



ESPE
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS
ADMINISTRATIVAS Y DE COMERCIO**

**CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR Y
NEGOCIACION INTERNACIONAL**

**TESIS PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
INGENIERO EN COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACION
INTERNACIONAL**

**TEMA: ESTUDIO DE LA LOGÍSTICA DESDE ECUADOR
HACIA LOS PAÍSES PERTENECIENTES A LA COMUNIDAD
ANDINA PARA LA COMERCIALIZACIÓN DE
PREPARACIONES DE PESCADO O DE CRUSTÁCEOS,
MOLUSCOS O DEMÁS INVERTEBRADOS ACUÁTICOS EN EL
PERIODO 2013 -2014**

**AUTORES: HERRERA SARAVIA, LAURA SOFIA
SARMIENTO MENA, SANTIAGO HENRY**

DIRECTOR: MBA. OJEDA, JORGE

CODIRECTOR: ING. QUINTANA, ARMANDO

QUITO

2015

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INGENIERIA EN COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACION
INTERNACIONAL
CERTIFICADO

ING. JORGE OJEDA
Director

ING. ARMANDO QUINTANA
Codirector

CERTIFICAN

Que el trabajo titulado “ESTUDIO DE LA LOGÍSTICA DESDE ECUADOR HACIA LOS PAÍSES PERTENECIENTES A LA COMUNIDAD ANDINA PARA LA COMERCIALIZACIÓN DE PREPARACIONES DE PESCADO O DE CRUSTÁCEOS, MOLUSCOS O DEMÁS INVERTEBRADOS ACUÁTICOS EN EL PERIODO 2013 -2014”, realizado por los señores Herrera Saravia Laura Sofía y Sarmiento Mena Santiago Henry, ha sido guiado y revisado periódicamente y cumple normas estatutarias establecidas por la ESPE, en el Reglamento Estudiantes de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE. El mencionado trabajo consta de un documento empastado y dos discos compactos, los cuales contienen los archivos en formato portátil de Acrobat (PDF).

Autorizan a Herrera Saravia Laura Sofía y Sarmiento Mena Santiago Henry que lo entregue al Ing. Fabián Guayasamín en su calidad de Director de la Carrera.

Quito, Julio de 2015


ING. JORGE OJEDA
Director


ING. ARMANDO QUINTANA
Codirector

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INGENIERIA EN COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACION
INTERNACIONAL
AUTORIA DE RESPONSABILIDAD

Herrera Saravia Laura Sofía

Sarmiento Mena Santiago Henry

DECLARAMOS QUE:

El proyecto de grado denominado “ESTUDIO DE LA LOGÍSTICA DESDE ECUADOR HACIA LOS PAÍSES PERTENECIENTES A LA COMUNIDAD ANDINA PARA LA COMERCIALIZACIÓN DE PREPARACIONES DE PESCADO O DE CRUSTÁCEOS, MOLUSCOS O DEMÁS INVERTEBRADOS ACUÁTICOS EN EL PERIODO 2013 -2014”, ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros, conforme las citas que constan en los párrafos correspondiente, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía.

Consecuentemente este trabajo es de nuestra autoría.

En virtud de esta declaración, nos responsabilizamos del contenido, veracidad y alcance científico del proyecto de grado en mención.

Quito, Julio de 2015



Laura Sofía Herrera Saravia



Santiago Henry Sarmiento Mena

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INGENIERIA EN COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACION
INTERNACIONAL

AUTORIZACION

Nosotros, Laura Sofía Herrera Saravia y Santiago Henry Sarmiento Mena, autorizamos a la Universidad de las Fuerzas Armadas “ESPE” a publicar en el repositorio digital de la institución el proyecto titulado “ESTUDIO DE LA LOGÍSTICA DESDE ECUADOR HACIA LOS PAÍSES PERTENECIENTES A LA COMUNIDAD ANDINA PARA LA COMERCIALIZACIÓN DE PREPARACIONES DE PESCADO O DE CRUSTÁCEOS, MOLUSCOS O DEMÁS INVERTEBRADOS ACUÁTICOS EN EL PERIODO 2013 -2014”, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra autoría y responsabilidad.

Quito, Julio de 2015



Laura Sofía Herrera Saravia



Santiago Henry Sarmiento Mena

DEDICATORIA

En la vida existen metas y desafíos que pueden ser o no cumplidos, la dedicación y perseverancia que se dé a cada momento serán claves para culminar un reto. Uno de estos es la Universidad que tras una larga trayectoria se constituye en un pilar fundamental para tomar decisiones que conciernen a la vida y al desarrollo como profesionales.

A todas las personas que aportaron con sus conocimientos y experiencias en el diario vivir como estudiantes.

Laura Sofía Herrera Saravia, Santiago Henry Sarmiento Mena

AGRADECIMIENTO

Al Creador, el que nunca nos abandona y que siempre nos levanta del continuo tropiezo.

A la familia, Maestros y amigos que nos han brindado su ayuda para lograr culminar la tesis, un sincero agradecimiento.

Laura Sofía Herrera Saravia, Santiago Henry Sarmiento Mena

INDICE DE CONTENIDOS

CERTIFICADO.....	ii
AUTORIA DE RESPONSABILIDAD	iii
AUTORIZACION	iv
DEDICATORIA	v
AGRADECIMIENTO	vi
RESUMEN	xiii
ABSTRACT	xiv
CAPITULO I	1
MARCO TEORICO	1
1.1. Descripción Actual del Tema.....	1
1.2. Descripción y diagnóstico del problema	2
1.3. Objetivos De La Investigación.....	3
1.3.1. Objetivo General.....	3
1.3.2. Objetivos Específicos	3
1.4. Marco Teórico	4
1.4.1. Logística de los negocios	5
1.4.2. Logística Internacional.....	6
1.4.3. Cadena de valor	7
1.4.3.1. Liderazgo en costos.....	8
1.4.3.2. Diferenciación	8
1.4.3.3. Actividades Clave.....	8
1.4.3.4. Actividades De Apoyo	19
1.4.4. Logística Y La Cadena De Suministro	24
1.4.5. Comercialización	26

CAPÍTULO II	28
METODOLOGIA	28
2.1. Participantes	28
2.2. Zona de Estudio	28
2.3. Periodo de Investigación	28
2.4. Estudio de la Investigación.....	28
2.4.1. Estudio Exploratorio.....	29
2.4.2. Estudio Descriptivo	29
2.5. Diseño de la Investigación	30
2.5.1. Análisis de Datos y Herramientas Estadísticas.....	30
2.6. Procedimiento	31
2.6.1. Método de muestreo.....	31
2.7. Recolección de datos.....	32
2.7.1. Análisis de Contenido Cuantitativa	32
2.7.2. Datos Secundarios	32
2.7.3. Plan de tabulación de los datos obtenidos	32
2.7.4. Análisis en el SPSS	34
2.7.4.1. Tabulación Simple.....	34
2.7.4.2. Tabulación Cruzada.....	35
2.7.4.3. Correlación de Variables.....	37
CAPITULO III	40
LOGISTICA INTERNACIONAL ECUADOR-CAN	40
3.1. Comercio Ecuador- Comunidad Andina Can	40
3.1.1. Comercio Ecuador-Colombia.....	42
3.1.2. Comercio Ecuador-Perú	42
3.1.3. Comercio Ecuador-Bolivia	43

3.2. Situación Logística De Las Empresas Exportadoras De Conservas De Atún Y Preparaciones De Pescado	44
3.2.1. Transporte de mercancías	45
3.2.1.1. Partidas aplicadas.....	46
3.2.1.2. Empresas.....	46
3.2.1.3. Lugar o puerto de embarque y destino	48
3.2.1.4. Transportistas	50
3.2.1.5. Relación comercial Exportador-Empresa de transporte....	51
3.2.2. Tiempos.....	54
3.2.3. Pesos.....	58
3.2.4. Tipo de carga.....	61
3.2.5. Flete Internacional	62
3.2.6. Transacciones comerciales	67
3.2.7. Termino de Negociación.....	71
3.2.8. Almacenaje.....	71
CAPITULO IV.....	74
PROPUESTAS LOGISTICAS EN ECUADOR	74
4.1. Planificación Logística de Negocios.....	74
4.2. Estrategias	77
4.2.1. Producto	77
4.2.2. Servicio.....	77
4.2.3. Plaza.....	78
4.2.4. Precio	79
CONCLUSIONES	84
RECOMENDACIONES	85
BIBLIOGRAFIA	86

INDICE DE TABLAS

Tabla 1: Plan de tabulación	32
Tabla 2: Correlación de variables de la tabulación	37
Tabla 3: Descripción arancelaria.....	46
Tabla 4: Empresas exportadoras	46
Tabla 5: Empresas importadoras	47
Tabla 6: País de destino	48
Tabla 7: Puerto o lugar de embarque	49
Tabla 8: Puerto o lugar de llegada	49
Tabla 9: Empresas transportistas utilizadas por Exportadores de conservas de atún y pescado	50
Tabla 10: Relación Exportador y Empresa de transporte	52
Tabla 11: Aduana de Llegada - Empresa de transporte.....	53
Tabla 12: Tiempo de llegada en días hacia los países pertenecientes a la CAN.....	55
Tabla 13: Tiempo promedio de llegada (días) de Empresas transportistas.....	57
Tabla 14: Relación peso por subpartida arancelaria (Kg netos)	58
Tabla 15: Total kilos por exportador e importador de la partida arancelaria 16.04.14.10.....	59
Tabla 16: Total kilos por exportador e importador de la partida arancelaria 16.04.20.00.....	60
Tabla 17: Tipo de carga que se utiliza hacia los países de la CAN	61
Tabla 18: Tipo de carga desde puerto o lugar de embarque hacia puerto o lugar de llegada..	62
Tabla 19: Relación flete internacional en dólares por subpartida arancelaria.....	63
Tabla 20: Relación del flete internacional por Puerto o Lugar de Llegada	64
Tabla 21: Costo de flete Marítimo hasta Buenaventura	65
Tabla 22: Costo de flete Terrestre hasta Ipiales para Carga Suelta	65
Tabla 23: Costo de flete Marítimo hasta Callao	66
Tabla 24: Costo de flete Marítimo hasta La Paz	67

Tabla 25: FOB de las Empresas Exportadoras (En dólares)	68
Tabla 26: Total FOB por exportador e importador de la subpartida 16.04.14.10 (En dólares)	68
Tabla 27: Total FOB por exportador e importador de la subpartida 16.04.14.20 (En dólares)	70
Tabla 28: Incoterm más utilizado en la diferentes subpartidas aplicadas	71
Tabla 29: Empresas de almacenamiento.....	72
Tabla 30: Lugar de almacenamiento según Exportador	72

INDICE DE CUADROS

Cuadro 1: Conexión entre el almacén y la gestión de stocks	20
Cuadro 2: Puntos de análisis para los tiempos del Transporte terrestre.....	54
Cuadro 3: Puntos de análisis para los tiempos del Transporte marítimo	55
Cuadro 4: Planificación Logística.....	75

INDICE DE FIGURAS

Figura 1. Sistema de Análisis de datos.....	23
Figura 2. Métodos aplicables al proyecto.....	29
Figura 3. Base de datos en el sistema SPSS	34
Figura 4. Tabulación con variables nominal-nominal	35
Figura 5. Tabulación con variables nominal-intervalo	36
Figura 6. Tabulación con tablas cruzadas	37
Figura 7. Evolución del comercio Ecuador-CAN.....	40
Figura 8. Principales socios comerciales del Ecuador	41
Figura 9. Participación de productos exportados desde Ecuador a Colombia (2013)	42
Figura 10. Participación de productos exportados desde Ecuador a Perú (2013).....	43
Figura 11. Participación de productos exportados desde Ecuador a Bolivia (2013).....	44
Figura 12. Medio de transporte utilizado por empresas exportadoras	45
Figura 13. Esquema de sistemas de comunicación aplicable a los procesos logísticos	75
Figura 14 . El trazado del Eje vial Manta manaos en Ecuador	78
Figura 15. Propuesta de Infraestructuras (Tráfico Internacional).....	81
Figura 16. Propuesta de Infraestructuras (Fluvial)	82
Figura 17. Red Estatal de Equipamientos Logísticos.....	83

RESUMEN

El presente estudio tiene la finalidad de realizar una interpretación de la situación logística internacional del Ecuador con uno de los principales bloques comerciales que es la Comunidad Andina, analizando a las empresas que exportan preparaciones de atún y pescado hacia los países de Colombia, Perú y Bolivia, para esto se generó un proceso de recolección de datos con parámetros estadísticos que permitan emitir opinión crítica sobre las perspectivas planteadas en lo que se refiere a la cadena logística de Ecuador-CAN. Se consideró este sector manufacturero del atún debido a que forman parte de los principales productos de exportación desde Ecuador hacia la Comunidad Andina, analizando dos funciones principales, el transporte y el almacenamiento, con esto se pretende entender los elementos que involucra la distribución de estos productos con el fin de presentar el panorama logístico a los interesados para futuras decisiones.

PALABRAS CLAVES:

- **INVERTEBRADOS ACUATICOS**
- **PREPARACIONES DE PESCADO**
- **CONSERVAS DE ATUN**
- **COMUNIDAD ANDINA**
- **LOGÍSTICA INTERNACIONAL**

ABSTRACT

This study aims to make an interpretation of the international supply situation in Ecuador with one of the major trading blocs is the Andean Community, analyzing companies that export tuna and fish preparations towards the countries of Colombia, Peru and Bolivia for this a process of collecting data for statistical parameters for critical opinion on the issue raised prospects in q refers to the logistics chain -CAN Ecuador was generated. The manufacturing sector tuna because they form part of the main exports from Ecuador to the Andean Community, analyzing two major functions, transport and storage, with this is to understand the elements involving the distribution of these products was considered in order to present the outlook logistics stakeholders for future decisions.

KEY WORDS:

- **AQUATIC INVERTEBRATES**
- **PREPARATIONS OF FISH**
- **CANNED TUNA**
- **COMUNIDAD ANDINA**
- **INTERNATIONAL LOGISTICS**

CAPITULO I

MARCO TEORICO

1.1. Descripción Actual del Tema

La necesidad de las empresas por llevar sus productos a diferentes mercados les obliga a buscar alternativas que permitan mejorar el desempeño logístico y los elementos que se utilizan en cada uno de los procesos de comercialización de los bienes hasta llegar al consumidor final y el esfuerzo que realiza cada empresa para mantener sus niveles de competitividad asumiendo que los países compiten para mantener e incrementar sus estándares de vida.

La cooperación entre países intensifican las formas en las que pueden ser enviadas las mercancías, siendo de gran relevancia los acuerdos comerciales bilaterales y multilaterales que se establecen entre los países, por esta razón se puede tomar en cuenta algunos tratados que tiene el Ecuador para analizar la logística para la comercialización de las preparaciones de carne, pescado o de crustáceos, moluscos o demás invertebrados acuáticos, siendo una alternativa de mayor relevancia la relación que mantiene el Ecuador con la Comunidad Andina de Naciones como un punto de análisis para los productos mencionados dentro de este bloque, puesto que es el tercer destino de las exportaciones ecuatorianas. (Flacso-Mipro, 2012)

Ecuador forma parte de La Comunidad Andina de Naciones (CAN) desde 1969, la cual está integrada por otros “Países Miembros” como son Bolivia, Colombia y Perú, representando un socio comercial que durante años ha facilitado el flujo de productos entre los diferentes países. (Pico Mantilla, 2012)

La CAN ha beneficiado el comercio del Ecuador desde hace muchos años abriendo mercados en cuanto a productos industrializados, los principales productos que se exportan intracomunitariamente en la CAN se encuentran; los aceites de petróleo, tortas y demás residuos de la extracción de aceite de

soja, aceite de soja, habas de soja, alambre de cobre refinado, prolipolieno, medicamentos dosificados, los demás de azúcar de caña o de remolacha, perfumes y aguas de tocador, vehículos y preparaciones de moluscos, pescado o demás invertebrados acuáticos. (Comunidad Andina de Naciones, 2014)

La logística requiere de un análisis de los procesos, los cuales deben ser apropiados para mejorar la calidad de la información que se emplea dentro de la cadena logística en cuanto a la coordinación del flujo de productos, permitiendo obtener una ventaja competitiva para que el Ecuador pueda insertarse exitosamente en el mercado internacional.

1.2. Descripción y diagnóstico del problema

Existen deficiencias en el sector logístico las cuales dificultan la comercialización de los productos y su vez aumentan el costo del producto hacia el consumidor final, por tal razón se debe analizar las exportaciones que se han realizado desde Ecuador hacia los países pertenecientes a la Comunidad Andina Naciones.

Además se requiere de un análisis de los tiempos estimados basados en salidas desde puertos, aeropuertos terminales terrestres ecuatorianos hacia los diferentes países pertenecientes a la Comunidad Andina de Naciones, para así poder determinar posibles falencias del sistema logístico ecuatoriano.

Es importante el estudio de las diferentes estrategias y herramientas logísticas de empresas ecuatorianas que se encuentren exportando preparaciones de carne, pescado o de crustáceos, moluscos o demás invertebrados acuáticos, según las áreas de: abastecimiento, inventarios y bodegas, disponibilidad de transporte y distribución, lo cual nos permitirá identificar su alto grado de complejidad para poder reconocer nuevas y posibles estrategias a utilizar para mejorar el sistema logístico.

El Ecuador fue el único país donde las exportaciones extracomunitarias crecieron un 7.1% en el 2013 dentro de la CAN, siendo los principales productos las preparaciones y conservas de camarones, langostinos y demás crustáceos. (Comunidad Andina de Naciones, 2014)

De acuerdo a lo descrito anteriormente, el estudio contribuye al desarrollo de los objetivos mencionados del Plan Nacional del Buen Vivir.

1.3. Objetivos De La Investigación

1.3.1. Objetivo General

Establecer una amplia visión de la situación logística de Ecuador hacia los países pertenecientes a la Comunidad Andina en el periodo 2013-2014 a través del análisis de los elementos involucrados en la distribución internacional de las conservas de atún y pescado.

1.3.2. Objetivos Específicos

Identificar las exportaciones de las principales empresas ecuatorianas dedicadas a la comercialización de preparaciones y conservas de atunes enteros o en trozos.

Comparar los costos por peso y por flete de las empresas que ofertan preparaciones y conservas en el país.

Evaluar los elementos involucrados que intervienen en la cadena de valor para la comercialización de preparaciones y conservas desde Ecuador hacia la CAN.

1.4. Marco Teórico

El intercambio de bienes y servicios que existía entre las personas antiguamente, era básico porque los que se producían en el sector no abastecían la demanda existente, pues las personas se encontraban limitadas a la distribución al igual que el almacenamiento, obligando a los consumidores a vivir cerca de los lugares productivos.

En la actualidad existen países donde se puede palpar esta situación, sobre todo en aquellos que están en vías de desarrollo, afectando la economía de los mismos y surgiendo la necesidad de adaptar un sistema logístico.

