control de Pesos y Dimensiones de los vehículos de carga que circulan en la Red Vial Estatal.

En este acuerdo constan disposiciones de carácter obligatorio para todas las personas naturales o jurídicas, públicas y privadas, generadoras de carga, propietarios y/o conductores de los vehículos de carga pesada, en concordancia a lo dispuesto en los capítulos IV y V del reglamento de la Ley de Caminos vigente dice:

Capítulo IV: Del uso y conservación de los caminos públicos

Este decreto tiene como principal objetivo la regulación y control del Sistema Nacional de Pesos y Dimensiones, ya que por medio de estos dos procedimientos se podrá definir las dimensiones máximas permisibles de conformidad con la Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones, la misma que es aplicada a los vehículos de carga pesada expedida mediante Acuerdo Ministerial, en el que se prohíbe la circulación por la Red Vial del País a los vehículos Tractores o equipos de oruga y en general cualquier clase de vehículos con llantas de acero o con cadenas en sus ruedas. Además incluidos los vehículos cuyos pesos y dimensiones excedan a los permitidos y que no tengan certificados de operación especial, también los vehículos con peso bruto mayor de 3.5 toneladas cuyos conductores no porten los certificados regulares o especiales de operación.

#### Capítulo V: Pesos y Dimensiones y Vehiculares.

En este artículo se detallan a las unidades de carga, remolques y semirremolques que se encargan de realizar las distintas operaciones que son realizados por medio de la Red Vial del País; las mismas que deben cumplir con diferentes requisitos como las dimensiones y pesos máximos. Este control es aplicado para todos los vehículos de carga pesada, ya sean estos importados, ensamblados o de fabricación. Esta aplicación tiene como objetivo reducir la afectación de la infraestructura vial del país. DECRETO No. 1137 (REFORMA EL REGLAMENTO APLICATIVO DE LA LEY DE CAMINOS DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR).

## 2.9.2 VOLÚMENES DE CARGAS INGRESADAS

Guayaquil es el segundo puerto de más movimiento en la Comunidad Andina, tras Callao. El año pasado registró una reducción del tráfico de contenedores de un 1,9 % mientras que el peruano aumentó un 2,3 %.

Guayaquil moviliza 447.000 contenedores entre enero y septiembre, según las estadísticas de la Comunidad. Callao tiene 772.000 contenedores registrados en el mismo periodo.

Los siguientes puertos fueron el de Cartagena en Colombia, con 392.000 TEUS, el puerto colombiano de Buenaventura con 391.000 y los puertos privados del Ecuador que movilizaron 243.000 adicionales.

La Comunidad Andina también señala en sus estadísticas que los nueve primeros meses del 2015, el desembarque o ingreso de carga en contenedores en los puertos de la Comunidad Andina ascendió a 1,487 millones de contenedores, cifra que representó un aumento de 4,6 % respecto a similar periodo del 2014. (COMUNIDAD ANDINA, 2015).

Por lo que la CAN ha determinado que durante los doce meses del 2014, el puerto del Callao registró el mayor tráfico de contenedores llenos de los principales puertos de la Comunidad Andina con 1 millón 023 mil TEUS, y significó el 37,4% del total movilizado en el periodo, le siguen el puerto de Guayaquil con 630 mil TEUS, Buenaventura con 591 mil TEUS y el puerto de Cartagena con 491 mil TEUS. Tráfico de Contenedores (2016). (Expreso, 2016).

## **2.10 TIPOS DE CARROS AUTORIZADOS PARA INGRESO /SALIDA DE CARGAS**

En el transcurso de la operatividad de los diferentes despachos que se ha estado realizando en los principales puertos de Guayaquil, anteriormente se utilizaba cualquier tipo de carro para las diferentes cargas, no se asignaba el tipo de vehículo para determinada carga y no había una estricta atención por parte de las entidades gubernamentales. En la actualidad el MTOP en conjunto con los puertos de Guayaquil cumple con esta normativa y en base a la Tabla de Medidas y Pesos que fue asignada por el MTOP.

**Ilustración 2 Ilustración nacional de pesos y dimensiones: posibles combinaciones**

TIPO	DISTRIBUCIÓN MÁXIMA DE CARGA POR EJE	DESCRIPCIÓN	PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO PERMITIDO (toneladas)	LONGITUDES MÁXIMAS PERMITIDAS (metros)		
				Largo	Ancho	Alto
2S1			29	20,50	2,60	4,30
2S2			38	20,50	2,60	4,30
2S3			42	20,50	2,60	4,30
3S1			38	20,50	2,60	4,30
3S2			47	20,50	2,60	4,30
3S3			48	20,50	2,60	4,30
2R2			40	20,50	2,60	4,30
2R3			48	20,50	2,60	4,30
3R2			48	20,50	2,60	4,30
3R3			48	20,50	2,60	4,30
2B1			29	20,50	2,60	4,30
2B2			38	20,50	2,60	4,30
2B3			42	20,50	2,60	4,30
3B1			38	20,50	2,60	4,30
3B2			47	20,50	2,60	4,30
3B3			48	20,50	2,60	4,30

Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas(2012)

Elaboración: Ministerio de Transportes



En la práctica en los despachos de puertos para los despachos o retiros de cargas se utilizan de acuerdo a los pesos y volúmenes de carga de la siguiente manera:

Carro turbo de 0 a 5ton por lo general para la movilización de carga general o suelta

Camión Sencillo de 0 a 10 ton incluido tara en el caso de contenedor

Camión doble troque o “Mula” de 11 ton a 15 ton incluido tara en el caso de contenedor

Tráiler o tracto mula sencillo/chulla pata de 16 ton a 23 ton incluida tara en caso de contenedor.

Tráiler o tracto mula completo 2 a 3 ejes de 24ton a 35 ton incluida tara en caso de contenedor.(ECUADOR, 2016).

## **2.11 ETIQUETADO Y SÍMBOLOS UTILIZADOS EN EL MANEJO DE PRODUCTOS PELIGROSOS**

Es un tipo de mercancía que, de no tener un trato especial en su manejo, puede poner en riesgo la vida humana y el medio donde se transporta.

La Carga Peligrosa se puede caracterizar por tener ciertas propiedades explosivas, combustibles, oxidantes, venenosas, radiactivas o corrosivas.(Comunidad de Comercio Exterior en Ecuador, 2013)

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



*Ilustración 3 Peligro de clase 1 - materias y objetos explosivos*

(No. 1)

Divisiones 1.1, 1.2 y 1.3 Signo convencional (bomba explosionando): negro sobre fondo naranja; cifra "1" en la esquina inferior



*Ilustración 4: División 1.4*

(No. 1.4)



*Ilustración 5: División 1.5*

(No. 1.5)



*Ilustración 6: División 1.6*

(No. 1.6)

Cifras negras sobre fondo naranja. Deberán medir unos 30 mm de altura y 5 mm de espesor (para una etiqueta de 100 mm x 100 mm); cifra 1 en la esquina inferior.



(No. 2.1)

Gases inflamables

Signo convencional (llama):

negro o blanco (salvo

según 5.2.2.2.1.6 c)) sobre

fondo rojo;

cifra "2" en la esquina inferior.

(No. 2.2)

Gases no inflamables, no

tóxicos

Signo convencional (botella de

gas): negro o blanco

sobre fondo verde; cifra "2" en

la esquina inferior.

*Ilustración 7: Peligro de clase 2 – gases*

## PELIGRO DE CLASE 3

Líquidos inflamables



*Ilustración 8: Gases tóxicos*

(No 2.3)

Gases tóxicos

Signo convencional

(calavera sobre dos tibias):

negro

sobre fondo blanco; cifra

"2" en



(No. 3)

Signo convencional (llama): negro o

blanco sobre

fondo rojo; cifra "3" en la esquina

inferior.

PELIGRO  
DE CLASE

4.1 -

Materias  
sólidas  
inflamables,  
materias  
autorreacti-  
vas y  
materias  
explosivas  
desensibili-  
zadas



*Ilustración 9:  
Materias sólidas  
inflamables*

PELIGRO  
DE CLASE

4.2 -

Materias  
espontá-  
neamente  
inflama-  
bles



PELIGRO DE CLASE 4.3 -

Materias que, al contacto con  
el agua, desprenden gases  
inflamables



(No. 4.1)	(No. 4.2)	(No. 4.3)
Signo	Signo	Signo
convenciona	convencion	convencional
l (llama):	al (llama):	(llama): negro
negro sobre	negro sobre	o blanco
fondo	fondo	sobre fondo
blanco, con	blanco,	azúl; cifra "4"
siete barras	(mitad	en la esquina
verticales	superior) y	inferior.
rojas; cifra	rojo (mitad	
"4" en la	inferior);	
esquina	cifra "4" en	
inferior.	la	
	esquina	
	inferior.	

PELIGRO DE  
CLASE 5.1 - Materias  
comburentes



*Ilustración 10: Materias  
comburentes*

(No. 5.1) Signo  
convencional (llama  
por encima de un  
círculo):  
negro sobre fondo  
amarillo;  
cifra "5.1" en la  
esquina inferior

PELIGRO DE CLASE 5.2 - Peróxidos  
orgánicos



(No. 5.2)  
Signo convencional (llama): negra o blanca;  
fondo: mitad superior roja y mitad inferior  
amarilla cifra "5.2" en la esquina inferior



## PELIGRO DE CLASE 6.1 - Materias tóxicas



*Ilustración 11: Materias Tóxicas*

(No. 6.1)

Signo convencional (calavera sobre dos tibias):

negro

sobre fondo blanco; cifra "6" en la esquina inferior.

## PELIGRO DE CLASE 6.2 - Materias infecciosas



*Ilustración 12: Materias infecciosas*

(No. 6.1)

La mitad inferior de la etiqueta puede llevar las menciones: "Materias

Infecciosas" y "En caso de desperfecto o fuga, avisar inmediatamente a las

autoridades sanitarias" Signo convencional (tres lunas crecientes sobre un

circulo) y menciones, negras sobre fondo blanco; cifra "6" en la esquina inferior.

## PELIGRO DE CLASE 7 - Materias radiactivas

(No. 7E)

Materias fisionables de la clase 7

fondo blanco: Texto (obligatorio): en negro en la parte superior de la etiqueta:

"FISSILE" En un recuadro negro en la parte inferior de la etiqueta:

"CRITICALITY SAFETY INDEX"; cifra "7" en la esquina inferior.



*Ilustración 13: Materias radioactivas*



(No. 7A)

Categoría I -

Blanca

Signo convencional

(trébol): negro sobre

fondo blanco; Texto

(obligatorio): en negro

en la mitad inferior de

la etiqueta:

"RADIOACTIVE"

"CONTENTS....."

"ACTIVITY....." La

palabra

"RADIOACTIVE"

deberá ir seguida de

una barra vertical roja;

cifra "7" en la esquina

inferior.

(No. 7B)

Categoría II -

Amarilla

Signo convencional (trébol): negro sobre fondo

amarillo con reborde blanco(mitad superior) y blanco

(mitad inferior);

Texto (obligatorio): en negro en la mitad inferior de la

etiqueta: "RADIOACTIVE" "CONTENTS....."

"ACTIVITY....." La palabra "RADIOACTIVE" En

un recuadro de borde negro: "TRANSPORT INDEX"

La palabra "RADIOACTIVE" deberá ir seguida de

dos/tres barras verticales rojas; cifra "7" en la esquina

inferior.

(No. 7C)

Categoría III -

Amarilla



*Ilustración 14: Materias fisionables*

(No. 7E)

Materias fisionables de la clase 7

fondo blanco: Texto (obligatorio): en negro en la parte superior de la etiqueta: "FISSILE" En un recuadro negro en la parte inferior de la etiqueta: "CRITICALITY SAFETY INDEX"; cifra "7" en la esquina inferior.

PELIGRO DE CLASE 8 - Materias  
corrosivas

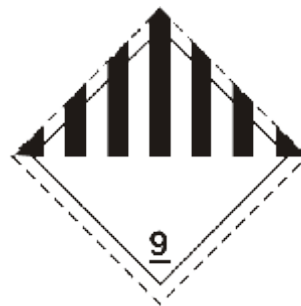


*Ilustración 15: Materias corrosivas*

(No. 8)

Signo convencional (líquidos vertidos de dos tubos de ensayo de vidrio sobre una mano y un metal): negro sobre fondo blanco (mitad superior); y negro con reborde blanco (mitad inferior); cifra "8" en blanco en la esquina inferior.

PELIGRO DE CLASE 9 -  
Materias y objetos peligrosos  
diversos



*Ilustración 16: Materias y Objetos peligrosos diversos*

(No. 9)

Signo convencional (siete líneas verticales en la mitad superior): negro sobre fondo blanco; cifra "9" subrayada en la esquina inferior.

*Fuente: Organización de las Naciones Unidas (ONU)*

*Elaboración: Las Autoras*

## **2.12 CONTROL DEL ENTE REGULADOR ANTE LA INFORMALIDAD**

Por medio de la FENATRAPE se tuvo conocimiento que participó de un evento en el cual estuvo presente el Ing. Álex Pérez Cajilema, viceministro de Gestión del Transporte, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPE), y un importante número de asistentes que llegó de todas las regiones del país en representación de las empresas de transporte afiliadas a la Fenatrape.

En la intervención del principal de Fenatrape se plantearon varios temas de interés para la transportación pesada y las posibles líneas de acción que se podrían conseguir para la regularización del sector del transporte pesado.

Por lo que se solicitó que el MTOPE y la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) asuman de manera efectiva y lidere el pedido de la Fenatrape, se resaltó que la dispersión que existe entre las diferentes instituciones relacionadas genera dificultades operativas por la falta de coordinación entre ellas.

También sostuvo que el MTOPE y la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) acojan el pedido formulado por Fenatrape y emitan la correspondiente resolución a las autoridades respectivas de incrementar el control a los transportistas informales mediante normativas y acciones conjuntas con otros organismos del Estado como el Servicio de Rentas Internas (SRI) y la Superintendencia de Compañías

Teniendo en cuenta de que la informalidad en el transporte de carga pesada constituye, hoy en día, uno de los factores de mayor incidencia en la mala calidad

de prestación del servicio, por la baja rentabilidad de los fletes y en la competencia desleal de miles de transportistas que operan en el país con placa blanca, afectando de manera directa al transporte organizado.

Además, la Fenatrape pide que se elabore un marco referencial de fletes, a pesar de que en la actualidad la fijación de fletes para el transporte de carga pesada está sujeta a la libre oferta y demanda.

Sin embargo, consideran que es necesario determinar técnicamente un punto de equilibrio económico-financiero para garantizar la sostenibilidad del sector, el cual en la actualidad afronta graves dificultades económicas por las bajas tarifas de los fletes en las distintas modalidades de transporte de carga pesados.(Fenatrape, Revista Transporte Pesado & Acelerando, 2016)

## **2.13 ESCENARIO ACTUAL DE LAS UNIDADES PARA LA TRANSPORTACIÓN DE CARGA**

Todas las empresas de transporte de carga pesada y personas naturales que tienen esta actividad deben someterse a nuevas leyes y normas que el gobierno y todos los operadores logísticos están solicitando para que puedan ofrecer sus servicios. Considerando que la ANT mediante resolución dicto lo siguiente:

“El Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito emitió la Resolución No. 057-DIR-2013-ANT de 21 de marzo de 2013, que dio inicio al proceso de regularización de unidades del servicio de transporte comercial de carga pesada, cuyo año de fabricación se encuentre en el rango de 1970 a 1981. Esto con la finalidad de abrir la posibilidad de regularización a las propietarias de vehículos

que durante 10 años, contados desde que culminó la vida útil de su automotor (32 años para vehículos de carga pesada), no habrían adquirido una nueva unidad, por lo tanto no habrían logrado obtener un permiso de operación que les permita prestar el servicio de forma lícita”.

Por lo que el gobierno implemento el PLAN RENOVA para todos los transportistas que tengan unidades que cumplan con estas indicaciones y los requisitos del plan Renova quedaron establecidos de la siguiente manera:

Pueden ser sometidos al proceso de chatarrización los siguientes vehículos:

- Obligatoriamente aquellos vehículos que hayan superado su vida útil.
- De manera voluntaria, los vehículos que tengan una antigüedad mínima de 10 años y quieran acogerse al Plan Renova.
- Obligatoriamente, los vehículos que hubieran sufrido un daño material que se considere como pérdida total por parte de la aseguradora.
- Los vehículos deberán entregarse en las empresas autorizadas ANDEC y ADELCA por parte del propietario del vehículo.(El Telégrafo, 2014)

Los lugares y horarios de recepción de las unidades a ser chatarrizadas se muestran en la siguiente tabla, donde se detallan las empresas autorizadas de atención.



Tabla 1: Lugares y horarios de chatarrización

Empresa autorizada	Lugar de recepción	Dirección	Horario
ANDEC	Guayaquil	Av. Raúl Clemente Huerta vía a las Esclusas sector Guasmo Central	Los días jueves para vehículos tipo liviano y viernes para vehículos tipo mediano y pesado, a partir de las 09h00
ADELCA	Quito	Aloag Km 1 ½ vía Santo Domingo	Los días miércoles desde las 09h00
ADELCA	Cuenca	Panamericana Norte Km 13 ½	Los días miércoles a partir de las 09h00, cuando existe solicitudes
ADELCA	Portoviejo	Km 4 ½ vía a Manta	Los días jueves para vehículos tipo liviano y viernes para vehículos tipo mediano y pesado, a partir de las 09h00, cuando existe solicitudes

Fuente: (Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador, 2016)

Elaboración: Las Autoras

Tabla 2: Valores asignados de incentivo financiero por chatarrización en dólares para Transporte Escolar

Valores asignados de incentivo financiero por chatarrización en dólares				
Rango de años	TAXIS Y CARGA LIVIANA	TRANSPORTE ESCOLAR		
	Liviano (Automóvil, Camioneta)	Mediano (furgoneta y microbús)	Mediano (Minibús)	Pesado (bus)
Desde 30	3.527,00	8.141,00	8.141,00	17.755,00
De 25 a 29	3.206,00	7.401,00	8.141,00	17.755,00
De 20 a 24	2.915,00	6.728,00	8.141,00	17.755,00
De 15 a 19	2.650,00	6.117,00	6.117,00	9.583,00
De 10 a 14	2.409,00	5.561,00	5.561,00	8.712,00

*Fuente: (Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador, 2016)*

*Elaboración: Las Autoras*

Los valores asignados de incentivo financiero por chatarrización también deben ser especificados de acuerdo al tipo de vehículos, así como los detallan las siguientes tablas:

*Tabla 3: Valores asignados de incentivo financiero por chatarrización en dólares para transporte urbano y transporte inter e interprovincial*

<b>Valores asignados de incentivo financiero por chatarrización en dólares</b>					
<b>Rango de años</b>	<b>TRANSPORTE URBANO</b>		<b>TRANSPORTE INTER E INTRAPROVINCIAL</b>		
	<b>Mediano (Minibús)</b>	<b>Pesado (bus)</b>	<b>Mediano (furgoneta)</b>	<b>Mediano (Minibús, tipo costa)</b>	<b>Pesado (bus)</b>
Desde 30	11.641,00	17.755,00	8.141,00	11.641,00	17.755,00
De 25 a 29	11.641,00	17.755,00	7.401,00	11.641,00	17.755,00
De 20 a 24	11.641,00	17.755,00	6.728,00	11.641,00	17.755,00
De 15 a 19	6.117,00	9.583,00	6.117,00	6.117,00	9.583,00
De 10 a 14	6.117,00	9.583,00	5.561,00	5.561,00	8.712,00

*Fuente:(Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador, 2016)*

*Elaboración: Las Autoras*

Tabla 4: Valores asignados de incentivo financiero por chatarrización en dólares para transporte pesado

<b>Valores asignados de incentivo financiero por chatarrización en dólares</b>			
<b>Rango de años</b>	<b>TRANSPORTE PESADO</b>		
	<b>Pesado (Camión, desde 3,6 ton a 10 ton.)</b>	<b>Pesado (Camión, más de 10 ton hasta 26 ton)</b>	<b>Pesado (Camión o tractocamión más de 26 ton)</b>
Desde 30	12.755,00	17.118,00	28.530,00
De 25 a 29	11.596,00	15.406,00	25.677,00
De 20 a 24	10.542,00	13.866,00	23.110,00
De 15 a 19	9.583,00	12.479,00	20.799,00
De 10 a 14	8.712,00	11.231,00	18.719,00

Fuente:(Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador, 2016)

Elaboración: Las Autoras

Nota.- Adicionalmente reciben un valor por parte de ANDEC o ADELCA por el peso del vehículo entregado, el mismo que depende del peso medido al momento de la entrega.(Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador, 2016).

## **2.14 EDAD PROMEDIO Y ESTADO DEL PARQUE AUTOMOTOR EN PUERTO.**

En el puerto marítimo de Guayaquil se ha realizado una indagación constatando que la edad promedio de las unidades que ofrecen servicio de transporte tanto formal como informal está entre 15 y 20 años de servicio de estas unidades.

Pero hay un grupo mínimo de transportista que pertenecen a diferentes compañías debidamente registradas, que han estado en trámite para la chatarrización del Plan Renova, en el cuál se realiza el canje de la unidad vieja y

le conceden un bono para descuento del valor de la unidad nueva, pero deben cumplir con los respectivos permisos de operación legalizados.

Como lo indica en una entrevista para la revista El Transportador, de la Federación Nacional de Transporte Pesado, en su edición N° 28, el director ejecutivo de la ANT, Héctor Solórzano, sostuvo que con la resolución N° 057 se dio la oportunidad a los transportistas de que se regularicen y señaló que el Plan Renova, es un incentivo únicamente para quienes trabajan formalmente por lo que quienes no tienen permiso, no podrán acceder a este programa.

En cuanto a la gran mayoría de unidades informales no pueden acceder a este beneficio y están tratando de poder conseguir reuniones con el gobierno, ya que según ellos le están quitando el derecho al trabajo.(El Universo.com, 2014).

En la siguiente tabla se detalla según la clase y tipo de vehículo la vida útil de cada uno de ellos.

