



**INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÒGICO
BOLIVARIANO DE TECNOLOGÌA**

**PROYECTO DE GRADO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
TECNÓLOGO EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

TEMA:

“Análisis de la incidencia de los costos de transporte en los
resultados económicos y financieros de la empresa
“Proquiandinos S.A.” en el periodo 2014-2015”

Autor:

Cristian Henry Carrera Ríos

Tutor:

Econ. Carlos Luis Rivera Fuentes PhD(a)

Guayaquil, Ecuador
2015



CERTIFICACIÓN DE LA ACEPTACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación, nombrado por el Consejo Directivo del Instituto Superior Tecnológico Bolivariano de Tecnología.

CERTIFICO:

Que he analizado el proyecto de investigación con el tema: “Análisis de la incidencia de los costos de transporte en los resultados económicos y financieros de la empresa “Proquiandinos S.A.” en el periodo 2014-2015” presentado como requisito previo para optar por el título de:

TECNÓLOGO EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

El problema de investigación se refiere a: ¿Qué incidencia tienen los Costos de Transporte de mercaderías en los resultados financieros en la Empresa Proquiandinos S.A.; en el período 2014 – 2015?

El mismo que considero debe ser aceptado por reunir los requisitos legales y por la importancia del tema:

Presentado por el Egresado: **Cristian Henry Carrera Ríos**

Tutor: **Econ. Carlos Luis Rivera Fuentes**

Fecha: Guayaquil, Julio 26 de 2015

AUTORÍA NOTARIADA

Los criterios e ideas expuestos en el presente trabajo de graduación con el tema: Análisis de la incidencia de los costos de transporte en los resultados económicos y financieros de la empresa “Proquiandinos S.A.” en el periodo 2014-2015” de la carrera Contabilidad y Auditoría del Instituto Superior Tecnológico Bolivariano de Tecnología, son de absoluta responsabilidad del autor y no constituye copia o plagio de otra tesis presentada con anterioridad.

Autor:

Cristian Henry Carrera Ríos

DEDICATORIA

Esta dedicatoria va dedicada a Dios, que es mi fuente de energía y fé para seguir adelante y tomar las mejores decisiones de mi vida, a mi familia, mi esposa y amiga Mixciry Méndez por su gran comprensión y ayuda incondicional, a mis hijos Valeska y Cristiano, por el tiempo que tuve que sacrificar por este mérito y no estar con ellos, a mi madre una mujer luchadora y excepcional. A todos y cada uno los docentes que participaron en las cátedras que nos impartieron, la misma que sin lugar a duda fue de mucha ayuda para poder culminar con éxito este mi primer objetivo de llegar a ser un profesional.

Carrera Ríos Cristian Henry

AGRADECIMIENTO

Agradezco a todos y cada una de las personas que formaron parte de este reto, que sin lugar a dudas es un importante logro en mi vida profesional, agradecer de sobremanera a Dios mi guía en este largo camino que termina hoy, gracias por bendecirme. A mis hijos Valeska y Cristiano que son mi vida entera todo por ellos, mi esposa que con su paciencia y ayuda no habría logrado mi propósito. No quiero dejar de agradecer a mi Madre, y hermanos de los cuales he recibido apoyo incondicional de parte de ellos. A mis compañeros de clases con los cuales inicié pero que por distintas razones nos separamos, y de una manera muy especial a este último grupo de compañeros con los que compartimos muchas horas de estudio y de trabajo, a los profesores que nos dieron partes de su conocimiento para poder culminar con éxito esta etapa. Que Dios los bendiga.

Carrera Ríos Cristian Henry

ÍNDICE GENERAL

Contenidos:	Páginas:
Carátula.....	i
Certificación de la aceptación del tutor.....	ii
Autoría notariada.....	iii
Dedicatoria.....	iv
Agradecimiento.....	v
Índice general.....	vi
Índice de gráficos.....	viii
Índice de cuadros.....	ix
Resumen.....	x
Summary.....	xi

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Planteamiento del problema.....	11
Ubicación del problema en un contexto.....	12
Situación conflicto.....	14
Delimitación del problema.....	16
Formulación del problema.....	17
Variables de investigación.....	18
Evaluación del problema.....	18
Objetivos.....	18
Objetivos generales.....	18
Objetivos específicos.....	18
Justificación e importancia.....	19

CAPÍTULO II

MARCO TEÒRICO

Antecedentes históricos.....	20
Fundamentación teórica.....	21
Antecedentes referenciales.....	22
Fundamentación legal.....	29
Variables de la investigación.....	34
Definiciones conceptuales.....	35

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

Metodología.....	38
Presentación de empresa.....	38
Objeto social.....	39
Misión.....	40
Visión.....	40
Tipo y diseño de investigación.....	44
La población y la muestra.....	46
Tipo de muestra.....	49
Técnicas e instrumentos de investigación.....	50
Observación.....	55
Observación científica.....	55
Entrevista.....	55
Cuestionario.....	56

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Formulación de obtención de datos.....	59
Cuadros, gráficos, análisis e interpretación.....	60
Conclusiones	69
Plan de mejoras.....	71
Recomendaciones.....	70
Bibliografía	73
Anexos	75
Anexo 1 Reglamento general de la ley de propiedad horizontal	
Anexo 2 Tabulación de información de encuestados	
Anexo 3 Tabulación pregunta 1 a la 6	
Anexo 4 Tabulación pregunta 7 a la 11	
Anexo 5 Modelo de nuevo presupuesto	

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Contenidos:	Páginas:
Gráfico 3 Pregunta No. 1.....	60
Gráfico 4 Pregunta No. 2.....	61
Gráfico 5 Pregunta No. 3.....	62
Gráfico 6 Pregunta No. 4.....	63
Gráfico 7 Pregunta No. 5.....	64
Gráfico 8 Pregunta No. 6.....	65

Gráfico 9 Pregunta No. 7.....	66
Gráfico 10 Pregunta No. 8.....	67
Gráfico 11 Pregunta No. 9.....	68

ÍNDICE DE TABLAS

Contenidos:	Páginas:
Tabla 3 Pregunta No. 1.....	59
Tabla 4 Pregunta No. 2.....	60
Tabla 5 Pregunta No. 3.....	61
Tabla 6 Pregunta No. 4.....	62
Tabla 7 Pregunta No. 5.....	63
Tabla 8 Pregunta No. 6.....	64
Tabla 9 Pregunta No. 7.....	65
Tabla 10 Pregunta No. 8.....	66
Tabla 11 Pregunta No. 9.....	67

**INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO
BOLIVARIANO DE TECNOLOGÍA**

TECNOLOGÍA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

Proyecto previo a la obtención del título de: Tecnólogo en Contabilidad y Auditoría.

Tema

“Análisis de la incidencia de los costos de transporte en los resultados económicos y financieros de la empresa “Proquiandinos S.A.” en el periodo 2014-2015”

Autor: Cristian Carrera Ríos

Tutor: Econ. Carlos Luis Rivera Fuentes

RESUMEN

La empresa Proquiandino S.A. Ubicada en el Cantón Milagro, vía Naranjito, cuenta con un administrador que es la persona encargada de velar por el buen funcionamiento de la empresa, realizar el presupuesto de gastos anuales que sirve para el pago de sueldos, mantenimiento, reparación y mejoras que son necesarios para la misma. El actual diseño de operaciones y logística, no está diseñado para cubrir necesidades emergentes. El diseño actual no está considerando los costos que ocasionan al transportar mercadería, ya que transporta pequeñas cantidades en camiones grandes por la falta de vehículos etc. Se revisó bibliografía especializada en relación a que es administrar y presupuesto entre los principales conceptos. El enfoque de esta investigación es cuantitativo, de diseño no experimental, de tipo descriptivo y de campo. Como herramienta de investigación se utilizó el cuestionario o encuesta, que tuvo como objetivo principal determinar el conocimiento de los empleados referente a las Políticas y procedimientos de logística, traslado de la mercadería, ect., las causas por los cuales arrojo como resultado que existe desconocimiento en ciertas áreas, los resultados fueron representados con cuadros y gráficos estadísticos. Los beneficiarios de la presente investigación será la empresa.

Administración

Logística

Planeación
Operativa

**INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO
BOLIVARIANO DE TECNOLOGÍA**

TECNOLOGÍA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

Proyecto previo a la obtención del título de: Tecnólogo en Contabilidad y Auditoría.

Tema

“Análisis de la incidencia de los costos de transporte en los resultados económicos y financieros de la empresa “Proquiandinos S.A.” en el periodo 2014-2015”

Autor: Cristian Carrera Ríos.

Tutor: Econ. Carlos Luis Rivera Fuentes

SUMMARY

The company Proquiandino S.A. Located in Canton Milagro via Naranjito, it has an administrator who is in charge of ensuring the proper functioning of the company, making the annual expenditure budget used to pay salaries, maintenance, repairs and improvements that are needed for the same. The current design of operations and logistics, is not designed to meet emerging needs. The current design is not considering the costs that result when transporting goods, as small amounts transported in large trucks by lack of vehicles etc.

Specializing in relationship to it is to manage and budget between the main concepts literature was reviewed. The focus of this research is quantitative, non experimental, descriptive and field. As a research tool questionnaire or survey, which had as its main objective to determine the knowledge of employees regarding the policies and procedures of logistics, transport of goods, used ect., The reasons why there daring ignorance results in certain areas, the results were represented with statistical tables and charts. The beneficiaries of this research will be the company.

Administration

Logistics

Operational
Planning

CAPITULO I

EL PROBLEMA

Ubicación del problema en un contexto

El flete internacional tiene un impacto sobre el comercio equivalente a las tarifas arancelarias o el tipo de cambio monetario: una reducción del costo de transporte fomenta directamente las exportaciones y las importaciones, igual que un aumento del tipo de cambio (moneda nacional / moneda extranjera) hace más competitivas las exportaciones, y una reducción del arancel aduanero nacional reduce el costo de las importaciones. En el marco de la liberalización del comercio, los aranceles aduaneros han bajado a tales niveles que en muchos casos cualquier reducción adicional ya no podría tener un impacto significativo. Es quizás por eso que en años recientes ha surgido una nueva e interesante literatura que analiza la relevancia del costo del transporte para la estructura del comercio y la producción globalizada.

Los países de América Latina y el Caribe, en promedio, pagan el 7,94% del valor de sus importaciones de bienes por el flete y seguro de su transporte internacional, lo que es casi un 50% más que el promedio mundial. Dentro de la región persisten grandes diferencias, siendo las economías del Caribe las con los índices más altos.

En comparación con los aranceles, el costo del transporte ha ganado relevancia para la competitividad de las exportaciones. Para las exportaciones de América Latina y el Caribe, por ejemplo hacia los Estados Unidos, se paga un promedio de 1.86% en derechos aduaneros, versus 4.45% del valor de la mercancía para su transporte internacional

El gasto en fletes de transporte además aumenta porque se requiere una mayor calidad de servicio, sobre todo una mayor fiabilidad y entrega "justo a tiempo" (JIT). Con eso se reduce el componente del gasto en inventarios dentro del costo total de logística, mientras que el gasto en transporte aumenta. Para los Estados Unidos, por ejemplo, se estima que en la década de los 90, el gasto en transporte se incrementó de 9.5% del PGB a 10%, mientras que el gasto en inventarios se redujo de 4.3% a 3.5%.

Finalmente, incluso como porcentaje del valor del bien importado para muchos casos está aumentando la incidencia del costo del transporte internacional. Mientras que en el pasado se exportaban principalmente materias primas y bienes manufacturados, hoy en día es cada vez más común el comercio de bienes intermedios

La contabilidad de costos se relaciona fundamentalmente con la acumulación y el análisis de la información de costos para uso interno por parte de los gerentes, en la valuación de inventarios, la planeación, el control y la toma de decisiones. Es además la que sintetiza y registra los costos de los centros fabriles, de servicios y comerciales de una empresa, con el fin de que puedan medirse, controlarse e interpretarse los resultados de cada uno de ellos, a través de la obtención de costos unitarios y totales en progresivos grados de análisis y correlación. Por tanto, esto posibilita la evaluación de la eficiencia en cuanto al uso de los recursos materiales, financieros y de la fuerza de trabajo que se emplean en la actividad; sirve de base para la determinación de los precios de los productos o servicios; facilita la valoración de posibles decisiones a tomar que permitan la selección de aquella variante que brinde el mayor beneficio con el mínimo de gastos; clasifica los gastos de acuerdo a su naturaleza y origen; analiza los gastos y su comportamiento, con respecto a las normas establecidas para la producción en cuestión; analiza la posibilidad de reducción de gastos; analiza los costos de cada subdivisión

estructural de la empresa, a partir de los presupuestos de gastos que se elaboren para ella.

El objetivo central es tratar de potenciar el nivel de eficiencia, autoridad y ejecutividad de las empresas, por lo que un punto importante para el logro de la eficiencia es el control adecuado de los costos. Para esto, se utilizan técnicas de valoración de los costos dentro de las que se encuentran las técnicas basadas en el uso de los costos reales y las basadas en el uso de los costos predeterminados y dentro de estos, los estándares.

Diversos han sido los conceptos expresados sobre el término costo, aunque todos coinciden en que el costo es el valor de los recursos materiales y humanos, consumidos o empleados en la elaboración de un producto o en la prestación de un servicio, que constituye un medidor de eficiencia económica productiva, por lo que su comportamiento facilita evaluar los resultados.

Los precios de los servicios de transporte de carga no son un dato recabado de manera sistemática por las estadísticas oficiales o por organismos o entidades relacionadas con la actividad. A lo sumo, algunas entidades gremiales empresarias realizan un seguimiento de los costos de producción de los servicios como guía a dar a sus asociados, al momento de realizar los contratos de transporte.

El problema fundamental de Proquiandinos S.A., se centra en la incidencia de los costos de transporte y esto hace que haya pérdida por cada traslado de mercadería a las distintas partes del país, ya que se usan camiones de mayor pie para traslados pequeños y no se cuenta con unidades pequeñas para que disminuya el costo.