A nivel de exportaciones e importaciones no solo se habla de productos sino también de servicios, donde los servicios constituyen una fuente de ingresos en algunos países del mundo. (Daniels, Radebaugh, & Sullivan, 2013)

Según (Ballou, 2004) “con el mejoramiento de los sistemas de logística, el consumo y la producción comenzaron a separarse geográficamente.” Llevando a distribuir el exceso de producción a otras zonas para su transformación y expedición, así los bienes que no se producían se importaban cumpliendo con el principio de ventaja comparativa.

Los negocios a nivel mundial que cuentan con sistemas logísticos eficientes, permiten aprovechar los recursos que se encuentran en el sector generando ventajas para el comercio internacional.

Así lo sugiere el Dr. Eduardo Reyes “...hacia una integración holística, globalizada, participativa, coherente, multidisciplinaria. Esto será en si un reto para cualquier organización, sino cuenta con la voluntad de cambio hacia el dominio de la ciencia logística.”

Quienes desconocen de la logística tienen grandes deficiencias para concretar sus negocios y aumentar su eficiencia productiva y esto se sustenta con “la quiebra de las cadenas de tienda K-Mart en los Estados Unidos” puesto que su desconocimiento en esta área y la falta de aplicación de estrategias adecuadas la eliminaron del mercado.

1.4.1. Logística de los negocios

Las empresas no contaban con el conocimiento suficiente y manejaban el transporte y el inventario de manera separada, llevándoles a no ser competitivos en el mercado.

Hoy en día, lo ideal es que las empresas apliquen una logística integral, que abarque todos los procesos internos y externos para la eficiencia de las cadenas de abastecimiento: es decir lo que implica a fabricantes, proveedores, medios de transporte, almacenaje, embalaje, distribución y clientes finales, a través de la planeación logística, puesto que con el tiempo se toma mayor importancia sobre este tema definiéndola como la “ciencia estratégica del siglo XVI” (Reyes Diaz, 2002)

Para esto es necesario conocer la definición de logística y según (Black & Leventhal, 1993) es la siguiente:

“Rama de la ciencia militar relacionada con procurar, mantener y transportar material, personal e instalaciones”

Según esta definición la logística se reconoce principalmente como una “estrategia militar” que se relaciona con la forma consciente de hacer las cosas.

“La logística es la parte del proceso de la cadena de suministros que planea, lleva a cabo y controla el flujo y almacenamientos eficientes y efectivos de bienes y servicios, así como de la información relacionada, desde el punto

de origen hasta el punto de consumo, con el fin de satisfacer los requerimientos de los clientes.” (CLM, 1962)

Esta definición es la más apropiada, puesto que se debe partir desde la materia prima hasta llegar al cliente como producto terminado; sin embargo no solo se habla de productos, la logística abarca también los servicios, y en sí constituye una parte del proceso que permite a los clientes obtener los bienes y servicios.

1.4.2. Logística Internacional

La Logística internacional se relaciona principalmente con la distribución física y según estudios, las estrategias que emplean algunas organizaciones se relacionan directamente con esta área.

La mayoría de empresas a nivel mundial desconoce a la logística como estrategia para mejorar la productividad, más bien creen que los problemas se centran en el transporte y en el almacenaje que utilizan; sin embargo existen países que han identificado este punto y han alcanzado un alto nivel en el comercio exterior como lo ha hecho Japón.

Este desconocimiento puede complicar las operaciones de las empresas y de las personas en si puesto que tiene influencia en todos ámbitos, económicos, políticos y sociales, “desde que la GLOBALIZACION hizo estragos en la economía mundial” generando nuevas expectativas para transportista, negociantes, distribuidores e industriales. (Reyes Diaz, 2002)

La expectativa consiste principalmente en identificar los procesos innecesarios, reducir los costos y combatir los riesgos con el fin de gestionar la logística, y para esto se necesita de dos elementos importantes, la información tanto del cliente como la disponibilidad de los recursos que se

tiene para llegar a ellos, y la cooperación entre todos los integrantes que generan esta información.

Es necesario conocer las siguientes definiciones: “Logística internacional: conjunto de actividades asociadas con el flujo de materiales, productos e información a nivel mundial” (Reyes Diaz, 2002)

“La logística es un producto de la globalización, es una forma de atender los negocios como el cliente lo pide” (Reyes Diaz, 2002)

Para el análisis de la logística internacional se debe tomar en cuenta el entorno en el que se desarrolla y este a su vez abarca determinados puntos clave, necesarios para una óptima comercialización.

- Tiempos
- Ciclos de pedido-entrega
- Preparación y transporte
- Información y comunicación
- Capacidad de reaccionar a casos fortuitos
- Almacenamiento

Con respecto a Ecuador al igual que otros países del tercer mundo se encuentra retrasado en el hecho de entender que la logística es parte esencial de los negocios, sobre todo si hablamos de plantear actividades adecuadas para mejorar la distribución de productos y servicios.

1.4.3. Cadena de valor

La cadena de valor son actividades funcionales que conllevan el manejo de inventarios, transporte entre otros aspectos que forman parte del flujo

logístico desde un insumo hasta el consumo del producto, puesto que los elementos de la cadena logística no se encuentran dentro de un mismo sector.

(Daniels, Radebaugh, & Sullivan, 2013) Mencionan que para generar una cadena de valor se puede utilizar dos métodos que se detallan a continuación:

1.4.3.1. Liderazgo en costos

Las empresas multinacionales se centran en la excelencia para “crear valor mediante la fabricación de productos por un costo menor que el de sus competidores...” es decir que “racionalizan el diseño del producto, invierten en tecnologías y procesos de manufactura y aplican controles rigurosos”, tomando en cuenta que estos elementos contribuyan a la mejora de la eficiencia. (Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, 2014)

1.4.3.2. Diferenciación

Las empresas multinacionales se centran en “crear valor mediante la fabricación de productos por los que los consumidores estén dispuestos a pagar un precio superior.”

Según (Oak Brook) existen dos clases de actividades que ayudan al funcionamiento óptimo de la cadena de valor dentro de una empresa como son:

1.4.3.3. Actividades Clave

a. Estándares de servicio al cliente

Según (Heskett, 1994) nos menciona que el servicio logístico al cliente es: “la velocidad y confiabilidad con la que pueden estar disponibles los artículos ordenados por los clientes” esta es una variable fundamental que las

empresas pueden utilizar como medio para mejorar el servicio orientadas a la satisfacción del cliente.

b. Transporte

El transporte constituye un elemento que se lo toma de manera única en la logística siendo el más relevante de los costos dentro de una empresa, ya que tiene un mayor peso en los costos totales de la logística y esto lo podemos palpar en los países desarrollados donde cuentan con un sistema eficaz de transportación, siendo lo contrario, un sistema de transporte poco desarrollado que limita el mercado. (Dirección Inteligencia Comercial, 2010)

Podemos tomar en cuenta cuatro modos de transporte que se mencionan a continuación:

i. Transporte Marítimo

El transporte marítimo constituye uno de los servicios internacionales más utilizado en el comercio exterior por su principal característica que son los costos bajos y permite transportar grandes volúmenes de mercancías y en el Ecuador un 87% corresponde a las actividades marítimas.

En cuanto a la legislación marítima existen normas, regulaciones e Instituciones, que permiten controlar las operaciones marítimas y es así que en Ecuador se regula la actividad portuaria, el tráfico marítimo, las responsabilidades de las personas que intervienen y los contratos.

Entre las principales Instituciones que han intervenido para mejorar el transporte marítimo se encuentran: La Organización Mundial del Comercio OMC, Organización Marítima Internacional OMI, Conferencia Internacional sobre la seguridad de la Vida del mar.

Con relación a las principales normas internacionales tenemos:

- *Convenio Internacional sobre Líneas de Carga*: “Se realizó en 1966, se aplica a todos los buques que efectúan viajes internacionales y están matriculados en países de gobiernos que son parte contratante.” El Ecuador es parte del Convenio desde el 12 de abril de 1976. (Espinoza, 2013)
- *Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional 1965*: “Tiene carácter administrativo y se refiere a la documentación exigida a los buques de tráfico internacional.” El Ecuador se adhería a este Convenio el 16 de julio de 1988. (Espinoza, 2013)

Cabe recalcar que la decisión 314 y 288 de la Comunidad Andina permiten la libre comercialización de las mercancías por vía marítima entre los países miembros.

Las leyes nacionales deben estar acorde a las normas Internacionales y entre las principales tenemos:

- Ley General de Puertos, Decreto Supremo No 289 (15-IV-76)
- Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador (13-VI-00)
- Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional (15-IV-76)
- Ley de Fortalecimiento y Desarrollo del Transporte Acuático y Actividades Conexas (5-XI-03)
- Reglamento a la Actividad Marítima (27-III-97)

Es así que apoyados en la legislación nacional e internacional el sistema portuario del Ecuador se establece de la siguiente forma:

- Puerto de Guayaquil

- Puerto de Manta
- Puerto de Esmeraldas
- Puerto Bolívar

ii. Transporte Aéreo

Este modo de transporte se utiliza para la comercialización de mercancías que necesitan ser enviadas de manera urgente, alto valor o que son productos perecederos, tomando en cuenta la limitación del peso y el volumen de este medio.

A partir de la II Guerra Mundial el transporte aéreo ha sido una de las modalidades con cambios en el mundo, en donde se suscribió el Convenio de Chicago en el año 1944 en el cual se establecieron las bases de las regulaciones del transporte aéreo y gracias a la tecnología y facilidades que se otorgan hoy en día el transporte aéreo es el más seguro.

“Mediante decreto No.1693-b del 9 de Agosto de 1946, publicado en el Registro Oficial No. 671 del día 28 de los mismos mes y año, se crea la Dirección General de Aviación Civil (DAC)” (Espinoza, 2013)

A finales del año 1959 por primera vez forma parte de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI.

- *La Organización de Aviación Civil Internacional OACI*: “Fue creada en 1944 y establece normas y regulaciones internacionales necesarias para garantizar la seguridad, eficiencia y regularidad del transporte aéreo...” (Espinoza, 2013)
- *Asociación Internacional de Líneas Aéreas IATA*: “es la sucesora de la Asociación de Tráfico Aéreo Internacional fundada en La Haya en 1919, el año de las primeras líneas aéreas regulares internacionales

del mundo.” Su principal función es asegurar el transporte aéreo internacional de mercancías y personas (Espinoza, 2013)

iii. Transporte Terrestre

El transporte terrestre tiene una ventaja que permite el envío de mercancía de puerta a puerta gracias a que los vehículos cuentan con dimensiones aptas para la movilización de todo tipo de carga.

Este medio de transporte por carretera permite que los países geográficamente separados establezcan un nexo que permita el acceso entre los mismos.

Es importante conocer leyes, reglamentos que rigen su operatividad, sobre todo si se habla de un acuerdo con la Comunidad Andina donde el sector del transporte terrestre es esencial dentro de este bloque.

- *Acuerdo de Cartagena:* Este acuerdo entra en vigor el 26 de mayo de 1969, el cual fue suscrito en la ciudad de Cartagena con el fin promover la integración económica y facilitar la comercialización de las mercancías entre los países miembros de la región.

Ecuador notificó su aprobación el 21 de noviembre de 1969; Bolivia lo hizo el 27 del mismo mes y año; Colombia y Perú fueron unos de los países gestores del acuerdo. (Espinoza, 2013)

- Según la decisión 399 se establece lo siguiente:

“Artículo 192.- Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden libertad para la prestación del servicio de transporte bajo la figura de Transporte Internacional por Cuenta Propia, así como el libre tránsito a los vehículos habilitados y unidades de carga registradas que presten dicho servicio.”

“Artículo 193.- Podrán realizar transporte internacional por cuenta propia solamente las empresas constituidas y establecidas en uno de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, cuyo giro comercial no sea el transporte de mercancías mediante retribución y siempre que los bienes a transportar sean de su propiedad o para su consumo o transformación.”

Se establece tres tipos de ejes viales, los cuales son:

- Eje Central; el que permite la interconexión continua y directa entre los países miembros, facilitando el intercambio comercial Andino;
- Ejes Interregionales; los que sirven de enlace del Eje Central con las carreteras de los demás países de América Latina;
- Los que permiten la conexión de otras áreas internas de desarrollo, que tengan importancia desde el punto de vista subregional, con el Eje Central y los Ejes Interregionales.

El Eje Central internacional de carreteras de la Subregión, está constituido por las siguientes longitudes de tramo en cada país.

- Ecuador: 2.098,6 km.
- Perú: 3.293,9 km.
- Colombia: 3.067,5 km.
- Venezuela: 2.599,0 km.
- Bolivia: 2.145,7 km.

En el Ecuador se han establecido ejes de transporte centrales y complementarios que son los siguientes:

Ejes centrales:

- Rumichaca-Tulcán-Ibarra-Quito-Aloag-Santo Domingo-Flavio Alfaro-Portoviejo-Jipijapa-Guayaquil-Naranjal-Machala-Huaquillas;
- Aloag-Riobamba-Cuenca-Loja-Macará;
- Cajabamba-El Triunfo-Naranjal.

Ejes complementarios:

- Santo Domingo-Esmeraldas;
- Santo Domingo-Quevedo;
- Quito-Baeza-Lago Agrio.

iv. Transporte Fluvial

En cuanto al transporte fluvial se lo considera complementario puesto que tiene características comunes al transporte marítimo.

Existen lugares importantes en el mundo que han aprovechado este modo de transporte como son: la conexión fluvial Rin-Danubio y la red Franco-Belga en Europa; en China el Yang-Tse-Kiang y en EE.UU el río Mississippi. (Espinoza, 2013)

Por tal motivo es importante que existan zonas industriales y agrícolas, un puerto en la desembocadura del río con el fin de que sean puntos importantes de apoyo para el transporte fluvial

En el Ecuador se encuentra el río Amazonas considerado como uno de los más extensos de Latinoamérica, en donde se establecieron los siguientes puertos fluviales:

- Itaya
- Pompeya

- Providencia
- Nuevo Rocafuerte

v. Transporte Multimodal

En lo que se refiere al transporte Multimodal, puede ser definido como el transporte de mercancías que utiliza mínimo dos modos diferentes de transporte desde un punto de origen situado en un país hasta otro elegido como punto de entrega.

El propósito principal de este modo es que tanto importadores, exportadores y transportistas logren una combinación de los servicios de transporte y convertirlos en cadenas operativas que resulten siendo un apoyo para las actividades logísticas.

La Comunidad Andina de Naciones (CAN) ha acogido una normativa, que regula las operaciones en la subregión, con el fin de promover el desarrollo de los servicios de transporte multimodal.

La decisión 393 en su ámbito de aplicación establece:

Artículo 2.- La presente Decisión se aplica a los Contratos de Transporte Multimodal, siempre que:

- 1) El lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal en el que el Operador de Transporte Multimodal haya de tomar las mercancías bajo su custodia, esté situado en un País Miembro, o
- 2) El lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal en el que el Operador de Transporte Multimodal haya de hacer entrega de las mercancías que se encuentran bajo su custodia, esté situado en un País Miembro.

Así mismo, se aplica a todos los Operadores de Transporte Multimodal que operen entre Países Miembros o desde un País Miembro hacia terceros países y viceversa.

Las disposiciones de la presente Decisión no implican, bajo ninguna circunstancia, restricción alguna a las facilidades que los países se hayan otorgado o se otorguen entre sí, mediante acuerdos o tratados bilaterales o multilaterales.

vi. Incoterms

Los factores que interviene en el comercio internacional son compañía de transporte, infraestructura y seguridad, que para garantizar unos usos comunes de fluidez de transporte internacional han adaptado los INCOTERMS.

Según (Bureau Veritas Formacion) los Incoterms nos ayuda a “manifestarse para quien corresponden los gastos y riesgos de las cargas y descargas de las mercancías, sobre todo en el caso de importadores y exportadores”, es decir que es una normativa que se la utiliza de comprador a vendedor, para regularizar los contratos de compra-venta internacional.

Según (Abaco net group, 2013) entre los términos de negociación más utilizados dentro de la Comunidad Andina tenemos:

1) FOB (Free On Board) - Libre a Bordo

El término FOB exige al vendedor despachar las mercaderías para la exportación. Este término puede ser utilizado sólo para el transporte por mar o por vías navegables interiores.

Obligaciones del vendedor

- Entregar la mercadería y documentos necesario
- Empaque y embalaje
- Flete interno
- Aduana
- Gastos de exportación

2) *CFR (Cost and Freight) - Costo y Flete*

Para el vendedor los requisitos son los mismos que el termino FOB con la única diferencia de que la empresa debe asumir la contratación de la bodega del barco y el flete hasta destino.

Este término puede ser utilizado sólo para el transporte por mar o por vías navegables interiores.

Obligaciones del Vendedor

- Entregar la mercadería y documentos necesarios
- Empaque Y Embalaje
- Flete interno
- Aduana
- Gastos de exportación

3) *CPT (Carriage Paid To) - Transporte Pagado Hasta*

Además de entregar las mercancías al transportista debe pagar los costos de transporte que implique para llevar las mercaderías al lugar convenido.

Este término puede emplearse con independencia del modo de transporte, incluyendo el transporte multimodal.

Obligaciones del Vendedor

- Entregar la mercadería y los documentos necesarios
- Empaque y embalaje
- Flete interno
- Gastos de exportación
- Aduana

En el transporte es necesario tomar en cuenta dos aspectos como son el tiempo de entrega y la variabilidad; el primer aspecto se refiere al tiempo promedio que toma el desplazarse desde el lugar de origen a su destino, para esto se debe analizar los modos de transportación para establecer una conexión directa, es decir que los envíos se podrán hacer por avión, barcos o transporte terrestre según la necesidad del producto, en cuanto a la variabilidad es una medida que se desconoce y afecta el desempeño de la distribución, ocasionando pérdidas y daños si no se realiza una transportación adecuada.

c. Manejo de inventarios

Los inventarios son reservas de materias primas, materiales y productos que se dan a lo largo de la cadena logística, y el manejo de estos es fundamental puesto que los inventarios pueden contribuir a la reducción de costos.

i. Argumentos a favor

En el manejo de inventarios, existen razones que favorecen a la empresa, puesto que los inventarios permiten prevenir la escasez, obtener ganancias cuando existe un incremento de los precios y la disponibilidad de tener un producto o servicio para satisfacer las expectativas del cliente.

ii. Argumentos en contra

El mantenimiento de inventarios ha sido criticado, y se establece que los inventarios pueden considerarse como pérdida puesto que absorben capital que podría estar destinado para mejorar otros elementos importantes de la empresa.

d. Flujo de Información

Constituye un aspecto importante porque nos ayuda a una gestión óptima de los procesos que se llevan a cabo en una empresa, para lo cual se debe tomar en cuenta tres aspectos fundamentales como son:

- Transmisión de datos de entrada
- Procesamiento y almacenamiento de la información
- Recuperación de información (Bureau Veritas Formacion)

1.4.3.4. Actividades De Apoyo

a. Almacenamiento

En esta actividad se debe garantizar que tanto las materias primas como los productos terminados estén disponibles para los mercados y para su producción, tomando en cuenta que los productos que no tengan una rotación constante se consideran obsoletos puesto que una buena gestión del almacén implica renovación de los mismos.