Tabla 5: Cuadro de vida útil de vehículos

<i>Cuadro de vida útil de vehículos</i>			
<b>MODALIDAD DE TRANSPORTE</b>	<b>CLASE DE VEHÍCULO</b>	<b>TIPO DE VEHÍCULO</b>	<b>VIDA ÚTIL</b>
Taxis convencionales	Automóvil	Sedán-Amazonía o Galápagos	15 años
Taxis ejecutivos	Automóvil	Camioneta doble cabina 4x4 en Amazonía y Galápagos	5 años
Carga liviana	Camioneta	Cabina simple	15 años
Transporte mixto	Camioneta	Doble cabina	15 años
Carga pesada	Camión	Tractocamión o volqueta	32 años
Escolar e institucional	Autobús-furgoneta	Furgoneta	15 años
Interprovincial	Autobús	Bus o mini bus tipo Costa	20 años
Interprovincial	Autobús	Bus ejecutivo	5 años
		Bus tipo Costa	20 años
		Mini-bus súper ejecutivo	10 años
Interprovincial	Autobús	Tipo Costa articulado	20 años
Turismo	Automóvil-camioneta	Vehículo todoterreno	10 años
Alternativo	Vehículo de 3 ruedas	Tricimotos	5 años

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito (EL TELEGRAFO, 2013)

Elaboración: Las Autoras

## **2.15 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS SOLICITADAS POR EL MTOP.**

Conforme a lo establecido en el Acuerdo Ministerial No. 36, se contemplará las siguientes consideraciones especiales:

1. Tolerancia en el largo.-Para los semirremolques (carrocería) habrá una tolerancia de + 0,20 centímetros, la misma que será descontada en la combinación con el cabezal, debiendo alcanzar el largo máximo de combinación de acuerdo al cuadro establecido.

2. **Peso Máximo.**- El peso máximo permitido es de 48 toneladas, excepto para los vehículos 3S3 Y 3R3 para los cuales se considerará una tolerancia de +3 toneladas y para el 3R2 y 2R3 de +1 tonelada.
3. **Contenedores de alto cubicaje (High Cube):** las dimensiones máximas permitidas para estos vehículos son: Alto 4,50, Ancho: 2,60 y Largo 20,50 metros. El peso máximo está establecido en relación al número de ejes de acuerdo al cuadro demostrativo.
4. **Niñeras.**-Las dimensiones máximas permitidas para las niñeras son: Alto 4,50, Ancho: 2,60 y Largo 21 metros. El peso máximo está establecido en relación al número de ejes de acuerdo al cuadro demostrativo.
5. **Camas Bajas.**- Las dimensiones máximas permitidas para las camas bajas son: Alto 4,50, Ancho 3,20 y Largo 21 metros. Todas las Camas Bajas deberán tramitar un Certificado de Operación Especial: cuando circulen por la red vial estatal con cargas especiales, maquinarias con dimensiones mayores a las permitidas. El peso máximo está establecido en relación al número de ejes de acuerdo a la Tabla contemplada en el art.1
6. **Volquetes y/o vehículos requeridos para proyecto de interés Nacional.**- Se autorizará la circulación de este tipo de vehículos con excesos y dimensiones superiores a las establecidas en la Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones, siempre y cuando circulen fuera de las vías de primer orden y sean empleados para el desarrollo de proyectos específicos de interés nacional. Si se encontrare un vehículo de estas características circulando por la red vial nacional, será

sancionado conforme a lo establecido en el presente reglamento.

7. Tanqueros de Combustibles.- Los pesos y dimensiones máximos permitidos están para los trasportes de combustibles y gas en tanqueros, se autoriza la trasportación de las siguientes cantidades, de conformidad con la clasificación vehicular:

*Tabla 6: Clasificación según el tipo de vehículo*

<b>TIPO DE VEHÍCULO</b>	<b>GALONES PERMITIDOS</b>
2DB	4000 gls.
3A.	6000 gls.
3S2	8000 gls.
3S3	10000 gls.

*Fuente:* (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2012)

*Elaboración: Las Autoras*

## **2.16 PERMISO DE OPERACIÓN PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE**

Para la operación de empresas de movilización de carga pesadas, la autoridad pertinente emite dos tipos de certificados de operación que son: regulares y especiales.

Para los certificados regulares:

### **Descripción:**

Documento necesario para la circulación de vehículos de carga pesada por la red vial estatal, que detalla las especificaciones técnicas, dimensiones y capacidad del vehículo.

### **Requisitos:**

Los propietarios de vehículos y sus combinaciones, para obtener el certificado de operación regular, presentarán:

- a. En el caso de personas naturales copias de cédula, papeleta de votación actualizada, Registro Único de Contribuyentes de requerirse, permiso de operación otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito y matrícula del vehículo, encontrándose este último condicionado al otorgamiento de este permiso; y,
- b. En el caso de personas jurídicas, copia del Registro Único de Contribuyentes conjuntamente con el nombramiento debidamente registrado del representante legal, copia de la matrícula del vehículo y permiso de operación o autorización por cuenta propia otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito, encontrándose este último condicionado al otorgamiento de este permiso.



Deberá además cumplirse con los siguientes requisitos, según el caso:

1. Por primera vez, en el caso de vehículos importados, se verificará en el sistema si se ha otorgado una autorización previa a la importación del vehículo, y se deberá presentar una copia de la factura de compra donde consten las características y especificaciones del mismo.
2. En el caso de cambio de propietario, copia del contrato de compraventa, debidamente legalizado y matrícula.

**Procedimiento:**

Una vez revisado el vehículo en las estaciones de control de pesos y dimensiones, el usuario podrá acercarse a las oficinas de emisión de certificados del MTOP, adjuntando los requisitos anteriormente mencionados. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2012).

**Costos de los certificados de operación regular:**

Los certificados de operación regular tendrán una duración de dos años desde la fecha de emisión, a continuación se detalla según el tipo el costo de cada certificado.

*Tabla 7: Costos de los certificados de operación regular*

<b>TIPO</b>	<b>COSTO DEL CERTIFICADO</b>
2DA	20
2DB	36
3A	52
4C	60
4-0	64
S1	24
S2	40
S3	48
T2	36
T3	52
R2	48
R3	64

*Fuente:* (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2012)

*Elaboración:* Las Autoras

### **Certificados especiales**

#### **Descripción:**

Cuando por razones de interés público, se requiera de equipos especiales para transportar cargas indivisibles de pesos y dimensiones, o ambos a la vez, que excedan a los máximos permitidos por este Reglamento, el Subsecretario de

Transporte Terrestre y Ferroviario o su Delegado, a solicitud del interesado otorgará un certificado de operación especial, que servirá exclusivamente para la ruta solicitada.

Requisitos:

- Presentar la solicitud con al menos 7 días laborables de anticipación a la fecha en la que va a transportar la carga.
- Clase de carga a transportar con sus dimensiones y pesos.
- Clase de vehículo y sus características técnicas, con sus dimensiones y pesos.
- La ruta a utilizarse.
- Fecha de traslado de la carga o equipo.
- Copia simple de la matrícula del vehículo.
- Copia simple de la matrícula del equipo caminero o maquinaria otorgada por el MTOP.
- Copia simple del certificado de operación regular.
- Copia simple del documento de identidad del Representante legal de la empresa.
- Copia simple del Permiso de Operación de la empresa de transporte otorgado por la ANT.
- En el caso de vehículos con internación temporal se deberá presentar copia de la autorización emitida por el órgano regulador para dicha operatividad o proyecto.
- Diagrama detallando las características y especificaciones técnicas del vehículo.
- El área competente, solicitará de ser necesario, el estudio técnico de vías, puentes y obras de arte de la ruta a utilizarse para el paso de la carga especial e indivisible.

- El área competente, solicitará de ser necesario la póliza de responsabilidad civil por el monto establecido conforme al peso o dimensión de la carga y el equipo y ruta a utilizarse, la misma que deberá cubrir totalmente los daños que se pudieran causar a la infraestructura vial.
- Otras que el MTOP considere necesario.
- Cuando el peso bruto vehicular sea de hasta 60 toneladas y las dimensiones sean de hasta 3,50m de ancho, 4,50m de alto y 23m de largo, la autorización para la emisión de un certificado especial será otorgada por las Direcciones Provinciales del Ministerio Rector del Transporte conforme al cuadro adjunto.

Se autorizará el Certificado de Operación Especial, para el viaje solicitado bajo la supervisión de un técnico del MTOP y se otorgará sólo a las empresas de transporte que se encuentren debidamente constituidas y registradas en la ANT y el Ministerio Rector del Transporte, respectivamente. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2012).

#### **Procedimiento:**

El usuario deberá acercarse a las oficinas de emisión de certificados, llenar la solicitud del exceso correspondiente y completar los requisitos restantes para la aprobación del exceso de pesos y/o dimensiones, previa a la cancelación y elaboración del Certificado de Operación Especial.

#### **Costos de los certificados de operación especial.**

En este punto se detallan los costos de los certificados de operación especial, según sus dimensiones o su duración del viaje.

*Tabla 8: Costos de los certificados de operación especial*

Costo por Certificado Especial (Carga o Dimensiones)	USD \$ 100,00
Duración del Certificado Especial	1 viaje

*Fuente:* (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2012)

*Elaboración: Las Autoras*

## **2.17 BREVE ANÁLISIS DE LOS OPERADORES DEL PUERTO DE GUAYAQUIL**

### **2.17.1 CONTECON.**

Las Terminales de Contenedores y de Multipropósito del Puerto Marítimo de Guayaquil “Libertador Simón Bolívar”, están siendo operadas por la empresa Contecon Guayaquil S.A., esta es una compañía ecuatoriana constituida el 4 de mayo del 2007, la misma que forma parte del grupo multinacional ICTSI. Este grupo también tiene operaciones en varios puertos alrededor del mundo como son actualmente: Manila; Subic Bay Freeport; Bauan; General Santos (Filipinas); Davao (Filipinas); Mindanao (Misamis Oriental); Suape (Brasil); Gdynia (Polonia); Okinawa (Japón); Toamasina (Madagascar); Makassar (Indonesia); Tartous (Syria); Yantai (China); Adjara (Georgia); Aguadulce (Buenaventura / Colombia); Muara (Brunei Darussalam); Puerto de Buenos Aires (Argentina); Portland (Estados Unidos); Manzanillo (México); AdriaticGate (Croacia); Tamil Nadu (India). (Contecon Guayaquil, 2016)

Contecon Guayaquil S.A. fue creada luego del proceso y adjudicación de la concesión de las Terminales de contenedores y multipropósito del Puerto de Guayaquil Libertador Simón Bolívar, por un periodo de 20 años, e inició sus operaciones de prestación de servicios y actividades portuarias desde el 1ero de Agosto del 2007; en la actualidad por este puerto se moviliza el 70% del comercio exterior ecuatoriano que maneja el Sistema Portuario Nacional, y según el informe oficial de la CEPAL (año 2006) del ranking de los principales puertos de Latinoamérica y el Caribe, el Puerto Marítimo de Guayaquil se encuentra en el puesto número 9. (Contecon Guayaquil, 2016)

El Puerto Marítimo Libertador Simón Bolívar fue construido durante el periodo 1.959 – 1.963, su ampliación se la realizó en el periodo 1.978 – 1.982; se encuentra localizado en la costa occidental de América del Sur, en un brazo de mar, (el Estero Salado), a 10 Km al sur del centro de la ciudad. (Contecon Guayaquil, 2016).

### **2.17.2 INARPI.**

El Terminal Portuario de Guayaquil es un puerto privado, nace de la necesidad de mejorar el servicio portuario en el Ecuador, sobre todo en Guayaquil que es el puerto de mayor movimiento de carga de importación y exportación.

En julio del año 2006 empieza la operación de este Puerto, con las debidas autorizaciones de las entidades de control correspondientes. TPG (Contecon Guayaquil, 2016).

### **2.17.3 NAPORTEC.**

El Operador Portuario NAPORTEC, subsidiaria de Dole Food Company, nace en julio de 2002 se encuentra autorizado por la Dirección General de Marina Mercante DIGMER, quien es el ente regulador, que otorga la matrícula correspondiente tras haber demostrado cumplimiento de los requisitos establecidos para el efecto. Sus instalaciones se encuentran ubicadas en la Vía Perimetral, isla Trinitaria de Guayaquil, con un área de 126 mil metros cuadrados y dos atracaderos de extensión total 320 metros.

En noviembre del año 2003, obtuvo la certificación BASC; la cual es una alianza empresarial internacional que promueve un comercio seguro en cooperación con gobiernos y organismos internacionales, y fue certificado en el año 2011.

En mayo de 2004 obtiene la declaración de cumplimiento del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias PBIP, el cual es un marco internacional para la cooperación entre organismos gubernamentales, administraciones locales y los sectores navieros y portuarios con el fin de detectar y evaluar amenazas y protección de los buques e instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional.

Las operaciones de los embarques y desembarques de los contenedores son de óptimo rendimiento, ya que manejan productividades promedios de hasta 50 movimientos por hora, optimizando así el despacho de los buques y el uso de los muelles.

El crecimiento en los últimos años ha incrementado las inversiones para seguir brindado un excelente nivel de servicio tanto a Dole, como a otras líneas navieras. El equipo portuario fue renovado en su totalidad ya que se realizaron la adquisición dos nuevas grúas RTG, 2 portacontenedores de última generación, compra de una nueva planta generadora de energía para incrementar el número de puntos de conexión de contenedores refrigerados, así como equipos especializados para manejo de bobinas de papel.(Naportec, 2013).

#### **2.17.4 FERTISA.**

Fue creado en el año 1964 con la finalidad de receptor las materias primas para la producción de fertilizantes, luego incursiona en el negocio portuario de forma independiente y autónoma desde el año 1997, con la inversión en un sistema de bandas transportadoras para la carga de exportación de banano.

El Terminal Portuario de Fertisa fue inaugurado en octubre del 2004 y está disponible para el sector naviero, siendo el terminal portuario privado de mayor uso público. El mismo que beneficia al sector industrial, comercial y naviero, fortaleciendo la infraestructura portuaria nacional como pilar importante para el desarrollo del comercio exterior.

Este terminal multipropósito tiene un muelle de tablestacado de aproximadamente 300 metros de longitud y 50.000mts<sup>2</sup> de patios, permite atender durante las 24 horas del día los 365 días del año simultáneamente dos naves de hasta más de 25.000TM de DWT en dos atracaderos, facilitando el manejo de carga general tanto suelta como en contenedores, las importaciones de



fertilizantes y otros gráneles y las exportaciones de banano y más frutas.(Fertisa Terminal Portuario, 2015).

#### **2.17.5 ANDIPUERTO.**

Andipuerto Guayaquil S. A. obtuvo la licitación emitida por las Autoridades Portuarias de Guayaquil en el año 1999, para la concesión de la terminal a granel seco y multipropósito para 25 años con derechos exclusivos para el manejo de carga a granel / grano. El terminal también puede operar carga general, de acero y contenedores.

Se encuentra situado en el interior del principal puerto de Guayaquil llamado "Puerto Nuevo" tiene una superficie extrema en el lado este del puerto, con fácil acceso a la ciudad y conectado con las principales carreteras del país.

La mayoría de los buques destinados a Andipuerto Guayaquil S. A. utilizan el mismo canal de acceso como "Puerto Nuevo". La estación del piloto se encuentra al noroeste de la "isla Puna", siendo una, viento en calma y tranquilo canal natural con un proyecto oficial de 32 pies de agua salobre.

Andipuerto Guayaquil S.A. es el terminal más grande de graneles sólidos en el Ecuador con 360.000 toneladas métricas de capacidad de almacenamiento. Tiene varios niveles de productividad por encima de la norma en comparación con otros terminales de graneles sólidos en el Ecuador. En los buques promedio se quedaría en casi la mitad del tiempo contra recipiente similar en otro terminal.(Andinaves Companies, 2016).

## **2.18 OPERACIONES DE ENTREGA, MANEJO, EMBARQUE Y COSTOS DEL TRANSPORTE DE LA MERCANCÍA**

En las operaciones que se realiza a diario en las diferentes terminales portuarias que están autorizadas por la Senae, tienen sus propios reglamentos y procedimientos al momento del retiro de la mercadería.

### **2.18.1 FACTURACIÓN EN BODEGAS.**

#### **CONTECON:**

Es el proceso en el cual se facturan los servicios portuarios otorgados a la carga. Así mismo una vez cumplido con el respectivo proceso (facturación y pago) se entrega el Pase de Puerta para el retiro de la carga.

*¿Qué es el Pase de Puerta?*

Es el único documento que habilita el despacho de la carga de importación, cuenta con todas las normas de seguridad para el correcto control y entrega de la carga a la persona autorizada.

*¿Quién está autorizado a realizar la Facturación de Importación?*

Las personas autorizadas para facturar son:

- *Agentes de Aduana o sus auxiliares*, debidamente acreditados por el Senae, presentando la respectiva credencial que los faculta como tales.
- *Importador / Exportador* con su debido documento de identidad, o en su efecto, alguna persona natural que el importador autorice legalmente, por medio de carta

notariada, adjuntando copias de cédulas, nombramiento del representante legal.

*¿Qué documentación o información se requiere para la Facturación de Importación?*

Para acercarse a facturar, el cliente o su representante deben presentar:

- Carta de Autorización de Salida actualizada (física o electrónica).
- Copia del Conocimiento de Embarque (BL), únicamente para los casos de Carga General y Carga Suelta.
- Indicar el número de carga (MRN).
- Para trámites con Autorizaciones del SENAE mediante actos administrativos, se debe presentar una copia del documento (Providencias).
- Datos de la empresa de transporte o nombre del conductor y placa del vehículo que realizará el retiro, para la respectiva emisión del pase de puerta.

### **INARPI TPG:**

Objetivo:

Detallar los documentos requeridos para la facturación de carga de importación en el Terminal. Documentos requeridos:

- Carta de autorización de salida actualizada (física o electrónica)
- Fotocopia del B/L con visto bueno y del B/L hijo (sólo si aplica)
- Datos de la empresa de transporte o del conductor, nombre completo, número de cédula y placa del vehículo que retira la carga (fotocopia de la cédula o licencia)

- Providencia, en caso de ser trámites con autorizaciones del SENA E mediante actos administrativos.

*Personas autorizadas a presentar a facturar:*

- Agente de Aduana o sus auxiliares debidamente acreditados por SENA E y que se encuentren registrados en Ecuapass.
- Importador/exportador con su documento de identidad, cédula o pasaporte (migrantes), original y copia.

Para efectos de poder delegar a un tercero los tramites de facturación, se deberá considerar la presentación de los siguientes documentos en nuestras oficinas de servicio al cliente ubicadas en el Terminal:

1. Para delegación a terceros por parte de un importador, se deberá presentar:

CARTA FORMATO debidamente notariada, copia a colores de cédulas de identidad del representante legal de la empresa y de la persona delegada, copia del RUC y nombramiento del representante legal registrado en el registro mercantil.

La calificación de esta solicitud toma hasta 24 horas y tiene validez de un año.

2. Para delegación a terceros por parte de un agente de aduana, deberá presentar:

CARTA FORMATO notariado, copia a colores de cédulas de identidad y credencial de agente de aduana además de la cédula de identidad de persona delegada.

Copia del RUC y nombramiento del representante legal registrado en el registro mercantil (en caso de ser persona jurídica).

*Importante:* La calificación de esta solicitud toma hasta 24 horas y tiene validez de un año.

Cabe indicar que para casos de desaduanamiento directo y traslados entre zonas se deberá aplicar la delegación a terceros por parte del importador.

Nota: La notarización de los documentos debe incluir la siguiente leyenda: Diligencia.- Nombre del notario y abogado incluido el número de la Notaria Nombre del cantón, de conformidad con la facultad establecida en el número 9 del artículo 18 de la Ley Notarial, DOY FE: Que la(s) firma(s) y rúbrica(s) en este documento corresponde(n) al señor(es) Nombre del firmante o firmante, en calidad de representante legal de, por sus propios y personales derechos, portador(es) de la(s) cédula(s) de Cédula de Identidad original.

Recordamos que únicamente podrán realizar cambio de datos de transportista y reprogramaciones de turnos de despacho, las persona autorizadas para facturar su carga.(Terminal Portuario de Guayaquil , 2013).

## **NAPORTEC**

Esta empresa envía a sus clientes facturas electrónicas emitidas desde su sistema de Facturación SFP.

El sistema controla y genera los documentos necesarios para que el SRI, pueda autorizar las facturas electrónicas.

Una vez aprobada los documentos por el SRI, Sistemas Eikon de Naportec, procede a enviar las respectivas notificaciones a los clientes, en los correos provistos. De igual forma el cliente mediante notificación, recibe un usuario y

password para que procedan a ingresar al portal de clientes, con el fin de llevar un control de todos los documentos que Naportec les ha emitido.

Tomar en consideración:

1. Todos los clientes deben dirigirse como correo seguro al siguiente: [Soporte@eikon.com.ec](mailto:Soporte@eikon.com.ec). De éste correo electrónico se enviará las respectivas notificaciones.
2. El cliente debe tener acceso a la dirección electrónica para revisar todos los documentos emitidos por Naportec. (NAPORTEC, 2016).
3. Ejemplos:

### Notificación al Cliente: Factura Electrónica

De: EIKON - Facturación <[cobranzas@eikon.com.ec](mailto:cobranzas@eikon.com.ec)>  
Enviado: lunes, 20 de marzo de 2014 13:15  
Para: EIKON - Jonathan Bermúdez  
Asunto: \*\* PILOTO \*\* FACTURA N° 001.099.000019141

Confidence Suite **Factura**

Estimado **JONATHAN**:  
Se ha emitido el documento: FACTURA, sírvase encontrar el xml autorizado por el SR:

Referencia: PRU-HA JONATHAN  
Documento: FACTURA  
Numero: 001-099-000019141  
Fecha: 17/03/14  
Clave: 0703201401099210496100110010990000191410044410510  
Autorización: 1003201413163509921049610011005169E959

Para servirle mejor, puede contactarnos para solventar cualquier duda o asesoría.  
Teléfono: +593 4 5024950  
Email: [cobranzas@eikon.com.ec](mailto:cobranzas@eikon.com.ec)

Gracias,  
Servicio al Cliente - Factura Electrónica - ConfidenceSuite

Factura Electrónica - ConfidenceSuite  
Producción de EIKON S.A. [www.eikon.com.ec](http://www.eikon.com.ec)

Confidence Suite

*Ilustración 17: Formato de notificación del documento electrónico emitido por Naportec*

*Fuente: (Naportec, 2013)*

Formatos de documentos electrónicos adjuntados a la notificación recibida.

a) Documento XML con Validación del Sri

Este archivo es el XML que ha sido validado y autorizado por el Sri, como una factura electrónica válida.