Situación conflicto

El sector del transporte pesado, que no tiene restricciones en las importaciones, está en crecimiento. El segmento de buses y camiones

registró un 20% más de unidades vendidas en el 2011 frente al 2010, según datos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (Aeade). Esa tendencia se mantiene en lo que va del presente año, sostienen las empresas del sector, producto de cuatro factores: el incremento de construcciones en el sector público y privado; la liquidez en el mercado, la apertura de créditos de la banca y el Plan Renova impulsado por el Régimen. Por el lado estatal, los proyectos Coca Codo Sinclair, Refinería del Pacífico, etc., y carreteras han aportado al auge.

En el país, 30 marcas de transporte pesado (camiones, tractores, buses, volquetes, etc.) se disputan el mercado: Kenworth, DAF, Mack, Volkswagen, Volvo, Renault, Jac, Hino, Mercedes Benz, son las principales de ellas. Daniel Espinosa, gerente general de Autec, empresa que representa a las marcas Kenworth, DAF, Land Rover y Range Rover en Ecuador, señala que el transporte de carga pesada tiene una fuerte penetración en el país.

El costo del transporte se constituye en una variable importante de análisis, por esta razón se pone a disposición del sector exportador, el nivel de los fletes hacia los mercados.

El costo del transporte en el fondo es el precio de un servicio, y se determina por la demanda y la oferta de éste servicio. En los mencionados análisis del impacto del costo de transporte sobre el comercio, el costo de transporte se incluye siempre como variable exógena; o sea, se estima una causalidad en una sola dirección – del transporte sobre el comercio. Sin embargo, un mayor volumen de comercio reduce los costos unitarios de transporte, y permite una mayor diferenciación entre diferentes servicios en cuanto a su velocidad, frecuencia, fiabilidad, y seguridad

La empresa Proquiandinos S.A., ubicada en el Cantón Milagro, provincia del Guayas a pesar de mantener una economía sana y posición estable en el mercado, presenta una insuficiencia en cuanto a los costos de transporte en los que tiene que incurrir la empresa en el traslado de

mercadería a las distintas partes del país, ya que se usan camiones de mayor capacidad para traslados pequeños y no se cuenta con unidades pequeñas para que disminuya el costo, generando como consecuencia que existan pérdidas económicas en cada envío.

Por consiguiente, es evidente que el no contar con una estrategia o planificación logística del área de transporte, ocasiona que no existan controles de rutas ocasionando la contratación de nuevas unidades de transportación para cubrir las rutas no programadas, lo que ocasiona un exceso de gasto con la consiguiente reducción de la utilidad de la empresa.

Si Proquiandinos S.A. no invierte en proyectos innovadores para futuros trabajos, continuará el descontrol en las rutas que realizan para la entregas de mercadería a distintos destinos del país.

Determinación del Tema.

“Análisis de la incidencia de los costos de transporte en los resultados económicos y financieros de la empresa “Proquiandinos S.A.” en el periodo 2014-2015”

Delimitación del problema

El problema de la presente Investigación, se enmarca en:

- **País:** Ecuador
- **Región:** Costa
- **Provincia:** Guayas
- **Cantón:** Milagro
- **Lugar:** Km. 6.5 vía Milagro - Naranjito
- **Campo:** Contabilidad de Costos
- **Área:** Logística o despacho de producto
- **Aspectos:** Costos de Servicios de Transporte
- **Población:** Área administrativa y Logística

- **Espacio:** Proquiandina S.A.
- **Tiempo:** 2014

Planteamiento o formulación del problema

¿Qué incidencia tienen los Costos de Transporte de mercaderías en los resultados financieros en la Empresa Proquiandinos S.A.; en el período 2014?

Evaluación del problema

La evaluación del problema que se realiza a continuación, pretende esclarecer las razones por las cuales el problema ha sido planteado en los términos escogidos por el autor, con la intención de proveer al lector una visión específica del problema, sus orígenes y consecuencias de manera coherente, relevando su factibilidad y originalidad.

Delimitado: El proyecto se realiza en el departamento de transporte con el objetivo de que los gastos y costos de transportación de mercaderías no se incrementen.

Factible: Es factible de realizar porque se cuenta con el apoyo absoluto del personal que labora el negocio Proquiandina S.A.

Claro: El problema planteado es coherente con la propuesta de solución, para poder llevar a cabo la investigación.

Evidente: El problema que atraviesa Proquiandinos S.A. es evidente debido a que no consta con un Plan Estratégico de las operaciones que realiza, y a su vez tampoco consta con un Plan de contingencia si se diera el caso, para poder enfrentar cualquier tipo de eventualidades que se presenten en el día a día de traslados de mercadería y entrega.

Esto ha llevado a que se desarrolle un proyecto en el cual se estudie y se vea la mejor manera de ahorrar Costos Operativos y a su vez podamos continuar con un proceso eficaz.

Original: En Proquiandina S.A. es la primera vez que se hace este tipo de investigación, con la intención de mejorar la rentabilidad de la empresa.

Relevante: La pérdida reflejada en los Costos de logística, se basa al gasto excesivo en lo que se refiere al traslado de la mercadería a las distintas partes del país, al no haber un Plan Estratégico que maneje de manera ordenada y sistematizada las Operaciones provoca que esto genere un gasto mayor en el costo de transporte.

Variables de investigación.

Variable Independiente: Costos de transporte

Variable Dependiente: Resultados financieros

Objetivos de la investigación

Objetivo general:

Proponer acciones de mejora para la determinación del costo de transporte en la Empresa.

Objetivos específicos:

- 1- Fundamentar teóricamente aspectos sobre costos de ventas y distribución.
- 2- Determinar el costo de transporte actual y su incidencia en los costos de ventas.
- 3- Proponer acciones de mejora para el registro y la determinación del costo de transporte dentro del costo de venta.

Justificación e importancia

Es preciso tener en cuenta que el costo de producción es uno de los indicadores más importantes a considerar en las instituciones para ejecutarla y realizarla. Por lo tanto, mientras más eficiente sea la labor de éstas, menos recursos se invertirán en su producción y, por consiguiente, menor será la cuantía de los gastos.

El costo de producción debe erigirse en un medidor fiel del aprovechamiento de los recursos materiales, laborales y financieros en el proceso de producción, porque, además, conjuntamente con los indicadores del volumen de realización, determina el nivel de ganancia que obtiene la organización.

El costo constituye, además, la base para la formación de los precios de los productos elaborados. Por ello es tan importante la obtención del máximo de producción, con el mínimo indispensable de gastos, para garantizar así el gradual incremento de las ganancias o utilidades.

Mediante la planificación del costo de producción, se logra trazar las magnitudes óptimas de gastos para acometer la producción, mediante los resultados operativos de la empresa, los factores técnico-económicos y los indicadores establecidos.

La planificación del costo sirve como instrumento de control a la dirección de las instituciones, debido a que le permite conocer, sistemáticamente y de manera ágil, cualquier desviación que ocurra en la ejecución real de la producción con respecto al plan trazado, en cada una de las áreas y en la entidad en su conjunto.

Todo lo anterior explica la importancia vital que reviste la planificación acertada del costo de producción para el desempeño de la labor económica de las organizaciones, pues así se conocen los gastos en los cuales la institución debe incurrir para elaborar su producción y lograr un mejor control de lo que realmente está ocurriendo.

Es por todo lo antes expuesto que el autor de la investigación propone analizar los costos de servicios de transportación para lograr mejores resultados económicos en la Empresa Proquiandinos S.A de la ciudad de Milagro.

CAPITULO II

MARCO TÉORICO

FUNDAMENTACIÓN TÉORICA

Antecedentes históricos

El transporte ha sido a lo largo de la historia, una necesidad humana, las personas se vieron en la necesidad de desplazarse por distintas razones como obtener alimentos (cazar, pescar, recolectar frutos y vegetales), comunicarse con otras personas (enviar correo, hacer negocios) del mismo modo que necesitaron transporte para investigar, explorar, explotar y habitar nuevas y lejanas regiones.

Las características físicas del ser humano son el principal motivo por el cual el transporte terrestre fue siempre el más utilizado. En un comienzo las personas solo se trasladaban caminando, con el transcurso del tiempo se fueron domesticando animales para ganadería y transporte de personas y de mercancías. Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas.

Para lograr una correcta organización económica en el periodo Formativo, un señorío debía poseer un buen manejo y conocimiento del medio ambiente andino, de manera que pudiera desarrollar un sistema de intercambio para un máximo aprovechamiento del entorno natural y el uso óptimo de la fuerza del trabajo.

Los tipos de intercambio que se efectuaban eran de proximidad (el trayecto de ida y vuelta se hacía en una o dos jornadas), de distancia mediana o interregional (en el caso de entornos geográficos y cultivos diferentes) y de larga distancia (de varios centenares a miles de

kilómetros). El intercambio terrestre, marítimo o fluvial permitía complementar la producción de las diferentes sociedades aborígenes.

En el periodo Precolombino, los Incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías. Bien a pie o a lomo de llamas, sus mercaderías lograban llegar a destino; muchas veces a través de puentes de cuerdas entre las montañas. Otros pueblos utilizaron canoas o botes como medio de comunicación.

La conquista española de la región andina es un fenómeno que produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo, dado que era el más eficiente y rápido. La empresa conquistadora española se benefició de los avances de la época en tecnología naval e instrumentos de orientación.

En la presidencia de Gabriel García Moreno se inició la construcción del ferrocarril quien inició este proyecto después que la Asamblea Constituyente de 1861 autorizó la contratación de empresas nacionales y extranjeras para que se construya la línea férrea. Este proyecto finalizó luego de 35 años, cuando finalmente el tren arribó a la estación de Chimbacalle de Quito, el 25 de junio de 1908.

En 1873 empieza la construcción del ferrocarril. En 1895 fue retomada por Eloy Alfaro.

El MTOP tiene como función emitir políticas de Transporte y Obras Públicas, y, aplicar políticas de Transporte y Obras Públicas

En la presidencia del Dr. Isidro Ayora se crea el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, donde una de las funciones que tiene es el fomento del transporte vial terrestre.

El 9 de julio de 1929, la Asamblea Nacional promulgó la Ley de Régimen Político-Administrativo, en la que consta el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Las funciones que les correspondía en ese entonces fueron las siguientes:

- Los caminos y ferrocarriles
- Las obras portuarias marítimas y fluviales
- Los canales de navegación
- Los trabajos necesarios para la buena conservación de las playas del mar y de las riberas de los ríos.

Con estos antecedentes el Ministro de Obras Públicas en el gobierno del Presidente León Febres Cordero, Ing. Alfredo Burneo, mediante Acuerdo Ministerial No. 037 del 15 de octubre de 1984, declara como fecha oficial del Ministerio de Obras Públicas, el 9 de julio.

En la actualidad, en Ecuador y de acuerdo al Ministerio de Obras Públicas, sólo en el año 2000 se transportaron 117,484 personas en tren o autoférreo. Ambos son considerados un atractivo turístico en el país.

La magnífica calidad de los suelos y la gran red vial para el transporte fueron condiciones favorables para la economía nacional. En el siglo XX la formación e instalación de grandes corporaciones de fabricantes ha dado un gran impulso a la producción de vehículos tanto para el uso particular como para el transporte público y de mercancías, así como la exportación a terceros países.

ANTECEDENTES REFERENCIALES

Pablo Turmero (2015). Transporte de Carga Aérea. Este modo de transporte, en principio, se pensó y desarrolló únicamente para pasajeros; sin embargo, gracias al uso de contenedores aéreos y al diseño de nuevos aviones destinados a carga, el volumen de mercancías transportado por este medio se incrementa año tras año. El transporte aéreo es el más seguro de todos los medios de transporte. Los adelantos de la navegación aérea, de las telecomunicaciones y de las facilidades

electrónicas han permitido que la aviación haya progresado de forma asombrosa.

Características del transporte aéreo Rapidez: es el medio de transporte más rápido para largas distancias. Resulta imprescindible para envíos urgentes, de mercancías perecederas o de alto valor monetario. Seguridad: es el medio de transporte con menor siniestralidad. Coste elevado: también resulta el más costoso por kg o m³ transportado de todos los medios de transporte. Carga limitada: debido a la capacidad de carga por peso o por volumen del avión y las medidas de las puertas y accesos.

Como aporta a mi Tesis.-

Aporta a mi tesis en lo que se refiere a transporte de cargas pesadas, al ser un transporte aéreo, este sería mucho más costoso aunque rápido.

Poder tomar ideas de cómo crear planes operativos para así dar mejores resultados al transporte de carga terrestre.

Mariel Valencia (2009). Logística. Prácticamente desde el principio de los tiempos del mundo, los productos que la gente desea o no se producen en el lugar se quieren consumir o no están disponibles cuando se desea consumirlos. Por aquel entonces, la comida y otros productos existían en abundancia sólo en determinadas épocas del año. Al principio, la humanidad tuvo que optar por consumir los productos en el lugar donde se encontraban o transportarlos a un lugar determinado y almacenarlos allí para uso posterior. Como no existía un sistema desarrollado de transporte y almacenamiento, el movimiento de los productos se limitaba a lo que una persona podía acarrear, y el almacenamiento de los productos perecederos era posible solamente un período de tiempo corto. Este sistema de transporte y almacenamiento obligaba a las personas a vivir cerca de los lugares de producción y a consumir una gama bastante pequeña de productos o servicios.

Cuando los sistemas logísticos empezaron a mejorar, el consumo y la producción fueron separándose geográficamente. Las distintas zonas se especializaron en lo que podían producir más eficientemente. La logística en sí vino a generar al mundo de negocios una serie de oportunidades a ser más competitivos, ya que genera por su esencia una ventaja competitiva, algunas de las cosas que podemos concluir de esto son las siguientes:

- La logística es una herramienta eficaz en varios aspectos, que puede producir ventajas competitivas, tales como lograr una optimización en la producción, en la provisión de bienes y servicios para el funcionamiento. Y alcanzar la entera satisfacción de sus clientes.
- Cabe mencionar que la logística es una herramienta importante, para cualquier empresa o negocio, como se pudo observar en el caso de logística aplicada, el cuál impulsa al negocio en mantenerse en los estándares tanto de calidad como de precios, que tiene que enfrentar continuamente tanto en plano local como global.
- Por último menciono, que la logística tiene como objetivo impulsar a la organización a ser más competitiva en todos sus ámbitos.