El almacenamiento junto con el transporte cumple un rol importante en el momento de la entrega del producto, permitiendo que este llegue a su lugar de destino justo a tiempo.

El Just in Time o conocido como sistema de arrastre: permite producir para evitar excedentes, y así conseguir la reducción de los stocks, puesto que no se debe producir sin que no exista demanda.

Además se debe considerar ciertos principios para el buen funcionamiento del almacén:

- Aprovechamiento y optimización del espacio disponible: el espacio que se encuentra disponible debe ser distribuido de la mejor forma puesto que el desperdicio del mismo implicaría una pérdida de tiempo y dinero.
- Minimización de operaciones de manipulación: las mercancías deben ser movilizadas en el menor tiempo posible, facilitando el transporte interno, la ubicación y el acceso a cada una de ellas.
- Costes mínimos: el manejo adecuado de estos dos principios permitirá la reducción de costos, considerando los sistemas informáticos como medio principal.

Cuadro 1

Conexión entre el almacén y la gestión de stocks

La relación es íntima y los intercambios de información que tienen lugar entre ellas es muy frecuente

Gestión de stocks	<ul style="list-style-type: none"> • Registro de entradas • esperadas del exterior o • de la cadena de • producción • Registro de pedidos a • realizar • Solicitud de inventarios
-------------------	--

Continúa



Gestión del almacén	<ul style="list-style-type: none"> • Registro de entradas y expediciones • Recuento de inventarios • Registro de anomalías: • daños o pérdidas de artículos.
---------------------	--

Fuente: (Bureau Veritas Formacion)

Autor: Laura Herrera - Santiago Sarmiento

Por medio de la gestión de stock podemos conocer el estado de las mercancías, así como el control de las entradas y salidas o movimientos internos de las mismas.

En cuanto a la gestión de almacén nos ayuda a un control óptimo de la administración del almacén para poder tomar decisiones del flujo de mercancías.

b. Manejo de materiales

El manejo de materiales es un proceso en el cual se da un tratamiento a los insumos que intervienen en la producción, designando funciones tanto al personal como a los materiales que serán utilizados en la movilización interna y externa del producto.

No contribuye con valor a la elaboración del producto, sin embargo constituye un gasto que es necesario que debe tomar la empresa para el movimiento de los materiales llevando a un lugar determinado considerando el tiempo, espacio y cantidad en cada uno de los procesos de producción y distribución.

El uso de materiales se lo debe realizar eficazmente, evitando desperdicios y una mala distribución para incrementar la productividad, competitividad, y el logro de un cliente satisfecho

“El manejo de materiales, representa un costo que no es recuperable. Si un producto es dañado en la producción, puede recuperarse algo de su valor volviéndolo hacer” (Atlantic International University, 2010), esto nos conlleva a que el costo del producto sea mayor.

c. Envase y Embalaje

Envase es el material que está destinado específicamente a contener el producto para conservar las características primarias del mismo, siendo también objeto de promoción.

Embalaje son los materiales que se relacionan con la movilización de los productos, en las actividades de distribución y almacenamiento.

Tanto el envase y embalaje tienen la función principal de contener a un productos conservando las características primarias para atraer al comprador, facilitando el uso y el consumo.

Se debe considerar ciertos elementos y criterios en el momento de usar un envase o un embalaje, según (Ballou, 2004) deben presentar lo siguiente:

- Adecuación al producto que deben contener
- Facilidad para la manipulación y el transporte
- Costes de fabricación y logísticos adecuados
- Características del material compatibles con su uso y función
- Repercusiones medioambientales mínimas (reciclaje)
- Características del producto
- Características del transporte

- Costes logísticos
- Normas técnicas
- Normas legales

d. Cooperación

La cooperación en el proceso logístico se refiere a tener una buena comunicación dentro de los procesos que dan lugar a un producto final, que se encuentran dentro de la cadena de valor, para conocer qué cantidades adicionales se necesitará y a su vez conocer el tiempo de producción para un trabajo eficiente.

e. Mantenimiento

El análisis de datos constante va a permitir la planeación y ejecución de acciones futuras, tomando en cuenta el control de las operaciones, es decir supervisar las condiciones que pueden cambiar o variar antes de que estas ocurran, para tener un desempeño planificado y cumplir los objetivos respectivos.



Figura 1. Sistema de Análisis de datos

Mediante un buen control podemos tener una buena planeación y si esta es bien ejecutada la organización de todos los elementos de la cadena logística se llevan a cabo con facilidad de acuerdo a los objetivos que se establecen en cada uno de los procesos.

1.4.4. Logística Y La Cadena De Suministro

1.4.4.1. Importancia

La logística es importante ya que genera un valor tanto para clientes como a proveedores dentro de una empresa, tanto los productos o servicios no tienen valor mientras no estén disponibles para su adquisición en el lugar y tiempo indicados. (Itzjak, 2011)

Cuando hablamos de añadir valor nos referimos a que un cliente esté dispuesto a pagar más por un producto o servicio de lo que en realidad cuesta poner el producto en el mercado.

Los costos de logística son importantes puesto que ocupan la segunda posición después de los costos de bienes vendidos de una empresa, por tal razón se debe disminuir los errores, tomando en cuenta los pedidos que se transporten, así los costos serán menores. (MCE-Coordinación de Logística Internacional, 2014)

Las empresas deben tener en cuenta la organización y la cooperación en la logística, basándose principalmente en la administración de la cadena de valor, de materiales y el servicio al cliente.

La administración de la cadena de valor depende de dos factores importantes que son la configuración y la coordinación.

1.4.4.2. Configuración

Las empresas tienen el poder de decisión con relación a como estructurar sus actividades de valor en el lugar de mayor productividad.

Según (Daniels, Radebaugh, & Sullivan, 2013) “En teoría, la configuración puede ser concentrada (en cuyo caso todas las actividades de valor se llevan a cabo en una sola ubicación) o dispersa (cuando las actividades de la cadena de valor se realizan en diferentes ubicaciones)”

Es importante mencionar los siguientes elementos para configurar la cadena de valor:

- El entorno de negocios
- El contexto de innovación
- Los costos de los recursos
- La logística
- La digitalización
- Las economías de escala

1.4.4.3. Coordinación

Una vez establecida la configuración, la empresa deberá decidir si los elementos que se configuraron deberán seguir, cuando lo harán y determinar su relación entre sí.

Los elementos que ayudan en la coordinación de la cadena de valor tenemos:

- Los obstáculos operativos
- Las habilidades básicas

- La red de subsidiarias

“Por último, definimos coordinación como los medios a través de los cuales los directivos de la empresa vinculan las actividades de valor.” (Daniels, Radebaugh, & Sullivan, 2013)

1.4.5. Comercialización

Una vez que se cuente con un producto terminado es necesario tener una adecuada comercialización para llegar a los diferentes mercados.

Para prevenir el deterioro y la contaminación de los alimentos se debe conocer estrategias adecuadas de almacenamiento, manipulación y transporte dentro y fuera de los centros de acopio y tratar de contrarrestar daños que pueden ser causados por la comercialización.

Es claro que la logística está en constante cambio, y eso implica dejar de lado procesos individuales y sustituirlos por un sistema integral que permita la comercialización de productos, apoyado en el desarrollo tecnológico actual y con mejoras de transporte y comunicación integrando cadenas productivas eficientes.

Entre los principales productos que se exportan intracomunitariamente se encuentran en la subpartida 16041410 (Preparaciones y conservas de atunes enteros o en trozos) y la subpartida 16042000 (Las demás Preparaciones y conservas de pescado) por tal razón se ha delimitado a esta sección de productos.

Es así que las preparaciones de atún y demás preparaciones y conservas de pescado mencionadas en este estudio son comercializadas por empresas exportadoras ecuatorianas hacia Perú, Colombia y Bolivia.

El análisis se enfatiza en un elemento esencial de los antes mencionados en un proceso logístico, este es el transporte internacional, aplicando variables como tiempos de embarque y llegada, tomando en cuenta las rutas

establecidas de transporte; empresas participantes; pesos y costos de flete que permitan evaluar la logística internacional que utilizan las empresas exportadoras de preparaciones de atún y pescado desde Ecuador hacia los países pertenecientes a la Comunidad Andina.

CAPÍTULO II

METODOLOGIA

2.1. Participantes

Se consideró 28 refrendos de los cuales 16 corresponden a Perú, 1 a Bolivia y 11 a Colombia, donde se detallan las empresas exportadoras e importadoras, empresas de transporte y almacenamiento correspondientes a las subpartidas 16041410 y 160420.

2.2. Zona de Estudio

La investigación consideró a las empresas exportadoras que comercializan conservas de atún y preparaciones de pescado hacia los países que conforman la CAN: Perú, Colombia y Bolivia.

2.3. Periodo de Investigación

Se inició el estudio considerando el periodo desde Octubre del 2013 a Octubre del 2014, en un periodo de 12 meses.

Para el análisis del capítulo III en lo referente a pesos, tipo de carga, termino de negociación, valor FOB se consideró el último trimestre del año 2013, por la dificultad de acceso a información en el año 2014

2.4. Estudio de la Investigación

La retroalimentación de la información es un proceso relevante para la obtención de datos, por lo que el análisis de las variables sobre la logística se identifica con el enfoque cuantitativo, debido a que la investigación posee un

problema concreto y definido al recolectar información en base a medición numérica y empleo de estadísticas.

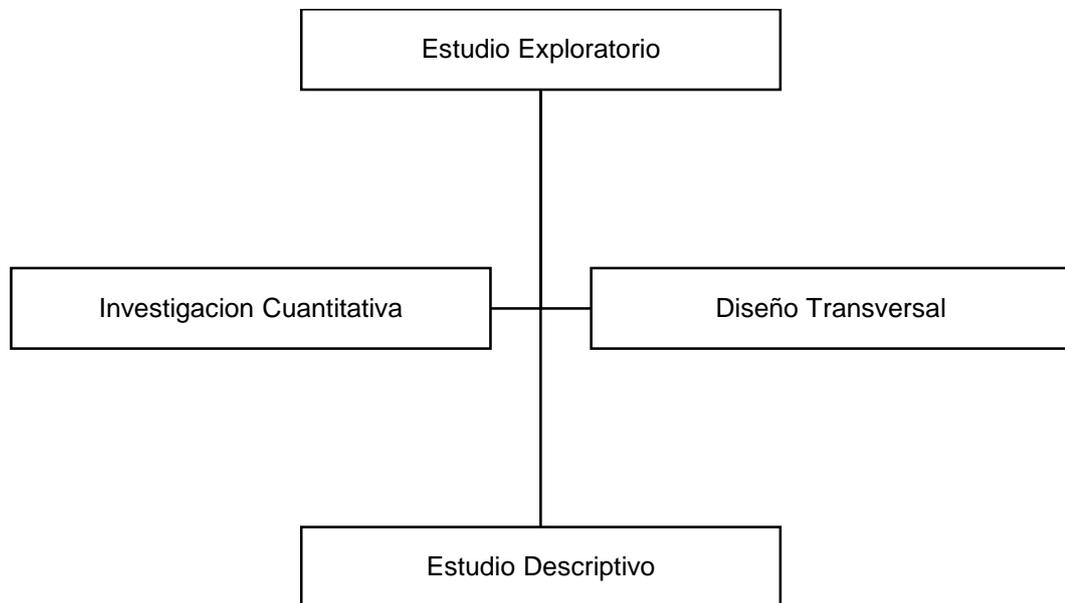


Figura 2. Métodos aplicables al proyecto

2.4.1. Estudio Exploratorio

Sirve como sustento para familiarizarse con el tema logístico desde Ecuador hacia los países pertenecientes a la Comunidad Andina CAN, debido a que no se ha examinado con profundidad ni mucho menos se ha abordado anteriormente, por lo que se pretende estudiar fenómenos y comportamientos nuevos creando nuevas perspectivas y dudas ante el investigador. (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2010)

2.4.2. Estudio Descriptivo

Mediante este estudio se recolecta información sobre las características y atributos importantes del grupo de refrendos analizados, describiendo las tendencias de las empresas importadoras, exportadoras y de transporte con relación al país de destino.

Empleada para relacionar una con más variables como las analizadas en las DAE, contribuye a la investigación al medir y cuantificar el grado de asociación prediciendo el comportamiento de cada una de ellas, facilitando la toma de decisiones. (Hernández Sampieri, Fernandez Collado , & Baptista Lucio, 2010)

2.5. Diseño de la Investigación

Al ser una investigación no experimental la información recolectada se realiza sin manipular las variables, observándolas como se originan en su entorno natural.

Mediante el diseño transversal, permite a los autores recolectar datos en un solo tiempo, con la finalidad de analizar y describir las interrelaciones y conducta de las variables que permitan emitir juicios sobre la logística que realiza el Ecuador hacia los países de la CAN.

2.5.1. Análisis de Datos y Herramientas Estadísticas

Para el objeto de estudio se consideró a 28 refrendos de empresas exportadoras concernientes a las subpartidas analizadas, mediante el uso del programa SPSS 15 para Windows 7, herramienta capaz de trabajar con bases de datos representativos y emplear procesos estadísticos, permitiendo analizar y predecir información veraz para la toma de decisiones adaptadas a la solución del problema.

Con ayuda del software se realizó tabulaciones simples y cruzadas para identificar y correlacionar variables como el flete, puerto de llegada/salida y medio de transporte.

El resultado arrojado determina las rutas transitadas ente los países de la Can, además de establecer estrategias generales que influyen en la distribución de los productos analizados.

Otra herramienta de análisis que se aplicó fue TradeMap para determinar el total de exportaciones de las subpartidas 16041410 y 160420 y determinar el funcionamiento y efectos del comercio bilateral existente entre los socios-económicos de la CAN.

2.6. Procedimiento

2.6.1. Método de muestreo

El tipo de muestreo que se adaptó a la indagación, fue el método no probabilístico ya que todas las empresas involucradas no tuvieron igual probabilidad de ser escogidas como sujetos de estudio, más bien son seleccionados en base a criterios del investigador y accesibilidad de información, que determinen una muestra representativa, en donde los datos fueron tomados de las exportaciones más relevantes desde Ecuador hacia los países pertenecientes a la CAN, basándose en las variables de tiempo, costo flete, termino de negociación, empresa y tipo de transporte.

De acuerdo a este método la investigación se guía por el muestreo por cuotas, técnica en donde el investigador asegura un estudio equitativo y más representativa, fijando cuotas que consisten en asociar un número de individuos que poseen características semejantes como son las empresas exportadoras de las subpartidas 16041410 y 160420 que envían sus productos a países que conforman la CAN, una vez identificadas las cuotas se eligieron los primeros refrendos que cumplan con los requerimientos.

2.7. Recolección de datos

2.7.1. Análisis de Contenido Cuantitativa

Esta técnica se aplicó para cuantificar la información obtenida en los 28 refrendos, identificando variables e incluyéndolas en categorías y subcategorías para posteriormente someterlas a análisis estadístico.

2.7.2. Datos Secundarios

La investigación se apoya en datos secundarios que implican documentos y archivos físicos o digitales que contribuyen con información relevante y veraz.

Se recopiló datos de sitios webs particulares y del gobierno, además de contactar a Agentes Aduaneros que colaboraron con el envío de los refrendos en digital correspondientes a los trámites realizados hacia los países de la CAN.

Cada refrendo consta con la factura comercial, Documento Aduanero de Exportación DAE, Documento de transporte: Carta Porte o B/L y certificado de origen

2.7.3. Plan de tabulación de los datos obtenidos

Tabla 1.

Plan de tabulación

Campo	Variable	Naturaleza- Escala	Estadística
1	Tiempo	Intervalo	Porcentaje-Media
2	Refrendo	Intervalo	Porcentaje-Media

Continua



3	Exportador	Nominal	Porcentaje- Moda
4	Importador	Nominal	Porcentaje- Moda
5	Aduana Salida	Nominal	Porcentaje- Moda
6	País destino	Nominal	Porcentaje- Moda
7	Aduana Llegada	Nominal	Porcentaje- Moda
8	Partida Arancelaria	Nominal	Porcentaje- Moda
9	Descripción Arancelaria	Nominal	Porcentaje- Moda
10	FOB	Intervalo	Porcentaje- Media
11	Flete	Intervalo	Porcentaje- Media
12	Peso Kg	Intervalo	Porcentaje- Media
13	Tipo de Transporte	Nominal	Porcentaje- Moda
14	Empresa Transportista	Nominal	Promedio- Moda
15	Carga	Intervalo	Porcentaje- Media
16	Contenedores	Intervalo	Porcentaje- Media
17	Incoterm	Nominal	Porcentaje- Moda
18	Producto	Nominal	Porcentaje- Moda
19	Formas de Pago	Nominal	Porcentaje- Moda

2.7.4. Análisis en el SPSS

Se ingresaron los datos de los 28 referendos (Ver Figura 3)