Si el cliente desea verificar esta autorización, la puede realizar ingresando a la página del Sri, mediante las siguientes opciones:

1) Dar click en ingreso al Sistema



*Ilustración 18: Ingreso al sistema*

*Fuente: (Naportec, 2013)*

2) Localizar las consultas públicas de la página



*Ilustración 19: Localizar las consultas públicas*

*Fuente: (Naportec, 2013)*

3) Dar click en Validez de comprobantes electrónicos



*Ilustración 20: Validez de comprobantes electrónicos*

*Fuente: (Naportec, 2013)*

4) Ubicarse en la pantalla de validez de comprobantes electrónicos

4.1. Escoger la opción de validez por número de autorización.

4.2. Pegar el número de autorización dado en la notificación enviada desde Naportec.

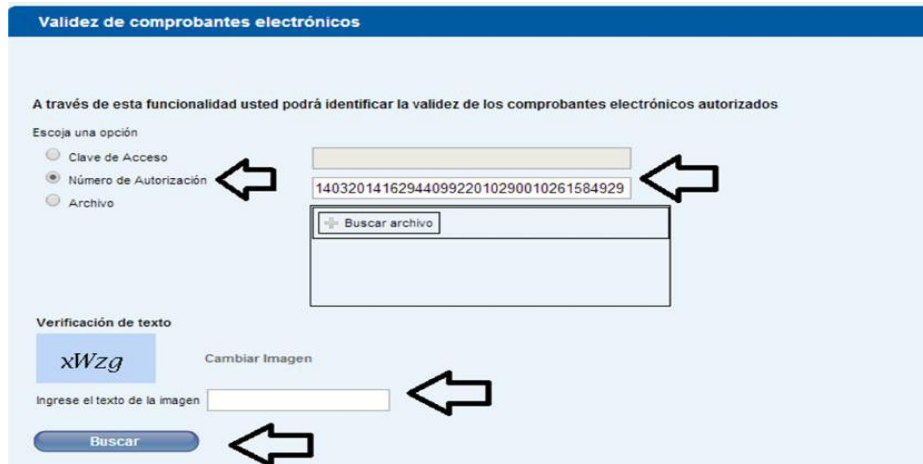




También lo puede copiar desde el documento XML enviado con la descripción:  
 NúmeroAutorización**1403201416294409922010290010261584929**/No. Autorización

4.3. Ingresar letras de verificación de texto.

4.4. Dar click en buscar.



*Ilustración 21: Dar click en buscar*

*Fuente: (Naporte, 2013)*

## 5) Resultado de la verificación del documento

En los comprobantes consultados se listan autorizados por el Servicio de Rentas Internas.

Lista de comprobantes autorizados en Ambiente de PRODUCCIÓN:

Nro	Tipo de comprobante	RUC Emisor	Razón Social Emisor	Clave de acceso / Nro. Autorización	Fecha autorización	Documentos relacionados
1	Factura	0992201029001	NAPORTEC S.A.	CA: 1403201401099220102900120020070000000748763889617 NA: 1403201416294409922010290010261584929	2014-03-14 16:29:44.0	

En los comprobantes consultados se listan no autorizados por el Servicio de Rentas Internas.

Lista de comprobantes no autorizados en Ambiente de PRODUCCIÓN:

Nro	Tipo de comprobante	RUC Emisor	Razón Social Emisor	Motivos
-----	---------------------	------------	---------------------	---------

Para el correcto funcionamiento de este Sitio Web se requiere Internet Explorer 7.0 / Netscape 7.0 / Mozilla 1.5 (o superiores)

*Ilustración 22: Resultado de la verificación del documento*

*Fuente: (Naporte, 2013)*



		<b>NAPORTEC S.A.</b> CONTRIBUYENTE ESPECIAL RESOLUCION No. 870 Valido desde: 12-04-2013 Valido hasta: 12-04-2014		<b>FACTURA</b> 002-007 - 000000074		
Matriz: km. 2.5 Av. Las Montañas S. 10 y Av. Carlos Julio Ansemena Sucursal: Via Perimetral Km. 1.5 Av. Los Angeles SN y calle 52		Telefono 042204850 R.U.C. 0992201029001				
<hr/>						
Guayaquil, 14 / Marzo / 2014		Cód. Cliente 215837				
Señores: _____						
RUC: _____						
Dirección: _____						
Buque: _____						
Observaciones: ALIOTH 27; 902636339/40/41/42/96/97/98/403/404; 15 CONTS						
<b>Cantidad</b>	<b>Descripción Servicio</b>	<b>Unidad</b>	<b>V/Unitario</b>	<b>Valor</b>	<b>Descuento</b>	<b>Sub Total</b>
1.00	RECEPCION DE EXPORTACION	15.0000	78.0000	1,170.00	.00	1,170.00
						
				<b>Total Facturado</b>		1,170.00
				<b>Total Descuento</b>		0.00
				<b>Base Imponible IVA 0%</b>		\$0.00
				<b>Base Imponible IVA 12%</b>		\$1,170.00
				<b>Total Iva 12%</b>		\$140.40
				<b>Total General</b>		\$1,310.40
<b>Son:</b> UN MIL TRESCIENTOS DIEZ CON 40/100 DOLARES		<b>RECIBI CONFORME</b> Nombre : _____				
Termino de Pago: CREDITO A 7 DIAS CONDICIONES DE VENTAS "Factura deberá ser cancelada en las instalaciones de BANANAPUERTO"		F): _____ C.I. # _____				

Ilustración 23: Documento PDF de factura

Fuente: (Naporte, 2013)

- Este documento no tiene valor tributario.
- Sirven para que el cliente pueda visualizar y entender como es el formato auto impreso emitido por Naportec.

De: Factura Electrónica \* ConfidenceSuite <[notificacion@efactura.com.ec](mailto:notificacion@efactura.com.ec)>  
Enviado: lunes, 10 de marzo de 2014 13:16  
Para: EIKON - Jonathan Bermudez  
Asunto: Bienvenido



Estimado JONATHAN .  
Bienvenido, es un placer brindarle los servicios de Factura Electrónica de ConfidenceSuite.  
Su cuenta ha sido creada y activada. Para su seguridad hemos generado una clave aleatoria, que se la detallamos a continuación:  
Usuario: **0923712269**  
Clave (password) : **Xxgpz926\$**  
Cuando ingrese al portal con esta clave, puede cambiar esta clave, en la sección de "Mi Cuenta".  
Puede ingresar al portal en: <http://portal.efactura.com.ec>

Gracias,  
Servicio al Cliente - Factura Electrónica \* ConfidenceSuite

*Ilustración 23: Resultado de la verificación del documento*

*Fuente: (Naporte, 2013)*

## 2) Del ingreso al Portal (primera vez)

Cuando es la primera factura electrónica emitida, el sistema le indicará vía notificación electrónica, el usuario y la clave con el que podrá acceder al portal de clientes.

### Ingreso a mis documentos

Su usuario y password (clave), son privados, no los comparta con nadie.

### Ingreso al Portal

Usuario:


Password:


Ingresar

[Olvíde su clave!](#)  
[Recuperar Clave](#)

*Ilustración 25: Portal de NAPORTEC*

*Fuente: (Naporte, 2013)*

Confidence  factura

Bienvido JONATHAN BERMUDEZ (JONATHAN) 

---

MI Cuenta Operaciones

Documentos

Mis Documentos

Validar Nuevos Documentos

Emisor:	<input type="text"/>	Documento:	<input type="text"/>	<input type="button" value="Buscar"/>
<small>Operador del Emisor</small>	<small>X</small>	<small>Numero de Documento de Venta</small>		

	fa	001-091-000001058	20/12/2013	112,00	Emisor: EIKON (RUC: 0992104961001)
<p>Ver Detalles</p> <p>Marcar como leído/no leído</p> <p>Ver Formato RIDE</p> <p>Ver Formato Personalizado</p> <p>Ver XML Autorización</p> <p>Ver XML</p>	fa	<p>Tipo: Factura</p> <p>Ingresado el: 10/03/2014 16:38:51</p>			<p>*** DOCUMENTO DE PRUEBA ***</p>
	fa	<p>001-099-000019141</p> <p>Tipo: Factura</p> <p>Ingresado el: 10/03/2014 16:17:00</p>	07/03/2014	112,00	<p>Emisor: EIKON (RUC: 0992104961001)</p> <p>*** DOCUMENTO DE PRUEBA ***</p>
	fa	<p>001-099-000019142</p> <p>Tipo: Factura</p> <p>Ingresado el: 10/03/2014 16:34:00</p>	07/03/2014	112,00	<p>Emisor: EIKON (RUC: 0992104961001)</p> <p>*** DOCUMENTO DE PRUEBA ***</p>

*Ilustración 26: Factura Naportec*

*Fuente: (Naporte, 2013)*

## **2.18.2 INGRESO AL RECINTO PORTUARIO**

Para poder realizar los respectivos retiros de las cargas de los importadores ya sea carga general o contenerizada y una vez que haya cumplido con las formalidades aduaneras, se procede a realizar el proceso de facturación como se menciona en el punto.


### **3.3.2.1 Proceso de facturación.**

Tal como se detalla, este proceso se encarga el Agente de aduana o una tercera persona autorizada por el cliente, a la cual el Dpto. de facturación de las bodegas entregarán un documento que otorga la autorización para que la unidad asignada pueda proceder a realizar el retiro de la carga. Detalle de documentos:

CONTECON: PASE DE PUERTA

CONTAINER		PIN NUMBER	
<b>UETU5034242</b>			
Auto	02820161000421446		



652904

SU TURNO DE LLEGADA ES 07/21/2016 10:30  
 USTED PUEDE INGRESA A LA TERMINAL DESDE LAS 10:00  
 SU HORA MAXIMA DE LLEGADA A CALLE H ES 10:40  
 POR FAVOR CONSIDERE ESTA INFORMACIÓN, CASO CONTRARIO PERDERÁ SU TURNO

MRN	CEC2016MAEU0187	BL	MSN	0042	HSN	0001	ITEM
SELLOS				FECHA EMISIÓN			
0384787	0384788			07/20/2016 12:00:00			
SELLO CGSA	UBICACIÓN	TIPO/ISO		BÁSCULA INTERNA			
		40		NETO	25,50	BRUTO	29,30
LINEA	SEA						
BUQUE/VIAJE	SAFMARINE BENGUELA 1607/1608						
IMPORTADOR	IMPORDENIM IMPORTADORA TEXTIL CIA. LTDA						
AG. ADUANA							
DOCUMENTO	02820161000421446	SN	447449				

TRANSPORTE				guscocovich
RUC	1791916468001	TELÉFONO		FIRMA/ SELLO FACTURADOR CGSA
EMP. TRANS	COMPAÑIA DE TRANSPORTES PESADOS OLIMPICA INTERNACIONAL S.A.			George Fernandez
PROVINCIA				FIRMA/ SELLO
VEHÍ. PLACA				071152139
LICENCIA				
CONDUCTOR				


*Ilustración 27: Pase de Puerta*

*Fuente: (Naporte, 2013)*




INARPI O TPG: DRES

**No.-A- 0382685**

 <p><b>DOCUMENTO DE RECEPCION Y SALIDA DE CARGA</b></p>	<b>REGISTRO APRA</b> IMPORTACION INTERNO: 00239 AGENCIA	TARJA: 6000904 NRO: CIA:	<b>INICIO ALMACENAJE</b> 16/05/2015 <b>CONTENEDOR APERTURADO</b>	<b>DRES</b> (2015-39702) CORRELATIVO(2015 - 104)(77) TIPO: 14 Importaciones COBRO: 207-20 ALMACENAJE IMPORTACION (NOR)	
	<b>TIPO TRANSPORTE</b> MARITIMA	<b>NAVE</b> CONTI ARABELLA	<b>RETIRO</b> INDIRECTO	<b>NUMERO CONOCIMIENTO</b> EKLUSH6670377	<b>PUERTO EMBARQUE</b> CALLAO
	<b>MARCAS/CONTRAMARCAS</b>		<b>CARGA EN:</b>		

CC: EGAR S.A. ** 1790357325001	NUM ITEM	NUM BULTO	CANTIDAD BULTO	COD BULTO	DESCRIPCION BULTO	PESO BULTO	VOLUMEN BULTO	TARA	UBICACION
Fact: 11048608 VENCE : Jun 2 2015 11:24AM Turno asignado por el sistema: Jun 1 2015 12:00PM Turno re-programado por el cliente: Jun 1 2015 4:00PM Su hora de registro en garita es desde: Jun 1 2015 3:30PM hasta las: Jun 1 2015 4:30PM CONTAINER LIST CONT: KKTU800090-4 TYPE: DV20 STATUS: FCL FCL LC: 133K	1	(V)(1)	1	78	CONTENEDOR NO REFRIGER	23,280.00	0.00	2,220.00	T2-Y10510101



Total Cantidad: 1	Total Peso: 23,280.00	Tara: 2,220.00
Vigencia Carta Salida: 02/06/2015	Refrendo 02615100007837	
Agente: 3052 / MOREIRA NARANJO JAIME MAURO	Forwarder: 0-	


<b>OBSERVACIONES</b> RUC Empresa: 1791394690001 Empresa: CHANGOLUISA ZAPATA HNOS,	<b>NOMBRE / FIRMA GUARDA ALMACEN</b> ARAUJO ZARATE JULIO ENRIQUE
--	---


**GUIA DE SALIDA**

Ilustración 28: Documento de recepción y salida de carga

Fuente: (Naportec, 2013)

NAPORTEC: ASIV





Autorización de Ingreso/Salida de Vehículos  
IMPORTACIÓN

Datos del Emisor

Usuario:	QUALA1 - javier almeida		
Fecha:	05/07/2016 14:18		
Contacto:	IMPORTADOR - QUALA ECUADOR S.A.		

Datos Generales

Itinerario:	MIZAR 135GIS	Código de seguridad:	55549
Importador:	QUALA ECUADOR S.A.	BL:	
Línea:	CMA CGM ECUADOR S.A.	BL HIJO:	BGA0204013

Datos de carga:

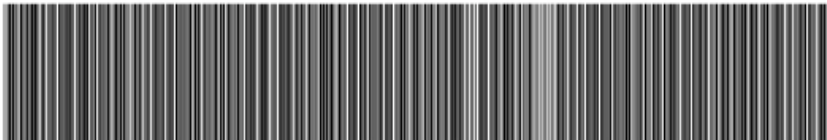
Producto:	DICE CONTENER 3935 BOXES 58 BOXES FD	IMO Class:		UN:	NO
Contenedor:	TGCU0060396	Sellos:	ALE8053-ALY2783-		
Tipo:	40HC	Temperatura:	0.0		
Condición:	FCL/FCL	No. Cajas:			
Ventilación:	0.0	Propósito de Carga	Despacho-Importacion		

Datos del Transporte:

Nombre del conductor:	LUIS ARTURO PEREZ	Ci:	0603130014	Placa:	PJS0868
-----------------------	-------------------	-----	------------	--------	---------

Datos de Autorización:

Nombres:	LUIS ARTURO PEREZ GUZMAN	Ci:	0603130014
Código de Seguridad:	VPUvatW8mS2Dwq5qwLfc0HhGoKiWIUAhIdo+eLOu+/OhVwWtq4vA6ODITe3eu6		



*Ilustración 29: Autorización de ingreso y salida de vehículos*

*Fuente: (Naportec, 2013)*



## FERTISA: EN LA ACTUALIDAD CAMBIO DE AISV A CITA PROGRAMADA

<b>Terminal Portuario Fertisa</b>		
<b>Appointment Export 12055</b>		
<b>Elaborado:</b>	7/19/16 2:30 PM	
<b>Fecha y hora de la cita :</b>	7/19/16 10:00 PM	
<b>Transaction Type:</b>	Drop Off Export	
<b>Factura:</b>		
<b>Booking:</b>	4547293A	
<b>Contenedor:</b>	SMLU7921350	
<b>DAE:</b>	02820164000423437	
<b>Consignatario:</b>		
<b>Nombre del Chofer:</b>	BYRON CARPIO	
<b>Cedula:</b>	1721087243	
<b>Placa:</b>	PVE0625	
<b>Creador:</b>	wcarpio	
<b>Visita:</b>	JSAM06N	

*Ilustración 30: Cita programada*

*Fuente: (Naporte, 2013)*

### 2.18.3 PROCEDIMIENTOS DE EMBARQUE.

Las bodegas han tratado de unificar los procedimientos de embarque para que haya una familiarización del transportista, al momento de retirar la carga. Se puede detallar los procedimientos de las bodegas que más se utilizan:

**CONTECON** Al momento de ingresar a este terminal por la vía de ingreso llamada “Calle H” la unidad se presentará con la documentación habilitante que es el “Pase de

Puerta” a la hora asignada por el módulo, notar que el tiempo de espera es de 40 min a la hora asignada y demás documentos del vehículo, licencia y equipo de protección de seguridad industrial.

Una vez que pasa el primer filtro de inspección la unidad pasa a la zona de pesaje o báscula, la cual se confirma el peso de la unidad vacío y se dirige a la ubicación del contenedor.

En el módulo la unidad deberá confirmar con el coordinador del patio, el cuál le indicará el momento y turno de cargue. Una vez que cargue el contenedor se confirmará si es la que está detallada en el pase de puerta y se dirigirá a las básculas de salida en la cual se confirmará el peso de la carga con la diferencia del peso del carro vacío.

**INARPI**, el procedimiento es un poco diferente, una vez que el conductor tenga en su poder el DRES con los documentos del vehículo, licencia y carnet de la empresa de transporte a la que pertenece se dirige a la garita de Ingreso, conocida como “Poncheo“, el tiempo de espera de ingreso es un poco mayor es de 1 hora.

El registro en garita dependerá del turno que fue asignado por TPG en el DRES, una vez que se realiza el registro estará autorizado para que ingrese al módulo de TPG dependiendo de la ubicación del contenedor, ya que TPG tiene 2 patio TPG1 y TPG2.

Antes de ingresar las unidades se pesarán vacíos en las básculas de TPG, luego en el interior del módulo se coordinará con los supervisores de patio y ellos coordinarán con los operadores de las máquinas y se organizará los despachos.

Una vez que la máquina le cargue el contenedor al carro ellos se dirigen a las filas de

salida donde deben pasar por las básculas y saldrán.

**NAPORTEC**, cuando concluye el proceso de facturación, el agente de aduana retirará la factura y elaborará el AISV con los datos del conductor, cédula y placa de vehículo, es indispensable que el importador pase a su usuario y clave para poder generar el AISV.

Una vez impreso este documento, se le entregará al transportista asignado con la factura, esta documentación se presentará en garita de ingreso y luego en las básculas de ingreso de igual manera se pesará vacío el carro.

Dentro de las instalaciones se dirigirá a la zona de contenedores y coordinará con los supervisores y se procede el cargue. Para luego dirigirse a la báscula de salida y poder salir de la bodega.

## **2.19 TIEMPOS DE OPERACIÓN DENTRO DE PUERTO**

Los tiempos de operación de despachos en los puertos ya sean Contecon, TPG, Naportec, etc., con el pasar de los años ha podido ir mejorando, ya que estas terminales han hecho inversiones en maquinarias y sistemas para que el tiempo de despacho fuera disminuyendo. Cabe indicar que la meta de la concesionaria es reducir los tiempos de entrega de mercadería a menos de 50 minutos, entre el ingreso de los camiones vacíos y la salida de contenedores.

Con la aplicación de salvaguarda que ha afectado bastante las operaciones de despachos por parte de importadores y exportadores, estas operaciones se toma entre 20 minutos para realizar este proceso.

### **2.19.1 ENTREGA DE MERCADERÍA A CLIENTES.**

La empresa de Transporte Transvialsa comenta que, una vez que una de sus unidades retira alguna carga de los diferentes puertos habilitados se procede a confirmar en qué estado sale la carga ya sea suelta o contenedor, por tanto se considerarán los siguientes puntos a fin de disminuir el perfil de riesgo en las entregas:

#### **CARGA SUELTA:**

- Verificar cantidad de bultos con los que se detalla en el pase de puerta.
- Verificar estado de los cartones, notar si fueron aforados, se deberá contar con la cinta de la SENA o Verificadora.
- En caso de haber novedad con algún cartón ya sea que este roto, parchado o que esté dañándose la mercadería se averigua el porqué de la novedad y se deberá notificar con la oficina o con el cliente directamente.
- Se tomará registro fotográfico para que se pueda pasar al cliente.

#### **CONTENEDOR:**

- Verificar estado de contenedor, si presenta golpes, rayas u óxidos debe ser notificado a la oficina.
- Verificar los sellos de seguridad con el cual sale de la bodega y verificar si coincide con los que están detallados en el pase de puerta.
- En caso de haber alguna novedad con los sellos de seguridad debe ser notificado al patio, oficina y cliente.
- Se tomará el respectivo registro fotográfico del contenedor.
- En caso de que la carga vaya con custodia privada se debe coordinar la entrega con el

encargado de la patrulla.

Una vez que comienza el viaje desde el puerto hasta las bodegas asignadas por el cliente y confirmadas las recomendaciones que utiliza Transvialsa, se realiza un monitoreo vía celular durante el trayecto del viaje.

En caso de ocurrir alguna novedad la empresa Transvialsa utiliza el sistema de emergencia ECU 911, para poder tener reacción en cualquier eventualidad y cuenta con personal de seguridad con movilización.

En la bodega del cliente, el conductor realizará su presentación y coordinará con la persona encargada de recibir la carga, el cual de manera amable y servicial le ayudará en lo que está a su alcance para la descarga de la mercadería lo más rápido y seguro.

Al momento de terminar la descarga el conductor le entregará la guía de remisión para que el supervisor de bodega le otorgue el visto bueno y proceda a la respectiva entrega, si hubiere alguna novedad la pondrán por escrito en la misma guía. Esta recepción del documento es válida para la empresa y el conductor a fin de efectuar el cobro del flete.

#### **2.19.2 ENTREGA DE CONTENEDOR VACIO EN PATIOS DE NAVIERAS.**

Los patios de entrega de contenedor vacío de las navieras por lo general se encuentran en las afuera de las ciudad, como por ejemplo Vía Daule km 22, Botadero de Las Iguanas, aunque en ocasiones estas navieras tienen almacenes temporales que reciben en el sur de la ciudad cerca del puerto marítimo.

Situación que en ocasiones favorece al plan de despachos de la empresa, debido a que se contaría con una unidad disponible y maximizaría el uso de la misma.

La problemática que surge en la entrega de los contenedores vacíos, es la escasa infraestructura que estas poseen, ya que en ocasiones solo tienen una máquina para realizar despachos de contenedores exportaciones y recibir contenedores de importaciones, esto a su vez suele ocasionarse largas filas tanto de ingreso como a la salida de los vehículos, y el espacio físico que poseen no es suficiente para poder satisfacer la demanda.

Por ésta situación los conductores en ocasiones han tenido que recurrir a dar coimas a personas encargadas de manejar la maquinaria y de esta forma poder entregar el contenedor en menor tiempo posible y la así poder cumplir con el programa de despachos de la empresa.