Como aporta a mi Tesis.-

La logística es una herramienta que nos ayuda a las mejoras continuas en lo que se refiere al estudio desde que inicia el traslado, hasta que llega a su destino.

Adicional crea planes de contingencia, el saber qué hacer cuando se presente algún problema en el traslado de la mercadería, esto tiende a impulsar a la empresa a que sea más competitiva frente a un mercado demandante.

Turmero Iván José (2011). Diseño del modelo de gestión de costos de los servicios ferroviarios para el departamento de transporte en Sidor.

La Siderúrgica del Orinoco "Alfredo Maneiro" SIDOR, es un complejo cuyos procesos se inician con la fabricación de pellas y culminan con la entrega de productos finales largos y planos. Utiliza tecnologías de

Reducción Directa y Hornos Eléctricos de Arco. Su misión principal es producir y comercializar productos de acero, a través de sus diferentes líneas de producción, de manera eficiente a precios competitivos, propiciando la satisfacción de accionistas, clientes y trabajadores, para su exportación tanto en el mercado interno como el externo. Más allá de esto en el Departamento de Transporte, en el área de los servicios ferroviarios, se tiene como compromiso primordial garantizar las movilizaciones de los productos primarios, semi-elaborados y elaborados por medio de los equipos ferroviarios como locomotoras, plataformas, vagones ferroviarios y carritos portalingoteras. Todas estas movilizaciones ferroviarias acarrearán costos, es por tanto que mediante este estudio se analizarán los datos históricos del Departamento, con el fin de diseñar un modelo de gestión de costos que permita administrar los costos que acarrearán estos servicios, buscando siempre la mejora continua del Departamento. Indudablemente, es necesario establecer y mantener un presupuesto de gastos para un ciclo contable de un año, para que de esta forma se pueda cumplir de manera satisfactoria, las metas, objetivos y políticas del Departamento de Transporte y la empresa, garantizando la calidad de sus servicios, además de comprometer a los responsables de las áreas en estudio a respetar y guiar cada uno de los procesos bajo los costos determinados.

Como aporta a mi Tesis.-

Hablar sobre el traslado de mercadería, materia prima, producto terminado, implica un buen funcionamiento en lo que se refiere a transporte de carga, manejos de planes operativos, logística, y la buena calidad que se brinda al cliente en una entrega a tiempo y mercadería en buen estado, este tipo de proyectos hace que tomemos las mejores ideas y pongamos en marcha una estrategia que nos genere resultados óptimos.

Sosa María José (2006). El coste del transporte y su incidencia sobre el comercio internacional (Venezuela)

La Integración es un proceso de conjunción de esfuerzos de un grupo de países que ocupan el mismo espacio físico, con la finalidad de conseguir un desarrollo acelerado del proceso económico y otros aspectos inherentes al bienestar general de los pueblos (más fuertes de trabajo, educación, cultural, salud, etc).

En el momento histórico actual, la humanidad está pasando por un período de integración efectiva, que se traduce en la marcha conjunta y solidaria de grandes grupos de países que ligan sus economías nacionales y sus aspiraciones de progreso con la finalidad de alcanzar un desarrollo armónico, equilibrio y acelerado. Ello resultará de la utilización nacional de los recursos naturales de la complementación comercial e industrial, de una vinculación física muy estrecha (transporte y comunicaciones) del desarrollo de las fuerzas productivas y del planteamiento económico conjunto para hacer frente a múltiples problemas que se presentan en el marco mundial.

Los problemas tecnológicos, la evolución de los transportes y la dependencia cada vez más estrecha de los pueblos que son vecinos entre sí, ha dado como resultado la eliminación de los obstáculos que separaban unas naciones de otra. El tiempo de los aislamientos absurdos ha pasado.

Como aporta a mi Tesis.-

Ideas sobre la evolución de los transportes, como afecta al mercado este cambio y al producto que se traslada un destino que se espera se entregue con calidad.

Lozano María del Pilar (2003) Transporte multimodal.

La finalidad de los Incoterms consiste en establecer un conjunto de reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales más utilizados en las transacciones internacionales. De ese modo, podrán evitarse las incertidumbres derivadas de las distintas interpretaciones de dichos términos en países diferentes o por lo menos podrán reducirse en gran medida.

Debe acentuarse que el alcance de los Incoterms se limita a los derechos y obligaciones de las partes en un contrato de compraventa y en relación a la entrega de las mercancías vendidas (en el sentido de "tangibles", sin incluir las "intangibles" como el software de ordenador).

La CCI siempre ha destacado que los Incoterms se ocupan sólo de la relación entre vendedores y compradores en un contrato de compraventa y más aún sólo de algunos aspectos bien determinados.

No obstante, el acuerdo de las partes de utilizar un determinado Incoterm tendrá necesariamente consecuencias para otros contratos. Por mencionar sólo algunos ejemplos, un vendedor que ha celebrado un contrato en términos **CFR** o **CIF** no puede cumplirlo con un monto de transporte diverso del marítimo, puesto que bajo estos términos debe entregar un conocimiento de embarque u otro documento marítimo al comprador, lo que no es posible si se utiliza otro modo de transporte. Además, el documento exigido por el crédito documentario dependerá necesariamente del modo de transporte a emplear.

Generalmente, los Incoterms no tratan de las consecuencias de un incumplimiento contractual ni de las exoneraciones de responsabilidad debidas a causas diversas. Esas cuestiones deben resolverse a través de otras estipulaciones del contrato de compraventa o de la ley aplicable.

Los Incoterms se han concebido en principio para ser utilizados cuando las mercancías se venden para entregarlas más allá de las fronteras nacionales; por lo tanto, son términos comerciales internacionales. Sin embargo, en la práctica también se incorporan a veces a contratos de compraventa de mercancías en mercados puramente interiores. Cuando los Incoterms se utilizan así, las cláusulas A2 y B2 y cualquier otra estipulación de otros artículos relativa a la exportación y a la importación devienen obviamente superfluas.

Como aporta a mi Tesis.-

Este tipo de tesis aportaría en los casos cuando se traslade mercadería a países vecinos, donde se manejaría términos comerciales internacionales y eso implicaría otro tipo de costo, ya no solo el traslado de mercadería.

Solórzano María José (2009) Planeamiento en el contexto de los sistemas de transporte.

Se observa que los beneficios derivados de una mejora en el sistema de transporte se distribuyen entre los productores, los transportistas y los compradores. Esta circunstancia es importante de tener en cuenta cuando se trata de la evaluación de proyectos relacionados con obras e instalaciones de transporte utilizadas para la exportación, ya que una porción de los beneficios los percibirán agentes en el extranjero, que son los que compran las exportaciones. La proporción de beneficios "exportados" dependerá de las respectivas elasticidades de la demanda y oferta de los productos. Es por ello que cuando se evalúa un proyecto de este tipo se suele aplicar un factor menor que la unidad a los beneficios totales, para estimar los beneficios percibidos por la economía nacional. Este factor representa la proporción de beneficios locales con respecto a los totales.

Esta coordinación podría ser alcanzada inmejorablemente en las etapas iniciales de todos los modos de transporte, a través del medio de los planes de urbanización legales. Los planes urbanísticos para ciertas áreas ciudadanas deberían ir suplementados por otros planes de transporte

El transporte es uno de los sectores que más utiliza los recursos escasos de la nación. Esa pudiera ser parte de las razones por las cuales deriva la obligación de aquellos que en una u otra forma se integran en esta disciplina, para contribuir con mayor intensidad al desarrollo nacional, procurando la optimización de los recursos.

Con el contenido de la Planificación en los sistemas de transporte, se intenta expresar que la movilización de personas, materias primas y productos, va más allá del simple hecho físico, intrascendente y rutinario que se realiza a través de la actividad pública o privada, en un puerto, en una carretera, en un almacén, Etc.

Por otra parte se trata de hacer ver que el estudio del transporte excede los límites del tecnicismo, es decir, que las soluciones al problema transporte, lejos de circunscribirse al puro tratamiento técnico, involucran elementos que afectan incluso la calidad de vida de la población, la planificación nacional y otros no menos importantes.

Como aporta a mi Tesis.-

Al ser el transporte uno de los medios más importantes para el traslado, ya sea de mercadería o de personas, hace que busquemos la mejor manera de que estos no afecten a ambas cosas. Aporta a mi tesis porque estamos hablando de una demanda y oferta de productos. Es por ello que cuando se evalúa un proyecto de este tipo se suele aplicar un factor menor que la unidad a los beneficios totales, para estimar los beneficios percibidos por la economía nacional.

Turmero Iván José (2012). Adecuación y optimización del servicio de transporte contratado por la gerencia de transporte en C.V.G.

El presente estudio estará enfocado al área que corresponde a la Sección de Servicio de Transporte, específicamente en el área de Servicios Contratados. Este departamento está adscrito a la Gerencia General de Operaciones Mineras, la cual está ubicada en Puerto Ordaz, Municipio Caroní, Estado Bolívar. La investigación se llevara a cabo en un tiempo aproximado de 4 meses teniendo como finalidad Adecuar y Optimizar el servicio de transportes contratados por la gerencia de transporte en C.V.G. Ferrominera Orinoco , logrando el beneficio de agilizar actividades u operaciones dentro de la empresa.

Como aporta a mi Tesis.- Como optimizar el uso del transporte con la finalidad de agilizar las operaciones y entregas.

FUNDAMENTACIÓN LEGAL

El 15 de enero del 2007, el Presidente de la República, Eco. Rafael Correa Delgado, mediante Decreto Ejecutivo 053, cambia la estructura de

este Portafolio y crea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con cuatro Subsecretarías.

1. De Obras Públicas y Comunicaciones
2. De Transporte Vial y Ferroviario
3. De Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial de Aeropuertos y Transporte Aéreo.

Ordenanzas Municipales sobre Horarios de Circulación

En la ciudad existe la Ordenanza 147 que regula desde hace seis años el tránsito de vehículos de carga pesada y restringe el acceso de estos en horarios establecidos. Pese a la normativa, hay conductores que no respetan esta orden y circulan a cualquier hora por las calles céntricas de la ciudad.

La Policía Nacional es la encargada de realizar el control, así como de sancionar a los infractores.

Un gendarme consultado manifestó que “no existía una tipificación en la Ley de Tránsito para sancionar a los vehículos de transporte pesado que circulen en la ciudad fuera de los horarios establecidos”. Sin embargo, en la Ordenanza Municipal 147 sí se establecen sanciones económicas para quienes infringen esta normativa.

Por ello se implementó el sistema de multas que contemplan valores que van desde los 25 hasta los 100 dólares, según la clasificación en la que se encuentre su vehículo.

El valor de la multa deberá cancelarse en las oficinas recaudadoras de la Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas (Epmop) en un plazo de cinco días hábiles posteriores a la fecha de emisión de la boleta. En caso de mora, la multa sufrirá un recargo adicional del 2% por cada día de retraso, hasta un máximo del 100% del valor de la multa.

Los carros de carga liviana no tendrán restricción alguna para la circulación; sin embargo, las actividades de carga y descarga deberán realizarse en los espacios habilitados para el efecto.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad. En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial -

Página 17 eSilec Profesional - www.lexis.com.ec Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. El servicio de taxis se prestará exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano, establecido en el permiso de operación respectivo; y, fletado ocasionalmente a cualquier parte del país, estando prohibido establecer rutas y frecuencias. Nota: Incisos segundo reformado y tercero agregado por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011. **Nota:** Inciso segundo sustituido por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 407 de 31 de Diciembre del 2014.

El transporte por cuenta propia es un servicio que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. Requerirá de una autorización, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento. No se incluye en esta clase el servicio particular, personal o familiar. Por lo tanto, se prohíbe prestar mediante la autorización por cuenta propia, servicios de transporte público o comercial, en caso de incumplimiento serán sancionados con la suspensión o revocatoria de la autorización, según lo determine la máxima autoridad conforme el proceso que se señale en el Reglamento específico.

Los vehículos que realicen transporte por cuenta propia, deberán obligatoriamente ser parte y constar en los activos de las personas naturales o jurídicas que presten dicho servicio, y estar debidamente matriculados a nombre de dichas personas.

Los vehículos que consten matriculados a nombre de una persona natural o jurídica diferente, no podrán prestar el servicio de transporte de carga por cuenta propia. Nota: Inciso tercero agregado por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011 . Nota: Inciso segundo sustituido por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 407 de 31 de Diciembre del 2014.

La Comisión Nacional establecerá las normas generales de funcionamiento, operación y control de aquellas instalaciones, las que serán de uso obligatorio por parte de las empresas operadoras de los servicios de transporte habilitadas. En las ciudades donde no existan terminales terrestres, los Gobiernos Autónomos Descentralizados determinarán un lugar adecuado dentro de los centros urbanos para que los usuarios puedan subir o bajar de los vehículos de transporte público inter e intraprovincial de pasajeros. Los denominados pasos laterales construidos en las diferentes ciudades serán usados obligatoriamente para el transporte de carga pesada. La Comisión Nacional en coordinación con los gobiernos seccionales, planificarán la construcción de terminales terrestres, garantizando a los usuarios la conexión con sistemas integrados de transporte urbano.

Compete a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, otorgar los siguientes títulos habilitantes:

- a) Contratos de Operación para la prestación del servicio de transporte público de personas o bienes, para los ámbitos intraregional, interprovincial, intraprovincial e internacional;
- b) Permisos de operación de servicios de transporte comercial bajo la modalidad de carga pesada y turismo, en todos los ámbitos;
- c) Permisos de operación de servicios de transporte comercial, para todos los ámbitos, a excepción del intracantonal; y,

d) Autorizaciones de operación para el servicio de transporte por cuenta propia para todos los ámbitos.

Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, en el ámbito de su jurisdicción, otorgar los siguientes títulos habilitantes según corresponda:

- a) Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, para el ámbito intracantonal; y,
- b) Permisos de Operación para la prestación de los servicios de transporte comercial en todas sus modalidades, a excepción de carga pesada y turismo, para el ámbito intracantonal.

