



ESPE
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA

CARRERA LICENCIATURA EN LOGÍSTICA NAVAL

Tesis presentada como requisito previo a la obtención del
grado de:

LICENCIADA EN LOGÍSTICA NAVAL

AUTORA

KAREN ANDREINA RAIGOZA LAMOTA

TEMA

**ELEMENTO FUNCIONAL LOGISTICO TRANSPORTE EN
EL CRUCERO INTERNACIONAL DE INSTRUCCIÓN
ATLÁNTICO 2012 – II FASE DEL BUQUE ESCUELA
GUAYAS; PROPUESTA DE MEJORA AL PROCESO PARA
CRUCERON INTERNACIONALES.**

DIRECTOR

CPCB. CARLOS MONCAYO BENAVIDES, MGS.

SALINAS, DICIEMBRE 2013

CERTIFICACIÓN

Certifico que el presente trabajo realizado por la estudiante Karen Andreina Raigoza Lamota, cumple con las normas metodológicas establecidas por la UNINAV y, se ha desarrollado bajo mi supervisión, observando el rigor académico y científico que la Institución demanda para trabajos de este bagaje intelectual, por lo cual autorizo se proceda con el trámite legal correspondiente.

Salinas, a los 4 días del mes de Diciembre de 2013

Atentamente

CPCB. Carlos Fernando Moncayo Benavides, MGS.
CI 1002103370

DECLARACIÓN EXPRESA

La suscrita, Karen Andreina Raigoza Lamota, declaro por mis propios y personales derechos, con relación a la responsabilidad de los contenidos teóricos y resultados procesados, que han sido presentados en formato impreso y digital en la presente investigación, cuyo título es: “Elemento Funcional Logístico Transporte en el Crucero Internacional de Instrucción Atlántico 2012 II fase del Buque Escuela Guayas, propuesta de mejora al proceso para cruceros internacionales”, son de mi autoría exclusiva, que la propiedad intelectual de los autores consultados, ha sido respetada en su totalidad y, que el patrimonio intelectual de este trabajo le corresponde a la Universidad Naval “Comandante Rafael Moran Valverde”.

Salinas, a los 4 días del mes de Diciembre de 2013

AUTOR

Karen Andreina Raigoza Lamota

**UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADA-ESPE DEPARTAMENTO
DE SEGURIDAD Y DEFENSA**

CARRERA: LICENCIATURA EN LOGISTICA NAVAL

AUTORIZACIÓN

Yo, Karen Andreina Raigoza Lamota

Autorizo a la Universidad Naval, la publicación en la biblioteca de la institución de la Tesis titulada: “Elemento Funcional Logístico Transporte en el Crucero Internacional de Instrucción Atlántico 2012 II fase del Buque Escuela Guayas, propuesta de mejora al proceso para cruceros internacionales”, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Salinas, a los 4 días del mes de Diciembre 2013

AUTORA

Karen Andreina Raigoza Lamota

AGRADECIMIENTO

Agradezco este logro obtenido a Dios,
a mis padres, Antonieta y Andrés, a mi hermana
Johanna y mis compañeros e instructores que supieron
guiarme.

ÍNDICE DE CONTENIDO

CERTIFICACIÓN	ii
DECLARACIÓN EXPRESA	iii
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADA-ESPE DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA	iv
CARRERA: LICENCIATURA EN LOGISTICA NAVAL	iv
AUTORIZACIÓN	iv
AGRADECIMIENTO	v
RESUMEN	xi
ABSTRACT	xii
INTRODUCCIÓN	1
1 JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA	2
2 DEFINICIÓN DEL PROBLEMA	3
3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	3
3.1 OBJETIVO GENERAL	3
3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	3
4 MARCO TEORICO	4
4.1 ELEMENTO FUNCIONAL LOGÍSTICO TRANSPORTE	4
5 IDEAS A DEFENDER	6
5.1 HIPÓTESIS GENERAL	6
5.2 HIPÓTESIS ESPECÍFICAS	6
6 METODOLOGÍA	7
CAPITULO I: FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	8
1 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	8
1.1 BUQUE ESCUELA GUAYAS	8
1.2 LA LOGÍSTICA	9
1.3 CÍCLO LOGÍSTICO	13
1.3.1 DETERMINACIÓN DE NECESIDADES.	14
1.3.2 OBTENCIÓN.	14
1.3.3 DISTRIBUCIÓN.	15

1.4	ELEMENTOS FUNCIONALES LOGÍSTICOS	16
1.5	ELEMENTO FUNCIONAL LOGÍSTICO TRANSPORTE	18
1.5.1	CRITERIOS PARA LA SELECCIÓN DEL TIPO DE TRANSPORTE	20
1.5.2	ESTRUCTURA CONCEPTUAL DEL TRANSPORTE	21
1.5.3	FUNCIONES DE DESARROLLO DEL ELEMENTO FUNCIONAL LOGÍSTICO TRANSPORTE	23
1.5.4	ESTRUCTURA DE LA FUNCIÓN DE TRANSPORTE	24
1.6	SERVICIOS PORTUARIOS	27
	CAPITULO II: DIAGNÓSTICO DEL PROBLEMA	32
2	DIAGNOSTICO DEL PROBLEMA	32
2.1.	NIVEL Y TIPO DE INVESTIGACIÓN	32
2.1.1.	INVESTIGACIÓN DESCRIPTIVA	32
2.1.2.	INVESTIGACIÓN EXPLICATIVA	32
2.2.	ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN	33
2.2.1.	ENFOQUE CUALITATIVO	33
2.2.2.	ENFOQUE CUANTITATIVO	33
2.3.	MÉTODO DE LA INVESTIGACIÓN	34
2.4.	DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	35
2.4.1.	POBLACION Y MUESTRA	35
2.4.1.1.	Población	35
2.4.1.2.	Muestra	35
2.4.2.	TÉCNICAS DE RECOLECCION DE DATOS	36
2.4.2.1.	Investigación documental	36
2.4.2.2.	Encuesta	36
2.4.2.3.	Información documental	37
2.4.3.	PROCESAMIENTO Y ANALISIS DE LOS DATOS	37
2.4.4.	PROCESAMIENTO Y ANALISIS DE LOS DATOS	39
2.4.5.	ANÁLISIS DE RECOLECCIÓN TÉCNICA DE DATOS	48

2.4.6. REQUERIMIENTOS DE LA ADMINISTRACIÓN LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE:	49
CAPITULO III: PLAN DE ACCIÓN	50
3 PLAN DE ACCIÓN PARA LA CONTRACCIÓN DEL ELEMENTO FUNCIONAL LOGÍSTICO TRANSPORTE	50
3.1. FINALIDAD	50
3.2. OBJETIVO DE LA PROPUESTA	50
3.3. ALCANCE DE LA PROPUESTA	50
3.4. DESARROLLO DE LA PROPUESTA	51
3.4.1. ANTECEDENTES	51
3.4.1. OBJETIVO	51
3.4.2. PROPÓSITO	51
3.4.3. JUSTIFICACIÓN	52
3.4.4. DETERMINACIÓN DE LA NECESIDAD	52
3.4.5. CONTRATACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS	53
3.5. RESULTADO	66
CONCLUSIONES	67
RECOMEDACIONES	68
BIBLIOGRAFÍA	69
ANEXOS	¡Error! Marcador no definido.
ANEXO I CUESTIONARIO	¡Error! Marcador no definido.
ANEXO 2 CONTRATO DE ADJUDICACIÓN	¡Error! Marcador no definido.

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Gráfico 2.4-1 Planificación de transporte en puertos internacionales	39
Gráfico 2.4-2 Importancia de los medios de transporte	40
Gráfico 2.4-3 Organización del transporte en puertos internacionales	41
Gráfico 2.4-4 Servicio de transporte utilizado	42
Gráfico 2.4-5 Motivos del uso del servicio de transporte	43
Gráfico 2.4-6 Puertos de importancia del uso del transporte	44
Gráfico 2.4-7 Reestructuración del proceso de contrato	45
Gráfico 2.4-8 Organización del transporte	46
Gráfico 2.4-9 Estación de transporte	47
Gráfico 3.4-1 Proceso del Departamento de importaciones	57

ÍNDICE DE TABLA

Tabla 2.4-1 Población del Buque Escuela Guayas	36
Tabla 2.4-2 Costo y porcentaje sobre el servicio de transporte	37
Tabla 2.4-3 Planificación de transporte en puertos internacionales	39
Tabla 2.4-4 Importancia de los medios de transporte	40
Tabla 2.4-5 Organización del transporte en puertos internacionales	41
Tabla 2.4-6 Servicio de transporte utilizado	42
Tabla 2.4-7 Motivos del uso del servicio de transporte	43
Tabla 2.4-8 Puertos de importancia de uso del transporte	44
Tabla 2.4-9 Reestructuración del proceso de contrato	45
Tabla 2.4-10 Organización del transporte	46
Tabla 2.4-11 Estación de transporte	47

RESUMEN

El presente proyecto se encuentra enfocado, en la mejora del Elemento Funcional Logístico Transporte; el cual es contratado mediante los servicios portuarios por la agencia naviera que apruebe el proceso de adjudicación y cumpla los requerimientos del Buque Escuela Guayas, antes de comenzar el crucero de instrucción internacional. Se elaboró una propuesta basada en un plan de acción que explique cada función de los distintos repartos que incluyen en la planificación del crucero internacional de instrucción y además presentar las ventajas de aplicar el servicio de transporte como un valor integrado en la planificación; es necesario enfatizar que la seguridad del personal en los puertos extranjeros es de suma importancia, ya que esto influye directamente al cumplimiento de los objetivos internos del Buque Escuela Guayas en la navegación de instrucción para los guardiamarinas, además de cumplir con el itinerario de visitar protocolarios e intercambio de cultura con las demás escuelas navales.

ABSTRACT

The present project is focused, in the improvement of the Logistical Functional Element Transport; which is hired by means of the port services by the shipping agency that approves the process of award and complete the requirements of the Buque Escuela Guayas, before beginning the cruise of international instruction. A proposal was elaborated based on a directive one general that explains each function of the different allotments that you/they include in the planning of the international cruise of instruction and also to present the advantages of applying the service of transport as a value integrated in the planning; it is necessary to emphasize that the personnel's security in the foreign ports is of supreme importance, since this influences directly to the execution of the internal objectives of the Buque Escuela Guayas in the instruction sailing for the midshipmen, besides fulfilling the itinerary of visiting protocol and culture exchange with the other naval schools.

INTRODUCCIÓN

Durante la formación del guardiamarina en la Escuela Superior Naval, se realizan tres cruceros, dos nacionales y el último es internacional, como fue el crucero de instrucción Atlántico 2012 II fase, en los cuales se incluyeron los siguientes puertos: Boston, Cádiz, La Coruña, Dublín, Bremen, Ámsterdam, Le Havre, Lisboa, La Guaira y Balboa.

La tripulación está conformada por: oficiales, guardiamarinas y tripulantes, en el cual cada uno tienen sus responsabilidades y es en el arribo a los puertos internacionales que surgen necesidades considerables como en el traslado del personal y reabastecimiento de víveres y materiales; incluyendo así, las visitas protocolarias, las representaciones internaciones del país, el traslado de equipos; es por eso que se debe implementar una mejora el proceso de contratación del Elemento Funcional Logístico Transporte; ya que su adecuada planeación daría resultados eficientes en la reducción de los gastos, al cumplimiento total con el cronograma preestablecido y a la seguridad del personal.

El capítulo uno trata de la fundamentación teórica que afecta en la planificación del transporte que se incluye en los servicios portuarios. El capítulo dos en el que se incluye la investigación de lo sucedido en el crucero con pruebas reales. El capítulo tres se determina la propuesta de mejora, la acción a tomar para que el transporte sea incluido en los servicios portuarios como un requerimiento básico para el cumplimiento del crucero internacional de instrucción.

1 JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

El Buque Escuela Guayas es el directo encargado de la seguridad del personal en puertos extranjeros y que la planificación está incluida en el Elemento Funcional Logístico Transporte, que el cumplimiento del mismo beneficiará el traslado con rapidez de asuntos administrativos que se presenten en los puertos internacionales, y cumplir a cabalidad con las representaciones en los países y en visitas protocolarias.