Se ha tratado de evitar este tipo de operaciones, pero esto se repite en casi todos los patios de almacenamientos de contenedores.

### **2.19.3 ENTREGA DE DOCUMENTACIÓN POR PARTE DE TRANSPORTISTA PARA FACTURAR AL CLIENTE.**

El conductor una vez que tenga el documento, revisará el documento de Obtención del certificado (EIR) de entrega del contenedor vacío al depósito de la Naviera, este documento servirá para verificar las condiciones en que ingresa el contenedor del depósito y evitar el cobro de multas por demora en la entrega, limpiezas por suciedad de equipo y reparaciones por averías que no existen.

Si está todo conforme, el transportista entregará en las oficinas de Transvialsa la siguiente documentación para poder cobrar su flete:

- EIR de entrega de contenedor vacío.
- Guía de remisión firmada por el cliente.
- Factura del transportista debidamente autorizada por el SRI.

La persona de Transvialsa que recibirá esta documentación, será la persona que realizó el despacho o la persona de recepción, el cual indicará que lo entregue al Dpto. de Operaciones.

#### **2.19.4 ENTREGA DE FACTURA AL CLIENTE.**

En el departamento de Operaciones se receptorá la documentación que el conductor entregará para su cobro del flete o los fletes que haya realizado.

La misma que será revisada detalladamente para elaborar el informe, el cuál pasará al Dpto. de Facturación para que proceda emitirla factura.

En este aspecto deberán tener en cuenta la revisión los siguientes puntos:

- La fecha de Entrega de contenedor del EIR, no deberá tener fecha después de la validez de la carta, esto generaría demora y sería descontado al transportista en caso de existir.
- En el sistema de control de despacho deberán darle de baja o cumplir el viaje realizado por esta unidad ya que si es omitido este paso al momento de realizar una consulta cada quincena reflejará que no está facturado y esta situación ocasionaría inconvenientes con cartera de cobro.
- Confirmar con el supervisor si no hubo ningún gasto adicional solicitado por cliente y bajo que rubro se lo factura.
- Cualquier pacto o acuerdo que se haya quedado con el cliente por parte del dpto. de

operaciones deberá ser informado al dpto. de facturación.

## **2.20 BODEGAS DE CLIENTES EN GUAYAQUIL.**

Al momento de afianzar un negocio con el cliente, ya sea particular o empresarial el encargado de la parte comercial, deberá confirmar las direcciones de las bodegas de cada uno de los clientes a los que se les va a realizar el servicio.

Esta información, le será muy útil a la parte Operativa, ya que podrán elaborar un mapa y organizar con el parque motor al momento de realizar los despachos.

Adicional a esto deberán tomar en consideración, si estas direcciones cuentan con restricciones de movilización municipal para vehículos, como la ordenanza que ya fue aprobada en el 2013 donde se indica “que se fija un horario especial, entre las 10:00 y 17:00, para que los furgones y camiones de hasta 7,5 metros de longitud puedan circular por el centro y otras vías delimitadas con el fin de cumplir operaciones de carga y descarga”.

En un principio, el horario iba a ser hasta las 16:00, siendo la norma, determina que esta tarea se debe realizar exclusivamente en el terreno en el que se centra la actividad industrial o comercial del destinatario de esa mercadería. (El Universo.com, 2014).

Por lo general la mayoría de los clientes de la compañía Transvialsa poseen sus bodegas en la parte industrial de la vía Daule.

## **2.21 EXPLICACIÓN DEL SISTEMA DE TRABAJO INFORMAL DE TRANSPORTE DE CARGA EN PUERTO.**

La parte informal del servicio de transporte pesado, empieza al momento que el costo



del servicio que ofrecen las empresas de transporte, es mayor en comparación al servicio de una persona particular, situación que no representa una competencia legal, ya que se debería tomar en consideración que una empresa legalmente constituida, invierte en infraestructura, personal y en ocasiones hasta garantías de seguro para seguridad de sus clientes al momento de trasladar la carga.

Esto es aprovechado por los transportistas particulares ya que ellos negocian u ofertan con un margen menor al costo que ofrecen las empresas, pero no ofrecen las garantías necesarias, que ciertos clientes desconocen y se arriesgan a utilizar este tipo de servicio.

Cómo logran los informales conseguir clientes? esto se da al momento en que las personas que se encargan de la parte logística de ubicar unidades, puede ser que pertenezcan al agente de aduana o algún conocido o referido por alguien, para que se encargue de este proceso se le llama en puerto como “enganchador”, esta persona ubica un viaje al vehículo y se gana una comisión, en acuerdo previo con el transportista, aunque en ocasiones esta persona baja más el precio a favor de él, y se comienza a dañar el mercado en cuanto precios, siendo aún más bajo que el costo de flete de una empresa, pero sin las garantías, ni seguridad que la empresa de transporte legalmente pueda ofrecer.

## **2.22 CONDICIÓN DE LAS UNIDADES DE LOS INFORMALES**

En los últimos cinco años, se ha visto un cambio en las unidades de transporte que trabajan en los diferentes terminales de carga, debido a que estas terminales han hecho inversiones en maquinarias, sistemas informáticos y sobre todo en seguridad, y han implementado criterios BASC, los cuales exigen ciertos requisitos a todas las unidades

para que puedan ingresar a realizar los diferentes despachos.

Por ésta razón la mayoría de las unidades que estaban obsoletas o tenían más de 15, 20 y/o 30 años, se acogieron al plan RENOVA, y otros optaron por realizar sólo fletes fuera del puerto.

En años anteriores la mayor parte del parque automotor que ofrecía servicios de transportes de manera informal, eran unidades viejas, no muy seguras, las cuales estaban propensas a sufrir algún inconveniente al momento de movilizar la carga. Y surgían nuevos costos que no eran asumidos por el propietario, sino por el cliente.

## **2.23 PROBLEMÁTICA EN LA RECEPCIÓN DE CONTENEDORES VACÍOS DE LAS NAVIERAS.**

Como se indica en la parte “entrega de contenedores vacíos” se identificaron algunas de las variables que pueden ser las causantes para que se congestionen estos lugares.

Estas causas son:

- Poca infraestructura no moderna.
- La mayoría de patios son de espacios pequeños, poca movilidad para las unidades.
- Mala organización de despachos y recepción.
- Falta de personal.
- Falta de maquinaria en la mayoría solo tiene 1 máquina para operación de cargue y descargue de contendor.

Lo cual se ha comprobado que en horas picos, donde se producen largas filas en estos módulos y en ocasiones las unidades son multadas por las autoridades de tránsito, ya que

como son unidades grandes obstaculizan la vía y se crean caos en las calles.

### **2.23.1 PROBLEMÁTICA DERIVADA QUE AFECTA AL PROGRAMA DE DESPACHOS DE TRANSVIALSA.**

La problemática más significativa que ocasiona las demoras en el proceso de entrega de contenedores vacíos son los incumplimientos de retiro de carga con algunos clientes, que por cuestiones de producción tienen su programa de despachos semanal y el cual la empresa debe acoplarse y cumplir.

Pero los clientes en ocasiones desconocen que este tipo de demora, no permite alcanzar a entregar el contenedor en el mismo día y previamente se ha coordinado el retiro de carga con este carro, el proceso se ve alterado y por esta causa Transvialsa ha intentado minimizar la falencia en los últimos años, tratando de coordinar con el parque automotor propio y ubicando la unidad que este lo más pronto disponible. En caso de no poseer una unidad propia para el día u hora solicitada por el cliente, se recurrirá a solicitar una unidad, en alguna de las empresas de transporte aliadas que colaboran con la empresa Transvialsa, a fin de cumplir con el programa del cliente.

#### **MARCO CONCEPTUAL:**

**Transporte de Mercaderías:** es el traslado de productos desde un origen a un destino. En esto se diferencia del transporte de viajeros.(Mauleón Torres, 2014)

**Logística Industrial:** parte del proceso logístico que engloba desde la compra de la materia prima hasta la fabricación del producto acabado, incluyendo la Logística de producción.(Soler, 2009).

**MARCO LEGAL:**

Según el Art. 46 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, el servicio de transporte terrestre comercial, consiste en trasladar bienes a terceras personas de un lugar a otro, dentro de las jurisdicciones y con su respectivo permiso de operaciones.(Asamblea Constituyente, 2014)

Art. 85 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, del capítulo denominado “DE LA CONTRATACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE”.(Fenatrape, 2015)

Aprobación del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial el cual contiene 33 reformas al articulado de Ley, publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 407 del miércoles 31 de Diciembre del 2015.(Fenatrape, 2015)

## **CAPÍTULO III**

### **METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN**

Está destinado a desarrollar el estudio de la problemática actual en la logística y el transporte de carga desde los puertos de Guayaquil hasta las bodegas de los diferentes clientes.

#### **3.1 METODOLOGÍA**

##### **MARCO METODOLÓGICO:**

Se realizará la recolección de los datos con el propósito de describir variables y analizar.

Para la recolección de la información, se utilizarán fuentes de datos secundarios que permitirán la elaboración de los antecedentes, marco teórico.

Se procederá a examinar la información a través de encuesta a los transportistas de la compañía y haciendo uso de la técnica de observación, en el proceso operativo de cada uno de los puertos permitiendo conocer el problema a investigar.

La realización de esta actividad de alguna manera marcará la experiencia durante el proceso, permite identificar los elementos, clasificándolos y ordenándolos de manera cronológica, para lo que será indispensable contar con registros detallados de los acontecimientos.

Encuesta con representantes de los diferentes Operadores Logísticos sobre los procesos operativos y la diferentes problemáticas en los despachos, y por último se realizará una entrevista al Gerente Operativo Logístico de la empresa Transvialsa.

## **ANÁLISIS FODA (FORTALEZAS, OPORTUNIDAD, DEBILIDAD, AMENAZA)**

Para lograr el objetivo de que este sistema logístico funcione de acuerdo al análisis del entorno, y de la capacidad de cubrir un posible incremento de la demanda, se realizará un análisis FODA.

*Tabla 9: Análisis Foda (Fortalezas y Oportunidades)*

<b>FORTALEZAS</b>	<b>OPORTUNIDADES</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Optimización de las unidades que pertenecen a Transvialsa.</li><li>➤ Implantar una organización operativa en base al sistema logístico.</li><li>➤ Establecer alianzas con otras empresas de transportes para poder cubrir demandas de clientes grandes.</li><li>➤ Existe en la actualidad mejoramiento en los procesos operativos en los puertos y la aplicación de la tabla de pesos y medidas por parte del MTOP.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Surgimiento de nuevos clientes.</li><li>➤ Creación o producción de nuevos productos para ser exportados.</li><li>➤ Facilidades e incentivos económicos estatales para el apoyo de nuevos emprendimientos.</li></ul>

<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Conocimiento de los colaboradores del sistema logístico actual.</li><li>➤ Aplicación de los procedimientos de inspecciones y revisiones establecidos por la empresa.</li><li>➤ Beneficios a los colaboradores para la aplicación del sistema nuevo.</li></ul>	
---	--

*Elaboración: Las Autoras*

Tabla 10: Análisis Foda (Debilidades y Amenazas)

<b>DEBILIDADES</b>	<b>AMENAZAS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Presupuesto alto para cambio de todo el parque automotor para el mejoramiento servicio.</li> <li>➤ Contratos de custodias de seguridad para incluir en el servicio son costosas y en ocasiones el cliente no requiere.</li> <li>➤ No se estandarizan ni formalizan procesos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Navieras ofrecen bajos costos, llevando carga a patios no aptos o pequeños donde se congestionan los procesos de despachos.</li> <li>➤ No se realiza los controles necesarios a los carros en los puertos por parte de entidades del gobierno.</li> <li>➤ Acuerdos entre terminales para requisitos de ingreso no logran unificar.</li> <li>➤ Proceso de despachos operativos en cada terminal son diferentes.</li> <li>➤ Entre las empresas legales de transporte no existe una unificación de costo por los fletes.</li> <li>➤ Existen unidades informales y no aptas para el transporte pero que ofrecen servicio a bajo costo.</li> </ul>

Elaboración: Las Autoras



### 3.2 TRABAJO DE ENCUESTA (PREGUNTAS Y ENTREVISTA)

En las encuestas realizadas a los 27 transportistas de la Compañía Transvialsa, se identificaron las falencias que se están dando según sus actividades diarias.

#### ENCUESTA

##### 1.-EXISTE UN CONTROL DEL ESTADO DE SU UNIDAD POR PARTE DE LOS PUERTOS?

SI  NO

SI ES SÍ, INDIQUE EL PUERTO:

CONTECON  INARPI  NAPORTEC  OTROS

##### 2.- SABE USTED CON QUE FRECUENCIA SE REALIZAN CHEQUEOS A LAS UNIDADES AL MOMENTO DE INGRESAR A LOS MÓDULOS?

DIARIO

SEMANAL

MENSUAL

ANUAL

OTROS

##### 3.- QUE TIPO DE REVISIÓN SE REALIZA ALA UNIDAD O AL TRANSPORTISTA AL INGRESAR A UN PUERTO

REVISIÓN FÍSICA

REVISIÓN DOCUMENTADA

NO SE REALIZA

##### 4.- A SU CRITERIO, QUE FACTORES AFECTAN LA CONSECUCIÓN DE VIAJES EN EL PUERTO?

BAJA DEMANDADE VIAJES

COMPETENCIA DE EMPRESAS DE TRANSPORTES

TRANSPORTE INFORMAL, COSTOS BAJOS

**5.-AL CONTAR TRANSVIALSA CON UN PLAN LOGÍSTICO, CREE UD QUE PUEDE INCREMENTAR LOS VIAJES EN EL PUERTO**

SI  NO

**6.-CONOCIENDO LA SITUACIÓN ACTUAL EN EL PUERTO, QUE ACCIONES SE DEBERÍAN TOMAR PARA MEJORAR EL SERVICIO**

BAJAR COSTOS PARA CAPTAR CLIENTES

REALIZAR CONTRATOS DE SERVICIOS CON LAS EMPRESAS O CLIENTES

OTROS.....

**7.- LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DEBERÍAN COMUNICAR AL PARQUE AUTOMOTOR O UNIDADES ASIGNADAS EL PLAN DE TRABAJO DE LA SEMANA?**

SI  NO

**8.- LOS COSTOS DE LOS VIAJES EN ESTOS 5 AÑOS HAN INCREMENTADO?**

SI  NO

**9.- UD CREE QUE SE DEBERIA UNIFICAR LOS PRECIOS DE LOS VIAJES INTERNOS?**

SI  NO

**10.- LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE ESTÁN CONSCIENTES DE LA SITUACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS, EN CUANTO A LA FALTA DE RECURSOS QUE LES PERMITA MEJORAR LA UNIDAD DE TRABAJO?**

SI  NO

## TABULACIÓN DE RESULTADOS

### 1. EXISTE UN CONTROL DEL ESTADO DE SU UNIDAD POR PARTE DE LOS PUERTOS?

Tabla 11: Tabulación de resultado de la pregunta No. 1

	N° DE CHOFERES
SI	0
NO	27

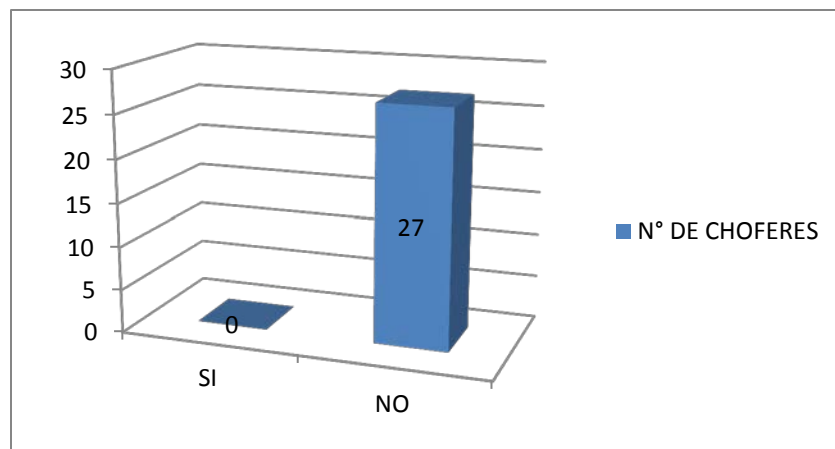


Gráfico 1: Resultado de la pregunta No. 1

Elaboración: Las Autoras

### Análisis

Se planteó ésta pregunta para tener una idea general de los procedimientos de acceso que realizan el puerto a las unidades, sean estas la carrocería, plataforma o chasis de la unidad y si el conductor cumple con los equipos apropiados de seguridad física.

### 2. SABE USTED CON QUE FRECUENCIA SE REALIZAN CHEQUEOS A LAS UNIDADES AL MOMENTO DE INGRESAR A LOS MÓDULOS?

Tabla 12: Tabulación de resultados de la pregunta No. 2

FRECUENCIA	N° CHOFERES
DIARIO	0
SEMANAL	0
MENSUAL	0
ANUAL	27

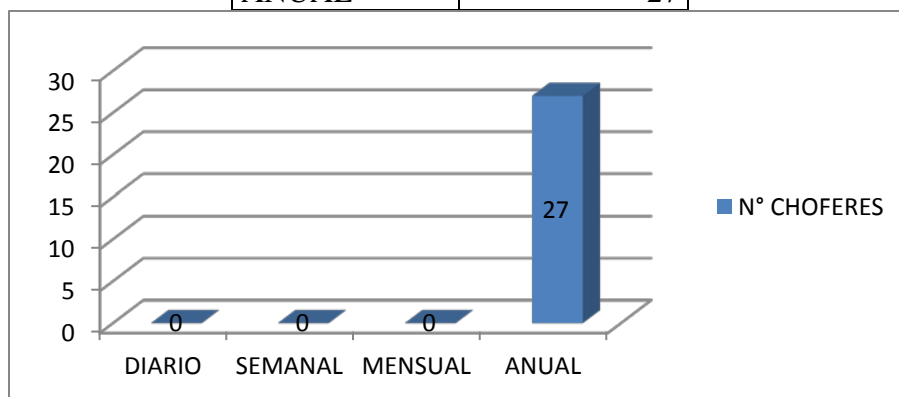


Gráfico 2: Resultado de la pregunta No. 2

Elaboración: Las Autoras

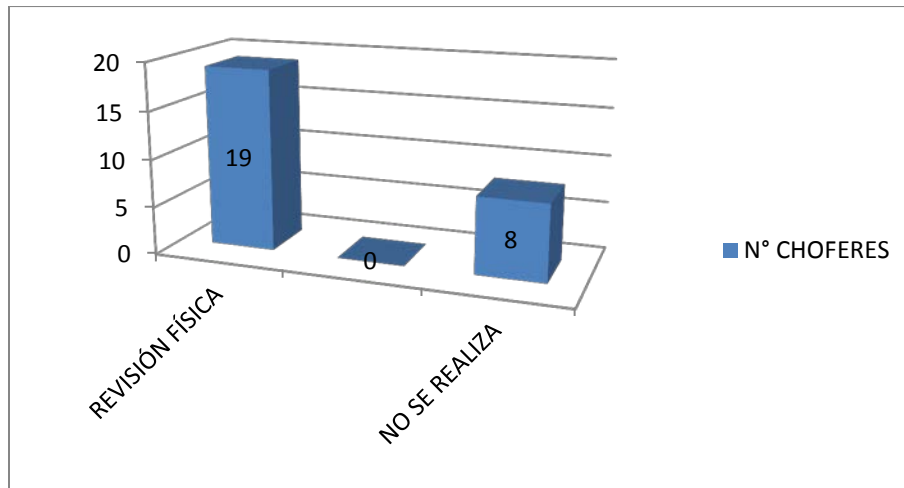
### Análisis:

En base a la pregunta anterior, hemos verificado en los puertos que al momento de los ingresos de las unidades los guardias o supervisores, pocas veces o casi nunca realizan revisiones de las unidades y del conductor. Pero al momento de realizar la renovación de las credenciales de ingreso de los vehículos, que es cada año, se realizan las inspecciones físicas.

### 3. QUE TIPO DE REVISIÓN SE REALIZA A LA UNIDAD O AL TRANSPORTISTA AL INGRESAR A UN PUERTO?

Tabla 13: Tabulación del resultado de la pregunta No. 3

TIPO DE REVISIÓN	N° CHOFERES
REVISIÓN FÍSICA	19
REVISIÓN DOCUMENTADA	0
NO SE REALIZA	8
TOTAL	27



*Gráfico 3: Resultado de la pregunta No. 3*

*Elaboración: Las Autoras*

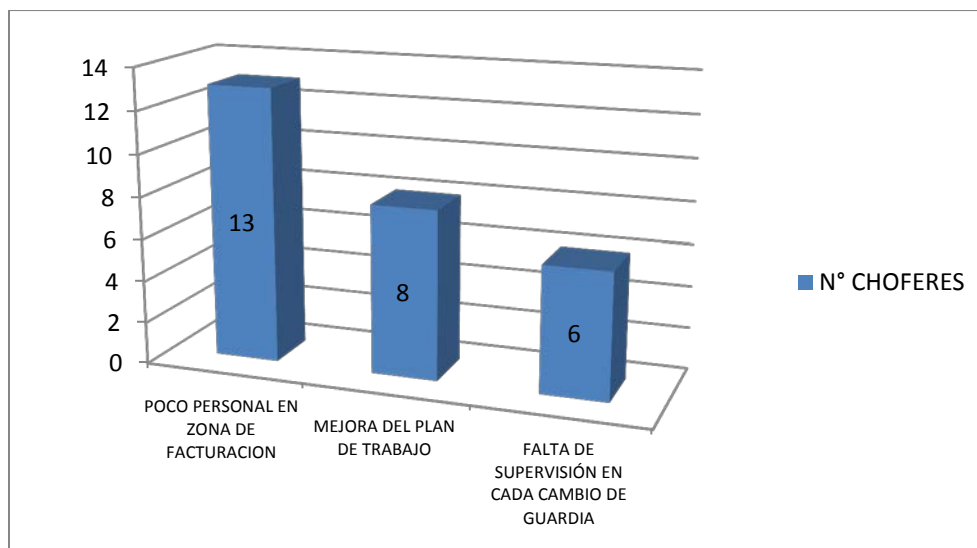
**Análisis:**

Se ha podido verificar que los guardias o supervisores de ingresos pocas veces realizan un chequeo visual, sencillo tanto de la unidad como del conductor. Y dependerá del movimiento de ingreso por que cuando está congestionado solo revisan el pase de puerta.