En las jurisdicciones donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales no ejerzan la competencia de tránsito será la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien otorgue los respectivos títulos habilitantes

VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN

Variable Independiente: Costos de transporte

Los Costos de transporte son uno de los principales componentes del proceso de globalización económica. Junto con los avances en la telemática, la estandarización, y la liberalización del comercio, los servicios de transporte más rápidos, seguros, y menos costosos están contribuyendo a la integración de los procesos de producción a nivel global.

Es el costo involucrado en el traslado de bienes en el caso de ser una empresa de servicios, este costo se deriva al costo de producción.

Cabe confirmar que el costo y la calidad de los servicios de transporte tienen una creciente relevancia para la competitividad, el desarrollo y la integración económica de América Latina.

Las economías de escala en el transporte fomentan así las tendencias de concentración, y es probable que el comercio dentro de bloques económicos siga creciendo a tasas mayores que el comercio entre bloques.

Variable Dependiente: Resultados financieros

Resultado financiero es el que proviene de la realización de operaciones financieras. Estas operaciones son la consecuencia de las decisiones que se toman en función de optimizar la gestión financiera de las compañías. Esta, básicamente, consiste en llevar a cabo las actividades de obtener y conceder financiación, concretamente, obtener recursos financieros al menor costo y concederlos con el mayor beneficio sin afectar su cobrabilidad.

DEFINICIONES CONCEPTUALES

CYTI LOGISTICS

Es la necesidad de fomentar la competitividad de las empresas, mejorando entre otras cosas su sistema de distribución pero sin dejar atrás conceptos como la sostenibilidad y el medio ambiente.

TRANSPORTE

Se utiliza para describir al **acto y consecuencia de trasladar** algo de un lugar a otro. También permite nombrar a aquellos artilugios o vehículos que sirven para tal efecto, llevando **individuos** o mercaderías desde un determinado sitio hasta otro.

COSTOS

El costo o coste es el gasto económico que representa la fabricación de un producto o la prestación de un servicio. Al determinar el costo de producción, se puede establecer el precio de venta al público del bien en cuestión.

CARGA

El acto y la consecuencia de cargar dan origen a la noción de carga. El concepto, que puede aprovecharse en ciertos contextos como sinónimo de carga, está relacionado a aquella cosa que genera peso o presión respecto a otra o a la estructura que se transporta.

FLEXIBILIDAD

Se entiende a la característica de flexible. Se trata de una palabra que permite resaltar la disposición de un individuo u objeto para ser doblado con facilidad, la condición de plegarse según la voluntad de otros y la susceptibilidad para adaptarse a los cambios de acuerdo a las circunstancias.

VERSATILIDAD

Versátil es un adjetivo que procede del vocablo latino versatilis y que hace referencia a la capacidad de algo o alguien de adaptarse con rapidez y facilidad a distintas funciones. La versatilidad, por lo tanto, es una característica muy valorada.

VOLÚMENES

Volumen molar es un concepto que se utiliza en el ámbito de la química. La noción se emplea para nombrar al volumen ocupado por un mol de una sustancia, utilizándose como unidad de referencia al metro cúbico por mol.

MERCADERIA

Producto con el que se comercializa. Cosas adquiridas por la empresa y destinadas a la venta sin transformación

DISTRIBUCIÓN

Distribución es la **acción y efecto de distribuir** (dividir algo entre varias personas, dar a algo el destino conveniente, entregar una mercancía). El término, que procede del latín *distributio*, es muy habitual en el **comercio** para nombrar al reparto de **productos**.

ANALISIS

Un análisis consiste en distinguir y separar las partes de un todo para llegar a conocer sus elementos y principios. Se trata del examen que se realiza de una realidad susceptible de estudio intelectual.

PROYECTOS

El término proyecto proviene del latín *proiectus* y cuenta con diversas significaciones. Podría definirse a un proyecto como el conjunto de las actividades que desarrolla una persona o una entidad para alcanzar un determinado objetivo.

PLAN OPERATIVO

Un plan operativo es un documento en el cual los responsables de una organización (ya sea una empresa, una institución o una oficina gubernamental) establecen los objetivos que desean cumplir y estipulan los pasos a seguir.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

PRESENTACIÓN DE LA EMPRESA

Proquiandinos S.A. es una Compañía Ecuatoriana, fundada en 1982; en la actualidad, está legalmente constituida por inversionistas colombianos (Productos Químicos Panamericanos S.A.).

La planta manufacturera opera en el Km 6 ½ Vía Naranjito- Milagro, tiene una extensión de 200.000 m² y cuenta con aproximadamente 150 colaboradores; mientras que las oficinas comercial y contable están ubicadas en la avenida Abel Gilbert y Velasco Ibarra, ciudad de Durán.

Proquiandinos S.A. comercializa también todos sus productos al por menor, a través de sus puntos de venta llamados “Químicotienda”, ubicados estratégicamente en las ciudades de: Durán, Cuenca, Quito, Quevedo y Machala.

1982 Nace Proquiandinos S.A.

2010

Arranca proceso productivo de Silicatos de Sodio sólidos y líquidos
Se inicia el proceso de auditoría y plan de manejo ambiental para la Planta Productiva.
Inicia la producción de Sulfato de Aluminio tipo B líquido, bajo la supervisión del Ministerio del Medio Ambiente.

2011

Se inaugura la primera Químicotienda en el cantón de Durán, provincia del Guayas. Inicia la importación desde Colombia de: Detergentes, fertilizantes, productos para el tratamiento de piscinas, entre otros. Inicia

la producción de Sulfato de Aluminio tipo A sólido. Arranca el proceso productivo de Secado de Arena para uso como materia prima en la producción de Silicatos de Sodio sólidos. Inicia la producción continua de Ácido Sulfúrico. Comienza la implementación del Sistema de Gestión de Calidad. El Ministerio del Ambiente aprueba el plan de manejo ambiental para todos los procesos productivos de PROQUIANDINOS S.A.

2012

Se realiza la apertura de cuatro Químicotiendas más en diferentes provincias del Ecuador. Inicia el proyecto de automatización de la planta de Ácido Sulfúrico y se realizan mejoras tecnológicas en el proceso de producción de Silicatos de Sodio sólidos. Se realiza la contratación del jefe de seguridad industrial de PQA y con ello se inicia el establecimiento del departamento respectivo. En el departamento ambiental se realizan auditorías de cumplimiento a cargo de la Dirección del Medio Ambiente de la Prefectura del Guayas. Comienza la adecuación de las instalaciones para la mezcla y empaque de detergente en polvo y para la fabricación de los productos de aseo y limpieza.

2013

Se obtiene la aprobación del plan de manejo ambiental (Abril 2013 - Abril 2017).

Se instala la planta de tratamiento de agua por ósmosis inversa para el consumo en todos los procesos productivos de PQA. Se automatiza la planta de Ácido Sulfúrico. PROQUIANDINOS S.A. obtiene la certificación del Sistema de Gestión de la Calidad bajo la norma ISO 9001:2008 con el organismo certificador SGS, reconocido a nivel internacional. Se emite la licencia ambiental de PROQUIANDINOS S.A.

MISION

Nuestra meta es ser más que una empresa proveedora de productos y servicios, esperamos ser aliados estratégicos de nuestros clientes, poner a su total disposición nuestra asesoría técnica y capacidad de servicio oportuno para que a través de nuestro acompañamiento los clientes alcancen su propio éxito.

Facilitar la obtención de los productos a nuestros clientes a través de la red de puntos de venta denominados Químicotiendas, donde se ofrece servicio de alta calidad, atención personalizada y asesoría técnica en cuanto al uso de los productos.

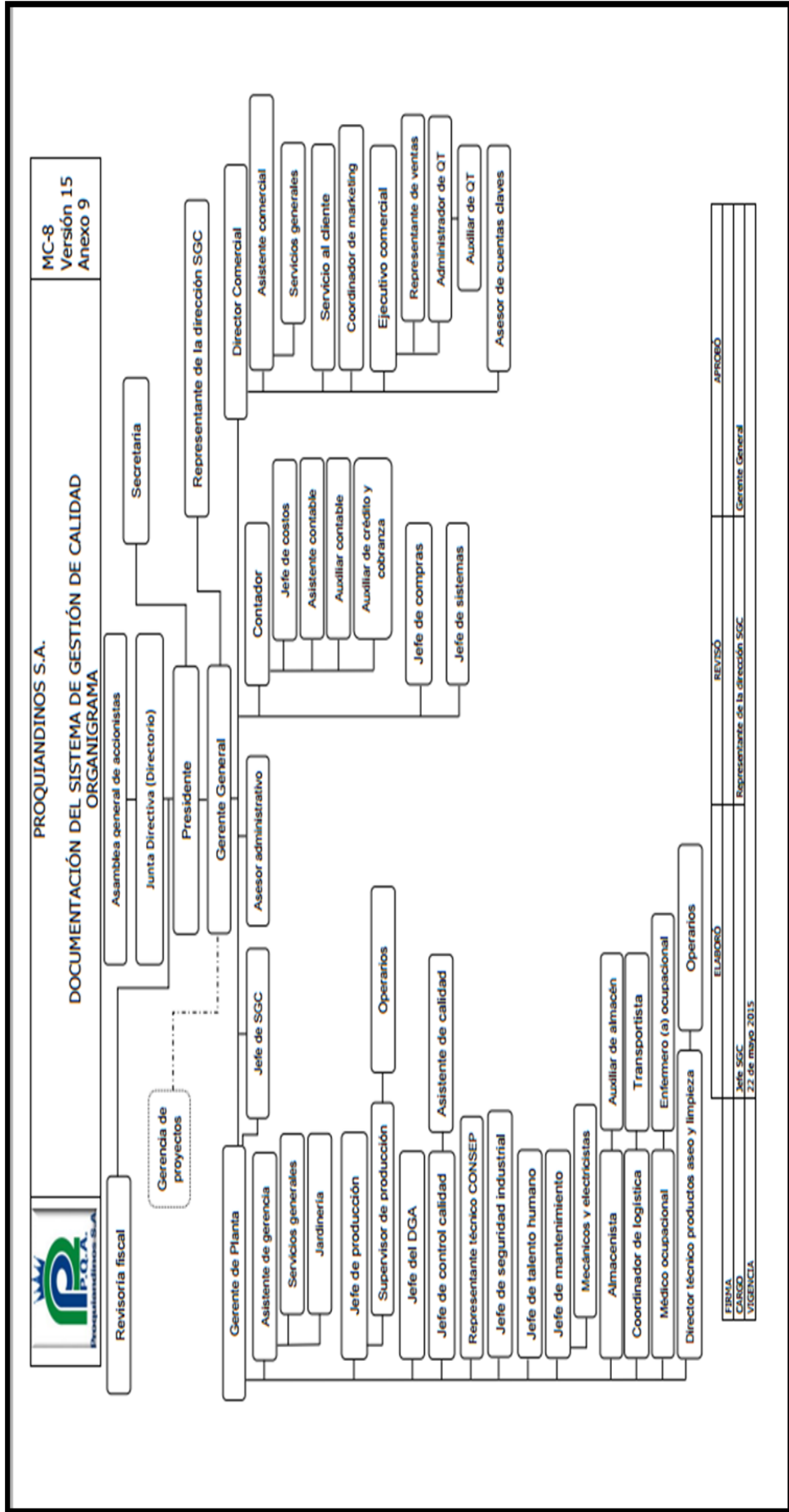
Deseamos ser el proveedor preferido de nuestros clientes, mediante la creación de asociaciones estratégicas y relaciones estrechas que permitan generar confianza en nuestro servicio y éxito en las actividades del cliente.

VISION

En el año 2017, Proquiandinos S. A. será una compañía con reconocimiento nacional y en la comunidad Andina, con un amplio portafolio de productos y servicios, caracterizados por su alto valor agregado en calidad y una estratégica red de centros de distribución y puntos de ventas.

Nuestros productos serán reconocidos por exceder los estándares de calidad y los requerimientos de cada cliente, además de la respuesta oportuna a las exigencias de los mercados.

Proquiandinos S. A., quiere ser reconocida como una empresa líder en calidad y servicio, mediante la operación de un negocio transparente, limpio e independiente. Igualmente se preocupará por brindar desarrollo y progreso a sus colaboradores y a la comunidad.



TIPO Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

Conjunto de métodos que se siguen en una investigación científica, un estudio o una exposición doctrinal.

CUANTITATIVO

la investigación Cuantitativa tiene una concepción lineal, es decir que haya claridad entre los elementos que conforman el problema, que tenga definición, limitarlos y saber con exactitud donde se inicia el problema, también le es importante saber que tipo de incidencia existe entre sus elementos".

CUALITATIVO

La metodología cualitativa, como indica su propia denominación, tiene como objetivo la descripción de las cualidades de un fenómeno. Busca un concepto que pueda abarcar una parte de la realidad. No se trata de probar o de medir en qué grado una cierta cualidad se encuentra en un cierto acontecimiento dado, sino de descubrir tantas cualidades como sea posible.

INVESTIGACION DESCRIPTIVA

La Investigación descriptiva, también conocida como la investigación estadística, describen los datos y este debe tener un impacto en las vidas de la gente que le rodea.

Consiste en llegar a conocer las situaciones, costumbres y actitudes predominantes a través de la descripción exacta de las actividades, objetos, procesos y personas. Su meta no se limita a la recolección de datos, sino a la predicción e identificación de las relaciones que existen entre dos o más variables.

INVESTIGACION CAMPO

En la investigación de campo el científico vive directamente una realidad, podríamos decir que la toca con las manos. De esta manera puede recoger datos no distorsionados por una situación irreal. Un ejemplo servirá de aclaración. Un zoólogo estudia a unos chimpancés que siempre han vivido en cautividad. Analiza su comportamiento y extrae unas conclusiones. Este caso no es estrictamente un modelo de investigación de campo.

INVESTIGACION CORRELACIONAL

Investigación correlacional es un tipo de investigación social que tiene como objetivo medir el grado de relación que existe entre dos o más conceptos o variables, en un contexto en particular. En ocasiones solo se realiza la relación entre dos variables, pero frecuentemente se ubican en el estudio relaciones entre tres variables.

