



**INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO BOLIVARIANO DE TECNOLOGÍA  
UNIDAD ACADÉMICA DE EDUCACIÓN COMERCIAL, ADMINISTRATIVA  
Y CIENCIAS**

**PROYECTO DE GRADO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE  
TECNÓLOGO EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**

**TEMA:**

**MEJORA EN LA PLANIFICACIÓN Y ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE  
EN LA EMPRESA COFIMAR A PARTIR DEL 2019**

**Autor:**

**Pedro Ignacio Rezabala Asunción**

**Tutor:**

**Ing. Ismelis Castellanos López, MSc.**

**Guayaquil, Ecuador**

**2019**



## **INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO BOLIVARIANO DE TECNOLOGÍA**

### **TECNOLOGÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**

Proyecto previo a la obtención del título de: Tecnólogo en Administración de Empresas

#### **Tema**

**“Mejora en la planificación y organización del transporte en la empresa COFIMAR partir del 2019”**

**Autor:** Pedro Ignacio Rezabala Asunción

**Tutor:** Ing. Ismelis Castellanos López. MSc.

#### **RESUMEN**

La presente investigación se realizará con el fin de mejorar la planificación y organización del transporte contribuyendo a disminuir los costos operativos en la empresa, también se fundamentarán aspectos teóricos de distribución de transporte y se elaborará una propuesta de mejora para la planificación y organización de las rutas de transporte de la organización. Las variables de investigación dependiente es la planificación y organización del transporte y la dependiente es la de costos operativos. El tipo de investigación a utilizar es la Investigación Exploratoria, Investigación Descriptiva e Investigación explicativa, la técnica de recolección de información que se utilizará es la entrevista que se realizará al gerente general y al jefe de Logística con el fin de poder determinar cuáles son las falencias que actualmente está teniendo la empresa. La Investigación es factible ya que mediante esta la empresa COFIMAR podrá determinar los problemas en ella y resolverlos de forma rápida y eficaz.

#### **Palabras claves:**

Logística

Transporte

Control

Organización



**INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO  
BOLIVARIANO DE TECNOLOGÍA**

**TECNOLOGÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**

Proyecto previo a la obtención del título de: Tecnólogo en Administración de Empresas

**Tema**

**“Mejora en la planificación y organización del transporte en la empresa COFIMAR partir del 2019”**

**Autor:** Pedro Ignacio Rezabala Asunción

**Tutor:** Ing. Ismelis Castellanos López, MSc.

**ABSTRACT**

This research will be carried out in order to improve transportation planning and organization contributing to lower operating costs in the company, theoretical aspects of transportation distribution will also be based and a proposal for improvement for route planning and organization will be developed. of transport of the organization. The variables of dependent research is the planning and organization of transport and the dependent is that of operational costs. The type of research to be used is Exploratory Research, Descriptive Research and Explanatory Research, the information gathering technique that will be used is the interview that will be conducted with the general manager and the Logistics manager in order to determine what the shortcomings are The company is currently having. The investigation is feasible because through this the company COFIMAR can determine the problems in it and solve them quickly and efficiently.

**Keywords:**

Logistics

Transport

Control

Organization

## ÍNDICE GENERAL

CARATULA:.....	i
TEMA:.....	ii
DEDICATORIA.....	iii
AGRADECIMIENTO.....	iv
CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR.....	v
CLÁUSULA DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN DE TRABAJOS DE TITULACIÓN.....	vi
CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL CEGESCIT.....	vii
RESUMEN.....	viii
ABSTRACT.....	ix
ÍNDICE GENERAL.....	x
INDICE DE TABLA.....	xi
INDICE DE GRAFICO.....	xii

### CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	1
Ubicación del problema en un contexto.....	1
Situación conflicto.....	3
Formulación del problema.....	5
Delimitación del problema.....	5
Variables de investigación.....	6
Evaluación del Problema.....	6
Objetivos de la investigación.....	7
Objetivo General.....	7
Objetivos Específicos.....	7
Justificación e Importancia.....	7

### CAPÍTULO II

#### MARCO TEÓRICO

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	9
ANTECEDENTES HISTÓRICOS.....	9
La evolución de la logística en la historia.....	11
ANTECEDENTES REFERENCIALES.....	17
Fundamentación Legal.....	20
Ley Orgánica del Consumidor.....	23
VARIABLES DE INVESTIGACIÓN.....	31
DEFINICIONES CONCEPTUALES.....	32

### **CAPÍTULO III**

METODOLOGÍA.....	34
Datos de la empresa.....	34
Diseño de investigación.....	46
Tipo de investigación.....	46
Población y Muestra.....	47
Métodos y técnicas de la investigación.....	48
Técnicas y Procedimientos.....	49