**4. CUAL DE LAS SIGUIENTES ALTERNATIVAS CONSIDERA USTED SEA LA CAUSA DE LOS INCOVENIENTES QUE SE PRESENTA EN EL PROCESO DE DESPACHO?**

*Tabla 14: Tabulación del resultado de la pregunta No. 4*

CAUSAS	N° CHOFERES
POCO PERSONAL EN ZONA DE FACTURACION	13
MEJORA DEL PLAN DE TRABAJO	8
FALTA DE SUPERVISIÓN EN CADA CAMBIO DE GUARDIA	6
TOTAL	27



*Gráfico 4: Resultado de la pregunta No. 4*

*Elaboración: Las Autoras*

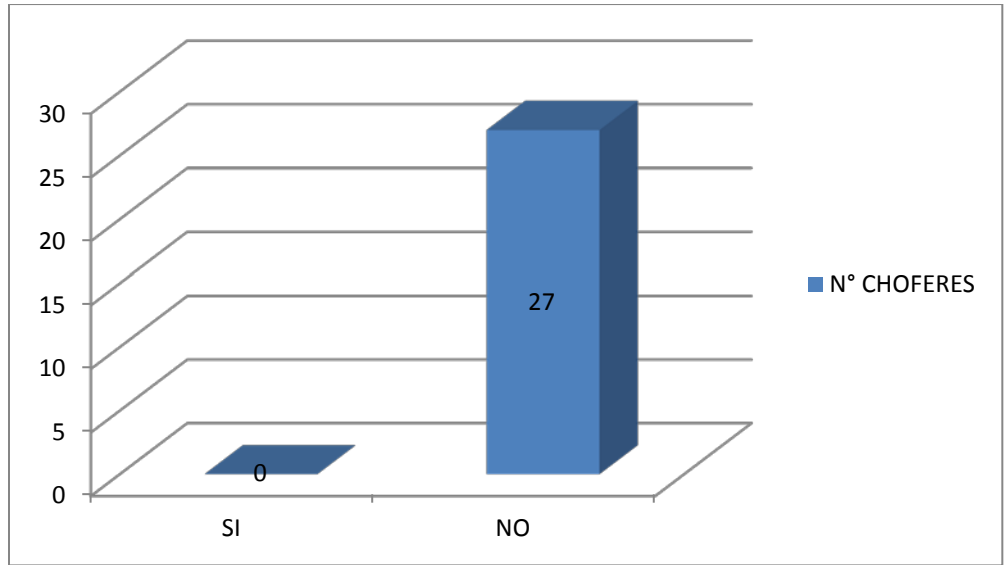
### **Análisis**

En el proceso del despacho de contenedores en los diferentes puertos, se ha visto que en ocasiones reiteradas o en días próximos a feriados, se ha incrementado los problemas para poder facturar y despachar contenedores. Y en días ordinarios se ha registrado demoras en los cambios de guardias que se y se realizan en la tarde, y congestionan los ingresos, lo cual afecta en los diferentes planes de trabajo de las empresas de transporte.

### **5. CONOCE USTED EL PROCESO DE DESPACHO DE IMPORTACION /EXPORTACION EN SU TOTALIDAD?**

*Tabla 15: Tabulación del resultado de la pregunta No. 5*

	N° CHOFERES
SI	0
NO	27



*Gráfico 5: Resultado de la pregunta No. 5*

*Elaboración: Las Autoras*

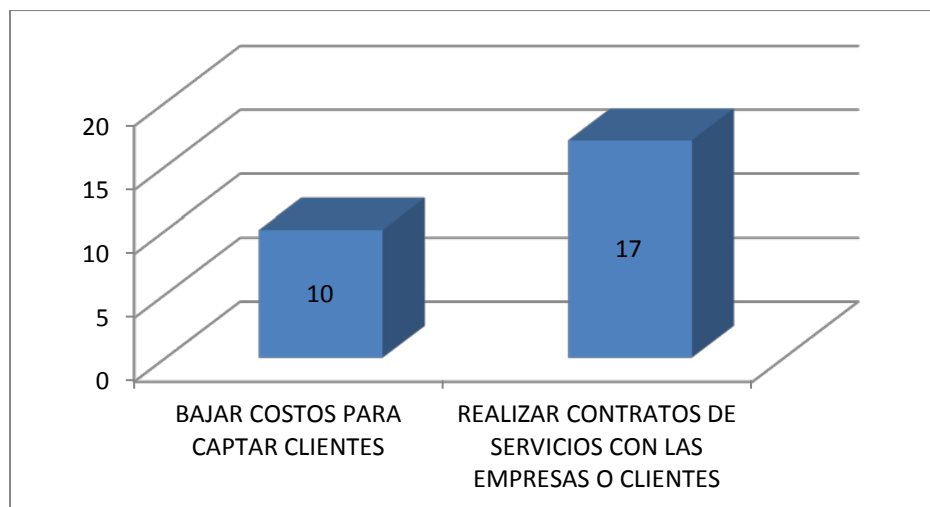
**Análisis:**

En diferentes conversaciones con los transportistas que trabajan con la empresa y con otros que no pertenecen, se ha podido constatar que la mayoría de ellos desconocen los procedimientos de despachos de importación y exportación.

**6.-CONOCIENDO LA SITUACIÓN ACTUAL EN EL PUERTO, QUE ACCIONES SE DEBERÍAN TOMAR PARA MEJORAR EL SERVICIO?**

*Tabla 16: Tabulación del resultado de la pregunta No. 6*

	N° DE CHOFERES
BAJAR COSTOS PARA CAPTAR CLIENTES	10
REALIZAR CONTRATOS DE SERVICIOS CON LAS EMPRESAS O CLIENTES	17



*Gráfico 6: Resultado de la pregunta No. 6*

*Elaboración: Las Autoras*

**Análisis:**

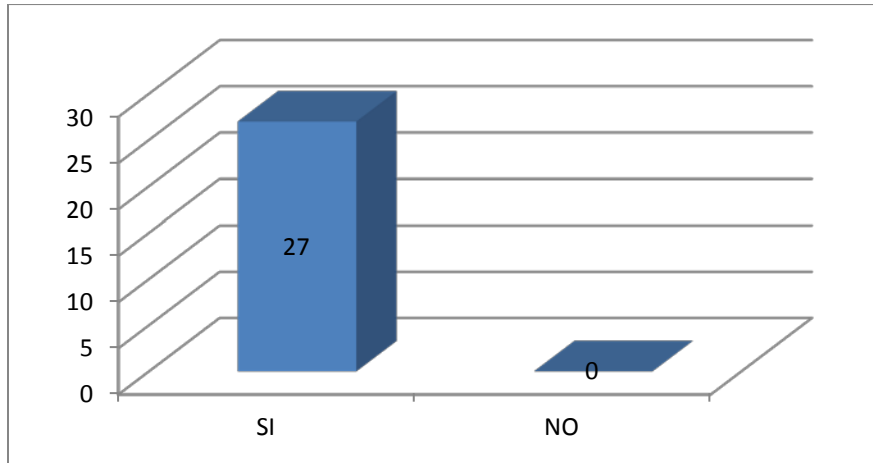
La situación actual en el puerto marítimo, según confirmación por parte de personas que laboran en el área, los transportistas y gerentes o jefes de áreas, han sufrido un impacto negativo, por lo que han visto obligados a tomar medidas y se ha planteado ésta encuesta con 2 principales opciones .

**7.- LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DEBERÍAN COMUNICAR AL PARQUE AUTOMOTOR O UNIDADES ASIGNADAS EL PLAN DE TRABAJO DE LA SEMANA?**

*Tabla 17: Tabulación del resultado de la pregunta No. 7*

	<b>N° CHOFERES</b>
SI	27
NO	0





*Gráfico 7: Resultado de la pregunta No.7*

*Elaboración: Las Autoras*

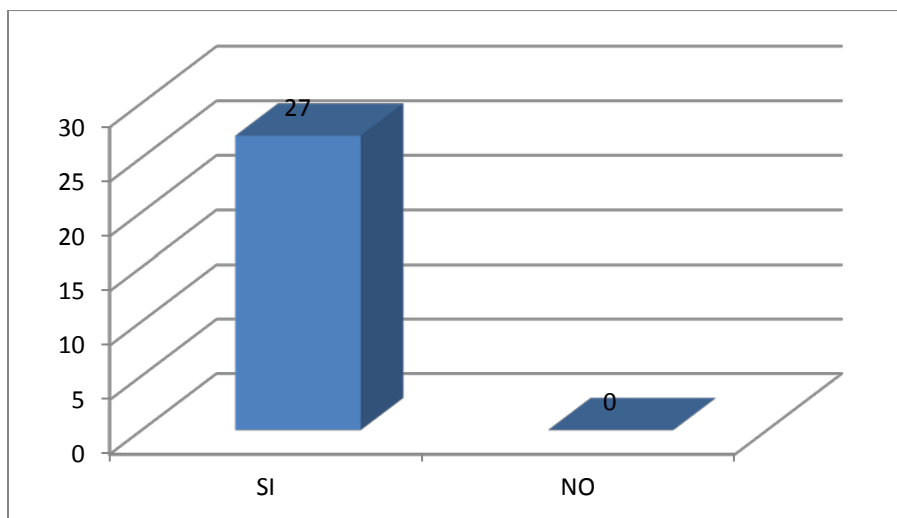
**Análisis:**

Se le recomendó a la empresa que detalle un plan de trabajo semanal, y que se le comunique a la flota para mejor organización, la cual al momento de realizar la encuesta, todos los transportistas indicaron que sería lo mejor para poder ser más eficientes en los despachos.

**8.- LOS COSTOS DE LOS VIAJES EN ESTOS 5 AÑOS HAN INCREMENTADO?**

*Tabla 18: Tabulación del resultado de la pregunta No. 8*

	N° DE CHOFERES
SI	27
NO	0



*Gráfico 8: Resultado de la pregunta No.8*

*Elaboración: Las Autoras*

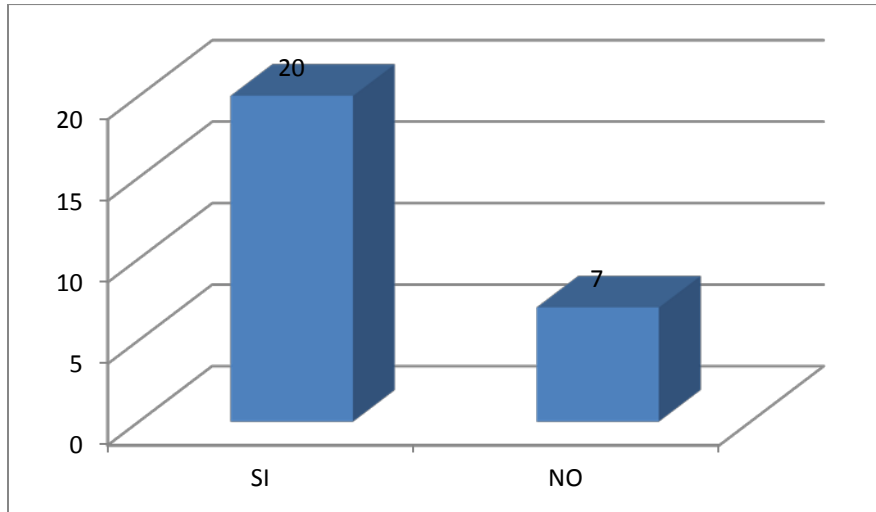
**Análisis:**

Otros de los puntos constatados, fueron los precios de los viajes internos en el puerto, lo cual se ha visto afectado hasta la actualidad en un incremento en ellos, por los motivos de costos de llantas, gasolina o diesel, personal afiliado, etc.

**9.- UD CREE QUE SE DEBERIA UNIFICAR LOS PRECIOS DE LOS VIAJES INTERNOS?**

*Tabla 19: Tabulación del resultado de la pregunta No. 9*

	N° DE CHOFERES
SI	20
NO	7



*Gráfico 9: Resultado de la pregunta No.9*

*Elaboración: Las Autoras*

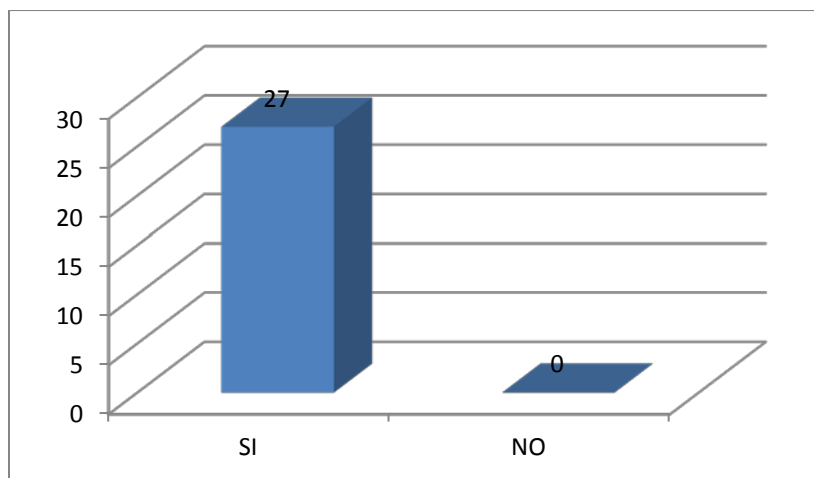
**Análisis:**

El gerente de la empresa nos comenta, que uno de los proyectos que quieren implementar la federación de transporte, es éste tema sobre la unificación de costos, los cuales tienen algunos a favor, como son las compañías de transporte, y los que están en contra son los propietarios de los vehículos, ya que ellos serían beneficiados para ofrecer un precio más bajo y realizar competencia desleal.

**10.- LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE ESTÁN CONSCIENTES DE LA SITUACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS, EN CUANTO A LA FALTA DE RECURSOS QUE LES PERMITA MEJORAR LA UNIDAD DE TRABAJO?**

*Tabla 20: Tabulación del resultado de la pregunta No. 10*

	N° CHOFERES
SI	27
NO	0



*Gráfico 10: Resultado de la pregunta No.10*

*Elaboración: Las Autoras*

### **Análisis de la encuesta.**

La mayoría de las empresas están buscando o solicitando al gobierno diferentes mecanismos de préstamos para poder cambiar las unidades viejas por unas más modernas y poder ofrecer un mejor servicio.

Los resultados de las encuestas describen los factores que afectan al proceso logístico en los despachos de carga pesada, de los diferentes puertos marítimos de Guayaquil, dando a conocer en la actualidad la situación que atraviesa la transportación de carga, y las posibles acciones que se deben tomar para mejorar el servicio

Como se observa solo nueve transportistas tienen conocimiento de los procesos de revisión y operativos que se realizan en cada terminal, motivo por el cual, la empresa coordinará realizar las respectivas capacitaciones a los conductores, para que puedan reaccionar ante una eventualidad y de esta forma, mejorar el servicio de transporte.

Se determinó que la mayoría de los choferes desconocen en detalle los procesos de revisión que realizan en los terminales portuarios. Al igual que la necesidad de mejorar las infraestructuras y esto ha llamado la atención, ya que ellos son quienes pasan la mayor parte del tiempo en las terminales y deberían notar el incremento ya sea de maquinarias, proceso o personal calificado.

Transvialsa capacitará a sus transportistas en materia de Proceso Operativos a implementar. Como por ejemplo, Checklist de unidades, conductor, todo esto para llevar un mejor control de los estados de las unidades.

En la entrevista personal realizada al señor Ec. Cristián Cantos, Gerente General de la compañía Transvialsa, para conocer los procesos operativos que han venido aplicando en los despachos de los puertos autorizados, tanto de importación como de exportación, los procesos operativos de las terminales, la manera de como ellos ubican sus clientes y que acciones toman para mantenerlos. Durante el desarrollo de ésta entrevista, se ha podido evidenciar que no poseen una organización detallada en la parte operativa, con funciones y responsabilidades de cada persona que conforma su Dpto. Operativo. Como manifestó el señor Gerente, al momento solo una persona se encarga de todo el proceso logístico, lo cual no es viable, ya que cuando se tenga varios requerimientos de los clientes, o resolver algún inconveniente ya sea de los puertos o de las unidades no se podrá cumplir, se ocasionará desorden en las asignaciones, errores que producirán gastos innecesarios. Actualmente este departamento cuenta con 3 personas en oficina y 2 en la parte de campo (puertos), por lo que se debería asignar el Departamento de la siguiente manera:

- Jefe Operativo
- Secretaria
- Coordinador operativo base oficina
- Coordinador operativo Contecon -Fertisa
- Coordinador operativo Inarpi-Tpg
- Mensajero Auxiliar Operativo(en ocasiones cuando lo amerite )

En la parte comercial, no cuenta con una persona que se dedique exclusivamente a ubicar nuevos clientes, visitar a los que se tiene en la actualidad, elaborar un portafolio de clientes, metas a cumplir, procedimientos o mejoras del servicio. Esta tarea no se ha hecho en la empresa, ya que los clientes frecuentes que tienen, los han ubicado ya sea por referencias de otros transportistas o por conocidos de los conductores.

### **Entrevistas realizadas a expertos en Logística.**

Respecto al tema se consultó con dos expertos en la rama de Logística de transporte, que laboran en sus respectivas empresas y ellos emitieron sus comentarios acerca de la situación actual de la transportación, controles en el Puerto Marítimo y la competencia informal.

El Tglo. Miguel Morante, Jefe de Logística de una Compañía de Transporte que labora en el puerto, respecto a los controles en puerto marítimo, comentó lo siguiente: “En la actualidad hay más exigencias por parte de las terminales, ahora para todo piden permisos de operaciones, para regular, para exonerar, para pesos y medidas y para poder matricular, lo que se convierte en un problema.

Las personas particulares que no tienen estos permisos, acuden a los tramitadores lo que

genera coimas y extorsión, comentan que en los distintos puertos cuando un transportista no cuenta con el permiso de operaciones, para habilitar el vehículo por un año les cobran valores y los mismos cancela el valor a estos tramitadores para poder seguir trabajando, y después de un tiempo poder regularizar de manera formal. Y lo que hacen es engañarlos ya que en sí, la unidad no pertenece a una empresa y no está regularizada, simplemente se consiguió una persona para realizar el trámite.

Por los que los puertos confirman la información de la documentación y como están respaldado por una empresa los habilitan, el problema sucede cuando existe un robo y empiezan los inconvenientes para la empresa de la que se toman el nombre, debido a esta falta de control o de verificación de información, los operadores portuarios tienen problemas legales con estas empresas cuyos nombres son utilizados sin autorización de ellas y se defienden argumentando que esa o esas unidades no pertenecen a la empresa, ellos al poseer documentación que han ingresado los tramitadores dicen lo contrario.

En los otros puertos se puede utilizar a tramitadores y pagando \$50 para habilitar el carro, esto sucede porque no está legalizado un procedimiento de trámite para sacar un ingreso a las terminales de los puertos marítimo, aun no existe o se realiza un proceso estándar, por lo que cada puerto pide diferente documentación, lo único que si está regularizado es que todos exigen una póliza de responsabilidad civil de \$10,000 dólares americanos, para protegerse ellos como puerto, de allí al resto no le dan mucha importancia o no les interesa, detalla un ejemplo, en un puerto se puede sacar el permiso todavía como persona natural, cuando esto ya debió haber sido anulado hace mucho tiempo, porque hay muchos vehículos que se inscriben o pertenecen a las empresas de transporte, pero como no hay un control que exija a estas personas estar al día con las

cuotas de la alícuota a las empresas de transportes, ellos no pagan, se atrasan y siguen operando de manera informal, tomándose el nombre de la empresa pero facturando, sacando permiso de ingreso como el socio sin que la empresa a veces tenga conocimiento.

En el caso de que una persona tenga una empresa constituida, tenga sus permisos de operaciones y haya registrado uno o dos vehículos al permiso esto también se complica, al momento de regular se exige que si tiene vehículos, debe tener al chofer afiliado, pero normalmente el vehículo a veces no pertenece a la empresa, sino que es de un socio, entonces la empresa no puede afiliar a un conductor que no pertenezca, ya que la misma no podrá cubrir pagar los valores o la cuotas que exigen tanto el Ministerio de Relaciones Laborales y el SRI.

Pues si la unidad no pertenece a la empresa no podrá contar de manera directa y no se podrá incluir a un presupuesto de trabajo, ya que el mismo dueño puede cobrar directamente a los clientes y el dinero nunca pasa por la empresa, al no pasar por la empresa no se hacen los descuentos respectivos tanto para el seguro del conductor, ni las alícuotas de la afiliación de la empresa, por lo que estos valores la mayoría de los dueños se dejan acumular, por ejemplo estos costos bordean entre \$300, \$400 y \$500 dólares americanos, que deben solamente de seguro y eso perjudica a la empresa.

Por tal motivo, las empresas no aseguran directamente a los conductores y se les pide a los socios que lo hagan, por lo que surge una novedad de que ya no aceptan afiliaciones voluntarias, ni tampoco afiliaciones de socios, quieren que directamente sea solicitada por parte de la empresa.



Se sigue permitiendo que se siga facturando servicios de transporte a personas naturales, es decir por ejemplo José Piguave está afiliado a Transportes XXX, pero él todavía tiene la facultad de facturar y cobrar con su ruc personal que solo y exclusivamente deberían facturar a la operadora a la cual estén afiliadas y esta podrá emitir facturas a cualquier cliente o a cualquier ente que lo contrate, pero la parte negativa es que a veces las mismas personas se vuelven competencia para la empresa representante.

La Abg. Anabelle Palacios, Supervisora de Despacho de la Compañía de Transporte PÉREZ & PÉREZ, sobre la competencia desleal en el servicio de transporte en el puerto manifiesta respecto al tema de la competencia desleal, se ha constatado de que en el puerto marítimo existe mucha informalidad con respecto al servicio transporte de carga, antes de la aplicación de las salvaguarda existía pero por la demanda que era alta no se veía perjudicada las empresas de transporte autorizadas.

Cuando el gobierno central implementa la aplicación de las salvaguardias las cuales afectaron directamente a las salidas de importaciones y como resultado fue la disminución de la demanda de carga tanto así, que si antes habían 5 o 6 vehículos para sacar un contenedor ahora existen unos 10 o 15 vehículos para sacar el mismo contenedor, de los cuales el 30% pertenecen a empresas formalizadas o que cumplen ciertos reglamentos de regulación y el otro 70% sería de empresas que no están regularizadas o que son informales.

