



UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL

ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR

PROYECTO DE INVESTIGACION:

***“CONSOLIDACIÓN Y TRANSPORTE TERRESTRE DENTRO DE LA
COMUNIDAD ANDINA, LOGÍSTICA INTEGRAL ECUADOR – COLOMBIA”***

PROYECTO DE INVESTIGACION PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TITULO DE
LICENCIADO EN COMERCIO EXTERIOR

AUTORES:

RIZZO VALENZUELA CARLOS ANDRÉS

TORAL PALMA CLAUDIA JAZMÍN

TUTOR:

MSC. FELIPE CASTILLO

GUAYAQUIL- ECUADOR

AÑO

2012

DEDICATORIA

A mis padres y hermanos porque a pesar de las adversidades siempre nos hemos mantenido juntos, han sabido comprenderme, guiarme y motivarme durante toda mi vida, especialmente a mi madre la Sra. Sara de Rizzo quien fue una madre y profesional excepcional, una fuente de inspiración, y de ejemplo a seguir.

A todos ellos se los dedico.

Carlos Rizzo V.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a DIOS sobre todo, porque es él quien me guía y me lleva al éxito, quien me motiva día a día, porque siempre está conmigo en todos los momentos de mi vida.

También agradezco a la Universidad Laica Vicente Rocafuerte y a los directivos de la Escuela de Comercio Exterior, quienes siempre se han preocupado por mi bienestar tanto personal como profesional, porque sé que las puertas siempre están abiertas, siempre velando por mis intereses y de los estudiantes que allí residen; quiero de forma muy especial y enfática agradecer a mi tutor el Lcdo. Felipe Castillo quien valoró mis conocimientos desde los inicios y supo darme la confianza para ejecutar este proyecto, a él quien siempre estuvo en todo momento y lugar hasta llevarme a la meta que después de un arduo trabajo se ha conseguido.

A todos ellos ¡MUCHAS GRACIAS!

Carlos Rizzo V.

DEDICATORIA

A mis padres, porque creyeron en mí y me sacaron adelante, dándome ejemplos dignos de superación y entrega, porque admiro su fortaleza y por lo que han hecho de mí.

A mi esposo, hijo y hermanos que son parte fundamental de mi vida. Gracias por haber fomentado en mí el deseo de superación y el anhelo de triunfo en la vida.

Mil palabras no bastarían para agradecerles su apoyo, su comprensión y sus consejos en los momentos difíciles.

A todos, espero no defraudarlos y contar siempre con su valioso apoyo, sincero e incondicional.

A todos ellos mi dedicatoria.

Claudia Toral Palma

AGRADECIMIENTO

La presente Tesis es un esfuerzo en el cual, directa o indirectamente, participaron varias personas, leyendo, opinando, corrigiendo, teniéndome paciencia, dando ánimo, acompañando en los momentos de crisis y en los momentos de felicidad.

Agradezco al Lcdo. Felipe Castillo, por haber confiado en nosotros, por la paciencia y por la dirección de este trabajo y por sus comentarios en todo el proceso de elaboración de la Tesis.

Al Econ. Jesús Poveda por los consejos y el apoyo que nos brindó.

Gracias también a mi querido compañero Carlos Rizzo por el apoyo incondicional y por permitirme entrar en su vida durante estos años de convivir dentro y fuera del salón de clases.

A mis familiares, que me acompañaron en esta aventura que significó culminar mi carrera universitaria y que, de forma incondicional, entendieron mis ausencias y mis malos momentos.

Gracias a todos!

Claudia Toral Palma

INDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	3
1. CONSOLIDACIÓN Y TRANSPORTE TERRESTRE DENTRO DE LA COMUNIDAD ANDINA, LOGÍSTICA INTEGRAL ECUADOR – COLOMBIA	3
1.1. Antecedentes.....	3
1.2. Planteamiento del problema	5
1.3. Justificación del estudio.....	7
1.4. Objetivo general	8
1.5. Objetivos específicos	8
1.6. Marco teórico	8
1.7. Hipótesis	9
1.8. METODOLOGIA DE INVESTIGACIÓN	9
1.8.2. Procedimientos e instrumentos para la obtención de información	10
1.8.1. Estructura de análisis del Transporte Terrestre Internacional (TTI).....	11
CAPÍTULO II	12
2. INFORMACIÓN TÉCNICA DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN LA COMUNIDAD ANDINA, DEFINICIONES Y CONCEPTOS	12
2.1. Comité Andino de autoridades de Transporte Terrestre (CAATT)	12
2.2. Las Mesas de Trabajo Binacionales (ECU-COL).....	12
2.3. Transporte Terrestre de Carga	13
2.4. Tránsito Aduanero Comunitario	13
2.5. Territorio Aduanero Comunitario.....	14
2.6. Centros de Atención en Frontera CENAF y CEBAF.....	14
2.7. DOCUMENTOS PARA EL TTI	14
2.7.1. Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC).....	15
2.7.2. Manifiesto de Carga Internacional (MCI)	17
2.7.3. Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI).....	18
2.7.4. Guía de Remisión	19
2.8. CLASES DE CARGAS EN EL TTI	20
2.8.1. Carga General.....	20
2.8.2. Carga al Granel	21
2.8.3. Carga Perecible.....	22
2.8.4. CARGA PELIGROSA	22
2.8.4.1. Reconocimiento y Clasificación de Materiales Peligrosos (MATPEL)	22
2.8.5. Carga Consolidada	27
2.8.6. Carga Contenerizada	27
2.9. Tratamiento para el Embalaje de Madera en la Exportación	27
2.10. Tipo de Unidades de Transporte	29
2.11. REGLAMENTACIÓN VIAL.....	29
2.11.1. Señales de Tránsito	29
2.11.2. Diseño Vial.....	30

2.11.3.	Peajes y Rutas.....	33
2.12.	INCOTERMS EN EL TTI.....	34
CAPÍTULO III.....		42
3.	MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE.....	42
3.1.	Esquema Legal e Institucional	42
3.2.	DECISIONES Y RESOLUCIONES EN EL TTI	45
3.2.1.	DECISIÓN 399, Resoluciones y Leyes vinculantes	46
3.2.1.1.	Ejecución y Procedimientos de la Norma Andina	47
3.2.1.2.	Responsabilidades, Multas y Sanciones	49
3.2.1.3.	Requisitos para la Prestación del Servicio del TTI	49
3.2.1.4.	Funcionamientos y objetivos de los Centros de Atención en Frontera (CEBAF Y CENAF)..	52
3.2.1.5.	Excepción	52
3.2.2.	Decisión 290; El Seguro de Transporte Internacional	53
3.2.3.	Decisión 467; Infracciones y Sanciones de la Norma Comunitaria	54
3.2.4.	Decisiones 491; Pesos y Medidas en la Comunidad Andina	56
CAPITULO IV.....		58
4.	EL PROBLEMA EN EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL DE MERCADERIAS HACIA COLOMBIA.....	58
4.1.	PROCESO DE RECOLECCIÓN Y LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN	58
4.1.1.	Observaciones y desempeño de las compañías de transporte internacional.....	58
4.1.2.	Encuesta y perspectiva de las exportadoras frente al TTI	60
4.2.	Tabulación y análisis de resultados de la encuesta	60
4.3.	Diagnóstico y resultados de la encuesta	71
CAPITULO V.....		73
5.	IMPLEMENTACIÓN DEL SERVICIO DE CONSOLIDACIÓN DE CARGA EN EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL, OFRECIENDO UNA LOGÍSTICA INTEGRAL DE AVANZADA.....	73
5.1.	ANALISIS TÉCNICO	74
5.1.1.	Organigrama general para la consolidación de carga en el TTI.....	74
5.1.2.	Trayecto	74
5.1.3.	Frecuencia	75
5.1.4.	Agenciamiento	76
5.1.5.	Esquema operativo	76
5.1.6.	Control de Consolidaciones.....	77
5.2.	ANALISIS FINANCIERO.....	77
5.2.1.	Inversión Fija	77
5.2.2.	Estructura de Financiamiento	81
5.2.3.	Tasa de Interés, Garantías y Amortizaciones	81
5.2.4.	Depreciaciones	81
5.2.5.	Gastos y Costos de Operación	82
5.2.6.	TARIFARIO Y VENTAS ESTIMADAS	86
5.3.	ESTADOS FINANCIEROS PROYECTADOS	86
5.3.1.	Estado de Pérdidas y Ganancias.....	86

5.3.2.	Balance General Proyectado	86
5.4.	EVALUCIÓN FINANCIERA	87
5.4.1.	Estado de Flujo de Caja	87
5.4.2.	Análisis del T.I.R. Y V.A.N.	87
5.4.3.	Punto de Equilibrio	87
5.5.	VENTAJAS DE LA PROPUESTA	88
CAPÍTULO VI.....		91
6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES FINALES		91
6.1.	CONCLUSIONES.....	91
6.2.	RECOMENDACIONES	92
BIBLIOGRAFIA		93
TRABAJOS CITADOS		93
DOCUMENTOS OFICIALES.....		93
REVISTAS Y CITAS PERIODISTICAS		94
GLOSARIO DE TERMINOS DEL TRANSPORTE TERRESTRES		95
CONTACTOS		101
ANEXOS OPERATIVOS		102
ANEXOS FINANCIEROS.....		113

INTRODUCCIÓN

Este proyecto de investigación fue ideado después de hacer un recuento de las experiencias recogidas a lo largo de una vida profesional en el área de comercio exterior, y es precisamente ese conjunto de experiencias ganadas que se fusionan y dan luz al título que lleva este proyecto **“CONSOLIDACIÓN Y TRANSPORTE TERRESTRE DENTRO DE LA COMUNIDAD ANDINA, LOGÍSTICA INTEGRAL ECUADOR – COLOMBIA”**. Las personas que hemos trabajado en el área de compras internacionales o departamento de operaciones conocemos que el transporte terrestre es poco recurrente por el hecho del desconocimiento general de la logística y procesos aduaneros, muchos de estas empresas exportadoras prefieren enviar sus cargas por los medios que están más familiarizados como el Marítimo y Aéreo, de esta forma podrán tomar decisiones más acertadas acorde a sus responsabilidades. Es por ello que con el desarrollo de este importante tópico queremos lograr abrir las puertas al conocimiento del Transporte Terrestre Internacional o TTI, y con ello el desafío de incorporar un nuevo concepto al TTI que es la CONSOLIDACIÓN DE CARGA, que aún en estos momentos no se vende en Ecuador. Aquí abarcaremos un poco de las condiciones en las que debe de operar una compañía de transporte que implemente este servicio, para resumir un poco lo que aquí se determina haremos un preámbulo de los capítulos a continuación:

El primer capítulo se ha desarrollado las ideas generales como por ejemplo, el antecedente del TTI, los objetivos planteados, la hipótesis, las técnicas de investigación a utilizar, y finalmente un esquema de estudio que servirá de guía al lector.

En el segundo capítulo podrá encontrar información técnica del TTI, como definiciones, entidades reguladoras y de control, documentos que se deben de utilizar, tipos de cargas, tipo de Unidades Vehiculares (UV), reglamentación vial, e incoterms; todo esto con el fin de poder establecer las bases de conocimiento para lo que se encuentra en los capítulos subsecuentes.

El tercer capítulo se determina el marco legal y el marco institucional tanto a nivel nacional como internacional donde se recalca la norma comunitaria de la CAN que regula el TTI de mercancías, entre las cuales se encuentra las resoluciones y decisiones, entre las que se halla la decisión 399, donde se garantiza el libre acceso, derechos, obligaciones y libertades, pero debemos comprender que pese a ello en los actuales momentos el tráfico internacional ha tenido fluctuaciones por denunciadas de irregularidades en contra de los transportistas Ecuatorianos.

En el cuarto capítulo se menciona los informes de los resultados aplicados a las compañías de transporte, además entrevistas y encuestas aplicadas a otros operadores como exportadores, quienes amplían su preocupación para el TTI. En cada pregunta planteada se demuestra gráficamente la tabulación que ayuda a una mejor comprensión.

En el quinto capítulo se define la solución del problema ante una falencia ya detectada por percepción y comprobada mediante las encuestas y entrevistas realizadas en el capítulo anterior, es el capítulo más interesante por ser el resultado de una ardua investigación, se plantea el concepto de CONSOLIDACIONES para lo cual se realiza un estudio de operatividad que cubre toda la parte logística y de financiamiento con los gastos, ganancias y proyecciones.

En el sexto capítulo se procede a proponer las conclusiones y recomendaciones, basándonos en los resultados de la investigación.

CAPÍTULO I

1. CONSOLIDACIÓN Y TRANSPORTE TERRESTRE DENTRO DE LA COMUNIDAD ANDINA, LOGÍSTICA INTEGRAL ECUADOR – COLOMBIA

1.1. Antecedentes

En la década de los setenta dio inicio el transporte de carga con visión internacional generando progresos y desarrollo económico en las ZONAS FRONTERIZAS (ZF) de ECU-COL, y es a través de la Federación de Transporte Pesado del Ecuador FENATRAPE y sus asociados, que se ha fortalecido este sector logrando con ello muchos avances a favor del TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL (TTI) en los que se caracterizan los siguientes tópicos:

- La afiliación de empresas de transporte;
- Exoneración del 100% en la importación de unidades para modernizar el parque automotor;
- En el 2002 las llantas sufrieron un incremento por lo que a través de la FENATRAPE se realizó la importación directa de 12000 neumáticos lo que permitió regular el precio en el mercado;
- En la Presidencia del Ing. Sixto Durán Ballén se logró bajar el valor del DIESEL, y se evitó la importación de vehículos, llantas y repuestos usados.
- Se logro extender la vida útil del parque automotor para el Transporte Pesado a 32 años.
- Gestor en la construcción de los Centros Nacionales de Frontera en Rumichaca y puente San Miguel.

Este es solo un frente, ya que hay otras instituciones y organizaciones tanto nacional e internacional que han actuado para el mejoramiento de procesos e integración fronteriza, como la CORPORACIÓN ADUANERA ECUATORIANA (CAE) hoy Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), que en el año

2002 realizó una serie capacitaciones al sector privado y público con instructores Europeos y Andinos gracias al proyecto de Facilitación de Asistencia Técnica-FAT (UE-CAN).

Desde 1995 la CAN ha venido desarrollando programas para la Facilitación de Asistencia Técnica al Comercio – FAT, impulsando el desarrollo económico y de cooperación para promover la integración regional tales como el Proyecto GRANADUA para el "Fortalecimiento de la Unión Aduanera en los Países Andinos", que en el año 2000 inició un proceso de capacitación a través de seminarios de asistencia técnica con expertos destacados en el área en las principales ciudades del país. A raíz de este proyecto y en continuidad con sus lineamientos el consorcio liderado por la Federación Ecuatoriana de Exportadores (FEDEXPOR), La Cámara de Comercio de Lima (CCL) de Perú y la Asociación Nacional de Comercio Exterior (ANALDEX) dieron paso en el año 2010 el “PROYECTO TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA EN PASOS DE FRONTERA”. Este proyecto identifica el TRANSBORDO como la principal dificultad para ejercer las normativas andinas D399, D617 y D636. En el año 2007 en una primera instancia la CAN en asesoramiento con la Comunidad Europea, emite un informe donde identifica de manera puntual otros problemas coadyuvantes, y se destaca avances como:

- Creación y construcción de CENAF (Puente Rumichaca) y CEBAF (Puente San Miguel), a efectos de la integración binacional con Colombia.
- La eliminación de la “PROVIDENCIA” para autorizar el tránsito en Ecuador.

Las negociaciones han avanzado y esto ha permitido implementar nuevos proyectos de cooperación que viabilizan el intercambio comercial entre ECU-COL dando lugar a fuentes de empleo y el mejoramiento de la infraestructura física y tecnológicas en la ZONA FRONTERIZA (ZF).

1.2. Planteamiento del problema

Los grandes cambios surgidos en el contexto de la Comercialización Internacional, demandan un cambio sistemático en los procesos de manejo de la carga aún cuando la comunidad de usuarios acepta el concepto de transporte como núcleo alrededor del cual se ha desarrollado la Distribución Física Internacional. En la práctica esta actividad continúa recibiendo una atención marginal dentro de la toma de decisiones en las empresas que realizan procesos de Comercio Exterior, aunque el tema ha sido asimilado eficientemente por nuestros empresarios ecuatorianos, es frecuente ver en algunas empresas, una situación caótica en el departamento de Comercio Exterior. Esta falencia trae como consecuencia resultados nefastos para las empresas, como por ejemplo que las mercancías son frecuentemente enviadas con rótulos o marcas equivocadas, documentación con errores, mercancías unitarizadas de manera incorrecta, erróneamente almacenadas, materiales de empaque no adecuados, sin cuidado en el manipuleo, fletes mal negociados, pagos indebidos de bodegajes, incumplimiento de las normas aduaneras, gastos adicionales por multas o sanciones, cobertura excesiva de seguros, todo ello conduce a una inadecuada elección de un modo de transporte y de la cadena de distribución física internacional, elevando los costos de los productos y disminuyendo la competitividad.

La transportación con nuestro vecino del norte ha tenido tropiezos en estos últimos años por algunos hechos conflictivos en la frontera, que de cierta forma han perjudicado y/o amenazan la movilización y armonía del comercio directa o indirectamente, debido a esto, el comercio se ha visto afectado comprometiendo las negociaciones y las mesas de trabajo que realiza la CAN para el TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL (TTI); y en cierta medida algunos importadores y exportadores prefieren otra vía de transporte. Estos problemas los podemos resumir en los siguientes:

- Incumplimiento de acuerdos y la no aplicación de la normativa comunitaria.

- Falta de coordinación entre las instituciones que intervienen en el tráfico internacional de mercancías por carreteras.
- Falta de control y agilización en trámites para obtener el permiso de operaciones de las unidades que operan en el tráfico internacional.
- Flexibilidad en los horarios de atención y descargue, necesarios para agilizar la fluidez del comercio entre Ecuador y Colombia.
- Falta de infraestructura física, logística e informativa en la frontera.
- Ausencia de financiamiento para la renovación del parque automotor. Políticas de inversión para el sector

Todo aquello conduce a utilizar modos de transporte más caros, encareciendo el valor final de los productos de exportación principalmente a las ciudades cercanas a las fronteras con Colombia.



En el ámbito Nacional, el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (TTIMC), adolece de dos principales problemas; el financiamiento para obtener nuevas unidades y el cumplimiento de las leyes que lo regulan. Mientras no exista inversión en la transportación terrestre internacional y en equipos adecuados para el traslado de mercaderías de importación y exportación, seguirá existiendo en nuestro país un déficit operacional hacia la frontera con Colombia, que causa una depreciación acelerada de las unidades de carga que tienen una vetustez que bordea los 10 años de vida útil y no garantiza la integridad de la carga; segundo, la inaplicabilidad de las normas establecidas para quienes incumplan o trasgredan las normas establecidas en la Decisión 399.

1.3. Justificación del estudio

Hoy en día el mercado internacional es de vital importancia para cualquier empresa, pero hay que concebir la idea que el mercado externo es demasiado exigente donde se maneja el concepto de JUSTO A TIEMPO entre los actores de un proceso de compra-venta internacional.

Guayaquil es la primera ciudad industrial y comercial del Ecuador, por eso es de suma importancia presentar un estudio que determine la situación actual del sector con el objetivo de presentar a la comunidad empresarial en general, la forma como se están desarrollando sus operaciones en el área logística y así poder determinar su nivel de eficiencia y productividad en cada una de estas operaciones de comercio exterior.

Esta propuesta de investigación se justifica porque las empresas necesitan mejorar sus procesos y sus costos de exportación e importación con el fin de mejorar los precios de ventas internacionales y de esta forma poder competir de manera más adecuada con empresas de otros países. Igualmente medirá el nivel de aplicación que poseen los empresarios en cuanto a estrategias de mercadeo internacional.

Dicha investigación beneficiaría al gremio de la pequeña y mediana empresa (*PYMES*) de manera directa, ya que el resultado sería una base de información para comparar y mejorar sus procesos operativos y administrativos que intervienen en las exportaciones e importaciones de la región por vía terrestre a partir del resultado del análisis y la interpretación de los indicadores de competitividad evaluados.

1.4. Objetivo general

El objetivo básico del estudio es revisar los principales obstáculos al transporte internacional de cargas por carreteras entre Ecuador y Colombia, a fin de realizar una medición del impacto directo de esos obstáculos en el mercado transportista y de esta forma hacerlo más atractivo para el sector comercial e industrial.

1.5. Objetivos específicos

- 1.- Realizar un diagnóstico acerca de la manera como están operando las empresas del sector que exportan actualmente a Colombia.
- 2.- Determinar los principales inconvenientes en las operaciones logísticas de la distribución física internacional en las empresas exportadoras.
- 3.- Determinar el nivel de incidencia que tienen los costos de la distribución física internacional en las exportaciones.
- 4.- Analizar el impacto de las operaciones logísticas que componen la infraestructura física actual en el desempeño exportador de las empresas, tales como empaques y embalajes, transporte, incoterms, procesos aduaneros, etc.

1.6. Marco teórico

La fundamentación de esta investigación se basa en los nuevos conceptos de lo que hoy en día es la distribución física internacional que la oficina de Comercio de las Naciones Unidas (UNCTAD/CCI) han tratado de difundir en la mayoría de los Países, como tema principal para el desarrollo de los sistemas de transporte internacional e intercambio de mercancías. Como se trata de un tema reglamentado a nivel mundial, las fuentes de información nacen en un contexto internacional aplicado en diferentes regiones del mundo y con los mismos conceptos básicos en cada país.

El concepto teórico para el presente trabajo está enfocado en la teoría del Comercio Internacional, ciencia que se desprende como rama de la economía. Por otro lado es necesario citar la teoría de las ventajas internacionales porque son la base del desarrollo del Comercio Internacional, desde luego allí es donde nace el intercambio y circulación física de mercancías dentro de varias regiones o a nivel internacional.

El concepto de logística de la distribución física internacional es prácticamente nuevo en el ámbito empresarial, sin embargo la definición proviene del ámbito militar y se trata de una herramienta administrativa que se refiere al proceso de planificación, operación y control del movimiento y almacenamiento de mercancías desde el abastecimiento de suministros o materias primas hasta colocar el producto en el punto de venta y a disposición del comprador, con el propósito de satisfacer los requerimientos del cliente, en condiciones de óptima calidad, justo a tiempo y a precios competitivos.

1.7. Hipótesis

Los procesos logísticos de distribución física internacional que están llevando a cabo las pequeñas y medianas empresas en el Ecuador afectan la optimización con respecto a los costos y tiempos en los productos finales de exportación.

1.8. METODOLOGIA DE INVESTIGACIÓN

En la investigación se utiliza el tipo de estudio descriptivo, que se refiere al resultado de la investigación en un sector específico de la industria, tomando como técnica para recopilar la información, el formulario de encuesta, que se realizará vía telefónica a los empresarios o personas responsables del tema que generen carga de exportación en una población de empresas escogida según la base de datos de la SENA.

1.8.2. Procedimientos e instrumentos para la obtención de información

La identificación del problema a través de entrevistas, encuestas e informes de los actores principales, como son los exportadores, compañías de transporte y conductores.

- A los exportadores se les realizará un breve sondeo para determinar su percepción de este servicio y poder evaluar la situación actual desde su perspectiva.
- A las compañías de transporte se le realizará un informe de actividades diarias para establecer sus procedimientos, medir sus conocimientos sobre las normas y leyes nacionales e internacionales, además otros casos puntuales que pudieran haber durante la investigación.
- A los conductores se les entrevistará para conseguir la información deseada como: tarifas, gastos frecuentes durante la exportación, gastos fijos y variables.

Análisis de los resultados obtenido durante el periodo de investigación, recolección de datos y resultados finales por medio de la tabulación.

La propuesta “CONSOLIDACION DE CARGA Y UNA LOGÍSTICA INTEGRAL” se basa en los resultados esperados y arrojados durante el periodo de observación, recolección de datos y análisis de los mismos.

Finalmente con una visión amplia determinaremos algunas falencias en el proceso de transporte de carga por carretera, la propuesta, conclusiones finales y algunas recomendaciones para el mejoramiento logístico.

1.8.1. Estructura de análisis del Transporte Terrestre Internacional (TTI)

ESTRUCTURA DE ANÁLISIS DE LA CONSOLIDACIÓN Y TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL	MARCO CONCEPTUAL	INFORMACIÓN TÉCNICA, CONCEPTOS Y DEFINICIONES BÁSICAS EN LA TRANSPORTACIÓN TERRESTRE
	MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL	ORGANISMOS NACIONALES
		ORGANISMOS SUPRANACIONALES
	PROBLEMÁTICA	ENCUESTAS Y ENTREVISTAS
		OBSERVACIÓN DE CAMPO
		ANÁLISIS DE RESULTADOS
	SOLUCIÓN PROPUESTA	ESQUEMA IDEAL PARA EL TTI
		GASTOS VS INGRESOS
		PROYECCIONES Y RESULTADOS ESPERADOS
		CONCLUSIONES FINALES

ELABORADO POR: LOS AUTORES CR-CT

CAPÍTULO II

2. INFORMACIÓN TÉCNICA DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN LA COMUNIDAD ANDINA, DEFINICIONES Y CONCEPTOS.

2.1. Comité Andino de autoridades de Transporte Terrestre (CAATT)

Mediante propuesta del secretario general de la CAN se crea la DECISIÓN 434 en 1998 dando paso al Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), desarrollando actividades para el buen funcionamiento de los procedimientos y controles en la frontera en conjunto con las mesas de trabajos a diferencia que aquí se reúnen todas las autoridades de transporte de cada País miembro de la CAN, mientras que las mesas de trabajo binacionales la conforman solo autoridades de 2 países miembros.

La resolución 272, el CAATT establece los criterios para calificar la idoneidad del transportista, determinar la capacidad mínima de carga útil en vehículos propios y vinculados, y establecer los requisitos del contrato de vinculación, esto es acogido por las autoridades nacionales responsables del transporte terrestre de cada País Miembro, en nuestro caso la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANRCTTTSV).

Toda resolución o decisión sobre transporte terrestre de mercancías debe ser enviada a través de la CAATT (COMITÉ ANDINO DE AUTORIDADES DE TRANSPORTE TERRESTRE) quien aprobará, estudiará, rechazará o modificará dicho proyecto o propuesta.

2.2. Las Mesas de Trabajo Binacionales (ECU-COL)

Las mesas de trabajo se encuentran conformados por las distintas autoridades y representantes del sector público, privado y académico; han significado para la región un importante avance en materia de TTIM ya que han dado lugar a un

proceso más ágil y eficiente para análisis de la problemática que existe en la frontera, mediante la participación activa de sus integrantes tratándolo de forma directa con nuestro país vecino de Colombia.

Al finalizar estas mesas de trabajo se elabora el acta donde se recoge lo más fructuoso de la misma, (DIAGNÓSTICO Y CONCLUSIONES), donde el secretario designado remitirá para el conocimiento pertinente a la CAATT y el Consejo de Ministros de Transporte y Obras Públicas de la Comunidad Andina para que establezcan de ser el caso nuevos procedimientos, crear normativas, modificarlas o derogarlas.

2.3. Transporte Terrestre de Carga

La transportación terrestre de carga la definimos como la base que actúa en toda operación logística, la misma que deberá ser motivada, impulsada y fomentada por los Estados como un sector elemental en la economía de un País. Los estados o status de la carga se dividen en tres etapas que son: la recepción, el tránsito (ubicación) y la entrega; estos factores están determinados por el tipo de negociación y acuerdos a las que hayan llegado las partes, lógicamente cumpliendo con las normas de seguridad y formalidades documentarias pertinentes para el efecto.

2.4. Tránsito Aduanero Comunitario

El Tránsito Aduanero Comunitario es el evento de transportar mercancías desde una aduana de partida hasta una aduana de llegada hacia uno o más países por pasos habilitados y bajo el control de las autoridades aduaneras, cumpliendo con principios básicos de integración que encierran los tratados internacionales suscritos, como ejemplo la CAN.

2.5. Territorio Aduanero Comunitario

El Territorio Aduanero Comunitario lo constituye la conformación de zonas que se encuentran bajo el control de las autoridades aduaneras aledañas de dos o más países suscritos a un convenio de integración, ejerciendo el control, facilitación y circulación del tránsito de personas y transporte de carga bajo las normas internacionales.

2.6. Centros de Atención en Frontera CENAF y CEBAF

Son infraestructuras ubicadas en forma aledaña a los pasos de frontera habilitados, donde se concentran las autoridades nacionales e internacionales que intervienen en el control de las operaciones de transporte, tránsito, aduana, migración, sanidad, entre otros, para facilitar el libre tránsito de personas vehículos y mercancías cuando ingresen o salgan del territorio de un País Miembro de la CAN, en donde se brindan además los servicios complementarios de facilitación a dichas operaciones y de atención al usuario.

El CEBAF a diferencia del CENAF es que la conforman autoridades de ambos países colindantes, y esta se ubica en un punto intermedio para facilitar el libre tránsito.

2.7. DOCUMENTOS PARA EL TTI

En el TTI toda carga debe estar amparada con una Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC) y el Manifiesto de Carga Internacional (MCI), Guía de Remisión estos documentos serán presentados ante las autoridades de control para el trámite respectivo de cruce por frontera, así mismo cuando se trate de cargas en tránsito internacional deberán realizarse la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI), estos documentos serán emitidos por el transportista autorizado.

- Decisión 399 Art. 22; establece la obligatoriedad de los documentos en el Transporte Terrestre Internacional.
- Decisión 467 Art. 7 y Art 9; establecen las infracciones y las sanciones en caso de incumplimientos.

A continuación pasaremos a revisar los documentos que participan durante un despacho habitual.

2.7.1. Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC)

La Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC) es el contrato de transporte que faculta el tránsito internacional por carretera de la carga, esta es la prueba que el transportista autorizado ha tomado las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado a entregarlas de conformidad con las condiciones establecidas en ella para lo cual deberá estar suscrita por el remitente o proveedor y el transportista autorizado o su representante y/o agentes. Este documento merece la calidad de negociable y es el equivalente al BILL OF LADING en la transportación marítima; dicho documento en el reverso constarán las disposiciones generales de la compañía de transporte terrestre para prestar el servicio o en su defecto las cláusulas pueden estar en una hoja aparte.¹ Para la emisión de las CPIC la normativa andina faculta emitir un original y 2 copias pero así mismo prevé expedir las copias que sean necesarias para cumplir las disposiciones legales o formalidades administrativas en los países miembros de origen, tránsito y destino.

Se establece la estructura estándar e información mínima requerida que debe constar en una CPIC y que el transportista autorizado deberá llenar con la información proporcionada por el remitente de la carga basándose en los documentos que éste provea para el efecto, como: factura comercial y lista de

¹ Ver anexos Operativos 2.2.

empaque; la información debe ser fidedigna en todos sus campos a fin de que no se presenten eventualidades en la documentación y como consecuencia atrasos en los procedimientos; en el Art. 77 de la Decisión 399, encontraremos la información que se detallará en una CPIC, la mencionamos a continuación:

- a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;*
- b) Nombre y dirección del remitente;*
- c) Nombre y dirección del destinatario;*
- d) Nombre y dirección del consignatario;*
- e) Lugar, país y fecha en que el transportista recibe las mercancías;*
- f) Lugar y fecha de embarque de las mercancías;*
- g) Lugar, país y plazo previsto para la entrega de las mercancías;*
- h) Cantidad y clase de bultos, con indicación de marcas y números;*
- i) Descripción corriente de la naturaleza de las mercancías. En caso de productos peligrosos, se indicará esta circunstancia;*
- j) Peso bruto en kilogramos o volumen en metros cúbicos, y cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida;*
- k) Precio de las mercancías;*
- l) Valor del flete y otros gastos suplementarios, indicados separadamente; y,*
- m) Firma del remitente y del transportista autorizado o de sus respectivos representantes o agentes.*

En el reverso de la CPIC o en hoja separada el transportista autorizado podrá establecer las cláusulas o condiciones generales y especiales de contratación del servicio de transporte.²

² Ver Anexos Operativos 2.1.

2.7.2. Manifiesto de Carga Internacional (MCI)

Es el documento de control aduanero en el que se detalla las mercancías que se transportan internacionalmente por carretera, El Art. 167 de la decisión 399 de la CAN nos señala que el MCI deberá contener la siguiente información:

- a) *Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;*
- b) *Número del Certificado de Idoneidad y los números de los Permisos de Prestación de Servicios por cuyos Países Miembros se realiza el transporte;*
- c) *Nombre del conductor o conductores, así como la nacionalidad, número de los documentos de identidad, licencia de conducir y Libreta de Tripulante Terrestre;*
- d) *Identificación del vehículo habilitado (camión o tracto-camión) y de la unidad de carga (remolque o semi-remolque), debidamente registrados;*
- e) *Lugar y país de carga y descarga;*
- f) *Naturaleza de la carga, indicando si es de carácter peligrosa y, particularmente, si se trata de sustancias químicas o precursoras.*
- g) *Número de las CPIC;*
- h) *Descripción de las mercancías, cantidad de bultos, clase y marca de los mismos;*
- i) *Número de identificación del contenedor y de los precintos aduaneros;*
- j) *Peso bruto en kilogramos o volumen en metros cúbicos y, cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida;*
- k) *Precio de las mercancías;*
- l) *Aduanas de partida, de cruce de frontera y de destino;*
- m) *Fecha de emisión;*
- n) *Firma del transportista autorizado o de su representante; y,*
- o) *Firma y sello de la autoridad que interviene en la aduana de partida.*³

³ Ver Anexo Operativo 2.2.

2.7.3. Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI)

La Declaración de Tránsito Aduanero o DTAI, en concordancia con la Decisión 617, este documento autoriza el libre tránsito de la mercadería dentro de los países miembros, quienes conceden la DTAI en sus respectivos territorios, por ejemplo si la carga de origen ecuatoriano va con Tránsito a Bogotá, Colombia; quienes deberán autorizar el DTAI serán la autoridad aduanera de Colombia La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) en Ipiales; la DTAI la proporciona el TTI y se emitirá basándose en la información que provea el remitente donde también deberá hacer constar el número de CPIC. El Art. 171 de la D399 indica la información que deberá contener la DTAI, y es la siguiente:

- a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;*
- b) Nombre y dirección del declarante;*
- c) Nombre y dirección del remitente;*
- d) Nombre y dirección del destinatario;*
- e) Nombre y dirección del consignatario;*
- f) Indicación de la aduana de carga, si es distinta de la de partida;*
- g) País y aduana de partida;*
- h) País y aduana de destino;*
- i) País de origen de las mercancías;*
- j) Placa y país de matrícula de los vehículos habilitados y de las unidades de carga;*
- k) Número de los MCI;*
- l) Número de las CPIC;*
- m) Descripción de las mercancías, cantidad de bultos, clase y marca de los mismos;*
- n) Número de identificación del contenedor y de los precintos aduaneros;*
- o) Peso bruto en kilogramos o volumen en metros cúbicos y, cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida;*
- p) Precio de las mercancías;*

- q) *Indicación de las aduanas de cruce de frontera;*
- r) *Firma del declarante; y,*
- s) *Firma y sello de la autoridad que interviene en la aduana de partida.*

En el reverso de la DTAI se anotarán las observaciones de las aduanas de cruce de frontera de salida y entrada de cada País Miembro, así como de la aduana de destino.

Otras disposiciones, se entiende que cuando se han pagado los tributos u otros gravámenes e impuestos aduaneros en la frontera, tanto el vehículo como la unidad de carga podrán continuar con el tránsito.

El Art. 177 de la D399 hace referencia a la fluidez del comercio internacional en frontera de los vehículos, estos no deben verse afectados por los procedimientos aduaneros de verificación y control que aplique las entidades de control en frontera, vale aquí destacar que uno de los objetivos del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) en su Art. 4 literal “P” es *“facilitar las operaciones de comercio exterior”*. Además el Art. 179 establece que el transportista o unidad de carga debe portar copia del MCI, y otros documentos de exportación como: CPIC, DTAI, FACTURAS COMERCIALES.

2.7.4. Guía de Remisión

La guía de Remisión es otro de los documentos que debe tener el transportista al momento del movimiento de la carga. Documento debidamente autorizado por el SERVICIO DE RENTAS INTERNAS (SRI) donde se acredita al conductor el traslado de la carga de forma lícita, siempre y cuando la información que allí se detalle concuerden con la mercadería. Estos documentos pueden ser emitidos por:

- Importadores y Exportadores.
- Sociedades, empresas privadas o públicas.

- Almacenes, arrendadores, persona naturales y jurídicas.
- Empresas de transporte.

A continuación un ejemplo de una guía de remisión:

Razón Social y RUC RIZZOTRANS S.A.
RUC: 0922385231001

Dirección MATRIZ: Floresta 3 Mz 204
SUCURSAL: Carlos Luis Plaza Dañin 100

Denominación GUIA DE REMISIÓN
Digitos No. 004-001-00000026
Otorgado por el SRI No. Autorización 10999853427

Fecha de inicio del traslado:..... Fecha de Terminación del Traslado:.....

Datos del comprobante de Venta

Tipo CV:..... Fecha de Emisión:..... No. Autorización:..... No. Sucursal:.....

Punto de Partida:..... Destino(Punto de Llegada):..... Motivo del Traslado:.....

IDENTIFICACIÓN DEL DESTINATARIO IDENTIFICACIÓN DEL TRANSPORTISTA

RUC/CI:..... Razón Social:..... RUC:..... Razón Social:.....

Identificación del Remitente:.....

CANTIDAD	UNIDAD	DESCRIPCIÓN	OBSERVACIÓN
		ELABORADO POR: LOS AUTORES CR-CT	

Datos de la Imprenta Osmi Imprenta
RUC: 1801264024001 / No. Autorización 1888

FIRMA DESTINATARIO FIRMA CONDUCTOR

Original: Destinatario
Copia: Emisor
Segunda Copia: SRI

Destinatarios

VALIDO HASTA: 26/02/2012

Fecha de caducidad del documento

2.8. CLASES DE CARGAS EN EL TTI

Existe una gran diversidad de productos susceptibles a ser transportados y comercializados; para garantizar un manejo adecuado, la carga ha tenido que clasificarse.

2.8.1. Carga General

Es aquella que se presenta en estado sólido, líquido o gaseoso, y que estando embalada o sin embalar, puede ser tratada como unidad. Los productos que se clasifican como carga general deben cumplir con ciertos requisitos: no representar un riesgo para la salud, no atentar contra la seguridad de quienes los manejan y del medio ambiente, así como no contar con un tiempo definido de vida.