La utilidad de este tipo de investigación es saber cómo se puede comportar un concepto o variable conociendo el comportamiento de otra u otras variables relacionadas. En el caso de que dos variables estén correlacionadas, ello significa que una varía cuando la otra también varía y la correlación puede ser positiva o negativa. Si es positiva quiere decir que sujetos con altos valores en una variable tienden a mostrar altos valores en la otra variable. Si es negativa, significa que sujetos con altos valores en una variable tenderán a mostrar bajos valores en la otra variable.

INVESTIGACION EXPLICATIVA

Investigación explicativa: es aquella que tiene relación causal; no sólo persigue describir o acercarse a un problema, sino que intenta encontrar las causas del mismo. Existen diseños experimentales y NO experimentales. Desde un punto de vista estructural reconocemos cuatro

elementos presentes en toda investigación: sujeto, objeto, medio y fin. Se entiende por sujeto el que desarrolla la actividad, el investigador; Por objeto, lo que se indaga, esto es, la materia o el tema; Por medio, lo que se requiere para llevar a cabo la actividad, es decir, el conjunto de métodos y técnicas adecuados; Por fin, lo que se persigue, los propósitos de la actividad de búsqueda, que radica en la solución de una problemática detectada.

LA POBLACIÓN Y LA MUESTRA

POBLACION

Población proviene del término latino *populatio*. En su uso más habitual, la palabra hace referencia al **grupo formado por las personas que viven en un determinado lugar** o incluso en el planeta en general. También permite referirse a los **espacios y edificaciones de una localidad u otra división política**, y a la acción y las consecuencias de **poblar**.

“Es el conjunto o agregados del número de elementos, con caracteres comunes, en un espacio y tiempo determinado, sobre los cuales se pueden realizar observaciones”.

Azorín y Sánchez Crespo (1986, 17) afirman que:

“Población (o universo) se refiere a cualquier colección finita o infinita de individuos o elementos”.

Según esta definición cualquier grupo de individuos (personas, animales o cosas) que puedan considerarse como una colección será, entonces, una población o universo.

La cuantía de los elementos que integran la población se encuentra, definido como tamaño de la población y son:

- Población finita.- El número de los elementos que integran la población se encuentra delimitada.
- Población infinita.- Es aquella en la que el número de sus elementos no se encuentra delimitado o el número es inmensamente grande.

En vista de que la población está compuesta por 12 personas se puede trabajar con todo el Universo. Pero para nuestra investigación nos acogeremos al criterio de Yépez (2000) que nos dice: Muestra: “Cuando la población es pequeña... se puede trabajar con toda la población, pero si las poblaciones son mayores, para algunos autores más de 60 o 70 casos es necesario trabajar con una muestra de esa población, con la condición de que tenga características representativas del universo” (p.118)

CARACTERIZACION DE POBLACION DE PROQUIANDINOS S.A.

#	NOMBRE	CARGO
1	CARMEN CARRERA	ASISTENTE DE GERENCIA
2	RICARDO GUTIERREZ	JEFE DE PRODUCCION
3	E. BASTIDAS	SUPERVISOR DE PRODUCCION
	M. BAJAÑA	
	C. OLEAS	
4	ROLANDO BRAVO	JEFE DE SEGURIDAD INDUSTRIAL
5	IVAN SOLIS	ALMACENISTA
6	F. VELASQUEZ	AUXILIAR DE ALMACEN
7	MIGUEL MONTAÑO	COORDINADOR DE LOGISTICA
8	ALFREDO HIDROVO	TRANSPORTISTA
9	FREDDY VARAS	DIRECTOR TECNICO PRODUCTOS ASEO Y LIMPIEZA
10	WENDY POZO	SERVICIO AL CLIENTES

MUESTRA

El muestreo es una herramienta de la investigación científica. Su función básica es determinar que parte de una realidad en estudio (población o universo) debe examinarse con la finalidad de hacer inferencias sobre dicha población.

Como su nombre lo indica es una porción del área, del universo. Según Marco Arteaga Calderón, 1989:

“Lo importante de la técnica consiste en que los resultados obtenidos del análisis de la muestra puedan generalizarse al universo que pertenece a la misma. La exactitud de esta proyección es el nivel de representatividad del universo.” (Pág.62)

El número de sujetos que componen la muestra suele ser inferior que el de la población, pero suficiente para que la estimación de los parámetros determinados tenga un nivel de confianza adecuado. Para que el tamaño de la muestra sea idóneo es preciso recurrir a su cálculo.

Las muestras se obtienen con la intención de inferir propiedades de la totalidad de la población, para lo cual deben ser representativas de la misma. Para cumplir esta característica la inclusión de sujetos en la muestra debe seguir una técnica de muestreo.

Muestreo según Leiva (1988):

“El muestreo (llamado también sobre visión muestral) es un método o procedimiento auxiliar de los métodos particulares estudiados y especialmente del método descriptivo.” (pág.20)

Leiva nos explica que muestreo es un método o procedimiento auxiliar de los métodos particulares estudiados.

Normalmente para el cálculo de la muestra se establece la utilización de la fórmula estadística de tamaño muestral, pero por ser un número

reducido de empleados en las área de financiera y de producción, esta se los realizara a cada uno de los empleados

TIPO DE MUESTRAS

Muestra probabilístico (aleatorio): En este tipo de muestreo, todos los individuos de la población pueden formar parte de la muestra, tienen probabilidad positiva de formar parte de la muestra. Por lo tanto es el tipo de muestreo que deberemos utilizar en nuestras investigaciones, por ser el riguroso y científico.

Muestra no probabilístico (no aleatorio): En este tipo de muestreo, puede haber clara influencia de la persona o personas que seleccionan la muestra o simplemente se realiza atendiendo a razones de comodidad. Salvo en situaciones muy concretas en la que los errores cometidos no son grandes, debido a la homogeneidad de la población, en general no es un tipo de muestreo riguroso y científico, dado que no todos los elementos de la población pueden formar parte de la muestra. Por ejemplo, si hacemos una encuesta telefónica por la mañana, las personas que no tienen teléfono o que están trabajando, no podrán formar parte de la muestra.

Muestra aleatorio simple: En un muestreo aleatorio simple todos los individuos tienen la misma probabilidad de ser seleccionados. La selección de la muestra puede realizarse a través de cualquier mecanismo probabilístico en el que todos los elementos tengan las mismas opciones de salir. Por ejemplo uno de estos mecanismos es utilizar una tabla de números aleatorios, o también con un ordenador generar números aleatorios, comprendidos entre cero y uno, y multiplicarlos por el tamaño de la población, este es el que vamos a utilizar.

Muestra aleatoria estratificada: Es frecuente que cuando se realiza un estudio interese estudiar una serie de subpoblaciones (estratos) en la población, siendo importante que en la muestra haya representación de todos y cada uno de los estratos considerados. El muestreo aleatorio simple no nos garantiza que tal cosa ocurra. Para evitar esto, se saca una muestra de cada uno de los estratos.

Muestra aleatoria sistemática: Es un tipo de muestreo aleatorio simple en el que los elementos se seleccionan según un patrón que se inicia con una elección aleatoria.

Muestra aleatorio por conglomerados o áreas: Mientras que en el muestreo aleatorio estratificado cada estrato presenta cierta homogeneidad, un conglomerado se considera una agrupación de elementos que presentan características similares a toda la población.

LOS METODOS Y LAS TECNICAS

Método Científico.- Existen varias definiciones acerca del método científico, pero por su claridad y elocuencia citaré la definición que Ernesto de la Torre expone en su libro “Metodología de la Investigación”:

“como un procedimiento riguroso formulado de una manera lógica para lograr la adquisición organización o sistematización y expresión o exposición de conocimientos tanto en su aspecto teórico como en su fase experimental” (pág. 3)

En resumen se puede definir que el método científico es un conjunto de procedimientos lógicamente sistematizado que se utiliza para llevar a cabo una investigación y se resume en las siguientes etapas:

- **Planteamiento del problema.-** Es el inicio, cuando se hace el planteamiento general del problema a resolver por medio de la investigación.

- **Formulación de hipótesis.-** Es cuando se presenta la propuesta que se pretende comprobar.
- **Levantamiento de información.-** Es la recopilación de antecedentes con los métodos e instrumentos diseñados para esta fase.
- **Análisis e interpretación de datos.-** Se refiere a la tabulación, análisis e interpretación del levantamiento de información.
- **Comprobación de la hipótesis.-** En este paso se comprueba o desaprueba la hipótesis planteada.
- **Difusión de resultados.-** Es la presentación de los resultados obtenidos en el proceso de investigación.

Método de Análisis.- Es un procedimiento que va de lo compuesto a lo simple.

Este proceso cognoscitivo por medio del cual una realidad es descompuesta en partes para su mejor comprensión. Separación de un todo en sus partes constitutivas con el propósito de estudiar éstas por separado, así como las relaciones que las unen. Ésta comprende de:

- Observación de un fenómeno, sus hechos, comportamientos, partes y componentes.
- Descripción, identificación de todos sus elementos, partes y componentes para poder entenderlo.
- Examen crítico, es la revisión rigurosa de cada uno de los elementos de un todo.
- Descomposición, análisis exhaustivo de todos los detalles, comportamientos y características de cada uno de los elementos constitutivos de un todo; estudio de sus partes.
- Enumeración, desintegración de los componentes a fin de identificarlos, registrarlos y establecer sus relaciones con los demás.
- Ordenación, volver a armar y reacomodar a cada una de las partes del todo descompuesto a fin de restituir su estado original.

- Clasificación, ordenación de cada una de las partes por clases, siguiendo el patrón del fenómeno analizado, para conocer sus características, detalles y comportamientos.
- Conclusión, analizar los resultados obtenidos y dar una explicación del fenómeno observado.

Metodología.- En el texto de Investigación II del Msc. Oswaldo Pacheco, encontramos una definición proporcionada por Armando Asti Vera que la cita:

“la descripción, el análisis y la valoración crítica de los métodos de investigación” (pág.20)

Esta definición nos da a entender de forma clara, que la metodología se encarga de la parte operatoria del proceso del conocimiento, correspondiéndole las técnicas y herramientas que intervienen en la marcha de la investigación.

Método Científico.- Existen varias definiciones acerca del método científico, pero por su claridad y elocuencia citaré la definición que Ernesto de la Torre expone en su libro “Metodología de la Investigación”:

“como un procedimiento riguroso formulado de una manera lógica para lograr la adquisición organización o sistematización y expresión o exposición de conocimientos tanto en su aspecto teórico como en su fase experimental” (pág. 3)

En resumen se puede definir que el método científico es un conjunto de procedimientos lógicamente sistematizado que se utiliza para llevar a cabo una investigación y se resume en las siguientes etapas:

- **Planteamiento del problema.-** Es el inicio, cuando se hace el planteamiento general del problema a resolver por medio de la investigación.
- **Formulación de hipótesis.-** Es cuando se presenta la propuesta que se pretende comprobar.
- **Levantamiento de información.-** Es la recopilación de antecedentes con los métodos e instrumentos diseñados para esta fase.
- **Análisis e interpretación de datos.-** Se refiere a la tabulación, análisis e interpretación del levantamiento de información.
- **Comprobación de la hipótesis.-** En este paso se comprueba o desaprueba la hipótesis planteada.
- **Difusión de resultados.-** Es la presentación de los resultados obtenidos en el proceso de investigación.

Método de Análisis.- Es un procedimiento que va de lo compuesto a lo simple.

Este proceso cognoscitivo por medio del cual una realidad es descompuesta en partes para su mejor comprensión. Separación de un todo en sus partes constitutivas con el propósito de estudiar éstas por separado, así como las relaciones que las unen. Ésta comprende de:

- Observación de un fenómeno, sus hechos, comportamientos, partes y componentes.
- Descripción, identificación de todos sus elementos, partes y componentes para poder entenderlo.
- Examen crítico, es la revisión rigurosa de cada uno de los elementos de un todo.
- Descomposición, análisis exhaustivo de todos los detalles, comportamientos y características de cada uno de los elementos constitutivos de un todo; estudio de sus partes.

- Enumeración, desintegración de los componentes a fin de identificarlos, registrarlos y establecer sus relaciones con los demás.
- Ordenación, volver a armar y reacomodar a cada una de las partes del todo descompuesto a fin de restituir su estado original.
- Clasificación, ordenación de cada una de las partes por clases, siguiendo el patrón del fenómeno analizado, para conocer sus características, detalles y comportamientos.
- Conclusión, analizar los resultados obtenidos y dar una explicación del fenómeno observado.

Metodología.- En el texto de Investigación II del Msc. Oswaldo Pacheco, encontramos una definición proporcionada por Armando Asti Vera que la cita:

“la descripción, el análisis y la valoración crítica de los métodos de investigación” (pág.20)

Esta definición nos da a entender de forma clara, que la metodología se encarga de la parte operatoria del proceso del conocimiento, correspondiéndole las técnicas y herramientas que intervienen en la marcha de la investigación.

La investigación científica se encarga de producir conocimiento. El conocimiento científico se caracteriza por ser:

- Sistemático
- Ordenado
- Metódico
- Racional / reflexivo
- Crítico

Que sea sistemático significa que no puedo arbitrariamente eliminar pasos, sino que rigurosamente debo seguirlos.

Que sea metódico implica que se debe elegir un camino (método: camino hacia), sea, en este caso, una encuesta, una entrevista o una observación.

Que sea racional / reflexivo implica una reflexión por parte del investigador y tiene que ver con una ruptura con el sentido común. Hay que alejarse de la realidad construida por uno mismo, alejarse de las nociones, del saber inmediato. Esto permite llegar a la objetividad.

Que sea crítico se refiere a que intenta producir conocimiento, aunque esto pueda jugar en contra.

OBSERVACION

Acción de observar o mirar algo o a alguien con mucha atención y detenimiento para adquirir algún conocimiento sobre su comportamiento o sus características.

ENTREVISTA

Conversación que un periodista mantiene con una persona y que está basada en una serie de preguntas o afirmaciones que plantea el entrevistador y sobre las que la persona entrevistada da su respuesta o su opinión.

ENCUESTA

Serie de preguntas que se hace a muchas personas para reunir datos o para detectar la opinión pública sobre un asunto determinado.

CUESTIONARIO:

Compañía: PROQUIANDINO S.A.