Esto causa que las empresas opten por dejar de ser formales para estar en la parte no regularizadas, debido a que no les alcanza los valores para pagar o ponerse al día con los seguros de conductores, matrículas de vehículos, etc. Ya que el trabajo es cada día

escaso y la mayoría de los transportistas sufren este problema, estas decisiones de algunas empresas se debe a los costos de los fletes que no pueden competir con el transporte informal por ejemplo en donde normalmente una empresa ofrece a un cliente un costo de flete en \$150 dólares americanos, el informal le cobra \$90 o \$100 dólares americanos, el cual no posee permiso, seguro de accidente y corre un alto riesgo de robo o de pérdida de mercadería, a pesar de sus costos bajos tampoco les asegura que tengan mucho trabajo, ya que todavía hay clientes que deciden contratar los servicios de una empresa de transporte debidamente calificada, así mismo existe muchos clientes que se arriesgan a este tipo de servicio informal cuando direccionan su trabajo con intermediarios o enganchadores y no están pendientes si el vehículo ofrece servicio de manera formal o informal.

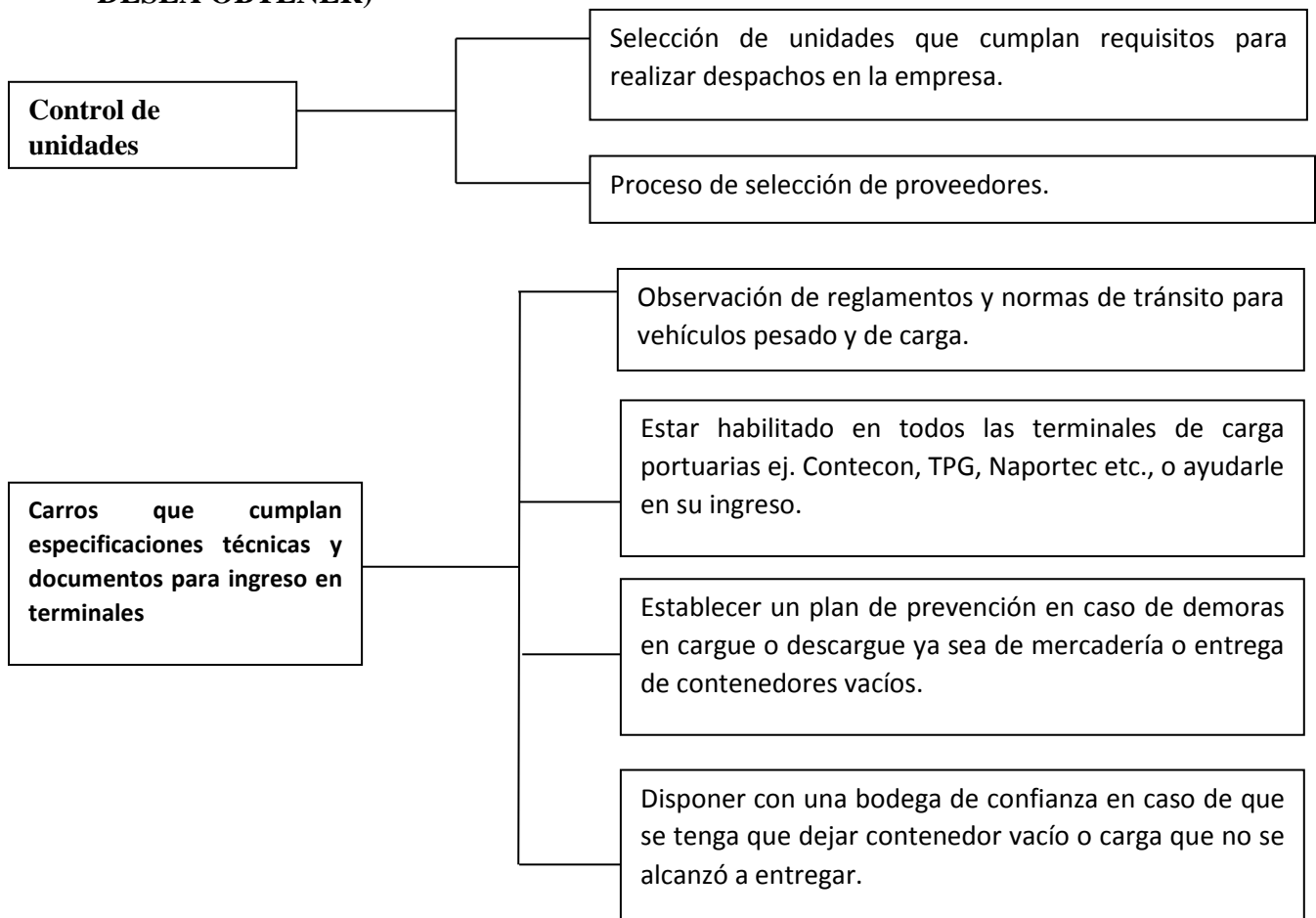
## CAPÍTULO IV

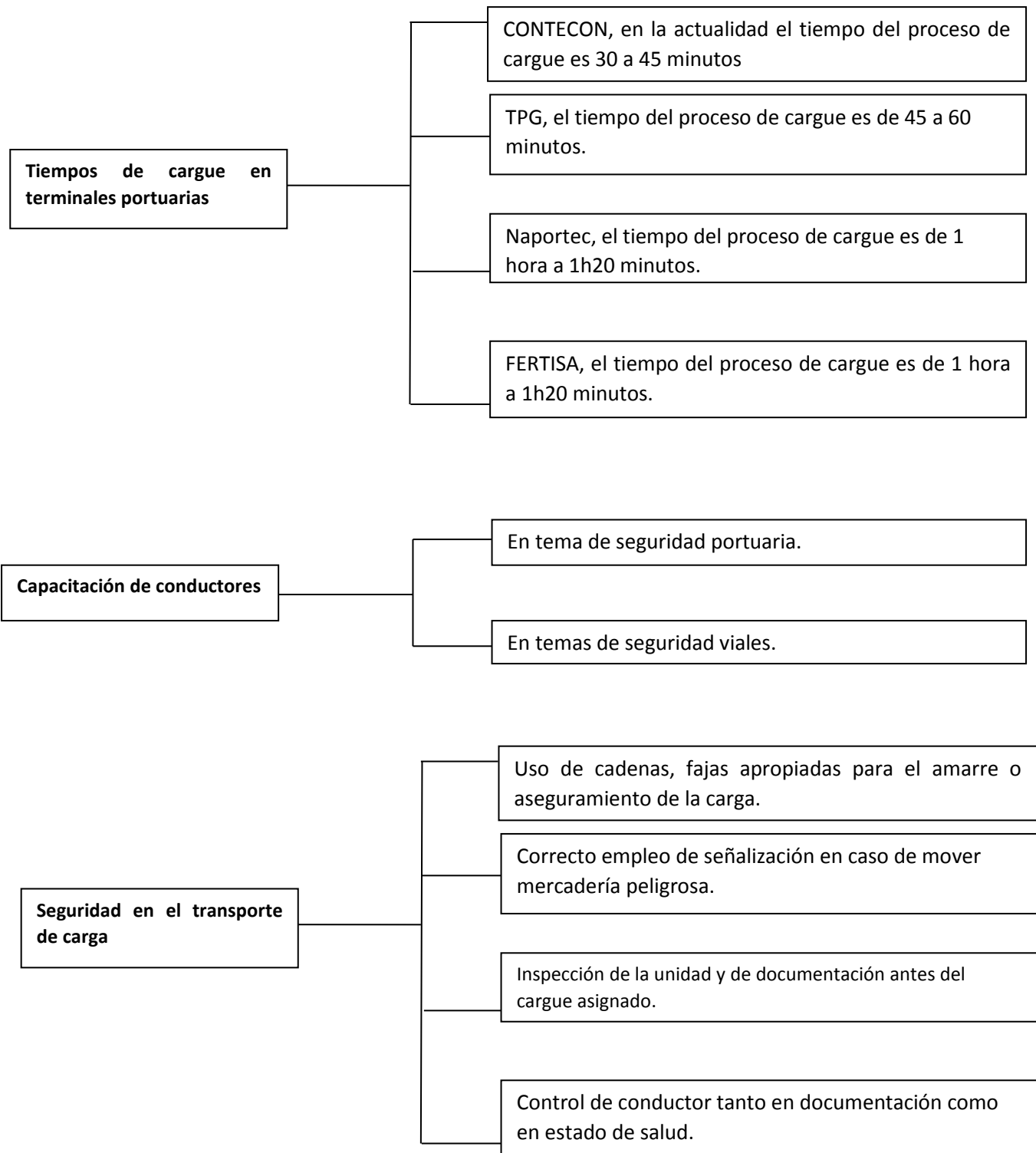
### MANUAL LOGÍSTICO A DESARROLLARSE EN LA EMPRESA DE TRANSPORTE VIALES S.A.

#### 4.1 PROPUESTA DEL PROCESO LOGÍSTICO PARA TRANSVIALSA

El propósito de ésta investigación es ofrecer un sistema logístico que pueda aplicar una empresa de transporte en el cuál pueda movilizar de una manera correcta y efectiva la carga, asegurando su llegada a destino sin inconvenientes y satisfacer la necesidad de cada cliente.

#### 4.2 DIAGRAMA DE FLUJO PARA RESULTADOS ESPERADOS (LO QUE SE DESEA OBTENER)





### **4.3 PROPUESTA PARA OPTIMIZAR EL TRANSPORTE DE LA CARGA**

Transvialsa es consciente de que en los últimos 2 años la demanda del servicio ha caído un poco pero a la vez es una oportunidad para mejorar las falencias, y en base de un mejorado planeamiento logístico ser más eficaces en la producción de viajes para las unidades.

Es de mucha importancia tener en cuenta la optimización de la parte económica y que los patrimonios que se tienen a la mano sean los más rentables para la empresa

Las recomendaciones para lograr una optimización de todas las unidades para movilizar carga son:

- Elaboración de programa semanal, quincenal o mensual.
- Inspección de unidades físicamente, documentos y los elementos de seguridad portuarias como son chalecos reflectivos, botas con punta acero, casco, etc.
- Tipo de vehículo de acuerdo al peso y tipo de carga
- Optimización de unidades propias o de las alianza estratégicas
- Control de prevención y control de mecánica de las unidades propias.
- Contar con dispositivos de comunicación sean radios, GPS o celulares de todas las unidades.
- Aplicación de los procesos logísticos tanto en origen como en destino.

### **4.4. TIPOS DE UNIDADES AUTORIZADAS A LOS PUERTOS.**

Los tipos de vehículos que puedan ingresar a realizar los retiros de las cargas son camiones que se pueden dar en los siguientes tipos que más se utilizan en el puerto.

**Camión Sencillo:** la definición que le dan en el Registro Oficial No 699-del 09 de mayo del 2012 es el de un vehículo a motor destinado al transporte de carga de carreteras, desde 3.5toneladas de peso bruto vehicular, puede incluir una carrocería o estructura portante.(Revista Oficial Derecho Ecuador, 2012)

Los camiones medianos se distinguen por lo siguiente:

- Son vehículos de usos múltiples (pasajeros o carga).
- 6 o más llantas (si son vehículos de 4 llantas se consideran vehículos ligeros).
- Camiones de tamaño medio sin remolque o semirremolque, con excepción de las camper remolque. (El resto de los vehículos con remolque o semirremolque se consideran camiones pesados).
- La capacidad de carga es entre 2 y menos de 13 toneladas.
- El longitud del vehículo se encuentra en un rango de 3.5 a 6.5 metros (7 metros o más son camiones pesados). La altura se encuentra en un rango de 2 a 2.5 metros y la anchura en un rango de 2 a 2.5 metros(Clasificación de Automóviles, Mx, 2015)

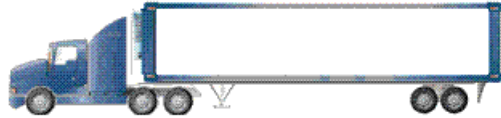
 <p><b>Ford F-350 SuperDuty</b></p> <p><b>Capacidad de carga. 3.5 ton</b></p>	 <p><b>Ford F- 450/550</b></p> <p><b>Capacidad de carga: 5.8 ton</b></p>	 <p><b>Camioneta caja cerrada</b></p> <p><b>Capacidad de carga: 3.5 ton</b></p>	 <p><b>Isuzu 200</b></p> <p><b>Capacidad carga: 2.3 ton</b></p>
 <p><b>Kenworth KW45 y KW55</b></p> <p><b>Capacidad de carga: hasta 13 ton</b></p>	 <p><b>Kenworth T270 y T370</b></p> <p><b>Capacidad de carga: hasta 10 ton</b></p>	 <p><b>Camiones mudanza</b></p> <p><b>Capacidad de carga: hasta 8 ton</b></p>	 <p><b>Isuzu 600</b></p> <p><b>Capacidad carga: 7 ton</b></p>

*Gráfico 11: Clasificación de Automóviles*

*Fuente: (Clasificación de Automóviles, Mx, 2015)*

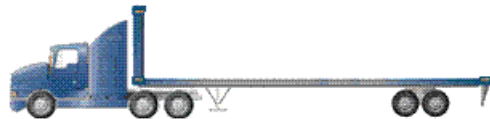
*Elaboración: Las Autoras*

**Tracto-camión**, es un vehículo a motor o cabezal diseñado para remolcar o soportar la carga que le transmite un semirremolque a través de un acople adecuado para tal fin.



*Gráfico 12: Caja refrigerada*

Configuraciones: Productos precoderos / productos con sensibilidad a temperaturas



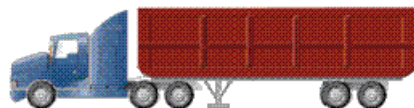
*Gráfico 13: Plataforma*

Configuraciones: material pesado a granel / contenedores



*Gráfico 14: LowBoy / Cama Baja*

Configuraciones: Maquinaria o productos pesados



*Gráfico 15: Tolva*

Configuraciones: Carga a granel / Material para construcción





*Gráfico 16: Madrina / Porta vehículos*

*Fuente: (Clasificación de Automóviles, Mx, 2015).*

*Elaboración: Las Autoras*

Los camiones pesados se distinguen por lo siguiente:

- Son vehículos de carga
- 6 o más llantas
- La capacidad de carga es de más de 13 toneladas.
- El longitud del vehículo siempre es mayor a 7 metros, y llega longitudes mayores de 14 metros. La altura se encuentra en un rango de 2.5 a 4.25 metros y la anchura en un rango de 2.5 a 2.6 metros
- Los camiones pesados pueden ser camiones unitarios, camión remolque y tracto camiones.

Estas unidades se clasifican en 2 modalidades de arrastre:

- **Articulado:** Tractocamión + semirremolque, acoplados por mecanismos de articulación:

*semirremolque un eje*



*Gráfico 17: Tracto camión  
dos ejes*

semirremolque 2 ejes



Gráfico 18: Tracto camión dos ejes

semirremolque 2 ejes



Gráfico 19: Tracto camión 3 ejes

semirremolque 3 ejes



Gráfico 20: Tractocamión 3 ejes

Fuente:(Clasificación de Automóviles, Mx, 2015)

Elaboración: Las Autoras



Gráfico 21: Tracto camión con semirremolque

Fuente:(Clasificación de Automóviles, Mx, 2015)

*Elaboración: Las Autoras*



*Gráfico 22: Tractocamión con semirremolque y remolque*

Fuente: (Clasificación de Automóviles, Mx, 2015)

*Elaboración: Las Autoras*

- **Doblemente articulado:** Tractocamión + semirremolque + remolque, acoplados mediante mecanismos de articulación y son muy pocos utilizados en la práctica nacional, se lo utiliza en las operaciones terrestre internacionales.



Gráfico 23: Tractocamión 2 ejes,  
semirremolque un eje remolque 2 ejes

---



Gráfico 24: Tractocamión 3 ejes,  
semirremolque un eje remolque 2 ejes

---



Gráfico 25: Tractocamión 3 ejes,  
semirremolque 2 ejes remolque 2 ejes

---



Gráfico 26: Tractocamión 3 ejes,  
semirremolque 2 ejes remolque 3 ejes

---



Gráfico 27: Tractocamión 3 ejes,  
semirremolque 3 ejes remolque 2 ejes

---



Gráfico 28: Tractocamión 3 ejes,  
semirremolque 2 ejes remolque 4 ejes

---

Fuente: (Clasificación de Automóviles, Mx, 2015)

Elaboración: Las Autoras

#### 4.5. EVALUACIÓN DEL PROCESO LOGÍSTICO

Tabla 21: Evaluación del proceso logístico

EVALUACIÓN	
ACCESIBILIDAD A LAS VÍAS DE TERMINALES	<p>Contecon :Alta</p> <p>TPG/Naportec y Fertisa: Media</p> <p>Las vías de ingreso a las diferentes terminales tienen sus afectaciones en horarios picos:</p> <p>Contecon : no hay problema</p> <p>TPG/INARPI, NAPORTEC Y FERTISA: calles angostas desde la principal hasta la bodega.</p>
SEGURIDAD EN EL PROCESO DEL CARGUE	<p>Baja, considerando que en las terminales hay PAI cercanos, no hay que perder la supervisión en el proceso ya que las terminales quedan en zona de alto riesgo para cualquier actividad delincuencia.</p>
CONTROL DE TRAZABILIDAD	<p>Alta, se deberá llevar una trazabilidad de toda la operación desde el inicio hasta el momento de culminar la operación.</p>
ACCESIBILIDAD A LA VÍAS	<p>Existen vías de acceso, pero se</p>

<p style="text-align: center;">DE TRAYECTO PARA ENTREGA</p>	<p>deberá tener en cuenta que son vías públicas y se congestionan en horas picos. Las cuales podrían afectar los tiempos.</p>
<p style="text-align: center;">PROYECCIÓN A LARGO PLAZO</p>	<p>Con la aplicación correcta de la logística para cada uno de los clientes y de las terminales.</p>

*Elaboración: Las Autoras*

#### **4.5.1 PROCEDIMIENTOS ACTUALES DE INGRESO A LAS PATIOS DE LOS OPERADORES PORTUARIOS.**

#### **4.5.2 CONTECON.**

El procedimiento en Contecon ha mejorado en la parte operativa, más no en la parte administrativa, puntualmente en el proceso de facturación se sigue demorando. El proceso es el siguiente:

- Agente de aduana o persona de logística entrega Pase de puerta a conductor.
- La unidad se dirige a la calle H, vía de acceso al terminal de Contecon.
- En el primer filtro el personal de Guardia realizará una inspección a la documentación y el carro que cumpla las especificaciones por parte de Contecon.
- Una vez que pasa este filtro se dirigirá a las básculas de ingreso en la cual le darán un documento donde se registrará el peso de la unidad vacío.
- Una vez que le dan esta documentación se dirigía a los módulos donde se encuentran el contenedor asignado, este paso por lo general en su hora pico suele demorar entre 1 hora

a 2 horas, pero si no hay mucha afluencia de unidades se acierta el tiempo de despachos de 15 a 20 minutos.

- Luego de finalizar el cargue con el contenedor asignado en la plataforma de la unidad se dirigirá a las filas de salida de Contecon.
- Ya en báscula se procederá a detectar el peso de la mercadería con la diferencia del peso de la unidad vacío, si no hay inconvenientes la unidad sale de Contecon con la documentación para la entrega del contenedor vacío que es el EIR.

#### **4.5.3 INARPI.**

El procedimiento en Inarpi o TPG si se ha notado un mejoramiento en la parte operativa, y en la parte administrativa, el proceso es el siguiente:

- Agente de aduana, o la persona autorizada por el cliente para facturar le entregará al conductor el DRES con la hora del cargue asignada por el cliente.
- La unidad se dirigirá a la hora especificada en el DRES con la documentación tanto del conductor y vehículo más el DRES en la garita de ingreso.
- Una vez ya registrado en garita se dirigirá al módulo confirmado ya sea TPG1 O TPG2.
- Pasará una revisión de documentos y unidad por parte del personal de TPG, pasado este filtro al momento de ingresar a las terminales se deberá pesar vacío la unidad y procederá a ubicar el contenedor.
- Una vez coordinado con el Jefe de patio se cargará la unidad asignada y lo dirigirán a la fila de salida.
- Le emitirán un certificado del peso de la carga y se verificará si hay peso a menos o a más, si no existe alguna novedad podrá salir de la terminal.

#### **4.5.4 NAPORTEC.**

El procedimiento en Naportec, se ha mantenido el mismo proceso desde hace mucho tiempo, aunque lo que es el tema de facturación sigue habiendo demoras. En la parte operativa hay más control con las unidades que ingresan ya que solicitan que tenga un carnet que ellos emiten. El proceso es el siguiente:

- Agente de aduana, o la persona autorizada por el cliente para facturar le entregará al conductor la factura y el AISV, notar que aquí no existen horas de ingreso solo el horario de atención que es de 08h00 a 18h00.
- Le entregarán al conductor la documentación de factura y AISV y con los documentos de unidad y conductor se acercará a la garita de seguridad de ingreso para el respectivo registro, una vez anotado le darán el paso a la fila de ingreso.
- Ya en la fila de ingreso una vez que llegue a báscula presentará la documentación que solicitan y lo pesarán vacío y si no hay novedad ingresará a la zona de módulo de cargue contenedores.
- Una vez en la zona de cargue se coordinará con el personal encargado de Naportec para que ubiquen el contenedor y procedan el cargue en la plataforma.
- Ya cargado se dirigirá a la fila de salida en la cual lo pesarán y deberá presentar al delegado de báscula la documentación para el respectivo egreso de la terminal.
- Si no hay novedad procederá a salir de la terminal.

#### **4.5.5 FERTISA.**

El procedimiento en Fertisa, se ha visto con un cambio en la elaboración de AISV de ingreso, ya no está permitido por lo que en la actualidad cambiaron al modelo de



“solicitud de cita”, el proceso es el siguiente:

- Agente de aduana, o la persona autorizada por el cliente para facturar le entregará al conductor la factura y la cita de ingreso, notar que aquí se detalla hora de ingreso.
- La unidad se presentará a la hora de la cita con la documentación tanto del vehículo y conductor el cual el personal de guardia de Fertisa le realizará una inspección.
- Pasará a las básculas de ingreso para el pesaje de la unidad vacío, se dirigirá a la zona de cargue el cual coordinar con el personal encargado para ubicación y cargue del contenedor.
- Una vez cargado en la plataforma le realizará el EIR de entrega de contenedor y con esta documentación se dirigirá a las filas de salida, aquí el conductor presentará la documentación y si no hay novedad podrá salir del terminal.