La carga general se transporta en embalajes cuya forma, peso y dimensiones, se ajustan a las características propias de ésta. Algunas mercancías de este tipo son: computadoras, zapatos, artículos de piel, ropa, telas, manufacturas en general, etc. De igual forma, la carga general se puede sub-clasificar en:

Carga General Fraccionada o Suelta.- Consiste en bienes sueltos o individuales como: paquetes, sacos y cajas, entre otros.

Carga General Unitarizadas.- Está compuesta de artículos individuales agrupados en unidades como pallets o contenedores.



2.8.2. Carga al Granel

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

Granel Sólido.- En esta clasificación entran los granos, el carbón, el mineral de hierro, la madera, el cemento, la bauxita, la sal, etc.

Granel Líquido.- Es la carga que se encuentra en estado líquido o gaseoso, dicha condición hace que su transportación sea, por ejemplo, en vehículos tanque de por lo menos 1000 galones. Entre los productos considerados como granel líquido se encuentran: petróleo, gas natural licuado,

gasolina, químicos y alimentos líquidos (aceite vegetal, aceite de cocina, etc.), entre otros.

2.8.3. Carga Perecible

Por su condición natural pueden sufrir deméritos sensibles con relación a su calidad comercial y a su costo, por lo que es necesario transportarlo en contenedores refrigerados en las travesías marítimas, no obstante el transporte terrestre ofrece una ventaja y es ideal para la transportación de papa y cebolla hacia el lado colombiano por su tránsito corto y rápida comercialización.



2.8.4. CARGA PELIGROSA

Cargas peligrosas pueden ser: sólidos, líquidos o gases, que por su naturaleza y peligrosidad puede causar enfermedades, entre los materiales haya agentes químicos y radiológicos que provocan daños a las personas, bienes y al ambiente, los mismos que requieren de un manipuleo adecuado tomando las precauciones necesarias.

2.8.4.1. Reconocimiento y Clasificación de Materiales Peligrosos (MATPEL)

El reconocimiento del material peligroso es esencial para la toma de decisiones oportunas tanto para conductores y peatones; consiste en la observación de



ELABORADO POR: LOS AUTORES

una serie de elementos presentes en la escena pero sin poder obtener su nombre, algunas maneras de reconocer estos elementos son:

- Forma y otras características del contenedor, pueden ser: tanqueros, tanques o cisternas
- Placas (DOT, ADR, CEE; MERCOSUR); diamante (NFPA), etiquetas y marcas corporativas.
- Sentidos.

Clasificación del Material Peligroso (MATPEL)

Clase 1: Materiales y objetos explosivos

Ejemplo: Juegos de pirotecnia, material bélico, mechas, detonadores, cohetes, etc.



Clase 2: Gases inflamables

Son asfixiantes, comburentes, inflamables o tóxicos.



2.1 Gases inflamables.

2.2 Gases no tóxicos.

2.3 Gases tóxicos.

Clase 3: Líquidos inflamables

Ejemplo: tolueno, gasolina, nafta, pinturas, barnices.



Clase 4: Sólidos inflamables

4.1.- Materias auto reactivas y materias explosivas desensibilizadas sólidas.

4.2.- Materias que pueden experimentar inflamación, ejemplo: carbón.

4.3.- Materias que al contacto con el agua desprenden gases inflamables, ejemplo: sodio, bario.



Clase 5: Materias comburentes

Ejemplo: Peróxido de hidrógeno.



Clase 6: Materias venenosas e infecciosas

Ejemplo: metanol, cloruro de metileno.



Clase 7: Materias radiactivas

Ejemplo: Uranio, plutonio, cobalto, torio, y cualquier combinación de estos radionucleidos.



Clase 8: Materiales corrosivos

Dañan el tejido epitelial, las mucosas, los ojos.

Ejemplo: ácido sulfúrico, soda caustica.

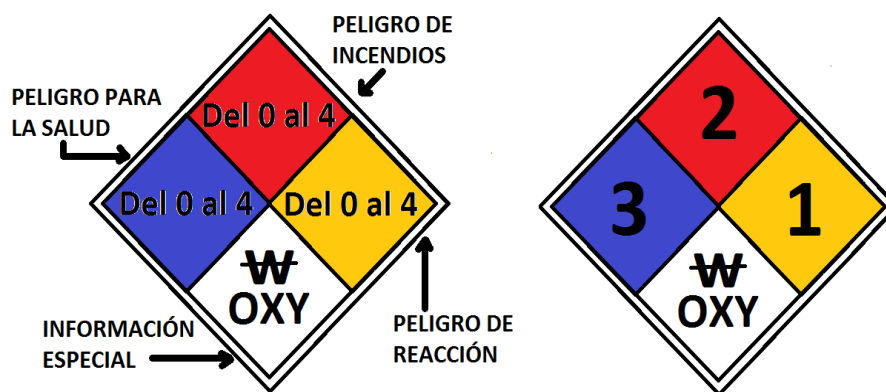


Clase 9: Materiales misceláneos

Ejemplo: desechos peligrosos, basureros, mezclas, hielo seco (CO₂)



Diamante Norma NFPA 704.- La NFPA (*NATIONAL FIRE PROTECTION ASSOCIATION*), es una organismo internacional que fue creado con el fin de promover la protección y prevención contra el fuego según los estándares internacionales; por otro lado la norma NFPA 704 este es un código creado por expertos en control de incendios, hace uso del DIAMANTE DE FUEGO utilizados para dar a conocer y comunicar de forma altamente visible los peligros en el envase, contenedores o recipientes de los MAT-PEL.



Panel de Seguridad (Comunidad Económica Europea/MERCOSUR)

RIESGO DE LA SUSTANCIA

PROHIBICIÓN DE USAR AGUA →

X 4 2 3
1 4 2 8

← NÚMERO DE NACIONES UNIDAS

Números de identificación de Riesgos	
2 Emisión de gases	5 Efecto Oxidante
3 Inflamabilidad de líquidos	6 Toxicidad o riesgo de infección
4 Inflamabilidad de sólidos	7 Radiactividad
8 Corrosividad	9 Reacción violenta espontánea
X No utilizar agua	

El ejemplo superior nos demuestra como esta configurado el panel de información, que nos ofrece una valiosa información al primer respondedor en caso de emergencias, el rectangulo en la parte inferior ofrece la codificación según la ONU, LA “X” indica la prohibición del uso de agua, el 4-2-3 sirve par indentificar el tipo de riesgo según el cuadro de abajo propiorcionado.

Número ONU en placas DOT.- En este pictograma se identifica la peligrosidad no solo por su clase de riesgo del DOT sino que tambien lo determina la numerología que se distingue claramente en el centro del rombo; para determinar que numero correspondiente a cada MAT-PEL (MATERIAL PELIGROSO) la ONU elaboró una lista asignandoles un número que va desde el 1001 al 3357 a nivel internacional; pero es necesario acotar que la numeración que va desde el 8000 hasta el 9500 son de uso exclusivo para los ESTADOS Unidos y Canadá.

SÍMBOLO REPRESENTATIVO DE RIESGO



Color de fondo

Número con la clase de riesgo

El sistema contiene:

- * Clase
- * Color
- * Un símbolo
- * Divisiones
- * Número de identificación

Número del producto en bruto en el contenedor

PLACA DOT CON EL NÚMERO DE LAS NACIONES UNIDAS

2.8.5. Carga Consolidada

Es el conjunto de varios lotes de mercancías dispersas, con el objetivo de formar un solo lote consolidado. El proceso de consolidación puede efectuarse en contenedores de 20' y 40' DRY VAN/HC HIGH CUBE, según de lo que se requiera la condición operativa puede ser FCL/LCL ó LCL/LCL, ambas condiciones sirven para consolidar y desconsolidar.

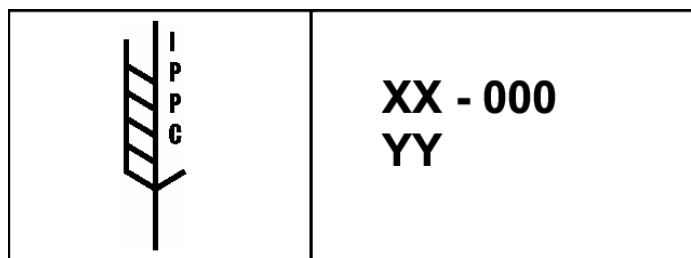


2.8.6. Carga Contenerizada

Es la carga manejada en contenedores que se intercambian entre los distintos modos de transporte.

2.9. Tratamiento para el Embalaje de Madera en la Exportación

Tanto para la exportación e importación es necesario conocer las normas internacionales de medidas fitosanitaria, para eso se estableció la NORMA NIMF No 15 donde se promueve los tratamiento para los embalajes de madera con el fin de erradicar las plagas en los mismos; para este control debemos fijarnos que el embalaje cuente con 2 requisitos indispensables de primera mano; uno es el certificado de fumigación o tratamiento térmico y el otro es que se pueda visualizar el sello de fumigación debidamente impreso en la madera para reconocer durante la inspección de forma inmediata que el embalaje haya sido tratado, la grafica de abajo nos ayudará a ilustrarnos.



FUENTE: NIMF No. 15

Esta marca deberá incluir:

- El símbolo del organismo
- El código de 2 letras del país según ISO, seguido de un número especial que la Organización Nacional de Protección Fitosanitaria (ONFP) asigne al productor del embalaje.
- La abreviatura de la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF) donde indique la medida aprobada que se ha utilizado (por ejemplo: HT, MB)

El tratamiento térmico (HT) se obtiene al exponer la madera a una temperatura mínima de 56° C durante un periodo mínimo de 30 minutos; también pueden considerarse tratamientos térmicos a través del uso de vapor, agua caliente o calor seco. El tratamiento con químicos, fumigación con bromuro de metilo (MB) se aplica sobre el embalaje de la siguiente manera.

Temperatura	Dosis (g/m ³)	Registros mínimos de concentración (g/m ³) para:			
		2h	4h	12h	24h
21°C o mayor	48	36	31	28	24
16°C o mayor	56	42	36	32	28
10°C o mayor	64	48	42	36	32

FUENTE: NIMF No. 15

La temperatura mínima no deberá ser inferior a los 10° C y el tiempo de exposición deberá ser 24 horas la concentración deberá medirse como mínimo tras 2, 4 y 24 horas.

2.10. Tipo de Unidades de Transporte

Cuando se asume este importante proyecto como lo es la *CONSOLIDACIÓN Y TRANSPORTE TERRESTRE DENTRO DE LA COMUNIDAD ANDINA*, aprendemos lo importante que es saber sobre vehículos de carga y toda su diversa gama; esto será tratado más ampliamente en la decisión 491 de la CAN sin embargo mencionaremos las más comunes brevemente:

- El TURBO o TURBITO, es el más pequeño se lo utiliza para tramos pequeños, dentro del perímetro urbano que puede cargar de 8 toneladas de peso máximo vehicular (PMV).
- El SENCILLO (GH) o 2DA, son vehículos con un poco más de capacidad que el TURBITO, puede cargar 17 toneladas de PMV, es el ideal para la recogida de carga suelta que vaya a consolidarse.
- MULA (ECU), DOBLE TROQUE (CO), TORONTO (VE), DOBLE EJE (PE), estas son los nombres que se maneja para esta UV dependiendo del país, así que cuando nos hablen de una DOBLE TROQUE sabremos que se trata de una MULA (3-A) con un PMV de 26 toneladas.
- TRAILER (ECU), TRACTO MULA (CO), GONDOLA (VE), este tipo de vehículo se los utiliza para carga contenerizada o puede ser de tipo caravana tapado con lona el PMV es de 48 a 52 toneladas en tolerancia.

2.11. REGLAMENTACIÓN VIAL

2.11.1. Señales de Tránsito

Las señales de tránsito se encuentran colocadas a lo largo de la vía en lugares visibles; para el conductor precavido son imprescindibles en su diario vivir, sin estas, el conductor queda expuesto a la incertidumbre y posteriormente ser presa de su agotamiento físico y mental que pueden causar graves accidentes de tránsito, debido a que estas señales nos proporcionan AYUDA e información muy

valiosa. Las señales de tránsito son fácilmente identificables por tres características, su color llamativo, su forma según su tipo y su gráfica ilustrativa para un fácil entendimiento y memorización.

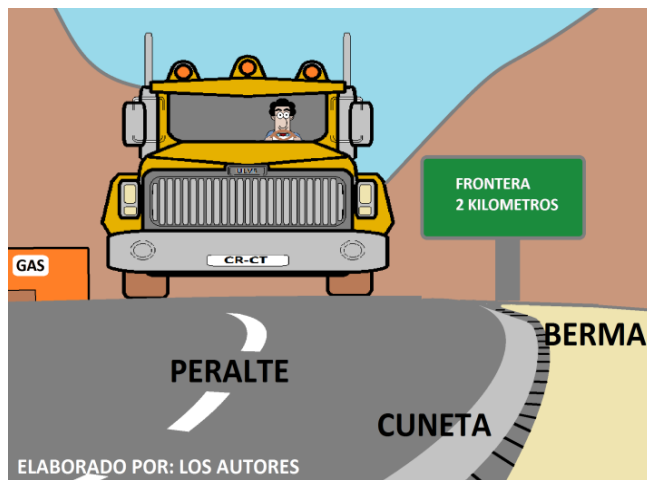
A continuación las señales de tránsito nacional e internacional clasificadas por su clase:

- Señales de servicio
- Señales de atractivo turístico
- Señales para autopista y autovías
- Señales preventivas
- Señales regulatorias

2.11.2. Diseño Vial

Todo proyecto para la construcción, ensanchamiento, rectificación y mejoramiento debe ser aprobado por el MTOP como parte de sus atribuciones, así también formula las bases de licitaciones relativas a los caminos, vigila y fiscaliza la inversión de todos los fondos destinado a las obras viales del país; vale señalar que es responsabilidad de las concesionarias viales mantener el estado óptimo de las carreteras para su uso efectivo.

La seguridad en las vías no solo está dada en función solo de las señales de tránsito o señalización, lo que comúnmente llamaremos seguridad activa y pasiva, sino también es aquel sistema implementado a nivel de su arquitectura y geometría con el fin de proporcionar a los conductores



caminos seguros y apropiados para transitar; la estructura adecuada de las vías, su geometría y estética brindan confiabilidad durante la conducción, a falta de estas características los sistemas se vuelven inadecuados dando lugar a un alto índice de accidentalidad, el buen diseño y la sostenibilidad de las vías proporcionan los siguientes beneficios:

- Seguridad en la conducción
- Estabilidad del vehículo
- Confort al manejar
- Protección en lugares de alto riesgo.

Peralte o desnivel.- Están ubicados en las curvas y sirven para ayudar a los vehículos a mantenerse en la vía gracias a la inclinación de la calzada, que evita que el vehículo no se desplace hacia afuera cuando la fricción no es suficiente a causa de conducir a velocidades muy altas, por lo que es recomendable reducir la velocidad antes de entrar a la curva y volver a acelerar a la salida de esta.

Bermas o aceras.- Estructura vial ubicadas a los laterales de la calzada, destinada para que los peatones, semovientes, vehículos de emergencia transiten de forma segura, el ancho de la berma generalmente va de 50 cm a 2 metros, en ocasiones estos espacios sirven de estacionamientos de vehículos cuando presentan problemas mecánicos. Al transporta carga de volumen, el PERALTE y la BERMA pueden ocasionar volcamiento por lo que se debe reducir la velocidad y evitar entrar a la BERMA.

Cunetas.- Están contruidos al borde de las vías permitiendo el desplazamiento del agua a los costados gracias a la ligera curvatura de las vías.

Reductores de velocidad.- Llamado también vigilante acostado en nuestro argot popular o “resaltos”, están ubicados principalmente a la entrada de los pueblos o ciudades y tienen un alto grado de efectividad para la reducción de velocidades.

Básculas.- Las básculas son instrumentos de medición ubicados estratégicamente en la red vial para el control de pesos de las unidades de transporte de carga con el fin de mantener el buen estado de las carreteras y puentes, para lo cual los conductores deberán portar el respectivo certificado de PESOS Y MEDIDAS proporcionado por el Ministerio de Transporte y Obras Publicas MTOP⁴, que les permitirá constatar a las autoridades el peso máximo permitido de la unidades vehicular objeto del control.⁵ Las básculas pueden ser estacionarias o móviles, a continuación las ubicaciones en el trayecto hacia Colombia:

- Guayaquil (Vía Daule)
- Alóag
- Tulcán, Ipiales (Pasos Fronterizos)

Derecho de vía.- Está prohibido construir dentro de los 25 mts a lado de las vías ya que estas sirven para mejorar la infraestructura vial del país en un futuro, así mismo se determina la prohibición de colocar cerramientos a menos que haya permiso de la autoridad competente el MTOP.



⁴ Ver documentos en Anexo Operativo 2.4.

⁵ Decreto 2044 publicado en el Registro Oficial 310 del 20 de Abril del 2001

2.11.3. Peajes y Rutas

El mapa vial y peajes es importante para la connotación de gastos y margen de ganancia en la transportación de la carga, estas características e información vial nos ayudará a determinar en los siguientes capítulos las variables que debemos tener en cuenta para la conformación de una ruta y comercialización de los fletes terrestres.

Las tarifas aprobadas por el MTOP expresadas en moneda dólar son las siguientes:

Automóviles, jeeps o camionetas	\$	1,00
Buses y camiones de 2 ejes	\$	2,00
Buses y camiones de 3 ejes	\$	3,00
Camiones de 4 ejes	\$	4,00
Camiones de 5 ejes	\$	5,00
Camiones de 6 ejes o más	\$	6,00

CONCESIÓN PANAMERICANA RUTA 35			
1	PEAJE SAN GABRIEL KM 194+800 Tramo 1N: Bolívar - Rumichaca Provincia de El Carchi	5	PEAJE COCHASQUI KM 30+130 Tramo 5N: Guayllabamba - Tabacundo - Cayambe Provincia de Pichincha
2	PEAJE AMBUQUI KM 139+650 Tramo: 2N: Bolívar - Ibarra Provincia de Imbabura	6	PEAJE MACHACHI KM 24+360 Tramo 1S: Alóag - Puente Jambeli Provincia de Pichincha
3	PEAJE SAN ROQUE KM 89+625 Tramo 3N: Cajas - Ibarra Provincia de Imbabura	7	PEAJE PANZALEO KM 89+660 Tramo 2S: Puente Jambeli - Yambo Provincia de Cotopaxi
4	PEAJE CANGAHUA KM 42+700 Tramo 4N: Guayllabamba- Cusubamba - Cayambe - Cajas Provincia de Pichincha	8	PEAJE SAN ANDRES KM 159+380 Tramo 3S: Yambo - Riobamba Provincia de Chimborazo

FUENTE: PANAVIAL

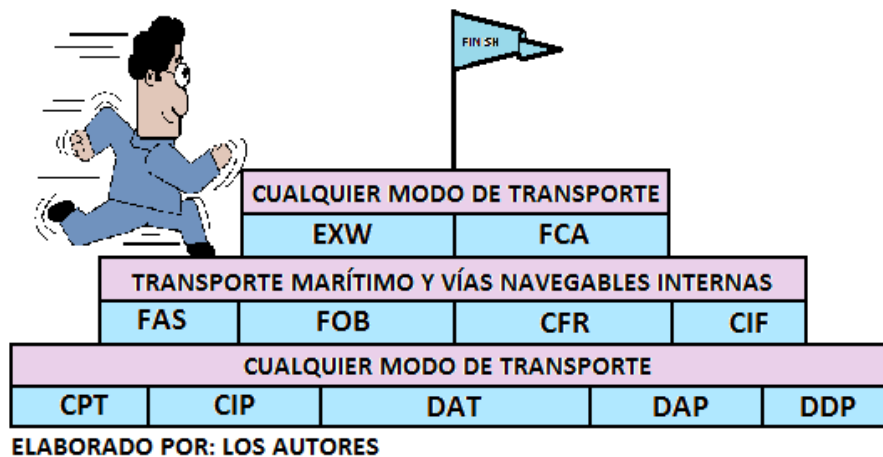
CONCESIÓN GRUPO No 1: GUAYAS NORTE	CONCESIÓN GRUPO No 2: GUAYAS ORIENTAL
ESTACIÓN DE YAGUACHI KM 11+400 Vía Duran – Baquerizo Moreno (Jujan)	ESTACIÓN TAMBO KM 8+900 Vía Durán – El Triunfo - Bucay
ESTACIÓN LA CADENA KM 37+000 Vía km 35 Vía Guayaquil – Empalme	ESTACIÓN EL TRIUNFO KM 73+800 Vía Durán – El Triunfo - Bucay
ESTACIÓN CHIVERIA KM 15+180 Vía Guayaquil – Velasco Ibarra (El Empalme)	ESTACIÓN BOLICHE KM 11+100 Vía Autovía Durán – Boliche
ESTACIÓN COLIMES KM 67+360 Vía Guayaquil - Velasco Ibarra (El Empalme)	ESTACIÓN PUERTO INCA KM 38+100 Vía km 26 – Puerto Inca – Naranjal
ESTACIÓN GUAYAS NORTE KM 121+860 Vía Guayaquil - Velasco Ibarra (El Empalme)	ESTACIÓN MILAGRO KM 1+800 Vía km 26 – Milagro
ESTACIÓN PAN KM 10+850 Vía de acceso al Puente Alterno Norte	ESTACIÓN NARANITO KM 21+200 Vía Milagro – Naranjito Bucay
ESTACIÓN DAULE KM 11+676 Vía la Aurora – T – Daule – Salitre	

FUENTE: CONORTE

2.12. INCOTERMS EN EL TTI

Los INCOTERMS son un conjunto de reglas internacionales, aceptadas y reconocidas mundialmente, promulgadas por la CCI (*CAMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL*), su última revisión lo componen 11 términos que entraron en vigencia el 1 de enero del 2011 según publicación No. 715 de la CCI.

Estos términos nos ayudan a delimitar las responsabilidades entre el importador y exportador en una negociación de compra y venta internacional por cualquier medio de transporte que vaya a intervenir, en este caso TRANSPORTE TERRESTRE, identificando claramente las tareas, costos y riesgos que las partes debieran asumir.



A continuación se detallan los 11 términos de negociación –INCOTERMS- y la relación en el transporte de la carga.

Exwork o Ex_ fabrica

Es cuando la carga se entrega en la fábrica, almacén o bodega del vendedor quien acordará con el comprador el tipo de embalaje requerido para su transportación, este gasto no siempre lo cubre el vendedor.

- El vendedor no está obligado a coordinar u organizar el despacho de exportación o aduana.
- El vendedor no está obligado a cargar la mercadería.
- El vendedor debe colocar la carga a disposición del comprador en el punto acordado, comúnmente fábrica, almacén o bodega del vendedor.
- El vendedor debe pagar todos los costos relativos a las mercancías hasta el punto de entrega acordado.



- El comprador tiene una responsabilidad limitada en proporcionar información relacionada con la exportación.
- El comprador debe hacerse cargo de las mercancías cuando se haya cumplido la entrega en el lugar antes pactado y a partir de allí asumirá todos los costos.
- Este INCOTERM se lo puede utilizar para todas las modalidades por su nula transportación por parte del vendedor; para el caso del transporte terrestre la carga tendría que estar lista en bodega para proceder a cargar de forma inmediata a fin de que no se generen valores por STAND BY para el cliente.

FCA Franco Transportista (FREE CARRIER)

- El vendedor tiene la obligación de preparar la carga y entregarla al porteador en el sitio acordado por las partes ya que a partir de la entrega de la mercancía el comprador adquiere todo el riesgo y responsabilidad, como por ejemplo llevar la carga hasta un almacén o Bodega designado por el comprador de donde posteriormente se realizará el transporte internacional de la carga.

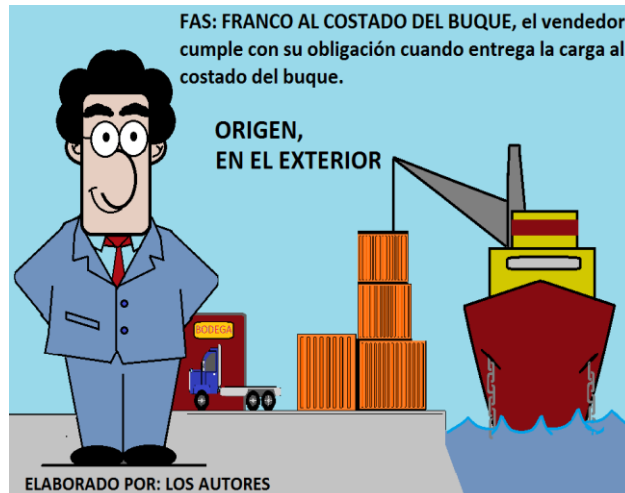
- El comprador tiene la responsabilidad de realizar el trámite aduanero de exportación en origen.
- El comprador tiene la obligación de contratar el medio de transporte internacional, el seguro y demás gestiones que se deriven de la exportación.
- El vendedor no tiene obligación de firmar ningún contrato de transporte, sin embargo lo puede hacer bajo la responsabilidad y riesgo del comprador.



- Este INCOTERM es apropiado para utilizar en cualquier modalidad de transporte.

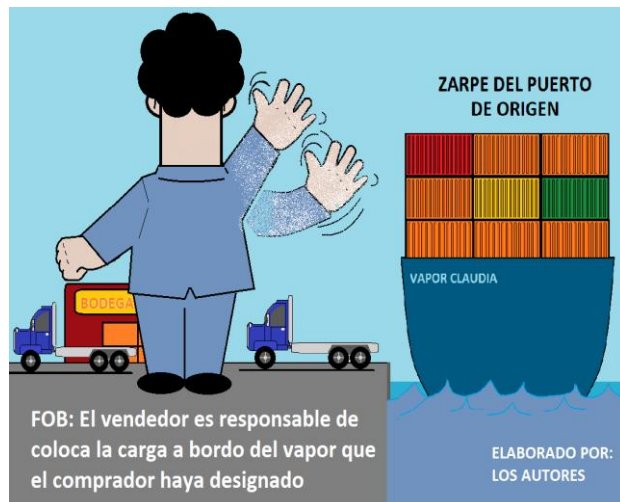
FAS Franco al Costado del Buque (FREE ALONG SHIP)

- El vendedor realizará la entrega al costado del buque designado por el comprador.
- El riesgo por pérdida o daño de la mercadería se transmite al comprador cuando esta al costado del buque.
- Este término de negociación es de uso exclusivo de la MODALIDAD MARÍTIMA.



FOB Franco a Bordo (FREE ON BOARD)

- El vendedor tiene la obligación de cumplir con todas las formalidades de exportación hasta la entrega de la mercadería a bordo del buque asignado.
- El comprador corre con todos los riesgos a partir de que la carga esta puesta a bordo del buque.
- Su utilización es exclusiva para la transportación marítima.



CFR Costo y Flete (COST AND FREIGHT)

El vendedor está obligado a contratar el transporte internacional de la mercancía hasta su destino.

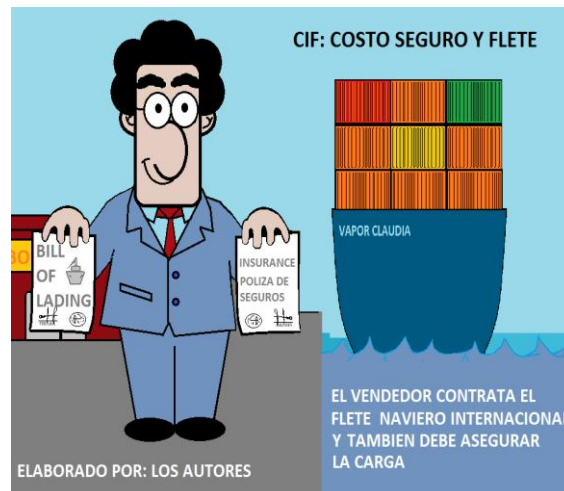
- La obligación del vendedor termina al entregar la mercancía a bordo del buque.
- El comprador debe contratar el seguro internacional y realizar los trámites posteriores a la llegada del vapor.
- Este es otro término de uso exclusivo de la MODALIDAD MARÍTIMA por lo que su uso es restringido solo a esa modalidad.



CIF Costo Seguro y Flete (COST, INSURANCE AND FREIGHT)

El vendedor tiene la obligación además de contratar el medio de transporte, el seguro internacional de la mercancía.

- Los riesgos que corra la carga a partir de la entrega a bordo del buque están por cuenta y riesgo del vendedor.
- Este INCOTERM debe utilizarse solo bajo la modalidad MARÍTIMA.



CPT Transporte Pagado Hasta (CARRIAGE PAID TO)

El vendedor entrega la mercancía al porteador en el lugar asignado.

- El vendedor debe contratar y pagar los costos de transporte que sean necesarios para llevar la mercadería hasta el lugar convenido.
- El comprador toma el riesgo de la mercancía a partir de la entrega de la misma al primer transportista.
- Este INCOTERM es práctico para utilizarlo en la modalidad terrestre. Ejemplo: la carga debe entregarse en Ipiales o Tulcán y es hasta allí que el vendedor asumirá los costos y riesgos, más allá es responsabilidad del comprador.



CIP Transporte y Seguro Pagado (CARRIAGE AND INSURANCE PAID)

Tiene las mismas condiciones del CPT a diferencia que el vendedor también contrata la cobertura del seguro internacional contra riesgo de la mercancía.

- Este INCOTERM es muy útil en caso de una negociación más completa, apropiada para la modalidad terrestre ya que reemplazar al CIF del transporte marítimo.



DAT Entrega en Terminal (DELIVERED AT TERMINAL)

- Las obligaciones del vendedor culminan cuando la mercancía es descargada del medio de transporte de llegada y es puesta a disposición del comprador en la terminal designada, puerto o lugar de destino indicado.
- El terminal puede ser cualquier lugar cubierto o no, como un muelle, almacén de contenedores o terminal de carreteras.
- El vendedor es responsable de contratar todos los medios de transporte necesarios hasta el punto de la terminal designada.
- Se lo puede utilizar para cualquier modalidad de transporte.



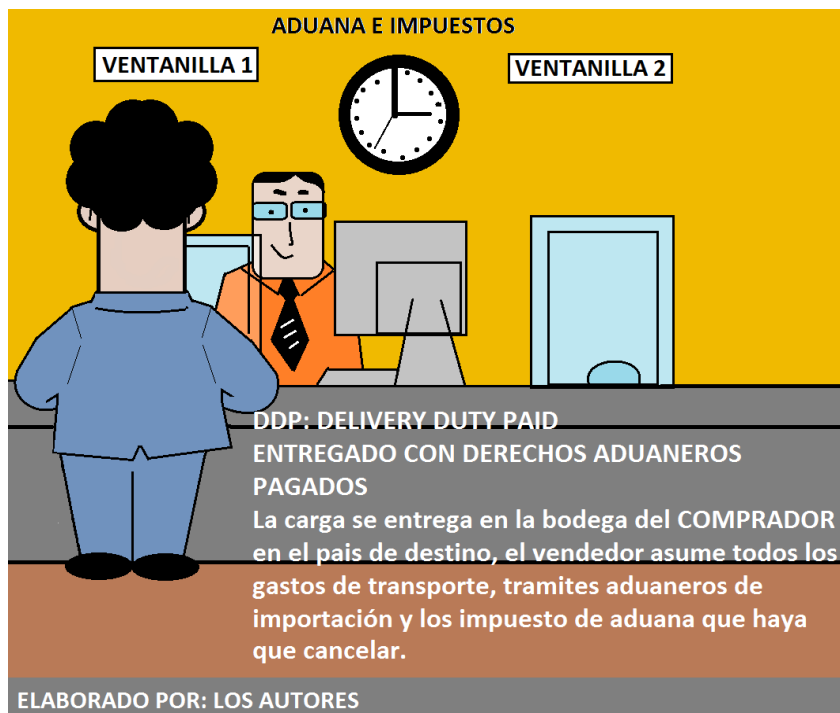
DAP Entrega en su Lugar o Establecimiento (DELIVERY AT PLACE)

- El vendedor corre con todos los riesgos de la mercancía hasta que se haya entregado en el lugar de destino.
- El vendedor corre con todos los costos que genere la transportación de la carga hasta el destino convenido, incluyendo los fletes internos en el país de destino.
- El vendedor corre con todos los riesgos que implica llevar la mercadería desde el muelle de destino hasta las bodegas del comprador.
- Este INCOTERM es válida para toda modalidad de transporte.



DDP Entrega con Derechos o Impuestos Aduaneros Pagados (DELIVERY DUTY PAID)

- El exportador es responsable de los costos y riesgos de transporte y derechos aduaneros.
- La responsabilidad del vendedor se prolonga hasta las instalaciones del comprador; en ese momento se produce la entrega de mercadería y la transmisión de costos y riesgos.
- Este INCOTERM se lo puede utilizar en cualquier modo de transporte.



CAPÍTULO III

3. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE

Este capítulo comprende los aspectos más relevantes aplicados al análisis de las normas e instrumentos que regulan el TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS (TTIM), recogiendo lo más sustancioso de las decisiones, resoluciones de la CAN (COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES) y el SAI (SISTEMA ANDINO DE INTEGRACION), proyectos del organismo, legislación nacional y otras leyes vinculantes, partiendo de algunos conceptos básicos y aplicativos a tomar en consideración en el TTIM.⁶

3.1. Esquema Legal e Institucional

Marco Institucional Nacional, Organismos de Control

- Servicio de Rentas Internas (SRI);
- Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE);
- Ministerio de transporte y Obras Públicas (MTOPE);
- Ministerio del Ambiente;
 - Subsecretaria de Calidad Ambiental
- Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANRCTTTSV).

Marco Legal Nacional

- Ley Orgánica de régimen Tributario Interno;
- Reglamento de Comprobantes de Compra y Venta;
- Código Orgánico de Promoción e Inversiones;
- Reglamento del Código Orgánico de Promoción e Inversiones;

⁶ Ver Anexo Operativo Procedimientos para Adopción de las Normativas 3.1.

- Boletines SENAE;
- Ley de Caminos; publicada en Registro Oficial 285 de 7 de julio de 1964. Reformas: Registro Oficial 7 de 19 de agosto de 1998; y, Suplemento del Registro Oficial 544 de 9 de marzo de 2009 (esta última reforma realizada en el Código Orgánico de la Función Judicial, promulgado en el Suplemento del Registro Oficial 8 de 16 de octubre de 2009);
- Ley Orgánica de Transporte Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV);
- Reglamento Ley Orgánica de Transporte Tránsito y Seguridad Vial (RLOTTTSV);
- Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

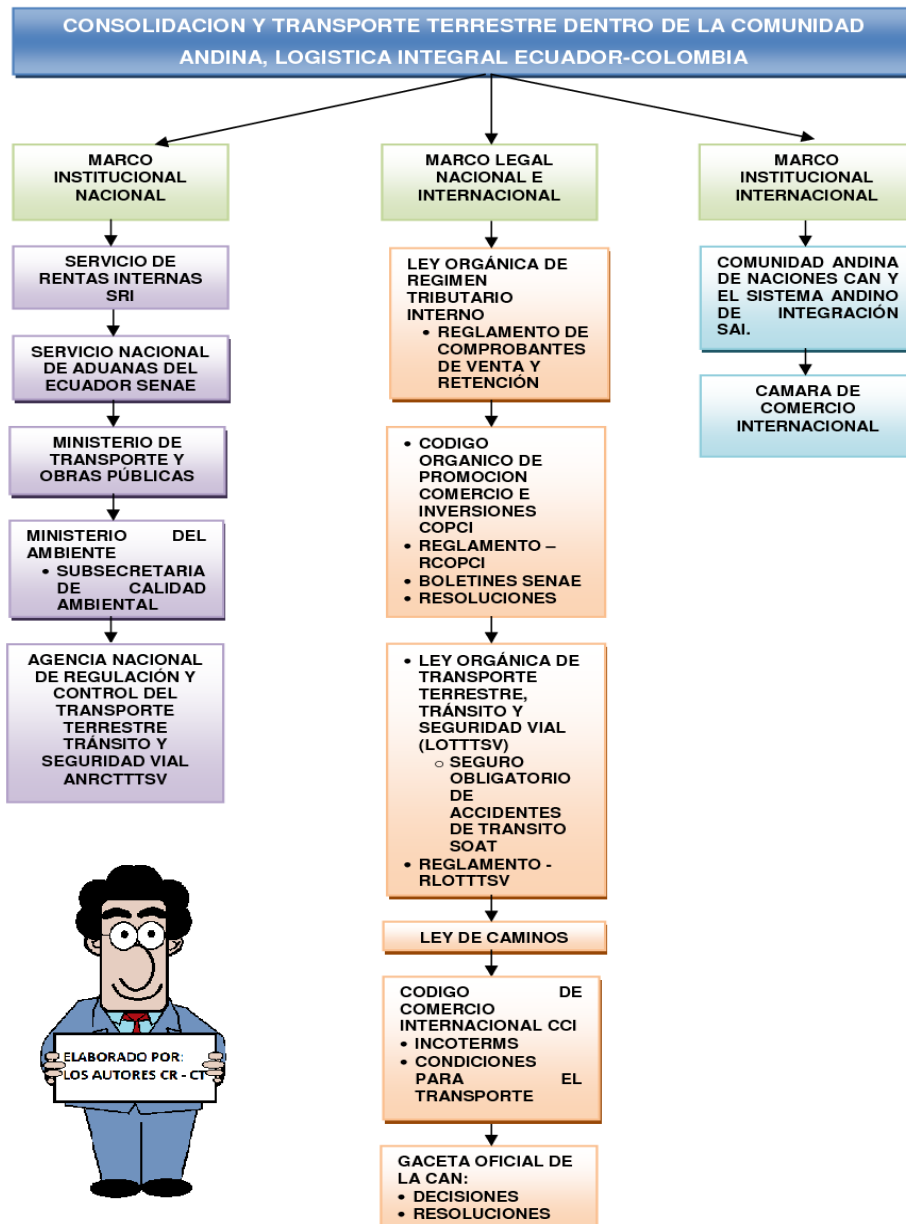
Marco Institucional Supranacional

- Cámara de Comercio Internacional
- Comunidad Andina de Naciones
 - Sistema Andino de Integración
 - El Consejo Presidencial Andino;
 - El Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores;
 - La Comisión de la Comunidad Andina;
 - La Secretaría General de la Comunidad Andina;
 - El Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina;
 - El Parlamento Andino;
 - El Consejo Consultivo Empresarial;
 - El Consejo Consultivo Laboral;
 - La Corporación Andina de Fomento;
 - El Fondo Latinoamericano de Reservas;
 - El Convenio Simón Rodríguez, los Convenios Sociales que se adscriban al SAI y los demás que se creen en el marco del mismo;
 - La Universidad Andina Simón Bolívar;
 - Los Consejos Consultivos que establezca la Comisión; y,

- Los demás órganos e instituciones que se creen en el marco de la integración subregional andina.