Es necesario optar por una nueva opción de implementación en la manera del traslado del personal, equipos, repuestos y artículos de consumo en puertos extranjeros, se requiere realizar una propuesta que mejore el traslado en los puertos internacionales, contribuyendo a su seguridad integral del personal, reducir costos y actuar con eficacia, considerando que la actualidad no evidencia una optimización del proceso en los cruceros internacionales de instrucción.

La factibilidad de elaborar una guía de responsabilidades en la contratación del Elemento Funcional Logístico Transporte en los servicios portuarios, es mejorar la seguridad del personal, agilizar el reabastecimiento de víveres, reducción de costos y el cumplimiento de las garantías de calidad sobre el personal.

2 DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

Insatisfacción en la implementación del Elemento Funcional Logístico Transporte dentro del contrato de los servicios portuarios, puesto que debió ser considerado como un requerimiento básico en la seguridad del personal.

3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 OBJETIVO GENERAL

Desarrollar un plan de acción que permita la optimización del Elemento Funcional Logístico Transporte, para los cruceros internacionales de instrucción, que realiza el Buque Escuela Guayas.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Realizar un diagnóstico de los procedimientos aplicados en el crucero internacional de instrucción del Buque Escuela Guayas sobre el Elemento Funcional Logístico Transporte.
- Determinar los requerimientos de recursos materiales y talento humano para la adecuada administración logística de transporte en cruceros internacionales.
- Elaborar un plan de acción para la contratación del Elemento Funcional Logístico Transporte, para cruceros internacional de instrucción, a bordo del Buque Escuela Guayas.

4 MARCO TEORICO

4.1 ELEMENTO FUNCIONAL LOGÍSTICO TRANSPORTE

El Elemento Funcional Logístico Transporte, es aquel que abarca en todo traslado o movimiento, lo que indica una acción dinámica de su ejecución. Al efectuarse el traslado se lo debe realizar con eficiencia, cubriendo una misión dentro de una situación por lo que se requiere un planeamiento previo.

Todos estos principios aseguran que el Transporte se determina en la Armada del Ecuador como el medio que ayuda al personal naval y material a trasladar de un punto a otro, y así poder cumplir con las actividades que se planifican, aprovechando al máximo para la movilización en el momento oportuno, además que se rescata el dicho traslado cuando se determinan las condiciones adecuadas, las que pueden ser condiciones tales como de urgencia, economía, seguridad, con las imposiciones denominadas servicios. El Buque Escuela Guayas siendo un medio de transporte y parte de las embarcaciones que tiene la Armada del Ecuador, no se considera como un medio de traslado; ya que para que sea aplicado de esta manera, no solamente debe de desplazar personal y material en los puertos que se hayan destinado en la planificación, sino que también debe cumplir con las siguientes condiciones: sobre afectar al uso de los recursos, tener un proceso de planeación y ejecución en el momento que se sea utilizar.

Para Javier Ruiz Arévalo (2007) el transporte se determina en ámbito Logístico Militar, no todo desplazamiento es un movimiento; en concreto, no

dentro del concepto de movimiento los desplazamientos de fuerzas, apoyados por el fuego, para obtener una posición de ventaja desde la cual destruir o amenazar con destruir al enemigo, es decir, los desplazamientos que se incluyen en el concepto de maniobra. No siempre será fácil deslindar que desplazamientos quedan incluidos en cada uno de los conceptos, diferenciación fundamental por implicar diferencias en la autoridad responsable de su dirección y en los procedimientos de ejecución y control. En general, hay dos aproximaciones que nos pueden ayudar a deslindar los desplazamientos que deben considerarse incluidos dentro del concepto de movimiento:

- Si el desplazamiento afecta a recursos, no a unidades, estaremos hablando de movimiento.
- Si estamos moviendo unidades, pero sin que el desplazamiento implique empeñarlas en operaciones de combate, con independencia de su posición en el campo de batalla, seguiremos hablando de movimiento.

El concepto de movimientos se refiere, por tanto, al desplazamiento de personal, material y equipo para el sostenimiento de las fuerzas y a la reubicación de unidades de combate o de apoyo al combate no empeñadas directamente al combate.

5 IDEAS A DEFENDER

5.1 HIPÓTESIS GENERAL

La implementación planificada del Elemento Funcional Logístico de Transporte en puertos extranjeros, contribuirá a la optimización del traslado del personal y abastecimiento de víveres y materiales en el Buque Escuela Guayas en los cruceros internacionales de instrucción.

5.2 HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

- Mientras más eficiente sea los procedimientos aplicados al Elemento Funcional Logístico de Transporte en los cruceros internacionales de instrucción, mejor será la planificación sobre el traslado del personal y material cuando se requiera su utilización.
- La falta de planificación del Elemento Funcional Logístico Transporte, será una de las principales causas de una incorrecta organización del traslado del personal y material en puertos internacionales.
- La planificación adecuada de los procesos del Elemento Funcional Logístico de Transporte, aportará que se cumpla el correcto traslado del personal y el material eficientemente de un punto a otro.

6 METODOLOGÍA

Método Analítico: Se utilizó este el método para analizar la necesidad que tiene la tripulación al uso del transporte en los puertos internacionales, debido a que afecta en su seguridad y a su desempeño profesional.

Método Cualitativo: Se analizó el cumplimiento de proceso y procedimientos en el Elemento Funcional Logístico Transporte, y se considera que la modalidad es de investigación bibliográfica e investigación de campo.

Método Inductivo: Se lo utilizó para sintetizar la información recopilada para el fundamento teórico, los conceptos adaptados para explicar la importancia del Transporte en los puertos extranjeros.

Método Empírico: Se lo utilizó para evidenciar lo sucedido durante el crucero internacional de instrucción Atlántico 2012 II fase e interpretar el uso del Transporte y su aplicación como servicio.

CAPITULO I: FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

1 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

1.1 BUQUE ESCUELA GUAYAS

El Buque Escuela Guayas es un velero tipo BRIC BARCA que fue construido en los Astilleros Celaya en Bilbao-España en 1977, es el Embajador itinerante del Ecuador por los mares del mundo, que tiene como función principal la formación y entrenamiento de los guardiamarinas y tripulantes, en virtud de la necesidad que las dotaciones de los buques mantengan un estrecho contacto con el mar, contribuyendo a las exigencias la profesión naval.

El Buque Escuela Guayas como un medio de instrucción y entrenamiento en el mar, realiza cruceros internacionales, que comprende desde el zarpe del puerto base hasta el arribo del puerto de destino; como se dio en el crucero internacional Atlántico 2012, II fase, en donde los puertos de arribo fueron: Cádiz, Coruña, Dublín, Bremen, Ámsterdam, Le Havre, Lisboa, Caracas, Panamá y Guayaquil que fue el arribo al puerto base.

La función básica del Buque Escuela Guayas, para determinar la importancia de los cruceros internacionales a bordo de este gran velero es:

“Mantener el máximo grado de alistamiento operacional de la unidad para desempeñarse como Buque Escuela Guayas, proporcionado al personal

naval embarcado instrucción y entrenamiento en la mar y a la vez difundir la imagen del País y de la Armada en los lugares que viste.”

1.2 LA LOGÍSTICA

La historia de la logística realmente empieza desde que empezaron las guerras en el mundo, es decir, a la historia del hombre, quien en su afán de sobrevivir, de poseer mayor cantidad de tierras e imperios, poder o riquezas sintió la necesidad de luchar con la naturaleza y sus semejantes para obtenerlo. Desde los inicios de la humanidad, las organizaciones sociales, iniciando por las tribus, se han clasificado o jerarquizado en castas o clases, en las que siempre han ocupado un lugar preponderante los guerreros, cuya misión históricamente ha sido la de defender el asentamiento de su pueblo contra las agresiones externas y la de conquistar nuevos asentamientos, pertenencias o pueblos.

El Barón de Jomini (1812), General suizo al servicio de Napoleón, decía que “los ejércitos caminan sobre sus estómagos”, además, afirmaba que “la acción conducentes a la preparación y sostenimiento de las campañas” simplemente quiso demostrar que sin la logística, la preparación de la estratégica de la fuerza no era suficiente, sino tenían medios para combatir.

Caso contrario ocurrió durante la Segunda Guerra Mundial, cuando los aliados requerían del apoyo de Estados Unidos para vencer el avance de las tropas hitlerianas. Entonces se desarrolló una de las más intensas

Operaciones de Apoyo Logístico: el apoyo a Rusia para su entrada en la guerra. Toneladas de provisiones, armas y aviones fueron enviadas a ese país para hacer posible su participación en el conflicto. Esta fue considerada como un despilfarro, evitando determinar anteriormente las necesidades adecuadas para cada grupo de combate.

“El concepto de logística da los negocios reglas que permiten a la dirección seguir, valorar, priorizar y controlar todos los distintos elementos de aprovisionamiento y distribución que inciden en la satisfacción del cliente, en los costes y beneficios.” (Rubén Darío Muñoz Zuluaga, Luis Aníbal Mora García, 2005, p. 33)

“El arte de la logística, consiste en integrar los esfuerzos de sostenimiento estratégico, operacional y táctico dentro de cada teatro, mientras se programa la movilización y el despliegue de unidades, personal y abastecimiento.” (Manual de Logística Conjunta, 2010, p. 3)

“Logística es la parte del arte de la guerra que tiene por objeto proporcionar a las Fuerzas Armadas los medios de personal, material y servicios necesarios para satisfacer en cantidad, calidad, momento y lugar adecuados las exigencias de la guerra.” (Jesús Salgado de Alba, 2009, p. 8)

Para Jesús Salgado de Alba (2009), la Logística admite diversas clasificaciones según el punto de vista que se adopte para su estudio:

a. Por la naturaleza de su contenido:

- Logística Pura
- Logística Aplicada

Logística Pura: es aquella que se dedica a la investigación teórica y racional en busca de sistemas ideales para la resolución de los problemas logísticos. Es por tanto una labor de científicos estudiosos sobre la materia en su aspecto teórico y de investigación histórica de campañas militares y sus resultados.

Logística Aplicada: es la forma de resolver problemas logísticos concretos. Dependiendo de la complejidad del problema será necesario utilizar en mayor o menor medida las diferentes técnicas científicas desarrolladas en la logística pura.

Dentro de la Logística Aplicada, según el nivel de mando en que se plantean los problemas logísticos, distinguimos:

- Logística de Alto Nivel
- Logística Operativa
- Logística de Preparación

Logística de Alto Nivel

Está enmarcada en la Estrategia del Estado, que marca las Grandes Directrices sobre la Defensa. Se desarrolla en una serie de documentos fundamentales:

- Agenda de la Defensa Nacional.
- Código Orgánico de Finanzas Públicas
- Plan Nacional del Buen Vivir

Logística de preparación

Es coordinada en muchos aspectos por el Ministro de Defensa y por el Jefe del Estado Mayor de la Defensa, y su desarrollo es responsabilidad de los Cuarteles Generales de los Ejércitos. Tiene los siguientes componentes principales:

- Obtención del Personal y su enseñanza.
- Obtención del Material.
- Adiestramiento operativo.
- Sostenimiento de las Unidades.

Logística Operativa

Es la responsable de Proveer a la Fuerza de todo aquello que necesita en la Zona de Operaciones, para asegurar su permanencia en condiciones de combate. Para ejecutar la misión debe ser capaz de organizar lo siguiente:

- Aprovisionamiento de combustible.
- Aprovisionamiento de subsistencias.
- Aprovisionamiento de municiones.
- Aprovisionamiento de repuestos necesarios para reparaciones.
- Relevos de Personal.
- Apoyo Sanitario.

A su vez la Logística Operativa incluye su propia clasificación para el mejor estudio de sus necesidades:

- Logística Terrestre
- Logística Naval
- Logística Aérea

Por su función objetiva dividimos la Logística General en:

- Logística de Producción
- Logística de Consumo

1.1.1. LA LOGÍSTICA NAVAL

Es una parte de la Logística; la cual se encuentra enfocada directamente a las actividades que se realiza en la Fuerza Naval; al cumplimiento del ciclo logístico, dependiendo de los Elemento Funcionales Logísticos, acorde a las necesidades originadas en los repartos navales y al cumplimiento de las operaciones planificadas.

1.3 CÍCLO LOGÍSTICO

El ciclo Logístico, se determina en tres fases, que ayudan a la organización y cumplimiento de las exigencias de la Armada del Ecuador.