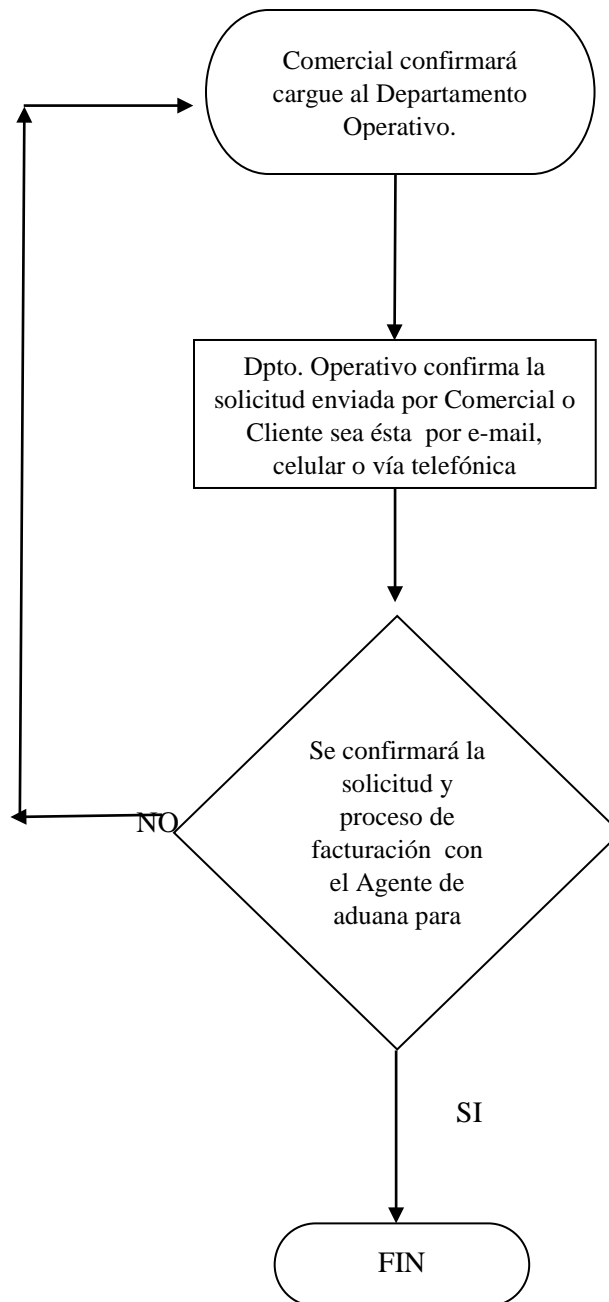
#### **4.6 PROCEDIMIENTO LOGÍSTICO DE COORDINACIÓN DE OPERACIÓN TRANSVIALSA EN PUERTO**

En la parte operativa al momento de coordinar una operación de despacho desde las terminales de puerto se lo realiza de la siguiente manera.

##### **A. PROCEDIMIENTO DE CONFIRMACIÓN DE CARGUE**

- El encargado de la parte comercial confirmará o las personas encargadas de la parte operativa confirmarán la solicitud ya sean vía email, celular o telefónicas.
- Se confirmará con el cliente y agentes de aduana el proceso de facturación para coordinar el retiro del pase de puerta

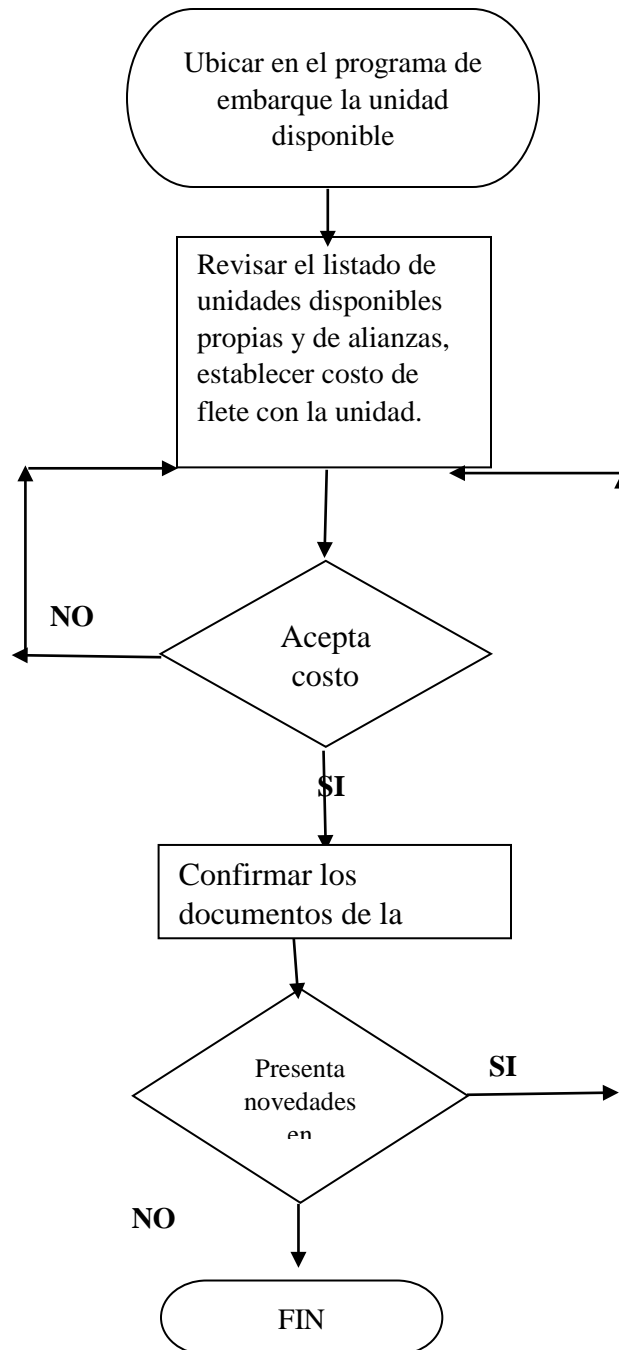
## DIAGRAMA DEL PROCESO



## **B. PROCEDIMIENTO DE UBICACIÓN DE UNIDAD DISPONIBLE**

- Una vez confirmado, se ubicará en el programa de embarque de la semana, la unidad que esté al turno o que esté disponible para el cargue que se está solicitando.
- Se revisará el listado de vehículos que pertenece a la empresa y dependiendo el peso de la carga se asignará a la unidad.
- De acuerdo a la tabla de costo se establecerá el flete con el transportista o propietario en caso de no llegar a un acuerdo se ubicará otra unidad de Transvialsa o de otra empresa que tenga alianza.
- Se confirmará la documentación que esté actualizada tanto del conductor como el de la unidad, en caso de haber novedad se ubicará otra unidad.

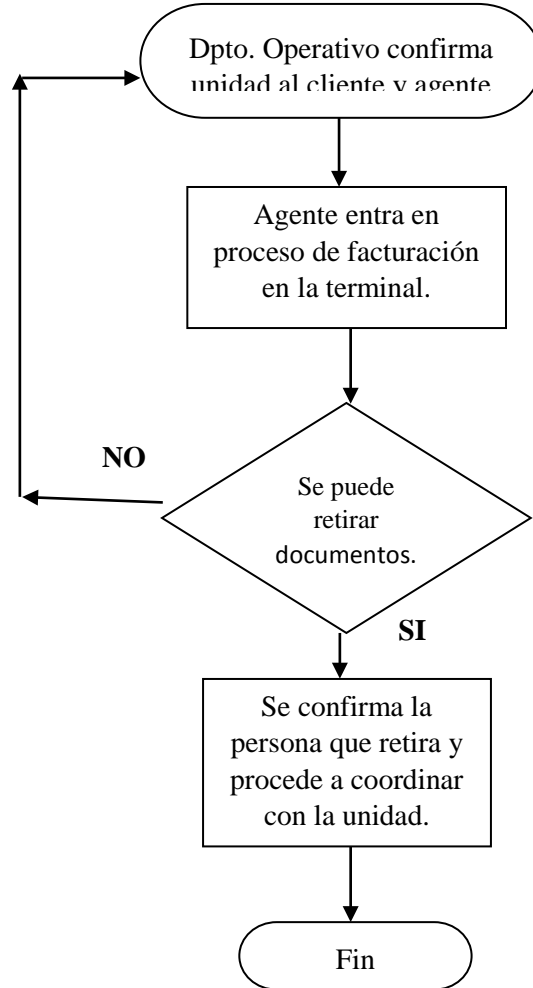
## DIAGRAMA DEL PROCESO



### **C. PROCEDIMIENTO DE CONFIRMACIÓN DE DATO A AGENTE DE ADUANA Y CLIENTE**

- Una vez ubicada la unidad y costo del flete se enviará al cliente y agente de aduana la información para la elaboración del documento que habilite el ingreso al terminal.
- Se confirmará con el agente el retiro del documento, se enviará la información de la persona que realizará este retiro.
- En caso de haber alguna demora ya sea por problemas de facturación o falta de documentos se confirmará al cliente y a la unidad para que esté a la espera del documento, se tratará de que no sea muy demorado ésta espera.

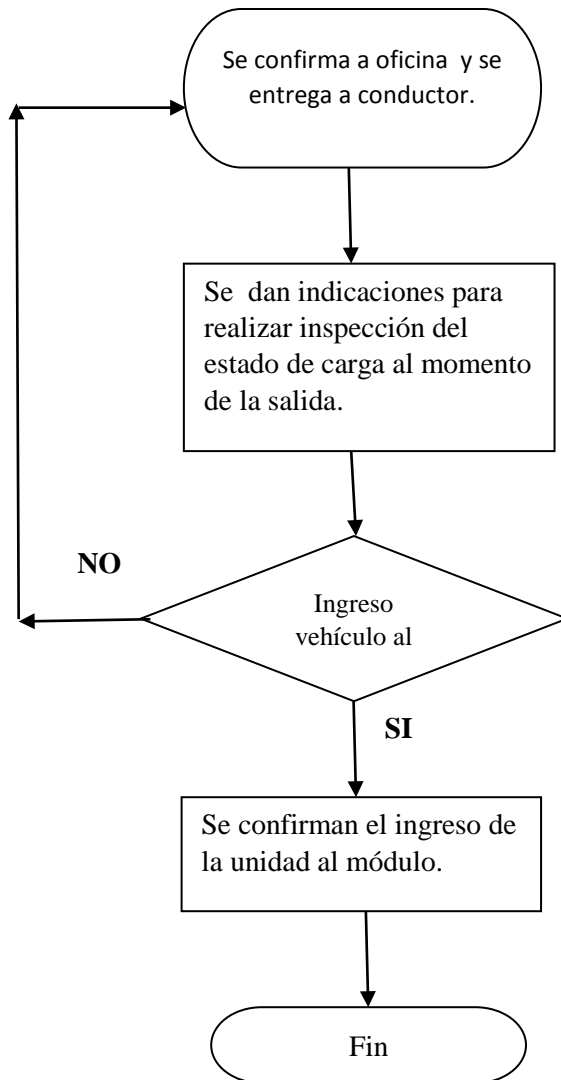
## DIAGRAMA DEL PROCESO



### D. PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN CON UNIDAD EL CARGUE

- Una vez con el documento o pase de puerta, se confirmará a la oficina la recepción del documento y se coordinará la entrega al conductor.
- Se darán las indicaciones pertinentes para que al momento de la salida se pueda realizar la inspección del estado de la carga.
- Se tomará el registro de la hora de ingreso al módulo, previamente coordinado con el conductor, para evitar demoras y pases de puerta caducados por llegar tarde a la hora de pase.

## DIAGRAMA DEL PROCESO



### E. PROCEDIMIENTO DE MONITOREO DURANTE EL PROCESO DE CARGUE Y SALIDA DE UNIDAD DE LA TERMINAL

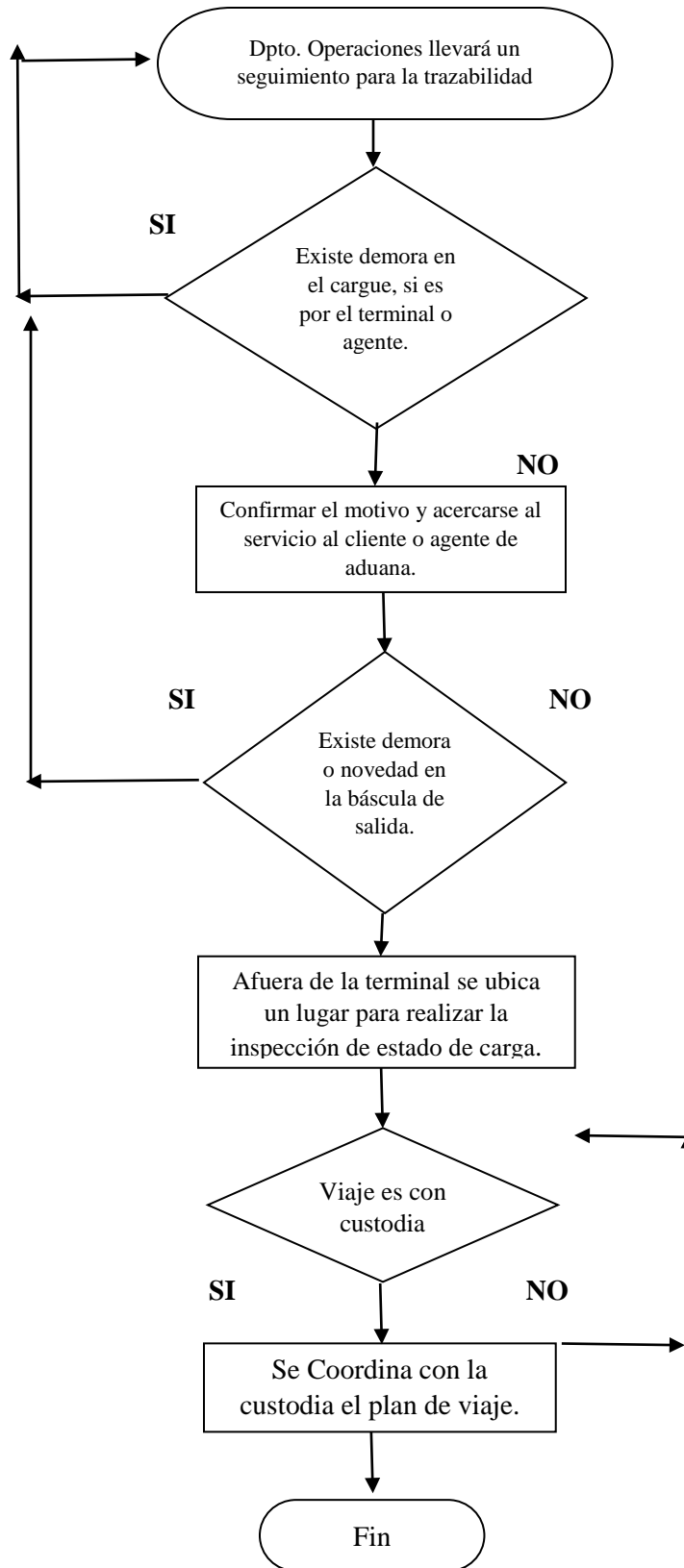
- Se llevará un monitoreo vía celular con intervalos de 20 min con el conductor una vez que ingrese al terminal para llevar la trazabilidad que se pasará al cliente.
- En caso de demora en el cargue el conductor deberá confirmar cual sería el motivo de la misma, para así tener un registro en los tiempos de cargue.
- En caso de que sea ocasionado por el terminal, consultar o acercarse a servicio al cliente

y exponer este inconveniente para que se pueda solucionar lo más pronto.

- Una vez confirmado el cargue, el coordinador operativo asignado esperará en la salida de la terminal para realizar la inspección del estado de la carga.
- Si se confirmará alguna novedad en la báscula de salida y dependiendo quien pueda solucionar se esperará hasta que se resuelva y poder salir.
- Una vez afuera de la terminal se ubicará un espacio que no obstaculice el tránsito para realizar la inspección de la carga su estado y registro fotográfico.
- En caso de haber custodia, se llenará un formulario de entrega con el encargado de la misma
- Se deberá coordinar con el conductor y custodia el inicio de viaje, parada de combustible, de comida y descanso.



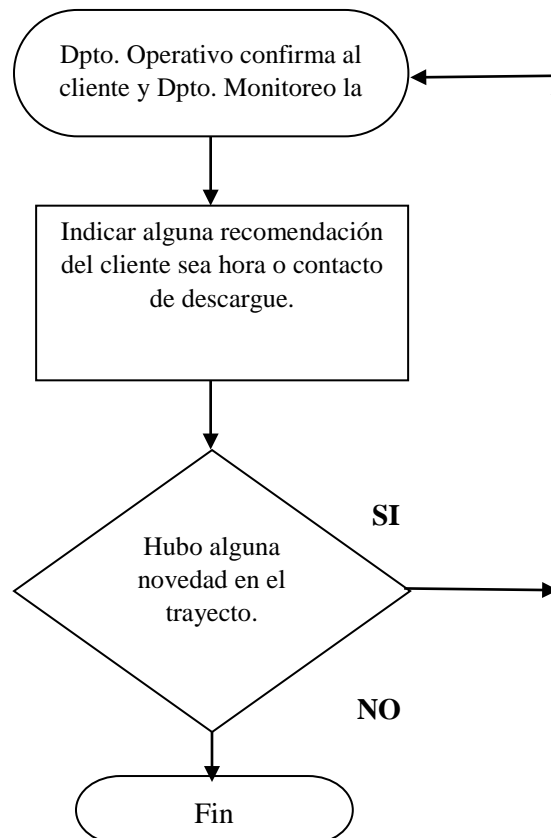
## DIAGRAMA DEL PROCESO



## F.-PROCEDIMIENTO DE CONFIRMACIÓN AL CLIENTE Y TRAZABILIDAD

- Cumplido los procedimientos anteriores se confirma al cliente y al personal de monitoreo de la empresa sobre la salida de la carga.
- En caso de haber recomendaciones de llegada en destinos ya sea hora o contacto se informa al Departamento de monitoreo para que confirme a la unidad y pueda entregar sin demoras.
- En caso de haber alguna novedad en el trayecto se informará a través de la persona de monitoreo al cliente y al Departamento de Operaciones.

### DIAGRAMA DEL PROCESO



#### **4.6.1 PROCEDIMIENTO LOGÍSTICO DE DESPACHOS EN PUERTO.**

##### **A.-) CONTECON**

- Se incluirá al procedimiento actual de despacho en esta terminal una persona encargada que coordinará todas las operaciones de despachos que se realice con todos los conductores.
- El coordinador operativo confirmará cualquier novedad que tenga en los despachos en caso de no poder resolver comunicar a su jefe inmediato.
- Por ser una terminal que cuenta con infraestructura grande y de acceso de tránsito se asignará al coordinador más experimentado.

##### **B.-) INARPI Y NAPORTEC**

- Se incluirá al procedimiento actual de despacho en estas terminales por estar cerca a una persona con vehículo para poder ser más eficiente en los retiros de documentación o solución de problemas en esta terminal con los cargue.
- El coordinador operativo confirmará cualquier novedad que tenga en los despachos en caso de no poder resolver comunicar a su jefe inmediato o solicitar alguna ayuda de un compañero.
- Dado que es una zona de alto riesgo, la persona asignada solo estará presente en horario diurno máximo 18h00, en caso de haber turnos de cargue a partir de esa hora no se procederá con el cargue, por seguridad.

#### D.-) FERTISA

- Se incluirá al procedimiento actual de despacho en esta Terminal Marítima Fertisa a una persona con vehículo para poder ser más eficiente en la operación de cargue, notar que ésta terminal queda a 10 min de la vía principal Av. 25 de Julio y es zona de alto riesgo.
- El coordinador operativo confirmará cualquier novedad que tenga al momento de retiro de documentos o en los despachos en caso de no poder resolver comunicar a su jefe inmediato o solicitar alguna ayuda de un compañero.
- Dado que es una zona de alto riesgo, la persona asignada solo estará presente en horario diurno máximo 17h00, por seguridad.

#### **4.6.2. PROCEDIMIENTO LOGÍSTICOS DE ENTREGA DE CONTENEDORES VACÍO EN NAVIERA.**

##### A) PROCESO DE INSPECCIÓN DE CONTENEDOR Y MERCADERÍA EN BODEGA DEL CLIENTE

Si las entregas de mercadería son en Guayaquil, una persona de Transvialsa se encargará realizar la inspección del contenedor y entrega de la mercadería al momento de llegar a la bodega indicada por el cliente, el cual se deberá considerar los siguientes puntos.

- Tiempo de llegada.
- Entrega de documentación al cliente o persona encargada.
- Verificación de unidad y contenedor.
- Al terminar se inspeccionará el interior del contenedor para la entrega en los patios de la naviera.
- Se realiza el conteo de los bultos según BL.

➤ Se realiza la firma de recepción en la guía de transporte y se le entrega al conductor.

#### B) SEGUIMIENTO DE ENTREGA DE CONTENEDOR VACÍO

Una vez que la unidad se retira de la bodega se hará un seguimiento vía celular o GPS si lo tuviera el transportista para confirmar la entrega del contenedor vacío, lo cual se podrá verificar con el documento llamado EIR.

#### C) RETIRO DE DOCUMENTOS EIR.

El personal Operativo recibirá diario un listado de las unidades que tiene entregas pendientes de retirar documentos, es vital para la elaboración de factura al cliente final y para que los proveedores no se atrasen con sus pagos.

### **4.7 INTEGRANTES QUE PARTICIPAN EN EL PROCESO Y SUS RESPONSABILIDADES.**

Las personas involucradas en este proceso son:

Dpto. Comercial, son los responsables del cumplimiento de los objetivos de ventas de la misma que se definen al principio de cada año en reunión conjunta con la gerencia y el Jefe Operativo.

Dpto. Operativo, esta área es la encargada de *planear y organizar* desde la solicitud de despachos de los clientes y todos los requerimientos de las solicitudes de la alta gerencia.

Por estas razones, Operaciones debe de estar en un buen funcionamiento dentro de una compañía, para lograr los objetivos determinado por el Departamento Comercial.

Adicional ésta área debe de saber maximizar todos los recursos que estén disponibles y lograr una comunicación constante y directa con todas las otras funciones de los departamentos de la empresa.

- Coordinador operativo Oficina-Base, encargado de recepcionar las solicitudes de despachos, asesoramiento a todos los clientes ya sea en trámites o procesos logística, llevar control de todas las operaciones del departamento.
- Despachador y coordinador operativo Contecon, Inarpi, Naportec y Fertisa encargado del proceso logístico en esta terminal cumplir con todos los puntos y mantener comunicación fluida con el Coordinador de Oficina.

Departamento de Monitoreo, encargado de realizar el seguimiento del trayecto del viaje de las unidades hasta su destino, el cual tendrá que tener buena comunicación con el Departamento Operativo y de servicio al Cliente.