Marco Legal Supranacional

- Decisiones y Resoluciones
- Instrumentos Regulatorios



3.2. DECISIONES Y RESOLUCIONES EN EL TTI

MARCO LEGAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS DENTRO DE LA CAN	
DECISIONES	<ul style="list-style-type: none"> • DECISIÓN 399: Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, sustitutoria de la Decisión 257 (17. ENERO.97) • DECISIÓN 271: Sistema Andino de Carreteras, que fue modificada por la Decisión 277 (23.NOV.1990). • DECISIÓN 290: Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera (21.MARZO.1991). • DECISIÓN 467: Norma Comunitaria que establece las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados del transporte internacional de mercancías por carretera (12.AGOSTO.1999). • DECISIÓN 434: Creación del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT) - (11.JUN.1998). • DECISIÓN 491: Reglamento Técnico Andino sobre Límites de Pesos y Dimensiones de los Vehículos destinados al Transporte Internacional de Pasajeros y Mercancías por Carretera. (9.FEBRERO.2001). • DECISIÓN 617: Tránsito Aduanero Comunitario (15.JUL.05), sustituye a la Decisión 477 (Tránsito Aduanero Internacional).Modificada por Decisión 636 (19.JUL.06)
RESOLUCIONES	<ul style="list-style-type: none"> • RESOLUCIÓN 272: Criterios para calificar la idoneidad del transportista, determinar la capacidad mínima de carga útil en vehículos propios y vinculados, y establecer los requisitos del contrato de vinculación (Decisión 399) -(28.AGO.1999) . • RESOLUCIÓN 300: Reglamento de la Decisión 399 (07.OCT.1999), mod. por Resolución 721 (26.ABR.2003), que sustituye arts. 19, 47 y 48, así como el Apéndice III (Certificados de Habilitación del Vehículo y de la Unidad de Carga) y el Apéndice VI. • RESOLUCIÓN 720: Procedimiento de Actualización de Información del Registro Andino de Transportistas Autorizados, de Vehículos Habilitados y de Unidades de Carga (Decisión 399) y del Registro Andino de Transportistas Autorizados y Vehículos Habilitados (Decisión 398). (26.ABR.2003)

ELABORADO POR: LOS AUTORES

De esta forma damos paso al análisis de las 4 decisiones y 3 resoluciones que intervienen en el TTIPF de la CAN, y a pesar de que Ecuador formar parte desde sus inicios en 1969, llamada entonces “PACTO ANDINO” los desafíos que se

enfrenta sigue siendo los mismos, y para superarlos es necesario liderazgo, el fortalecimiento y mejoramiento de los procesos que actualmente se llevan a cabo.

3.2.1. DECISIÓN 399, Resoluciones y Leyes vinculantes

La *COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES CAN* mediante decisión 399, publicada en la gaceta oficial el 27 de enero de 1997 establece la normativa para el “*TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS POR CARRETERA*”, actualmente es la decisión de partida y regulatoria para el Transporte Terrestre Internacional (TTI), esta decisión actualiza, añade y elimina algunas definiciones, conceptos y normas de la antigua decisión 257 que por su ambigüedad fue necesaria la modernización y reestructuración de su marco normativo. Su estructura la componen 18 Capítulos, 215 Artículos y 5 disposiciones Transitorias.

Principios fundamentales

- Libertad de Operación (Art. 4)
- Acceso al Mercado (Exc. Arts. 11 y 207)
- Trato Nacional (Art. 15)
- Transparencia (Arts. 17 y 43)
- No Discriminación (Arts. 3 y 18)
- Igualdad de tratamiento legal (Art. 3)
- Libre competencia (Art. 85)
- Nación más favorecida (Art. 16)

Objetivos principales

- Consolidar el espacio económico subregional y el logro de los objetivos del Acuerdo de Cartagena.
- Apoyar el intercambio comercial, la expansión competitiva de la base productiva y la dinamización del comercio exterior.

- Modernización del marco normativo andino debido a los cambios en su organización, especialización y desarrollo alcanzado en el transporte internacional de mercancías por carretera.
- Establecer normas que aseguren la eficiencia del servicio y las responsabilidades del transportista y del usuario.

3.2.1.1. Ejecución y Procedimientos de la Norma Andina

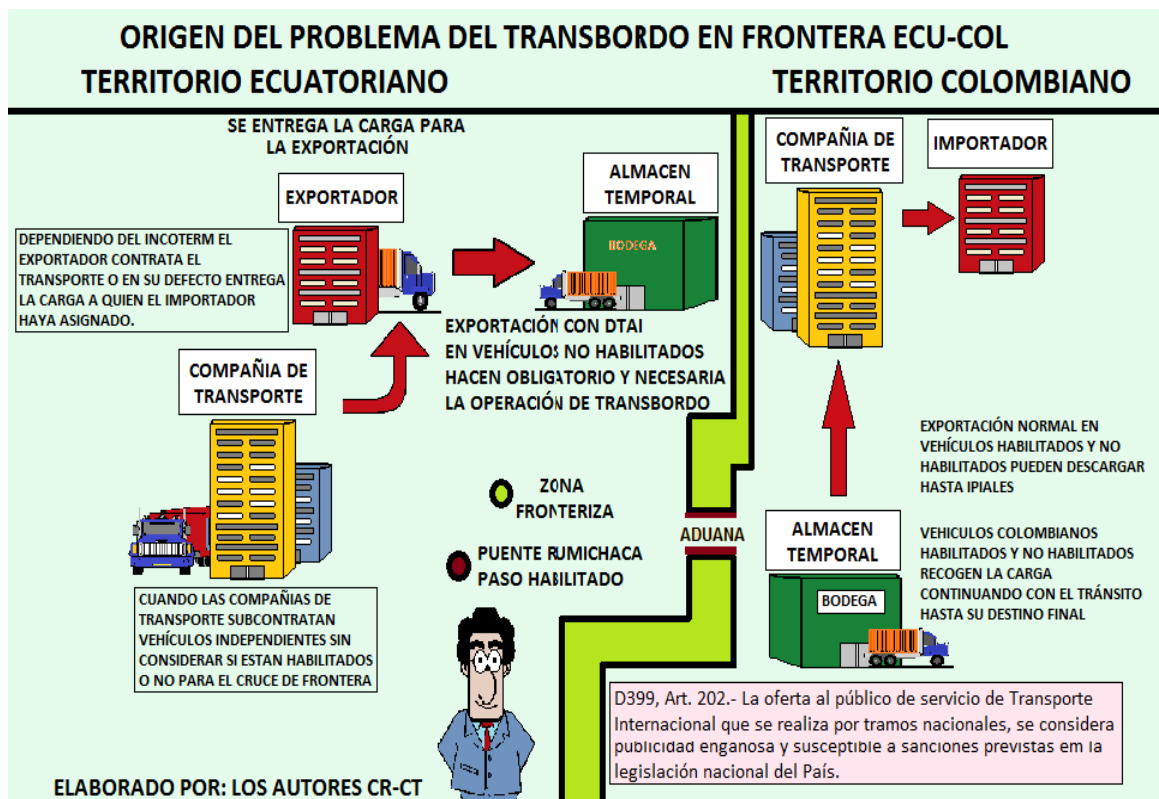
Las aplicación de esta norma entre países miembros de la CAN o en tránsito por sus territorios, esta dado en función a las modalidades que pueden proveerse, los mismos que se encuentran en el artículo 7 de la presente decisión:

- Entre países limítrofes,
- Entre dos países miembros, con tránsito por uno o más países miembros;
- Desde un País Miembro hacia un tercer país, con tránsito por uno o más países miembros distintos del país donde se inicia el transporte;
- Desde un tercer país hacia un País Miembro, con tránsito por uno o más países miembros distintos del país donde termina el transporte; y,
- En tránsito a través de dos o más Países Miembros desde y hacia terceros países.

Solo los transportistas autorizados podrán efectuar el TTI, para lo cual el Art. 20 de la decisión, señala claramente que, las empresas deberán estar constituidas en cualquiera de los países miembros según su legislación, pudiendo realizar el traslado de la carga según lo establece el art. 21 las siguientes formas de operación:

- Directo, sin cambio del camión o tracto-camión y del remolque o semirremolque; o,
- Directo, con cambio de camión, sin transbordo de las mercancías.

El Transbordo.- Cuando la carga no se la puede transportar directamente aparece la figura del transbordo, y este solo se efectuará cuando de por medio exista un acuerdo entre las partes. A pesar que la decisión 399 permite esta figura, en la práctica no sucede así por muchos motivos, el principal, porque el gremio de transportista en la frontera del lado Colombiano y otros sectores como almacenes temporales, no han facilitado el ingreso de las unidades ecuatorianas más allá de Ipiales desconociendo las normas internacionales a los que ambos países están inscritos, aduciendo una competencia desleal (*DUMPING*) en el servicio de la transportación de carga. Eso genera gastos extras para el importador y/o exportador, a la vez que pierde competitividad frente al flete marítimo y aéreo, en el resto de casos el transbordo es de carácter voluntario u operativo. Las negociaciones se verán afectados por los siguientes rubros en la bodega de frontera: cargue y descargue; gastos administrativos de almacenaje; estiba, manejo y manipuleo; Stand by o sobre estadía de las unidades que no logren descargar; seguro, custodia, y otros.



3.2.1.2. Responsabilidades, Multas y Sanciones

Los conductores deben contar con las respectivas licencias y certificados que los acrediten como profesionales, ya que cualquier multa impuesta durante el TTI a los conductores, el transportista autorizado y su representante serán solidariamente responsables de aquellas infracciones, la suspensión del transportista internacional están especificadas en esta decisión en el Art. 31 para los siguientes casos:

- Mandato judicial;
- Orden del organismo nacional competente, como consecuencia de un proceso administrativo; o,
- Decisión del transportista autorizado.
- En el caso del literal c), tal suspensión será notificada al organismo nacional competente con, por lo menos, quince días calendario de anticipación, antes de su supuesta vigencia.

3.2.1.3. Requisitos para la Prestación del Servicio del TTI

1. Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación del servicio.
2. Certificado de Habilitación de los vehículos que conformen la flota.

El reglamento también señala que el transportista calificado podrá disponer de las copias certificadas o autenticadas que requiera, donde el organismo de control competente dispondrá de 8 días calendario a partir de la fecha que se haya solicitado.

Al respecto, el Art. 40, en concordancia con el reglamento (RESOLUCION 300 ART. 2 Y 3) indica los documentos e información necesaria para obtener el Permiso de Prestación de servicio, lo que es acogido por las autoridades y organismos de control de cada país miembro. El certificado de idoneidad tiene una

vigencia de 5 años y la vigencia del permiso de prestación de servicios está sujeta al del certificado de idoneidad, la vigencia de ambas autorizaciones se renueva automáticamente por periodos iguales, a la fecha de su vencimiento, siempre que no exista una resolución ejecutoriada del organismo nacional competente que la otorgó, suspendiéndola o cancelándola.⁷

Otras obligaciones del Transportista.- El transportista autorizado, está en la obligación de emplear un conductor principal y los conductores auxiliares que considere necesarios para una adecuada prestación de servicio, Además se obliga a los conductores y tripulantes a estar debidamente capacitados en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, y otras que sean necesarias para la buena transportación de la carga. Ejemplo la GUIA DE RESPUESTAS EN CASO DE EMERGENCIA (GRE), no hacerlo significa una infracción leve según el Art. 8 literal 3 de la D467. También es muy importante indicar que la tripulación no podrá ejercer en un País Miembro distinto al de su nacionalidad, lo podrá ejercer en la unidad de transporte que se encuentre ejecutando por lo que se establece sanciones de acuerdo a la ley de donde se cometa la infracción.

Habilitación de Camiones.- Toda transportación internacional deberá realizarse en vehículos habilitados (camión o tracto-camión) y en unidades de carga (remolque o semi-remolque); así mismo podrán habilitarse camiones o tracto camiones y registrarse unidades de carga tomados en arrendamientos financiero (Leasing).

Los camiones y tracto camiones, también deben obtener su habilitación y para ello el transportista deberá acompañar a su pedido los siguientes documentos e información:

1. Copia de la matrícula o del registro de propiedad de cada vehículo; y,

⁷ Ver Anexos Operativos 3.2. – 3.3. – 3.4.

2. Características de los vehículos: placa, marca, tipo de vehículo, número de ejes, peso vehicular o tara, dimensiones externas, capacidad máxima de arrastre o carga, año de fabricación y número o serie del chasis.

Cuando se solicite la habilitación de un camión o tracto-camión de propiedad de un tercero, se acompañará además copia del contrato de vinculación. Asimismo, cuando se trate de vehículos tomados en arrendamiento financiero (leasing), se presentará copia del respectivo contrato. El certificado de habilitación se portará en el vehículo durante el transporte internacional, no se podrán habilitar vehículos que estén registrados en otra flota.

Revisión de la Carga a Transportar.- El transportista al momento de cargar está obligado a revisar y constatar las cantidades, embalajes, marcas, pesos y medidas para poder evitar reclamos posteriores en la recepción y/o entrega de la misma, si bien es cierto muchas veces no se puede constatar al 100% la carga por lo que es importante realizar informes y tomar fotografías al momento del despacho para tener las pruebas del estado de las mismas, asimismo el transportista puede negarse a recibir la carga que no se encuentre en buen estado o con un embalaje apropiado, pero el transportista puede aceptarlas condicionadas bajo cuenta y riesgo del remitente o dueño de la carga y dejará constancia en la CPIC.

Todos los vehículos que se encuentran autorizados y habilitados para proporcionar el servicio de TTI deberán estar registrados y controlados por la entidad de control en nuestro caso es la ANRCTTTSV.

Garantía Aduanera.- Con respecto a las garantías el Art 161 y en concordancia con el reglamento (RESOLUCIÓN 300 ART.11 Y 12) de la presente decisión indica lo siguiente:“Los vehículos habilitados y las unidades de carga, debidamente registrados, se constituyen de pleno derecho, por el solo hecho de su registro, como garantía exigible para responder ante la aduana por el pago de los gravámenes a la exportación e importación, impuestos, recargos, intereses y

sanciones pecuniarias eventualmente aplicables sobre las mercancías transportadas internacionalmente, por los vehículos habilitados y unidades de carga, y por los equipos, que ingresen temporalmente en una operación de transporte. **La garantía del vehículo podrá ser sustituida por otra otorgada por un banco o empresa de seguros, a satisfacción de la aduana.** Esta garantía podrá ser global para varias operaciones de transporte o individual para una sola. Se emitirá en tantas copias como países por los cuales se vaya a transitar”.

3.2.1.4. Funcionamientos y objetivos de los Centros de Atención en Frontera (CEBAF Y CENAF)

En su Art. 188 y 189, se da a conocer el funcionamiento de los CENTROS DE ATENCIÓN EN FRONTERA (CEBAF Y CENAF) este organismo; en la D502 se establecen los objetivos, su funcionamiento tanto operativo y financiero. Sin embargo es necesario aclarar que aún está en estudios estos centros de atención fronterizos; como se puede apreciar en primera instancia hablamos de CENAF (Puente Rumichaca) que se limita a la atención nacional que estarían ubicados en cada lados de la frontera, pero no obstante un solo CENTRO BINACIONAL DE ATENCION EN FRONTERA entre Tulcán (ECUADOR) e Ipiales (COLOMBIA) Puente San Miguel ayudaría a homologar los procedimientos, a centralizar los controles, de manera que todas las instituciones vinculadas al comercio exterior y control fronterizo se encuentren binacionalmente en un solo punto, evitando así la dispersión de los mismo reduciendo así los controles, tiempos, y duplicación de trámites, que es donde se aspira llegara través del CEBAF.

3.2.1.5. Excepción

En el Art. 194 sobre el transporte por cuenta propia en concordancia con el reglamento (RESOLUCIÓN 300 ART. 39 Y 40), la empresa deberá contar con un permiso especial otorgado por la entidad competente (ANRCTTTSV) para poder transitar por frontera con las atribuciones que este modo de transporte conlleva,

cabe así destacar que para este modo de transporte no está permitida la remuneración o retribución ya que según el Art. 197 se le podrá suspender los permisos otorgados por considerarse infracciones o contravención gravísima según lo señala la decisión 467 en su Art. 6 literal 1.

3.2.2. Decisión 290; El Seguro de Transporte Internacional

Es importante que los propietarios de los vehículos cuenten con una póliza de seguro con el fin de salvaguardar su patrimonio, este deberá cubrirlos daños a tercero, de responsabilidad civil; daños materiales, corporales, de casco, robo total o parcial; por lo general se adquiere este tipo de seguro con una cobertura contra TODO RIESGO en cuanto se compra el vehículo nuevo en una concesionaria, sin embargo estos seguros solo tienen cobertura a nivel nacional, al igual que el SOAT, y este último solo cubre accidentes de tránsito a favor de terceros según lo dicta la actual LOTTTSV en sus Art(s). 215, 216 y 217.

A continuación detallamos un RANKING de compañías de seguros que operan en nuestro país, donde se muestra la solvencia y el posicionamiento a nivel nacional.

Posición	Entidad	Capital 25%	Activos 20%	Administración 20%	Rentabilidad 20%	Liquidez 15%	Total 100%
GRANDES							
1	Seguros Pichincha	80,00	52,00	70,00	80,00	100,00	75,40
2	Equinoccial	70,00	60,00	70,00	60,00	60,00	64,50
3	Latina Seguros	70,00	60,00	60,00	60,00	60,00	62,50
4	Rio Guayas	60,00	60,00	60,00	70,00	60,00	62,00
5	Ace	50,00	72,00	60,00	70,00	60,00	61,90
MEDIANAS							
1	Equivida	80,00	60,00	60,00	80,00	80,00	72,00
2	Confianza	60,00	72,00	80,00	60,00	60,00	66,44
2	Interoceanica	70,00	72,00	60,00	60,00	60,00	64,90
3	Condor	70,00	56,00	40,00	60,00	100,00	63,70
3	Hispana	60,00	52,00	80,00	60,00	60,00	62,40
PEQUEÑAS							
1	BMI	80,00	60,00	80,00	60,00	80,00	72,00
2	Colon	70,00	68,00	50,00	60,00	100,00	68,10
3	Topseg	60,00	68,00	60,00	90,00	60,00	67,60
4	Cauciones	60,00	72,00	70,00	60,00	60,00	64,40
5	Colvida	60,00	60,00	80,00	60,00	60,00	64,00

FUENTE: SUPERINTENDENCIA DE BANCOS-INTENDENCIA DE SEGUROS

Sin embargo además del seguro propio del vehículo y el SOAT vigentes en nuestra legislación, la decisión 290 de la CAN establece el SEGURO ANDINO que entró en vigencia el 21 de marzo de 1991, y es uno de los requisitos imprescindible para obtener el certificado de idoneidad y poder ejercer la actividad de TRANSPORTISTA INTERNACIONAL DE CARGA (D399 Art. 39 literal D), este seguro andino tiene la característica de tener una cobertura geográficamente más extensa por lo que ya no es necesario contratar una póliza de seguro en cada país miembro donde el transportista ejerza su actividad o por donde tenga frecuencia la unidad vehicular (UV), ya que su radio de acción se encuentra durante la permanencia o adentro de los países miembros de la CAN como son: Colombia, Perú, Bolivia, e incluso Venezuela; con esto se evita que se generen recargos al flete haciéndolo más competitivo en relación a otros frentes logísticos.

3.2.3. Decisión 467; Infracciones y Sanciones de la Norma Comunitaria

Decisión 467, Norma Comunitaria que establece las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados del transporte internacional de mercancías por carretera. Vigente desde el 12 de agosto de 1999 Lima-Perú. Muchas de las transgresiones a las normas se deben a la falta de aplicación de sanciones ejemplarizadoras, esto hace que algunas empresas y entes de control minimicen los convenios internacionales a los que Ecuador está inscrito, muchas veces por la falta de conocimiento que no exime de responsabilidades; por eso es importante ejecutar sanciones ante los hechos demostrados fehacientemente, de tal forma que no haya reincidencias a los incumplimientos de la norma comunitaria en su decisión 467. En los actuales momentos el transporte terrestre internacional de mercancías está regulado por la decisión 399 y su reglamento R300, y en caso de incumplimientos de parte de los países miembros a lo que establece la norma se procederá a sancionar conforme lo dicta la DECISIÓN 467⁸, donde se aplicarán las sanciones según la gravedad del hecho, su incidencia, las circunstancias y los

⁸ Decisión 467 Norma Comunitaria que establece las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados del transporte internacional de mercancías por carretera. Vigente desde el 12 de agosto de 1999 Lima-Perú.

antecedente que pueda tener el infractor, así encontraremos los tipos de sanciones que pueden ser:

1. Amonestación escrita
2. Suspensión de las autorizaciones
3. Cancelación de autorizaciones

Las infracciones se clasifican en:

GRAVÍSIMAS	GRAVES	LEVES
<ul style="list-style-type: none"> • Cancelación de las autorizaciones 	<ul style="list-style-type: none"> • Suspensión de las autorizaciones por un periodo de 30 a 180 días 	<ul style="list-style-type: none"> • 1era VEZ: amonestación escrita. • 2da VEZ: suspensión de las autorizaciones por 10 a 29 días.



ELABORADO POR: LOS AUTORES

De las sanciones según el Art. 9 *“Las infracciones gravísimas dan lugar a la cancelación de las autorizaciones, y las graves originan la suspensión de las autorizaciones por un período de treinta (30) a ciento ochenta (180) días calendario. Las infracciones leves dan lugar a la aplicación, la primera vez, a amonestación escrita, y la segunda, a la suspensión de las autorizaciones por un período de diez (10) a veintinueve (29) días calendario”.*

“Artículo 10.- Cualquier otra infracción o contravención no comprendida en los artículos precedentes, será considerada como leve, salvo que la Secretaría General de la Comunidad Andina, previa opinión del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), adopte mediante Resolución la incorporación de nuevas infracciones, incluyendo su clasificación y respectivas sanciones”.

Sin embargo una de las falencias de la actual normativa con respecto a medidas sancionadoras es que no se establecen multas económicas que el infractor debiera pagar por la transgresión de la norma comunitaria, el proceso sancionador que se llevan a cabo por el Tribunal de Justicia de la CAN son imposiciones arancelaras o gravámenes que son ajenas al TTI, perjudicando a cierto sector exportador y no se castiga a los realmente responsables, como por ejemplo en los proceso 16-AI-2000 y 15-AI-2000 de 2002, El Tribunal de Justicia autorizó a los países miembros a imponer sanciones a ambos países infractores (ECU-COL).

3.2.4. Decisiones 491; Pesos y Medidas en la Comunidad Andina

Para la transportación segura de la carga y proteger el patrimonio vial de las naciones, se dicta la decisión 491 el 9 de febrero del 2001, donde se establece el **“REGLAMENTO TÉCNICO ANDINO SOBRE LÍMITES DE PESOS Y DIMENSIONES DE LOS VEHÍCULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS Y MERCANCIAS POR CARRETERAS”**. El MTOP (Ministerio de Transporte y Obras Publicas) en conjunto con la disposición D491 y en base a estudios se establece los pesos y longitudes máximas permitidas, los parámetros se encuentran en el APÉNDICE 2 de la decisión 491, a continuación la detallamos brevemente como se determina el peso y medidas máximas vehicular según las distintas configuraciones:

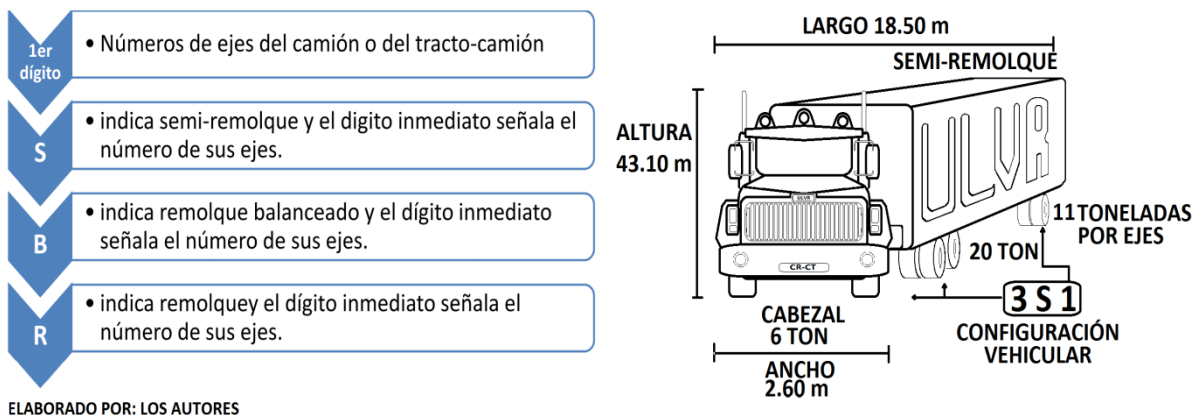


Tabla sobre Pesos Brutos Vehiculares Máximos Permisibles.

Vehículos	Designación del vehículo	Valores de PBV Max. (kg)	Excepciones (kg)
Camiones	2 ejes	17 000	16 000 (Co) (Ve)
	3 ejes (2 direccional y 1 simple)	23 000	
	3 ejes (1 direccional y 1 tándem)	26 000	24 000 (Bo)
	4 ejes (1 direccional y 1 trídem)	30 000	
	4 ejes (2 direccional y 1 tándem)	32 000	
	2S1	28 000	
Tracto - camión con semi-remolque	2S2	37 000	35 000 (Bo)
	2S3	41 000	
	3S1	37 000	35 000 (Bo)
	3S2	46 000	42 000 (Bo) 43 000 (Pe)
Camiones con remolque	3S3	48 000	45 000 (Bo)
	2R2	39 000	
	2R3	48 000	45 000 (Bo)
	3R2	48 000	45 000 (Bo)
	3R3	48 000	45 000 (Bo)
	3R4	48 000	45 000 (Bo)
	4R2	48 000	45 000 (Bo)
	4R3	48 000	45 000 (Bo)
4R4	48 000	45 000 (Bo)	

Camiones con remolque balanceado (*)	2B1	25 000	
	2B2	32 000	
	2B3	32 000	
	3B1	34 000	
	3B2	41 000	
	3B3	41 000	
	4B1	40 000	
	4B2	47 000	45 000 (Bo)
	4B3	47 000	45 000 (Bo)

(*)Remolque balanceado	B1	8 000	
	B2	15 000	
	B3	15 000	

FUENTE: D491

Sin embargo podemos encontrar en la página del MTOP un cuadro demostrativo de PESO BRUTO VEHICULAR Y LONGITUDES MÁXIMAS PERMISIBLES, con las capacidades más específicas para todo tipo de vehículos de carga. Así también se establece para la configuración 3S3 un máximo de peso bruto vehicular de 52 toneladas (4 toneladas más de tolerancia) y que todo vehículo deberá portar la GUIA DE REMISIÓN donde deberá constar el PBV de salida, lo que permitirá constatar el peso en las básculas móviles.⁹

A lo largo de la vía, en lugares visibles, el conductor se encontrará con las SEÑALES DE TRÁNSITO que le informarán cual es el peso y longitudes máximas permitidas para los vehículos.

⁹ Ver Anexos Operativos Cuadro demostrativo de peso bruto vehicular en longitudes máximas permisibles emitidas por el MOPT 3.5. y 3.6.

CAPITULO IV

4. EL PROBLEMA EN EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL DE MERCADERIAS HACIA COLOMBIA

Para detectar los problemas que aquejan al TTIM con relación al servicio que proveen a los exportadores e importadores, se ha analizado una serie de elementos como por ejemplo los resultados de las CAATT y las mesas de trabajo binacionales, en estas reuniones se ha llegado a la conclusión, que los principales problemas para el cumplimiento de la D399 son; controles excesivo a los vehículos en la ZONA FRONTERIZA (ZF); aspectos de carácter logísticos; de infraestructura; que ya han sido tratado por lo que es evidente que existe una sobrediagnóstico de manera que nos remitiremos al ámbito netamente nacional.

4.1. PROCESO DE RECOLECCIÓN Y LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN

El proceso de recolección y levantamientos de datos está determinado por 2 factores; el primero es el trabajo de campo que se ha realizado, ver la infraestructura organizacional de empresas de transporte internacional desde adentro y su forma de operar etc., nos ha dado la objetividad que necesitamos para tratar este tema de manera muy particular y propia de la investigación de campo. La segunda es la encuesta que nos ha permitido ahondar en las relaciones EXPORTADOR-TRANSPORTISTA, vislumbrando algunos problemas a nivel nacional de carácter logístico y de infraestructura.

4.1.1. Observaciones y desempeño de las compañías de transporte internacional

Dentro de las empresas de transporte internacional se ha detectado que no se utiliza adecuadamente los INCOTERMS. La cámara de comercio internacional determina que para este tipo de transporte el término correcto a utilizar es FCA,

que es el equivalente al término FOB que es exclusivo de la transportación marítima, pero la costumbre hace que se generalice su utilización. También debemos mencionar que no todas las empresas de transporte internacional cuentan con vehículos propios y habilitados para cubrir la demanda y poder cruzar la frontera sin problemas; esto hace que para poder solventar la demanda deban buscar unidades en compañías colegas; ya que muchas veces para las cargas de QUITO y GUAYAQUIL se tiene que esperar que los vehículos adecuados sean despachados desde TULCÁN con carga de IMPORTACIÓN hacia estas ciudades, de esta forma no regresarán vacíos, asegurándoles el retorno con carga de EXPORTACIÓN hacia la frontera norte evitando la espera y la pérdida de tiempo para el cliente.

En materia de contenedores en los que se transporta la carga por vía terrestre, en su mayoría están en mal estado, debido a que son equipos que ya han sobrepasado su vida útil y han sido rezagados o rechazados por las líneas navieras debido al propio uso y a las inclemencias del tiempo en las travesías marítimas. Al no existir un re-abastecimiento apropiado y la inversión necesaria, hace que esta práctica sea más recurrente en este sector; repercutiendo en la integridad física de la carga haciendo el embalaje más endeble y vulnerable a las filtraciones, malos olores y demás factores externos.

La parte comercial es muy importante y el principal problema encontrado aparte de la diferencia de moneda, es el tiempo en que tardan en responder una cotización, lo que tarda la negociación con la correspondiente variación de los precios producto del tipo de cambio. Si a esto le sumamos la falta de instrumentos de dispositivos de rastreos, nos podemos dar cuenta del poco interés por utilizar este tipo de transportación, se puede aseverar que las cargas pequeñas son las que más inconvenientes presentan para movilizarse por esta vía, en vista de que en los actuales momentos es poco atractiva para los transportistas, prefiriendo la carga en contenedor. Los muy pocos exportadores que transportan su carga vía

terrestre, lo hacen a través de chartear camiones exclusivos, lo que resulta demasiado oneroso.

4.1.2. Encuesta y perspectiva de las exportadoras frente al TTI

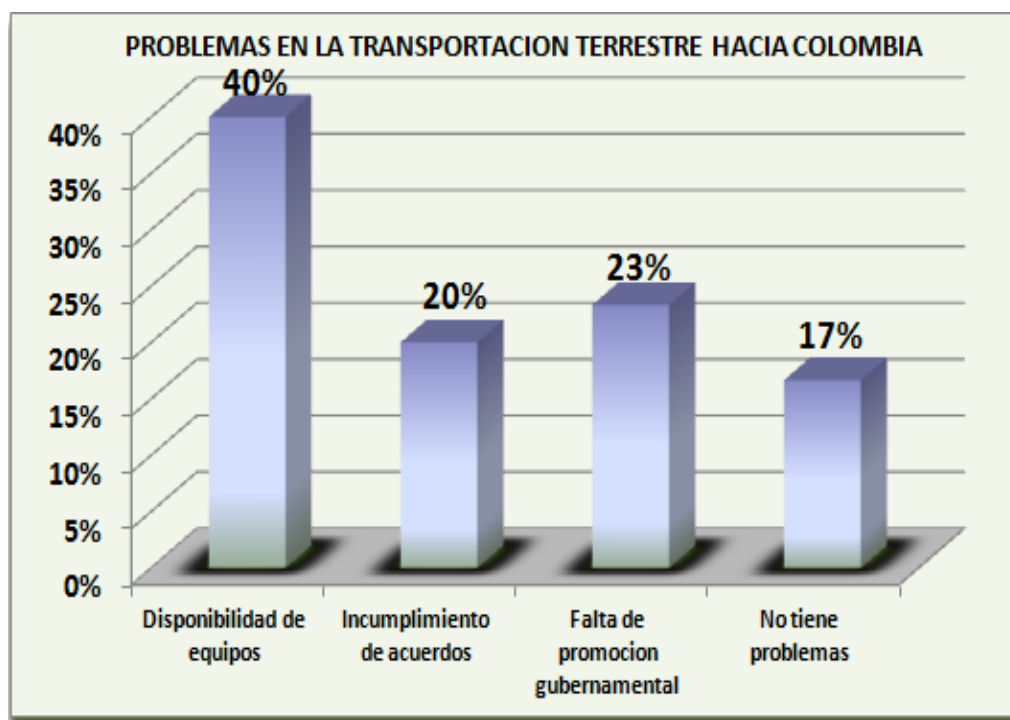
Se realizó una encuesta vía telefónica, en la que se formuló 10 preguntas que representan la perspectiva y el sentir de los exportadores e importadores usuarios de la vía terrestre. Las preguntas son concretas (CERRADAS) y de alternativas múltiples, donde se trata temas de financiamiento, inversión, infraestructura física operativa, marco legal e institucional, comercialización, entre otros. Muy importante el interés y preocupación que muestran los OCE's, para que la problemática del transporte terrestre sea una herramienta para apertura de mercados hacia nuestro vecino país de Colombia.

4.2. Tabulación y análisis de resultados de la encuesta

El presente capítulo se centra en el levantamiento de datos a través de una investigación de campo para lo cual se realizó una encuesta dirigida a los exportadores que han registrado mayor movimientos de despacho hacia Colombia durante el año 2011 de los que se tomó una muestra del 30% para la investigación.

Se consultó lo siguiente:

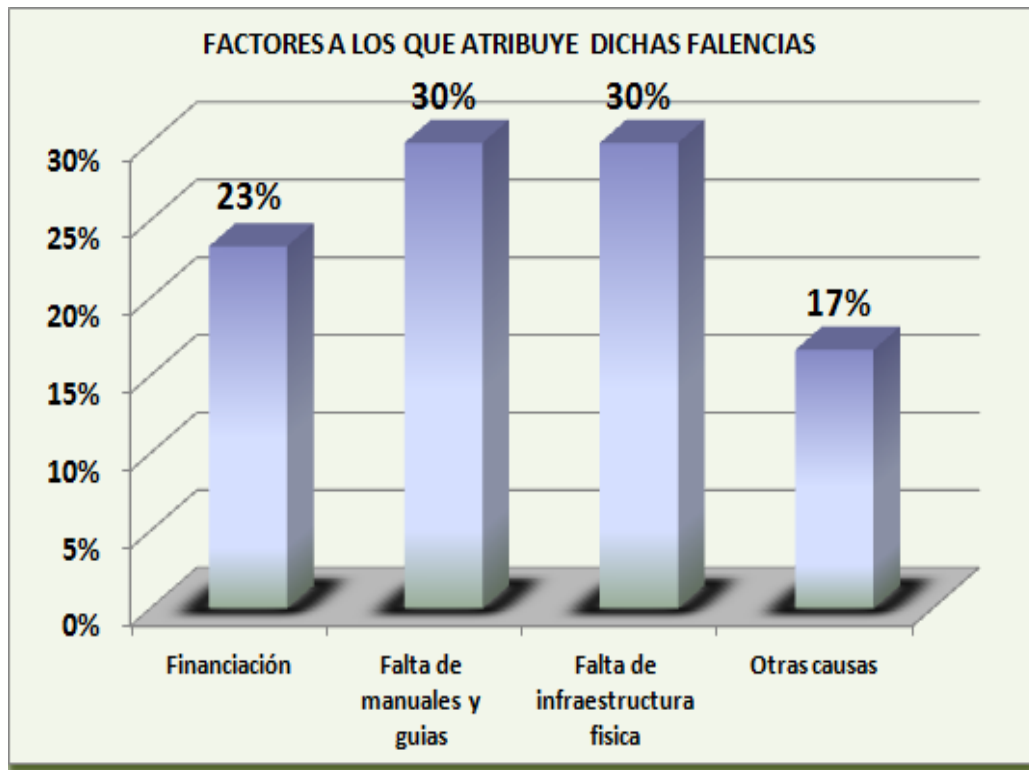
1.- ¿De los siguientes problemas, cuál cree Usted que son los más frecuentes y relevantes que existen en la transportación terrestre internacional hacia Colombia?



Fuente: Encuesta Aplicada
Elaborado por: Los Autores

Se consulto a los exportadores que realizan sus envíos vía terrestre hacia Colombia, acerca de los problemas que se presentaron con más frecuencia durante el año 2011, en aspectos financieros, legales y promocionales, proyectando los siguientes resultados; del 100% de los encuestados el 40% indicaron que el mayor problema se debe a la escasa disponibilidad vehicular mientras que el 20% manifestaron conscientemente que los problemas que han tenido se debió a la falta de incumplimientos de acuerdos binacionales de transporte, así mismo el 23% indicaron que falta promoción gubernamental y privada incide en las exportaciones hacia el país vecino, y finalmente el 17% se muestran complacidos con el servicio que prestan las empresas de transporte terrestre internacional, manifestando que no tienen ningún inconveniente en la exportaciones hacia Colombia ya que reciben un servicio integral.