Las tres fases que se incluyen son:

- Determinación de necesidades
- Obtención
- Distribución

El ciclo logístico empieza con la determinación de las necesidades que son los programas que el Ministerio de Defensa asigna a cada Fuerza para cumplir con los objetivos del Plan Nacional del Buen Vivir, para efectuarlos se determina un porcentaje del Presupuesto General del Estado en el que se

incluye la segunda fase del ciclo logístico que es la obtención y para que se pueda ejecutar se incluye la distribución en el cual se empieza a cumplir con la misión.

1.3.1 DETERMINACIÓN DE NECESIDADES.

Tiene un carácter preponderante de cálculo, de valorización y de apreciación; es decir, es una fase eminentemente de planificación en el que se determinan realmente los requerimientos y necesidades de una fuerza, cuya responsabilidad corresponde a todos los niveles del mando.

La existencia de una necesidad, constituye el factor desencadenante de toda acción y de todo problema logístico.

Según la International Logistics Lackland (2010), determina que los planeadores militares observan el ambiente y evalúan las amenazas que existen. La existencia de una necesidad, constituye el factor desencadenante de toda acción y de todo problema logístico.

1.3.2 OBTENCIÓN.

La segunda fase del ciclo Logístico, la Obtención, es el paso donde los recursos monetarios intervienen, después que se ha determinado la necesidad que existe en el Buque Escuela Guayas, sobre el uso adecuado del Elemento Funcional Logístico Transporte en los puertos internacionales; estos requerimiento se deben determinar en el contrato de servicios

portuarios que se anticipa antes del arribo a puerto y consiste en transformar los resultados de la determinación de necesidades, en medios logísticos reales.

La obtención parte siempre de la determinación de necesidades, en donde se deduce qué es lo que se debe obtener y se apoya básicamente sobre las fuentes de producción nacional o extranjera para ser adquiridos por compra o por aprovechamiento de los recursos locales.

Según la International Logistics Lackland (2010), que la obtención empieza en una necesidad indica una deficiencia, el próximo paso es de adquirir algo para satisfacer esta necesidad. Obtención es el proceso de conseguir este material.

1.3.3 DISTRIBUCIÓN.

Según International Logistics Lackland (2010), es un recurso útil para satisfacer la necesidad solamente si está ubicado donde la necesidad existe, por lo tanto el próximo paso es la distribución, llevar el recurso donde es necesitado.

Para el Manual de Logística Conjunta (2010), sistematización de las actividades logísticas se lo denomina “ciclo logístico”. El ciclo logístico comprende tres fases: determinación de necesidades, obtención y distribución, que forman un proceso cerrado y representado en forma

triangular, cuya base constituye la determinación de necesidades, en la que se apoyan las otras dos fases: obtención y distribución.

Los vértices del triángulo se identifican con los tres elementos fundamentales que intervienen en el proceso logístico: las fuerzas, los recursos y los órganos de ejecución.

Es la acción dinámica y ejecutora de hacer llegar oportunamente a las fuerzas, los medios logísticos fijados en la primera fase y adquiridos en la segunda; incluye la recepción, el almacenamiento, el transporte y la entrega o aplicación final de los abastecimientos.

1.4 ELEMENTOS FUNCIONALES LOGÍSTICOS

Para el Manual de la Academia de Guerra de Chile (2006), los Elementos Funcionales Logísticos constituyen la agrupación de actividades logísticas técnicas que tienen una función básica común. Una primera división o especialización está dada por la naturaleza del elemento requerido: Personal o Material.

Esta visión dependerá de la entidad de la institución, de su entorno y tipo y grado de actividad a desarrollar. En forma genérica, lo anterior constituye lo que se denominan, Actividades Logísticas, presentes en todas las actividades, en todas las áreas. El número de éstas dependerá de la actividad principal que una institución realiza, lo que quiere decir que no hay

una respuesta a la configuración de estas actividades, incluso, respecto a los nombres genéricos: Actividades, Elementos Funcionales, Servicios, Funciones, etc.

Para el Manual de la Academia de Guerra de Chile (2006), clasificación de los Elementos Funcionales Logísticos en detalle con la función básica de cada uno de ellos:

1.- **Abastecimiento:** Suministrar los artículos necesarios para equipar, sostener y permitir la operación de las fuerzas y servicios.

2.- **Mantenimiento:** Conseguir que el material se encuentre en perfecto estado de eficacia

3.- **Personal:** Proveer medios humanos en cantidad suficiente y calidad adecuada.

4.- **Sanidad:** Conservar y mejorar el estado físico y mental del personal.

5.- **Transporte:** Trasladar con eficacia, de un punto a otro medios logísticos en un plazo dado y en unas condiciones determinadas.

6.- **Instalaciones:** Construir, acondicionar y sostener instalaciones en tierra y a flote para facilitar el apoyo logístico a las fuerzas.

7.- **Finanzas:** Proveer oportunamente los recursos financieros que permitan el accionar eficiente de los demás EFL y posibilitar el desarrollo de todas las tareas dimensionales en términos monetarios.

La clasificación de los Elementos Funcionales Logísticos, contribuye a la aplicación y enfoque adecuado de las necesidades en el Buque Escuela

Guayas; puesto que en los cruceros de instrucción internacionales se realizan navegaciones extensas y pueden surgir necesidades fuera del puerto base.

1.5 ELEMENTO FUNCIONAL LOGÍSTICO TRANSPORTE

“Transporte consiste en transportar el producto adecuado en la cantidad requerida al lugar acordado y al menos costo total para satisfacer las necesidades del consumidor en el mercado internacional justo a tiempo y con Calidad total.” (Rubial Handabaka, 1994, p. 42)

Para el Manual de Logística Conjunta (2010), la Función Logística de Transporte, comprende las acciones relativas al movimiento e influye de sobremanera en la capacidad de maniobra, por lo tanto es eminentemente dinámica y está implícita en toda Planificación Logística, para que se ejecute en un plazo dado y en unas condiciones determinadas.

Para el Manual de Logística Conjunta (2010), los principios del uso de transporte en las Fuerzas Armada, se determina:

- Obtención del máximo rendimiento de los medios disponibles en las Fuerzas, mediante:

- Carga y descarga en condiciones ideales de cada medio de transporte.
- Aprovechamiento inmediato de los excesos de transportes.
- Aprovechamiento de los medios de transportes en viajes de ida y retorno especialmente.

- Utilización de todos los medios disponibles de acuerdo a las necesidades.
- Reducción al mínimo de transbordos innecesarios, utilizando el mismo tipo de transporte desde el origen al punto de destino, en cuanto sea posible.
- Utilización al máximo de los medios de transporte más flexibles para obtener rapidez, seguridad y flexibilidad en las operaciones logísticas.

Transportes es una función logística que comprende las acciones relativas al movimiento, bajo cuidados especiales de hombres y abastecimientos a los repartos de las Fuerzas Armadas, así como las actividades de salvamento y evacuación hacia instalaciones del interior del país.

“Este servicio es fundamental para el normal desarrollo de la actividad económica del país. Sin un buen sistema de transportes, la compleja dinámica de la vida económica moderna no sería posible.” (Rubén Darío Muñoz Zuluaga, Luis Aníbal Mora García, 2005, p. 21)

“La función básica del Elemento Funcional Logístico Transporte es Trasladar con eficacia de un punto a otro los medios logísticos de Material o Personal, en un plazo dado y bajo unas condiciones determinadas”. (Jesús Salgado de Alba, 2009, p. 199)

El transporte está presente en todos los otros Elementos Funcionales Logísticos, y en general en todo problema Logístico, ya que se debe proveer los medios en un lugar establecido. Para Almirante Eccles, indica que el

Transporte es el impulso vital que conecta y vitaliza todos los elementos del apoyo logístico.

“La Función de Transporte se relaciona intrínsecamente con los medios de traslado y es inherente a la Fase de Distribución. Sus acciones están guiadas por los principios generales de la Logística, es decir, previsión, oportunidad, simplicidad, flexibilidad, economía, proporcionalidad, sostenibilidad, orden, seguridad y sobrevivencia.” (Manual de Logística Aeronáutica, 2009, p. 55)

1.5.1 CRITERIOS PARA LA SELECCIÓN DEL TIPO DE TRANSPORTE

Para Jordi Pau I Cos y Ricardo de Navascués y Gasca (2007), estable el proceso para la selección del tipo de transporte, requiere la consideración de varios parámetros:

Costos:

- Tarifas
- Costo Total
- Relación costo/servicio.

Comercial:

- Imagen
- Nivel de servicio. Rapidez, factibilidad.
- Experiencia. Seguridad.
- Organización. Seguimiento del envío.
- Tratamiento de las reclamaciones.

- Disponibilidad de servicios, fechas y horarios de recepción.

Tráficos:

- Distancias a recorrer.
- Volumen y tonelaje por expedición y total.
- Regularidad del tráfico.
- Naturaleza de las cargas.
- Infraestructura existente.
- Plazos de entrega.

Para la implementación del Elemento Funcional Logístico Transporte; existen estos aspectos, que puede variar ampliamente en cada puerto según las políticas internas de los países, para esta razón se debe de considerar y determinar en la planificaciones juntos a las demás necesidades que se presentan al arribo.

1.5.2 ESTRUCTURA CONCEPTUAL DEL TRANSPORTE

Para el Manual de la Academia de Guerra de Chile (2006), la estructura conceptual del transporte contiene dos puntos importantes que son:

a. Factores del Elemento Funcional Logístico de Transporte

El Elemento Funcional Logístico Transporte tiene cuatro factores o datos y son los siguientes:

- La Carga: Medios Logísticos que deben transportarse.
- Los Terminales: De qué punto a qué punto debe efectuarse el transporte.
- Tiempo Disponible: Plazo que se dispone para efectuar el transporte.
- Circunstancias o Condiciones: Requerimientos básicos bajo los cuales debe realizarse el transporte.

El elemento que se transporta lo constituyen los medios logísticos. Estos son el cargamento que pasa a ser el primer dato en todo problema de transporte, además se efectúa entre dos puntos preestablecidos denominados terminales de origen y destino, y constituyen el segundo dato. En ocasiones pueden existir puntos intermedios entre los terminales denominados escalas.

Por definición el transporte debe realizarse en un plazo dado, lo que delimita la acción en el tiempo y que será entonces el tercer dato del problema. Por último el traslado se debe realizar bajo condiciones determinadas, las que pueden ser condiciones de urgencia, economía, seguridad, es decir, imposiciones denominadas servidumbres, las que constituyen el cuarto dato del problema.

b. Fases del transporte

Las fases que comprende la acción de transportar son:

- 1) Carga: Poner el cargamento sobre el vehículo en las mejores condiciones de seguridad y economía.
- 2) Movimiento: Desplazamiento del vehículo cargado sobre la vía.
- 3) Descarga: Operación inversa a la carga realizada en el terminal de destino.

1.5.3 FUNCIONES DE DESARROLLO DEL ELEMENTO FUNCIONAL LOGÍSTICO TRANSPORTE

Para el Manual de la Academia de Guerra de Chile (2006), las funciones de desarrollo del Elemento Funcional Logístico de Transporte son: Priorización, Explotación, Integración, Regulación y Control de Tráfico. Todas ellas están orientadas a ejercer control sobre alguno de los tres elementos activos del transporte como se indica a continuación:

Control sobre la carga: Priorización.

Control sobre los medios: Explotación.

Control sobre el movimiento: Integración, Regulación, Control de tráfico.

a.- Priorización

Es la función de desarrollo que establece el orden correlativo de la carga que deberá ser transportada. Siendo esta prerrogativa del mando a ser abastecido y no de quien transporta.

b.- Explotación

Función de desarrollo que agrupa las acciones tendientes a lograr el más alto rendimiento posible del total de los recursos disponibles de una forma de transporte. Es tarea de la autoridad responsable del transporte la cual debe evaluar los recursos disponibles para efectuarla adecuadamente.

c.- Integración

Función de desarrollo que agrupa las acciones orientadas a lograr el empleo armónico de las diferentes formas de transporte, objeto se apoyen mutuamente en tiempo y espacio. La integración se produce en los terminales para evitar estancamiento e ineficiencia. Esta función es responsabilidad de la autoridad que opera los medios de transporte.

d.- Regulación

Función de desarrollo que consiste en ejecutar las maniobras necesarias para controlar el ritmo del movimiento de los diversos vehículos que circulan por una misma vía. Pueden ser: retención, almacenamiento, desviación y aceleración.

e.- Control de tráfico

Es la función de desarrollo dinámica por excelencia y se constituye en la función directora. Consiste en el planeamiento, ordenamiento, coordinación y control del movimiento del material y personal a lo largo de todo el proceso de transporte.