	Tiempo	Referido	Exportador	Importador	País_Origen	País_Destino	País_Origen	País_Destino	Partida_Aran	Partida_Destino	FOB	FLETE	Peso_kg	Tipo_Transporte	Transportista
1	2	202013400947235	CONSERV.	GOOD FR	ECUADOR	GUAYAQUIL	COLOMBIA	BUENAVE	16041410	Alunos	249500.00	3358.76	40800	MARITIMO	ASA SHIP
2	6	2020134000782267	NEGOCIO	ALMACEN	ECUADOR	GUAYAQUIL	COLOMBIA	ADUANAS	16041410	Alunos	95753.68	1115.77	16320	MARITIMO	KUEHNE
3	7	2020134000719089	ASISERV.	DISTRIBU	ECUADOR	GUAYAQUIL	COLOMBIA	BUENAVE	16041410	Alunos	88636.00	843.23	16810	MARITIMO	DHL GLOB
4	2	2020134000823065	CONSERV.	COLOMB	ECUADOR	GUAYAQUIL	COLOMBIA	BUENAVE	16041410	Alunos	788968.68	12349.87	158898	MARITIMO	CMA CGM
5	7	202013400079882	NEGOCIO	SIN NOMB	ECUADOR	GUAYAQUIL	BOLIVIA	LA PAZ	16041410	Alunos	76232.00	3650.00	12844	MARITIMO	INTERDLS
6	4	2020134000693428	INDUSTRI	PESQUER	ECUADOR	GUAYAQUIL	PERU	CALLAO	16041410	Alunos	281400.00	1708.17	48960	MARITIMO	UNIMAR S A
7	5	202013400068644	GALAPES	FRUTOS Y	ECUADOR	GUAYAQUIL	PERU	CALLAO	16041410	Alunos	96863.28	730.86	31987	MARITIMO	COGMOS
8	1	2020134000721382	SALICA D	G W YCH	ECUADOR	GUAYAQUIL	PERU	CALLAO	16041410	Alunos	1457000.00	4790.85	344800	MARITIMO	COGMOS
9	4	2020134000722677	NEGOCIO	CONFPE	ECUADOR	GUAYAQUIL	PERU	CALLAO	16041410	Alunos	91832.00	425.98	1674	MARITIMO	COGMOS
10	5	2020134000777691	CONSERV.	CONSERV	ECUADOR	GUAYAQUIL	PERU	CALLAO	16041410	Alunos	51800.00	578.93	16320	MARITIMO	UNIMAR S A
11	4	202013400061080	SALICA D	MOLITALI	ECUADOR	GUAYAQUIL	PERU	CALLAO	16041410	Alunos	86450.00	370.00	14130	MARITIMO	UNIMAR S A
12	5	2020134000683647	WOTBOH	OCEAN FL	ECUADOR	GUAYAQUIL	PERU	CALLAO	16041410	Alunos	16816.32	87.50	3890	MARITIMO	COGMOS
13	4	2020134000740270	GALAPES	FRUTOS Y	ECUADOR	GUAYAQUIL	PERU	CALLAO	16041410	Alunos	84864.38	633.68	16994	MARITIMO	COGMOS
14	4	2020134000753756	NEGOCIO	CONFPE	ECUADOR	GUAYAQUIL	PERU	CALLAO	16041410	Alunos	12254.30	54.36	1999	MARITIMO	COGMOS
15	4	2020134000755183	GALAPES	FRUTOS Y	ECUADOR	GUAYAQUIL	PERU	CALLAO	16041410	Alunos	84864.38	633.68	16994	MARITIMO	COGMOS
16	2	732013400064689	INDUSTRI	MOLINO L	ECUADOR	TULCAN	COLOMBIA	IRALES	16041410	Alunos	88800.00	1630.00	22848	TERRESTRE	COOP DE
17	2	2020134000687532	CONSERV.	COLOMB	ECUADOR	GUAYAQUIL	COLOMBIA	BUENAVE	16041410	Alunos	36544.18	682.18	6346	MARITIMO	MARITRA
18	3	7200134000672267	INDUSTRI	MOLINO L	ECUADOR	TULCAN	COLOMBIA	IRALES	16041410	Alunos	81200.00	1556.00	22848	TERRESTRE	SERVICIO
19	2	7500134000723487	GETAFE S	TRILLADO	ECUADOR	TULCAN	COLOMBIA	IRALES	16041410	Alunos	106500.00	3640.50	25296	TERRESTRE	COOPERA
20	3	2020134000720367	CONSERV.	COLOMB	ECUADOR	GUAYAQUIL	COLOMBIA	BUENAVE	16041410	Alunos	350103.58	5216.31	64578	MARITIMO	MARITRA
21	5	202013400068644	GALAPES	FRUTOS Y	ECUADOR	GUAYAQUIL	PERU	CALLAO	16041410	Alunos	96863.28	730.86	31987	MARITIMO	MARITRA
22	4	2020134000721382	SALICA D	G W YCH	ECUADOR	GUAYAQUIL	PERU	CALLAO	16041410	Alunos	1457000.00	4790.85	344800	MARITIMO	COGMOS

Figura 3. Base de datos en el sistema SPSS

2.7.4.1. Tabulación Simple

La investigación abarca diez tabulaciones simples en donde analiza el comportamiento de una sola variable, siendo las siguientes: empresas exportadoras, importadoras, puerto de salida, puerto de llegada, país de destino y descripción arancelaria.

Se denominan variables de naturaleza nominal (Ver Figura 4) debido a que para su tabulación es necesario ir a barra de herramientas seleccionar análisis, datos descriptivos y colocar el campo que se pretende realizar el estadístico, obteniendo así frecuencias y porcentajes.

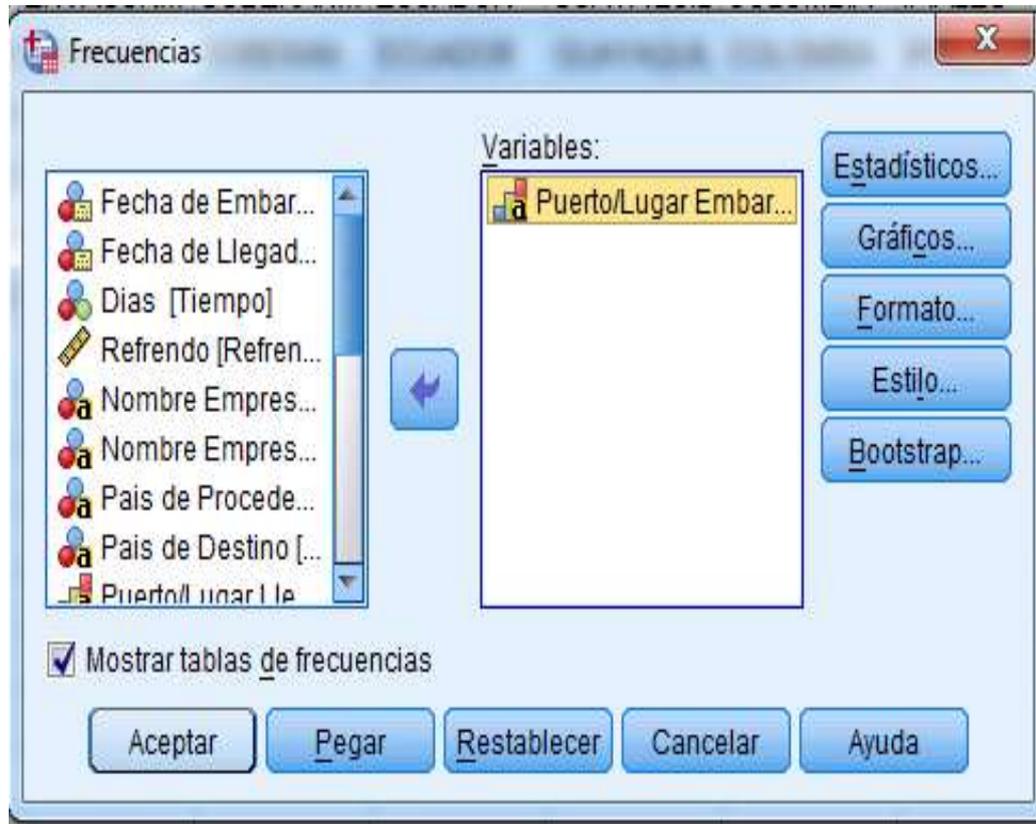


Figura 4. Tabulación con variables nominal-nominal

2.7.4.2. Tabulación Cruzada

Para la tabulación cruzada se utilizó datos cualitativos y cuantitativos relacionando una o más variables en una misma tabla, la mayoría de las tablas realizadas son de carácter cruzado.

En este tipo de tabulación se presentó dos tipos de procedimientos para interrelacionar variables, la primera se realizó con escala nominal asociada con la escala de intervalo mediante la selección de la opción “estadísticos descriptivos” y colocamos las variables que se van a estudiar. (Ver Figura 5).

El siguiente proceso corresponde a ir a al menú estadísticos descriptivos y tablas cruzadas se escoge las variables para colocarlas en filas, columnas

y dependiendo de la relación existente se utiliza las capas, además los (Ver figura 6).

El análisis estadístico calculado se basa en la media, moda, suma total, porcentajes, valores mínimos y máximos.

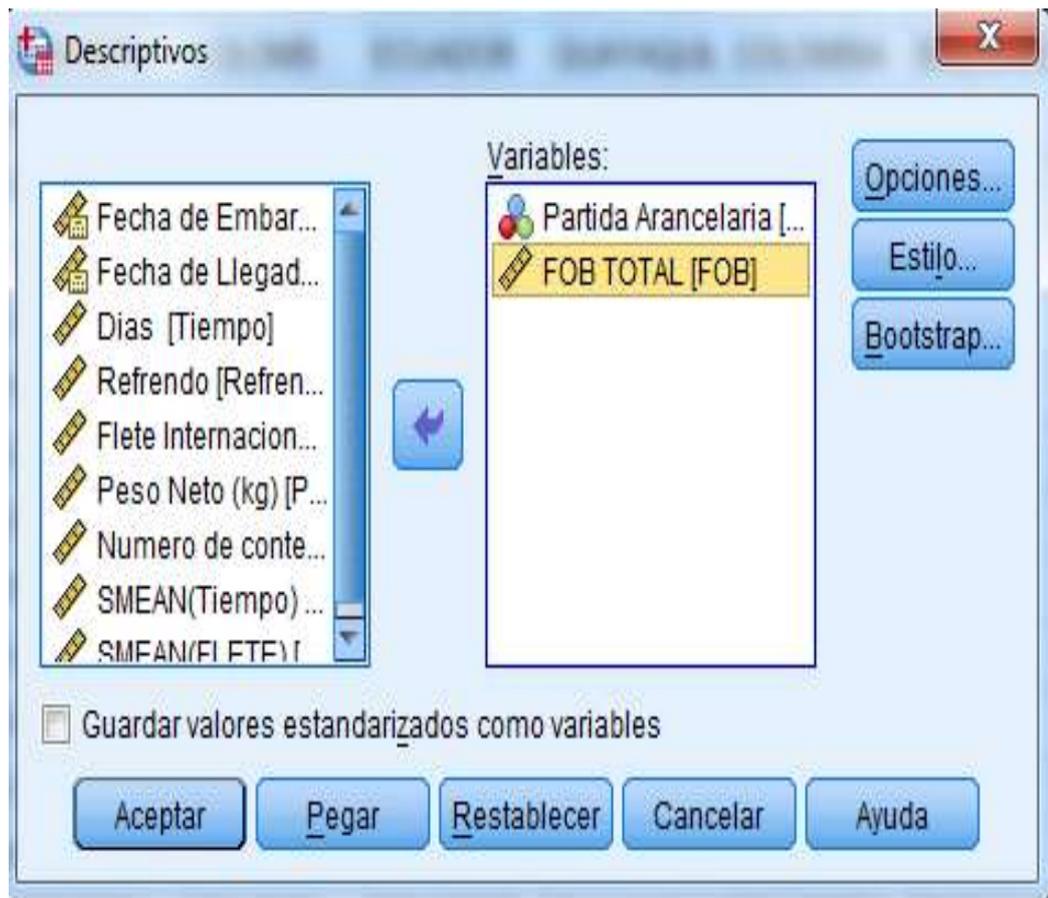


Figura 5. Tabulación con variables nominal-intervalo

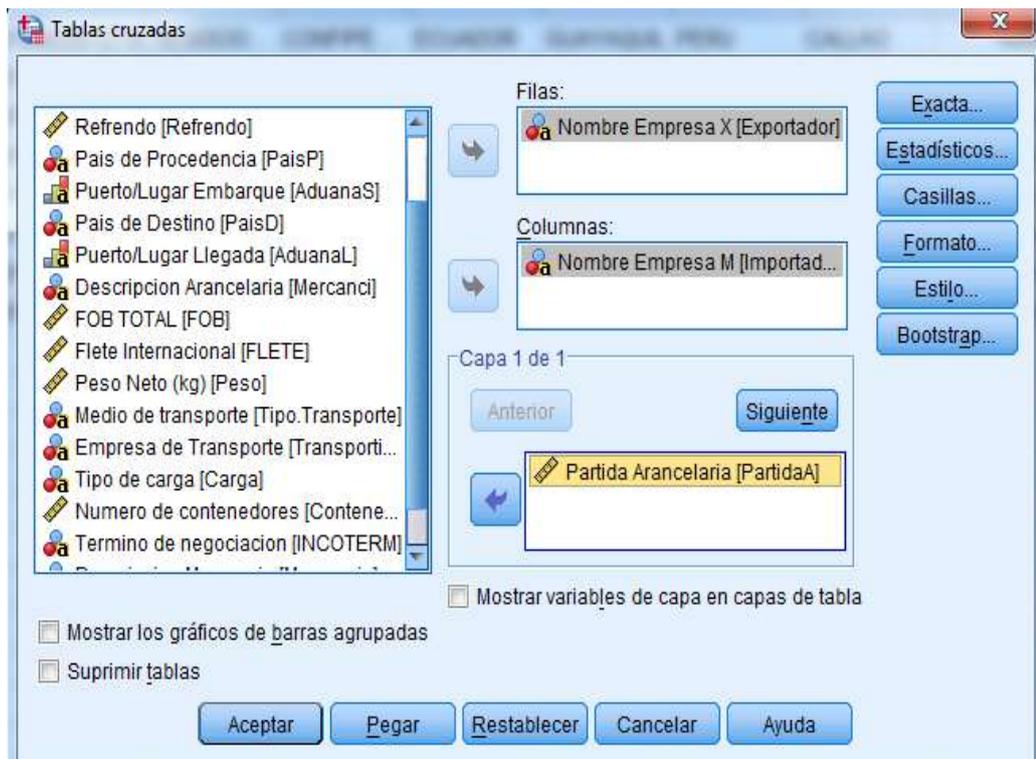


Figura 6. Tabulación con tablas cruzadas

2.7.4.3. Correlación de Variables

Se realizó correlaciones con la base de datos del programa de SPSS

Tabla 2

Correlación de variables de la tabulación

CORRELACIÓN Variables	CORRELACIÓN DETALLE
KILOS KG	Total de kilos por exportador e importador de la subpartida 16.04.14.10 y 16.04.20.00 (Base de datos).
Exportador	
Subpartida Arancelaria	Relación peso por partida arancelaria

Continua



CORRELACIÓN Variables	CORRELACIÓN DETALLE
FOB	Total FOB por exportador de la subpartida 16.04.14.10 y 16.04.20.00.
Exportador	
País de destino	FOB total hacia países de la CAN
Subpartida Arancelaria	FOB total por partida arancelaria
TIEMPO	Tiempo que emplean las empresas transportistas.
Empresas Transportistas	
DESCRIPCIÓN DE LA MERCANCÍA	Descripción de mercancías hacia países pertenecientes a la CAN
País de destino	
EXPORTADORES	Empresas exportadoras que emplean empresas transportistas
Empresa Transportista	
IMPORTADORES	Empresas importadoras que emplean empresas transportistas
Empresa Transportista	
EMPRESA TRANSPORTISTA	Empresas transportistas que utilizan los países de la CAN
País destino	
PAÍS DE DESTINO	País de destino por empresa de transporte y exportadora
Empresa Transportista	
Exportadores	
FLETE	Relación flete internacional en dólares por subpartida arancelaria, según descripción de mercancía, país de destino
Subpartida Arancelaria	
Producto	
País de destino	
NÚMERO DE CONTENEDORES	Tipo de carga hacia los diferentes puertos de llegada de la CAN
Tipo de Carga	

Continua



CORRELACIÓN Variables	CORRELACIÓN DETALLE
Puerto de Legada	Número de contenedores hacia puertos de llegada
Empresa Transportista	Tipo de carga que utilizan las empresas transportistas
PUERTOS	Puerto de embarque hacia puerto de llegada
Embarque y Llegada	
TERMINO DE NEGOCIACIÓN	Término de negociación que más se utiliza en la diferentes subpartidas
Subpartida Arancelaria	
Empresas Transportistas	Términos de negociación que utilizan las empresas transportistas.

CAPITULO III

LOGISTICA INTERNACIONAL ECUADOR-CAN

3.1. Comercio Ecuador- Comunidad Andina Can

Ecuador forma parte de La Comunidad Andina de Naciones representando un socio comercial que durante años ha facilitado el flujo de productos entre los diferentes países.

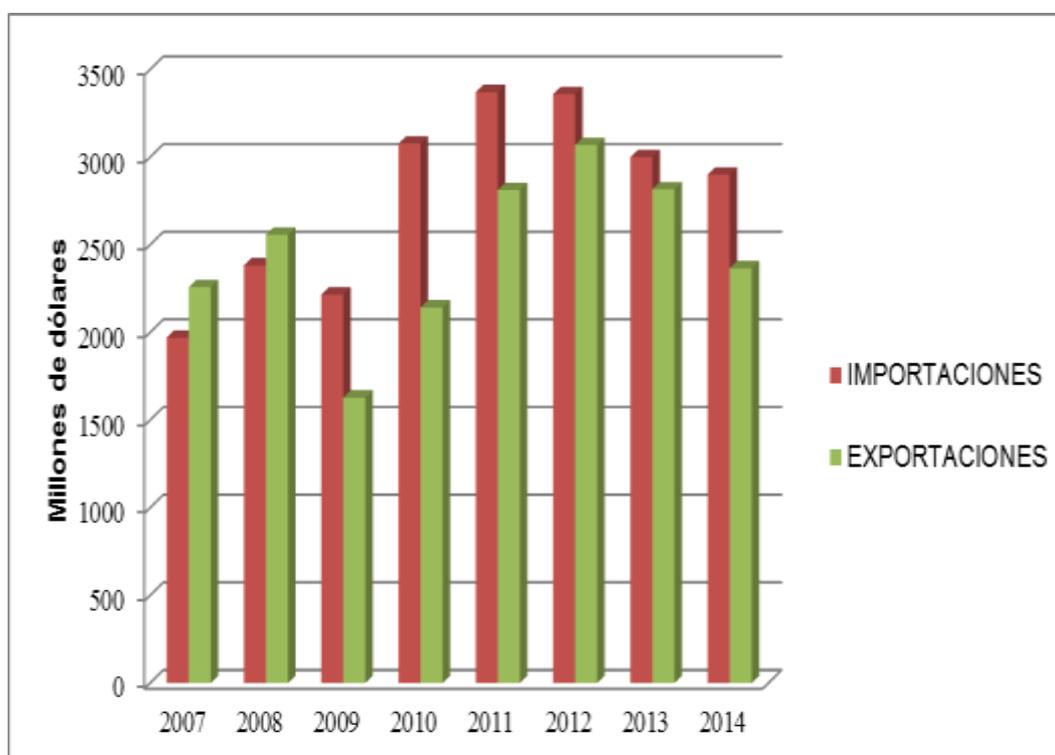


Figura 7. Evolución del comercio Ecuador-CAN

Fuente: Banco Central del Ecuador

Como se puede observar el crecimiento en cuanto a relaciones comerciales entre Ecuador y la Can es relevante, siendo los años 2007 y 2008 más representativos para el comercio ecuatoriano por el superávit alcanzado,

debido al incremento de los precios del petróleo, y como consecuencia de una crisis mundial desde el año 2009 la tendencia deficitaria.