Área: Logística

Tema: Afectación los costos de transporte en el margen de utilidad de la empresa Proquiandinos S.A.?

Objetivo: Adquirir información primordial para estudiar la situación actual de la empresa, reuniendo la información adquirida del personal y del jefe de área para ser evaluados y tomarlos en cuenta en las recomendaciones al final del presente proyecto investigativo que planea reducir los costos de transportación.

NOMBRE Y APELLIDOS DEL EMPLEADO: _____

CARGO: _____

1. Cree Ud. Que las políticas y procedimientos de transportación de productos de la empresa permite lograr eficiencia en la gestión logística?

SI NO

2. Conoce Ud. Los riesgos que enfrenta la empresa al transportar la mercadería a los diferentes sitios del país?

SI NO

3. Se toman acciones al firmar los contratos con los transportistas que trasladan la mercadería?

SI NO

4. Hay garantías que la mercadería que se traslada llegue en perfectas condiciones o su destino?

SI NO

5. conoce Ud. Si el departamento logístico tiene como política del empresa un tiempo determinado para la entrega de la mercadería?

SI NO

6. Cree Ud. que el recurso humano está completo al momento del embarque de la mercadería?

SI NO

7. Conoce Ud. Si la mercadería que produce la empresa es solo a base de pedidos?

SI NO

8. Cree Ud. Que los costos de transporte están a acorde al mercado?

SI NO

9. Esta de acuerdo con el servicio que prestan los transportistas para el traslado de la mercadería?

SI NO

CAPITULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

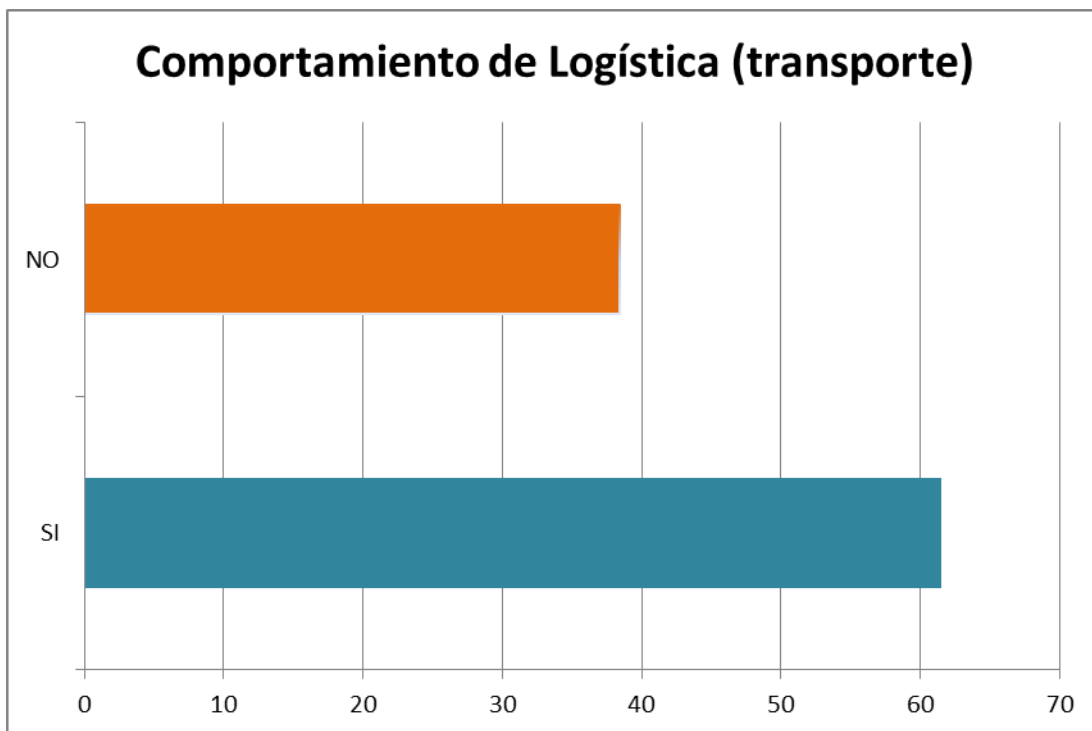
Una vez utilizada la encuesta como instrumento de investigación realizada tanto a los empleados como a la gerencia de la compañía, esta se realiza en las instalaciones de la empresa en horas laborables con previa autorización de la gerencia.

El análisis se realizó considerando los contenidos del marco teórico y en relación con los objetivos, así como las variables e indicadores de la investigación, todo esto con la finalidad de hacer notar la necesidad de la elaboración de presupuestos para la transportación de los productos que contribuyan a la adecuada distribución de los ingresos en la compañía Proquiandinos S.A., puesto que al existir una ausencia del mismo se presentan inconvenientes dentro de la compañía para la adecuada distribución de los ingresos que posee.

El análisis de la encuesta realizada a todos los que conforman la compañía se efectuó aplicando la estadística descriptiva que permitió una interpretación de la información obtenida. Este análisis se presentará mediante cuadros con su respectivo análisis e interpretación para con esto dar a conocer los resultados encontrados en la misma.

1. Cree Ud. que las políticas y procedimientos de transportación de productos de la empresa permite lograr eficiencia en la gestión logística?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	8	62
NO	5	38
	13	100%

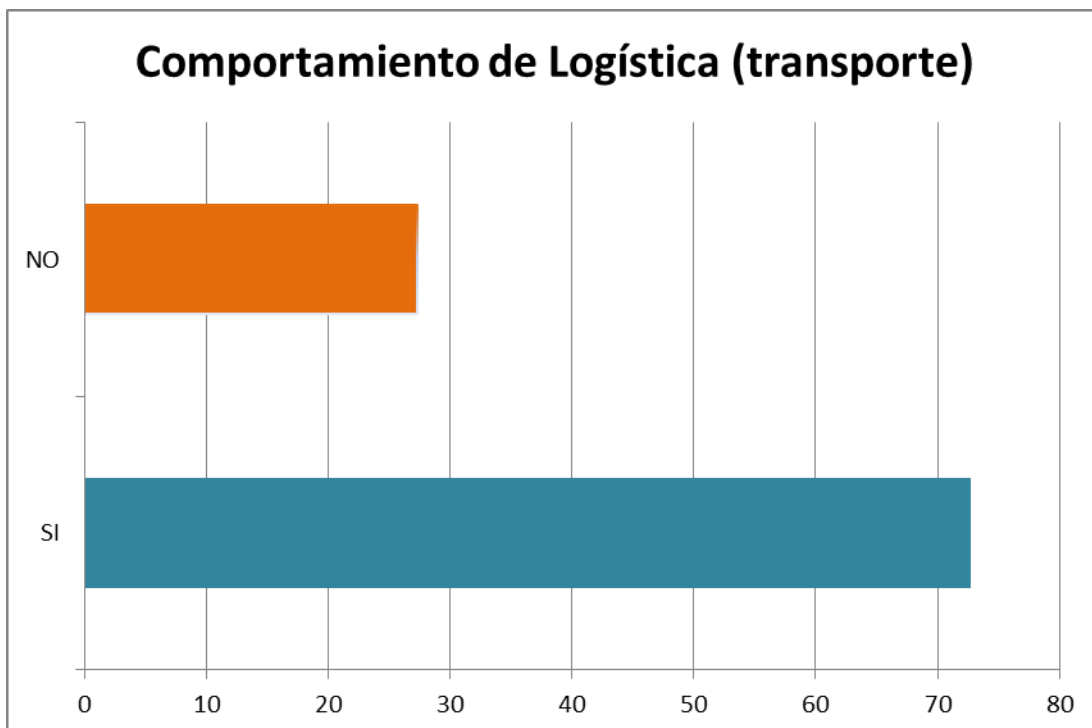


Análisis: De los encuestados el 62% considera que conoce la políticas y procedimientos de trasportación de productos, mientras que el 38% considera que no conoce los procedimientos y políticas.

Interpretación: Se puede determinar que los procedimientos y políticas de traslado de mercadería dentro de la empresa Proquiandinos S.A., es adecuado; lo que favorece a que se puedan realizar los cambios pertinentes para alcanzar los objetivos planteados.

2. Conoce Ud. Los riesgos que enfrenta la empresa al transportar la mercadería a los diferentes sitios del país?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	8	73
NO	3	27
	11	100%

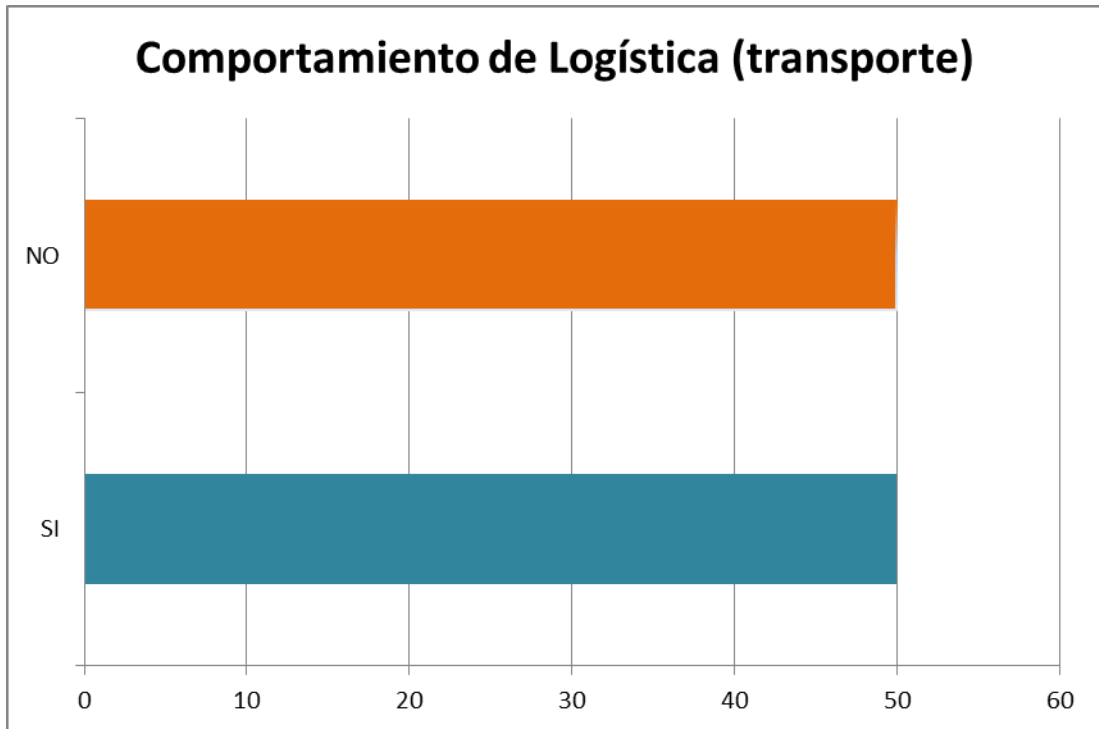


Análisis: De los encuestados el 73% considera que conoce los riesgos que enfrenta la empresa al transportar mercadería, mientras que el 27% considera que no conoce los riesgos que enfrenta la empresa al transportar mercadería.

Interpretación: Se puede determinar que la empresa al conocer los riesgos al transportar la mercadería ayuda a un buen manejo operativo y logístico en los trabajos realizados con los traslados.

3. Se toman acciones al firmar los contratos con los transportistas que trasladan la mercadería?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	6	50
NO	6	50
	12	100%



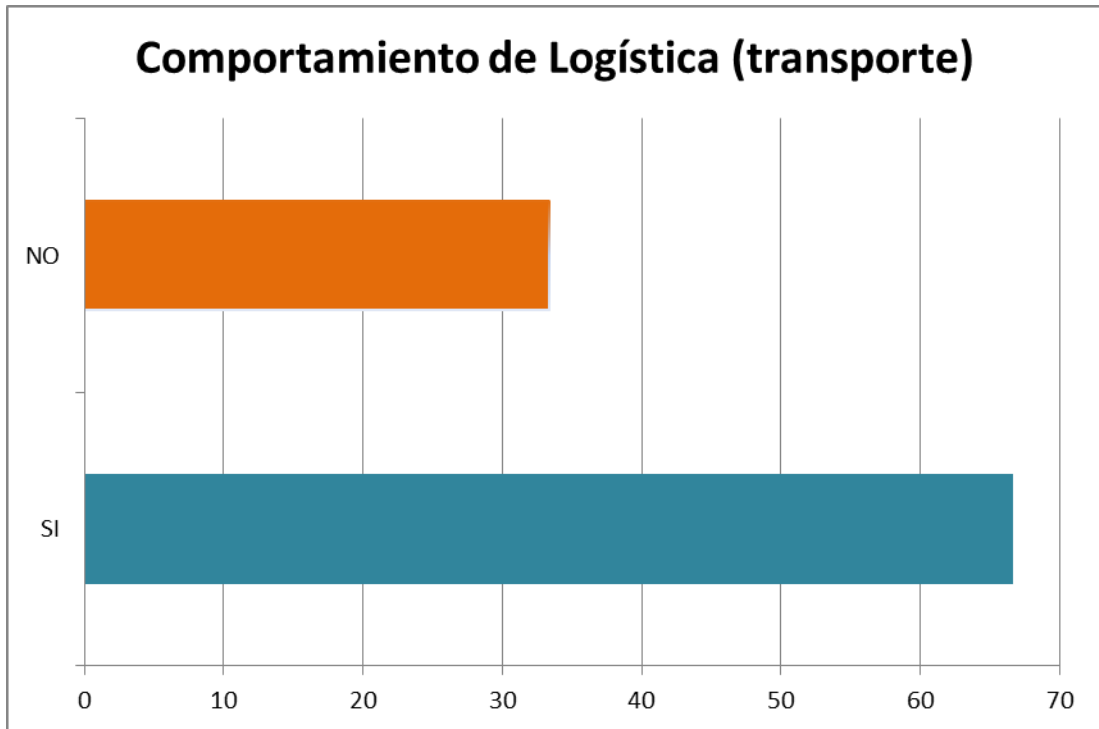
Análisis: De los encuestados el 50% considera que se toman acciones al firmar contratos con los transportistas, mientras que el otro 50% considera que no conoce sobre las acciones de las firmas de contratos.