1.5.4 ESTRUCTURA DE LA FUNCIÓN DE TRANSPORTE

Para el Manual de Logística Aeronáutica 1 (2009), explica que para realizar la estructura de la función de transporte, tiene tres etapas que se deben realizar que son:

a. Planificación

La Planificación del Transporte, es la determinación de la mejor manera de proporcionar movilidad, trasladando el máximo valor (personal o carga) al mínimo costo y en el menor tiempo posible. En suma la planificación del transporte debe conjugar la misión, los medios de traslado disponibles, las capacidades y las necesidades.

Las tareas de la planificación tienen como propósito seleccionar el modo y la clase de transporte más adecuada, así como, las vías de abastecimientos más rápidas y seguras; sin embargo, en tiempo de guerra, la planificación del transporte puede basarse exclusivamente en el orden de prioridad impuesta por el Usuario.

Es la determinación de los medios de traslado más apropiados para dar movilidad a las Unidades Operativas. Los medios de traslado incluyen los siguientes elementos:

- Los medios de transporte o vehículos.
- Aéreos
- Marítimos (oceánicos, costeros o fluviales)
- Terrestres (carreteros, ductos o ferroviarios)
- Las tripulaciones.
- La habilitación (licencias), capacitación, entrenamiento, equipamiento (grado de alistamiento).
- Normas y Procedimientos para su uso o empleo de los medios de transporte y de las tripulaciones.

- Regulaciones vigentes.
- Las vías de transporte (Aérea, marítima y terrestre).

La determinación del medio de traslado más apropiado involucra un análisis pormenorizado de los siguientes factores:

- Las prioridades
- La disponibilidad de medios
- La disponibilidad de vías
- La rapidez o velocidad
- La capacidad de carga (peso y volumen)
- El ritmo de carga o descarga
- Los costos del transporte

b. Control de los medios de traslado

Este control asegura que los medios de transporte se encuentren en las mejores condiciones de uso y dentro del período de vida útil, de tal manera de no generar situaciones de peligro o riesgos innecesarios.

Verifica el cumplimiento de los siguientes criterios:

- Carga y descarga en condiciones ideales de cada medio de transporte y cumplimiento con las regulaciones locales de cada terminal.
- Utilización de los medios disponibles de acuerdo a las necesidades
- Cumplimiento de las prioridades
- Verificación de duplicidad de esfuerzos o uso de medios de transporte con capacidad de carga superior a la necesidad de traslado.
- Uso integrado de los medios de traslado orgánico y no orgánico.

- Estado de conservación de los medios de transporte, tanto en condiciones de uso como en condiciones de mantenimiento. Lo contrario es muchos alto en pérdidas y daños al personal y material.

El control interviene antes, durante y después del traslado, asegurando que todo el equipo a desplegarse, lo realice de acuerdo con el programa de actividades, coordina la configuración y acumulación de la carga, consolida y revisa los manifiestos de carga, asegura que la carga esté adecuadamente embalada y etiquetada.

1.6 SERVICIOS PORTUARIOS

Transporte, para los servicios portuarios consiste en mover o cambiar de posición tanto a mercancías como a las personas y, además, incluye en el concepto todo lo que se refiere a la manipulación de la carga durante el traslado de origen a destino, es decir, de un punto a otro.

Específicamente existe un direccionamiento que se trata para la implementación en los cruceros internacionales, esto concierne dentro del Tráfico de Traslado los puertos que deben disponer sus instalaciones para dar servicio tanto al pasajero como a los vehículos que se transportan en régimen de pasaje.

El régimen de pasaje implica aparcamiento para taxis, autocares y vehículos particulares, vestíbulo, taquillas y check-in, consigna, servicios de alquiler de

coches, aseos, cafetería, prensa y tiendas, oficinas de las navieras, oficina de información, salas de espera, dependencias para la policía, para la aduana, control de equipajes, oficinas bancarias, cambio de moneda, acceso a zonas de embarque.

En el caso de los cruceros existen dos subdivisiones de los tipos de tráfico:

- Primer caso: Aquellos en los que el puerto es únicamente una escala más del viaje y los que actúan como puerto base, en el que se da inicio o finalización al mismo, y solo basta con disponer de una terminal con los servicios mínimos de taxis, autocares, oficina de información, aseos, cafetería, prensa y tiendas, policía y alquiler de carros.
- Segundo caso: además de los servicios del primer caso se adicionan servicios más especializados: vestíbulo, sala de check-in, facturación y control de equipajes, oficinas de las navieras, salas de espera, aduana, bancos u oficinas de cambio, control de billetes y acceso a pasarelas de embarque.

La gestión de servicios como la aguada, bunkering, transporte interior, varaderos, incluso terminales, tráfico de trasbordo etc., son ejemplos de este tipo de contratos.

El contrato de gestión suele tener una duración de tres a cinco años. Cabe indicar, no obstante, que en algunas ocasiones este tipo de contrato tiene un mayor alcance, tanto por el tipo de gestión encomendada como por las

implicaciones económicas que supongan para el contratista la gestión del servicio.

“Con carácter general, existen en todos los puertos comerciales una serie de servicios necesarios para el apoyo a los buques. Este tipo de servicios, en los casos en que no se encuentren disponibles, deberán ser proporcionados por la estructura militar responsable del puerto.” (Javier Ruiz Arévalo, 2007, p. 36)

El Elemento Funcional Logístico Transporte, en los cruceros internacionales de instrucción, para el traslado del personal y material, se lo planifica a través de la contratación de los Servicios Portuarios, puesto que aquí es donde se estipula todos los puntos referentes a los servicios que espera recibir el Buque Escuela Guayas en los puertos internacionales, es importante conocer que este el único medio de contacto y comunicación en los países de los puertos que se planifica la instrucción.

Los Servicios Portuarios se han determinado los siguientes servicios de cobertura que se ofrecen:

Los servicios básicos que se establecen en “Operaciones y servicios portuarios Nivel 1” son los siguientes:

- a) Servicio de practicaaje.
- b) Servicios técnico-náuticos;
 - Remolque portuario.
 - Amarre y desamarre de buques.

c) Servicios al pasaje:

- Embarque y desembarque de pasajeros.
- Carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.

d) Servicios de manipulación y transporte de mercancías:

- Carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías.
- Depósito.
- Transporte horizontal.

e) Servicios de recepción de desechos generados por buques:

- Recepción de desechos sólidos.

f) Recepción de desechos líquidos.

Para estipular los acuerdos que se van a determinar en el contrato sobre el uso del transporte, se lo reconoce en los Contratos de gestión, ya que es el único tipo de contrato que tiene cobertura en el ámbito de traslado del personal y material.

El transporte contratado, aplicado en el Elemento Funcional Logístico, mediante los servicios portuarios, influiría las siguientes planificaciones:

- Mayor flexibilidad que es proporcionada por la disponibilidad del vehículo.
- Menos control de actividad que realicen en los puertos.
- Inversión nula en medios de transporte, porque ya están establecidos en el momento de la planificación.
- Costes variables medios.
- Necesidad de un sistema de gestión de la contratación.

Según el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (1998), para que se apliquen las normas de seguridad adecuadas, es necesario organizar debidamente la gestión, tanto en tierra como a bordo. Esto requiere, por consiguiente, un planteamiento sistemático de la gestión por parte de las personas que tienen a su cargo la gestión de los buques. Los objetivos de la aplicación son:

- Garantizar el cumplimiento de las normas y reglas obligatorias relativas a la seguridad operacional de los buques y la protección del medio ambiente; y
- Garantizar la implementación y puesta en vigor efectivas de dichas normas y reglas por las administraciones.

Se considera, además, que en la actualidad la inclusión del servicio de transporte dentro del contrato con la agencia naviera no es solo un valor comercial, sino que se determina como un valor de calidad; ya que en esto se incluyen factores como la seguridad, el confort del personal y aprovechar para el intercambio de cultura de los puertos de arribo.

“Estimando que la implantación de dicho capítulo por los Gobiernos Contratantes contribuirá en gran medida a incrementar la seguridad y la protección marítimas y a salvaguardar a quienes se encuentren a bordo y en tierra” (Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones Portuarias, 2002)

CAPITULO II: DIAGNÓSTICO DEL PROBLEMA

2 DIAGNOSTICO DEL PROBLEMA

En este capítulo se desarrolló el diagnostico del problema, por medio de métodos y aspectos importantes que permitió obtener resultados necesarios para conocer los requerimientos de la tripulación del Buque Escuela Guayas.

2.1. NIVEL Y TIPO DE INVESTIGACIÓN

2.1.1. INVESTIGACIÓN DESCRIPTIVA

Se obtuvo el contrato de adjudicación de la empresa naviera IAN TAYLOR y los costos relacionados con el transporte dentro del agenciamiento, que además solamente constó para doce pasajeros, es decir, autoridades.

2.1.2. INVESTIGACIÓN EXPLICATIVA

Facilitó la explicación de los motivos por el cual no ha existido una adecuada planificación del Elemento Funcional Logístico Transporte, considerando la necesidad que se suscitó en puertos internacionales de trasladar el personal y material.

2.2. ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación sobre la implementación del Elemento Funcional Logístico de Transporte, se basó en encontrar los motivos que determinaron la planificación del transporte en puerto.

Además que mediante el análisis de las necesidades del personal que navega a bordo del Buque Escuela Guayas, se determina la utilidad del uso del transporte en los puertos.

2.2.1. ENFOQUE CUALITATIVO

Basado específicamente en la calidad del transporte, y las características que deben cumplir para cubrir las necesidades de la tripulación del Buque Escuela Guayas, inclusive determinar los puertos donde el uso es más utilitario.

2.2.2. ENFOQUE CUANTITATIVO

Consistió en establecer la cantidad de puertos en los cuales se utilizó el transporte terrestre en cada punto de llegada planificada y además el costo que conlleva la total aplicación del Elemento Funcional Logístico de Transporte.

2.3. MÉTODO DE LA INVESTIGACIÓN

Para la elaboración de la propuesta de mejora al proceso para cruceros internacionales del Elemento Funcional Logístico Transporte en el crucero internacional de instrucción Atlántico 2012 II fase del Buque Escuela Guayas, se utilizó el método de investigación cualitativo.

Método Analítico: Se utilizó este el método para analizar la necesidad que tiene la tripulación y el Buque Escuela Guayas como reparto sobre uso del transporte en los puertos internacionales, debido a que afecta en su seguridad y a su desempeño profesional, tanto en las visitas protocolarias como en el intercambio de cultura.

Método Cualitativo: Se analizó el cumplimiento de proceso y procedimientos en el Elemento Funcional Logístico Transporte, y se considera que la modalidad es de investigación bibliográfica e investigación de campo que confiere a todos los documentos de soporte que adjudicaron a la empresa IAN TAYLOR para que se haya brindado el servicio portuario en cada puerto de arribo.

Método Inductivo: Se lo utilizó para sintetizar la información recopilada para el fundamento teórico, es decir, todas las teorías adaptadas con la realidad del Buque Escuela Guayas, los conceptos aplicados para explicar la importancia del Transporte en los puertos extranjeros y sobre el manejo de los servicios portuarios.

Método Empírico: Se lo utilizó para aseverar lo que se sucedió sobre el servicio de transporte y mediante la experiencia como guardiamarina, los sucesos de dicho contrato, durante el crucero internacional de instrucción Atlántico 2012 II fase e interpretar el uso del Transporte y su aplicación como servicio.

2.4. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

2.4.1. POBLACION Y MUESTRA

2.4.1.1. Población

La población objetivo se conforma en oficiales y tripulantes que han participado a los cruceros de instrucción internacionales en años anteriores, puesto que a su experiencia es una clara idea sobre el manejo en la planificación y aplicación del Elemento Funcional Logístico de Transporte.

2.4.1.2. Muestra

La población a analizar es un total de 167 personas, dado esta causa, se realizó una encuesta a toda la población del Buque Escuela Guayas para así obtener un resultado cercano a la realidad.