A pesar de esto la can no deja de ser unos de los principales socios comerciales de las exportaciones ecuatorianas, ocupando el tercer lugar con un 14.1%. (Ver figura 8)

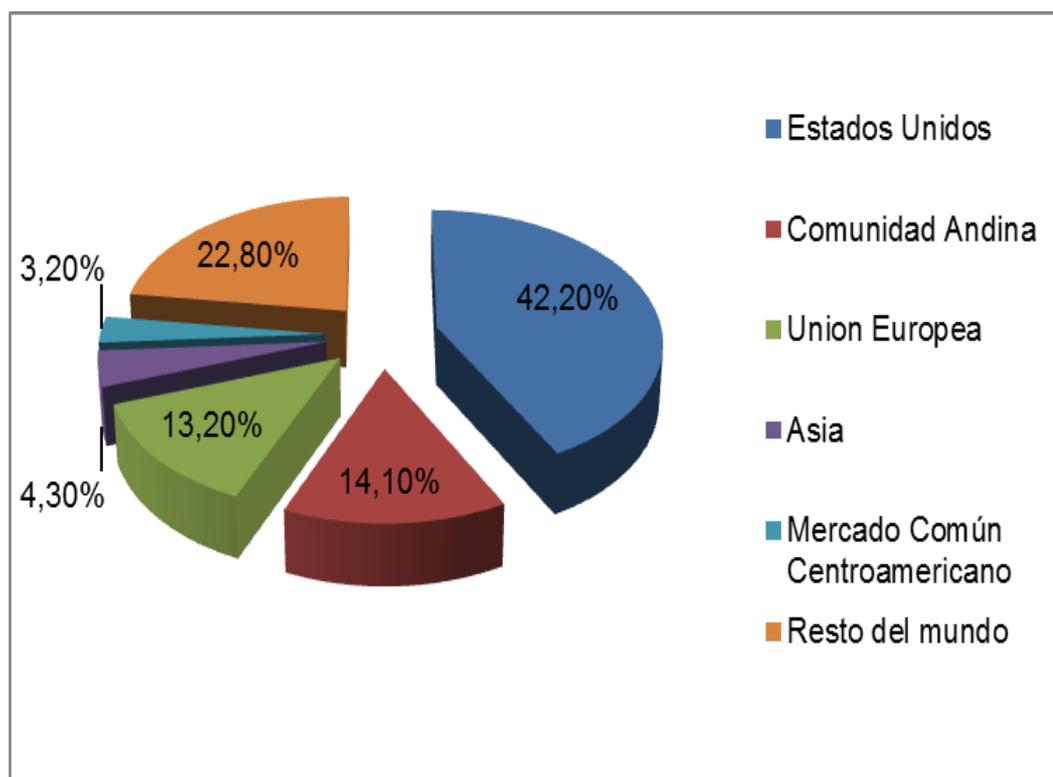


Figura 8. Principales socios comerciales del Ecuador

Fuente: Banco Central del Ecuador

El Ecuador fue el único país donde las exportaciones extracomunitarias crecieron un 7.1% pasando de 18 838 millones de dólares a 20 170 millones de dólares en el 2013, siendo los principales productos de exportación las preparaciones y conservas de camarones, langostinos y demás crustáceos; plátanos; productos químicos y demás productos de la industria química y tejidos (Comunidad Andina de Naciones, 2014)

3.1.1. Comercio Ecuador-Colombia

En cuanto a las exportaciones hacia Colombia el sector de vehículos es el que tiene mayor participación, seguido del sector del pescado, otros alimentos, textiles y maquinaria.



Figura 9. Participación de productos exportados desde Ecuador a Colombia (2013)

Fuente: Banco Central del Ecuador

3.1.2. Comercio Ecuador-Perú

Las exportaciones no petroleras hacia este país no son representativas, debido a que el petróleo es principal producto de exportación, dejando de lado productos como el pescado, textiles, caucho entre otros.

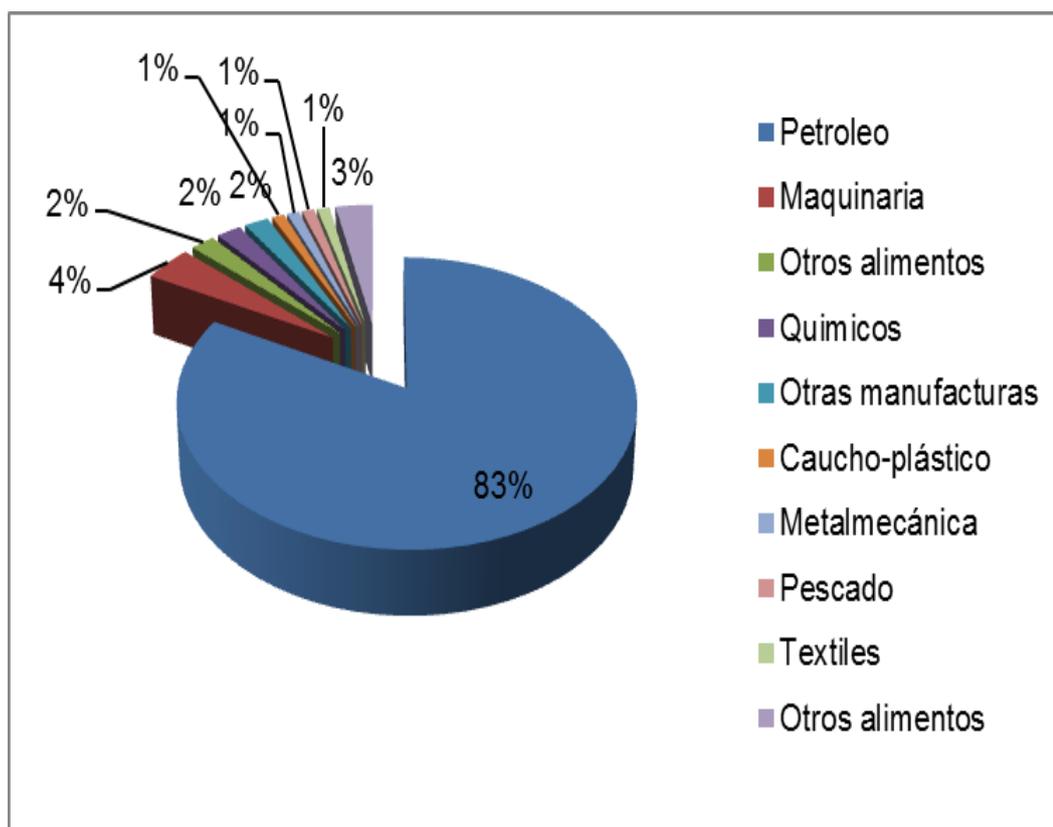


Figura 10. Participación de productos exportados desde Ecuador a Perú (2013)

Fuente: Banco Central del Ecuador

3.1.3. Comercio Ecuador-Bolivia

Las relaciones comerciales con Bolivia no representan montos significativos, es así que la participación promedio de Bolivia en las exportaciones de Ecuador es del 0,67%. (Sáenz & Muñoz, 2012) Los principales sectores de exportación corresponden al sector químico, textil y manufacturas.

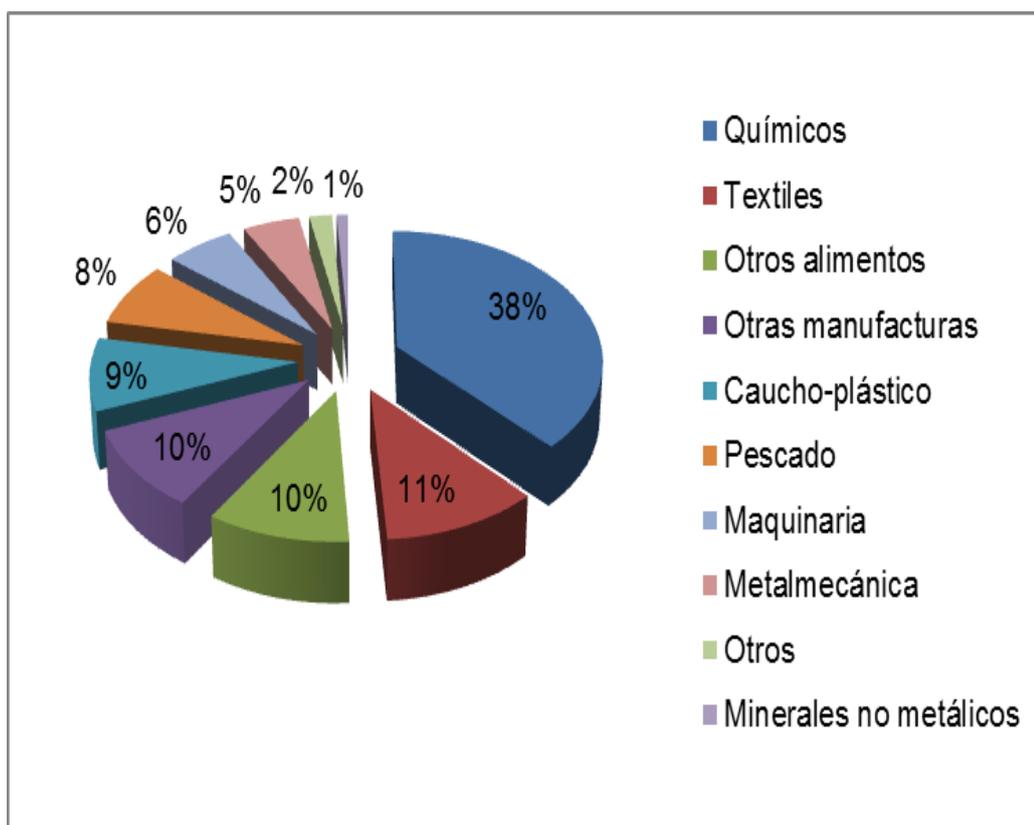


Figura 11. Participación de productos exportados desde Ecuador a Bolivia (2013)

Fuente: Banco Central del Ecuador

3.2. Situación Logística De Las Empresas Exportadoras De Conservas De Atún Y Preparaciones De Pescado

Para el análisis de la logística se tomará en cuenta a los principales elementos integrantes en la comercialización de productos de atún y demás preparaciones de pescado correspondientes a la partida 16.04.14.10 y 16.04.20.00 respectivamente, desde Ecuador hacia los países de la Comunidad Andina, como son Colombia, Perú y Bolivia con los.

3.2.1. Transporte de mercancías

El sector del comercio internacional abarca varias empresas y agentes que participan en los procesos tanto en importaciones como exportaciones, es así que para el estudio se toma en cuenta a las empresas exportadoras de atún y demás preparaciones de atún, compañías de transporte marítimo y terrestre, y almacenes temporales utilizados en la comercialización de estos productos.

Cabe señalar que la mayor parte del comercio internacional, en especial las empresas exportadoras de Ecuador, utiliza los medios de transporte marítimo para el traslado de las mercancías, seguido del transporte terrestre siendo Colombia uno de los principales destinos de este medio de transporte.

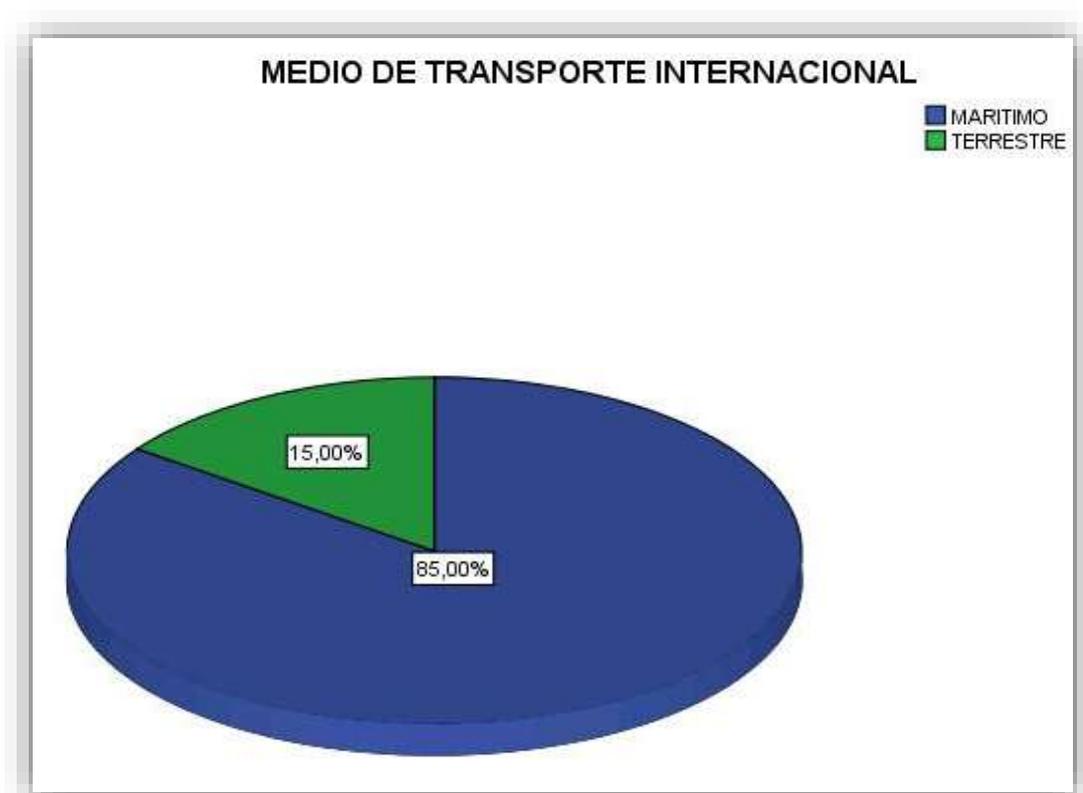


Figura 12. Medio de transporte utilizado por empresas exportadoras

3.2.1.1. Partidas aplicadas

Para conocer los principales proveedores e importadores, según el número de datos planteado en la metodología, se analizó la contribución de las partidas arancelarias propuestas, así como las empresas que comercializan preparaciones de atún y pescado que se detalla a continuación:

Tabla 3
Descripción arancelaria

	Frecuencia	Porcentaje
Preparaciones de Atún	22	78,6^a
Las demás preparaciones y conservas de pescado	6	21,4
Total	28	100,0

a. El 78,8% de los datos analizados pertenece a la subpartida de preparaciones atún

3.2.1.2. Empresas

Tabla 4
Empresas exportadoras

	Frecuencia	Porcentaje
CONSERVAS ISABEL ECUATORIANA S.A	5	17,9
ASISERVY S.A.	1	3,6
ENVASUR ENVASES SURAMERICANOS	2	7,1
GALAPESCA S.A.	5	17,9
GETAFE S.A.	1	3,6
INDUSTRIA DE ENLATADOS ALIMENTICIOS	1	3,6
INDUSTRIAL VALDIVIA INDUVAL S.A.	2	7,1

Continua



NEGOCIOS INDUSTRIALES REAL N.I.R.S.	7	25,0
NOTTBOHM EDELMANN HANS JUERGEN	1	3,6
SALICA DEL ECUADOR S.A.	3	10,7
Total	28	100,0

Con el 25% de participación NEGOCIOS INDUSTRIALES REAL N.I.R.S. lideró en este grupo de empresas, seguido de Conservas Isabel Ecuatoriana S.A y GALAPESCA S.A. con el 17,9%, finalmente SALICA DEL ECUADOR S.A. con un 10,7%; contando cada una de estas con marcas reconocidas a nivel mundial y específicamente en Latinoamérica.

Los principales importadores de estas subpartidas en la Comunidad Andina, se encuentra FRUTOS Y ESPECIES S.A.C con el 17,9% de participación, seguido de CONFIPERU S.A en Perú; COLOMBOESPAÑOLA CORPORATION S.A.S con el 10,7% en Colombia.

Tabla 5
Empresas importadoras

	Frecuencia	Porcentaje
DISTRIBUIDORA DE CONFITES S.A	1	3,6
GOOD PRICE CORPORATION S.A.S	1	3,6
COLOMBOESPANOLA DE CONSERVAS LTDA	3	10,7
CONSERVAS ISABEL PERUANAS S.A	1	3,6
FRUTOS Y ESPECIES S.A.C	5	17,9
TRILLADORA LA MONTANA S.A.S	1	3,6
PESQUERA HAYDUK S.A	1	3,6
MOLINO LA SABANA S.A.S	2	7,1
SIN NOMBRE	1	3,6
ALMACENES EXITO S.A	1	3,6
CONFIPERU S.A	4	14,3

Continua



OCEAN FISH COMPANY SAC	1	3,6
G.W YICHANG & CIA S.A	2	7,1
MOLITALIA S.A	1	3,6
SOBERANA S.A	2	7,1
COMERCIALIZADORA DE ALIMENTOS Y ABARROTES S.A	1	3,6
Total	28	100,0

3.2.1.3. Lugar o puerto de embarque y destino

Conocer la concurrencia de los países de destino así como los respectivos puertos o lugares de llegada, es esencial para las empresas proveedoras, importadores y operadores logísticos.

Por consiguiente se detallada los resultados obtenidos:

Tabla 6

País de destino

País	Frecuencia	Porcentaje
PERU	16	57,1
BOLIVIA	1	3,6
COLOMBIA	11	39,3
Total	28	100,0

Tabla 7
Puerto o lugar de embarque

Puerto/Lugar	Frecuencia	Porcentaje
GUAYAQUIL	25	89,3 ^a
TULCAN	3	10,7
Total	28	100,0

a. El 89,3% de las empresas embarcan sus mercancías en el puerto de Guayaquil

Tabla 8
Puerto o lugar de llegada

Puerto/Lugar	Frecuencia	Porcentaje
CALLAO	16	57,1
ADUANAS DE CARTAGENA	1	3,6
BUENAVENTURA	5	17,9
IPIALES	5	17,9
LA PAZ	1	3,6
Total	28	100,0

Según los resultados obtenidos, el país de mayor acogida es Perú con su respectivo puerto El Callao con el 57,1% de participación, por otro lado Colombia es el segundo destino, con porcentajes iguales del 17,9% de participación se encuentran el puerto de Buenaventura y el punto de llegada de Ipiales.

3.2.1.4. Transportistas

Tabla 9

Empresas transportistas utilizadas por Exportadores de conservas de atún y pescado

		País de Destino			
		PERU	BOLIVIA	COLOMBIA	Total
	ASIA SHIPPING	0	0	1	1
	CMA CGM ECUADOR S.A	1	0	1	2
E m p r e s a	COOP.DE TRANS DE CARGA PESADA	0	0	2	2
	RUTAS DEL CARCHI				
	COOPERATIVA DE TRANSPORTE PESADO	0	0	1	1
	CONTINENTAL NORTE				
de	COSMOS AGENCIA MARITIMA SAC	9	0	0	9
	DHL GLOBAL	0	0	1	1
T r a n s p o r t e	GREENANDES ECUADOR S.A.	2	0	0	2
	HAMBURG SUD ECUADOR	1	0	0	1
	INTERCILSA LOGISTICS	0	1	0	1
	KUEHNE/NAGEL S.A	0	0	1	1
	MARITRANS S A	0	0	2	2
	SERVICIO INTERNACIONAL DE CARGA PESADA	0	0	1	1
	SETRAINCE CIA LTDASIN				
	TRAINTERCOL LTDA.	0	0	1	1
	UNIMAR S.A	3	0	0	3
Total		16	1	11	28

En el estudio realizado se encuentran 14 empresas transportistas que trabajan con los países que conforman la CAN, de estas 3 pertenecen al transporte terrestre, y 11 al transporte marítimo.