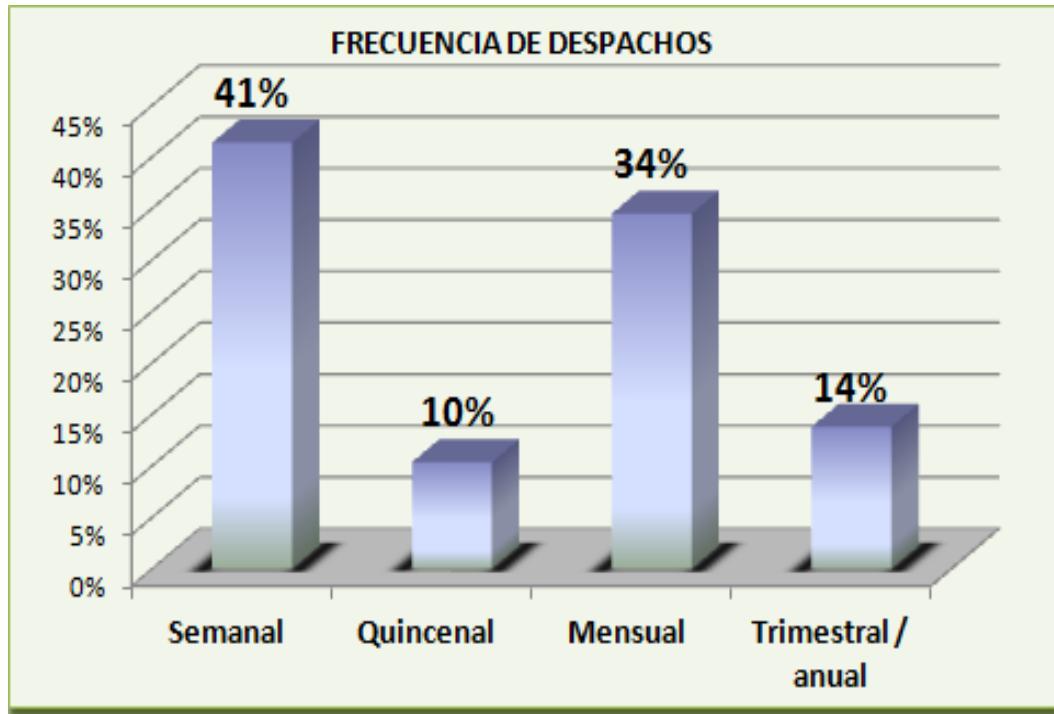
2.- ¿Indíquenos a que factores atribuye dichas falencias?



Fuente: Encuesta Aplicada:
Elaborado por: Los Autores

Se consultó sobre los 3 problemas más relevantes que existen dentro de la transportación terrestre hacia Colombia, coincidiendo el 30% de los encuestados que la falta de manuales y guías e infraestructura física son los causales principales del mal manejo de la logística, siguiendo con un 23% de los participantes que revelaron que la falta de financiación vehicular es otro de los factores que padece el servicio de la transportación de carga y finalmente el 17% lo atribuyen a otros componentes tales como trabas en la calificación de unidades.

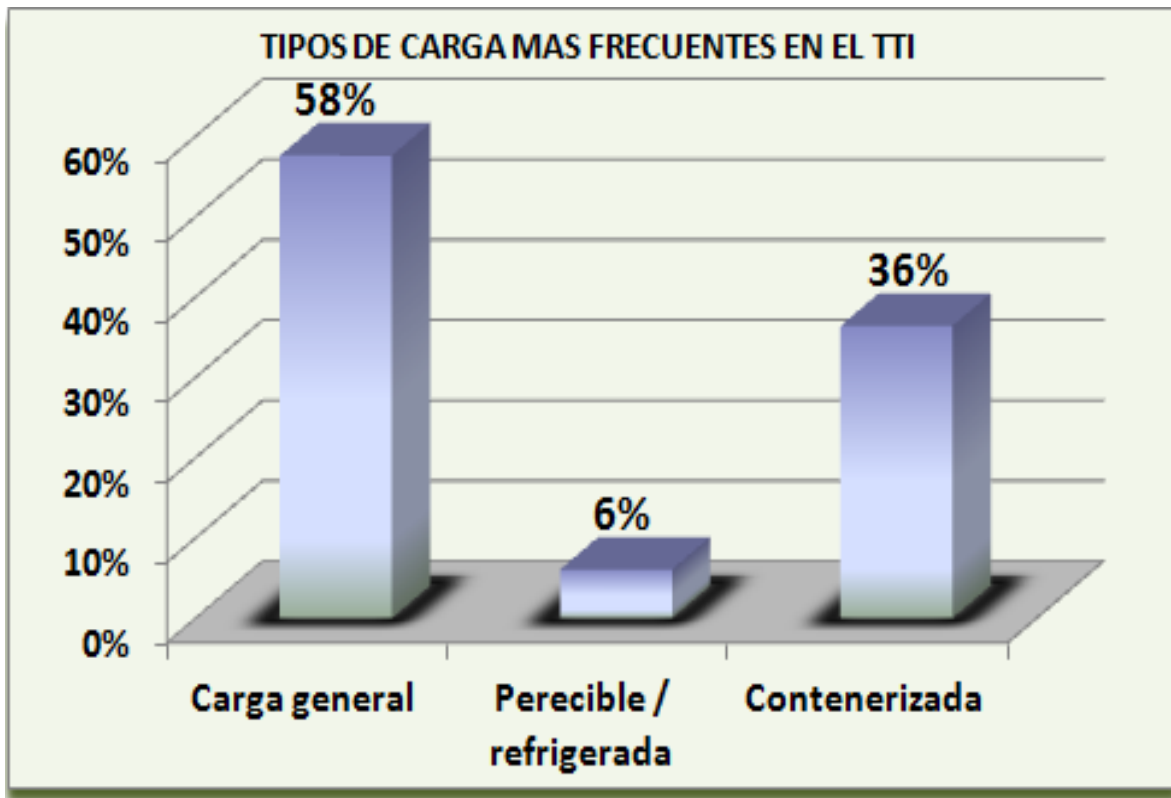
3.- ¿Con qué frecuencia Usted realiza despachos hacia Colombia?



Fuente: Encuesta Aplicada
Elaborado por: Los Autores

Se preguntó sobre la frecuencia de despachos hacia Colombia vía terrestre obteniendo los siguientes resultados: El 41% de los encuestados indicaron que realizan despachos semanales de gran volumen por esta vía ya que sus productos gozan de muy buena aceptación en el mercado colombiano, en tanto que el 34% manifestaron que sus despachos son mensuales, seguidos de un 14% que realizan despachos trimestrales o una vez por año, específicamente por fechas navideñas y el 10% concluye que exportan quincenalmente.

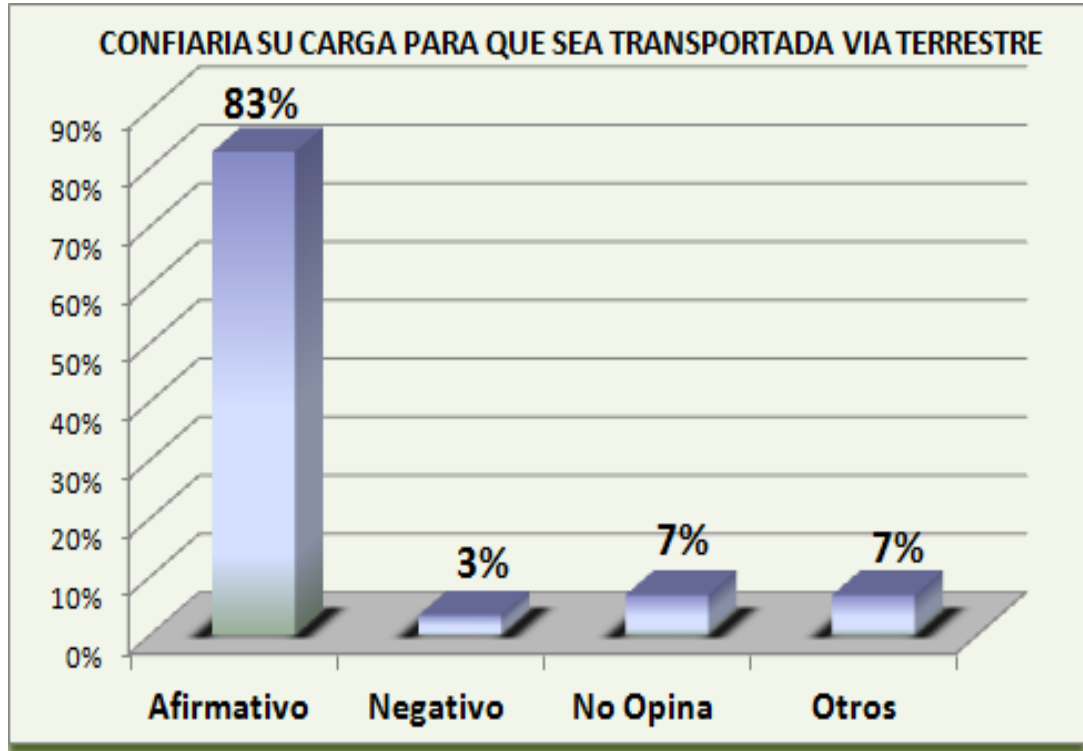
4.- ¿Qué tipo de carga maneja con más frecuencia?



Fuente: Encuesta Aplicada
Elaborado por: Los Autores

Se preguntó qué tipo de carga es el que se despacha con más frecuencia hacia Colombia a lo que los encuestados respondieron con un 58% que carga suelta en todas sus formas, mientras que el 36% mencionaron que solo envían cargas contenerizado en isotanques y un 6% concluye que envían carga perecible en su mayoría frutas y hortalizas.

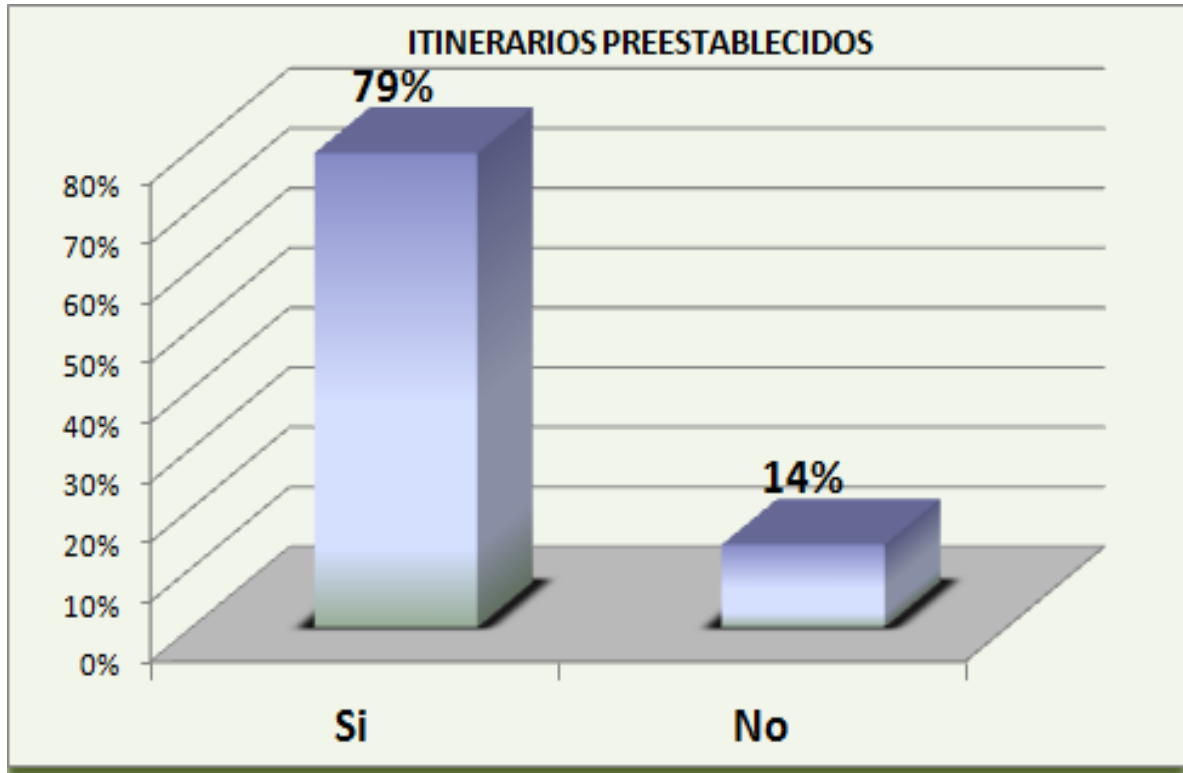
5.- ¿Confiaría su carga para que sea transportada vía terrestre a un costo menos en relación al marítimo y aéreo?



Fuente: Encuesta Aplicada
Elaborado por: Los Autores

Se consultó a los encuestados si confiarían su carga para que sea transportada vía terrestre si el costo fuera más bajo que el marítimo y aéreo, a lo que un 83% de los encuestados indicaron que sí, siempre y cuando el costo no se incremente, así mismo un 7% coincidieron en que depende de la seguridad y el volumen de carga que tengan, otros se abstuvieron de opinar, un 3% se niega a utilizar el servicio.

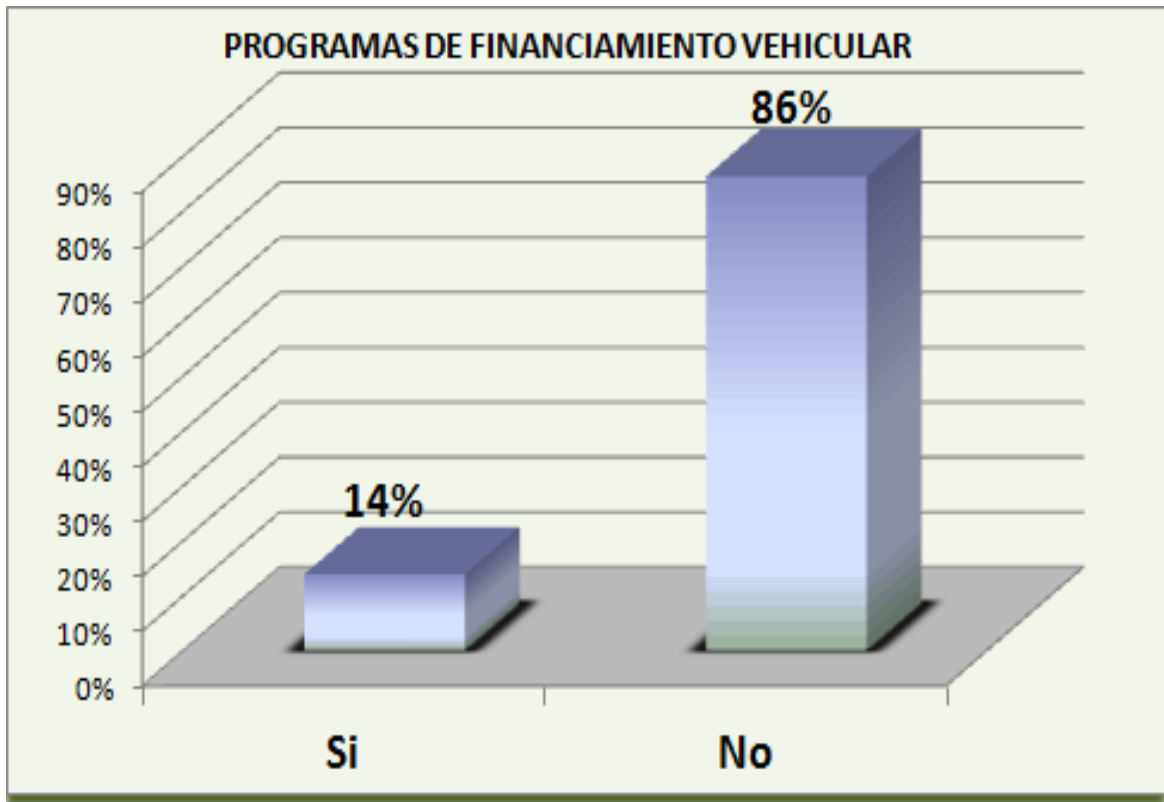
6.- ¿Utilizaría el servicio de transporte terrestre si existiera un itinerario pre establecido?



Fuente: Encuesta Aplicada
Elaborado por: Los Autores

Se preguntó si utilizarían el medio de transporte terrestre para las exportaciones si existiera un itinerario pre establecido a lo que un 79% contestó que si ya que facilitaría la programación del envío de carga suelta hacia Colombia en un solo vehículo y esto abarataría costos ya que hasta el momento deben enviar camiones con pérdidas de espacio y un 14 % manifestaron que no ya que solo exportan carga contenerizada o camiones completos.

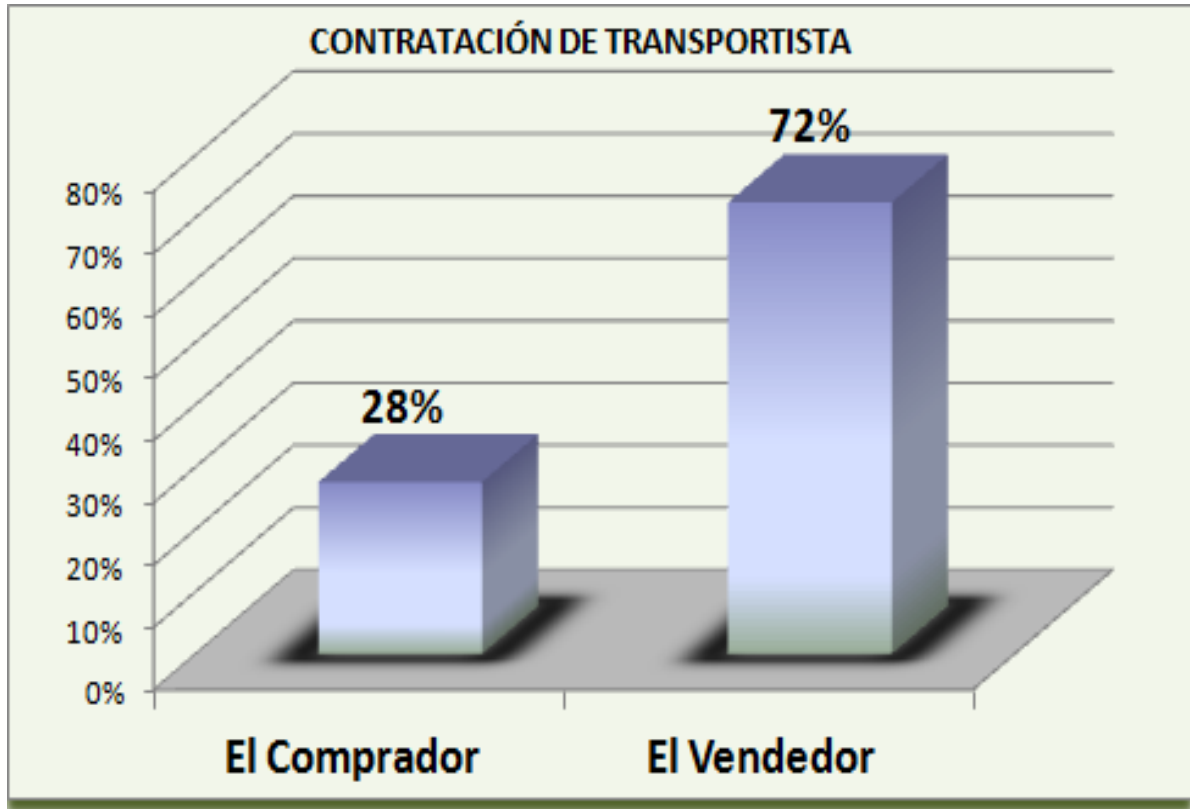
7.- ¿Conoce los programas de financiamiento que actualmente ha dispuesto el gobierno, respecto del transporte terrestre?



Fuente: Encuesta Aplicada
Elaborado por: Los Autores

Se consultó si los encuestados conocían sobre los programas de financiamiento vehicular dispuestos por el gobierno a lo que respondieron un 85% que desconocían de los proyectos tales como renova y chatarrización entre otros y un 14% indicaron que conocen del tema pero en forma superficial.

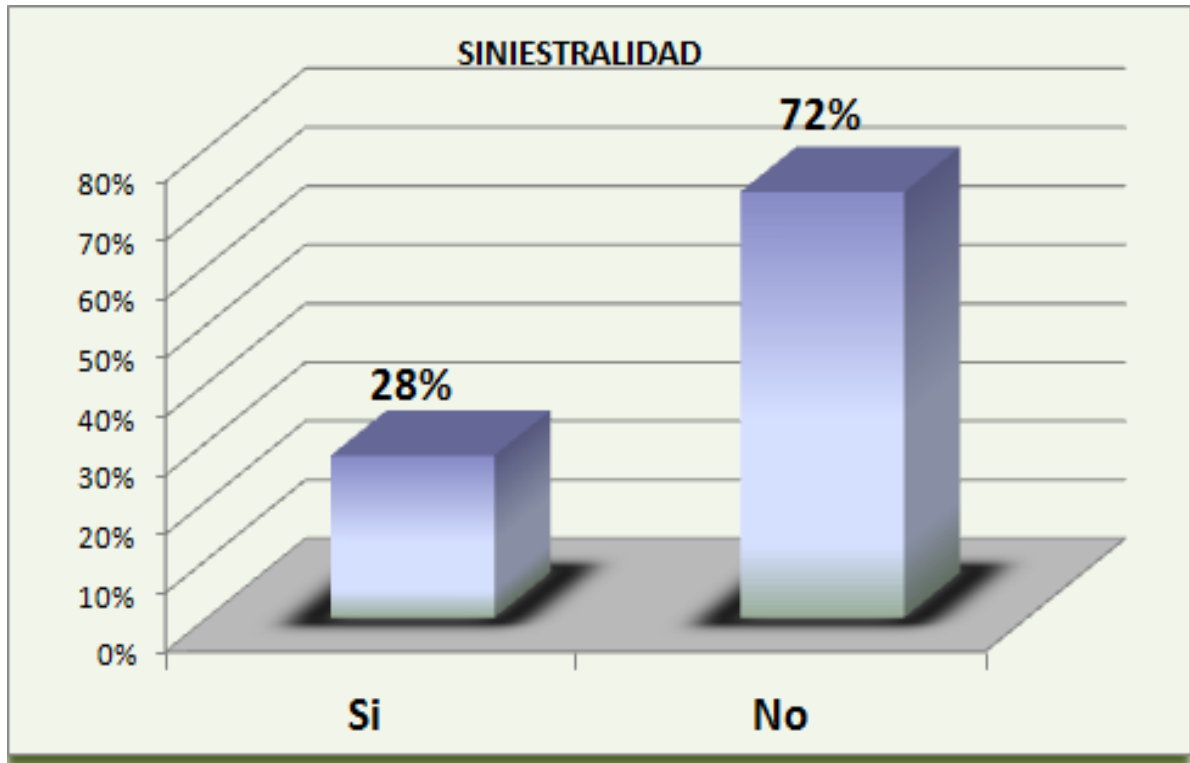
8.- ¿Quien contrata el transporte internacional en su empresa?



Fuente: Encuesta Aplicada
Elaborado por: Los Autores

Se preguntó a los exportadores si ellos contrataban el medio de transporte o el comprador, a lo que el 72% indicó que se encargaban directamente de la contratación y el 28% restante manifestaron que el comprador lo realizaba por el tipo de negociación que manejaban. Esto quiere decir que el servicio para consolidación de carga es viable por el alto grado de toma de decisiones del vendedor (EXPORTADOR).

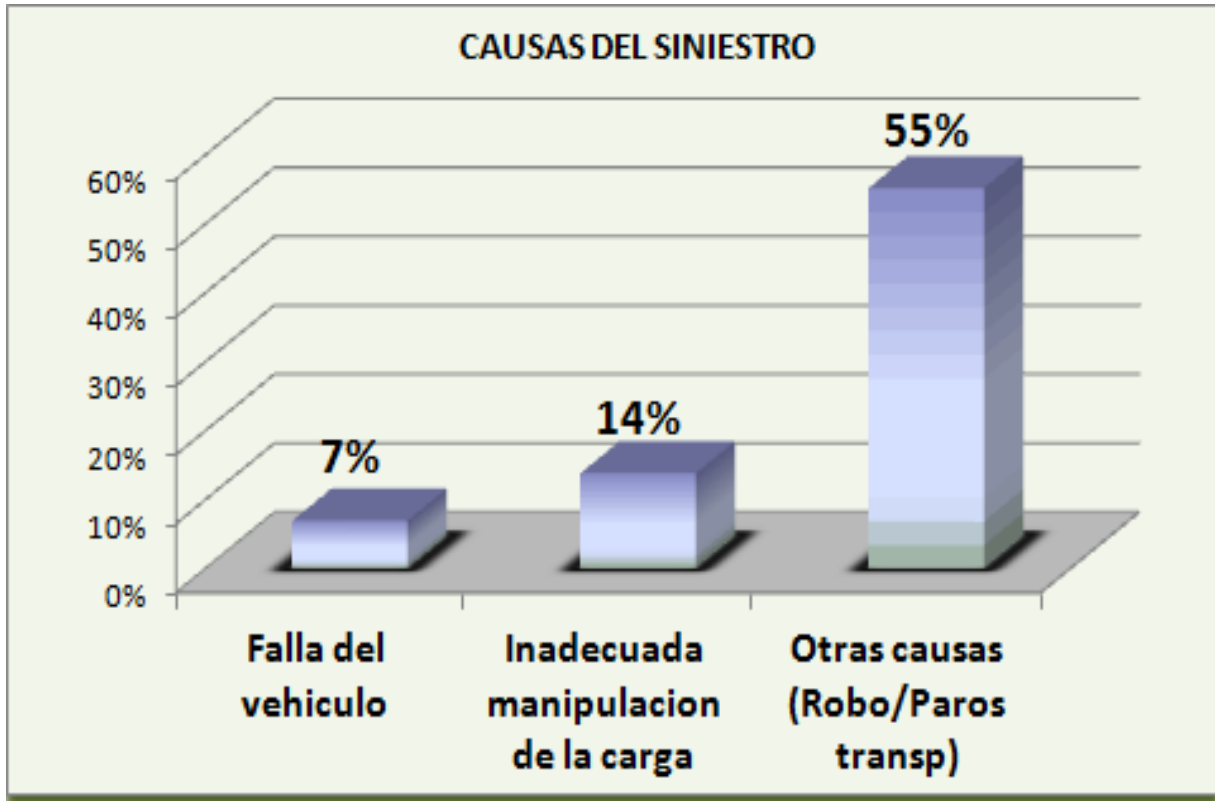
9.- ¿En las exportaciones hacia Colombia, su carga ha sufrido algún siniestro?



Fuente: Encuesta Aplicada
Elaborado por: Los Autores

Se preguntó si las cargas exportadas han sufrido alguna clase de siniestro a lo que el 72% respondió que no y el 28% han tenido problemas de varias índoles que se analizó en la siguiente pregunta.

10.- ¿Cuál de las siguientes alternativas cree Usted fue la causa del siniestro?



Fuente: Encuesta Aplicada

Elaborado por: Los Autores

Se consultaron las causas de los siniestros sufridos a lo que el 55% menciono que se debe a causales como robo, paro de transportistas, carreteras en mal estado, el 14% indica que existe una inadecuada manipulación de la carga y el 7% restante concluyen que es por falla del vehículo.

4.3. Diagnóstico y resultados de la encuesta

Por medio del levantamiento y recolección de datos se detectaron los problemas de mayor relevancia que aquejan a los exportadores, datos ya esperados por los investigadores que mencionamos a continuación:

- La falta del servicio en el transporte para EXPORTADORES que manejan un volumen bajo y medio bajo de carga hacia Colombia generalmente PYMES, ya que la oferta actual está dada por el servicio marítimo y aéreo, por lo que requiere de un sistema de consolidación de cargas sueltas y así hacer más atractiva para los usuarios de esta modalidad, abaratando costos para las compañías añadiendo el factor itinerario y programación para este servicio.
- Así mismo se destacó el incumplimiento de acuerdos binacionales ya que el gremio de transportista tanto de Ecuador como de Colombia no permiten el libre acceso de los vehículos autorizados, teniendo serios conflictos entre los agremiados; además, se detectó que existe una falta de promoción gubernamental y privada para que el servicio de transporte terrestre internacional repunte en la COMUNIDAD ANDINA.
- La falta de unidades vehiculares habilitadas hace que los exportadores se muestren insatisfechos por la falta de los mismos para realizar el envío de carga hacia Colombia, es evidente que existe un déficit de carros calificados hacia para realizar el transporte directo, según redacción de FENATRAPE en una entrevista con el Lcdo. Georgi Luzuriaga existen solo 200 vehículos habilitados mientras que el parque automotor colombiano nos supera con más de 180.000 vehículos esto no representa ni el 1% de la flota colombiana.
- De igual forma señalamos que para este último factor durante la investigación se constató que existen 2 tipos de compañías de transporte internacional; las que cuentan con unidades propias habilitadas para el TRÁNSITO INTERNACIONAL y las otras que realizan VINCULACIONES EVENTUALES de las unidades para cumplir con el tránsitos internacional,

que en ocasiones no están habilitadas haciendo obligatorio el transbordo en TULCAN para los DTAI.

- También dejamos constancias que algunas compañías de transporte no han implementado a sus operaciones la renovación de unidades (PLAN RENOVA), esto incluye fomentar la CHATARRIZACIÓN.

Con esto determinamos las falencias dentro de las compañías de transporte para ofrecerles acción inmediata en la solución de problemas.

CAPITULO V

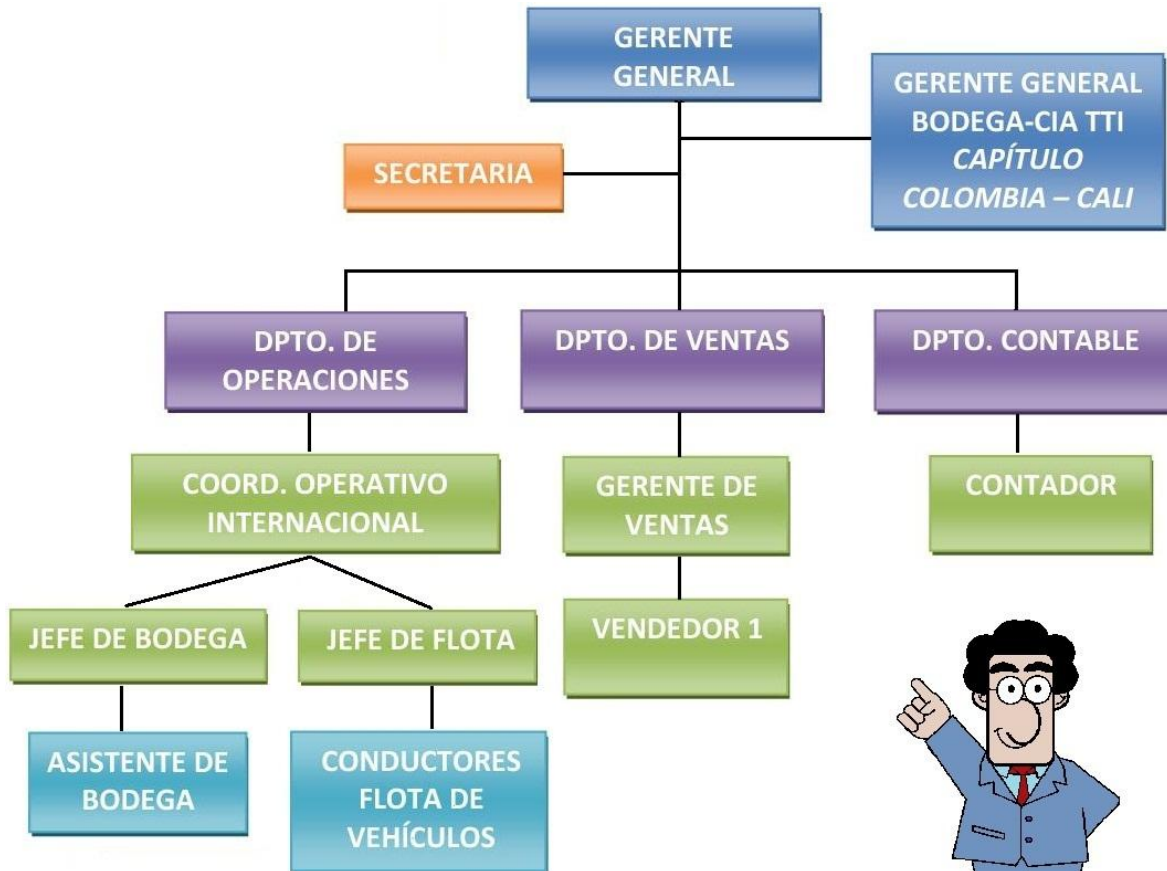
5. IMPLEMENTACIÓN DEL SERVICIO DE CONSOLIDACIÓN DE CARGA EN EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL, OFRECIENDO UNA LOGÍSTICA INTEGRAL DE AVANZADA

Que apasionante fue llegar hasta este punto donde se ha revisado los conceptos básicos, leyes y regulaciones nacionales e internacionales, sin olvidar las diferentes instituciones que intervienen en el TTIM, gracias a ello y al estudio realizado en los capítulos anteriores, se ha contemplado un punto de concordancia entre las compañías de transporte y los exportadores. En la actualidad las compañías de transporte no ofrecen un servicio de consolidación de exportación; al parecer el termino CONSOLIDACIÓN con fines internacionales es ajeno a este medio de transporte, sin embargo aquí pretendemos ser VISIONARIOS y PIONEROS en implementar dentro de las compañías de transporte internacional este servicio, porque existe un mercado fácilmente comprobado a través de la encuesta y la percepción para los que trabajamos en el área de comercio exterior. Para este proyecto investigativo votamos por la simplicidad de funciones con la objetividad que el tema merece, es por ello que esperamos que esto sirva para que las compañías de transporte abran los ojos ante una realidad ya que la demanda existe, está allí y se debe apoyar las pequeñas y medianas empresas sin dejar a un lado a los grandes exportadores.

Como indicamos anteriormente, durante la observación y la encuesta se estableció los problemas que sufren las compañías de transporte, comenzaremos solucionando los aspectos de carácter operativo, luego financiero de inversión y por último las proyecciones y viabilidad.

5.1. ANALISIS TÉCNICO

5.1.1. Organigrama general para la consolidación de carga en el TTI



ELABORADO POR: LOS AUTORES



5.1.2. Trayecto

El trayecto según las rutas abajo planteadas puede ser:

- Trayecto uno: Guayaquil – Ipiales – Cali;
- Trayecto alternativo: Guayaquil – Ipiales – Buenaventura.



TRAMO	ORIGEN	DESTINO	DISTANCIA	PEAJE
1	Guayaquil	Ipiales	679	8
2	Ipiales	Cali	441	5

FUENTE: * WWW.VIAJAPORCOLOMBIA.COM/PEAJES

* PANAVIAL

ELABORADO POR: LOS AUTORES

5.1.3. Frecuencia

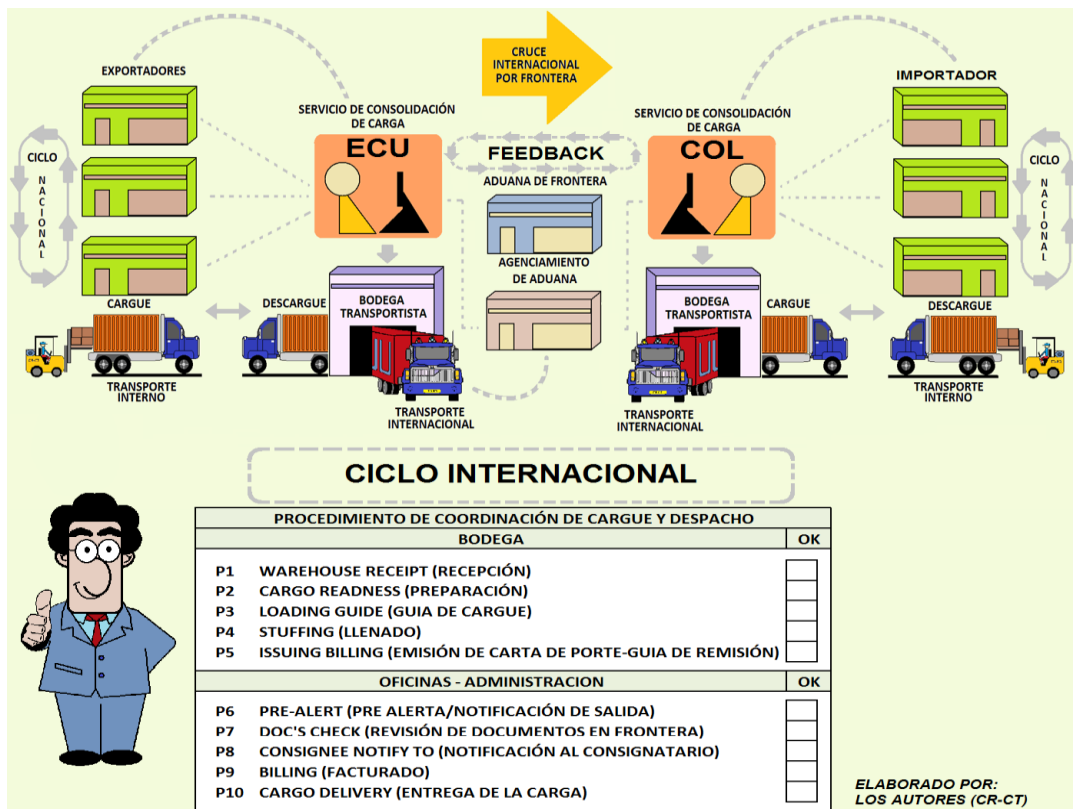
Se ha determinado que 4 viajes mensuales es lo ideal para aprovechar el máximo de capacidad de los TRAILER adquiridos, debiendo salir todos los viernes por tres motivos: el primero tendremos de lunes a jueves para recibir carga (días laborables); segundo, se estima que son aproximadamente de 18 a 22 horas de viaje hasta Tulcán a una velocidad relativa estándar (50 a 60 km x hora) lo que implica que el vehículo hará su recorrido en 1 día laborable, saliendo un viernes a primera hora llegando lunes por la noche o martes en la madrugada, evitando transitar/viajar fines de semanas; tercero, la mayoría de días feriados en Colombia son los días lunes, así que de esta forma evitaremos cualquier contratiempo en el cruce de frontera.

El Vehículo deberá completar su recorrido en 6 u 8 días hábiles máximos hasta la ciudad de Cali y/o Buenaventura, considerando paradas en Tulcán, Ipiales, Pasto y Popayán; retornando a Guayaquil (GYE) en 15 días promedio.