Interpretación: Se puede interpretar que una parte de la empresa no conoce sobre los contratos con los transportistas, lo cual no es bueno ya que se debe saber con quién se está trabajando.

4. Hay garantías que la mercadería que se traslada llegue en perfectas condiciones o su destino?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	8	67
NO	4	33

12 100%

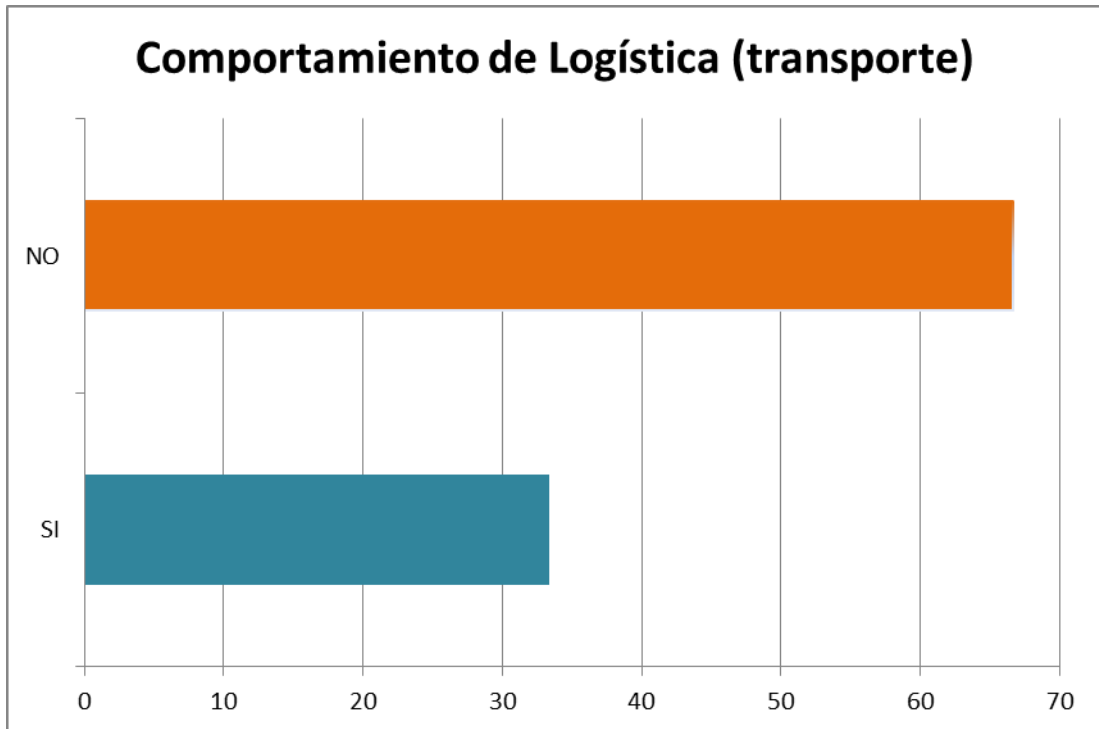


Análisis: De los encuestados el 80% considera que se hay garantías que la mercadería se traslada en perfectas condiciones, mientras que el otro 20% considera que no conoce sobre estas garantías.

Interpretación: Se puede determinar que hay un alto conocimiento de las garantías en el traslado de la mercadería por parte de los empleados, lo que favorece a que se puedan realizar los cambios pertinentes y el personal se acople a estos cambios.

5. conoce Ud. Si el departamento logístico tiene como política del empresa un tiempo determinado para la entrega de la mercadería?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	4	33
NO	8	67
	12	100%

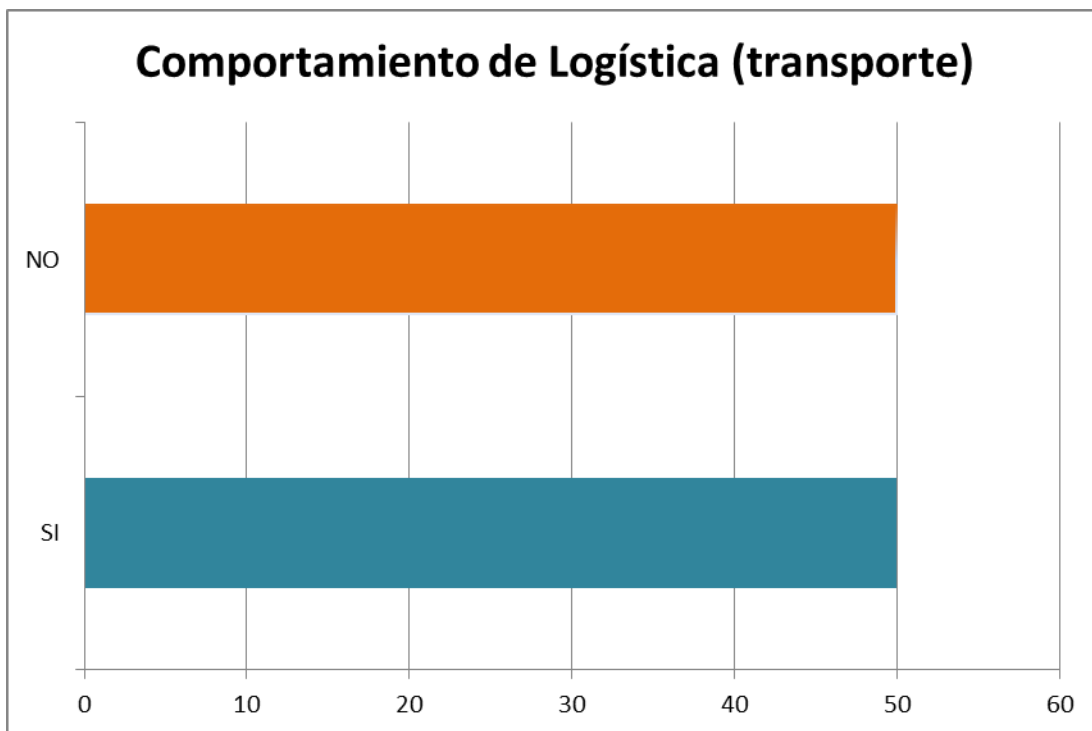


Análisis: De los encuestados el 33% considera que el dpto. de logística tiene como política un tiempo determinado para la entrega de la mercadería, mientras que el otro 67% considera que no conoce sobre estas políticas.

Interpretación: se puede determinar que hay un bajo porcentaje el conocimiento sobre la entrega a tiempo de mercadería, lo cual genera pérdida y se debe realizar un cambio de manera rápida a este proceso, para mejorar el sistema.

6. Cree ud. que el recurso humano es el adecuado al momento del embarque de la mercadería?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	6	50
NO	6	50
	12	100%

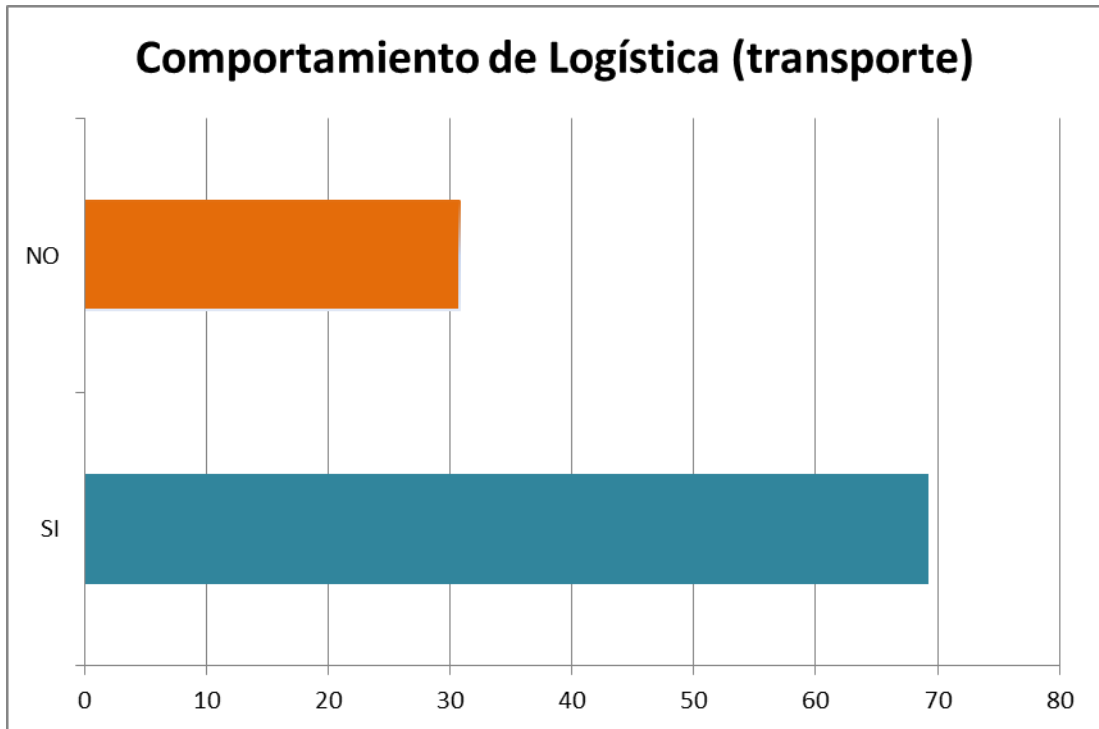


Análisis: De los encuestados el 50% considera que el recurso humano está completo al momento del traslado de la mercadería, mientras que el otro 50% considera que no conoce sobre el tema.

Interpretación: en este punto no se podría indicar que existen problemas, ya que la cantidad de recurso humano, solo lo maneja el jefe operativo.

7. Conoce ud. si la mercadería que produce la empresa es solo a base de pedidos?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	9	69
NO	4	31
	13	100%

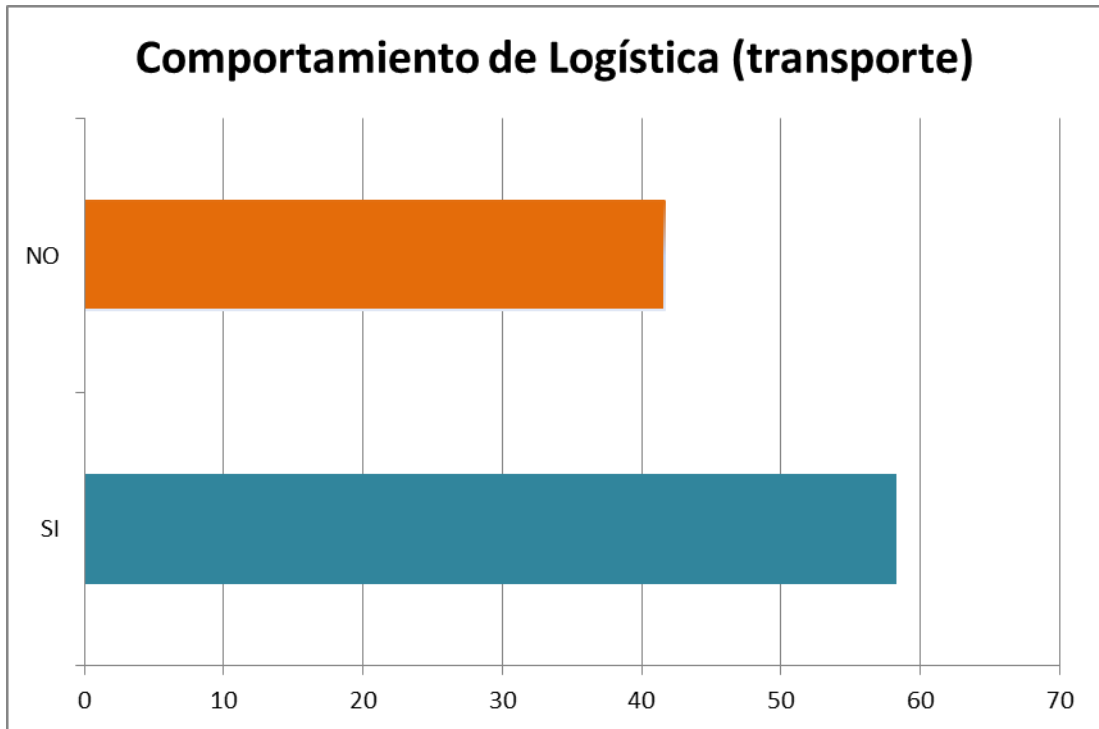


Análisis: De los encuestados el 69% considera que conoce que la mercadería que produce la empresa es solo a base de pedidos, mientras que el otro 31% considera que no conoce sobre el tema.

Interpretación: la empresa solo trabaja bajo pedidos, lo que significa que al momento de pedir un pedido alto, puede ocasionar problemas si no existe el talento humano suficiente para la elaboración del mismo, se necesita elaborar cambios.