Perú al ser el principal destino de las exportaciones de elaborados de atún y pescado, es evidente que es el país con mayor participación de las empresas de transporte, entre estas tenemos a COSMOS AGENCIA MARÍTIMA, UNIMAR Y GREENANDES ECUADOR S.A.

Las empresas que han decidido enviar sus productos a Colombia han optado por usar la vía marítima, sin embargo dentro de los países de la CAN, Colombia es donde se utiliza con mayor frecuencia el transporte terrestre representado por el 36,36% y las principales empresas son: COOPERATIVA DE TRANSPORTE PESADO CONTINENTAL NORTE, COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA RUTAS DEL CARCHI Y SERVICIO INTERNACIONAL DE CARGA PESADA SETRAINCE CIA LTDASIN.

3.2.1.5. Relación comercial Exportador-Empresa de transporte

Es necesario conocer la relación comercial entre exportador y empresa de transporte, es así que en la tabla 11 se puede identificar que GALAPESCA y NEGOCIOS INDUSTRIALES NIRS, realizan la mayor parte de sus operaciones utilizando a COSMOS AGENCIA MARÍTIMA, GREENANDES ECUADOR y MARITRANS como principales operadores de transporte.

Además se establece la relación entre aduanas de embarque y llegada con las respectivas empresas de transporte utilizadas, siendo Callao y Buenaventura los más concurrentes y La Paz con menor concurrencia al igual que la Aduana de Ipiales.

Tabla 10
Relación Exportador y Empresa de transporte

	Empresa de Transporte														Total
	ASIA SHIPPI NG	CMA CGM ECUA DOR S.A	COOP.DE TRANS DE CARGA PESADA RUTAS DEL CARCHI	COOPERATIVA DE TRANSPORTE PESADO CONTINENTAL NORTE	COSMOS AGENCIA MARITIMA SAC	DHL GLOB AL	GREENAN DES ECUADOR S.A.	HAMBURG SUD ECUADOR	INTERCI LSA LOGISTI CS	KUEHNE /NAGEL S.A	MARIT RANS S A	SERVICIO INTERNACIONAL DE CARGA PESADA SETRAINCE CIA LTDA SIN	TRAIN TERC OL LTDA.	UNIMAR S.A	
CONSERVAS ISABEL ECUATORIANA S.A	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	5
ASISERVY S.A.	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
ENVASUR ENVASES SURAMERICANOS	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
E GALAPESCA S.A.	0	0	0	0	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5
x GETAFE S.A.	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
p INDUSTRIA DE ENLATADOS ALIMENTICIOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
a INDUSTRIAL VALDIVIA INDUVAL S.A.	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
d NEGOCIOS INDUSTRIALES REAL N.I.R.S.	0	1	0	0	2	0	2	0	1	1	0	0	0	0	7
r NOTTBOHM EDELMANN HANS JUERGEN	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
o SALICA DEL ECUADOR S.A.	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3
Total	1	2	2	1	9	1	2	1	1	1	2	1	1	3	28

Tabla 11

Aduana de Llegada - Empresa de transporte

Puerto Lugar Embarque	Puerto/Lugar Llegada					Total	
	CALLAO	ADUANAS DE CARTAGEN A	BUENAVEN TURA	IPIALES	LA PAZ		
ASIA SHIPPING	0	0	1	0	0	1	
E G M U P A R Y E A S Q A U I D L E	CMA CGM ECUADOR S.A	1	0	1	0	0	2
	COSMOS AGENCIA MARITIMA SAC	9	0	0	0	0	9
	DHL GLOBAL	0	0	1	0	0	1
	GREENANDES ECUADOR S.A.	2	0	0	0	0	2
	HAMBURG SUD ECUADOR	1	0	0	0	0	1
T R A N S P O R T E	INTERCILSA LOGISTICS	0	0	0	1	0	1
	KUEHNE/NAGEL S.A	0	1	0	0	0	1
	MARITRANS S A	0	0	2	0	0	2
	UNIMAR S.A	3	0	0	0	0	3
	Total	15	1	5	1	0	23
	COOP.DE TRANS DE CARGA PESADA RUTAS DEL CARCHI				2	0	2
T U L C A N	COOPERATIVA DE TRANSPORTE PESADO CONTINENTAL NORTE				1	0	1
	TRAINTERCOL LTDA.				1	0	1
T R A N S P O R T E	SERVICIO INTERNACIONAL DE CARGA PESADA SETRAINCE CIA LTDASIN				1	0	1
	Total				5	0	5

3.2.2. Tiempos

Como se mencionó al inicio de este estudio es importante conocer los tiempos estimados que emplean las empresas de transporte desde el puerto o lugar de embarque hasta el puerto o lugar de destino en los países correspondientes a la CAN.

Para los tiempos analizados se consideró desde la fecha de embarque, es decir desde que la mercadería es puesta en el medio de transporte Internacional en el caso del transporte marítimo y desde el primer lugar de embarque en caso del transporte terrestre hasta la fecha de llegada al puerto o lugar de destino.

Cuadro 2

Puntos de análisis para los tiempos del Transporte terrestre

País de origen			Fronteras	País de destino
				
Operadores Logísticos			Fronteras	Operadores Logísticos
Transporte Local	Aduana (SENAE)	Terminal Terrestre	Transporte Internacional	Terminal Terrestre

Cuadro 3**Puntos de análisis para los tiempos del Transporte marítimo**

País de origen		Fronteras	País de destino
 			
Operadores Logísticos		Fronteras	Operadores Logísticos
Aduana (SENAE)	Terminal Portuario	Transporte Internacional	Terminal Portuario

Tabla 12**Tiempo de llegada en días hacia los países pertenecientes a la CAN**

País de Destino	Puerto/Lugar Llegada	Media	Mínimo	Máximo
PERU	CALLAO	4,31	4	5
	Total	4,31	4	5
BOLIVIA	LA PAZ	7,00	7	7
	Total	7,00	7	7
COLOMBIA	ADUANAS DE CARTAGENA	6,00	6	6
	BUENAVENTURA	2,40	2	3
	IPIALES	1,40	1	2
	Total	2,27	1	6
Total		3,61	1	7

Se Puede observar que el destino de La Paz en Bolivia requiere un promedio de 7 días para la llegada desde que se embarca la mercancía hasta que arriba al puerto de llegada, esto se debe a la escasa infraestructura logística y una ubicación geográfica no favorable para el país que no permite una distribución eficiente por la necesidad de utilizar transporte multimodal.

Otro destino que requiere como 6 días según datos analizados son las Aduanas de Cartagena desde la aduana de Guayaquil.

En cambio para Buenaventura se necesita de 2,40 días promedios, por ubicarse en distintos puntos.

Con respecto a la aduana de Ipiales se requiere 1,4 utilizando el medio de transporte terrestre

Perú mantiene un promedio de 4,31 días para la llegada de los productos utilizando el transporte marítimo.

Además las empresas de transporte tienen un rol importante para determinar los tiempos de llegada, esto depende de la tecnología y acceso a rutas con las que cuenten cada empresa, generando una distribución rápida y eficiente.

En cuanto al transporte marítimos GREENANDES ECUADOR S.A. es la que maneja el menor tiempo de llegada a Perú con 4 días promedio, seguido de ASIA SHIPPING y CMA CGM ECUADOR S.A que emplean 2 días promedio para llegar al puerto de destino en Colombia

Con respecto al transporte terrestre COOPERATIVA DE TRANSPORTE PESADO CONTINENTAL NORTE y TRAINERCOL LTDA. Utilizan un día promedio para arribar al terminal terrestre de Colombia.

Los tiempos de llegada a Bolivia son más extensos por la dificultad de acceso a ese país, según los resultados INTERCILSA LOGISTICS se demora 7 días promedios utilizando el transporte marítimo.

Tabla 13

Tiempo promedio de llegada (días) de Empresas transportistas

Medio de transporte	Empresa de Transporte	Días			
		País de Destino			Total
		PERU	BOLIVIA	COLOMBIA	
				A	
	ASIA SHIPPING			2,00	2,00
	CMA CGM ECUADOR S.A	4,00		2,00	3,00
M	COSMOS AGENCIA	4,33			4,33
A	MARITIMA SAC				
R	DHL GLOBAL			3,00	3,00
I	GREENANDES ECUADOR	4,00			4,00
T	S.A.				
I	HAMBURG SUD ECUADOR	5,00			5,00
M	INTERCILSA LOGISTICS		7,00		7,00
O	KUEHNE/NAGEL S.A			6,00	6,00
	MARITRANS S A			2,50	2,50
	UNIMAR S.A	4,33			4,33
	Total	4,31	7,00	3,00	4,09
T	COOP.DE TRANS DE CARGA				
E	PESADA RUTAS DEL			1,50	1,50
R	CARCHI				
R	COOPERATIVA DE				
E	TRANSPORTE PESADO			1,00	1,00
S	CONTINENTAL NORTE				
T	SERVICIO INTERNACIONAL				
R	DE CARGA PESADA			2,00	2,00
E	SETRAINCE CIA LTDASIN				
	TRAINERCOL LTDA.			1,00	1,00
	Total			1,40	1,40

Continua



Total	4,31	7,00	2,27	3,61
-------	-------------	-------------	-------------	-------------

3.2.3. Pesos

En el transporte el peso es un determinante de los costos, los cuales influyen en el traslado de la mercadería de un lugar a otro, por tal razón se detalla a continuación la relación de peso por subpartida.

Tabla 14

Relación peso por subpartida arancelaria (Kg netos)

Subpartida Arancelaria	Media	Mínimo	Máximo
16.04.14.10	48815,10	1999	244800
16.04.20.00	21377,76	718	47736
Total	42935,67	718	244800

Además se describe la participación de los pesos por empresa de transporte, exportador e importador.

Con respecto a la subpartida 16.04.14.10 las empresas exportadoras como NOTTBOHM EDELMANN HANS JUERGEN comercializan como mínimo 3 990 kg netos de preparaciones de atún representando el 3.6% de participación en esta sección, siendo OCEAN FISH COMPANY su principal comprador en Perú. (Ver Tabla 18)

SALICA DEL ECUADOR es uno de los principales exportadores de esta subpartida ya que distribuye 503 700 kg trimestralmente, siendo G.W YICHANG & CIA S.A su principal importador en Perú.

Tabla 15

Total kilos por exportador e importador de la partida arancelaria 16.04.14.10

Exportador	Importador	Suma Peso Neto (kg)	% del total de N
	GOOD PRICE CORPORATION S.A.S	40800	3,6%
CONSERVAS ISABEL ECUATORIANA S.A	COLOMBOESPANOLA DE CONSERVAS LTDA CONSERVAS ISABEL PERUANAS S.A	230221 16320	10,7% 3,6%
	Total	287341	17,9%
ASISERVY S.A.	DISTRIBUIDORA DE CONFITES S.A	16810	3,6%
	Total	16810	3,6%
GALAPESCA S.A.	FRUTOS Y ESPECIES S.A.C	95962	14,3%
	Total	95962	14,3%
GETAFE S.A.	TRILLADORA LA MONTANA S.A.S	25296	3,6%
	Total	25296	3,6%
INDUSTRIA DE ENLATADOS ALIMENTICIOS	PESQUERA HAYDUK S.A	48960	3,6%
	Total	48960	3,6%
INDUSTRIAL VALDIVIA INDUVAL S.A.	MOLINO LA SABANA S.A.S	45696	7,1%
	Total	45696	7,1%
NEGOCIOS INDUSTRIALES REAL N.I.R.S.	SIN NOMBRE ALMACENES EXITO S.A CONFIPERU S.A	12844 16320 17014	3,6% 3,6% 7,1%
	Total	46177	14,3%
	OCEAN FISH COMPANY SAC	3990	3,6%

Continúa



NOTTBOHM			
EDELMANN HANS	Total	3990	3,6%
JUERGEN			
		<hr/>	
SALICA DEL	G.W YICHANG & CIA S.A	489600	7,1%
ECUADOR S.A.	MOLITALIA S.A	14100	3,6%
	Total	503700	10,7%
		<hr/>	
	Total	1073932	78,6%
		<hr/>	

Haciendo referencia a la partida 16.04.20.00 cuya descripción son las demás preparaciones de pescado, NEGOCIOS INDUSTRIALES REAL N.I.R.S comercializa un total de 50 583 kg trimestralmente, siendo CONFIPERU S.A y COMERCIALIADORA DE ALIMENTOS Y ABARROTES S.A sus principales importadores.

Esta empresa tiene mayor participación dentro de esta subpartida con 10,7%.

GALAPESCA S.A. maneja 31 987 kg en un trimestre con el 3,5% de participación, con su principal importador FRUTOS Y ESPECIES S.A.C.

En cuanto a ENVASUR ENVASES SURAMERICANOS se comercializa 45 696 kg con una participación del 7,1%

Tabla 16

Total kilos por exportador e importador de la partida arancelaria 16.04.20.00

Exportador	Importador	Suma	
		Peso Neto (kg)	% del total de N
ENVASUR ENVASES	SOBERANA S.A	45696	7,1%
SURAMERICANOS	Total	45696	7,1%



GALAPESCA S.A.	FRUTOS Y ESPECIES S.A.C	31987	3,6%
	Total	31987	3,6%
NEGOCIOS INDUSTRIALES REAL N.I.R.S.	CONFIPERU S.A COMERCIALIZADORA DE ALIMENTOS Y ABARROTES S.A	2847 47736	7,1% 3,6%
	Total	50583	10,7%
	Total	128267	21,4%

3.2.4. Tipo de carga

Las empresas analizadas por lo general manejan el tipo de carga contenerizada, principalmente los contenedores de 20' cuando emplean el transporte marítimo hacia los países de Perú, Colombia y Bolivia. Al enviar las mercancías hacia Ipiales en Colombia por el medio terrestre se usa el tipo de carga suelta.

Tabla 17

Tipo de carga que se utiliza hacia los países de la CAN

País de Destino	Puerto/Lugar Llegada	Tipo de carga
PERU	CALLAO	CONTENERIZADA
BOLIVIA	LA PAZ	CONTENERIZADA
COLOMBIA	ADUANAS DE CARTAGENA	CONTENERIZADA
	BUENAVENTURA	CONTENERIZADA
	IPIALES	CARGA SUELTA

A continuación se detalla el tipo de carga por puertos de llegada, donde se observa que 23 de los datos indagados manejan la carga contenerizada y 5 emplean la carga suelta.

El puerto de embarque que tiene mayor frecuencia es El Callao.

Tabla 18

Tipo de carga desde puerto o lugar de embarque hacia puerto o lugar de llegada

		Puerto/Lugar Llegada					Total	
		ADUANAS						
Tipo de Carga		CALLAO	DE CARTAGENA	BUENAVENTURA	IPIALES	LA PAZ		
CARGA SUELTA	Puerto/Lugar Embarque		TULCAN			5	5	
	Total					5	5	
CONTENERIZADA	Puerto/Lugar Embarque	GUAYAQUIL	16	1	5	1	23	
	Total		16	1	5	1	23	
Total			16	1	5	5	1	28

3.2.5. Flete Internacional

Se pudo establecer los fletes en base a los costos de los medios de transporte utilizados en los referendos analizados, entre estos se constata un flete promedio de 2 218,71 USD para la subpartida 16.04.14.10 y 842,28 para la subpartida 16.04.20.00

En cuanto al flete tenemos un mínimo de 39,50 USD debido a que al analizar los datos se detectó que NEGOCIOS INDUSTRIALES REAL exporta 718 kg mensuales de preparaciones de pescado con respecto a la subpartida 16.04.20.00. (Ver Tabla 22)

Así mismo un flete mínimo de 54,35 USD para la subpartida 16.04.14.10.

Tabla 19

Relación flete internacional en dólares por subpartida arancelaria

Partida Arancelaria	Media	Mínimo	Máximo
16.04.14.10	2218,71	54,35	12349,87
16.04.20.00	842,28	39,50	1665,47
Total	1923,76	39,50	12349,87

Con relación a CONSERVAS ISABEL ECUATORIANA expende un total de 158 998 kg de conservas de atún en el mismo tiempo con un flete máximo de 12 349,87 USD, esta diferencia de pesos se debe al producto, ya que las preparaciones de atún se comercializan con mayor frecuencia.

Con respecto a Bolivia al ser un país que no cuenta con lugares que permitan el fácil acceso, se convierte en el país más costoso de llegar con este tipo de productos, por tal razón el flete internacional de trasladar 12 844 kg hasta la Paz se cotiza en 3650 USD.

En el transporte terrestres solo se tomó en cuenta a Ipiales, dado que en la información obtenida no consta otro destino en cual se empleé este tipo de transporte, fluctuando el costo del flete internacional entre 1 150 USD a 3100 USD teniendo en cuenta q se maneja el tipo de carga suelta.

Se establece un flete promedio de 1 138,08 USD para el puerto del Callao en Perú.

En cuanto a Colombia se describe un flete promedio de 1 115,77 USD para las Aduanas de Cartagena; 4 490 USD para el Puerto de Buenaventura y 1 680 USD para la terminal de Ipiales.

Tabla 20

Relación del flete internacional por Puerto o Lugar de llegada

Medio de transporte	Puerto/Lugar Llegada	Media	Mínimo	Máximo
MARITIMO	CALLAO	1138,08	39,50	4790,85
	ADUANAS DE CARTAGENA	1115,77	1115,77	1115,77
	BUENAVENTURA	4490,07	682,18	12349,87
	LA PAZ	3650,00	3650,00	3650,00
	Total	1975,02	39,50	12349,87
TERRESTRE	IPIALES	1688,00	1150,00	3100,00
	Total	1688,00	1150,00	3100,00
	Total	1923,76	39,50	12349,87

Cabe recalcar que los costos del flete internacional varían de acuerdo a los pesos, al tipo de transporte, tipo de carga y al lugar de destino, dependiendo de los términos de negociación que se hayan acordado entre las partes involucradas en la transacción comercial. (Procolombia, 2014)

En consecuencia a esto se obtuvo información actualizada al año 2015 de los costos promedios de flete internacional según los distintos parámetros que

se han mencionado durante el análisis del transporte. (Ministerio de Comercio exterior, 2014)

Se detallan los costos basándose en un Container IC 20' para el transporte marítimo y el tipo de Carga Suelta para el transporte terrestre, tomando en cuenta como principales elementos a las empresas de transporte, distrito de origen, país y puerto o lugar de llegada.