CUADRO DE LA POBLACIÓN

Tabla 2.4-1

Población del Buque Escuela Guayas

DESCRIPCION	POBLACION
Oficiales	15
Guardiamarinas	64
Tripulantes	88
TOTAL	167

Fuente: Tripulación Buque Escuela Guayas

Elaborado por: Autor

2.4.2. TÉCNICAS DE RECOLECCION DE DATOS

Las técnicas que se empleó para la recopilación de información, fueron la información primaria y secundaria, a través de fichas la información que brindan los oficiales, tripulantes y guardiamarinas, los pagos finales realizados y el contrato de adjudicación de los servicios con la agencia naviera:

2.4.2.1. Investigación documental

Se comprobó mediante la contratación y adjudicación de la agencia naviera IAN TAYLOR, los requerimientos básicos del crucero internacional de instrucción Atlántico 2012 II fase y los gastos totales del transporte dentro de los servicios portuarios. (Ver Anexo 2)

2.4.2.2. Encuesta

La encuesta se basó en la población que navegó en el Buque Escuela Guayas, que fue de 167, y se la realizó a todos los oficiales, guardiamarinas y tripulantes que navegaron, para obtener veracidad en los datos analizados.

2.4.2.3. Información documental

Se basó el análisis de los pagos finales de cada puerto a la agencia naviera IAN TAYLOR, en el que se comprueba el gasto total del servicio de transporte.

2.4.3. PROCESAMIENTO Y ANALISIS DE LOS DATOS

Se elaboró un análisis a partir de la liquidación final del Buque Escuela Guayas, en donde constaba los gastos totales de los servicios portuario y por consiguiente dentro de estos el costo total del servicio de transporte utilizado para los puertos extranjeros.

Tabla 2.4-2

Costo y porcentaje sobre el servicio de transporte

Puerto	Uso	Costo Transporte	Porcentaje en relación costo total/servicio portuario
Boston	Si	\$ 2.650,00	5,58%
Cádiz	Si	\$ 850,00	7,74%
Coruña	Si	\$ 750,00	8,31%
Dublín	Si	\$ 750,00	10,15%
Bremen	Si	\$ 1.200,00	5,73%
Ámsterdam	Si	\$ 1.200,00	8,56%
Le Havre	Si	\$ 750,00	3,69%
Lisboa	No		0%
La Guaira	Si	\$ -	0%
Balboa	No		0%

Fuente: Liquidación de la Dirección General de Finanzas

Elaborado por: Autor

- El objetivo es conocer en los puertos que se utilizó el Elemento Funcional Logístico Transporte, y determinar su alcance.

- El presupuesto establecido para el uso del servicio de transporte, en relación al costo total de los servicios portuarios ascendió al 10,15%, en su máximo rubro.
- En el puerto de Bremen existió el transporte para la tripulación que fue coordinado directamente por la embajada de Ecuador en Alemania.
- En el puerto de Lisboa no existió transporte de ningún tipo.
- En el puerto de la Guaira existió transporte que no tuvo ningún costo, debido que fue ofrecido por las Fuerzas Armadas de la República Bolivariana de Venezuela.

2.4.4. PROCESAMIENTO Y ANALISIS DE LOS DATOS

PREGUNTA 1:

1. ¿Sabía usted que en la planificación del Buque Escuela Guayas, incluye al transporte en los puertos internacionales?

Tabla 2.4-3

Planificación de Transporte en Puertos Internacionales

RESPUESTA	FR.	%
SI	35	21%
NO	132	79%
TOTAL	167	100%

Fuente: Tripulación Buque Escuela Guayas

Elaborado por: Autor

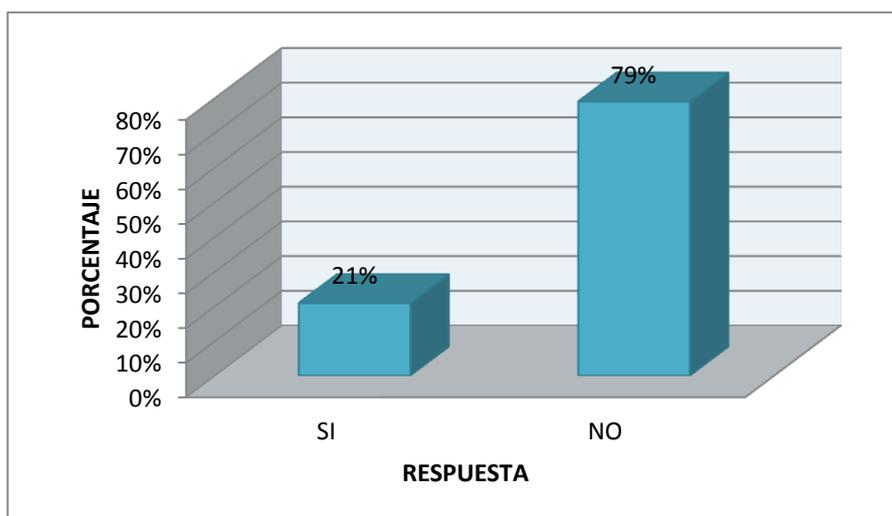


Gráfico 2.4-1 Planificación de transporte en puertos internacionales

Fuente: Tabla 2.4-4 Planificación de Transporte en Puertos Internacionales

Elaborado por: Autor

El 79% indica que no conocía que se incluía en la planificación todo lo que respecta al transporte que el personal de esta unidad debe utilizar en puertos internacionales, mientras que el 21% de los encuestados indica que sí sabía que en la planificación del Buque Escuela Guayas, incluye al transporte en los puertos internacionales.

PREGUNTA 2:

2. ¿Cree usted que es importante que existan medios de traslado del personal y material en puertos internacionales?

Tabla 2.4-5

Importancia de los medios de transporte

RESPUESTA	FR.	%
SI	148	89%
NO	19	11%
TOTAL	167	100%

Fuente: Tripulación Buque Escuela Guayas

Elaborado por: Autor

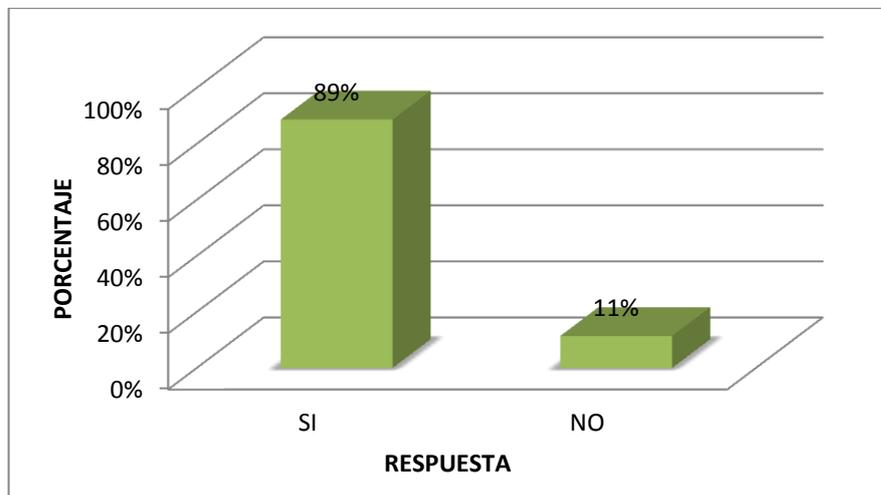


Gráfico 2.4-2 Importancia de los medios de transporte

Fuente: Tabla 2.4-6 Importancia de los medios de transporte

Elaborado por: Autor

El 89% de los encuestados opina que es importante que existan medios de traslado del personal y material en puertos internacionales, mientras que el 11% opina que no es importante puesto que el personal debe buscar sus opciones individuales para trasladarse.

PREGUNTA 3:

3. ¿La organización del transporte utilizado en puertos internacionales es el adecuado?

Tabla 2.4-7

Organización del Transporte en Puertos Internacionales

RESPUESTA	FR.	%
SI	11	7%
NO	156	93%
TOTAL	167	100%

Fuente: Tripulación Buque Escuela Guayas

Elaborado por: Autor

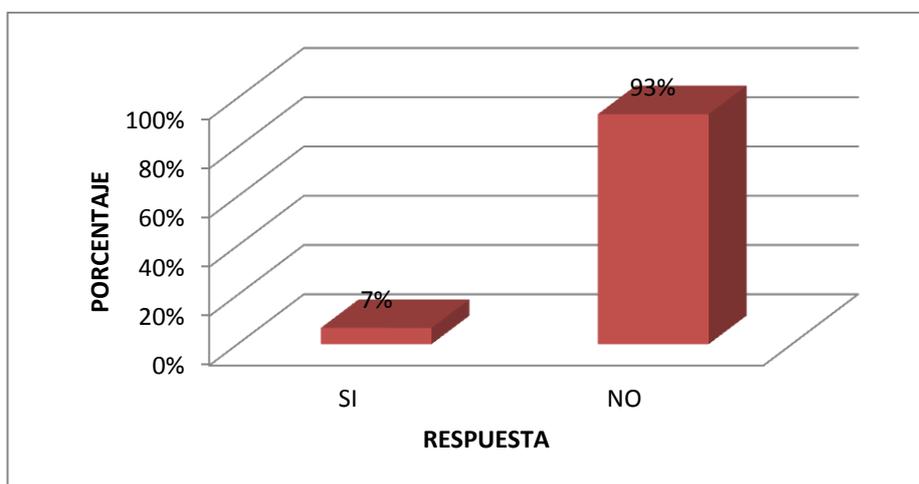


Gráfico 2.4-3 Organización del transporte en puertos internacionales

Fuente: Tabla 2.4-8 Organización del Transporte en Puertos Internacionales

Elaborado por: Autor

El 93% opina que no hay una coordinación adecuada en lo que respecta a transporte terrestre del personal de la unidad en los puertos, mientras que el 7% del personal encuestado opina que la organización del transporte utilizado en puertos es el adecuado.

PREGUNTA 4:

4. ¿En cuántos puertos se brindó el servicio de Transporte en el crucero de instrucción internacional?

Tabla 2.4-9

Servicio de transporte utilizado

Respuesta	Frecuencia	%
1 al 4	167	100%
5 al 8	0	0%
8 al 11	0	0%
TOTAL	167	100%

Fuente: Tripulación Buque Escuela Guayas

Elaborado por: Autor

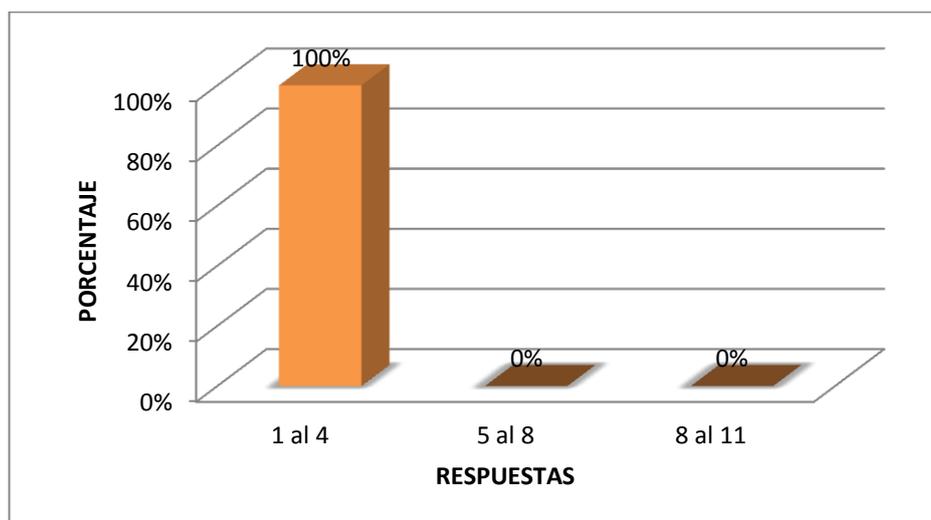


Gráfico 2.4-4 Servicio de Transporte Utilizado

Fuente: Tabla 2.4-10 Servicio de transporte utilizado

Elaborado por: Autor

El 100% de los encuestas del personal del Buque Escuela Guayas indica que en alrededor una cantidad de entre 1 a 4 puertos se brindó el servicio de transporte en el crucero de instrucción internacional.