Departamento de Facturación, encargado de organizar, dirigir y desarrollar proceso de mejoramiento continuo de facturación, mediante controles que garanticen el cumplimiento de las metas previamente establecidas en cooperación con el Departamento de Operaciones. Uno de los objetivos es lograr recaudar en su totalidad los ingresos facturados y generados de los despachos de nuestros clientes.

Departamento de Servicio al Cliente, es la gestión que realiza la o las personas que trabaja en la empresa y tienen la oportunidad de estar en contacto con los clientes y buscar en ellos su total satisfacción. Son los encargados de dar información o inquietudes de todos los clientes, y en caso que ellos necesiten realizar reclamos, sugerencias, plantear inquietudes sobre el servicio en cuestión.

#### **4.8 SUGERENCIA DE IMPLEMENTACIÓN DE SERVICIO EN LÍNEA PARA ATENCIÓN AL CLIENTE PARA MEJORA DEL SERVICIO**

Se analizó el proceso y se sugiere que para dar un mayor plus se debería implementar un servicio integrado de gestión en línea para atención al cliente para reforzar el servicio de Logística que se está ofreciendo.

El servicio en línea hará que todas las operaciones que se realizan en la parte de Despachos de la empresa fluyan de la mejor manera y permitan mantener a cada cliente constantemente informado a través de la URL, es necesario que las personas encargadas del Servicio al Cliente y Dpto. Operativo asignados para tal fin cumplan a cabalidad.

##### **FASE 1: ACTIVIDADES PRELIMINARES**

- La persona de servicio al cliente deberá verificar con el Comercial, todas las condiciones pactadas con el cliente de acuerdo a la solicitud de transporte y tener en cuenta las instrucciones del acuerdo de operaciones que se hayan pactado con el cliente.
- Deberá registrar en el sistema de control toda la información detallada, teniendo en cuenta instrucciones especiales que sean anotadas en el espacio de observaciones.
- Se realizará un seguimiento permanente en el sistema de control y verificar que el Dpto. Operativo que hayan asignado para esta tarea, lo mantenga actualizado en todo momento de acuerdo a las disposiciones dadas por la Jefatura. Registrará eventos definidos como son:

Pendiente de recibir documentos por parte de agente de aduana, en proceso de ubicación de vehículo, cita de cargue para tal hora, en proceso de cargue, en proceso de

documentación para salir de viaje, etc.

Y confirmar que se encuentren subidos en línea los documentos establecidos para cada caso.

- Desde el ingreso de la solicitud del servicio al sistema de control hasta que es asignada la cita para el cargue, en el puerto designado por el cliente, las Coordinadores Operativos deberán mantener actualizada el sistema operativo como mínimo cada (2) horas, reportando la situación en que se encuentra la operación de pre-despacho de acuerdo a los eventos definidos en el sistema.
- El Coordinador de Servicio al Cliente debe estar muy atento de confirmar al cliente cualquier novedad y/o incumplimiento que se pueda presentar para la correcta prestación del servicio.
- Los Coordinadores Operativos, una vez confirmada la consecución, del vehículo para el despacho con previa aprobación en caso que sea requerido de acuerdo a los instructivos de seguridad, deben confirmar y registrar las placas del vehículo en el Sistema de Control.
- Los Coordinadores de Servicio al Cliente deben hacer seguimiento en el Sistema de Control, verificando que los Coordinadores Operativos hayan ingresado la cita de cargue según aplique en cada caso ya sea en puertos.
- Los Coordinadores Operativos deben registrar en el Sistema de Control cualquier novedad de situaciones inherentes al proceso de cargue.
- En cuanto a las operaciones que se desarrollen en los puertos, los Coordinadores de Servicio al Cliente y los Coordinadores Operativos deben estar informando la situación de la operación en el Sistema de Control, de igual manera una vez terminado el proceso se debe registrar en el sistema la situación final de la operación (contenedor vacío



entregado a naviera, situación de la mercancía descargada en bodega o cargada en camión); adicionalmente deben subir el registro fotográfico que se ha realizado la operación y de anotarse las novedades o estado de la carga como se recibe en caso de presentarse inconsistencias.

- Confirmar en el sistema de control, el inicio y terminación de cargue de la mercancía, estar pendiente de cualquier novedad que se presente para reportarla a tiempo.
- Es responsabilidad de los coordinadores operativos subir escaneadas los documentos al sistema de control, según aplique, tales como:
  - a) IMPORTACIÓN: B/L, documentos entregados por el agente de aduana, tiquetes de báscula, registro fotográfico del contenedor, sellos de puerto, y sellos de la empresa.
  - b) Adicional si el cliente solicita documentación extra enviarla si la posee.
- El Departamento de Monitoreo debe estar pendiente de cambios en el plan de viaje, de actualizar las novedades que se requieran una vez documentado el vehículo.

## FASE 2: VEHÍCULO EN RUTA-TRAZABILIDAD

- El Departamento de Monitoreo deberá de llamar constantemente al conductor para reportar información de cómo va la trazabilidad en el recorrido de transporte, lugar dónde está y/o cualquier imprevisto que se pueda presentar en el trayecto; registrando en el sistema de control cada una de estas llamadas con la información que se obtuvo, este departamento debe estar en permanente comunicación con el Departamento de Servicio al Cliente.
- Se debe registrar en el sistema de control y reportar al Departamento de Operaciones cualquier novedad en el trayecto en aspectos como: una varada, accidente, un panco de robo, etc.; para que en tal caso este último inicie las actividades correspondientes y se le

brinde todo el apoyo necesario para la atención del vehículo.

- El Departamento de Monitoreo debe confirmar la llegada del vehículo al destino y registrarlo en el sistema de control.
- Este departamento debe estar muy pendiente del cumplimiento del plan de viaje de cada vehículo es decir que haya salido a la hora estipulada, que no haya ningún problema, etc., caso contrario debe registrar la novedad; para el caso de descargue debe estar pendiente del cumplimiento de citas de descargues cuando se hayan programado y verificar con el conductor su cumplimiento.
- El Coordinador operativo de oficina debe confirmar si el descargue de la mercancía se dio sin novedad y registrarlo en el sistema de control y confirmar si en la remesa firmada por el cliente, ésta tiene alguna observación, en caso afirmativo colocar la novedad que registre el cliente en el sistema de control e informar al Departamento de Operaciones y Servicio al cliente para que tenga conocimiento el cliente.
- El Coordinador Operativo de Oficina debe hacer el seguimiento a la devolución del contenedor hasta cuando sea entregado y confirmar con el EIR y proceder el retiro este proceso debe ser apoyado por los Despachadores Operativo de la oficina.

### FASE 3: FIRMA DE CUMPLIDO PARA FACTURAR

- Coordinador operativo Oficina-Base encargado de cumplir deben garantizar que se escaneen y sean subidos al sistema de control toda la documentación necesaria que confirmen el cumplido, incluyendo la remesa firmada y / o demás documentos requeridos por el cliente.

#### **4.8.1 BENEFICIOS DEL SERVICIO EN LÍNEA ATENCIÓN SERVICIO AL CLIENTE.**

Se puede mencionar los siguientes:

- Es más fácil, simple y ordenada la presentación de la información para la programación de los despachos de los clientes.
- Podrá revisar el status de su carga desde cualquier lugar por ser en la actualidad un servicio muy accesible.
- La aplicación es muy cómoda y sencilla y desde cualquier aparato celular Smart.

## **CAPITULO V**

### **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

- Aplicación de un sistema de control por parte de las instituciones encargadas de otorgar los permisos de funcionamiento para la actividad de transporte de carga pesada.
- Exigir a operadores portuarios, que para ofrecer sus servicios deben contar con maquinarias propias adecuadas y personal de planta altamente capacitado.

La investigación que hemos realizado ha contribuido para la identificación y observación de los diferentes puntos a considerarse en una Logística más eficiente para los despacho de cargas en los diferentes puertos. Nos deja muchas cosas importantes esta investigación para tratar de ir mejorando y en otras para ir reforzando cada proceso de la Logística.

Dentro de los puntos que hemos considerado importantes dentro de la investigación son identificar las principales falencias reales de los puertos mediante encuestas, observación de procesos ,entrevistas de las personas que trabajan día a día y utilizan los servicios de los terminales portuarios, en los patios de recepción de contenedores de las diferentes navieras y de sus lentos procesos operativos en los cuales se convierten en un obstáculo operativo, adicional en la parte operativa de la empresa se debería involucrar a los transportistas en el proceso de implementación asignación de carga para que se sepa que es lo que ellos tiene de despacho , definir de manera clara y los beneficios laborales, y de cualquier otra índole que se tengan como objetivo con este nuevo proceso logístico .

Conforme fuimos realizando esta investigación nos fuimos dando cuenta de otras situaciones que no se había considerado, Pudimos observar como indicamos en nuestro trabajo sobre la importancia de contar con un proceso organizado con programas de embarque o despacho que se cumplan y con una flota eficiente para poder cubrir las necesidades de los clientes , pero así también pudimos identificar puntos favorables para mejorar el servicio, detectando oportunidad en las cargas de empresas exportadora las cuales no son bien atendidas .

Para finalizar podemos mencionar que hay muchas cosas que aprendimos en esta investigación la cual se pudo observar la práctica de toda la Logística de Despacho de la empresa en el campo operativo las cuales han sido mencionadas. Por lo cual consideramos que para tener éxito y poder captar clientes debe de tener un proceso logístico eficiente con personal capacitado, por ende se deberá desarrollar una capacitación y evaluación correcta de los departamentos que participen en el proceso logístico.

## BIBLIOGRAFÍA

Agencia Nacional de Infraestructura. (03 de Noviembre de 2011). *Agencia Nacional de Infraestructura*. Recuperado el 08 de Junio de 2016, de Agencia Nacional de Infraestructura: <https://ani.gov.co/glosario/operador-portuario>

Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador. (Julio de 25 de 2016). *Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador*. Recuperado el 25 de Julio de 2016, de Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador: [http://www.ant.gob.ec/index.php/servicios/plan-renova/requisitos-para-chatarrizacion#.V4\\_EMdThBLU](http://www.ant.gob.ec/index.php/servicios/plan-renova/requisitos-para-chatarrizacion#.V4_EMdThBLU)

Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Sudamérica. (2012). *Andes*. Recuperado el 04 de Junio de 2016, de Andes: <http://www.andes.info.ec/es/econom%C3%ADa/6751.html>

Agenjo, B. A. (2008). *El Transporte, aspectos y Tipología*. Las Rosas, Madrid: Fernando M. García Tomé.

Andinaves Companies. (2016). *Andinaves Companies*. Recuperado el 20 de Julio de 2016, de Andinaves Companies: <http://www.andinave.com/pages/andipuerto>

Asamblea Constituyente. (31 de DIC de 2014). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre*. Recuperado el 16 de FEB de 2016, de Ley Orgánica de Transporte Terrestre: <file:///C:/Documents%20and%20Settings/USUARIO/Mis%20documentos/Downloads/lotttsv%20reformada.pdf>

Autoridad Portuaria de Guayaquil. (1996). *Autoridad Portuaria Guayaquil*. Recuperado el 08 de Junio de 2016, de Autoridad Portuaria Guayaquil: [http://www.apg.gob.ec/files/reglamento\\_servicios\\_portuarios.pdf](http://www.apg.gob.ec/files/reglamento_servicios_portuarios.pdf)

Barcos, Mar y Buques. (2013). *Buques*. Recuperado el 09 de Junio de 2016, de Buques: [http://www.buques.org/Indice\\_E.htm](http://www.buques.org/Indice_E.htm)

BLOQ. (2016). Obtenido de <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/la-logistica-y-los-retos-actuales-en-el-ecuador>

CAMAE. (20 de Diciembre de 2013). *CAMAE*. Recuperado el 16 de Mayo de 2016, de CAMAE: <http://www.camae.org/files/Informar/A%C3%B1o%202013/Diciembre/Aprendiendo%20mas/Aprendiendo%20mas.pdf>

Castán Farrero, J. M. (2012). *La logística en la empresa: un área estratégica para alcanzar ventajas competitivas*. Madrid: Larousse - Ediciones Pirámide.

CGSA. (24 de Enero de 2013). *CGSA*. Recuperado el 3 de Mayo de 2016, de CGSA: <http://www.cgsa.com.ec/Files/ZonaDescarga/ServiciosTarifas/Manual-Servicios-2013.pdf>

Clasificación de Automóviles, Mx. (29 de Septiembre de 2015). *Clasificación de Automóviles, Mx*. Recuperado el 20 de Julio de 2016, de Clasificación de Automóviles, Mx : <http://clasificaciondeautomovilesun.blogspot.com/2015/09/clasificacion-de-automoviles.html>

COMUNIDAD ANDINA. (09 de ABRIL de 2015). *COMUNIDAD ANDINA*. Recuperado el 15 de Julio de 2016, de COMUNIDAD ANDINA: [http://estadisticas.comunidadandina.org/eportal/contenidos/2466\\_8.pdf](http://estadisticas.comunidadandina.org/eportal/contenidos/2466_8.pdf)

Comunidad de Comercio Exterior en Ecuador. (26 de Abril de 2013). *Comunidad de Comercio Exterior en Ecuador*. Recuperado el 05 de Junio de 2016, de Comunidad de Comercio Exterior en Ecuador: <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/la-logistica-y-los-retos-actuales-en-el-ecuador>

Contecon, Guayaquil. (Julio de 2016). *Contecon, Guayaquil*. Recuperado el 20 de Julio de 2016, de Contecon, Guayaquil: <http://www.cgsa.com.ec/quienes-somos/historia>

Costa, C. R. (2006). *Los puertos en el transporte marítimo*. Universidad Politécnica de Catalunya.

ECUADOR, J. M. (2016). *BLOG*. Obtenido de <http://www.jacecuador.com/hfc-4181/>

El Comercio. (1997). *El Comercio*. Recuperado el 20 de Julio de 2016, de El Comercio: <http://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/ingreso-al-puerto-maritimo-de.html>

El Mercadeo 1. (04 de 2015). *El Mercadeo 1*. Recuperado el 3 de Mayo de 2016, de El Mercadeo 1: <http://elmercadeo1.blogspot.com/2015/04/modos-de-transporte.html>

El Telégrafo. (17 de Noviembre de 2014). *El Telégrafo*. Recuperado el 17 de Julio de 2016, de El Telégrafo: <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/politica/2/el-transporte-pesado-con-mas-de-32-anos-de-uso-saldra-de-circulacion-en-diciembre>

El Universo.com. (14 de 12 de 2014). *El Universo.com*. Recuperado el 15 de Julio de 2016, de El Universo.com: <http://www.eluniverso.com/noticias/2014/12/14/nota/4338531/vehiculos-pesados-dias-contados>

E-Resources, Training and Technology. (2012). *Ingeniería Industrial*. Recuperado el 02 de Junio de 2016, de Ingeniería Industrial: <http://www.ingenieriaindustrialonline.com/herramientas-para-el-ingeniero-industrial/medios-y-gesti%C3%B3n-del-transporte/transporte-mar%C3%ADtimo/>

Expreso. (29 de Febreo de 2016). *Expreso*. Recuperado el 19 de Julio de 2016, de Expreso: [http://expreso.ec/economia/desciende-el-trafico-de-contenedores-en-guayaquil-un-1-9-](http://expreso.ec/economia/desciende-el-trafico-de-contenedores-en-guayaquil-un-1-9-DN99465)

DN99465



Fenatrape. (2015). Fenatrape. *El Transportador* , 6-8.

Fenatrape, Revista Transporte Pesado & Acelerando. (2016). *Fenatrape, Revista Transporte Pesado & Acelerando*. Recuperado el 17 de Julio de 2016, de Fenatrape, Revista Transporte Pesado & Acelerando:  
<http://www.acelerando.com.ec/transporte/empresa/personaje/item/80-fenatrape-pide-mayor-control-al-transporte-informal>

Fertisa Terminal Portuario. (2015). *Fertisa Terminal Portuario*. Recuperado el 20 de Julio de 2016, de Fertisa Terminal Portuario: <http://www.terminalfertisa.com/nosotros.php>

Fyah, Aleja. (08 de Marzo de 2011). *Fyah, Aleja*. Recuperado el 12 de Julio de 2016, de Fyah, Aleja: <http://logistica-aleja.blogspot.com/2011/03/clasificacion-de-la-carga.html>

Gobierno de Chile. (2012). *Servicio Nacional de Aduana*. Recuperado el 09 de Junio de 2016, de Servicio Nacional de Aduana: <http://www.aduana.cl/agentes-de-aduana/aduana/2012-04-27/094321.html>

GUAYAQUIL, T. P. (2016). *TPG*. Obtenido de <http://www.tpg.com.ec/index.php/es/quienes-somos/historia>

Instituto de Promocion de Exportaciones e Inversiones. (2016). *Proecuador*. Recuperado el 12 de Julio de 2016, de Proecuador: <http://www.proecuador.gob.ec/invierta-en-ecuador/porque-invertir-en-ecuador/nuevas-inversiones-en-infraestructura-y-logistica/>

José Castán, J. L. (2012). *La Logística en la empresa*. Madrid: Pirámide.

Logística. (08 de Marzo de 2011). *Logística*. Recuperado el 16 de Junio de 2016, de Logística: <http://logistica-aleja.blogspot.com/2011/03/clasificacion-de-la-carga.html>

Logística, É. (2006). La función logística de los puertos. *É Logística* ,  
<http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/3846-la-funcion-logistica-los-puertos%28adicional%29>.

Logística, T. y. (2016). Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/sector11/>

Mauleón Torres, M. (2014). *Transporte, operadores, redes*. Madrid: Ediciones Díaz de Santos.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (12 de Abril de 2012). *Ministerio de Transporte y Obras Públicas*. Recuperado el 08 de Junio de 2016, de Ministerio de Transporte y Obras Públicas: [http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/01/31-01-2013\\_SPTMF\\_Resolucion\\_003-13.pdf](http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/01/31-01-2013_SPTMF_Resolucion_003-13.pdf)

Moldtrans. (2015 de Octubre de 2015). *Moldtrans*. Recuperado el 01 de Junio de 2016, de Moldtrans: <http://www.moldtrans.com/las-ventajas-del-transporte-maritimo-de-mercancias/>

Molins, A. (2011). *Logística Internacional*. Madrid, España: Creative Commons Reconocimiento.

Mundo Marítimo. (1867). *Mundo Marítimo*. Recuperado el 09 de Junio de 2016, de Mundo Marítimo: <http://www.mundomaritimo.cl/gl/>

NAPORTEC. (2016). *BLOQ*. Obtenido de <http://www.naportec.com.ec/home/>

Naportec. (2013). *Naportec*. Recuperado el 20 de Julio de 2016, de Naportec: <http://www.naportec.com.ec/index.php/empresa/>

Operaciones y Servicios Portuarios. (2016). *Puerto Gijón*. Recuperado el 08 de Junio de 2016, de Puerto Gijón:

[https://www.puertogijon.es/recursos/descargas/convocatorias/48033\\_1610161020129178.pdf](https://www.puertogijon.es/recursos/descargas/convocatorias/48033_1610161020129178.pdf)

Organización Mundial de Comercio. (01 de Enero de 1995). *Organización Mundial de Comercio*.

Recuperado el 09 de Junio de 2016, de Organización Mundial de Comercio:

[https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/serv\\_s/transport\\_s/transport\\_maritime\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/serv_s/transport_s/transport_maritime_s.htm)

Proecuador. (Septiembre de 2015). *Proecuador*. Recuperado el 06 de Junio de 2016, de

Proecuador: [http://www.proecuador.gob.ec/wp-](http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2015/09/INFRAESTRUCRURA+PORTUARIA+2015.compressed11.pdf)

[content/uploads/2015/09/INFRAESTRUCRURA+PORTUARIA+2015.compressed11.pdf](http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2015/09/INFRAESTRUCRURA+PORTUARIA+2015.compressed11.pdf)

Puertos, Ing Civil. (22 de 05 de 2012). *Ing Civil Puertos*. Recuperado el 5 de Junio de 2016, de

Ing Civil Puertos: [http://ingcivilpuertos.blogspot.com/2012/05/descripcion-fisica-de-los-](http://ingcivilpuertos.blogspot.com/2012/05/descripcion-fisica-de-los-puertos.html)

[puertos.html](http://ingcivilpuertos.blogspot.com/2012/05/descripcion-fisica-de-los-puertos.html)

Revista Oficial Derecho Ecuador. (09 de Mayo de 2012). *Revista Oficial Derecho Ecuador*.

Recuperado el 20 de Julio de 2016, de Revista Oficial Derecho Ecuador:

[http://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registros-](http://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2012/mayo/code/20262/registro-oficial-no-699--miercoles,-09-de-mayo-de-2012)

[oficiales/2012/mayo/code/20262/registro-oficial-no-699--miercoles,-09-de-mayo-de-2012](http://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2012/mayo/code/20262/registro-oficial-no-699--miercoles,-09-de-mayo-de-2012)

Robussté Antón, F. (2005). *Logística del Transporte*. Barcelona: Universitat Politècnica de

Catalunya.

Secretaría de Comunicación y Transporte. (12 de Diciembre de 2002). *Gob.mx*. Recuperado el

04 de Junio de 2016, de Gob.mx:

[http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/biblioteca/pdf/codigo\\_ISPS.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/biblioteca/pdf/codigo_ISPS.pdf)

Soler, D. (2009). *Diccionario de Logística (2a. ed.)*. Barcelona España: Marge Books.

Sop81000. (12 de Marzo de 2009). *Mundo Portuario*. Recuperado el 05 de Junio de 2016, de

Mundo Portuario: <https://mundoportuario.wordpress.com/2009/03/12/tipos-de-puertos/>

Trade & Logistics Innovation Center. (2011). *Trade & Logistics Innovation Center*. Recuperado el 06 de Junio de 2016, de Trade & Logistics Innovation Center: <http://www.ciltec.com.mx/es/infraestructura-logistica>

Trasportes Viales. (30 de Abril de 2011). *Transportes Viales*. Recuperado el 14 de 01 de 2016, de Transportes Viales: <http://transportesviales.com>

Urzelai Inza, A. (2007). *Manual básico de logística integral*. Madrid: Ediciones Díaz de Santos.

VEHICULOS, C. D. (2013). *EL TELEGRAFO*. Obtenido de <http://www.eltelegrafo.com.ec/images/eltelegrafo/RegionaCentro/2013/10-5-13-rcentro-cuadro-vida-util-heiculos.jpg>

Vicente Albornoz. (01 de Junio de 2014). *Universidad de las Américas*. Recuperado el 06 de Junio de 2016, de Universidad de las Américas: <http://udla.edu.ec/cie/wp-content/uploads/2015/06/Art.-3-Novillo-Infraestructura-portuaria.pdf>.