Tabla 21

Costo de flete Marítimo hasta Buenaventura

EMPRESA TRANSPORTE	DISTRITO ORIGEN	PAIS LLEGADA	PUERTO LLEGADA	PROMEDIO FLETE CONTENEDOR (En dólares)
CMA-CGM ECUADOR S.A.	Guayaquil	Colombia	Buenaventura	806,00
MAERSK DEL ECUADOR C.A.	Guayaquil	Colombia	Buenaventura	792,00
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY DEL ECUADOR COMPANIA ANONIMA EMESSEA	Guayaquil	Colombia	Buenaventura	1146,00
HAMBURG SUD ECUADOR S.A.	Guayaquil	Colombia	Buenaventura	917,00
GREENANDES ECUADOR S.A.	Guayaquil	Colombia	Buenaventura	821,00

Tabla 22

Costo de flete Terrestre hasta Ipiales para Carga Suelta

EMPRESA TRANSPORTE	DISTRITO ORIGEN	PAIS LLEGADA	PUERTO LLEGADA	PROMEDIO FLETE CONTENEDOR
-----------------------	--------------------	-----------------	-------------------	---------------------------------

Continua



(En dólares)				
SETRAINCE LTDA	Tulcán	Colombia	Ipiales	2150,00
CONTINENTAL NORTE	Tulcán	Colombia	Ipiales	3700,00
TRAINTERCOL LTDA	Tulcán	Colombia	Ipiales	2250,00

Tabla 23**Costo de flete Marítimo hasta Callao**

EMPRESA	DISTRITO	PAIS	PUERTO	PROMEDIO
TRANSPORTE	ORIGEN	LLEGADA	LLEGADA	FLETE
				CONTENEDOR
(En dólares)				
BROOM-ECUADOR S.A.	Guayaquil	Perú	Callao	404,00
TRANSOCEANICA COMPANIA LIMITADA	Guayaquil	Perú	Callao	831,00
CMA-CGM ECUADOR S.A.	Guayaquil	Perú	Callao	508,00
AGENCIA MARITIMA GLOBAL MARGLOBAL SA	Guayaquil	Perú	Callao	529,00
CITIKOLD S.A.	Guayaquil	Perú	Callao	341,00
AGENCIA MARITIMA GLOBAL MARGLOBAL SA	Guayaquil	Perú	Callao	220,00
CARGA MCL	Guayaquil	Perú	Callao	550,00

Tabla 24**Costo de flete Marítimo hasta La Paz**

EMPRESA TRANSPORTE	DISTRITO ORIGEN	PAIS LLEGADA	PUERTO LLEGADA	PROMEDIO FLETE CONTENEDOR (En dólares)
CARGA MCL	Guayaquil	Bolivia	La Paz	3400,00
CMA-CGM ECUADOR S.A	Guayaquil	Bolivia	La Paz	3492,00

3.2.6. Transacciones comerciales

Para el análisis de los valores de las transacciones comerciales se consideró al valor FOB de las exportaciones, en donde el vendedor solo tiene la obligación de entregar la mercancía en el medio de transporte designado por el comprador.

Entre los principales exportadores tenemos a SALICA DEL ECUADOR que cuenta con un valor FOB máximo de 1 467 000 USD y un mínimo de 86 450 USD, siendo una de las empresas con mayor participación en este sector, seguido de CONSERVAS ISABEL ECUATORIANA que maneja un valor FOB máximo de 788 968,6 USD y un mínimo de 36 544,19 USD.

El valor FOB de 281 400 USD de LA INDUSTRIA DE ENLATADOS ALIMENTICIOS también es representativo en este grupo de empresas.

Tabla 25
FOB de las Empresas Exportadoras (En dólares)

Exportador	Mínimo	Máximo
CONSERVAS ISABEL ECUATORIANA S.A	36544,19	788968,60
ASISERVY S.A.	89635,00	89635,00
ENVASUR ENVASES SURAMERICANOS	46200,00	46200,00
GALAPESCA S.A.	84064,39	96863,20
GETAFE S.A.	108500,00	108500,00
INDUSTRIA DE ENLATADOS ALIMENTICIOS	281400,00	281400,00
INDUSTRIAL VALDIVIA INDUVAL S.A.	81200,00	98000,00
NEGOCIOS INDUSTRIALES REAL N.I.R.S.	2980,00	125775,00
NOTTBOHM EDELMANN HANS JUERGEN	16016,32	16016,32
SALICA DEL ECUADOR S.A.	86450,00	1467000,00
Total	2980,00	1467000,00

En esta investigación es importante conocer la participación de las empresas proveedoras con sus respectivas empresas importadoras basándose en el valor FOB.

Tabla 26 Total FOB por exportador e importador de la subpartida 16.04.14.10 (En dólares)

Exportador	Importador	Suma	% de la suma total
CONSERVAS ISABEL ECUATORIANA S.A	GOOD PRICE CORPORATION S.A.S	249500,00	4,1%
	COLOMBOESPANOLA DE CONSERVAS LTDA	1175616,29	19,2%

Continua



	CONSERVAS ISABEL PERUANAS S.A	51000,00	0,8%
	Total	1476116,29	24,1%
ASISERVY S.A.	DISTRIBUIDORA DE CONFITES S.A	89635,00	1,5%
	Total	89635,00	1,5%
GALAPESCA S.A.	FRUTOS Y ESPECIES S.A.C	361855,18	5,9%
	Total	361855,18	5,9%
GETAFE S.A.	TRILLADORA LA MONTANA S.A.S	108500,00	1,8%
	Total	108500,00	1,8%
INDUSTRIA DE ENLATADOS ALIMENTICIOS	PESQUERA HAYDUK S.A	281400,00	4,6%
	Total	281400,00	4,6%
INDUSTRIAL VALDIVIA INDUVAL S.A.	MOLINO LA SABANA S.A.S	179200,00	2,9%
	Total	179200,00	2,9%
NEGOCIOS INDUSTRIALES REAL N.I.R.S.	SIN NOMBRE	76232,00	1,2%
	ALMACENES EXITO S.A	89753,60	1,5%
	CONFIPERU S.A	103886,32	1,7%
	Total	269871,92	4,4%
NOTTBOHM EDELMANN HANS JUERGEN	OCEAN FISH COMPANY SAC	16016,32	0,3%
	Total	16016,32	0,3%
SALICA DEL ECUADOR S.A.	G.W YICHANG & CIA S.A	2934000,00	47,9%
	MOLITALIA S.A	86450,00	1,4%
	Total	3020450,00	49,3%
	Total	5803044,71	94,7%

En cuanto a la subpartida 16041410 CONSERVAS ISABEL ECUATORIANA S.A distribuye 1 476 116,29 UDS trimestrales a GOOD PRICE CORPORATION, COLOMBOESPANOLA DE CONSERVAS LTDA y CONSERVAS ISABEL PERUANAS S.A con la participación del 24% dentro de este grupo.

SALICA DEL ECUADOR S.A es otra empresa que se destaca dado que expende alrededor de 3 020 450,00 USD en un trimestre a G.W YICHANG & CIA S.A y MOLITALIA S.A con la aportación del 49.3%.

Entre las empresas que no comercializa mayores cantidades esta NOTTBOHM EDELMANN HANS JUERGEN que distribuye 16 016,32 USD a OCEAN FISH COMPANY.

En lo referente a la partida 16041420 NEGOCIOS INDUSTRIALES REAL N.I.R.S. expende 135 545,00 USD trimestrales a CONFIPERU S.A y COMERCIALIADORA DE ALIMENTOS Y ABARROTOS S.A. con una participación del 2,2% dentro de este grupo.

Tabla 27

Total FOB por exportador e importador de la subpartida 16.04.14.20 (En dólares)

Exportador	Importador	Suma	% de la suma total
ENVASUR ENVASES	SOBERANA S.A	92400,00	1,5%
SURAMERICANOS	Total	92400,00	1,5%
GALAPESCA S.A.	FRUTOS Y ESPECIES S.A.C	96863,20	1,6%
	Total	96863,20	1,6%
NEGOCIOS INDUSTRIALES REAL N.I.R.S.	CONFIPERU S.A COMERCIALIADORA DE ALIMENTOS Y ABARROTOS S.A	9770,00 125775,00	0,2% 2,1%
	Total	135545,00	2,2%
	Total	324808,20	5,3%

3.2.7. Termino de Negociación

El Incoterm que más utilizan estas empresas son el FOB y CFR para transporte marítimo y el CPT para el terrestre.

Tabla 28

Incoterm más utilizado en la diferentes subpartidas aplicadas

		Partida Arancelaria		
		16.04.14.10	16.04.20.00	Total
	CFR	4	0	4
Termino de negociación	CPT	3	2	5
	FOB	15	4	19
	Total	22	6	28

3.2.8. Almacenaje

En el almacenaje según (poner bibliografía de comercio exterior) el exportador tiene 5 días libres desde la entrada del contenedor a zona primaria hasta el embarque, pasado este tiempo se empieza a cobrar el almacenaje.

En un tiempo de 10 días la almacenara estará cobrando un valor de 30,70 USD.

Las empresas exportadoras de atún como mínimo mantienen su mercadería alrededor de 4 días hasta realizar los trámites respectivos y proceder al embarque correspondiente.

Tabla 29
Empresas de almacenamiento

LUGAR DE ALMACENAJE	Porcentaje
CONTECON GYE	21,4
INARPI S A	60,7
ZPE TULCAN	17,9
Total	100,0

Tabla 30
Lugar de almacenamiento según Exportador

	Lugar de Almacenaje			Total	
	CONTECON	INARPI	ZPE		
	GYE	S A	TULCAN		
Exportador	CONSERVAS ISABEL ECUATORIANA S.A	4	1	0	5
	ASISERVY S.A.	1	0	0	1
	ENVASUR ENVASES SURAMERICANOS	0	0	2	2
	GALAPESCA S.A.	0	5	0	5
	GETAFE S.A.	0	0	1	1
	INDUSTRIA DE ENLATADOS	0	1	0	1
	ALIMENTICIOS INDUSTRIAL				
	VALDIVIA INDUVAL S.A.	0	0	2	2
	NEGOCIOS INDUSTRIALES REAL	1	6	0	7
	N.I.R.S.				

Continua 

NOTTBOHM				
EDELMANN HANS JUERGEN	0	1	0	1
SALICA DEL ECUADOR S.A.	0	3	0	3
Total	6	17	5	28

CAPITULO IV

PROPUESTAS LOGISTICAS EN ECUADOR

4.1. Planificación Logística de Negocios

En cuanto los países que pertenecen al tercer mundo, como es el caso de Ecuador es difícil entender que los procesos logísticos van más allá de escoger un buen transporte o adecuar almacenes, sino más bien se debe entender que la logística es parte fundamental de los negocios, aplicando estrategias claves en todos los procesos dentro de la distribución física de los productos.

Es decir buscando alternativas para mejorar el servicio de los clientes, la implementación de sistema de información y seguridad digital, aprovechando los tiempos y recursos. (Grupo Alkes Cowed, 2014)

Hoy en día el comercio exterior es de gran importancia para el gobierno, lo que ha obligado a invertir en infraestructura y tecnología para permitir que los procesos de importación y exportación se ejecute con mayor facilidad, por tal motivo es indispensable que las empresas que comercializan productos industrializados rediseñen o mejoren sus sistemas de distribución a través de una planificación logística.

Los programas logísticos son demasiado costosos en lo que se refiere a control de transporte, almacenamiento y distribución, pero con una eficiente planificación logística, se podrá adaptar sistemas creados por las propias empresas para adecuar sus procesos.

Cuadro 4
Planificación Logística

Plazo	Ejemplo	Razón
Corto	Contratos de mano de obra, transporte o almacenamiento	Están sujetos a la capacidad o necesidad de producción, generalmente en ciclos cortos
Mediano	Negociaciones	Aseguran la continuidad en flujo de materiales pero están sujetas a los precios del mercado o tasa de cambio
Largo	Adquisición de tecnología	Se requiere para aumentar la capacidad y bajar los costos de operación que por lo general son de mayor valor

A continuación se presenta un esquema que las empresas comercializadoras de preparaciones de atún y pescado deberían tomar en cuenta para que la distribución de sus productos sea optima y mejore el sistema de comunicación puesto que es el principal inconveniente de que los procesos se distorsionen y causen problemas.

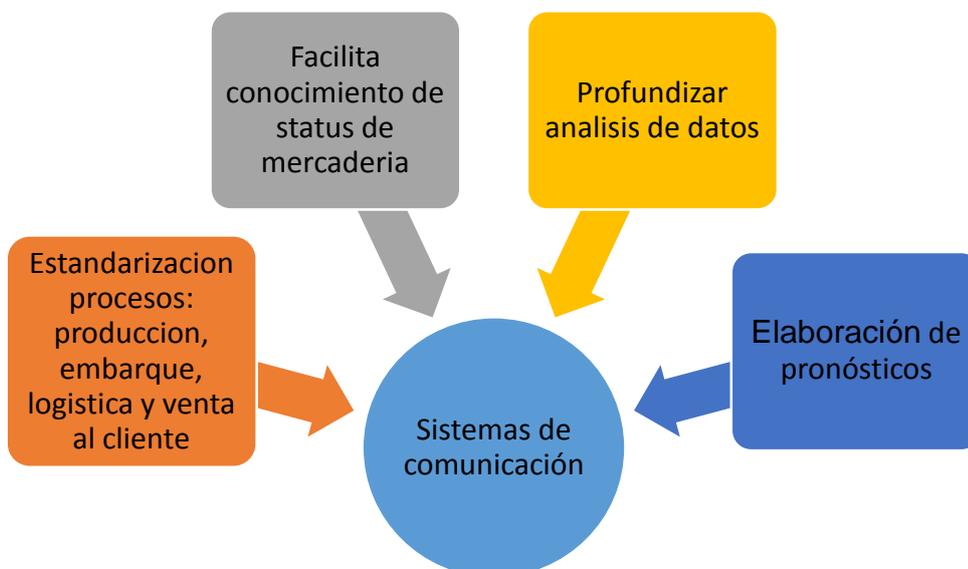


Figura 13. Esquema de sistemas de comunicación aplicable a los procesos logísticos

Es importante, después de una buena planificación logística, hacer énfasis en la selección de rutas claves, unidades a ser enviadas y puntos de almacenamiento estratégico puesto que esto determinara el manejo de ventanas e inventarios para la colaboración del producto a tiempo en el cliente.

Por tal razón el gobierno junto con el Ministerio de Comercio Exterior han hecho énfasis en crear plataformas logísticas, programas de implementación de protocolos TLS (Técnicos, Logísticos y de Seguridad), programas de Líneas de Crédito Especiales para el Sector de Logística Internacional y promoción internacional de servicios de transporte y logística, con el fin de crear un sistema logístico integral de comercialización para fomento y diversificación de exportaciones logrando la competitividad de los productos ecuatorianos.

A consecuencia de esto en este estudio se ha identificado tres puntos importantes que se tomaran en cuenta para la aplicación de estrategias:

Infraestructura Logística

- Destinar fondos a la inversión de infraestructura nacional e internacional. (Vilema, 2010)

Mejora de procesos

- Facilitar el desarrollo de los procesos para los exportadores y empresas de transporte y logística.

|

Conectividad y acceso

- A través de la implementación de rutas y centros de distribución asegurar el acceso a los mercados internacionales.

4.2. Estrategias

4.2.1. Producto

Las conservas de atún y pescado son cotizadas a nivel mundial, por este motivo las empresas ecuatorianas y aquellas que conforman el bloque económico CAN deben buscar la manera de implantar funciones conjuntas que permitan llegar a nuevos mercados, es decir que se aplicaría una estrategia de modificación del mercado.

4.2.2. Servicio

Este sería el punto central de esta indagación pues la logística es considerada como un servicio que busca responder a necesidades de los que integran un proceso de comercialización.

Según (Novoa, 2009) existen principios básicos que debe considerar un servicio para ser eficiente, entre los principales tenemos:

- Actitud del servicio
- Satisfacción del Usuario
- Actividades éticas

Por tanto existen varios elementos que limitan que un servicio sea completo, por esta razón es necesario considerar la infraestructura que este requiere para ser ejecutado como se mencionó al inicio de este capítulo.

4.2.3. Plaza

La mejora de los procesos sería otro elemento a considerar para el rendimiento de un buen servicio logístico, tomando en cuenta la implementación de rutas claves que mejoren la transportación de los productos ecuatorianos hacia los países del Comunidad Andina y el aprovechamiento de proyectos de conectividad como El corredor Manta Manos. (Moscoso Zea, 2007)



Figura 14 . El trazado del Eje vial Manta manaos en Ecuador

Fuente: (Moscoso Zea, 2007)

El aprovechamiento de los diferentes proyectos de conectividad como es el de Manta Manaos, es indispensable para la mejora de los procesos de distribución internacional

Esta ventaja se basa principalmente en El Puerto de Manta, el cual cuenta con excelentes condiciones para un desarrollo logístico competitivo para la

prestación de servicios portuarios eficientes para el desembarque y reabastecimiento, seguridad portuaria, transporte hasta las plantas procesadoras.

En consecuencia se espera que este eje de conectividad se convierta en una vía comercial alternativa al Canal de Panamá, considerando su capacidad de circulación la cual sería mayor a la de Panamá, reduciendo los tiempos de espera y el costo de los fletes.

4.2.4. Precio

El servicio logístico es más costoso en los países subdesarrollados, en primer lugar por no contar con los medios tecnológicos inevitables para estos procesos, sin embargo con una estructura logística eficiente tanto en Ecuador como en el bloque económico CAN se puede redefinir este concepto adaptando las rutas, tiempos, lugares de distribución claves y selección de empresas de transporte a las necesidades de cada exportador e importador de este y otros productos comercializados extra e Intracomunitariamente.

A la comercialización de estos productos se debe añadir estrategias que permitan mejorar la exportación a nivel de CAN.

Entre las principales estrategias podemos mencionar:

- Estrategias internacionales: se toma en cuenta funciones de investigación y desarrollo de marca. Google es un claro ejemplo puesto que desarrolla los productos a través de un sistema que permita operar en el extranjero.
- Estrategias multinacionales: las empresas con esta estrategia deben tomar en cuenta las circunstancias particulares del mercado, determinan una ventaja sobre el diseño de cadena de valor.

- Estrategias globales: no existen excesivas condiciones para la configuración de la cadena de valor, siendo lo más conveniente que empresa opte por un método de reducción de costos.
- Estrategias transnacionales: se basa en una cadena de valor sofisticada que promueve simultáneamente, la integración, la sensibilidad y el aprendizaje.

4.3. Nuevo Sistema de Movilidad y Transporte

Según (Carguaitongo, 2013) se establece puntos logísticos claves generando un nuevo sistema de transporte que sería de gran ayuda para lograr que la movilidad y el transporte internacional sean integrales y completos.