Pregunta 5:

5. ¿Cuál de los siguientes motivos cree usted que no se brindó el servicio de Transporte en el crucero de instrucción internacional?

Tabla 2.4-11

Motivos Del Uso Del Servicio De Transporte

RESPUESTAS	FR.	%
FALLA DEL CONTRATO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS	47	28%
FALTA DEL PRESUPUESTO	19	11%
DESCONOCIMIENTO DE LA NECESIDAD	101	60%
TOTAL	167	100%

Fuente: Tripulación Buque Escuela Guayas

Elaborado por: Autor

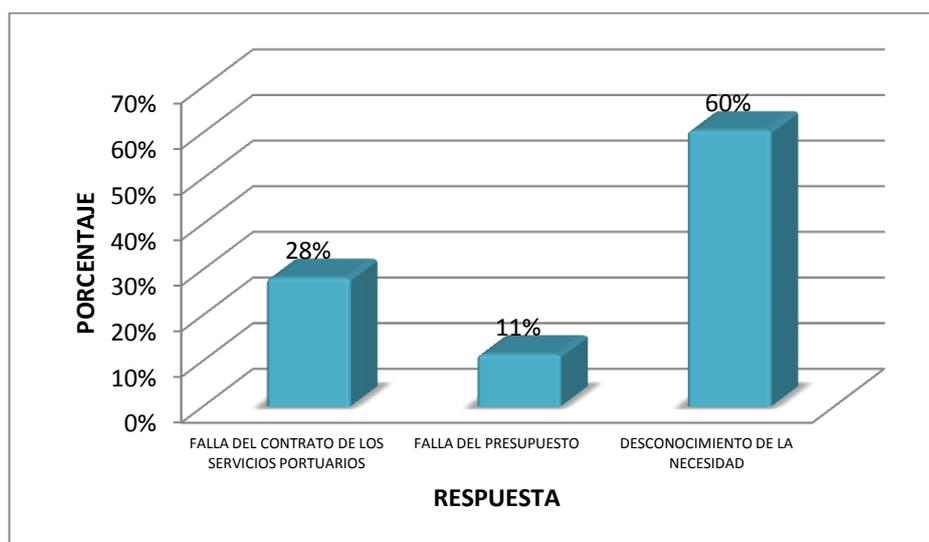


Gráfico 2.4-5 Motivos del Uso del Servicio De Transporte

Fuente: Tabla 2.4-12 Motivos Del Uso Del Servicio De Transporte

Elaborado por: Autor

El 60% opina que fue por el desconocimiento de la necesidad de este servicio; el 28% de los encuestados cree que no se brindó el servicio de Transporte en el crucero de instrucción internacional por falla del contrato de los servicios portuarios, mientras que el 11% cree que fue por falta del presupuesto asignado.

Pregunta 6:

6. ¿En cuál de los puertos del crucero internacional Atlántico 2012, piensa usted que era de una gran importancia el transporte?

Tabla 2.4-13

Puertos de Importancia de Uso del Transporte

RESPUESTAS	FR.	%
BOSTON	5	3%
CADIZ	7	4%
LA CORUNA	12	7%
DUBLIN	11	7%
BREMEN	13	8%
AMSTERDAM	3	2%
Le Havre	67	40%
LISBOA	41	25%
LA GUAIRA	5	3%
BALBOA	3	2%
TOTAL	167	100%

Fuente: Tripulación Buque Escuela Guayas

Elaborado por: Autor

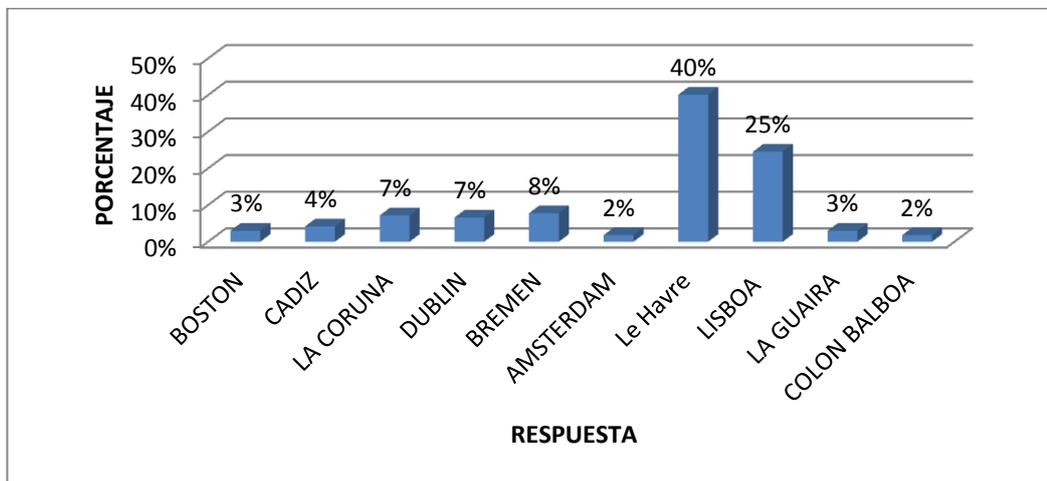


Gráfico 2.4-6 Puertos de importancia del uso del transporte

Fuente: Tabla 2.4-14 Puertos de Importancia de Uso del Transporte

Elaborado por: Autor

Según los encuestados el puerto que se evidenció mas la necesidad de transporte terrestre fue el de le Havre y el de Lisboa en el crucero.

Pregunta 7:

7. ¿Cree usted que se debe reestructurar el proceso de contrato con los servicios portuarios, para que se incluya el transporte para el personal y el material?

Tabla 2.4-15

Reestructuración del Proceso de Contrato

RESPUESTA	FR.	%
SI	147	88%
NO	20	12%
TOTAL	167	100%

Fuente: Tripulación Buque Escuela Guayas

Elaborado por: Autor

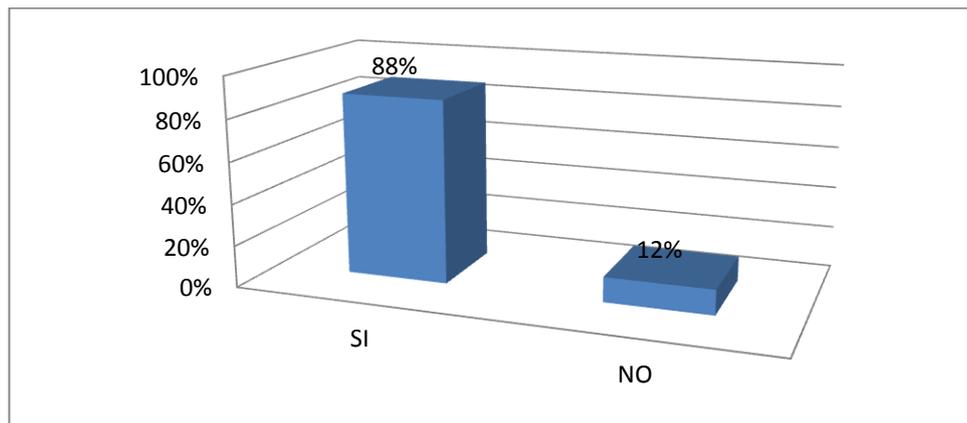


Gráfico 2.4-7 Reestructuración del proceso de contrato

Fuente: Tabla 2.4-16 Reestructuración del Proceso de Contrato

Elaborado por: Autor

El 88% de la población piensa que es necesaria la contratación del servicio de transporte, mientras que el 12% piensa que su implementación sería acertada.

Pregunta 8:

8. ¿La organización del transporte utilizado en puertos es el adecuado?

Tabla 2.4-17

Organización del Transporte

RESPUESTA	FR.	%
SI	11	7%
NO	156	93%
TOTAL	167	100%

Fuente: Tripulación Buque Escuela Guayas

Elaborado por: Autor

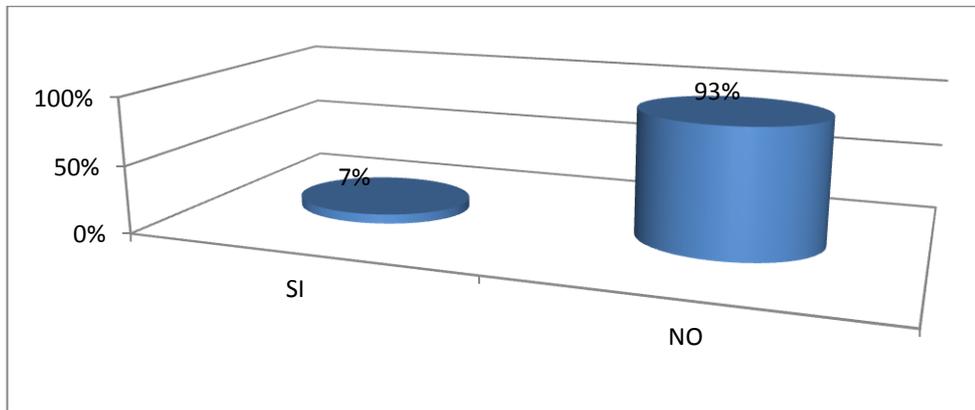


Gráfico 2.4-8 Organización del Transporte

Fuente: Tabla 2.4-18 Organización del Transporte

Elaborado por: Autor

La población del Buque Escuela Guayas el 93% cree que no fue el adecuado su planificación, entonces aquí denota que existe una necesidad agravada en el cual confiere a satisfacer las exigencias de la tripulación.

Pregunta 9:

9. ¿En los puertos visitados las estaciones de bus, se encontraban lejos del muelle donde el Buque Escuela Guayas se encontraba atracado?

Tabla 2.4-19

Estación de Transporte

RESPUESTA	FR.	%
SI	147	88%
NO	20	12%
TOTAL	167	100%

Fuente: Tripulación Buque Escuela Guayas

Elaborado por: Autor

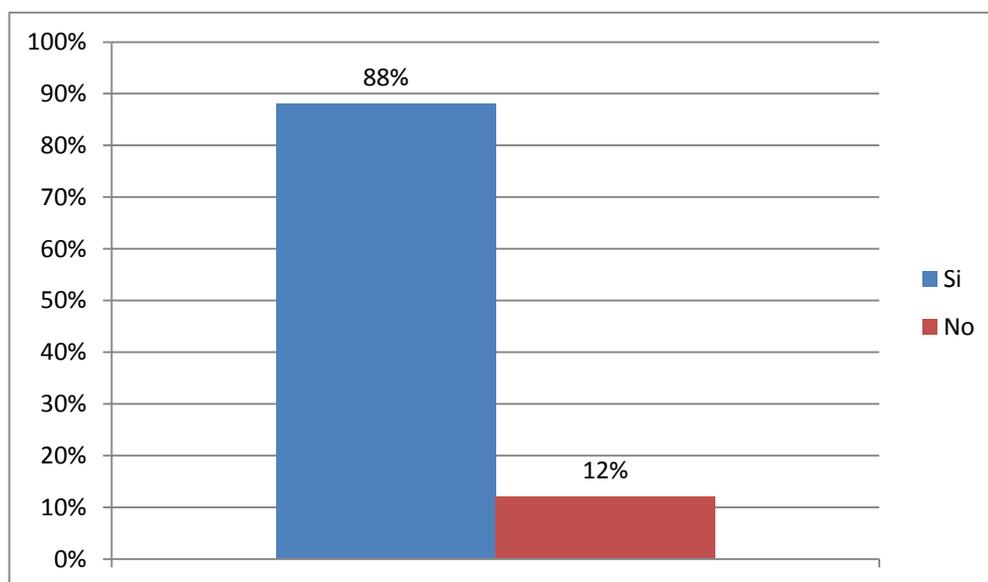


Gráfico 2.4-9 Estación de transporte

Fuente: Tabla 2.4-20 Estación de Transporte

Elaborado por: Autor

El 88% de la población opina que se encontraban lejos las estaciones de bus, es decir, las vías de acceso y salida eran un problema para movilizarse en los puertos extranjeros y el 12% estaba de acuerdo con la ubicación del buque.

2.4.5. ANÁLISIS DE RECOLECCIÓN TÉCNICA DE DATOS

A continuación se presentan los principales resultados obtenidos a partir de la aplicación de la encuesta a la tripulación del Buque Escuela Guayas. Ésta fue respondida por 167 personas.