5.1.4. Agenciamiento

El agenciamiento, es la representación que tendrá la empresa por medio de un agente local en Cali, esta alianza estratégica permitirá fortalecerán 2 factores: el primero asegurar la entrega de la carga a nivel urbano o regional en el país de destino, y segundo asegurar el retorno de la unidad con mercadería de importación y a fin de aprovechar al máximo los recursos de la empresa, para ello se ha destinado un 15% deducible del flete internacional vendido como profit al agente de carga, tal como se muestra en el cuadro

5.1.5. Esquema operativo



5.1.6. Control de Consolidaciones

A través del siguiente ejemplo se muestra como se mantiene el control de las cargas que lleguen a la bodega para programarlo para su consolidación y despacho:

CONSOLIDADO N°									
ITEM	SUPPLIER- PROVEEDOR	CONSIGNEE- CONSIGNATARIO	WHSE #	PIEZAS (QTY)	CBM (CUBICAJE)	NEEDS INSPECTION - NECESITA INSPECCIÓN	REMARKS		
						SI O NO	OK PARA EL PROVEEDOR	ESPERAR POR INSTRUCCIONES	OTROS
1									
2									

ELABORADO POR: LOS AUTORES

5.2. ANALISIS FINANCIERO

5.2.1. Inversión Fija

La inversión fija está dada por los activos fijos que se requieran para la implementación de la bodega y otros recursos que deben ser adquiridos una sola vez teniendo en cuenta los siguientes rubros:

- Terrenos, Edificios y Bodegas;
- Maquinarias, Vehículos, Equipos y herramientas;
- Muebles y enseres.

(Ver Anexos Financieros 5.6.)

Infraestructura Física (BODEGA/ALMACÉN)

La bodega será 300 m2, incluye una oficina y parqueaderos con una capacidad de almacenaje de hasta 1100 m3, estará ubicada en la vía a Daule por razones de

operatividad, y para darle cumplimiento a las ordenanzas municipales que restringen el acceso a vehículo de carga pesada al centro de la ciudad, la bodega tendrá un costo aproximado de US\$ 120.000,00 incluyendo el terreno evaluado en US\$ 30.000,00.

Vehículos

Para la operación de CONSOLIDACIÓN DE CARGA se ha definido que para el tránsito internacional se utilizarán cuatro Trailers exclusivos, con un valor promedio por unidad de 125.000 USD, de marca FREIGHTLINER o INTERNATIONAL, que incluye seguro y dispositivo de rastreo satelital, adicional tendrá un proceso de habilitación en Colombia cuyo trámite esta cerca de los 750 USD anuales por unidad, renovable y 600 USD para realizar el proceso de actualización de la flota en Ecuador.

También es necesario 4 chasis/remolques cerrados de 3 ejes, a un costo de 25.000 USD por unidad.



FLOTA DE TRAILERS INTERNACIONAL

Un SENCILLO o (GH) con capacidad de 17 TON para las operaciones internas de recogida (PICKUP) adquirido con un valor promedio de 65.000 USD de marca HINO, con una vida útil de 10 años.

Maquinarias

Montacargas.- con capacidad para cargar 3 TON, de combustión a DIESEL con un valor promedio de 25.500 USD, marca TOYOTA.

Báscula.- La báscula fija estará situada dentro de la bodega, esta será de marca TOLEDO con capacidad para 5 toneladas y tendrá un costo de 3.000 USD, la cual tendrá todos sus componentes como: estructura con especificaciones internacionales, celdas de cargas, indicadores de pesos, cableado, protección eléctrica, requerimientos técnicos de normas internacionales y nacionales, esta debe permitir cumplir con las características de REPETITIVIDAD (una carga pesada varias veces debe dar el mismo resultado), PRECISIÓN (al pesar una misma masa el resultado no debe variar), EXACTITUD (debe indicar el peso real de la masa).

Equipos de Computación

Para la implementación de la bodega se adquirirá 8 computadoras de marca XTECH a un costo de 600 USD por unidad con su regulador de voltaje, 3 impresora matricial y 1 impresora laser a un costo total de inversión 5800 USD.

Software de Consolidación.- Un programa adecuado para la planificación y agrupación de carga es el QUICK PALLET MARKER (QPM), este programa permitirá trabajar con distintos tipos de cargas para que llenar contenedores y/o vehículos, calcular tamaños, vistas previas, informes, etc. Este programa tiene un costo de 900 (versión básica requerida) hasta 1200 USD (versión completa). Para el etiquetado de la carga las compañías de transporte deben realizar adaptaciones a su software actual a fin de imprimir las etiquetas al ingreso de la carga en bodega, o en su caso deben obtener otro software como el MAGAYA WEREHOUSE por un costo de 600 USD mensuales.¹⁰

Software de Comunicación.- En nuestro medio hay muchos software que nos ayudarán a mantener una comunicación óptima con nuestros colegas en las diferentes ciudades, nos ayudarán a monitorear la carga y agilizar la información de primera mano. Aquí les menciono los 2 más conocidos, el messenger y el skype, a pesar de ser herramientas útiles en nuestras oficinas (CONFERENCIAS

¹⁰ Ver Anexos Operativos 5.1.

ONLINE)¹¹ debemos cuidarnos por su bipolaridad, ya que puede ser bueno en cierta medida pero si se usa con exceso entorpecerá las operaciones, por lo que se recomienda establecer horarios de conexión y donde el personal reporte las operaciones diarias, vale destacar que su descarga en la WEB es gratuita.

Equipos de Comunicación y Monitoreo

Se requiere que la base administrativa tenga comunicación inmediata con la bodega y sus operativos, para ello se adquirirán 2 radios Motorola con su base recargable a un costo promedio de US \$ 1000.

La bodega dispondrá de un software con el cual pueda planificar la estiba en las unidades de cargas, así mismo contará con sellos, cintas de seguridad, plásticos de embalaje como parte del suministro.

Equipo de Oficina

3 impresora matricial y 1 impresora laser, 1 fax multifuncional, 5 telefonos y 1 central telefónica, 5 calculadora sumadora, equipo audiovisuales, camaras, video monitores, televisor a un costo de 3000 USD.

Muebles de Oficina

El material necesario para la operatividad de la oficina debe contar con :

- 8 escritorios,
- 8 sillas,
- 8 basureros,
- 4 archivadores, se formarán 2 ambientes (divisiones),

¹¹ Conferencias online; son todas aquellas reuniones que se organizan vía internet/online. Esta herramienta la podemos encontrar en el menú del programa SKYPE y otros software similares.

Todo este equipo de oficina tiene un costo total de 3.000 USD aproximadamente.

5.2.2. Estructura de Financiamiento

La mencionada inversión se financia a través de la CORPORACIÓN FINANCIERA NACIONAL (CFN) según el manual de crédito en el anexo “A” división 63 grupo 6.3.0 clase 6.3.0.9 Actividades de otras agencias de transporte. Detalle del porcentaje de la inversión requerida es la siguiente:

TIPO DE CAPITAL	PORCENTAJE	MONTO
CAPITAL PROPIO	30%	249.630,00
CAPITAL FINANCIADO	70%	582.470,00
TOTAL INVERSIÓN	100%	832.100,00

Cuadro 5.2

FUENTE: CFN

ELABORADO POR: LOS AUTORES

5.2.3. Tasa de Interés, Garantías y Amortizaciones

En ningún caso la tasa al beneficiario final supera la tasa de interés efectiva referencial vigente publicada por el Banco Central del Ecuador. Las garantías son hipotecarias, negociables entre la institución FINANCIERA INTERMEDIARIA y el BENEFICIARIO FINAL. Las amortizaciones o pagos son semestrales a un plazo de 10 años en cuotas decrecientes con una tasa de interés del 10% anual. (Ver Anexos Financieros 5.7.)

5.2.4. Depreciaciones

Aquí estarán ubicados todos los activos adquiridos durante la etapa inicial del proyecto, el valor residual se ha fijado en un 15%, a excepción de las Maquinas, equipos de comunicación y de computación, estos quedarán en 0% por ser dependientes de los avances tecnológicos. (Ver Anexos Financieros 5.8.)

5.2.5. Gastos y Costos de Operación

Dentro de los gastos y costos de operación se encuentran divididos en:

- Costos Operativos
- Gastos Administrativos y Financieros

Costos de Operatividad

Costo por Unidad Vehicular (UV)

Los costos por Unidad de Transporte están divididas por etapas o trayectos:

- 1.- Transporte Internacional (Guayaquil – Cali)
- 2.- Transporte Interno (dentro del perímetro urbano GYE)
- 3.- Transporte Interno (dentro del perímetro urbano de Cali)

1.- Transporte Internacional (Guayaquil – Cali)

Combustible.- Cada UV tendrá 2 viaje mensual (24 viajes al año), el vehículo tiene una capacidad de 300 galones, el costo del combustible DIESEL en Ecuador está en 1.20 USD promedio, son 360.00 USD para llenar el tanque, el factor promedio Kilometro por galón (KPG) es de 6-7 KPG viajando a una velocidad promedio de 60 a 70 Km, lo que implica que se recorra 1120 Km desde Guayaquil hasta la ciudad de Cali, utilizando 160 galones de combustible faltando 20 galones para el retorno a Guayaquil que se cargarían en Ecuador cerca a la frontera con el fin de salvaguardar costos ya que el galón de DIESEL en Colombia está a 4.90 USD.

Llantas y enlantaje.- La UV necesitará un cambio cada 6 meses, en un total de 20 llantas a 280 USD significan 5.600 USD al año, lo que implica una provisión de 466.66 USD mensual; el enlantaje son 15 USD por eje (2.08 USD mensual).

Peajes.- Para el trayecto de Guayaquil a Cali se deben de pagar un total de 13 casetas, 8 peajes en Ecuador a un costo de 48 USD, y en Colombia 5 peajes a un costo total de 75.09 USD, en total 123,09 USD por viaje.

Zapatas.- La UV requiere cambio de zapatas cada 6 meses lo que tiene un costo mensual de 25 USD.

Lavada de Equipos.- Al mes 1 lavada a un costo de 20 USD.

Baterías.- la UV requiere baterías cada 2 años, a un costo de 350 USD cada batería, representa 14.58 USD mensual.

Viáticos.- Además del chofer primario deberá tener el acompañante o tripulante de ayuda para cualquier imprevisto para lo cual se considera un costo por viaje de 300 USD mensuales.

Aceite, filtros y grasa.- Para el mantenimiento de las UVs se recomienda realizar un cambio de aceite por cada 5000 km, lo que motiva a realizar el cambio de aceite al 4to viaje y se fija este cambio en los 4480 km para evitar cualquier falla mecánica, cada UV necesita 11 galones de aceite de 40 (9.50 c/galón) que da un total de 104.5 USD. Representando cada mes 26.12 USD. Tanto el filtro de aceite y el filtro del combustible se cambian al mismo tiempo, ambos suman 30 USD, adicional se le suma el engrasado a un costo de 10 USD mensuales.

COSTOS POR TRAILER (30 TON / 70 CBM)			
TRAYECTO: GUAYAQUIL - CALI			
CONCEPTOS	VALOR X TON	MENSUAL / 4 VIAJES ESTIMADOS	ANUAL / 48 VIAJES ESTIMADOS
Combustible	360,00	1440	17280
Llantas	233,33	933,32	11199,84
enllantaje	7,50	30	360
Zapatas	12,50	50	600
limpieza y lavado de Eq.	10,00	40	480
Bateria	7,29	29,16	349,92
Viaticos	300,00	1200	14400
Peajes	123,09	492,36	5908,32
Lubricantes	13,06	52,24	626,88
Engrase	5,00	20	240
Filtros	7,50	30	360
Garaje	10,00	40	480
Imprevistos	20,00	80	960
TOTAL GASTOS	1109,27	4437,08	53244,96

FUENTE: LOS AUTORES
ELABORADO POR: LOS AUTORES

2.- Transporte Interno (GYE)

Pickup, Gasto Interno.- Para un SENCILLO (GH) tendrá un recorrido promedio de 135 km diarios, donde se consumirán 20 galones promedio que tiene un costo de 24 USD que representan 480 USD mensuales. Este gasto dependerá de las entregas, para el caso de importación ó recogida de carga para las exportaciones, en todo caso el costo de operaciones esta dado por perímetro siempre y cuando no exceda las capacidades del vehículo, tendrá un costo por viaje de 40 a 50 USD adicional al flete internacional, por tratarse de un transporte interno su costo de operatividad será mucho menor que el internacional.

COSTOS SENCILLO (GH)				
TRAYECTO: PERÍMETRO URBANO GUAYAQUIL				
CONCEPTO	DIARIO	SEMANAL	MENSUAL	ANUAL
Combustible	24,00	120,00	480,00	5760,00
Mantenimiento	5,00	25,00	100,00	1200,00
Neumaticos (Cambio Anual)	20,08	100,40	240,96	2891,52
TOTAL GASTOS	49,08	245,40	820,96	9851,52

FUENTE: LOS AUTORES

ELABORADO POR: LOS AUTORES

3. Transporte Interno (Cali)

Se considera que por ser generadores de tráfico, hay con el agente transportista una ganancia o profit del 7% de las utilidades que genere cada carga y otro 5% para su distribución con un costo mínimo de 75 USD. Adicional se le realizará un pago por concepto de gastos administrativos de 30 USD por CPI, GUIA DE REMISIÓN ó REMESA.

Gastos de Promoción

Para la captación de clientes, promoción del servicio, se destinan 200 USD mensuales (material de promoción, viajes, charlas, reuniones, cenas, etc.).

Gastos Administrativos Financieros

Sueldos y Salarios

Los sueldos tendrán un incremento del 1.6 USD anual. El sueldo básico establecido por el MINISTERIO DE RELACIONES LABORALES MRL para el año 2012 es de 292 USD, y se ha considerado un incremento del 3% anual para esta glosa, es necesario señalar que durante el primer año de actividades no se registran fondos de reservas y vacaciones hasta el 2do año. (Ver anexos del 5.10.1. al 5.10.10.)

Servicio Básico, Mantenimiento

Para el funcionamiento de la bodega son necesarios los servicios básicos como: agua, luz y teléfono. El gasto promedio asciende a un promedio de 200 USD mensuales.

Materiales y Suministros

Precintos, sellos.- Los precintos y/o sellos tienen un costo de 1.50 a 2.00 usd para la unidad contenedora, representa 72.00 USD, un total de inversión de 288.00 usd anual.

Etiquetas y cinta de embalaje.- Las etiquetas tienen un costo de 15 usd la caja donde vienen 12 paquetes de 30 adhesivos, que anualmente representan 180.00 usd; Las cintas de embalaje tienen un costo de 30 usd la caja de 12, que representan un costo anual de 240.00 USD, y papelería en general.

Equipo de seguridad y contraincendios.- Mascarillas, gafas, cascos y chalecos, extintores tienen un gasto operacional promedio anual de 300 usd.

Seguro Empresarial

El Seguro esta dividido en Seguro contra todo riesgo y daños a terceros para de vehículos, Seguro Andino por cobertura geográfica ECUCOL, Seguro Aduanero que sumadas sus primas dan un total de 7000 USD al año aproximadamente.

5.2.6. TARIFARIO Y VENTAS ESTIMADAS

Se considera una tarifa de 130 USD la TM3, a la que se suman otros gastos administrativos, a pesar de ello se considera altamente competitiva si consideramos que lo ofrecido corresponde a un servicio **DOOR TO DOOR**, puesto que en contrapunto los servicios portuarios y aeroportuarios hacen que se eleve drásticamente el valor finalmente pagado de otros medios de transportación, sin tomar en cuenta otros costos como: trámites aduanales, formalidades y gestiones logísticas que generan más gastos al cliente.(Ver anexos 5.2. Ventas programadas)

5.3. ESTADOS FINANCIEROS PROYECTADOS

5.3.1. Estado de Pérdidas y Ganancias

Estado de Pérdidas y Ganancias o Estado de Resultado, resume los ingresos y gastos durante los 10 años de duración del proyecto, esta es la información más importante porque determinará las utilidades de una empresa o la pérdida neta. Este proyecto genera importantes utilidades desde el primer año que se van incrementando año a año demostrando su rentabilidad. (Ver Anexos 5.4.)

5.3.2. Balance General Proyectado

El Balance General o Estado de Resultado es un fiel reflejo de la posición financiera de la empresa, donde se relacionan el activo, pasivo y capital contable. El Activo se encuentra subdividido en Activo corriente, Activo Fijo, y Activo Diferido que sumados dan como resultado el total de activo. En la parte inferior se

encuentran los pasivos el mismo que está conformado por la subcuenta Pasivo a Largo Plazo donde irán los pagos de la amortización del préstamo adquirido para el proyecto, el Patrimonio está constituido por los accionistas o propietarios y finalmente tenemos la utilidad acumulada.

El Balance General debe estar cuadrado en total Activos y Total pasivos y patrimonios, de esta forma se cumple la entidad contable. (Ver Anexo Financiero del 5.3.1. al 5.3.10)

5.4. EVALUCIÓN FINANCIERA

5.4.1. Estado de Flujo de Caja

El Estado de flujo de Caja se encuentra las cantidades pagadas y recibidas durante el periodo anual del proyecto, este flujo nos proporciona la base para el cálculo del T.I.R. y el V.A.N. que nos permite conocer la rentabilidad del proyecto. (Ver Anexo Financiero 5.5.)

5.4.2. Analisis del T.I.R. Y V.A.N.

Para el cálculo de la tasa interna de retorno y el valor actual neto se necesita los flujos de caja proyectados, con una tasa de descuento del 15%, durante el periodo de 10 años se obtiene un T.I.R. del 17% y un V.A.N. de 71.189,68 USD lo que demuestra que el proyecto es viable, ya que la Tasa Interna de Retorno es mayor que la tasa de descuento y el Valor actual Neto es mayor a cero. (Ver Anexo Financiero 5.5.)

5.4.3. Punto de Equilibrio

Mediante el punto de equilibrio (P.E.) se puede representar de forma gráfica las condiciones máximas de gastos y mínimas de venta para que el negocio sea

rentable y produzca los resultados deseados, minimizando los riesgos durante su ejecución, en los ANEXO 5.12. al 5.21.se detalla el P.E. para los 10 años que dura el plan de inversión donde se establece que debemos enviar de 33 a 24 UV, con un 70 a 60% de las ventas programadas para cubrir nuestros gastos.

5.5. VENTAJAS DE LA PROPUESTA

- Consolidación de carga hacia Colombia sin transbordos ni cambios de equipos.
- Servicio DOOR TO DOOR, considerando el PICK UP en la tarifa int'l.
- Almacenamiento seguro de la carga en la bodega (WAREHOUSE), para su posterior despacho.
- Salidas más frecuentes de carga suelta hacia Colombia a través de programas preestablecidos. En la transportación marítima los buques tienen un promedio de salida Guayaquil – Buenaventura de 15 días, más 2 ó 3 días de tránsito, con un CUT OFF¹² de 48 horas para la consolidación y zarpe, generando un gasto de almacenaje que encarece el producto final.
- Fletes más competitivos en relación a otros tráficos como lo son el Marítimo y el Aéreo.
- Reducción de costos operativos, haciendo que la logística terrestre sea más conveniente para el EXPORTADOR de forma que los costos fijos se conviertan en costos variables.
- Agilización de procesos internos y externos para el despacho de la carga, atendiendo los requerimientos de documentación necesaria para el proceso de exportación.
- Seguimiento y monitoreo de la carga a lo largo de la cadena logística con una plataforma tecnológica de punta.
- Confidencialidad en el manejo de la información.
- Servicio y asesoría personalizada para cada uno de los clientes.

¹² CUT OFF, es un término utilizado frecuentemente en el ámbito naviero para indicar las fechas límites de entrega de carga, literalmente significa CIERRE ó CORTE.

- Servicio integral en la recepción de la carga en bodega como: inspección, pesaje, parchado o reempaque.
- Planificación de los procesos logísticos tales como: recepción, notificación, inventario, custodia, despacho, monitoreo y alertas de llegada de la carga a su destino final.
- Adecuada infraestructura para brindar un servicio óptimo y eficaz.
- Amplitud del servicio a clientes que se encontraban desatendido por el sector transportistas.

5.9. Advertencias y recomendaciones importantes para la consolidación de carga en el TTI.

COBERTURA:

- Flete origen – Destino.
- Colocación de precintos.
- Fotografías digitales desde el momento de la recepción de la carga.
- Informes de novedades durante la recepción y despacho de la carga.
- Monitoreo las 24 horas del día.
- Despachos de aduana.

NO CUBRE:

- Seguro de la mercadería.
- Operación de descargue en destino.
- Demorajes y stand by ocasionados por falta de documentación.
- Pagos de aranceles, impuestos, certificados de inspección.

COMPROMISO DEL CLIENTE:

- El cliente se compromete a entregar toda la documentación para la exportación junto con la carga o con un máximo de 24 horas.
- El clientes se compromete a cumplir con todas las clausulas establecidas en la carta de porte internacional.

CAPÍTULO VI

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES FINALES

6.1. CONCLUSIONES

En materia local se ha concluido que existe alto grado de desinterés en materia vehicular, inexperiencia y falta de manuales y guías que aporten a la buena logística que se aplica en frontera, en la actualidad existe una confusión en la utilización de los incoterms, dando lugar al mal empleo de los términos en documentos oficiales, se espera que este compendio de notas aporten al desentendimiento de esta materia.

En infraestructura vial Ecuador en estos momentos emprende una reorganización que mejorarán las condiciones en el transporte terrestre, haciendo cada vez más validos los itinerarios.

Financieramente, el proyecto ha demostrado ser sustentable e independiente, capaz de generar empleo e ingreso, además de aportar al COMERCIO EXTERIOR local. Es notable la falta de un servicio de consolidación de carga para transportación terrestre para las empresas PYMES que hoy en día envían sus cargas por otras vías a un costo superior.

Se diagnostica una baja inversión para lo que proyecta en utilidades, a pesar de someter el proyecto a condiciones inestables en la economía como el alza del petróleo, sueldos e inflación, sigue arrojando buenos márgenes de ganancias desde el primer año tanto así que en el segundo año se estima recuperar la inversión.

El proyecto está diseñado para que en un futuro cercano se pueda incrementar la flota vehicular y el espacio físico de la bodega según la demanda y las condiciones socioeconómicas.

6.2. RECOMENDACIONES

Se recomienda una campaña agresiva de publicidad y promoción, dando a conocer el servicio e implementación de TTI, con sus bondades en beneficio del comercio internacional.

Mantener una política permanente de capacitación y un proceso de pasantías que impulse nuevos coordinadores de tráfico terrestre internacional, tanto en áreas administrativas y operativas.

La afiliación a organismos como la FENATRAPE, Cámara de Comercio de Guayaquil (CCG), etc. organismos e instituciones que prestan servicio en pro del COMERCIO EXTERIOR, son buenas herramientas para un marketing eficaz, soportes y consultas.

Se recomienda no utilizar unidades vinculadas extemporáneas, a menos que primero se incorpore en el permiso de operaciones de esta forma evitamos la informalidad.

Incorporar estrictos controles a los procesos planteados a fin de evitar pérdidas, robos o daños que puedan vulnerar la estabilidad de la empresa.

Es necesario hacer uso permanente de los programas de CHATARRIZACIÓN, RENOVALLANTAS, y REENCAUCHAJE de llantas que actualmente impulsa el gobierno central a través de sus ministerios a fin de contribuir a disminuir el impacto ambiental.

Se recomienda un estudio más avanzado en gastos y rendimiento vehicular por trayecto, En Colombia por medio del Ministerio de Transporte existe ya un sistema llamado el SICE TAC que proporciona estos valores dependiendo del tipo de vehículo, la zona geográfica del trayecto, y el propio trayecto (inicio/fin).

BIBLIOGRAFIA

TRABAJOS CITADOS

- FEDEXPOR, 2010, Proyecto Transporte Terrestre de carga en Pasos de frontera.
- Joan Martín Mallofré, 2007, Tratamiento de las Averías en las Mercancías transportadas en contenedor DRY BOX.
- Secretaría de la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria, 2006, Normas Internacionales para Medidas Fitosanitarias NIMF n.º 15.

DOCUMENTOS OFICIALES

- CAN, 1997, DECISIÓN 399, Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, sustitutoria de la Decisión 257.
- CAN, 1991, DECISIÓN 290, Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera.
- CAN, 1999, DECISIÓN 467, Norma Comunitaria que establece las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados del transporte internacional de mercancías por carretera.
- CAN, 2000, DECISIÓN 477, Tránsito Aduanero Internacional.
- CAN, 1998, DECISIÓN 434, Creación del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre.
- CAN, 2001, DECISIÓN 491, Reglamento Técnico Andino sobre Límites de Pesos y Dimensiones de los Vehículos destinados al Transporte Internacional de Pasajeros y Mercancías por Carretera.
- CAN, 2006, DECISIÓN 617; Tránsito Aduanero Comunitario (15.JUL.05), sustituye a la Decisión 477 (Tránsito Aduanero Internacional).

- CAN, 1999, RESOLUCIÓN 272, Criterios para calificar la idoneidad del transportista, determinar la capacidad mínima de carga útil en vehículos propios y vinculados, y establecer los requisitos del contrato de vinculación.
- CAN, 2003, RESOLUCIÓN 300; Reglamento de la Decisión 399.
- CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCIÓN, COMERCIO E INVERSIONES, 2010.
- REGLAMENTO AL TÍTULO DE LA FACILITACIÓN ADUANERA PARA EL COMERCIO, DEL LIBRO V DEL CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCIÓN, COMERCIO E INVERSIONES, 2011.
- LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL (LOTTTSV), 2011.

REVISTAS Y CITAS PERIODISTICAS

- FENATRAPE, 2012, Editorial del periódico el transportador, treceava edición.
- FENATRAPE, 2012, Editorial del periódico el transportador, diecisieteava edición.
- FENATRAPE, 2012, Editorial del periódico el transportador, dieciochoava edición.
- FENATRAPE, 2007, Revista transporte pesado, redacción.

PAGINAS WEB

- http://www.mtop.gob.ec/vigencia_certificados_operacion.php
- <http://www.viajaporcolombia.com/peajes/>
- <http://www.comunidadandina.org>
- <http://www.ant.gob.ec/index.php/transito/matriculacion>
- http://www.mtop.gob.ec/vigencia_certificados_operacion.php

GLOSARIO DE TERMINOS DEL TRANSPORTE TERRESTRES

A

Aduana de Destino.- La aduana de un País Miembro donde termina una operación de tránsito aduanero comunitario.

Aduana de Partida. La aduana de un País Miembro donde comienza una operación de tránsito aduanero comunitario.

Aduana de Paso de Frontera. La aduana de un País Miembro, ubicada en una de sus fronteras, que interviene en el trámite de una operación de tránsito aduanero comunitario por la cual las mercancías cruzan con motivo de tal operación.

Altura Total del vehículo.- Dimensión medida desde el suelo hasta el punto más alto del vehículo.

Aviso de Paso de Frontera

Comunicación que emite una aduana de paso de frontera a la aduana de partida y a la aduana de destino, informándoles sobre el paso por esa oficina de una mercancía transportada al amparo del régimen de Tránsito Aduanero Comunitario.

C

CAATT.- Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre.

CAN.- Comunidad Andina de Naciones (EX PACTO ANDINO).

Capacidad de carga.- Carga útil máxima permitida para el cual fue diseñado el vehículo.

Cargamento Especial.- Mercancías que, por razón de su peso, de sus dimensiones o naturaleza, no pueden ser transportadas en unidades de carga o de transporte cerradas, bajo reserva de que puedan ser fácilmente identificadas.

Cargas o Mercancías Peligrosas.- Toda materia que durante su producción, almacenamiento, transporte, distribución o consumo, genere o pueda generar daño a los seres vivos, bienes y/o el medio ambiente. Así como los residuos tóxicos y los envases vacíos que los han contenido y las consideradas como peligrosas por organismos internacionales, las legislaciones nacionales de los Países Miembros y demás normas comunitarias.

Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC).- El documento que prueba que el transportista autorizado ha tomado las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado a transportarlas y entregarlas de conformidad con las condiciones establecidas en ella o en el contrato correspondiente.

Certificado de Habilitación.- El documento que acredita la habilitación de un camión o tracto-camión para prestar el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera.

Certificado de Idoneidad.- El documento que acredita que un transportista ha sido autorizado, por el organismo nacional competente de su país de origen, para realizar transporte internacional de mercancías por carretera.

Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera.- En adelante "Contrato de Transporte", el acto o negocio jurídico por medio del cual el transportista autorizado se obliga para con el remitente, y por el pago de un flete, a ejecutar el transporte de mercancías por carretera, desde un lugar en que las toma o recibe hasta otro de destino señalado para su entrega, ubicados en diferentes Países Miembros.

Consignatario.- Persona natural o jurídica facultada para recibir las mercancías y que como tal es designada en la Carta de Porte Internacional por Carretera o mediante una orden posterior a su emisión. El consignatario puede ser el destinatario.

Contenedor.- El elemento o equipo de transporte (cajón portátil, tanque móvil u otro análogo con sus accesorios, incluidos los equipos de refrigeración, carpas y otros), que tiene las siguientes características:

D

Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI).- El documento aduanero único de los Países Miembros en el que constan todos los datos e informaciones requeridos para la operación de tránsito aduanero internacional.

Declarante.- La persona que, de acuerdo con la legislación de cada País Miembro, suscribe una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI) y

se hace responsable ante la Aduana por la información en ella declarada y por la correcta ejecución de la operación de Tránsito Aduanero Internacional.

Despacho.- El cumplimiento del conjunto de formalidades aduaneras necesarias para que las mercancías puedan ser importadas a consumo, exportadas, sometidas a otro régimen o destino aduanero que lo requiera.

Documento de Transporte.- El documento que prueba la existencia de un Contrato de Transporte bajo cualquiera de los modos de transporte.

F

Flota.- El conjunto de vehículos habilitados y unidades de carga, debidamente registrados, con que el transportista autorizado cuenta para prestar el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera.

FENATRAPE.- FEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE PESADO.

G

Garantía Económica.- Documento emitido por una institución bancaria, financiera, de seguros u otra de naturaleza similar o equivalente, que asegure, a satisfacción de las autoridades aduaneras, el pago de los derechos e impuestos, recargos, intereses y sanciones pecuniarias, eventualmente exigibles sobre las mercancías transportadas, así como el cumplimiento de otras obligaciones contraídas con relación a dichas mercancías.

GRE.- GUIA DE RESPUESTA EN CASO DE EMERGENCIA.

I

IMO.- Organización Marítima Internacional.

IIRSA.- Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana.

M

Margen de tolerancia en la carga a granel.- Es la diferencia de peso en la mercancía a granel, no mayor al 5%, que la autoridad aduanera podrá aceptar sin que se considere irregularidad o infracción administrativa, siempre que obedezca a fenómenos atmosféricos, físicos o químicos justificados.

Medio de Transporte.- El vehículo con tracción propia o autopropulsión autorizado o habilitado por el Organismo Nacional Competente, que permita el

transporte de las mercancías y/o unidades de carga. Estos medios de transporte son los que se detallan a continuación:

- Aeronaves
- Buques o naves
- Camiones o tracto camiones
- Gabarras
- Ferrocarriles
- Otros medios de transporte similares

Mercancías.- Son todos los bienes susceptibles de ser clasificados en la nomenclatura NANDINA y sujetos a control aduanero.

Modo de Transporte.- El empleado para el transporte de las mercancías que entran o salen del territorio aduanero comunitario. Los modos de transporte pueden ser aéreos; carreteros; ferroviarios; marítimos; fluviales; lacustres y por instalación fija.

N

NIMF.- Normas internacionales para medidas fitosanitarias.

Nodriza.- Parte de la carrocería, remolque o semi-remolque diseñado exclusivamente para el transporte de vehículos ensamblados.

O

Operación de Transbordo.- Traslado de mercancías, efectuado bajo control aduanero de una misma aduana, desde un medio de transporte o unidad de carga a otro, o al mismo en distinto viaje, incluida o no su descarga a tierra, con el objeto de que continúe hasta la aduana de destino.

Operación de Tránsito Aduanero Comunitario.- El transporte de mercancías, medios de transporte y unidades de carga, que se realiza en el territorio aduanero comunitario desde una aduana de partida hasta una aduana de destino en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras de los Países Miembros.

P

País de Origen.- El País Miembro donde el transportista se constituye como empresa y tiene su domicilio principal.

Peso bruto vehicular.- Tara del vehículo más el peso de la carga que transporta.

Precinto Aduanero.- Dispositivo exigido por las autoridades aduaneras, que dada su naturaleza y características ofrece seguridad a las mercancías contenidas en una unidad de carga o medio de transporte.

Productos Sensibles.- Todas las mercancías consideradas como de alto riesgo de fraude al utilizar el régimen de tránsito aduanero comunitario.

R

Registro.- La inscripción que realizan los organismos nacionales competentes de transporte o la anotación que realizan los organismos nacionales de aduana, de cada uno de los vehículos habilitados y de las unidades de carga a ser utilizados en el transporte internacional, a efecto de ejercer los controles correspondientes.

Remitente.- La persona que por sí o por medio de otra que actúa en su nombre entrega las mercancías al transportista autorizado y suscribe la Carta de Porte Internacional por Carretera.

Remolque.- Vehículo no autopropulsado con eje(s) delantero(s) y posterior(es) cuyo peso total, incluyendo la carga, descansa sobre sus propios ejes, y es remolcado por un camión o tracto-camión.

S

SAI.- Sistema Andino de Integración

Sistema Andino de Carreteras.- Los ejes troncales, interregionales y complementarios definidos e identificados como tales mediante Decisión de la Comisión del Acuerdo de Cartagena.

T

Territorio Aduanero Comunitario.- Es el territorio aduanero que comprende los territorios aduaneros nacionales de los Países Miembros de la Comunidad Andina.

Transbordo.- Traslado de mercancías, efectuado bajo control aduanero de una misma aduana, desde una unidad de transporte o de carga a otra, o a la misma en

distinto viaje, incluida su descarga a tierra, con el objeto de que continúe hasta el lugar de su destino.

Transportista Autorizado.- La persona jurídica cuyo objeto social es el transporte de mercancías por carretera, constituida en uno de los Países Miembros conforme a sus normas de sociedades mercantiles o de cooperativas, que cuenta con Certificado de Idoneidad y uno o más Permisos de Prestación de Servicios.

Tracto-camión (chuto-cabezal).- Vehículo autopropulsado, diseñado para remolcar y soportar la carga que le transmite un semi-remolque a través de un acople adecuado para tal fin.

Transportista.- Aquel autorizado por el Organismo Nacional Competente de su país de origen para ejecutar o hacer ejecutar el transporte internacional de mercancías.

Transporte Combinado.- Es el servicio de transporte intermodal que permite el transporte de mercancías utilizando varios modos de transporte, bajo un Documento de Transporte Combinado origen - destino, con un régimen fraccionado de responsabilidad.

Tripulación.- Las personas necesarias empleadas por el transportista autorizado en el transporte internacional, para la conducción y atención del vehículo habilitado y las mercancías transportadas.

V

Vehículo de Carga.- Vehículo autopropulsado destinado al transporte de mercancías por carretera. Puede contar con equipos adicionales para la prestación de servicios especializados.

Vehículo Vinculado.- El camión o tracto camión y el remolque o semi-remolque de propiedad de un tercero que el transportista autorizado incorpora a su flota, para ser utilizados en el transporte internacional de mercancías por carretera.

Verificación de carga y medios de transporte.- Actuación de control efectuada por la autoridad aduanera, ejercida sobre los medios de transporte, unidades de carga y las mercancías para comprobar la veracidad de los datos declarados respecto a características del medio de transporte, identificación de contenedores, precintos, y cuando se trate de carga suelta el número de bultos, cantidad, peso y

los demás datos de descripción externa de la mercancía y su coincidencia con los consignados en los documentos que amparan la operación.

CONTACTOS


Carlos Rizzo V. Email: mitesis@live.com

Claudia Toral P. Email: claudia_jazmint@hotmail.com

ANEXOS OPERATIVOS

- 2.1. CARTA DE PORTE C.P.I.C.
- 2.2. CLAUSULAS DE LAS C.P.I.C.
- 2.3. MANIFIESTO DE CARGA INTERNACIONAL MIC
- 2.4. DOCUMENTOS
- 3.1. PROCEDIMIENTOS DE ADOPCIÓN DE NORMATIVA COMUNITARIA
- 3.2. SOLICITUD PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS
- 3.3. CERTIFICADO DE HABILITACIÓN
- 3.4. REGISTRO DE FLOTA VEHÍCULAR
- 3.5. y 3.6. PESOS Y MEDIDAS DEL MTOP
- 5.1. PROGRAMA DE CONSOLIDACIÓN

ANEXO 2.1.

 COMUNIDAD ANDINA		FORMATO GUIA CARTA DE PORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA (CPIC)		
		N° NUMERO DE CARTA DE PORTE		
1 Denominación o Razon Social y dirección del transportista autorizado		6 Lugar, país y fecha en que el transportista recibe la carga		
2 Nombre y dirección del remitente		7 Lugar, país y fecha de embarque de las mercancías		
3 Nombre y dirección del destinatario		8 Lugar, país y fecha convenida para la entrega de mercadería		
4 Nombre y dirección del consignatario		9 Condiciones del transporte y condiciones de pago		
5 Notificar a:		10 Precio de la Mercadería y tipo de moneda (INCOTERMS 2010)		
11 Cantidad y clase de los bultos	12 Marcas y numeros de los bultos	13 Descripción des mercancías (indicar peligrosidad)	14 PESO EN KILOGRAMOS	
El presente documento debe estar impreso con caracteres legibles No debe presentar inexactitudes ni errores No debe presentar enmendadura Las copias deberan llevar el sello de "COPIA NO NEGOCIABLE" <p style="text-align: center; color: blue; font-weight: bold;">PRIMER ORIGINAL</p>			PESO NETO	PESO BRUTO
			15 Volumen en m3	16 Otras Unidades de medida
			17 Lugar, país de Emision	
18 GASTOS A PAGAR				
CONCEPTO	Monto a cargo Remitente	Tipo de Moneda	Monto a cargo Destinatario	Tipo de Moneda
Valor del flete				
Otros gastos suplementario				
TOTAL				
19 Documentos recibidos del remitente		21 Instrucciones al transportistas		
20 Nombre y firma del remitente o su representante o agente		22 Observaciones del transportista		
		Decisión 399, Carta de Porte Internacional por carretera (CPIC) El transportista autorizado ha tomado las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado a transportarlas y entregarlas de conformidad con las condiciones establecidas en ella o en el contrato correspondiente 23 Nombre, firma y sello del transportista autorizado o su representante o agente		
_____		_____		

ANEXO 2.2.