Así lo corrobora (ASEACI, 2014) manifestando la constante preocupación de mantener una logística integral relacionada con la matriz productiva, a través de la implementación de puntos clave logísticos como los que se detallan a continuación:

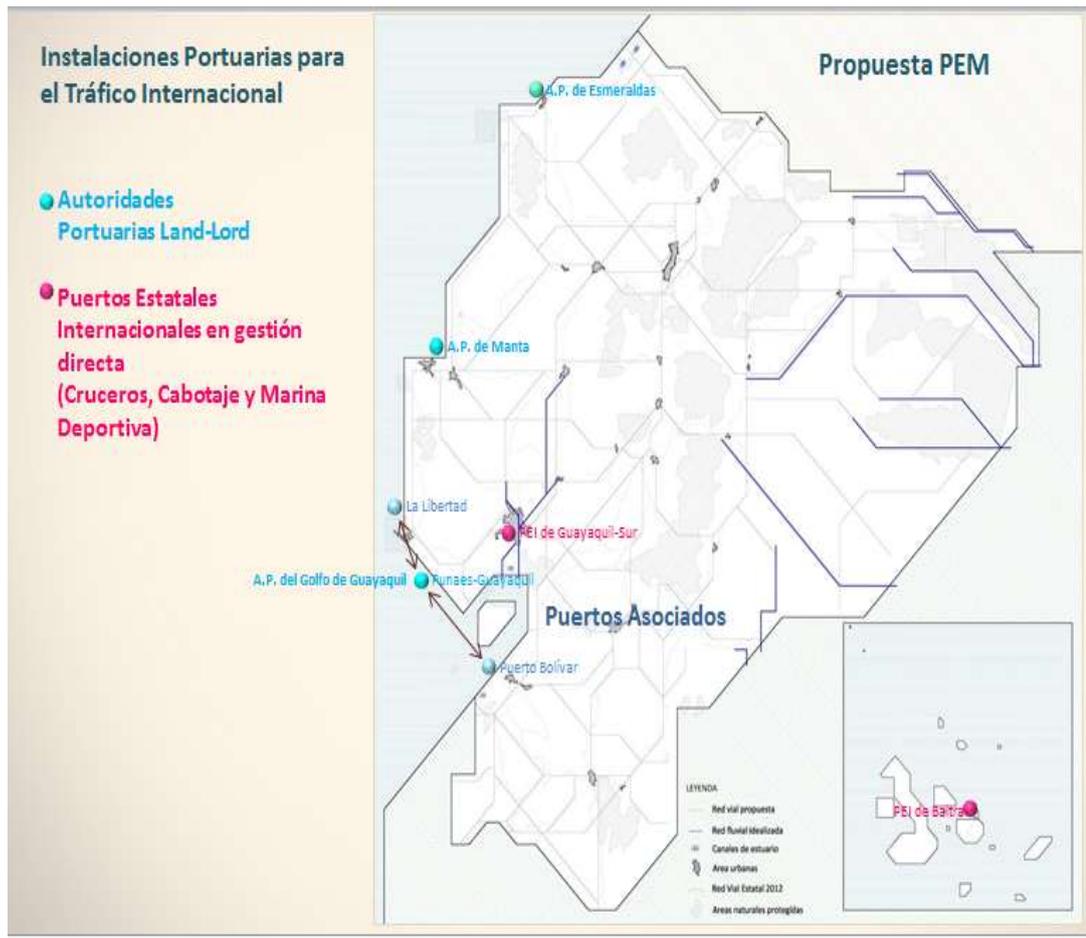


Figura 15. Propuesta de Infraestructuras (Tráfico Internacional)

Fuente: (Carguaitongo, 2013)

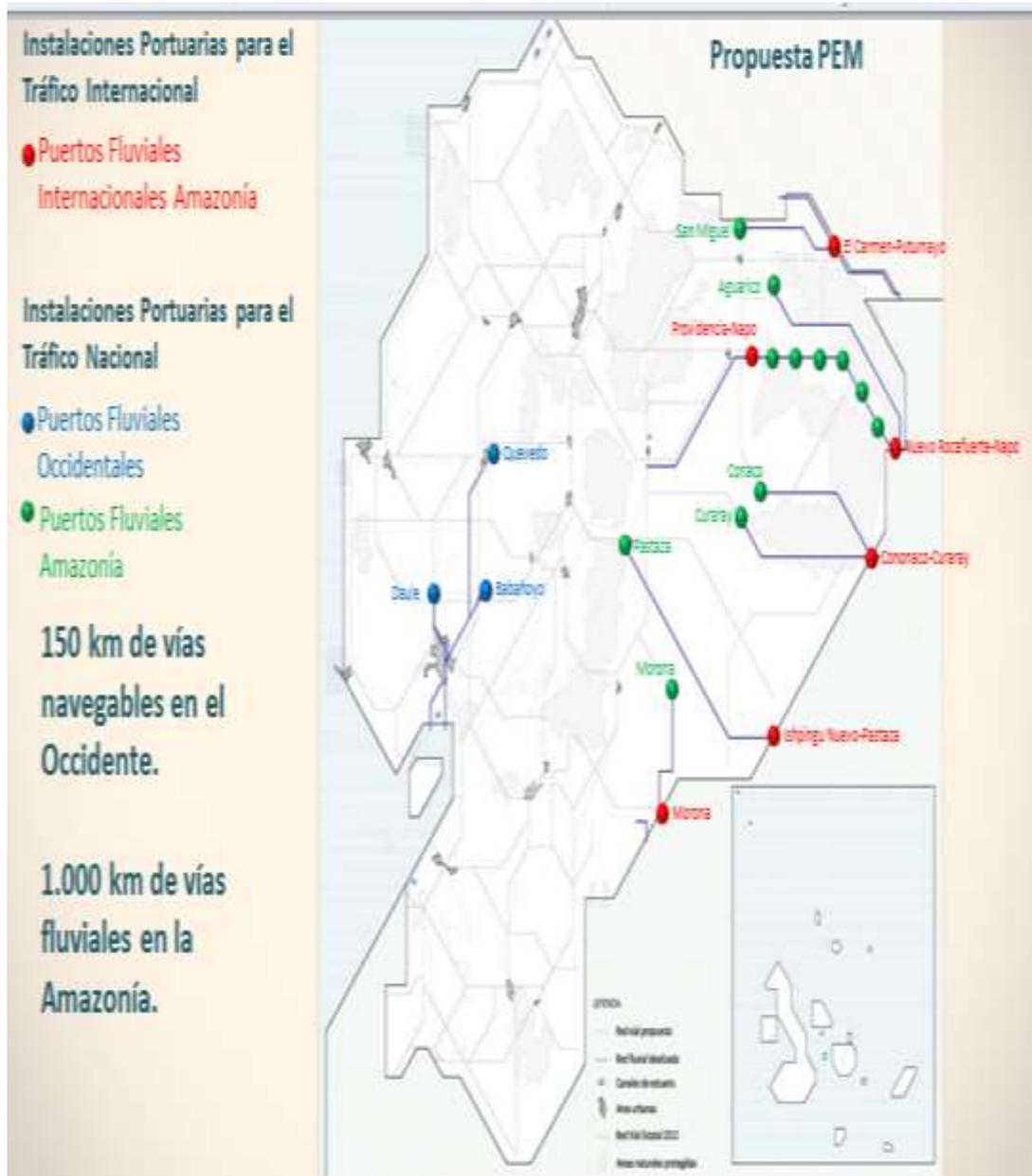


Figura 16. Propuesta de Infraestructuras (Fluvial)
Fuente: (Carguaitongo, 2013)

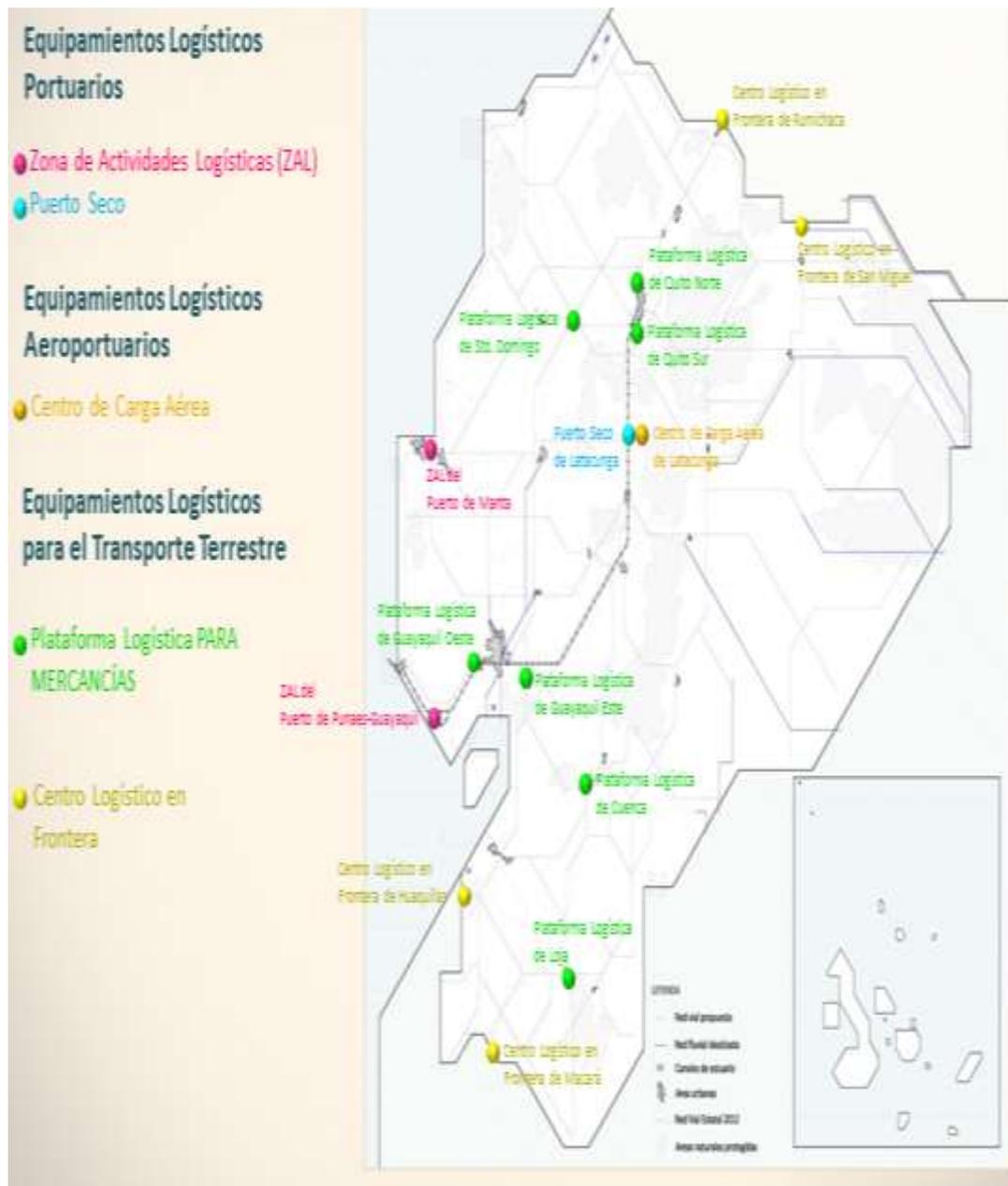


Figura 17. Red Estatal de Equipamientos Logísticos
Fuente: (Carguitongo, 2013)

Las cosas a tiempo genera buenos resultados es por esta razón que se debe incentivar a que los operadores logísticos, empresas y personas trabajen conjuntamente para lograr una distribución a tiempo con la menor cantidad de inconvenientes.

CONCLUSIONES

Con respecto a la Comunidad Andina, las empresas exportadoras de preparaciones de atún y pescado utilizan el transporte marítimo para comercializar sus productos siendo Guayaquil el principal punto de embarque y el Callao el puerto de llegada, es decir que las exportaciones cuentan con el 57,1% de participación destinado al mercado de Perú.

Así mismo Colombia es el segundo destino de exportaciones de este tipo de producto, con el 39,3% de participación, que a diferencia de Perú para la comercialización se utiliza dos medios de transporte el marítimo desde Guayaquil hasta Buenaventura y Cartagena; y el transporte terrestre desde Guayaquil-Tulcán hasta Ipiales.

Bolivia es el destino menos frecuentado de estos productos, contando apenas con el 3,6% de participación.

Los costos de exportación se establecen según el tipo de transporte, almacenaje y el destino respectivo, pues según el análisis se puede concluir que los costos de transporte marítimo son más accesibles para las empresas exportadoras de elaborados de atún y pescado.

Los tiempos de llegada según datos obtenidos varían según el destino siendo el tiempo mínimo 2 días desde Guayaquil hasta Buenaventura; Un día a Ipiales y un máximo de 7 días hasta La Paz en Bolivia dado que para llegar a este destino se emplea el transporte multimodal.

El almacenaje de las mercancías dependerá del tipo de producto y la instancia de acuerdo a rapidez con que manejen los trámites para embarcar la mercancía y que pueda ser distribuida.

RECOMENDACIONES

A fin de que se mejore los procesos en el comercio exterior principalmente todo lo relacionado a logística una de las principales recomendaciones, se basa en la implementación de sistemas tecnológicos como son las plataformas logísticas y medios de control de la mercadería desde el momento en que es embarcada hasta llegar a los puntos de distribución.

Las empresas deben adaptar una planeación logística a cada uno de sus procesos de distribución de sus productos, que permitan llegar a tiempo a los destinos.

La finalización de los proyectos de infraestructura así como los de movilidad son necesarios para que los medios de transporte tengan facilidades al momento de trasladar la mercancía.

A nivel de bloque económico andino es importante plantear sistemas logísticos que les permita tener una consolidación de la cadena de valor para lograr envíos eficientes a nivel de Comunidad Andina.

BIBLIOGRAFIA

- Abaco net group. (2013). *International Commerce Terms*. Recuperado el 19 de Noviembre de 2014, de BusinessCol: <http://www.businesscol.com/comex/incoterms.htm#EXW>
- ASEACI. (2014). *Estrategias Logísticas Gubernamentales para el Fortalecimiento del Comercio Exterior del Ecuador*. Asociación Ecuatoriana de Agencias de Carga y Logística Internacional, Guayaquil.
- Atlantic International University. (08 de Noviembre de 2010). *Open Courses* . Recuperado el 25 de Octubre de 2014, de Distribucion y Logistica: <https://cursos.aiu.edu/Distribucion y Logistica/PDF/Tema 5f.pdf>
- Ballou, R. H. (2004). *Logística Administración de la cadena de suministro*. Mexico, Mexico: Pearson Education.
- Black, D., & Leventhal. (1993). *Webster's New Encyclopedic Dictionary*. New York, Estados Unidos.
- Bureau Veritas Formacion. (s.f.). *Logística Integral* (Segunda ed.). Madrid, Espana: Fundacion Confemetal.
- Carguaitongo, L. (12 de Marzo de 2013). *Plan Nacional Estratégico de Movilidad y Transporte*. Recuperado el 16 de Mayo de 2015, de Slideshare: <http://es.slideshare.net/luisarguait/pem-plan-estratgico-de-movilidad-de-ecuador>
- CLM. (1962). *De las normas del Consejo de Dirección Logística*. Recuperado el 15 de Octubre de 2014, de Consejo de Dirección Logística: <http://www.clm1.org>.
- Comunidad Andina de Naciones. (2014). *Estadísticas CAN*. Recuperado el 20 de Abril de 2014, de <http://www.comunidadandina.org/>
- Daniels, J. D., Radebaugh, L. H., & Sullivan, D. P. (2013). *Negocios Internacionales* (Décima cuarta ed.). Mexico: Pearson Education.

- Dirección Inteligencia Comercial. (Mayo de 2010). *Costos para la consolidación de mercancías*. Obtenido de Procomer: www.procomer.com
- Donoso, F. P. (21 de Septiembre de 2011). *Logística Internacional, Importancia del transporte marítimo*. Recuperado el 17 de Agosto de 2014, de Slideshare: <http://es.slideshare.net/amchanguayaquil/logistica-internacional-importancia-transporte-maritimo>
- Espinoza, J. (2013). *Análisis de la logística utilizada por las empresas ecuatorianas para la importación y exportación de bienes en el entorno actual y futuro del comercio internacional. Caso: Transporte Marítimo*. Quito.
- Flacso-Mipro. (2012). *Impactos Macroeconomicos de la salida del Ecuador de la Comunidad Andina de Naciones (CAN)*. Quito.
- Grupo Alkes Cowed. (04 de Junio de 2014). *El auge actual de las TIC en el sector de la logística*. Recuperado el 16 de 04 de 2015, de Plataforma Formación Logística: <http://plataformaformacionlogistica.com/category/logistica/>
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. (2010). *Metodología de la Investigación* (Quinta ed.). Mexico: Mc Graw Hill.
- Heskett, J. L. (1994). *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management* (Vol. XXIV).
- Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones. (2014). *Guía Logística Internacional*. Recuperado el 29 de Enero de 2015, de Proecuador: www.proecuador.gob.ec
- Itzjak, O. (17 de Marzo de 2011). *Logística Internacional Comercio Exterior*. Recuperado el 17 de Diciembre de 2014, de Slideshare: <http://es.slideshare.net/ALVIN2321/logistica-internacional-comercio-exterior>

- MCE-Coordinación de Logística Internacional. (Marzo de 2014). *Logística Internacional*. Recuperado el 29 de Diciembre de 2014, de Ministerio de Comercio Exterior: <http://logistica.com.ec/wp-content/uploads/2014/10/An%C3%A1lisis-de-Costos-Log%C3%ADsticos-Locales.pdf>
- Ministerio de Comercio exterior. (12 de 2014). *Logística Internacional*. Recuperado el 31 de Enero de 2015, de <http://logistica.com.ec/>
- Moscoso Zea, C. J. (2007). *Análisis del sistema portuario de la costa oeste Sudamericana y la futura ruta comercial de tráfico Internacional Manta-Manaos*. Quito.
- Novoa, L. (2009). *Estratgias de Marketing Mix*. Mexico.
- Oak Brook, I. (s.f.). *Careers in Logistics*.
- OCDE. (18 de Octubre de 2013). *Perspectivas Económicas de América Latina 2014:Logística y Competitividad para el desarrollo*. Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. Recuperado el 24 de Noviembre de 2014, de Google books: <https://books.google.com.ec/books?id=XcIIAQAAQBAJ&pg=PA133&lp g=PA133&dq=Perspectivas+Economicas+de+America+Latina+2014:Logistica+y+Competitividad+para+el+desarrollo&source=bl&ots=ZwTzC1QYIR&sig=4mPhkU3uRy6MpDeO0nJ2ne-R2qo&hl=es&sa=X&ved=0CDIQ6AEwBGoVChMI>
- Pico Mantilla, G. (2012). *Código de la Comunidad Andina*.
- Procolombia. (2014). *Rutas y tarifas de transporte*. Obtenido de Procolombia: <http://www.colombiatrade.com.co/herramientas/rutas-y-tarifas-de-transporte>
- Reyes Diaz, E. (2002). *Logística Internacional*.
- Sáenz, M., & Muñoz, D. (2012). *Impactos macroeconomicos de la salida del Ecuador de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) en la economía ecuatoriana*. Quito.

SEMPLADES. (2013). *Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017*. Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, Quito.

Vilema, F. E. (2010). *Infraestructura de transporte y comercio: un análisis comparativo entre Ecuador y países de Asia- Pacífico*. Recuperado el 30 de Marzo de 2015, de Centro de Estudios Asia Pacífico: http://www.ceap.espol.edu.ec/publicaciones/vilema_2010_reporte3_pi_ceap2.pdf