- El servicio de transporte en los puertos internacionales se cumplió parcialmente.
- Desconocimiento por parte de la tripulación sobre la planificación del servicio de transporte, que se debió incluir en el crucero de instrucción internacional, para el cumplimiento de las necesidades.
- La aplicación del Elemento Funcional Logístico Transporte, es de suma necesidad en los cruceros de instrucción internacional para la seguridad integral.
- Existió una falta de coordinación en la organización del servicio de transporte, porque solamente existió en dos puertos internacionales y que es necesario que se realice una reestructuración del mismo.
- El puerto donde la necesidad se torno más aguda, fue en Le Havre, en el país de Francia, debido a que el muelle donde atracó el Buque Escuela Guayas se encontraba muy lejos de los lugares turísticos y alrededor era una zona muy insegura.
- No se cubre las necesidades de seguridad de personal en puerto, puesto que las vías de acceso y salida del muelle eran lejanas y las estaciones de bus también.

2.4.6. REQUERIMIENTOS DE LA ADMINISTRACIÓN LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE:

RECURSOS MATERIALES:

Uso en el caso del reabastecimiento de víveres.

Contratación del número de transporte según el número del personal.

TALENTO HUMANO:

Jefe del Departamento de Logística: Encargado de la determinación de la necesidad de la implementación del Elemento Funcional Logístico Transporte.

Oficial de guardia: Encargado de tener el número exacto por cada día que el personal va a utilizar el servicio de transporte.

Amanuense: Encargado de realizar los listados del personal que utiliza el servicio de transporte.

Contramaestre a cargo: Encargado de la organización del personal según los horarios de uso.

Contramaestre de palo: Encargado por guardia del apoyo al oficial de guardia sobre los horarios y el número del personal a utilizar el servicio de transporte.

Chofer: Encargado de conducir el transporte en caso que no exista un chofer asignado.

CAPITULO III: PLAN DE ACCIÓN

3 PLAN DE ACCIÓN PARA LA CONTRACCIÓN DEL ELEMENTO FUNCIONAL LOGÍSTICO TRANSPORTE

3.1. FINALIDAD

La presente propuesta de mejora del Elemento Funcional Logístico Transporte en el Crucero internacional Atlántico 2012 II fase, es la elaboración del plan de acción que detalle las necesidades y los procesos a seguir para la contratación de los servicios portuarios, la inclusión del servicio de transporte que se siguen en la Dirección de Abastecimientos, directamente del departamento de importaciones, basándose en la función de desarrollo del Elemento Funcional Logístico de Integración, para evitar ineficiencia y asignar las responsabilidades.

3.2. OBJETIVO DE LA PROPUESTA

Especificar los procesos a seguir en la contratación de servicios portuarios y la inclusión fundamental del servicio de transporte.

3.3. ALCANCE DE LA PROPUESTA

El presente plan de acción se centra en los procesos de la Dirección de Abastecimientos, procesos del departamento de importaciones, procesos de la adjudicación de servicios portuarios y parámetros a incluirse en la

contratación del servicio de transporte y la asignación directa en la contratación del mismo.

3.4. DESARROLLO DE LA PROPUESTA

3.4.1. ANTECEDENTES

Necesidad de una coordinación efectiva del transporte de acuerdo a los requerimientos del personal que navega a bordo del Buque Escuela Guayas, buscando siempre la excelencia en las actividades y en la planificación realizada, se añade directamente la seguridad de la tripulación en los puertos internacionales de instrucción.

3.4.1. OBJETIVO

Elaborar un plan de acción que permita mejorar a la contratación del servicio de transporte, mediante la adjudicación con la agencia naviera; enfocado directamente a brindar el servicio con excelencia, siendo oportuno y eficiente en las actividades que se originen con el arribo a los puertos extranjeros.

3.4.2. PROPÓSITO

Establecer los procesos y las responsabilidades de la Dirección de Abastecimientos, incluyendo los que se realizan en el departamento de importaciones con los procesos a seguir para la contratación de servicios

portuarios al exterior y los parámetros a tomarse en cuenta cuando se contrata el servicio de transporte en los puertos internacionales.

3.4.3. JUSTIFICACIÓN

La aplicación de un plan de acción de los procesos a seguir en los distintos aspectos relacionados con la adjudicación del servicio portuario de transporte, con el de proporcionar un detalle de los procesos y parámetros a seguir en la contratación de los mismos.

Tomando en cuenta que el transporte en puertos internacionales es de vital importancia para asegurar la vida y el bienestar del personal a bordo del Buque Escuela Guayas para evitar problemas como pérdidas del personal, robos o incluso accidentes graves por el libre tránsito de un territorio desconocido por los guardiamarinas, tripulación en general que en los días que permanece en puerto el personal realiza actividades turísticas en los diferentes lugares para realizar intercambio cultural y cumplimiento de visitas protocolarias planificadas.

3.4.4. DETERMINACIÓN DE LA NECESIDAD

- El traslado del personal de guardiamarinas y tripulación en puertos extranjeros es fundamental debido a que este personal no conoce el puerto, ni el país en el que está arribando.

- El intercambio cultural que se da al visitar un país extranjero, como Armada del Ecuador es importante para el desarrollo del personal militar en su fase de instrucción.
- En relación al desconocimiento del lugar el traslado del personal, es fundamental para evitar problemas en relación a la seguridad física y bienestar de los estudiantes de la Escuela Superior Naval.
- El cumplimiento de la planificación de actividades realizadas, como visitas protocolarias, competencias deportivas y culturales que se ofrecen en los puertos de arribo.

3.4.5. CONTRATACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

ALCANCE

Se aplica a todas las Solicitudes de Compras, efectuadas mediante el sistema de adquisición de bienes o servicios en el exterior, tarea que lleva directamente el Departamento de importaciones de la Dirección de Abastecimientos, por los diferentes repartos con presupuesto centralizado o de autogestión.

La autorización de la Dirección de Abastecimientos se encuentra estipulada en el Artículo 2 de la Dirección General del Material, en el que textualmente dice “Designa a la Dirección de Abastecimientos de Bienes y Servicios, para

que proceda a la notificación del proveedor en el exterior y a efectuar las coordinaciones respectivas para el agenciamiento”

A. PROCESO PARA ADQUISIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS AL EXTERIOR:

a. Se realiza la solicitud de requerimiento de la necesidad de transporte dentro servicios portuarios en el Buque Escuela Guayas , elaborado por el oficial logístico de esta unidad y los requerimientos determinan los departamentos del Buque Escuela Guayas.

Los servicios portuarios propuestos por el Buque Escuela Guayas son:

- ✓ Muelle incluido defensas
- ✓ Practico de arribo y practico de zarpe
- ✓ Remolcador de arribo y remolcador de zarpe
- ✓ Agua de bebida (25 toneladas)
- ✓ Remoción de basura (2 toneladas aproximado)
- ✓ Alquiler de vehículo para autoridades (minivan para 12 pasajeros)
- ✓ Requerimiento del alquiler de transporte, de acuerdo a la necesidad de la cantidad del personal del Buque Escuela Guayas.
- ✓ Coordinación con aduana, servicio de salud y autoridades portuarias para el arribo y zarpe.
- ✓ Provisión de combustible de acuerdo a los puertos de abastecimientos.

- b. Para la contratación de los servicios portuarios se aplicará una invitación directa a las diferentes agencias navieras, para que se presenten las ofertas establecidas en el tiempo respectivo de un máximo plazo de 15 días, mediante el departamento de importaciones de la Dirección de Abastecimientos.

- c. Se envía una invitación via internet a las agencias navieras que desean participar para ofrecer el servicio de portuario y cumplir con los requerimientos del servicio de transporte; evaluando las diferentes propuestas en: nivel de experiencia, costo, nivel técnico y considerando nuevas opciones de agencias navieras.

- d. Se realiza un listado de las empresas que han aceptado la invitación para que presenten su propuesta.

- e. Las empresas presentan la propuesta y las especificaciones técnicas.

- f. Se realiza un análisis técnico en donde personal del Buque Escuela Guayas, sugiere la mejor opción según las especificaciones técnicas, para que sea el posible adjudicado, pero no puede autorizar para la contratación.

- g. El Sr. Director General del Material, es el único que puede autorizar la contratación de la agencia naviera, que haya cumplido con las especificaciones y con los requisitos presupuestales y requerimientos técnicos.

h. El Comando de Operaciones Navales, se encarga de supervisar el trámite que la Dirección General del Material, donde su reparto subordinado es la Dirección de Abastecimiento, que específicamente es el departamento de Importaciones, en cual revisa el proceso de contratación y coordinación con la agencia naviera. El Buque Escuela Guayas es subordinado al Comando de Operaciones Navales.

i. Se especifica el medio de pago y forma de pago, se realiza la cancelación del servicio a travez de la Dirección Administrativa Financiera, dicho presupuesto consta en la planificacion de gastos del Buque Escuela Guayas.

j. La Inspectoria General de la Armada, realiza el respectivo control y supervisión del proceso del contrato, adjudicación y pago. Ver Gráfico 3.4-1 Proceso del Departamento de Importación.

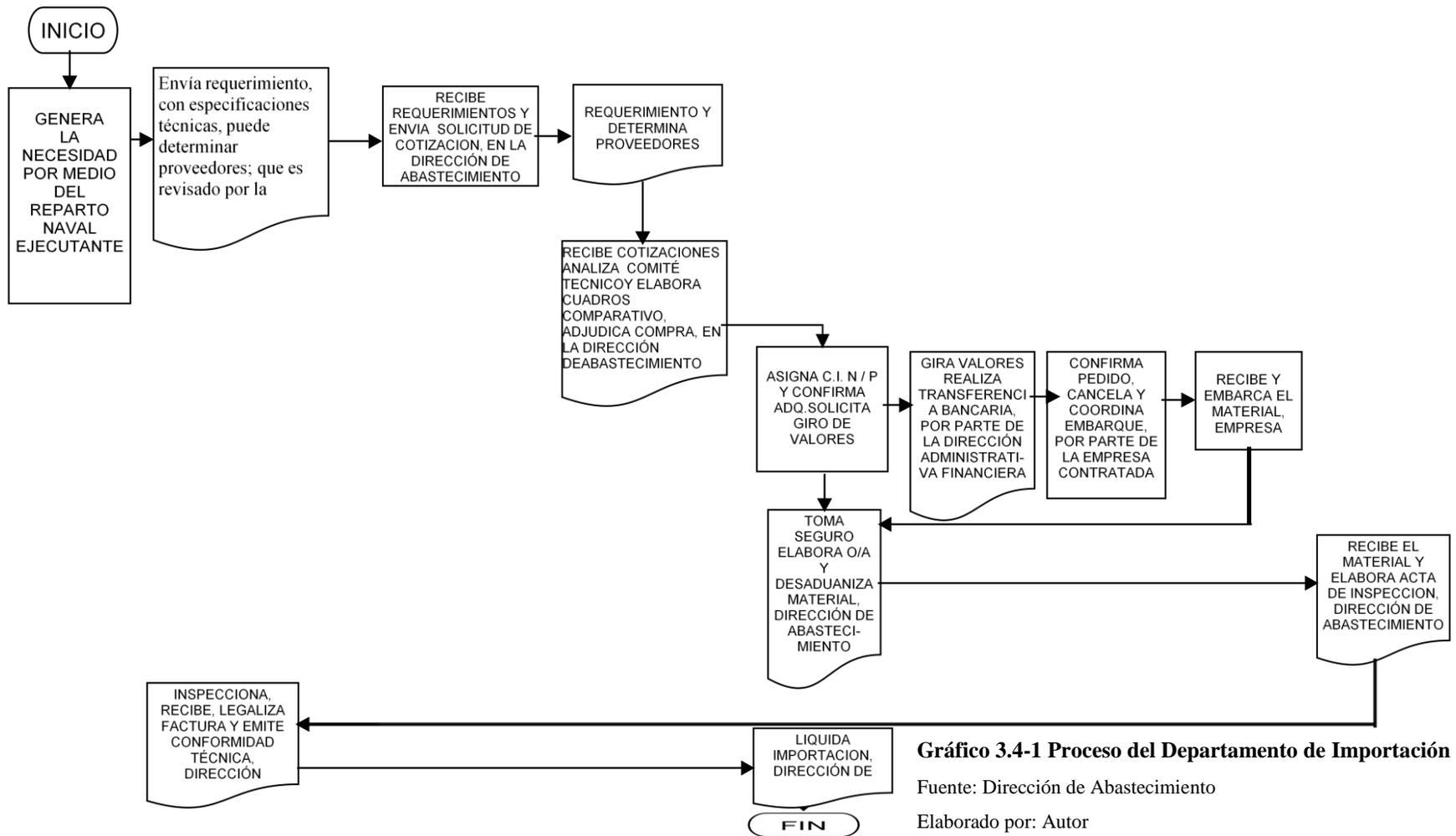


Gráfico 3.4-1 Proceso del Departamento de Importación

Fuente: Dirección de Abastecimiento

Elaborado por: Autor

B. AUTORIZACIÓN DE ADJUDICACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS.

RESPONSABLE

El responsable directo de la adjudicación del contrato de los servicios portuarios es el Sr. Director General del Material.