CONDICIONES GENERALES GUIA

El presente documento está sujeto a las normas internacionales de transporte terrestre de la COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES CAN, consagradas en las decisiones 399, 477, 491, 617 636 y su reglamento resolución 300 y 721.

La presente CARTA DE PORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA, en adelante llamada CARTA DE PORTE (CPIC), amparará las operaciones de transporte terrestre de las mercancías encontradas en el anverso; sus cláusulas generales y especiales aquí expresadas tendrá una vigencia plena durante el tránsito internacional de la carga, cabe a si destacar casos excepcionales donde las leyes y reglamentos vigentes internacionales a si lo dispongan. Las cláusulas aquí expresadas son irrenunciables a menos que las partes acuerden mediante solicitud escrita y la compañía de transporte así lo haya autorizado.

Art 1.- Se entenderán por partes a los siguientes actores que intervienen en el transporte terrestre internacional, son los siguientes:

- a) Remitente, es la persona natural o jurídica que se obliga a proporcionar al transportista autorizado las mercancías objeto de transportación con los documentos necesarios para dicha transportación.
- b) Consignatario, es la persona natural o jurídica la cual ejerce el carácter de propietaria de las mercancías transportadas.
- c) Destinatario, es la persona natural o jurídica a la cual van dirigidas las mercancías.
- d) Transportista autorizado, es la compañía de transporte responsable del traslado de las mercancías.

Art 2.-En el caso de que el servicio de transporte internacional fuese proporcionado por 2 o más transportistas, será considerado como una sola operación para todos los efectos que haya lugar.

Art 3.- El remitente está obligado a entregar la mercancía debidamente etiquetada, embalada y en envases adecuados para que estos sean manipulados de forma común; adicional tendrá que manifestar la naturaleza, ingredientes o peligrosidad a fin de evitar pérdida, daños o averías que puedan afectar a las mercancías; en caso de omisión, olvido o negligencia el remitente asume la responsabilidad de indemnizar a la compañía de transporte y libera de toda responsabilidad ulterior con respecto a lesiones o muertes de personas y pérdidas y/o averías de otros bienes o mercancías.

Art.4.-La empresa de transporte no se hará responsable por pérdida, daños o perjuicio de la mercancía por las siguientes observaciones:

- a) En caso de Guerra de carácter civil o internacional, guerrilla, motín, revuelta popular, subversión, terrorismo, represión hostil, vandalismo, decomiso administrativo y judicial, huelgas, secuestros, y otros hechos de vandalismos y anarquías.
- b) Cuando exista incumplimientos de los tratados internacionales, leyes, reglamentos, resoluciones, dictámenes; requisitos aduaneros, fiscales, normas sanitarias.
- c) Por deterioro, alteración, autocombustión y por cualquier otro factor por acción natural de temperatura que incida sobre los componentes de mercadería y/o demás factores atribuibles a la naturaleza.
- d) Embalaje inadecuado, acondicionamiento inadecuado para la transportación de la carga y que tenga como desenlace la rotura, abolladura y/o derrame de las mercancías.
- e) Cuando los hechos o percances se haya suscitado durante la custodia de los almacenes temporales y/o depósitos u otros espacios que pudieran ser propios o de terceros
- f) En caso de accidentes de tránsito donde se demuestre y compruebe el desligamiento de responsabilidades de parte de la compañía de transporte
- g) Fuera mayor, casos fortuitos y de naturaleza.
- h) Por negligencia o descuido de la persona autorizada para disponer de la mercadería o una orden equivocada de dicha persona.

Art 5.- En caso de requerir la modificación del destino final o cambio del consignatario, el remitente o dueño de la carga podrá realizar las modificaciones que requiera o disponer de ellas mientras conserve en su poder la Carta de Porte (CPIC) original o copia y además deberá asumir los gastos que estos conlleven.

Art 6.- En caso de indemnizaciones y/o reembolsos estos valores nunca podrán exceder al perjuicio real y el valor antes declarado en la carta de porte (CPIC).

Art 7.- en caso de transportar líquidos, sólidos al granel, productos embalados en sacos, costales o similares que puedan permitir la filtración del producto estos podrán comprender una variación de peso tolerable no más del 5 % de lo cargado sin derecho a reclamo (determinados en bascula), los fletes no sufrirán variaciones de lo pactado.

Art. 8.-En caso de endoso de la Carta de Porte (CPIC) esta podrá realizarse una sola vez, autorizando la entrega de la carga a un segundo consignatario quien no podrá pasarlo a un tercero.

Art. 9.- La compañía de transporte solo podrá recibir instrucciones y ejecutarlas de quien haya contratado el servicio y disponga así con la Carta de Porte (CPIC) original y la documentación respectiva que lo acredite como la persona natural o jurídica que dispondrá de ella.

Art 10.- El flete será calculado y pagado sobre el peso bruto o volumen de la carga, según la información que provea la factura u cualquier otro documento que haya proporcionado el remitente o dueño de la carga, pudiendo el transportista pesar, medir o reevaluar la carga a fin de corroborar la información, y en caso de estar equivocados el remitente o dueño de la carga estará en la obligación de cancelar dichos montos que incurra la inexactitud y cualquier otro gasto que haya incurrido por este hecho.

Art 11.-Si el flete no se pague contra entrega de la mercadería en caso de que se haya convenido pagadero en destino, el responsable de los valores adeudados pasará a ser el remitente.

Art 12.- La compañía de transporte se hace responsable por las pérdidas totales o parciales, así como los daños que se hayan producido durante el tiempo que la carga haya sido recogida hasta entregarla al lugar convenido.

Art 13.- La compañía de transporte no se hará responsable por la cláusula anterior si la pérdida o daño haya sido por las cláusulas 3, 4, 7 de estas condiciones generales. El remitente se hará responsable de todos los perjuicios que pudieran resultar por la falta, insuficiencia, o irregularidad en la documentación.

Art 14.- El remitente declara estar consciente de lo expresado en la cláusula anterior, así también la veracidad de la información proporcionada en este documento, por lo que cualquier detenimiento obligado a causa de falta de documentos y/o interpretación equivocada de los entes de control o aduaneras, y estos originen bodegajes serán por cuenta del remitente o cliente.

CLAUSULA ESPECIAL

En caso de transbordos en fronteras y directos que presenten demora en los despachos, liberación o descarga de las mercancías y que estos superen las 24 horas y no que no hayan sido atribuidos a la compañía de transporte, originará un derecho de sobre-estadia por usd 200 diarios por cada unidad vehicular siendo solidariamente responsable importador y exportador, siendo potestad de la compañía de transporte la elección de jurisdicción para formular dicho reclamo.

ENDOSANTE

ENDOSATARIO

ANEXO 2.3.



ECUCOL S.A.

TEL: 593 04 2270517

MANIFIESTO DE CARGA	
CODIGO REGIONAL	CODIGO DE EMPRESA
	CODIGO NÚMERO CONSECUTIVO

FECHA DE EXPEDICIÓN:	ORIGEN DEL VIAJE:	DESTINO FINAL DEL VIAJE:
----------------------	-------------------	--------------------------

PLACA	MARCA	LINEA	MODELO	MODELO REPONTENCIADO A	SERIE No	COLOR	TIPO DE CARROCERIA
CONFIGURACIÓN	PESO VACIO	NÚMERO DE PÓLIZA SOAT	CIA DE SEGUROS	VENCIMIENTO SOAT	PLACA SEMIRREMOLQUE		
PROPIETARIO		DOCUMENTO DE IDENTIFICACIÓN		DIRECCIÓN		CUIDAD	TELEFONO
CONDUCTOR		DOCUMENTO DE IDENTIFICACIÓN		DIRECCIÓN		CUIDAD	TELEFONO
DATOS DE LA MERCANCIA TRANSPORTADA							
REMITENTE	DESTINATARIO	DESTINO	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	PESO KG	CODIGO DE EMPAQUE	PRODUCTO TRANSPORTADO
			No CPI				

OBSERVACIONES	SEGURO DE MERCANCIA	PÓLIZA No	VIGENCIA DE LA PÓLIZA	VALOR TOTAL DEL FLETE
	CIA DE SEGURO			

FIRMA Y HUELLA PROPIETARIO O CONDUCTOR

FIRMA Y SELLO AUTORIZADO POR LA EMPRESA

ANEXO 2.4.

ESPECIE/LINIA DE MATRICULA FORMULARIO
POLICIA NACIONAL DEL ECUADOR DIRECCION NACIONAL DE TRANSITO A 3393331

PLACA ANTERIOR	PLACA ACTUAL	FECHA MATRICULA
MARCA	PLACAS	CLASE
ANO FABR	MODELO	PAIS ORIGEN
MOTOR	COLOR 1	COLOR 2
CHASIS	CARR. COMB.	PASAJ.
OBSERVACIONES	CADUCA	CILINDRAJE

ORIGINAL FORMULARIO

APellidos y Nombres	C.C. PASAPORTE/RUC	RESIDENCIA
DIRECCION	TELEFONO	CCOOPERATIVA
DISCO	DIGITADOR	DISCO
AVALLO	TOTAL MATRICULA	

REPUBLICA DEL ECUADOR MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS DIRECCION DE MANTENIMIENTO VIAL

CERTIFICADO DE OPERACION REGULAR 0003109

CERTIFICADO IOP:	PLACAS:	TIPO:	CLASE:
17027310	PUG-937	3A	CAJON
MARCA:	MODELO:	ANO/FABRICACION:	
HINO	FM1JRUJ	2008	
No. MOTOR:	No. CHASIS:		
J08CT29694	JHDFM1JRU8XX10321		
PROPIETARIO:	CEDULA / RUC / PASAPORTE:		
MORO MORA MODESTO	06010037		
FECHA EMISION:	FECHA VENCIMIENTO:	EMISION ANO:	
08/04/2009	09/04/2011	2009	

NOTARIA 4° DEL CANTON RIOBAMBA

DATOS AUTORIZADOS DEL VEHICULO 0003109

PESOS MAXIMOS PERMITIDOS (TONELADAS)	TIPO:	DIMENSIONES PERMITIDAS (METROS)
3A		
EJE DELANTERO	PESO VEHICULO VACIO (TON.)	LARGO
6.00		12.20
EJE POSTERIOR		ANCHO
20.00		2.60
PESO TOTAL		ALTO
26.00		4.10

Certificado de Operación Regular: De acuerdo a lo establecido en la Ley Orgánica del Transporte Terrestre, el Reglamento de Transporte Terrestre y el Reglamento de Transporte Vial y Perforario.

DR. MARCELO AULLA F. NOTARIO 4° DEL CANTON RIOBAMBA

POLIZA DE SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO - SOAT

ALIANZA CERTIFICADO DE SEGURO 1079 9012013

VIGENCIA											
FECHA EXPEDICION			AÑO			MES			DIA		
2009	04	17	2009	04	17	2010	04	17			

APellidos y Nombres del Propietario y/o Solicitante: MORO MORA MODESTO

TIPO DE DCTO: C

No. DOCUMENTO: 0601003700

CIUDAD RESIDENCIA: RIOBAMBA

TELEFONO: 032947265

DIRECCION: AV JUAN FELIX PROAÑO Y FILADELFA

COB. SOC. EXP.: BFT01002RB

CLAVE PRODUCTOR: BFT01002RB

C. EXPEDICION: RIOBAMBA

1079901201332

MARCA	PLACA No.	CLASE		
HINO	PUG0937	CARGA		
TIPO	ANO FABR.	MODELO		
PESADOS	2008	FM1JRUJ		
COLOR	No. CHASIS o No. SERIE	PASAJEROS		
BLANCO	JHDFM1JRU8XX10321	2		
CAPACIDAD	CILINDRAJE	COMPROBANTE	AUT. SRI No	
7.00 TON.	7561	FACTURA 001-007-0139710	1106615903	
VALOR PRIMA	CONT. Y OTROS	BASE IMPONIBLE	I.V.A.	VALOR TOTAL
152.82	69.27	222.09	0.00	222.09
FECHA DE CADUCIDAD	31/01/2010			
COBERTURAS Y SUMAS ASEGURADAS				
		HASTA		
A. MUERTE	US\$ 5,000.00	POR PERSONA		
B. INVALIDEZ PERMANENTE TOTAL O PARCIAL	US\$ 3,000.00	POR PERSONA		
C. GASTOS MEDICOS	US\$ 2,000.00	POR PERSONA		
D. GASTOS FUNERARIOS	US\$ 400.00	POR PERSONA		
E. GASTOS DE TRANSPORTE Y MOVILIZACION DE VICTIMAS	US\$ 0.00	POR PERSONA		

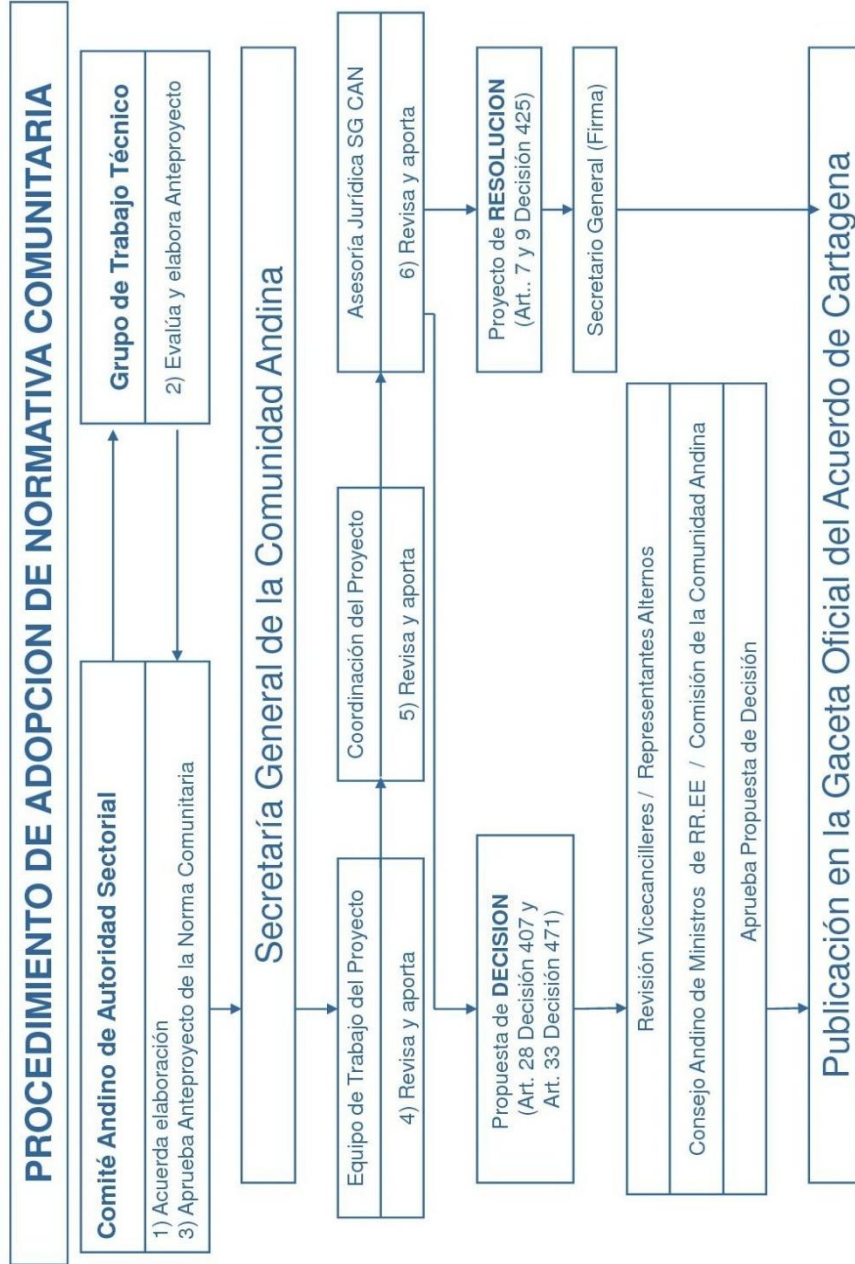
FIRMA AUTORIZADA

DE CONFORMIDAD AL ART 18 DE LA LEY NOTARIAL DOY FE QUE LA (S) COPIA (S) FOTOSTATICA (S) QUE ANTECEDE (N) EN..... POJA (S) UTILES (SON) IGUAL (ES) A SU ORIGINAL (ES) RIOBAMBA, A.....

17-6 MAR-2010


DR. MARCELO AULLA F. NOTARIO 4° DEL CANTON RIOBAMBA

ANEXO 3.1.



FUENTE : COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES

ANEXO 3.2.

	COMISIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL		
	TRANSPORTE INTERNACIONAL		
FORMULARIO DE SOLICITUD PERMISO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS			
CNTTTSV-DTI-06-MERCANCIAS			N°
DATOS DE LA SOLICITUD			
FECHA DE LA SOLICITUD			
_ / _ / _			
DATOS DE LA EMPRESA O COMPAÑÍA SOLICITANTE			
NOMBRE O RAZÓN SOCIAL			PAIS ORIGEN
No. CERTIFICADO DE IDONEIDAD			FECHA CERTIFICADO
			FECHA EMISIÓN
			FECHA CADUCIDAD
_ / _ / _			
DATOS DEL REPRESENTANTE LEGAL			
RÚC ó CEDULA DE IDENTIDAD	RAZÓN SOCIAL (Compañías)		FECHA NOMBRAMIENTO
			TIEMPO VIGENC
APELLIDO PATERNO	APELLIDO MATERNO	NOMBRES	
TELÉFONO	FAX	E-MAIL	
DOMICILIO DEL REPRESENTANTE LEGAL (OFICINA)			
PROVINCIA	CANTÓN	LOCALIDAD	
DIRECCIÓN (Barrio, Calle, No)			
TELÉFONO 1	FAX	E - MAIL	
FIRMA			
REQUISITOS PARA EL PERMISO DE PRESTACION DE SERVICIOS - TRANSPORTE DE MERCANCIAS			
a) Copia del Certificado de Idoneidad y anexos, autenticada por la autoridad competente que lo otorgó. Artículo 40 DECISION 399			
b) Copia del poder notarial por escritura pública en el cual conste la designación de representante legal, con plenas facultades para representar a la empresa en todos los actos administrativos, comerciales y judiciales en los que deba intervenir en el País Miembro en el cual solicita dicho Permiso, conforme a la Resolución 300 de la Secretaría General de la CAN. Artículo 40 DECISION 399			
c) Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y anexo de accidentes corporales para tripulantes. (Artículo 30.- La póliza de seguro señalada en el literal d) de los artículos 39 y 40 de la presente Decisión, deberá presentarse a los respectivos organismos nacionales competentes, antes de iniciar la prestación del servicio. El transportista autorizado no podrá realizar transporte internacional cuando la póliza de seguro de responsabilidad civil se encuentre vencida. Artículo 30 DECISION 399			
d) Relación e identificación de los vehículos habilitados y unidades de carga con los que operará en el Perú y sobre los cuales solicita su registro, indicando los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento financiero (leasing). Artículo 40 DECISION 399			
LA RENOVACION DEL PERMISO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS SERA AUTOMÁTICA. Artículo 45 de la DECISION 399			
Artículo 45 DECISION 399.- El Certificado de idoneidad tiene una vigencia de cinco años. La vigencia del Permiso de Prestación de Servicios está sujeta a la del Certificado de Idoneidad. La vigencia de ambas autorizaciones se prorrogará automáticamente, y por períodos iguales, a la fecha de su vencimiento, siempre que no exista una Resolución ejecutoriada del organismo nacional competente que la otorgó suspendiéndola o cancelándola.			

ANEXO 3.3.



LOGOTIPO
ORGANISMO NACIONAL COMPETENTE

CERTIFICADO DE HABILITACION DEL VEHICULO

Nº _____

1 Fecha de expedición Día Mes Año		2 Fecha de vencimiento Día Mes Año		3 Nombre o razón social de la empresa	
4 Certificado de Idoneidad Nº		5 País y Placa	6 Marca	7 Tipo de Vehículo	
8 Nº de Ejes	9 Peso neto vehicular o tara (kg.)	10 Peso bruto vehicular máximo (kg.)		11 Año de fabricación	
12 Dimensiones del vehículo		13 Capacidad de carga		14 Número o serie del chasis	

Autorizado para prestar Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, al amparo del ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina.

.....
Firma y sello
Autoridad Competente

ANEXO 3.4.

	COMISIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL	
	TRANSPORTE INTERNACIONAL	
FORMULARIO DE SOLICITUD REGISTRO DE FLOTA VEHICULAR Y UNIDADES DE CARGA		
COMPANÍA EXTRANJERA		
CNTTTSV-DTI-07-MERCANCIAS		Nº
DATOS DE LA SOLICITUD		
FECHA DE LA SOLICITUD _ / _ / _		
DATOS DE LA EMPRESA O COMPANÍA SOLICITANTE		
NOMBRE O RAZÓN SOCIAL		PAIS ORIGEN
No. CERTIFICADO DE IDONEIDAD	FECHA CERTIFICADO ó FECHA DE PERMISO	
	FECHA EMISION _ / _ / _	FECHA CADUCIDAD _ / _ / _
DATOS DEL REPRESENTANTE LEGAL - DATOS		
CEDULA	APELLIDOS	NOMBRES
FIRMA		
REQUISITOS PARA REGISTRO DE FLOTA VEHICULAR Y UNIDADES DE CARGA-TRANSPORTE DE MERCANCIAS		
1. Para solicitar el registro de los vehículos habilitados y de las unidades de carga en los Países Miembros distintos del de origen del transportista, se adjuntará copia del Certificado de Idoneidad con el Anexo respectivo.. Artículo 70 DECISION 399		

ANEXO 3.5.



MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y FERROVIARIO

Unidad de Pesos y Dimensiones

BBOFICIO- 13-STTF-DTTSV-CPD-2010

Quito DM, 25 de Junio del 2010

SEÑORES
 SUPERVISORES
 ESTACIONES DE CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES
 MTOP.
 Presente.-

La Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario, a través de la Coordinación de Pesos y Dimensiones informa a todo el personal que labora en las estaciones de control, que conforme a lo acordado en la Tercera Reunión de la Subcomisión Técnica Ecuatoriana – Peruana, para los vehículos de carga pesada bajo las combinaciones de niñeras o nodrizas, el largo máximo permitido es de hasta **23,00** metros.

Los pesos y las dimensiones máximas permitidas para los vehículos de carga pesada se detallan en el cuadro adjunto y rigen a partir de la presente fecha. Además se le recuerda a todo el personal que todos los vehículos deben portar la guía de remisión en la cual deberá registrar el peso de salida, la misma que se utilizará para constatar el peso según lo marcado en nuestra báscula móvil.

Para los vehículos 3S3 el peso máximo permitido será de 52 toneladas, cuya vigencia será hasta la resolución que presente la próxima reunión de la Subcomisión Técnica Ecuatoriana – Peruana sobre Transporte Internacional por Carretera, la cual se llevará a cabo el 30 de septiembre y 01 de octubre del presente año en la ciudad de Guayaquil.

CUADRO DEMOSTRATIVO DE PESO BRUTO VEHICULAR Y LONGITUDES MÁXIMAS PERMISIBLES							
TIPO	Distribución máxima de carga por eje	DESCRIPCION	PESOS MÁXIMOS PERMITIDOS (1).	LONGITUDES MÁXIMAS PERMITIDAS (METROS)			
				Largo	Ancho	Alto	
2DA			10	7,50	2,60	3,50	
2DB			17	12,30	2,60	4,10	
3-A			26	12,30	2,60	4,10	
4-C			30	12,30	2,60	4,10	
4-O OCTOPUS			32	12,30	2,60	4,10	
2S1			28	20,50	2,60	4,30	
2S2			37	20,50	2,60	4,30	
2S3			41	20,50	2,60	4,30	
3S1			37	20,50	2,60	4,30	
3S2			46	20,50	2,60	4,30	
3S3			48	20,50	2,60	4,30	

COMUNICADO A LOS OPERADORES UNIDAD DE PESOS Y DIMENSIONESenero/ 072010

ANEXO 3.6.



MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y FERROVIARIO

Unidad de Pesos y Dimensiones

2R2			CAMION REMOLCADOR DE 2 EJES Y REMOLQUE DE 2 EJES	39	20,50	2,60	4,30
2R3			CAMION REMOLCADOR DE 2 EJES Y REMOLQUE DE 3 EJES	48	20,50	2,60	4,30
3R2			CAMION REMOLCADOR DE 3 EJES Y REMOLQUE DE 2 EJES	48	20,50	2,60	4,30
3R3			CAMION REMOLCADOR DE 3 EJES Y REMOLQUE DE 3 EJES	48	20,50	2,60	4,30
V2DB			VOLQUETA DE DOS EJES 8m3	17	12,30	2,60	4,10
V3A			VOLQUETA DE TRES EJES 10-14m3	26	12,30	2,60	4,10
VZS			VOLQUETA ZS DE 3 EJES 16m3	26	12,30	2,60	4,30
			NODRIZAS O NIÑERAS	48	23,00	2,60	4,30

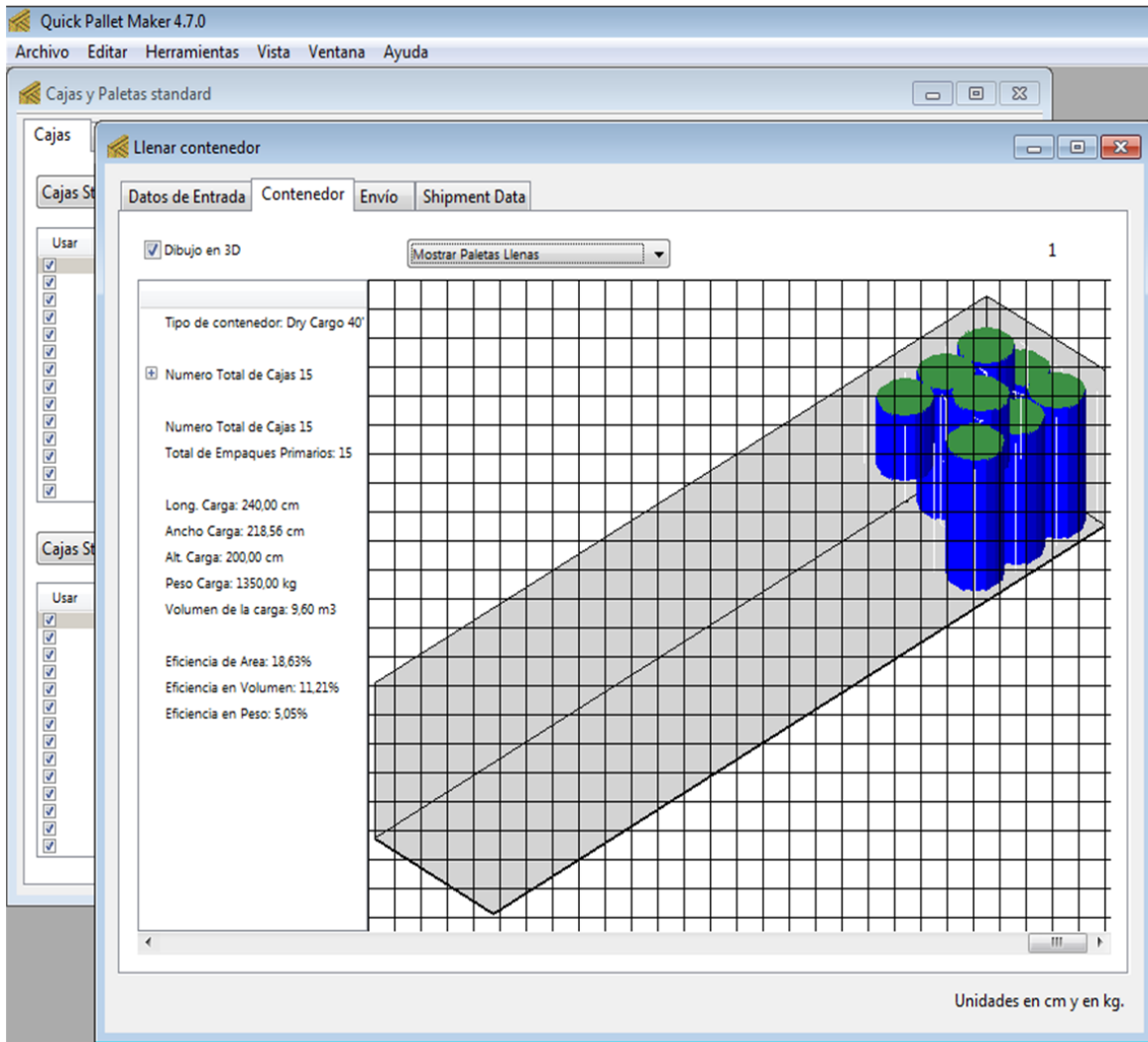
Los pesos y dimensiones máximas permitidas para los VEHÍCULOS QUE TRANSPORTAN COMBUSTIBLE, OTROS LÍQUIDOS Y GAS EN TANQUEROS estarán sujetos a los pesos establecidos para cada tipo de vehículo, no pudiendo transportar más de las toneladas permitidas. Se autorizará su circulación presentando en las estaciones de pesaje, a más de sus Certificados de Operación Regular, la orden de carga y despacho otorgado en la refinería de acuerdo al sistema establecido por PETROCOMERCIAL; en esta debe constar el peso bruto vehicular (peso del vehículo mas la carga).

Por la atención prestada y por el cumplimiento que den a la presente, anticipo mis agradecimientos.

Atentamente,

Ing. Diana Ortiz
COORDINADORA DE PESOS Y DIMENSIONES

ANEXO 5.1.



ANEXOS FINANCIEROS

- 5.1. ESTADO DE SITUACIÓN INICIAL
- 5.2. VENTAS PROGRAMADAS
- 5.3. BALANCE GENERAL PROYECTADO
DEL 5.3.1. AL 5.3.10. BALANCE GENERAL POR AÑO
- 5.4. ESTADO DE RESULTADOS
- 5.5. FLUJO DE CAJA PROYECTADO
- 5.6. INVERSIÓN FIJA
- 5.7. AMORTIZACIÓN
- 5.8. DEPRECIACIÓN
- 5.9. GASTOS POR VIAJE
- 5.10. TABLA DE SUELDOS
DEL 5.10.1. AL 5.10.10. SUELDOS Y BENEFICIOS POR AÑO
- 5.11. RESUMEN DE GASTOS
- 5.12. AL 5.21. PUNTO DE EQUILIBRIO

ANEXO 5.1.

ESTADO DE SITUACIÓN INICIAL
BODEGA ECUCOL
Año 0

ACTIVO CORRIENTE	300,00	PASIVO CORRIENTE	0,00
Caja	300,00	Ctas. Por Pagar	
Bancos		Proveedores	
Suministros de Oficina		Documentos por pagar	
Suministros de Bodega		EXIGIBLE LARGO PLAZO	582470,00
Materiales e Insumos de bodega		Prestamo por Pagar CFN	582470,00
ACTIVO FIJO	827.800,00	PATRIMONIO	249630,00
Edificio/Bodega	120.000,00	CAPITAL	249.630,00
Vehiculos	665.000,00	UTILIDAD	
Maquinarias (Montacargas)	25.500,00		
Maquina de Bodega (Báscula)	3.000,00		
Equipo de Comunicación (Radios/Celulares)	1.000,00		
Equipo de Computación	7.300,00		
Equipo de Oficina	3.000,00		
Muebles de Oficina	3.000,00		
ACTIVO DIFERIDO	4.000,00	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	832100,00
Gastos Preoperacionales (trámites de constitución)	3.000,00		
Gastos otros	1.000,00		
TOTAL ACTIVO	832100,00		

Carlos Rizzo V.
Gerente General

Claudia Toral P.
Dirección de Proyecto

ANEXO 5.2.

TARIFARIO GENERAL				
CAPACIDAD DE ESPACIO CBM	CAPACIDAD DE PESO (TON)	TARIFA PVP TM3	TARIFA POR SERVICIO DE CONSOL/DESCONS TN/M3	TOTAL USD VENDIDO POR UV
75	30	100	30	9750

Nota: * Tarifa mínima 150 usd

* Tarifa consolidación/desconsolidación cubre origen y destina

CUADRO 5.3.

ELABORADO POR: LOS AUTORES

SERVICIOS ADMINISTRATIVOS Y COMPLEMENTARIOS		
DETALLE	VALORES	OBSERVACIONES
Administración	50	POR CPI
Servicio de Consolidación en Origen	30	POR TM3 Mínimo 45 usd
Aduana	400	POR CPI
Documentación	30	POR CPI
Etiquetado	5	POR CPI
Precinto	2	POR UV
Estiba en Frontera	20	POR TM3 Mínimo 30 usd



NOTA:

* La carga peligrosa tendrá un recargo del 10% a los servicios por M3

* los valores no incluyen IVA

CUADRO 5.4.

ELABORADO POR: LOS AUTORES

VENTAS PROGRAMADAS			
AÑO	SEMANAL	MENSUAL	ANUAL
1	9.750,00	39.000,00	468.000,00
2	9.945,00	39.780,00	477.360,00
3	10.143,90	40.575,60	486.907,20
4	10.346,78	41.387,11	496.645,34
5	10.553,71	42.214,85	506.578,25
6	10.764,79	43.059,15	516.709,82
7	10.980,08	43.920,33	527.044,01
8	11.199,69	44.798,74	537.584,89
9	11.423,68	45.694,72	548.336,59
10	11.652,15	46.608,61	559.303,32

Nota: Se considera un incremento a la tarifa del 2% anual

CUADRO 5.5.

ELABORADO POR: LOS AUTORES

ANEXO 5.3.

BALANCE GENERAL PROYECTADO

	AÑOS										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ACTIVOS											
ACTIVOS CORRIENTES	300,00	95776,45	177030,62	259046,04	342472,20	427213,50	513153,62	600166,06	688113,20	776845,70	866201,86
ACTIVOS FIJOS	827.800,00	815.349,86	802.899,72	790.449,58	777.999,44	765.549,30	753.099,16	740.649,02	728.198,88	715.748,74	703.298,60
ACTIVOS DIFERIDOS	4.000,00	4.000,00	4.000,00	4.000,00	4.000,00	4.000,00	4.000,00	4.000,00	4.000,00	4.000,00	4.000,00
TOTAL ACTIVOS	832100,00	915126,31	983930,34	1053495,62	1124471,65	1196762,80	1270252,78	1344815,08	1420312,08	1496594,44	1573500,47
PASIVOS Y PATRIMONIOS											
PASIVOS											
PASIVO CORRIENTE	0,00	41162,14	37527,19	39200,12	41241,98	43410,14	45713,77	48167,36	50786,92	53590,29	56597,33
PASIVO FIJO (PRESTAMOS)	582470,00	546358,43	506545,43	462651,59	414258,63	360905,39	302083,45	237232,26	165733,83	86906,80	0,00
TOTAL PASIVO	582470,00	587520,57	544072,61	501851,71	455500,61	404315,53	347797,22	285399,63	216520,75	140497,09	56597,33
PATRIMONIO	249630,00	327605,74	439857,73	551643,91	668971,03	792447,27	922455,56	1059415,46	1203791,33	1356097,35	1516903,13
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	832100,00	915126,31	983930,34	1053495,62	1124471,65	1196762,80	1270252,78	1344815,08	1420312,08	1496594,44	1573500,47

Carlos Rizzo V.
Gerente General

Claudia Toral P.
Dirección de Proyecto

ANEXO 5.3.1.

BALANCE GENERAL		BODEGA ECUCOL	
		Año 1	
ACTIVO CORRIENTE	95776,45	PASIVO CORRIENTE	41162,14
Caja-Bancos	95.776,45	Cuentas por Pagar	
Cuentas por Cobrar		Impuesto a la Renta	23291,46
		Participación Empleados	17870,68
ACTIVO FIJO	815.349,86	PASIVO FIJO	546358,43
Edificio/Bodega	120.000,00	Prestamo	546358,43
Vehículos	665.000,00	PATRIMONIO	327605,74
Maquinarias (Montacargas)	25.500,00	Capital	249.630,00
Maquina de Bodega (Báscula)	3.000,00	UTILIDAD	77.975,74
Equipo de Comunicación (Radios/Celulares)	1.000,00		
Equipo de Computación	7.300,00		
Equipo de Oficina	3.000,00		
Muebles de Oficina	3.000,00		
(-)Depreciacion Acumulada	12.450,14		
ACTIVO DIFERIDO	4.000,00	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	915126,31
Gastos Preoperacionales (trámites de constitución)	3.000,00		
Gastos otros	1.000,00		
(-)amortizacion Acumulada			
TOTAL ACTIVO	915126,31		

Carlos Rizzo V.
Gerente General

Claudia Toral P.
Dirección de Proyecto

ANEXO 5.3.2.

BALANCE GENERAL		BODEGA ECUCOL	
		Año 2	
ACTIVO CORRIENTE	177030,62	PASIVO CORRIENTE	37527,19
Caja-Bancos	177.030,62	Cuentas por Pagar	
Cuentas por Cobrar		Impuesto a la Renta	21234,63
		Participación Empleados	16292,56
ACTIVO FIJO	802.899,72	PASIVO FIJO	506545,43
Edificio/Bodega	120.000,00	Prestamo	506545,43
Vehículos	665.000,00	PATRIMONIO	439857,73
Maquinarias (Montacargas)	25.500,00	Capital	249.630,00
Maquina de Bodega (Báscula)	3.000,00	UTILIDAD	71.089,85
Equipo de Comunicación (Radios/Celulares)	1.000,00	Utilidad Retenida	119137,8786
Equipo de Computación	7.300,00		
Equipo de Oficina	3.000,00		
Muebles de Oficina	3.000,00		
(-)Depreciacion Acumulada	24.900,28		
ACTIVO DIFERIDO	4.000,00	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	983930,34
Gastos Preoperacionales (trámites de constitución)	3.000,00		
Gastos otros	1.000,00		
TOTAL ACTIVO	983930,34		

Carlos Rizzo V.
Gerente General

Claudia Toral P.
Dirección de Proyecto

ANEXO 5.3.3.