8. Cree Ud. Que los costos de transporte están a acorde al mercado?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	7	58
NO	5	42
	12	100%

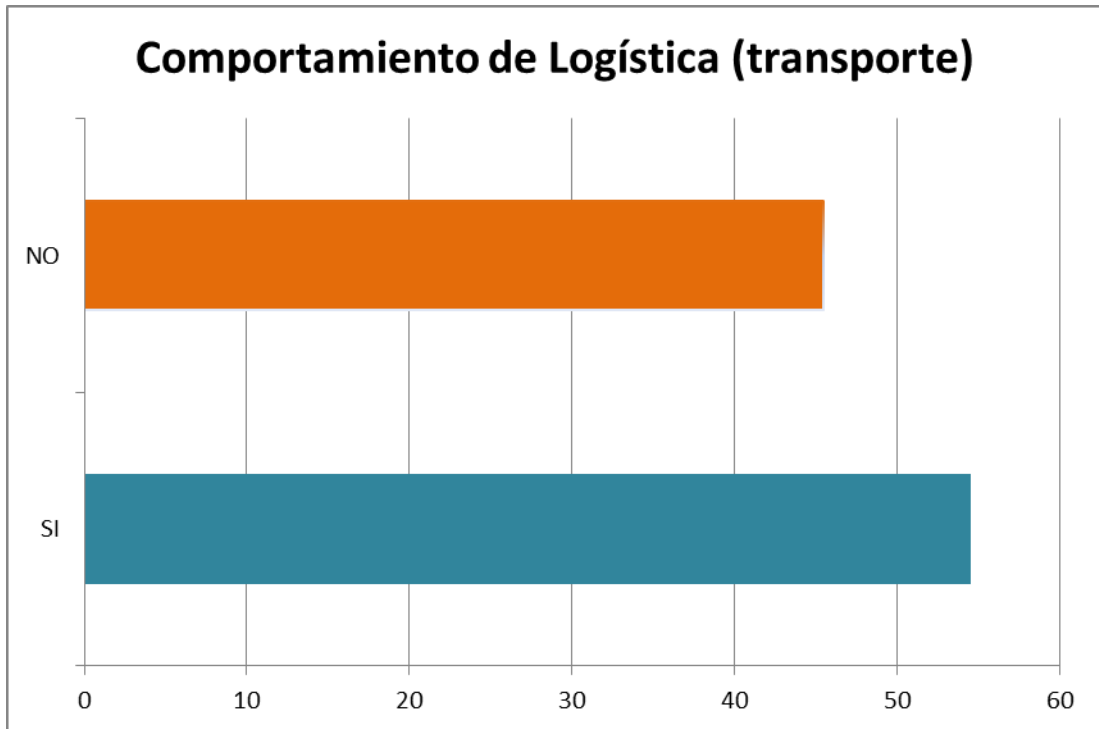


Análisis: De los encuestados el 58% considera que conoce los costos de transporte están acordes al mercado, mientras que el otro 42% considera no conoce sobre los costos de transporte.

Interpretación: se puede interpretar que los costos de transporte están acorde al mercado y que existe una competitividad buena.

9. Esta de acuerdo con el servicio que prestan los transportistas para el traslado de la mercadería?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	6	55
NO	5	45
	11	100%



Análisis: De los encuestados el 55% considera que están de acuerdo con el servicio que prestan los transportistas con el traslado de la mercadería, mientras que el otro 45% considera no conoce sobre los costos de transporte.

Interpretación: Los empleados están de acuerdo con el servicio que prestan los transportistas, lo que hace que se ejecuten bien los procesos del traslado de mercadería y que este llegue a su destino en buenas condiciones.

CONCLUSIONES.

- Que la empresa conoce los riesgos al transportar la mercadería y que esto exige de un buen manejo operativo y logístico en los trabajos realizados con los traslados.
- El 50% de los colaboradores de la empresa no conoce los términos en los cuales la mercadería es transportada por terceros y por ende no puede ejercer controles eficientes en este aspecto.
- Un alto porcentaje de los colaboradores desconoce la existencia de políticas y procedimientos para el tratamiento de la mercadería a transportarse.
- La empresa no cuenta con personal especializado en el embarque y desembarque de mercaderías, lo que la obliga a la contratación de terceros junto con el transporte.
- El producir bajo pedido ocasiona que se produzcan cuellos de botella al tener que despachar y transportar cantidades muy pequeñas o muy grandes de determinados productos con el consiguiente reflejo financiero en el costo del transporte.
- Se denota la ausencia de una planificación adecuada de las operaciones, lo que repercute en los costos logísticos de la empresa.

RECOMENDACIONES

- Contratar personal idóneo para las tareas de almacenaje y movilización de productos químicos.
- Elaborar una base de datos con los referentes de empresas transportadoras de productos químicos con el propósito de escoger la mejor opción para la empresa en función de las distancias y los pesos de ejecutar.
- Dar a conocer si existen manuales de procedimientos y si los hubiere, ponerlos en práctica en los distintos departamentos para el mejoramiento de las operaciones.
- Capacitar al personal del área de logística de la empresa para el cumplimiento eficiente de sus responsabilidades.
- Crear el área de supervisión de operaciones para la coordinación eficiente de las funciones de producción, almacenaje y transportación de los diferentes productos de la empresa.

PLAN DE MEJORAS

El tema propuesto, contempla la formulación de una nueva estructura orgánica funcional del área de logística de la empresa, basada en las necesidades de la organización, y sobre todo en la búsqueda de la satisfacción del cliente que permita asegurar mayor cobertura en el mercado para competir con otras empresas para alcanzar el crecimiento en el futuro.

En una época de globalización y de alta competitividad de productos o servicios, como lo es el cambiante mundo del marketing es necesario estar alerta a las exigencias y expectativas del mercado, por lo que es de vital importancia para asegurar el éxito de las empresas hacer uso de técnicas y herramientas, para llevar a cabo un estudio logístico que analice los canales de distribución, lugares de venta del producto, precios, de transporte entre otros.

El estudio propone la creación de un plan estratégico y operativo que rija la organización y cuyo principal aporte será el de disminuir los costos de logística que afectan a la organización y que permitirá incrementar las ventas a la empresa de una manera más ventajosa, aprovechando las oportunidades beneficiosas del entorno en el cual se desenvuelve procurando minimizar las desventajas, de esta forma se tornará cada vez más eficiente la labor que compete dentro de la comunidad a la que sirve.

El impacto más visible a alcanzar por la creación de un plan operativo es que con este vienen los manuales de operación para cada uno de los departamentos, la descripción de cada una de las funciones y su normalización en el quehacer de la empresa.

El **Objetivo General** del plan estratégico será el de formular un modelo de operación que incremente la eficiencia en la comercialización de nuestros productos para alcanzar el rendimiento deseado en la empresa.

Objetivos Específicos

* Diseñar herramientas de operación que posibiliten la aplicación del modelo logístico que sirva para la distribución del producto a nuevos segmentos de la población y para alcanzar el mejoramiento en las ventas.

* Establecer un análisis estratégico de costos para la empresa que permita la captación de nuevas oportunidades de reducción de costos de transportación que beneficiaran a los clientes, incrementaran las ventas y posicionaran a la empresa en el mercado competitivo.

BIBLIOGRAFIA

1. Alford, L. P. Manual de la producción / L. P. Alford, J. R. Bangs. – España.
2. Amat, Oriol. Contabilidad y gestión de costes / O. Amat -2. ed – Barcelona- Editorial Gestión 2013.
3. Anders, T. The structure of production in the norwegian fish processing industry: Anempirical multi-output cost analysis using a hybrid translog functional form / T. Anders, B. Trond. -- Bergen: Center for fisheries Economics Discussion Paper No. 5, 2003.
4. Asociación Española de Contabilidad Directiva (ACODI) (2012): "La Contabilidad Directiva," *Documentos ACODI*, núm. 1, Ed. ACODI, Madrid.
5. Berst, A. El juego empresarial de la excelencia / A. Berst. - México.
6. Bueno Campos. Economía de empresas / Bueno Campos, I. Cruz, J. Durán-- Madrid: Ediciones Pirámides S. A.
7. Castagnoli, Paolo. Coste estándar / P. Castagnoli. -- Madrid: Ibérico Europea de Ediciones, 2010. -- p. 32.
8. Caves, D. W. Flexible cost functions for multi product firm / D. W. Caves, L. R. Christense, M. Tretheway. -- Review or Economics and Statistics.

9. Cejas Gómez, Francisco. Manual de economía para dirigentes de empresas industriales: Producción y realización / F. Cejas Gómez. -
- La Habana: Editorial Científico - Técnica.
10. Fernández Pirla, José María. Teoría económica de la contabilidad /
J. M. Fernández Pirla. -- Madrid: Ediciones I.C.E., 2007. -- p.7.
11. González Pascual, J. (2005): Análisis de la empresa a través de su información económico-financiera, Ed. Pirámide, Madrid.
12. Grupo de Metodología de la Investigación Social del Departamento de Comunismo Científico. Metodología de la investigación social --
La Habana: Editorial Pueblo y Educación, 2014.
13. Guatri, L. El costo de hacienda / L. Guatri. -- Milán: /s. n./, 2004
14. Horngren, Charles T. Contabilidad de Costos / Ch. T. Horngren. --
La Habana: -- Instituto Cubano del Libro, 2013.

ANEXOS 1

Contabilidad de Costos

“La contabilidad de costos es una rama de la contabilidad que tiene como fin predeterminar, registrar, acumular, distribuir, controlar, analizar, interpretar e informar de los costos de producción, distribución, administración y financiación, para el uso interno de los directivos de la empresa para el desarrollo de las funciones de planificación, control y toma de decisiones.” (Amat 2013)

Unas de estas selecciones se consideraban originalmente fijos (el nombre proviene de un término latino que significa *constante*), que funcionó bien para los negocios muy pequeños. En organizaciones mayores, algunos costos tendían a mantenerse inalterados, incluso durante períodos de actividad, mientras otros se incrementaban y/o disminuían según el volumen de trabajo. Una manera más para categorizar estos costos es distinguir entre fijos y variables. Los costos fijos fueron asociados con la administración de negocios, y no cambiaban durante los períodos de alta o baja actividad. Los costes variables se asociaron con el trabajo productivo, y naturalmente se elevaban y disminuían con la actividad del negocio.

La contabilidad de costos permite que la entidad comercial decida más fácilmente continuar prestando sus servicios.

“técnica de costos estándar tuvo su origen a principios del siglo XX, a partir de la doctrina llamada taylorismo, que se refiere al desplazamiento del esfuerzo humano por la máquina, y vino a convertirse, a partir de la segunda década del siglo XX, en técnica de valuación de costos aplicada a la contabilidad.

La contabilidad de costos se relaciona con la información de costos para uso interno de la gerencia y ayuda de manera considerable a la gerencia

en la formulación de objetivos y programas de operación en la comparación del desempeño real con el esperado y en la presentación de informes.

La manipulación de los costos de producción para la determinación del costo unitario de los productos fabricados es lo suficientemente extensa como para justificar un subsistema dentro del sistema contable general. Este sistema encargado de todos los detalles referentes a los costos de producción, es precisamente la contabilidad de costos.” (ACODI 2012)

La contabilidad general cubre todas las transacciones financieras de la empresa con miras a la preparación de los estados financieros que son principalmente: El Balance General y El estado de rentas y Gastos o Estado de Ganancias y Pérdidas. Las cifras referentes al costo de los inventarios en el Balance General y costo de los productos vendidos en el Estado de Rentas y Gastos se obtienen mediante la contabilidad de costos.

ANEXO 2.

Costos y Precios de Transporte de Carga por Carretera

Costos generales del transporte

Es importante comprender que los costos de operar un camión dependerán del tipo de vehículo y el tipo de operación, pues no será igual movilizar productos convencionales (commodities: granos, concentrados de mineral, etc.) que transportar productos especializados (electrodomésticos, maquinaria pesada, automóviles, carga refrigerada, materiales de construcción, hidrocarburos líquidos, maderas, lácteos, etc.), dado que los costos variarán dependiendo de la complejidad de la operación.

En general la teoría económica divide los costos de transporte en tres principales categorías:

Costos de infraestructura fija. Relacionados a las facilidades fijas asociadas; los camiones utilizan carreteras y terminales de carga, los ferrocarriles requieren de rieles para circular, los aviones necesitan aeropuertos y sistemas de control de tráfico; mientras que los barcos utilizan puertos. El costo de construir infraestructura de transporte es bastante elevado, pero luego de construida se convierte en un costo hundido. Por otro lado, el mantenimiento y conservación de la infraestructura fija es costoso; además, con algunas excepciones, los

costos operativos de la infraestructura fija son poco significativos respecto al costo de la infraestructura en sí misma.

Costos de propiedad de los vehículos de transporte. La generación de servicios de transporte requiere tanto de infraestructura fija como de vehículos (camiones, aviones, trenes, ómnibus, taxis, barcos y barcas). La única excepción es el caso de transporte por ducto. En contraste con a infraestructura, el costo de comprar un vehículo no es un costo hundido, en este caso, el vehículo adquirido genera un costo que se reflejará en su depreciación gradual durante su vida útil.

Los vehículos son unidades móviles y en ese sentido pueden ser trasladados de un mercado a otro con facilidad, situación que podría 37 en algunos casos generar una apreciación relativa de su valor cuando pasan a operar en mercados donde abundan vehículos usados.

Costos de operación de los vehículos de transporte. Existen dos componentes principales en el costo de operación, el combustible y el personal. Ambos varían con la intensidad de uso del vehículo, y son por definición, costos variables y directos. El costo de operación de un vehículo de transporte es sensible al tipo de uso, y en particular, a la velocidad de operación. Los costos de combustible y personal disminuyen con la velocidad, en consecuencia, existe una velocidad económica en la que se minimiza el consumo de combustible, en adición, las operaciones propias de un vehículo de transporte requieren el apoyo de personal para la programación y administración de actividades; este es un costo indirecto de operación.

Costos en la operación de un vehículo de carga

Los principales costos asociados a la propiedad y operación del vehículo de transporte de carga por carretera pueden agruparse en tres categorías generales de costos, los costos fijos, los Costos operativos (costos variables) y los costos de administración.

Estos costos se pueden controlar y optimizar en la medida que puedan cuantificarse y se registren apropiadamente. Por esta razón, existen sistemas de costeo que permiten medir con efectividad los costos y mantener un adecuado control sobre el uso eficiente de los recursos que se utilizan en la operación de transporte. Por otro lado, el uso de un sistema de costeo asegura que los usuarios puedan saber que lo que se cobra como flete, cubre los costos de operación del transporte de sus mercancías. Además, permite a las empresas que operan flota propia o

externa, fijar correctamente el precio de venta de sus servicios, asegurándose que los costos de la operación de transporte están cubiertos apropiadamente y permiten un margen de ganancia razonable.

Todo sistema de costeo requiere de una recolección de información ordenada y suficientemente detallada. La información a recolectar se refiere a datos sobre la utilización de recursos en la operación de transporte de carga. Los recursos que se consideran normalmente incluyen: personal, maquinaria, materiales, dinero y documentos.

Por otro lado, debe tenerse en cuenta que algunos factores de costo pueden ser catalogados como costos directos, y a su vez considerados costos fijos o variables. Por ejemplo, el combustible se considera un costo directo (atribuible directamente a un camión como centro de costo), y también, puede ser considerado un costo variable puesto que el consumo de combustible varía de acuerdo con el kilometraje recorrido. (Mincetur 2009)