CONSIDERANDO

Que, en el Suplemento del Registro Oficial No. 395 del 4 de agosto del 2008, se promulgó la Ley Organica del Sistema Nacional de Compras Públicas y mediante Decreto Ejecutivo No. 1700 del 30 de abril del 2008, se explicó el Reglamento General de la Ley Organica del Sistema Nacional de Compras Públicas, cuyas disposiciones jurídicas establecen los procedimientos de contratación a ser aplicados en todas las Instituciones del Sector Público;

Que, en el inciso sexto del artículo 3 Aplicación Territorial, del Reglamento General de la Ley Organica del Sistema Nacional de Compras Públicas determina que: “Para optar por contratación de bienes y servicios en sujeción a lo previsto en este artículo, la máxima autoridad de la entidad o su delegado, emitirán resolución motivada que justifique el proceso de contratación en el exterior, sin que este pueda constituirse en

mecanismo de elución de los procedimientos previstos en la Ley y en este Reglamento General”;

Que, El Buque Escuela Guayas dentro de su planificación para el año xxx contempla la realización del Crucero de Instrucción de Guardiamarinas al exterior, por lo que es necesario contar con una agencia que solvente todas las necesidades de esta Unidad en los Puertos a visitar en el exterior;

Que, El Buque Escuela Guayas durante todo su trayecto visitara varios puertos internacionales donde es necesario contar con el servicio de una agencia naviera que sirva de nexo entre esta unidad y las Autoridades portuarias locales, así mismo para suplir cualquier necesidad como pagos de servicios portuarios, combustible, viveres, servicio de transporte y otros rubros emergentes.

C. PARÁMETROS DE EVALUACIÓN DE LAS MANIFESTACIONES DE INTERÉS.

RESPONSABILIDAD

La responsabilidad directa de controlar que se cumplan la metodología de evaluación de las manifestaciones de interés es del Sr. Director General del Material.

PROCESO

En el análisis de las ofertas se procederá a verificar su legalidad, bajo la metodología “cumple o no cumple” de los siguientes aspectos:

1.- Que la empresa este capacitada para brindar el servicio de agenciamiento en el exterior: presentación de certificados a nivel internacional y presente los costos solicitados.

2.- Que el servicio de agenciamiento cumpla con las especificaciones y de calidad requeridas; debe presentar detalles y certificados requeridos, especialmente de los puertos solicitados.

3.- La capacidad de cumplimiento de contrato del proveedor, en caso de resultar adjudicado; presentar documentos que certifiquen la provisión de servicios en condiciones similares a las solicitadas.

4.- Los porcentajes de los parámetros de calificación son los siguientes:

Certificación a nivel internacional 40%

Certificados de calidad 40%

Certificados para cumplir con el contrato 20%

5.- La evaluación de las ofertas se encaminara a proporcionar una información imparcial sobre si una manifestación “cumple o no cumple”

con los parámetros de calificación, según los cuadros comparativos que se elaboren.

6.- Los parámetros de evaluación de las manifestaciones de intereses, debe encontrarse legalmente responsabilizada por el Director General del Material.

D. ACLARACIONES DE CONTRATACIÓN DE TRANSPORTE DENTRO DE SERVICIOS PORTUARIOS

RESPONSABLE

El responsable que de comunicar que sucedan las excepciones es el Sr. Comandante de Operaciones Navales.

A. ASPECTOS GENERALES

Se entenderá como transportista al Chófer encargado de trasladar y conducir los vehículos asignados para movilizar al personal del Buque Escuela Guayas en los diferentes puertos internacionales, servicio incluido en el contrato de servicios portuarios.

El transportista se compromete a que la unidad de transporte utilizada para el traslado del personal del Buque Escuela Guayas en los

diferentes puertos será conducida con todas las precauciones del caso y en cumplimiento de las normas y regulaciones de tránsito de cada país, y el chofer contará con licencia profesional.

Además, deberá contar con todos los documentos exigidos por las Leyes y demás reglamentos de tránsito para la conducción de buses, exigidos por cada país en su ley de tránsito.

El transportista, para el cumplimiento de sus labores, deberá estar en condiciones aptas físicas, mentales y de salud para efectuar su trabajo, así como no tener antecedentes penales.

El transportista se compromete a mantener el vehículo en condiciones mecánicas, de presentación y limpieza óptimas, a fin de precautelar la seguridad de las personas que transporta.

Las unidades de transporte no podrán tener más de cinco años de antigüedad inclusive la de reemplazo. Las unidades deben presentar la comodidad necesaria para transportar personas.

Si por una causa justificada un transportista no pueda conducir personalmente el vehículo, la empresa se compromete a poner en su reemplazo un chofer profesional calificado y que posea una licencia profesional.

Los señores conductores de cada una de los vehiculos asignados para el traslado del personas, no podrán realizar el tanqueo de gasolina o de diesel una vez que el recorrido se haya iniciado.

En caso de presentarse daños de los vehículos o mantenimiento de los mismo, la empresa responsable debera notificar oportunamente el reemplazo de las unidades de transporte al adminstrador del contrato y al coordinador de la ruta, dicha comunicación debera realizarse con 24 horas de anticipacion.

En caso de que alguno de los vehículos no pueda cumplir con el recorrido asignado, el adjudicatario deberá reemplazarlo oportunamente con otra unidad de iguales o superiores caracteristica sin que esto represente costos adicionales para Buque Escuela Guayas bajo ningun concepto se podra dejar de realizar el recorrido.

En caso de accidente de tránsito o contravención producidos por el Transportista, este asume toda clase de obligación. En caso de accidente o contravención a las leyes y reglamentos de tránsito, ya que ésta le corresponderá única y exclusivamente al transportista, y como co-responsable la agencia naviera, ya sea por daños materiales, daños a personas o por multas.

B. ASPECTOS ESPECÍFICOS

En el caso del transporte en puerto se procederá:

La Buque Escuela Guayas en el momento de verificar los requerimientos se debe tomar en cuenta varios parámetros para el transporte:

1. Cantidad de personal a trasladarse:

En el caso del personal a trasladarse se debe tomar en cuenta el número de guardiamarinas, sres. Oficiales y tripulantes que utilizaran el servicio de transporte. Para en relación al cantidad de personal determinar el número de buses que se requiera para el traslado en el puerto, con el objetivo que no se presenten novedades.

2. Horarios establecidos del transporte:

Se realizará un análisis del horario de transporte en los puertos internacionales en relación al tiempo de franquicia y los días en puerto del personal, para que se especifique el itinerario a seguir.

Determinando un horario estandarizado del tiempo de la utilización de este medio de transporte y las actividades que se seguirán en los puertos internacionales en relación a las necesidades básicas de alimentación.

3. En caso de regata:

En caso que el Buque Escuela Guayas sea invitado de alguna regata, se debe notificar en que puerto se va a realizar y los servicios portuarios que

se va a ofrecer; en caso que sean gratuitos y si va a incluir el servicio de transporte.

4. En caso de intercambio de servicios portuarios con países

Se debe resaltar que las Fuerzas Armadas de la Republica de Chile y Venezuela, existe un convenio de intercambio de servicios portuarios por la fraternidad que existe con el Ecuador; por este motivo se debe consultar si se va a ofrecer el servicio de transporte y la magnitud que va a abarcar.

5. Especificaciones del tipo de vehículo

De acuerdo a la cantidad de personas a trasladarse se especificara las características adecuadas del vehículo a utilizarse, para que este cuente con las condiciones físicas y de seguridad adecuadas.

6. Otras facilidades incluidas:

Se tomará en cuenta otras facilidades del transporte en relacion a tours en la ciudad o en lugares emblemáticos de los países con el fin de mejorar el nivel cultural del personal de guardamarinas.

Se tomarán en cuenta estos parametros en fin de cumplir con un transporte en puerto adecuado y seguro para el personal que realiza los cruceros de instrucción del Buque Escuela Guayas.

3.5. RESULTADO

El cumplimiento con el plan de acción, facilita de manera contundente al oficial logístico que se embarca en el Buque Escuela Guayas, ya que sabe cuál es la función de cada miembro en el proceso contratación oportuna del servicio de transporte, dentro del contrato del servicio portuario; conociendo a cabalidad las necesidades del personal.

El plan de acción es necesaria, puesto que el transbordo de los oficiales del Buque Escuela Guayas, se lo realiza cada dos años, es decir, existe personal nuevo en cada crucero internacional de instrucción; además que debe de tomar en cuenta que se debe analizar técnicamente las propuestas de las diferentes agencias navieras.

CONCLUSIONES

- Se evidencia la necesidad de la contratación del servicio de transporte internacional en puerto en relación a los riesgos y peligros a los que el personal por desconocimiento del territorio está expuesto.
- La investigación realizada permitió determinar que la agencia naviera IAN TAYLOR, encargada de ofrecer los servicios portuarios en la que se debió haber incluido el servicio de transporte en los puertos internacionales, no cumplió de manera íntegra el requerimiento presentado por el Buque Escuela Guayas.
- El contrato de los servicios portuarios de la agencia naviera debería contar con un detalle específico sobre el servicio de transporte que se debe de utilizar en puerto, enlistando los requerimientos y necesidades para que se cumpla eficientemente.

RECOMEDACIONES

- El personal de oficiales debe realizar un análisis de los requerimientos, eventualidades y especificaciones a seguirse y que puedan presentarse en el puerto que arribe el Buque Escuela Guayas, con una previa consulta a la tripulación que navega a bordo.
- El contenido del plan de acción ayudará a determinar los parámetros a seguir para la contratación del Elemento Funcional Logístico Transporte, que debe ser actualizada y especificar el adecuado el proceso a seguir sobre el servicio de transporte para la tripulación del Buque Escuela Guayas en puertos internacionales.
- La contratación del servicio de transporte del personal que navega en los cruceros internacionales de instrucción del Buque Escuela Guayas permitirá el aseguramiento del personal en puertos internacionales.

BIBLIOGRAFÍA

1. Alba, J. S. (2009). *Logística General*. Academia de Guerra.
2. Arévalo, J. R. (2007). *Manual de Transportes en Operaciones de Proyección*. Barcelona: Ittakus.
3. ASESMAR. (2009). La Logística en la Armada. *Logística Militar*, (pág. 20). Pontevedra.
4. Código Internacional de Gestión de la Seguridad por las administraciones, (1998). Directrices para la implementación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad por las Administraciones.
5. Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones Portuarias, (2002) Resolución 2 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974. Londres.
7. Chile, A. N. (2006). *Manual de la Academia de Guerra de la Armada de Chile*. Valparaíso: Academia Naval de Chile.
8. Gasca, J. P. (2007). *Manual de Logística integral*. Madrid: Díaz de Santos.
9. Guerra, A. d. (2009). *Manual de Logística Aeronáutica*. Valparaíso: Academia de Guerra.
10. Guerra, A. d. (2010). *Manual de Logística Conjunta*. Academia de Guerra.
11. Hanbabaka, R. (2006). *Gestión Logística de la Distribución Física Internacional de Mercancías*. Bogotá: Santafé de Bogotá.
12. IAAFA (2010). *International Logistics*. Texas: Lackland AFB.

13. Muñoz, R. D. (2005). *Diccionario de Logística y Negocios internacionales*. Colombia: Litotecnica.
14. Reglamento de Servicios Portuarios para las entidades portuarias del Ecuador, Resolución N. 21 (21 de Septiembre de 2008).
15. Sanfuentes, A. (2008). *Manual de economía*. México: Andres Bello.