BALANCE GENERAL
BODEGA ECUCOL

Año 3

ACTIVO CORRIENTE		259046,04	PASIVO CORRIENTE		39200,12
Caja-Bancos	259.046,04		Cuentas por Pagar		
Cuentas por Cobrar			Impuesto a la Renta	22181,26	
			Participación Empleados	17018,87	
ACTIVO FIJO		790.449,58	PASIVO FIJO		462651,59
Edificio/Bodega	120.000,00		Prestamo	462651,59	
Vehículos	665.000,00				
Maquinarias (Montacargas)	25.500,00		PATRIMONIO		551643,91
Maquina de Bodega (Báscula)	3.000,00		Capital	249.630,00	
Equipo de Comunicación (Radios/Celulares)	1.000,00		UTILIDAD	74.258,99	
Equipo de Computación	7.300,00		Utilidad Retenida	227754,9189	
Equipo de Oficina	3.000,00				
Muebles de Oficina	3.000,00				
(-)Depreciacion Acumulada	37.350,42				
ACTIVO DIFERIDO		4.000,00	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO		1053495,62
Gastos Preoperacionales (trámites de constitución)	3.000,00				
Gastos otros	1.000,00				
TOTAL ACTIVO		1053495,62			

Carlos Rizzo V.
Gerente General

Claudia Toral P.
Dirección de Proyecto

ANEXO 5.3.4.

BALANCE GENERAL
BODEGA ECUCOL

Año 4

ACTIVO CORRIENTE		342472,20	PASIVO CORRIENTE		41241,98
Caja-Bancos	342.472,20		Cuentas por Pagar		
Cuentas por Cobrar			Impuesto a la Renta	23336,64	
			Participación Empleados	17905,35	
ACTIVO FIJO		777.999,44	PASIVO FIJO		414258,63
Edificio/Bodega	120.000,00		Prestamo	414258,63	
Vehiculos	665.000,00				
Maquinarias (Montacargas)	25.500,00		PATRIMONIO		668971,03
Maquina de Bodega (Báscula)	3.000,00		Capital	249.630,00	
Equipo de Comunicación (Radios/Celulares)	1.000,00		UTILIDAD	78.127,00	
Equipo de Computación	7.300,00		Utilidad Retenida	341214,03	
Equipo de Oficina	3.000,00				
Muebles de Oficina	3.000,00				
(-)Depreciacion Acumulada	49.800,56				
ACTIVO DIFERIDO		4.000,00	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO		1124471,65
Gastos Preoperacionales (trámites de constitución)	3.000,00				
Gastos otros	1.000,00				
TOTAL ACTIVO		1124471,65			

Carlos Rizzo V.
Gerente General

Claudia Toral P.
Dirección de Proyecto

ANEXO 5.3.5.

BALANCE GENERAL
BODEGA ECUCOL
Año 5

ACTIVO CORRIENTE		427213,50	PASIVO CORRIENTE		43410,14
Caja-Bancos	427.213,50		Cuentas por Pagar		
Cuentas por Cobrar			Impuesto a la Renta	24563,48	
			Participación Empleados	18846,66	
			PASIVO FIJO		360905,39
ACTIVO FIJO		765.549,30	Prestamo	360905,39	
Edificio/Bodega	120.000,00				
Vehículos	665.000,00		PATRIMONIO		792447,27
Maquinarias (Montacargas)	25.500,00		Capital	249.630,00	
Maquina de Bodega (Báscula)	3.000,00		UTILIDAD	82.234,25	
Equipo de Comunicación (Radios/Celulares)	1.000,00		Utilidad Retenida	460583,02	
Equipo de Computación	7.300,00				
Equipo de Oficina	3.000,00				
Muebles de Oficina	3.000,00				
(-)Depreciacion Acumulada	62.250,70				
ACTIVO DIFERIDO		4.000,00			
Gastos Preoperacionales (trámites de constitución)	3.000,00				
Gastos otros	1.000,00				
TOTAL ACTIVO		1196762,80	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO		1196762,80

Carlos Rizzo V.
Gerente General

Claudia Toral P.
Dirección de Proyecto

ANEXO 5.3.6.

BALANCE GENERAL
BODEGA ECUCOL
Año 6

ACTIVO CORRIENTE		513153,62	PASIVO CORRIENTE		45713,77
Caja-Bancos	513.153,62		Cuentas por Pagar		
Cuentas por Cobrar			Impuesto a la Renta	25866,98	
			Participación Empleados	19846,79	
			PASIVO FIJO		302083,45
ACTIVO FIJO		753.099,16	Prestamo	302083,45	
Edificio/Bodega	120.000,00				
Vehículos	665.000,00		PATRIMONIO		922455,56
Maquinarias (Montacargas)	25.500,00		Capital	249.630,00	
Maquina de Bodega (Báscula)	3.000,00		UTILIDAD	86.598,15	
Equipo de Comunicación (Radios/Celulares)	1.000,00		Utilidad Retenida	586227,4035	
Equipo de Computación	7.300,00				
Equipo de Oficina	3.000,00				
Muebles de Oficina	3.000,00				
(-)Depreciacion Acumulada	74.700,84				
ACTIVO DIFERIDO		4.000,00			
Gastos Preoperacionales (trámites de constitución)	3.000,00				
Gastos otros	1.000,00				
TOTAL ACTIVO		1270252,78	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO		1270252,78

Carlos Rizzo V.
Gerente General

Claudia Toral P.
Dirección de Proyecto

ANEXO 5.3.7.

BALANCE GENERAL
BODEGA ECUCOL
Año 7

ACTIVO CORRIENTE		600166,06	PASIVO CORRIENTE		48167,36
Caja-Bancos	600.166,06		Cuentas por Pagar	27255,34	
Cuentas por Cobrar			Impuesto a la Renta	20912,02	
			Participación Empleados		
ACTIVO FIJO		740.649,02	PASIVO FIJO		237232,26
Edificio/Bodega	120.000,00		Prestamo	237232,26	
Vehiculos	665.000,00				
Maquinarias (Montacargas)	25.500,00		PATRIMONIO		1059415,46
Maquina de Bodega (Báscula)	3.000,00		Capital	249.630,00	
Equipo de Comunicación (Radios/Celulares)	1.000,00		UTILIDAD	91.246,13	
Equipo de Computación	7.300,00		Utilidad Retenida	718539,3234	
Equipo de Oficina	3.000,00				
Muebles de Oficina	3.000,00				
(-)Depreciacion Acumulada	87.150,98				
ACTIVO DIFERIDO		4.000,00	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO		1344815,08
Gastos Preoperacionales (trámites de constitución)	3.000,00				
Gastos otros	1.000,00				
TOTAL ACTIVO		1344815,08			

Carlos Rizzo V.
Gerente General

Claudia Toral P.
Dirección de Proyecto

ANEXO 5.3.8.

BALANCE GENERAL
BODEGA ECUCOL
Año 8

ACTIVO CORRIENTE		688113,20	PASIVO CORRIENTE		50786,92
Caja-Bancos	688.113,20		Cuentas por Pagar	28737,61	
Cuentas por Cobrar			Impuesto a la Renta	22049,31	
			Participación Empleados		
ACTIVO FIJO		728.198,88	PASIVO FIJO		165733,83
Edificio/Bodega	120.000,00		Prestamo	165733,83	
Vehículos	665.000,00				
Maquinarias (Montacargas)	25.500,00		PATRIMONIO		1203791,33
Maquina de Bodega (Báscula)	3.000,00		Capital	249.630,00	
Equipo de Comunicación (Radios/Celulares)	1.000,00		UTILIDAD	96.208,51	
Equipo de Computación	7.300,00		Utilidad Retenida	857952,8208	
Equipo de Oficina	3.000,00				
Muebles de Oficina	3.000,00				
(-)Depreciacion Acumulada	99.601,12				
ACTIVO DIFERIDO		4.000,00	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO		1420312,08
Gastos Preoperacionales (trámites de constitución)	3.000,00				
Gastos otros	1.000,00				
TOTAL ACTIVO		1420312,08			

Carlos Rizzo V.
Gerente General

Claudia Toral P.
Dirección de Proyecto

ANEXO 5.3.9.

BALANCE GENERAL
BODEGA ECUCOL
Año 9

ACTIVO CORRIENTE		776845,70	PASIVO CORRIENTE		53590,29
Caja-Bancos	776.845,70		Cuentas por Pagar		
Cuentas por Cobrar			Impuesto a la Renta	30323,89	
			Participación Empleados	23266,41	
ACTIVO FIJO		715.748,74	PASIVO FIJO		86906,80
Edificio/Bodega	120.000,00		Prestamo	86906,80	
Vehículos	665.000,00				
Maquinarias (Montacargas)	25.500,00		PATRIMONIO		1356097,35
Maquina de Bodega (Báscula)	3.000,00		Capital	249.630,00	
Equipo de Comunicación (Radios/Celulares)	1.000,00		UTILIDAD	101.519,10	
Equipo de Computación	7.300,00		Utilidad Retenida	1004948,252	
Equipo de Oficina	3.000,00				
Muebles de Oficina	3.000,00				
(-)Depreciacion Acumulada	112.051,26				
ACTIVO DIFERIDO		4.000,00	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO		1496594,44
Gastos Preoperacionales (trámites de constitución)	3.000,00				
Gastos otros	1.000,00				
TOTAL ACTIVO		1496594,44			

Carlos Rizzo V.
Gerente General

Claudia Toral P.
Dirección de Proyecto

ANEXO 5.3.10.

BALANCE GENERAL
BODEGA ECUCOL
Año 10

ACTIVO CORRIENTE		866201,86	PASIVO CORRIENTE		56597,33
Caja-Bancos	866.201,86		Cuentas por Pagar		
Cuentas por Cobrar			Impuesto a la Renta	32025,41	
			Participación Empleados	24571,92	
ACTIVO FIJO		703.298,60	PASIVO FIJO		0,00
Edificio/Bodega	120.000,00		Prestamo	0,00	
Vehículos	665.000,00				
Maquinarias (Montacargas)	25.500,00		PATRIMONIO		1516903,13
Maquina de Bodega (Báscula)	3.000,00		Capital	249.630,00	
Equipo de Comunicación (Radios/Celulares)	1.000,00		UTILIDAD	107.215,49	
Equipo de Computación	7.300,00		Utilidad Retenida	1160057,642	
Equipo de Oficina	3.000,00				
Muebles de Oficina	3.000,00				
(-)Depreciacion Acumulada	124.501,40				
ACTIVO DIFERIDO		4.000,00	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO		1573500,47
Gastos Preoperacionales (trámites de constitución)	3.000,00				
Gastos otros	1.000,00				
TOTAL ACTIVO		1573500,47			

Carlos Rizzo V.
Gerente General

Claudia Toral P.
Dirección de Proyecto

ANEXO 5.4.

Cuentas	ESTADO DE RESULTADOS									
	AÑOS									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ventas	468.000,00	477.360,00	486.907,20	496.645,34	506.578,25	516.709,82	527.044,01	537.584,89	548.336,59	559.303,32
(-) Gastos y Costos Variables (profit agent - delivery)/+TRANS INT+TRANSNAC	111.684,90	115.812,00	120.124,07	124.630,36	129.340,59	134.265,00	139.414,36	144.800,01	150.433,89	156.328,57
Margen Bruto	356.315,10	361.548,00	366.783,13	372.014,98	377.237,66	382.444,82	387.629,66	392.784,88	397.902,70	402.974,75
(-) Gastos y Costos Fijos	179.810,99	199.266,17	203.740,06	207.561,16	211.468,71	215.477,04	219.589,55	223.810,09	228.142,54	232.590,92
Utilidad Bruta	176.504,11	162.281,83	163.043,07	164.453,83	165.768,95	166.967,78	168.040,11	168.974,79	169.760,16	170.383,83
Gastos Financieros	57.366,23	53.664,79	49.583,96	45.084,84	40.124,56	34.655,86	28.626,61	21.979,36	14.650,77	6.571,00
Utilidad Líquida	119.137,88	108.617,04	113.459,11	119.368,99	125.644,39	132.311,92	139.413,50	146.995,43	155.109,39	163.812,82
(-) 15% Participación Empleados	17.870,68	16.292,56	17.018,87	17.905,35	18.846,66	19.846,79	20.912,02	22.049,31	23.266,41	24.571,92
(-) 23% Impuesto a la Renta	23.291,46	21.234,63	22.181,26	23.336,64	24.563,48	25.866,98	27.255,34	28.737,61	30.323,89	32.025,41
Utilidad Neta	77.975,74	71.089,85	74.258,99	78.127,00	82.234,25	86.598,15	91.246,13	96.208,51	101.519,10	107.215,49

Carlos Rizzo V.
Gerente General

Claudia Toral P.
Dirección de Proyecto

ANEXO 5.5.

CUENTAS	FLUJO DE CAJA PROYECTADO										
	ANOS										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ingresos Operacionales	468.000,00	477.360,00	486.907,20	486.907,20	496.645,34	506.578,25	516.709,82	527.044,01	537.584,89	548.336,59	559.303,32
Ingresos por Ventas	468.000,00	477.360,00	486.907,20	486.907,20	496.645,34	506.578,25	516.709,82	527.044,01	537.584,89	548.336,59	559.303,32
Egresos Operacionales	279.045,75	302.628,03	311.413,99	311.413,99	319.741,38	328.359,16	337.291,90	346.553,77	356.159,96	366.126,29	376.469,36
Gastos Operacionales Desembolsables	279.045,75	302.628,03	311.413,99	311.413,99	319.741,38	328.359,16	337.291,90	346.553,77	356.159,96	366.126,29	376.469,36
Flujo Operacional	- 832.100,00	174.731,97	175.493,21	175.493,21	176.903,97	178.219,09	179.417,92	180.490,25	181.424,93	182.210,30	182.833,97
Flujo Financiero	-	93.477,80	93.477,80	93.477,80	93.477,80	93.477,80	93.477,80	93.477,80	93.477,80	93.477,80	93.477,80
Ingresos por Nuevos Préstamos											
Pago de Capital	36.111,57	39.813,01	43.893,84	43.893,84	48.392,96	53.353,23	58.821,94	64.851,19	71.498,44	78.827,03	86.906,80
Pago de Intereses	57.366,23	53.664,79	49.583,96	49.583,96	45.084,84	40.124,56	34.655,86	28.626,61	21.979,36	14.650,77	6.571,00
Flujo Neto	95.476,45	81.254,17	82.015,41	82.015,41	83.426,17	84.741,29	85.940,12	87.012,45	87.947,13	88.732,50	89.356,17
Saldo Inicial Caja - Bancos	300,00	95.776,45	177.030,62	177.030,62	259.046,04	342.472,20	427.213,50	513.153,62	600.166,06	688.113,20	776.845,70
Saldo Final Caja - Bancos	95.776,45	177.030,62	259.046,04	342.472,20	427.213,50	513.153,62	600.166,06	688.113,20	776.845,70	866.201,86	

Carlos Rizzo V.
Gerente General

Claudia Toral P.
Dirección de Proyecto

VAN AL 15% 71.189,68
TIR 17%

ANEXO 5.6.

INVERSIÓN FIJA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA BODEGA

ACTIVO CORRIENTE	
Caja banco	300,00
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	300,00
ACTIVO FIJO	
Edificio/Bodega	120.000,00
Vehículos	665.000,00
Maquinarias (Montacargas)	25.500,00
Maquina de Bodega (Báscula)	3.000,00
Equipo de Comunicación (Radios/Celulares)	1.000,00
Equipo de Computación (INCLUYE SOFTWARE)	7.300,00
Equipo de Oficina	3.000,00
Muebles de Oficina	3.000,00
TOTAL ACTIVO FIJO	827.800,00
ACTIVO DIFERIDO	
Gastos Preoperacionales (trámites)	3.000,00
Gastos otros	1.000,00
TOTAL ACTIVO DIFERIDO	4.000,00
TOTAL INVERSIÓN	832.100,00



**Nota: * GASTOS PRE-OPERACIONALES CUBREN LAS HABILITACIONES
PERMISO DE OPERACIÓN, MATRICULACIÓN Y TRAMITES DE CONSTITUCIÓN**

Cuadro 5.1.

ELABORADO POR: LOS AUTORES

TIPO DE CAPITAL	PORCENTAJE	MONTO	COSTO	CPC
CAPITAL PROPIO	30%	249.630,00	25%	8%
CAPITAL FINANCIADO	70%	582.470,00	10%	7%
TOTAL INVERSIÓN	100%	832.100,00		15%

Cuadro 5.2

FUENTE: CFN

ELABORADO POR: LOS AUTORES

ANEXO 5.7.

AMORTIZACIÓN Y SERVICIO FINANCIERO

D A T O S	Capital:	\$ 582.470,00
	Plazo:	10 años
	Tasa:	10% anual
	Dividendos:	Semestrales
	Periodo de gracia:	Se fijará de acuerdo al proyecto y al flujo de caja proyectado (SEGÚN MANUAL DE CRÉDITO CFN)

TABLA DE AMORZACION					
Año	Dividendos Semestrales	Préstamo	Amortizacion Capital	Interés	Cuota (dividendo)
	0	582.470,00	-	-	-
1	1	564.854,60	17.615,40	29.123,50	46.738,90
	2	546.358,43	18.496,17	28.242,73	46.738,90
2	3	526.937,45	19.420,98	27.317,92	46.738,90
	4	506.545,43	20.392,03	26.346,87	46.738,90
3	5	485.133,80	21.411,63	25.327,27	46.738,90
	6	462.651,59	22.482,21	24.256,69	46.738,90
4	7	439.045,27	23.606,32	23.132,58	46.738,90
	8	414.258,63	24.786,64	21.952,26	46.738,90
5	9	388.232,66	26.025,97	20.712,93	46.738,90
	10	360.905,39	27.327,27	19.411,63	46.738,90
6	11	332.211,76	28.693,63	18.045,27	46.738,90
	12	302.083,45	30.128,31	16.610,59	46.738,90
7	13	270.448,73	31.634,73	15.104,17	46.738,90
	14	237.232,26	33.216,46	13.522,44	46.738,90
8	15	202.354,98	34.877,29	11.861,61	46.738,90
	16	165.733,83	36.621,15	10.117,75	46.738,90
9	17	127.281,62	38.452,21	8.286,69	46.738,90
	18	86.906,80	40.374,82	6.364,08	46.738,90
10	19	44.513,24	42.393,56	4.345,34	46.738,90
	20	0,00	44.513,24	2.225,66	46.738,90
	Totales		582.470,00	352.308,00	934.778,00

ELABORADO POR: LOS AUTORES

Carlos Rizzo V.
Gerente General

Claudia Toral P.
Dirección de Proyecto

COSTO FINANCIERO	
AÑO	COSTO
1	57.366,23
2	53.664,79
3	49.583,96
4	45.084,84
5	40.124,56
6	34.655,86
7	28.626,61
8	21.979,36
9	14.650,77
10	6.571,00

ANEXO 5.8.

DEPRECIACIONES					
ACTIVO FIJO	VALOR	VIDA UTIL	%	VALOR RESIDUAL	DEPRECIACIÓN ANUAL
Edificio/Bodega	120.000,00	20,00	5%	13.500,00	5.325,00
Vehículos	665.000,00	5,00	20%	99.750,00	113.050,00
Máquinarias (Montacargas)	25.500,00	10,00	10%	-	2.550,00
Máquina de Bodega	3.000,00	10,00	10%	-	300,00
Equipo de Comunicación (Radios/Celulares)	1.000,00	3,00	33%	-	333,30
Equipo de Computación	7.300,00	3,00	33%	-	2.433,09
Equipo de Oficina	3.000,00	10,00	10%	450,00	255,00
Muebles de Oficina	3.000,00	10,00	10%	450,00	255,00
TOTAL					124.501,39

Nota:

* Los activos se deprecian en línea recta en un 15% del Valor residual o salvamento

* Fórmula $Da=(C.H. - V/R.)\%d$

ELABORADO POR: LOS AUTORES

Carlos Rizzo V.
Gerente General

Claudia Toral P.
Dirección de Proyecto

ANEXO 5.9.

CONCEPTO	AÑOS									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Transporte Internacional	53.244,96	56.125,51	59.161,90	62.362,56	65.736,38	69.292,71	73.041,45	76.992,99	81.158,31	85.548,98
Transporte Interno	9.851,52	10.384,49	10.946,29	11.538,48	12.162,71	12.820,72	13.514,32	14.245,44	15.016,12	15.828,49
Gastos de Promoción	2.400,00	2.529,84	2.666,70	2.810,97	2.963,05	3.123,35	3.292,32	3.470,44	3.658,19	3.856,09
TOTAL	65.496,48	69.039,84	72.774,89	76.712,02	80.862,14	85.236,78	89.848,09	94.708,87	99.832,62	105.233,56

ELABORADO POR: LOS AUTORES

Carlos Rizzo V.
Gerente General

Claudia Toral P.
Dirección de Proyecto

ANEXO 5.10.

TABLA DE SUELDOS

PERSONAL MANO DE OBRA DIRECTA	
Chofer 1 (JEFE DE FLOTA)	600,00
Chofer 2	400,00
Chofer 3	400,00
Chofer 4	400,00
Chofer 5	400,00
Chofer 6	400,00
Chofer 7	400,00
Chofer 8	400,00

PERSONAL MANO DE OBRA INDIRECTA / BODEGA	
Jefe de Bodega	800,00
Asistente de Bodega	500,00
Asistente de Bodega 2 (DESPACHADOR)	500,00

PERSONAL ADMINISTRATIVO	
Gerente General	1200,00
Secretaria	450,00
Contador	800,00
Coord. de Operaciones	600,00
Guardián 1 (día)	450,00
Guardián 2 (noche)	450,00
Conserje/Mensajero	300,00

PERSONAL DE VENTAS	
Gerente de Ventas	800,00

ELABORADO POR: LOS AUTORES

CONSOLIDACIÓN Y TRANSPORTE TERRESTRE DENTRO DE LA CAN, LOGÍSTICA INTEGRAL ECUADOR-COLOMBIA

ANEXO 5.10.1.

AÑO 1

SUELDOS Y BENEFICIOS								
Nombres / Cargo	Sueldos		Beneficio y Obligaciones					
	Mensual	Anual	Déc. 3ero	Déc. 4to	F. de Reserva	Vacaciones	Ap. Patronal	Total
MOD								
Chofer 1 (JEFE DE FLOTA)	600,00	7200,00	600,00	292,00	0,00	0,00	874,80	8966,80
Chofer 2	400,00	4800,00	400,00	292,00	0,00	0,00	583,20	6075,20
Chofer 3	400,00	4800,00	400,00	292,00	0,00	0,00	583,20	6075,20
Chofer 4	400,00	4800,00	400,00	292,00	0,00	0,00	583,20	6075,20
Chofer 5	400,00	4800,00	400,00	292,00	0,00	0,00	583,20	6075,20
Chofer 6	400,00	4800,00	400,00	292,00	0,00	0,00	583,20	6075,20
Chofer 7	400,00	4800,00	400,00	292,00	0,00	0,00	583,20	6075,20
Chofer 8	400,00	4800,00	400,00	292,00	0,00	0,00	583,20	6075,20
TOTAL MOD	3400,00	40800,00	3400,00	2336,00	0,00	0,00	4957,20	51493,20
MOI								
Jefe de Bodega	800,00	9600,00	800,00	292,00	0,00	0,00	1166,40	11858,40
Asistente de Bodega	500,00	6000,00	500,00	292,00	0,00	0,00	729,00	7521,00
Asistente de Bodega 2 (DESPACH)	500,00	6000,00	500,00	292,00	0,00	0,00	729,00	7521,00
TOTAL MOI	1800,00	21600,00	1800,00	876,00	0,00	0,00	2624,40	26900,40
ADMINISTRATIVOS								
Gerente General	1200,00	14400,00	1200,00	292,00	0,00	0,00	1749,60	17641,60
Asistente de Gerencia	450,00	5400,00	450,00	292,00	0,00	0,00	656,10	6798,10
Contador	800,00	9600,00	800,00	292,00	0,00	0,00	1166,40	11858,40
Coord. de Operaciones	600,00	7200,00	600,00	292,00	0,00	0,00	874,80	8966,80
Seguridad 1 (día)	450,00	5400,00	450,00	292,00	0,00	0,00	656,10	6798,10
Seguridad 2 (noche)	450,00	5400,00	450,00	292,00	0,00	0,00	656,10	6798,10
Conserje/Mensajero	300,00	3600,00	300,00	292,00	0,00	0,00	437,40	4629,40
TOTAL GASTOS ADMIN.	4250,00	51000,00	4250,00	2044,00	0,00	0,00	6196,50	63490,50
VENTAS								
Gerente de Ventas	800,00	9600,00	800,00	292,00	0,00	0,00	1166,40	11858,40
TOTAL VENTAS	800,00	9600,00	800,00	292,00	0,00	0,00	1166,40	11858,40
TOTAL	10250,00	123000,00	10250,00	5548,00	0,00	0,00	14944,50	153742,50

ELABORADO POR: LOS AUTORES

ANEXO 5.10.2.

AÑO 2

SUELDOS Y BENEFICIOS								
Nombres / Cargo	Sueldos		Beneficio y Obligaciones					
	Mensual	Anual	Déc. 3ero	Déc. 4to	F. de Reserva	Vacaciones	Ap. Patronal	Total
MOD								
Chofer 1 (JEFE DE FLOTA)	609,60	7315,20	609,60	321,20	609,60	300,00	888,80	10044,40
Chofer 2	406,40	4876,80	406,40	321,20	406,40	200,00	592,53	6803,33
Chofer 3	406,40	4876,80	406,40	321,20	406,40	200,00	592,53	6803,33
Chofer 4	406,40	4876,80	406,40	321,20	406,40	200,00	592,53	6803,33
Chofer 5	406,40	4876,80	406,40	321,20	406,40	200,00	592,53	6803,33
Chofer 6	406,40	4876,80	406,40	321,20	406,40	200,00	592,53	6803,33
Chofer 7	406,40	4876,80	406,40	321,20	406,40	200,00	592,53	6803,33
Chofer 8	406,40	4876,80	406,40	321,20	406,40	200,00	592,53	6803,33
TOTAL MOD	3454,40	41452,80	3454,40	2569,60	3454,40	1700,00	5036,52	57667,72
MOI								
Jefe de Bodega	812,80	9753,60	812,80	321,20	812,80	400,00	1185,06	13285,46
Asistente de Bodega	508,00	6096,00	508,00	321,20	508,00	250,00	740,66	8423,86
Asistente de Bodega 2	508,00	6096,00	508,00	321,20	508,00	250,00	740,66	8423,86
TOTAL MOI	1828,80	21945,60	1828,80	963,60	1828,80	900,00	2666,39	30133,19
ADMINISTRATIVOS								
Gerente General	1219,20	14630,40	1219,20	321,20	1219,20	600,00	1777,59	19767,59
Asistente de Gerencia	457,20	5486,40	457,20	321,20	457,20	225,00	666,60	7613,60
Contador	812,80	9753,60	812,80	321,20	812,80	400,00	1185,06	13285,46
Coord. de Operaciones	609,60	7315,20	609,60	321,20	609,60	300,00	888,80	10044,40
Seguridad 1 (día)	457,20	5486,40	457,20	321,20	457,20	225,00	666,60	7613,60
Seguridad 2 (noche)	457,20	5486,40	457,20	321,20	457,20	225,00	666,60	7613,60
Conserje/Mensajero	321,20	3854,40	321,20	321,20	321,20	150,00	468,31	5436,31
TOTAL GASTOS ADMIN.	4334,40	52012,80	4334,40	2248,40	4334,40	2125,00	6319,56	71374,56
VENTAS								
Gerente de Ventas	812,80	9753,60	812,80	321,20	812,80	400,00	1185,06	13285,46
TOTAL VENTAS	812,80	9753,60	812,80	321,20	812,80	400,00	1185,06	13285,46
TOTAL	10430,40	125164,80	10430,40	6102,80	10430,40	5125,00	15207,52	172460,92

ELABORADO POR: LOS AUTORES

ANEXO 5.10.3.

AÑO 3

SUELDOS Y BENEFICIOS								
Nombres / Cargo	Sueldos		Beneficio y Obligaciones					
	Mensual	Anual	Déc. 3ero	Déc. 4to	F. de Reserva	Vacaciones	Ap. Patronal	Total
MOD								
Chofer 1 (JEFE DE FLOTA)	619,35	7432,24	619,35	353,32	619,35	304,80	903,02	10232,09
Chofer 2	412,90	4954,83	412,90	353,32	412,90	203,20	602,01	6939,17
Chofer 3	412,90	4954,83	412,90	353,32	412,90	203,20	602,01	6939,17
Chofer 4	412,90	4954,83	412,90	353,32	412,90	203,20	602,01	6939,17
Chofer 5	412,90	4954,83	412,90	353,32	412,90	203,20	602,01	6939,17
Chofer 6	412,90	4954,83	412,90	353,32	412,90	203,20	602,01	6939,17
Chofer 7	412,90	4954,83	412,90	353,32	412,90	203,20	602,01	6939,17
Chofer 8	412,90	4954,83	412,90	353,32	412,90	203,20	602,01	6939,17
TOTAL MOD	3509,67	42116,04	3509,67	2826,56	3509,67	1727,20	5117,10	58806,25
MOI								
Jefe de Bodega	825,80	9909,66	825,80	353,32	825,80	406,40	1204,02	13525,01
Asistente de Bodega	516,13	6193,54	516,13	353,32	516,13	254,00	752,51	8585,63
Asistente de Bodega 2	516,13	6193,54	516,13	353,32	516,13	254,00	752,51	8585,63
TOTAL MOI	1858,06	22296,73	1858,06	1059,96	1858,06	914,40	2709,05	30696,26
ADMINISTRATIVOS								
Gerente General	1238,71	14864,49	1238,71	353,32	1238,71	609,60	1806,04	20110,86
Asistente de Gerencia	464,52	5574,18	464,52	353,32	464,52	228,60	677,26	7762,40
Contador	825,80	9909,66	825,80	353,32	825,80	406,40	1204,02	13525,01
Coord. de Operaciones	619,35	7432,24	619,35	353,32	619,35	304,80	903,02	10232,09
Seguridad 1 (día)	464,52	5574,18	464,52	353,32	464,52	228,60	677,26	7762,40
Seguridad 2 (noche)	464,52	5574,18	464,52	353,32	464,52	228,60	677,26	7762,40
Conserje/Mensajero	353,32	4239,84	353,32	353,32	353,32	160,60	515,14	5975,54
TOTAL GASTOS ADMIN.	4430,73	53168,77	4430,73	2473,24	4430,73	2167,20	6460,01	73130,68
VENTAS								
Gerente de Ventas	825,80	9909,66	825,80	353,32	825,80	406,40	1204,02	13525,01
TOTAL VENTAS	825,80	9909,66	825,80	353,32	825,80	406,40	1204,02	13525,01
TOTAL	10624,27	127491,21	10624,27	6713,08	10624,27	5215,20	15490,18	176158,20

ELABORADO POR: LOS AUTORES

ANEXO 5.10.4.

AÑO 4

SUELDOS Y BENEFICIOS								
Nombres / Cargo	Sueldos		Beneficio y Obligaciones					
	Mensual	Anual	Déc. 3ero	Déc. 4to	F. de Reserva	Vacaciones	Ap. Patronal	Total
MOD								
Chofer 1 (JEFE DE FLOTA)	629,26	7551,16	629,26	363,92	629,26	309,68	917,47	10400,75
Chofer 2	419,51	5034,11	419,51	363,92	419,51	206,45	611,64	7055,14
Chofer 3	419,51	5034,11	419,51	363,92	419,51	206,45	611,64	7055,14
Chofer 4	419,51	5034,11	419,51	363,92	419,51	206,45	611,64	7055,14
Chofer 5	419,51	5034,11	419,51	363,92	419,51	206,45	611,64	7055,14
Chofer 6	419,51	5034,11	419,51	363,92	419,51	206,45	611,64	7055,14
Chofer 7	419,51	5034,11	419,51	363,92	419,51	206,45	611,64	7055,14
Chofer 8	419,51	5034,11	419,51	363,92	419,51	206,45	611,64	7055,14
TOTAL MOD	3565,83	42789,90	3565,83	2911,36	3565,83	1754,84	5198,97	59786,72
MOI								
Jefe de Bodega	839,02	10068,21	839,02	363,92	839,02	412,90	1223,29	13746,36
Asistente de Bodega	524,39	6292,63	524,39	363,92	524,39	258,06	764,55	8727,94
Asistente de Bodega 2	524,39	6292,63	524,39	363,92	524,39	258,06	764,55	8727,94
TOTAL MOI	1887,79	22653,48	1887,79	1091,76	1887,79	929,03	2752,40	31202,24
ADMINISTRATIVOS								
Gerente General	1258,53	15102,32	1258,53	363,92	1258,53	619,35	1834,93	20437,58
Asistente de Gerencia	471,95	5663,37	471,95	363,92	471,95	232,26	688,10	7891,54
Contador	839,02	10068,21	839,02	363,92	839,02	412,90	1223,29	13746,36
Coord. de Operaciones	629,26	7551,16	629,26	363,92	629,26	309,68	917,47	10400,75
Seguridad 1 (día)	471,95	5663,37	471,95	363,92	471,95	232,26	688,10	7891,54
Seguridad 2 (noche)	471,95	5663,37	471,95	363,92	471,95	232,26	688,10	7891,54
Conserje/Mensajero	363,92	4367,04	363,92	363,92	363,92	176,66	530,60	6166,05
TOTAL GASTOS ADMIN.	4506,57	54078,84	4506,57	2547,44	4506,57	2215,37	6570,58	74425,36
VENTAS								
Gerente de Ventas	839,02	10068,21	839,02	363,92	839,02	412,90	1223,29	13746,36
TOTAL VENTAS	839,02	10068,21	839,02	363,92	839,02	412,90	1223,29	13746,36
TOTAL	10799,20	129590,43	10799,20	6914,47	10799,20	5312,13	15745,24	179160,68

ELABORADO POR: LOS AUTORES

CONSOLIDACIÓN Y TRANSPORTE TERRESTRE DENTRO DE LA CAN, LOGÍSTICA INTEGRAL ECUADOR-COLOMBIA

ANEXO 5.10.5.

AÑO 5

SUELDOS Y BENEFICIOS								
Nombres / Cargo	Sueldos		Beneficio y Obligaciones					Total
	Mensual	Anual	Déc. 3ero	Déc. 4to	F. de Reserva	Vacaciones	Ap. Patronal	
MOD								
Chofer 1 (JEFE DE FLOTA)	639,33	7671,98	639,33	374,84	639,33	314,63	932,15	10572,25
Chofer 2	426,22	5114,65	426,22	374,84	426,22	209,75	621,43	7173,12
Chofer 3	426,22	5114,65	426,22	374,84	426,22	209,75	621,43	7173,12
Chofer 4	426,22	5114,65	426,22	374,84	426,22	209,75	621,43	7173,12
Chofer 5	426,22	5114,65	426,22	374,84	426,22	209,75	621,43	7173,12
Chofer 6	426,22	5114,65	426,22	374,84	426,22	209,75	621,43	7173,12
Chofer 7	426,22	5114,65	426,22	374,84	426,22	209,75	621,43	7173,12
Chofer 8	426,22	5114,65	426,22	374,84	426,22	209,75	621,43	7173,12
TOTAL MOD	3622,88	43474,54	3622,88	2998,70	3622,88	1782,91	5282,16	60784,06
MOI								
Jefe de Bodega	852,44	10229,30	852,44	374,84	852,44	419,51	1242,86	13971,39
Asistente de Bodega	532,78	6393,31	532,78	374,84	532,78	262,19	776,79	8872,69
Asistente de Bodega 2	532,78	6393,31	532,78	374,84	532,78	262,19	776,79	8872,69
TOTAL MOI	1917,99	23015,93	1917,99	1124,51	1917,99	943,89	2796,44	31716,76
ADMINISTRATIVOS								
Gerente General	1278,66	15343,96	1278,66	374,84	1278,66	629,26	1864,29	20769,67
Asistente de Gerencia	479,50	5753,98	479,50	374,84	479,50	235,97	699,11	8022,90
Contador	852,44	10229,30	852,44	374,84	852,44	419,51	1242,86	13971,39
Coord. de Operaciones	639,33	7671,98	639,33	374,84	639,33	314,63	932,15	10572,25
Seguridad 1 (día)	479,50	5753,98	479,50	374,84	479,50	235,97	699,11	8022,90
Seguridad 2 (noche)	479,50	5753,98	479,50	374,84	479,50	235,97	699,11	8022,90
Conserje/Mensajero	374,84	4498,08	374,84	374,84	374,84	181,96	546,52	6351,07
TOTAL GASTOS ADMIN.	4583,77	55005,27	4583,77	2623,86	4583,77	2253,28	6683,14	75733,10
VENTAS								
Gerente de Ventas	852,44	10229,30	852,44	374,84	852,44	419,51	1242,86	13971,39
TOTAL VENTAS	852,44	10229,30	852,44	374,84	852,44	419,51	1242,86	13971,39
TOTAL	10977,09	131725,04	10977,09	7121,91	10977,09	5399,60	16004,59	182205,32

ELABORADO POR: LOS AUTORES

ANEXO 5.10.6.

AÑO 6

SUELDOS Y BENEFICIOS								
Nombres / Cargo	Sueldos		Beneficio y Obligaciones					Total
	Mensual	Anual	Déc. 3ero	Déc. 4to	F. de Reserva	Vacaciones	Ap. Patronal	
MOD								
Chofer 1 (JEFE DE FLOTA)	649,56	7794,73	649,56	386,08	649,56	319,67	947,06	10746,66
Chofer 2	433,04	5196,49	433,04	386,08	433,04	213,11	631,37	7293,13
Chofer 3	433,04	5196,49	433,04	386,08	433,04	213,11	631,37	7293,13
Chofer 4	433,04	5196,49	433,04	386,08	433,04	213,11	631,37	7293,13
Chofer 5	433,04	5196,49	433,04	386,08	433,04	213,11	631,37	7293,13
Chofer 6	433,04	5196,49	433,04	386,08	433,04	213,11	631,37	7293,13
Chofer 7	433,04	5196,49	433,04	386,08	433,04	213,11	631,37	7293,13
Chofer 8	433,04	5196,49	433,04	386,08	433,04	213,11	631,37	7293,13
TOTAL MOD	3680,84	44170,13	3680,84	3088,66	3680,84	1811,44	5366,67	61798,59
MOI								
Jefe de Bodega	866,08	10392,97	866,08	386,08	866,08	426,22	1262,75	14200,18
Asistente de Bodega	541,30	6495,61	541,30	386,08	541,30	266,39	789,22	9019,90
Asistente de Bodega 2	541,30	6495,61	541,30	386,08	541,30	266,39	789,22	9019,90
TOTAL MOI	1948,68	23384,19	1948,68	1158,25	1948,68	959,00	2841,18	32239,98
ADMINISTRATIVOS								
Gerente General	1299,12	15589,46	1299,12	386,08	1299,12	639,33	1894,12	21107,23
Asistente de Gerencia	487,17	5846,05	487,17	386,08	487,17	239,75	710,29	8156,51
Contador	866,08	10392,97	866,08	386,08	866,08	426,22	1262,75	14200,18
Coord. de Operaciones	649,56	7794,73	649,56	386,08	649,56	319,67	947,06	10746,66
Seguridad 1 (día)	487,17	5846,05	487,17	386,08	487,17	239,75	710,29	8156,51
Seguridad 2 (noche)	487,17	5846,05	487,17	386,08	487,17	239,75	710,29	8156,51
Conserje/Mensajero	386,09	4633,08	386,09	386,08	386,09	187,42	562,92	6541,68
TOTAL GASTOS ADMIN.	4662,37	55948,38	4662,37	2702,58	4662,37	2291,89	6797,73	77065,30
VENTAS								
Gerente de Ventas	866,08	10392,97	866,08	386,08	866,08	426,22	1262,75	14200,18
TOTAL VENTAS	866,08	10392,97	866,08	386,08	866,08	426,22	1262,75	14200,18
TOTAL	11157,97	133895,67	11157,97	7335,56	11157,97	5488,54	16268,32	185304,05

ELABORADO POR: LOS AUTORES

CONSOLIDACIÓN Y TRANSPORTE TERRESTRE DENTRO DE LA CAN, LOGÍSTICA INTEGRAL ECUADOR-COLOMBIA

ANEXO 5.10.7.

AÑO 7

SUELDOS Y BENEFICIOS								
Nombres / Cargo	Sueldos		Beneficio y Obligaciones					Total
	Mensual	Anual	Déc. 3ero	Déc. 4to	F. de Reserva	Vacaciones	Ap. Patronal	
MOD								
Chofer 1 (JEFE DE FLOTA)	659,95	7919,44	659,95	397,66	659,95	324,78	962,21	10924,01
Chofer 2	439,97	5279,63	439,97	397,66	439,97	216,52	641,48	7415,23
Chofer 3	439,97	5279,63	439,97	397,66	439,97	216,52	641,48	7415,23
Chofer 4	439,97	5279,63	439,97	397,66	439,97	216,52	641,48	7415,23
Chofer 5	439,97	5279,63	439,97	397,66	439,97	216,52	641,48	7415,23
Chofer 6	439,97	5279,63	439,97	397,66	439,97	216,52	641,48	7415,23
Chofer 7	439,97	5279,63	439,97	397,66	439,97	216,52	641,48	7415,23
Chofer 8	439,97	5279,63	439,97	397,66	439,97	216,52	641,48	7415,23
TOTAL MOD	3739,74	44876,85	3739,74	3181,32	3739,74	1840,42	5452,54	62830,61
MOI								
Jefe de Bodega	879,94	10559,26	879,94	397,66	879,94	433,04	1282,95	14432,79
Asistente de Bodega	549,96	6599,54	549,96	397,66	549,96	270,65	801,84	9169,62
Asistente de Bodega 2	549,96	6599,54	549,96	397,66	549,96	270,65	801,84	9169,62
TOTAL MOI	1979,86	23758,33	1979,86	1192,99	1979,86	974,34	2886,64	32772,03
ADMINISTRATIVOS								
Gerente General	1319,91	15838,89	1319,91	397,66	1319,91	649,56	1924,43	21450,36
Asistente de Gerencia	494,97	5939,58	494,97	397,66	494,97	243,59	721,66	8292,42
Contador	879,94	10559,26	879,94	397,66	879,94	433,04	1282,95	14432,79
Coord. de Operaciones	659,95	7919,44	659,95	397,66	659,95	324,78	962,21	10924,01
Seguridad 1 (día)	494,97	5939,58	494,97	397,66	494,97	243,59	721,66	8292,42
Seguridad 2 (noche)	494,97	5939,58	494,97	397,66	494,97	243,59	721,66	8292,42
Conserje/Mensajero	397,67	4772,04	397,67	397,66	397,67	193,05	579,80	6737,89
TOTAL GASTOS ADMIN.	4742,37	56908,39	4742,37	2783,65	4742,37	2331,18	6914,37	78422,32
VENTAS								
Gerente de Ventas	879,94	10559,26	879,94	397,66	879,94	433,04	1282,95	14432,79
TOTAL VENTAS	879,94	10559,26	879,94	397,66	879,94	433,04	1282,95	14432,79
TOTAL	11341,90	136102,84	11341,90	7555,63	11341,90	5578,99	16536,49	188457,75

ELABORADO POR: LOS AUTORES

ANEXO 5.10.8.

AÑO 8

SUELDOS Y BENEFICIOS								
Nombres / Cargo	Sueldos		Beneficio y Obligaciones					Total
	Mensual	Anual	Déc. 3ero	Déc. 4to	F. de Reserva	Vacaciones	Ap. Patronal	
MOD								
Chofer 1 (JEFE DE FLOTA)	670,51	8046,16	670,51	409,59	670,51	329,98	977,61	11104,36
Chofer 2	447,01	5364,10	447,01	409,59	447,01	219,98	651,74	7539,44
Chofer 3	447,01	5364,10	447,01	409,59	447,01	219,98	651,74	7539,44
Chofer 4	447,01	5364,10	447,01	409,59	447,01	219,98	651,74	7539,44
Chofer 5	447,01	5364,10	447,01	409,59	447,01	219,98	651,74	7539,44
Chofer 6	447,01	5364,10	447,01	409,59	447,01	219,98	651,74	7539,44
Chofer 7	447,01	5364,10	447,01	409,59	447,01	219,98	651,74	7539,44
Chofer 8	447,01	5364,10	447,01	409,59	447,01	219,98	651,74	7539,44
TOTAL MOD	3799,57	45594,88	3799,57	3276,76	3799,57	1869,87	5539,78	63880,44
MOI								
Jefe de Bodega	894,02	10728,21	894,02	409,59	894,02	439,97	1303,48	14669,28
Asistente de Bodega	558,76	6705,13	558,76	409,59	558,76	274,98	814,67	9321,90
Asistente de Bodega 2	558,76	6705,13	558,76	409,59	558,76	274,98	814,67	9321,90
TOTAL MOI	2011,54	24138,47	2011,54	1228,78	2011,54	989,93	2932,82	33313,08
ADMINISTRATIVOS								
Gerente General	1341,03	16092,31	1341,03	409,59	1341,03	659,95	1955,22	21799,13
Asistente de Gerencia	502,88	6034,62	502,88	409,59	502,88	247,48	733,21	8430,67
Contador	894,02	10728,21	894,02	409,59	894,02	439,97	1303,48	14669,28
Coord. de Operaciones	670,51	8046,16	670,51	409,59	670,51	329,98	977,61	11104,36
Seguridad 1 (día)	502,88	6034,62	502,88	409,59	502,88	247,48	733,21	8430,67
Seguridad 2 (noche)	502,88	6034,62	502,88	409,59	502,88	247,48	733,21	8430,67
Conserje/Mensajero	409,60	4915,20	409,60	409,59	409,60	198,84	597,20	6940,03
TOTAL GASTOS ADMIN.	4823,81	57885,73	4823,81	2867,16	4823,81	2371,18	7033,12	79804,81
VENTAS								
Gerente de Ventas	894,02	10728,21	894,02	409,59	894,02	439,97	1303,48	14669,28
TOTAL VENTAS	894,02	10728,21	894,02	409,59	894,02	439,97	1303,48	14669,28
TOTAL	11528,94	138347,29	11528,94	7782,30	11528,94	5670,95	16809,20	191667,62

ELABORADO POR: LOS AUTORES

CONSOLIDACIÓN Y TRANSPORTE TERRESTRE DENTRO DE LA CAN, LOGÍSTICA INTEGRAL ECUADOR-COLOMBIA

ANEXO 5.10.9.

AÑO 9

SUELDOS Y BENEFICIOS								
Nombres / Cargo	Sueldos		Beneficio y Obligaciones					
	Mensual	Anual	Déc. 3ero	Déc. 4to	F. de Reserva	Vacaciones	Ap. Patronal	Total
MOD								
Chofer 1 (JEFE DE FLOTA)	681,24	8174,89	681,24	421,88	681,24	335,26	993,25	11287,77
Chofer 2	454,16	5449,93	454,16	421,88	454,16	223,50	662,17	7665,80
Chofer 3	454,16	5449,93	454,16	421,88	454,16	223,50	662,17	7665,80
Chofer 4	454,16	5449,93	454,16	421,88	454,16	223,50	662,17	7665,80
Chofer 5	454,16	5449,93	454,16	421,88	454,16	223,50	662,17	7665,80
Chofer 6	454,16	5449,93	454,16	421,88	454,16	223,50	662,17	7665,80
Chofer 7	454,16	5449,93	454,16	421,88	454,16	223,50	662,17	7665,80
Chofer 8	454,16	5449,93	454,16	421,88	454,16	223,50	662,17	7665,80
TOTAL MOD	3860,37	46324,40	3860,37	3375,06	3860,37	1899,79	5628,41	64948,40
MOI								
Jefe de Bodega	908,32	10899,86	908,32	421,88	908,32	447,01	1324,33	14909,73
Asistente de Bodega	567,70	6812,41	567,70	421,88	567,70	279,38	827,71	9476,79
Asistente de Bodega 2	567,70	6812,41	567,70	421,88	567,70	279,38	827,71	9476,79
TOTAL MOI	2043,72	24524,68	2043,72	1265,65	2043,72	1005,77	2979,75	33863,30
ADMINISTRATIVOS								
Gerente General	1362,48	16349,79	1362,48	421,88	1362,48	670,51	1986,50	22153,65
Asistente de Gerencia	510,93	6131,17	510,93	421,88	510,93	251,44	744,94	8571,29
Contador	908,32	10899,86	908,32	421,88	908,32	447,01	1324,33	14909,73
Coord. de Operaciones	681,24	8174,89	681,24	421,88	681,24	335,26	993,25	11287,77
Seguridad 1 (día)	510,93	6131,17	510,93	421,88	510,93	251,44	744,94	8571,29
Seguridad 2 (noche)	510,93	6131,17	510,93	421,88	510,93	251,44	744,94	8571,29
Conserje/Mensajero	421,89	5062,68	421,89	421,88	421,89	204,80	615,12	7148,26
TOTAL GASTOS ADMIN.	4906,73	58880,74	4906,73	2953,18	4906,73	2411,91	7154,01	81213,28
VENTAS								
Gerente de Ventas	908,32	10899,86	908,32	421,88	908,32	447,01	1324,33	14909,73
TOTAL VENTAS	908,32	10899,86	908,32	421,88	908,32	447,01	1324,33	14909,73
TOTAL	11719,14	140629,68	11719,14	8015,77	11719,14	5764,47	17086,51	194934,71

ELABORADO POR: LOS AUTORES

ANEXO 5.10.10.

AÑO 10

SUELDOS Y BENEFICIOS								
Nombres / Cargo	Sueldos		Beneficio y Obligaciones					
	Mensual	Anual	Déc. 3ero	Déc. 4to	F. de Reserva	Vacaciones	Ap. Patronal	Total
MOD								
Chofer 1 (JEFE DE FLOTA)	692,14	8305,69	692,14	434,54	692,14	340,62	1009,14	11474,28
Chofer 2	461,43	5537,13	461,43	434,54	461,43	227,08	672,76	7794,36
Chofer 3	461,43	5537,13	461,43	434,54	461,43	227,08	672,76	7794,36
Chofer 4	461,43	5537,13	461,43	434,54	461,43	227,08	672,76	7794,36
Chofer 5	461,43	5537,13	461,43	434,54	461,43	227,08	672,76	7794,36
Chofer 6	461,43	5537,13	461,43	434,54	461,43	227,08	672,76	7794,36
Chofer 7	461,43	5537,13	461,43	434,54	461,43	227,08	672,76	7794,36
Chofer 8	461,43	5537,13	461,43	434,54	461,43	227,08	672,76	7794,36
TOTAL MOD	3922,13	47065,59	3922,13	3476,31	3922,13	1930,18	5718,47	66034,82
MOI								
Jefe de Bodega	922,85	11074,26	922,85	434,54	922,85	454,16	1345,52	15154,19
Asistente de Bodega	576,78	6921,41	576,78	434,54	576,78	283,85	840,95	9634,32
Asistente de Bodega 2	576,78	6921,41	576,78	434,54	576,78	283,85	840,95	9634,32
TOTAL MOI	2076,42	24917,08	2076,42	1303,62	2076,42	1021,86	3027,43	34422,83
ADMINISTRATIVOS								
Gerente General	1384,28	16611,39	1384,28	434,54	1384,28	681,24	2018,28	22514,01
Asistente de Gerencia	519,11	6229,27	519,11	434,54	519,11	255,47	756,86	8714,34
Contador	922,85	11074,26	922,85	434,54	922,85	454,16	1345,52	15154,19
Coord. de Operaciones	692,14	8305,69	692,14	434,54	692,14	340,62	1009,14	11474,28
Seguridad 1 (día)	519,11	6229,27	519,11	434,54	519,11	255,47	756,86	8714,34
Seguridad 2 (noche)	519,11	6229,27	519,11	434,54	519,11	255,47	756,86	8714,34
Conserje/Mensajero	434,55	5214,60	434,55	434,54	434,55	210,95	633,57	7362,76
TOTAL GASTOS ADMIN.	4991,15	59893,74	4991,15	3041,77	4991,15	2453,36	7277,09	82648,26
VENTAS								
Gerente de Ventas	922,85	11074,26	922,85	434,54	922,85	454,16	1345,52	15154,19
TOTAL VENTAS	922,85	11074,26	922,85	434,54	922,85	454,16	1345,52	15154,19
TOTAL	11912,56	142950,67	11912,56	8256,24	11912,56	5859,57	17368,51	198260,10

ELABORADO POR: LOS AUTORES

ANEXO 5.11.

Cuentas	ANEXOS	RESUMEN DE GASTOS									
		AÑOS									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
OPERACIONALES											
Sueldos + Beneficios	5.10.	153.742,50	172.460,92	176.158,20	179.160,68	182.205,32	185.304,05	188.457,75	191.667,62	194.934,71	198.260,10
Transporte Internacional	5.9.	53.244,96	56.125,51	59.161,90	62.362,56	65.736,38	69.292,71	73.041,45	76.992,99	81.158,31	85.548,98
Transporte local nacional 1	5.9.	9.851,52	10.384,49	10.946,29	11.538,48	12.162,71	12.820,72	13.514,32	14.245,44	15.016,12	15.828,49
Promoción	5.9.	2.400,00	2.529,84	2.666,70	2.810,97	2.963,05	3.123,35	3.292,32	3.470,44	3.658,19	3.856,09
Profit Agente 7% + 5% delivery (beneficio de agente y entrega)	*	48.588,42	49.302,00	50.015,88	50.729,32	51.441,50	52.151,57	52.858,59	53.561,57	54.259,46	54.951,10
Materiales y Suministros		1.818,35	1.916,72	2.020,42	2.129,72	2.244,94	2.366,39	2.494,41	2.629,36	2.771,61	2.921,55
Servicios Básicos		2.400,00	2.529,84	2.666,70	2.810,97	2.963,05	3.123,35	3.292,32	3.470,44	3.658,19	3.856,09
Seguro Empresarial, prima		7.000,00	7.378,70	7.777,89	8.198,67	8.642,22	9.109,76	9.602,60	10.122,10	10.669,71	11.246,94
Depreciaciones	5.8.	12.450,14	12.450,14	12.450,14	12.450,14	12.450,14	12.450,14	12.450,14	12.450,14	12.450,14	12.450,14
Total Gastos Operacionales		291.495,89	315.078,17	323.864,13	332.191,52	340.809,30	349.742,04	359.003,91	368.610,10	378.576,43	388.919,50
Total Gastos Financieros		57.366,23	53.664,79	49.583,96	45.084,84	40.124,56	34.655,86	28.626,61	21.979,36	14.650,77	6.571,00
TOTAL DE GASTOS		348.862,12	368.742,96	373.448,09	377.276,36	380.933,86	384.397,90	387.630,51	390.589,46	393.227,20	395.490,50
ADM											

Nota:

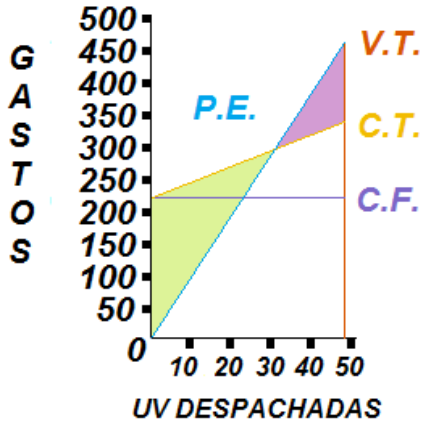
- * El costo del transporte dependerá del precio del combustible subsidiado.
- * Profit/ganancia se deduce un 12% del flete internacional vendido menos los gastos de operación del Transporte Internacional y urbano.
- * Materiales y suministros, Promoción, Prima de seguro, se considera un incremento del 2% anual.

ELABORADO POR: LOS AUTORES

Carlos Rizzo V. Gerente General
 Claudia Toral P. Dirección de Proyecto

ANEXO 5.12.

PUNTO DE EQUILIBRIO AÑO 1



$$E1 = \frac{a}{1 - (VAR/VEN)}$$

$$E1 = \frac{237177,22}{1 - (111684,90 / 468000)}$$

$$E1 = \frac{237177,22}{1 - 0,2386}$$

$$E1 = \frac{237177,22}{0,7614}$$

E1= 311501,47

ESCALA= 468.000 / 10 = 46800

311501,47 / 46800,00 = 6,65 / 66%

PUNTO DE EQUILIBRIO		
Cuentas	COSTOS	
	Fijos	Variables
Sueldos	153742,50	
Transporte Internacional		53244,96
Transporte local nacional 1		9851,52
Profit Agente 7% + 5% delivery		48588,42
Promoción	2400	
Materiales y Suministros	1818,35	
Servicios Básicos- Mantenimiento	2400,00	
Seguro	7000,00	
Depreciaciones	12450,14	
Costo Financiero	57366,23	
TOTALES	237177,22	111684,90

CÁLCULO	
VENTAS PROGRAMADAS US	468000
PROGRAMADOS AL AÑO	48
PRECIO UNITARIO U	9750,00
DESPACHO SEMANAL USD	1354,67
PROFIT SEMANAL USD	1007,44
COSTO VARIABLE UNITARIO SEMANAL	2392,11
MC UNIDADES VEHICULARES	7357,89
P.E. UNIDADES	32,23
MC DOLARES	356315,10
P.E. DOLARES	67%

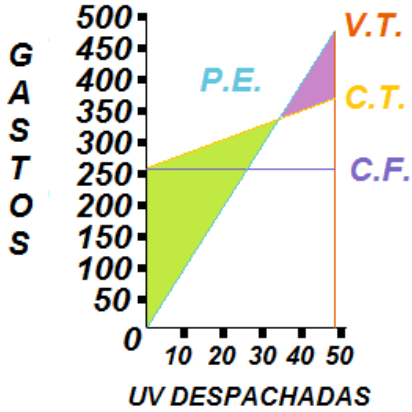
OBSERVACIONES:

*** Mínimo de unidades a despachar 33 al año**

*** Mínimo de ventas requeridas el 67% de las ventas programadas**

ANEXO 5.13.

PUNTO DE EQUILIBRIO AÑO 2



$$E1 = \frac{a}{1 - (VAR/VEN)}$$

$$E1 = \frac{252930,96}{1 - (115812,00 / 477360)}$$

$$E1 = \frac{252930,96}{1 - 0,2426}$$

$$E1 = \frac{252930,96}{0,7574}$$

$$E1 = 333946,34$$

ESCALA= 477360 / 10 = 47736,00

333946,34 / 47736 = 6,99 / 70 %

PUNTO DE EQUILIBRIO		
Cuentas	COSTOS	
	Fijos	Variables
Sueldos	172460,92	
Transporte Internacional		56125,51
Transporte local nacional 1		10384,49
Profit Agente 7% + 5% delivery		49302,00
Promoción	2529,84	
Materiales y Suministros	1916,72	
Servicios Básicos-Mantenimiento	2529,84	
Seguro	7378,70	
Depreciaciones	12450,14	
Costo Financiero	53664,79414	
TOTALES	252930,96	115812,00

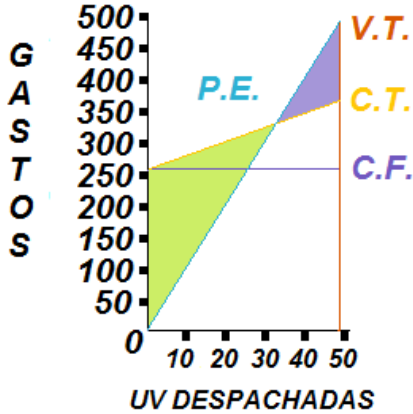
CÁLCULO	
VENTAS PROGRAMADAS US	477360
VIAJES PROGRAMADOS AL AÑO	48
PRECIO UNITARIO U	9945,00
DESPACHO SEMANAL USD	1381,76
PROFIT SEMANAL USD	1027,59
COSTO VARIABLE UNITARIO SEMANAL	2439,35
MC UNIDADES VEHICULARES	7505,65
P.E. UNIDADES	33,70
MC DOLARES	361548,00
P.E. DOLARES	70%

OBSERVACIONES:

- * **Mínimo de unidades a despachar 34 al año**
- * **Mínimo de ventas requeridas el 70% de las ventas programadas**

ANEXO 5.14.

PUNTO DE EQUILIBRIO AÑO 3



$$E1 = \frac{a}{1 - (VAR/VEN)}$$

$$E1 = \frac{253324,02}{1 - (120124,07 / 486907,2)}$$

$$E1 = \frac{253324,02}{1 - 0,2467}$$

$$E1 = \frac{253324,02}{0,7533}$$

E1= 336285,70

ESCALA= 486907,2 / 10 = 48690,72

336285,70 / 48690,72= 6,90 / 69%

PUNTO DE EQUILIBRIO		
Cuentas	COSTOS	
	Fijos	Variables
Sueldos	176158,20	
Transporte Internacional		59161,90
Transporte local nacional 1		10946,29
Profit Agente 7% + 5% delivery		50015,88
Promoción	2666,704344	
Materiales y Suministros	2020,42	
Servicios Básicos-Mantenimiento	2666,70	
Seguro	7777,89	
Depreciaciones	12450,14	
Costo Financiero	49583,96109	
TOTALES	253324,02	120124,07

CÁLCULO	
VENTAS PROGRAMADAS US	486907,2
VIAJES PROGRAMADOS AL AÑO	48
PRECIO UNITARIO U DESPACHO SEMANAL USD	10143,90
PROFIT SEMANAL USD	48,96
COSTO VARIABLE UNITARIO SEMANAL	1211,39
MC UNIDADES VEHICULARES	1290,35
P.E. UNIDADES	8853,55
MC DOLARES	28,61
P.E. DOLARES	366783,13
	69%

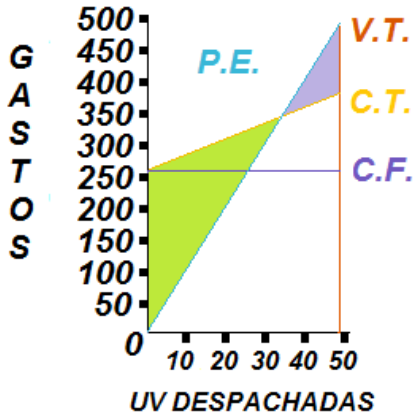
OBSERVACIONES:

* **Mínimo de unidades a despachar 29 al año**

* **Mínimo de ventas requeridas el 69% de las ventas programadas**

ANEXO 5.15.

PUNTO DE EQUILIBRIO AÑO 4



$$E1 = \frac{a}{1 - (VAR/VEN)}$$

$$E1 = \frac{252646,00}{1 - (124630,36 / 496645,34)}$$

$$E1 = \frac{252646,00}{1 - 0,2509}$$

$$E1 = \frac{252646,00}{0,7491}$$

$$E1 = 337266,05$$

$$ESCALA = 496645,34 / 10 = 49664,53$$

$$337266,05 / 49664,53 = 6,79 / 68\%$$

PUNTO DE EQUILIBRIO		
Cuentas	COSTOS	
	Fijos	Variables
Sueldos	179160,68	
Transporte Internacional		62362,56
Transporte local nacional 1		11538,48
Profit Agente 7% + 5% delivery		50729,32
Promoción	2810,973049	
Materiales y Suministros	2129,72	
Servicios Básicos-Mantenimiento	2810,97	
Seguro	8198,67	
Depreciaciones	12450,14	
Costo Financiero	45084,84	
TOTALES	252646,00	124630,36

CÁLCULO	
VENTAS PROGRAMADAS US	496645,344
VIAJES PROGRAMADOS AL AÑO	48
PRECIO UNITARIO U DESPACHO SEMANAL USD	10346,78
PROFIT SEMANAL USD	48,96
COSTO VARIABLE UNITARIO SEMANAL	1235,74
MC UNIDADES VEHICULARES	1314,70
P.E. UNIDADES	9032,08
MC DOLARES	27,97
P.E. DOLARES	372014,98
	68%

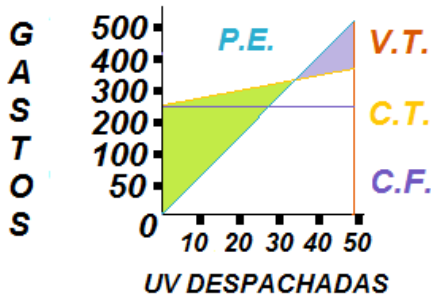
OBSERVACIONES:

* **Mínimo de unidades a despachar 28 al año**

* **Mínimo de ventas requeridas el 68% de las ventas programadas**

ANEXO 5.16.

PUNTO DE EQUILIBRIO AÑO 5



$$E1 = \frac{a}{1 - (VAR/VEN)}$$

$$E1 = \frac{251593,27}{1 - (129340,59 / 506578,25)}$$

$$E1 = \frac{251593,27}{1 - 0,2553}$$

$$E1 = \frac{251593,27}{0,7447}$$

E1= 337845,13

ESCALA= 506578,25 / 10 = 50657,82

337845,13 / 50657,82 = 6,66 / 67%

PUNTO DE EQUILIBRIO		
Cuentas	COSTOS	
	Fijos	Variables
Sueldos	182205,32	
Transporte Internacional		65736,38
Transporte local nacional 1		12162,71
Profit Agente 7% + 5% delivery		51441,50
Promoción	2963,046691	
Materiales y Suministros	2244,94	
Servicios Básicos-Mantenimiento	2963,05	
Seguro	8642,22	
Depreciaciones	12450,14	
Costo Financiero	40124,56457	
TOTALES	251593,27	129340,59

CÁLCULO	
VENTAS PROGRAMADAS US	506578,2509
VIAJES PROGRAMADOS AL AÑO	48
PRECIO UNITARIO U	10553,71
DESPACHO SEMANAL USD	48,96
PROFIT SEMANAL USD	1260,57
COSTO VARIABLE UNITARIO SEMANAL	1339,53
MC UNIDADES VEHICULARES	9214,18
P.E. UNIDADES	27,31
MC DOLARES	377237,66
P.E. DOLARES	67%

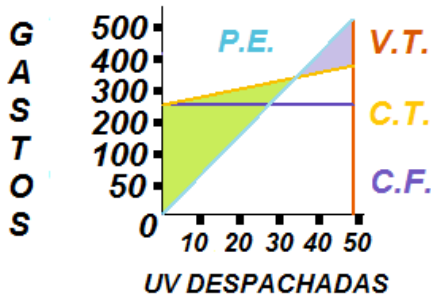
OBSERVACIONES:

* **Mínimo de unidades a despachar 28 al año**

* **Mínimo de ventas requeridas el 67% de las ventas programadas**

ANEXO 5.17.

PUNTO DE EQUILIBRIO AÑO 6



$$E1 = \frac{a}{1 - (VAR/VEN)}$$

$$E1 = \frac{250132,90}{1 - (134265 / 516709,81)}$$

$$E1 = \frac{250132,90}{1 - 0,2598}$$

$$E1 = \frac{250132,90}{0,7402}$$

E1= 337926,10

ESCALA= 516709,81 / 10 = 51670,98

337926,10 / 51670,98 = 6,53 / 65%

PUNTO DE EQUILIBRIO		
Cuentas	COSTOS	
	Fijos	Variables
Sueldos	185304,05	
Transporte Internacional		69292,71
Transporte local nacional 1		12820,72
Profit Agente 7% + 5% delivery		52151,57
Promoción	3123,347517	
Materiales y Suministros	2366,39	
Servicios Básicos-Mantenimiento	3123,35	
Seguro	9109,76	
Depreciaciones	12450,14	
Costo Financiero	34655,86	
TOTALES	250132,90	134265,00

CÁLCULO	
VENTAS PROGRAMADAS US	516709,8159
VIAJES PROGRAMADOS AL AÑO	48
PRECIO UNITARIO U DESPACHO SEMANAL USD	10764,79
PROFIT SEMANAL USD	48,96
COSTO VARIABLE UNITARIO SEMANAL	1285,90
MC UNIDADES VEHICULARES	1364,86
P.E. UNIDADES	9399,93
MC DOLARES	26,61
P.E. DOLARES	382444,82
	65%

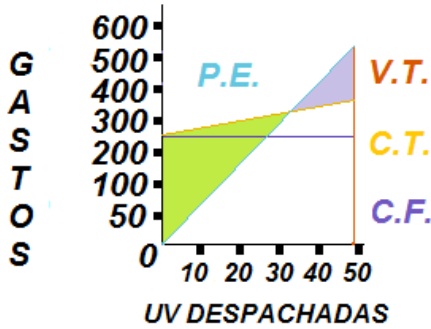
OBSERVACIONES:

* **Mínimo de unidades a despachar 27 al año**

* **Mínimo de ventas requeridas el 65% de las ventas programadas**

ANEXO 5.18.

PUNTO DE EQUILIBRIO AÑO 7



$$E1 = \frac{a}{1 - (VAR/VEN)}$$

$$E1 = \frac{248216,16}{1 - (139414,36 / 527044,01)}$$

$$E1 = \frac{248216,16}{1 - 0,2645}$$

$$E1 = \frac{248216,16}{0,7355}$$

$$E1 = 337479,48$$

$$ESCALA = 527044,01 / 10 = 52704,40$$

$$337479,48 / 52704,40 = 6,40 / 64\%$$

PUNTO DE EQUILIBRIO		
Cuentas	COSTOS	
	Fijos	Variables
Sueldos	188457,75	
Transporte Internacional		73041,45
Transporte local nacional 1		13514,32
Profit Agente 7% + 5% delivery		52858,59
Promoción	3292,320618	
Materiales y Suministros	2494,41	
Servicios Básicos-Mantenimiento	3292,32	
Seguro	9602,60	
Depreciaciones	12450,14	
Costo Financiero	28626,61	
TOTALES	248216,16	139414,36

CÁLCULO	
VENTAS PROGRAMADAS US	527044,01
VIAJES PROGRAMADOS AL AÑO	48
PRECIO UNITARIO U DESPACHO SEMANAL USD	10980,08
PROFIT SEMANAL USD	48,96
COSTO VARIABLE UNITARIO SEMANAL	1311,73
MC UNIDADES VEHICULARES	1390,69
P.E. UNIDADES	9589,39
MC DOLARES	25,88
P.E. DOLARES	387629,66
	64%

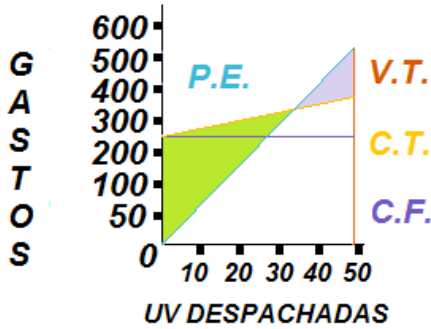
OBSERVACIONES:

* **Mínimo de unidades a despachar 26 al año**

* **Mínimo de ventas requeridas el 64% de las ventas programadas**

ANEXO 5.19.

PUNTO DE EQUILIBRIO AÑO 8



$$E1 = \frac{a}{1 - (VAR/VEN)}$$

$$E1 = \frac{245789,45}{1 - (145570,69 / 537584,89)}$$

$$E1 = \frac{245789,45}{1 - 0,2707}$$

$$E1 = \frac{245789,45}{0,7293}$$

E1= 337021,04

ESCALA= 537584,89 / 10 = 53758,48

337021,04 / 53758,48 = 6,26 / 62%

PUNTO DE EQUILIBRIO		
Cuentas	COSTOS	
	Fijos	Variables
Sueldos	191667,62	
Transporte Internacional		76992,99
Transporte local nacional 1		15016,12
Profit Agente 7% + 5% delivery		53561,57
Promoción	3470,435163	
Materiales y Suministros	2629,36	
Servicios Básicos-Mantenimiento	3470,44	
Seguro	10122,10	
Depreciaciones	12450,14	
Costo Financiero	21979,36	
TOTALES	245789,45	145570,69

CÁLCULO	
VENTAS PROGRAMADAS US	537584,8925
VIAJES PROGRAMADOS AL AÑO	48
PRECIO UNITARIO U DESPACHO SEMANAL USD	11199,69
PROFIT SEMANAL USD	48,96
COSTO VARIABLE UNITARIO SEMANAL	1338,09
MC UNIDADES VEHICULARES	1417,05
P.E. UNIDADES	9782,64
^	25,13
MC DOLARES	392014,20
P.E. DOLARES	63%

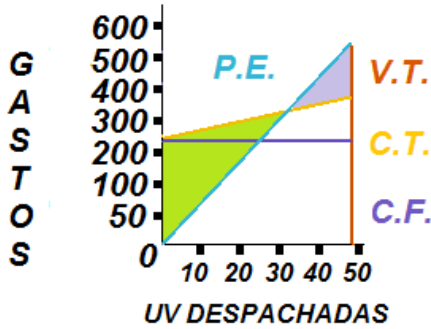
OBSERVACIONES:

* **Mínimo de unidades a despachar 26 al año**

* **Mínimo de ventas requeridas el 63% de las ventas programadas**

ANEXO 5.20.

PUNTO DE EQUILIBRIO AÑO 9



$$E1 = \frac{a}{1 - (VAR/VEN)}$$

$$E1 = \frac{242793,31}{1 - (155516,20 / 548336,59)}$$

$$E1 = \frac{242793,31}{1 - 0,2836}$$

$$E1 = \frac{242793,31}{0,7164}$$

E1= 338907,46

ESCALA= 548336,59 / 10 = 54833,65

338907,46 / 54833,65 = 6,18 / 62%

PUNTO DE EQUILIBRIO		
Cuentas	COSTOS	
	Fijos	Variables
Sueldos	194934,71	
Transporte Internacional		85548,98
Transporte local nacional 1		15016,12
Profit Agente 7% + 5% delivery		54951,10
Promoción	3658,185705	
Materiales y Suministros	2771,61	
Servicios Básicos- Mantenimiento	3658,19	
Seguro	10669,71	
Depreciaciones	12450,14	
Costo Financiero	14650,77	
TOTALES	242793,31	155516,20

CÁLCULO	
VENTAS PROGRAMADAS US	548336,5903
VIAJES PROGRAMADOS AL AÑO	48
PRECIO UNITARIO U DESPACHO SEMANAL USD	11423,68
PROFIT SEMANAL USD	48,96
COSTO VARIABLE UNITARIO SEMANAL	1364,97
MC UNIDADES VEHICULARES	1443,93
	9979,75
P.E. UNIDADES	24,33
MC DOLARES	392820,39
P.E. DOLARES	62%

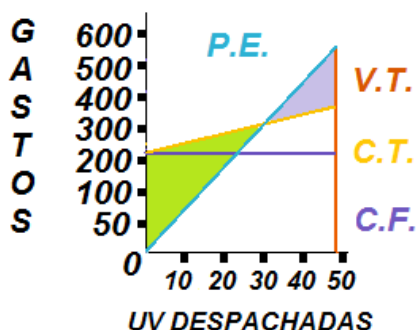
OBSERVACIONES:

* **Mínimo de unidades a despachar 25 al año**

* **Mínimo de ventas requeridas el 62% de las ventas programadas**

ANEXO 5.21.

PUNTO DE EQUILIBRIO AÑO 10



$$E1 = \frac{a}{1 - (VAR/VEN)}$$

$$E1 = \frac{239161,93}{1 - (156328,57 / 559303,32)}$$

$$E1 = \frac{239161,93}{1 - 0,2795}$$

$$E1 = \frac{239161,93}{0,7205}$$

E1= 331938,83

ESCALA= 559303,32 / 10 = 55930,33

331938,83 / 55930,33 = 5,93 / 59%

PUNTO DE EQUILIBRIO		
Cuentas	COSTOS	
	Fijos	Variables
Sueldos	198260,10	
Transporte Internacional		85548,98
Transporte local nacional 1		15828,49
Profit Agente 7% + 5% delivery		54951,10
Promoción	3856,093552	
Materiales y Suministros	2921,55	
Servicios Básicos-Mantenimiento	3856,09	
Seguro	11246,94	
Depreciaciones	12450,14	
Costo Financiero	6571,00	
TOTALES	239161,93	156328,57

CÁLCULO	
VENTAS PROGRAMADAS US	559303,3221
VIAJES PROGRAMADOS AL AÑO	48
PRECIO UNITARIO U DESPACHO SEMANAL USD	11652,15
PROFIT SEMANAL USD	48,96
COSTO VARIABLE UNITARIO SEMANAL	1392,38
MC UNIDADES VEHICULARES	1471,34
	10180,81
P.E. UNIDADES	23,49
MC DOLARES	402974,75
P.E. DOLARES	59%

OBSERVACIONES:

* **Mínimo de unidades a despachar 24 al año**

* **Mínimo de ventas requeridas el 59% de las ventas programadas**