### **CAPÍTULO IV**

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....	50
PLAN DE MEJORA.....	53
CONCLUSIONES.....	58
RECOMENDACIONES.....	59
Bibliografía.....	60
ANEXOS.....	66

### **ÍNDICE DE TABLAS**

Tabla 1 Plantilla total de trabajadores.....	39
Tabla 2 Descripción del proceso.....	41
Tabla 3 Listado de Empresas.....	43

Tabla 4 Costo de Operación .....	45
Tabla 5 Diagrama de Flujo.....	54

## **ÍNDICE DE GRAFICOS**

Grafico 1 Estructura Organizativa de la empresa COFIMAR .....	38
Grafico 2 Diagrama de Flujo del Proceso de Logística .....	42

# CAPÍTULO I

## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

### **Ubicación del problema en un contexto.**

Las Organizaciones de Transporte desempeñan un papel importante en la facilitación del comercio, ya que representan a sus miembros en las negociaciones sobre la facilitación del comercio y a menudo son decisivas para promover medidas de facilitación del comercio y para implementar herramientas y soluciones de facilitación del comercio entre sus comunidades. (Huaroto Rios & León , 2015)

Los costes operativos de una empresa, por tanto, son aquellos en los que incurre una empresa una vez se realiza la inversión inicial y, por regla general, engloban los gastos operativos y de mantenimiento. Es decir, los que se dan en el desarrollo de la actividad del negocio.

Además, es importante recalcar que los costes operativos de una empresa se dan y generan mientras que el proyecto empresarial o negocio esté en pleno funcionamiento y desarrollo. En el momento que el negocio cesara su actividad, este tipo de costes, como es lógico dejarían de producirse: ya no habría personal al que pagar, ni el material de oficina sería necesario, tampoco nos haría falta un local donde desarrollar la actividad. Por tanto, como su propio nombre indica, los costes operacionales se dan mientras que haya en marcha una operación, una marcha en el negocio. En el momento que cesa, cesan con ella los costes operativos. (Nuño, 2017)

Para poder lograr el anhelado éxito de cada empresa, es necesario que en cada una de ellas exista una planificación y organización en todas actividades que se realizan en la cotidiana jornada de labores, desde la más pequeña que sea hasta la más grande que pueda tener, por esta razón es importante que

se cumplan con los procedimientos establecidos dentro de la compañía en cada una de sus áreas.

La logística tiene una importante función en el desempeño en la empresa ya que esta garantiza el movimiento de materiales que necesita para el desarrollo de su actividad.

La actividad logística que garantiza este flujo de materiales es el transporte, el aspecto conceptual del marco de la distribución o logístico; así, la definición de distribución o logística se ciñe a la gestión del flujo y de las interrupciones en él, de materiales (materias primas, componentes, subconjuntos, productos acabados y suministros) y personas asociadas al proceso de distribución o logístico de una empresa. Desde otra aportación, la logística congregaría los ejercicios de planificación, organización y control del conjunto de actividades de movimiento y almacenamiento que facilitan el flujo de materiales y productos desde la fuente al consumo, para satisfacer la demanda al menor coste, incluidos los flujos de información y control.

La traducción de este terreno conceptual se asocia al tradicional contexto de la distribución donde se afirma que el producto adquiere su valor cuando el cliente lo recibe en el tiempo y en la forma adecuada, además de al menor coste posible. Además, es el conjunto de los medios y métodos que permiten llevar a cabo la organización de una empresa o de un servicio. La logística empresarial implica un cierto orden en los procesos que involucran a la producción y la comercialización de mercancías.

El concepto moderno de logística que se aplica en las organizaciones actuales, viene caracterizado por jugar un papel protagonista en el plano de integración de las actividades del sistema técnico-productivo, cuyo máximo exponente tiene que ver con el aseguramiento de un flujo que se dirige a suministrar al cliente los productos y servicios demandados teniendo en cuenta su solicitud

desde el mismo momento que surge la necesidad, eso sí, cumpliendo con los estándares de calidad y los costes que se está dispuesto a pagar. De esta forma, se centra su actividad en la coordinación de las actividades para asegurar un flujo que garantice un alto nivel de servicio al cliente y de optimización de recursos en la dirección de operaciones.

Las principales variables implicadas en la temática de planificación y organización del transporte son:

- Capacidad de la unidad de transporte.
- Disponibilidad horas de llegada.
- Características de la carga
- Cantidad de cliente y demanda de unidades de transporte

Dentro de la logística la distribución se encarga de llevar el producto desde su origen al punto y viceversa, esta actividad la hace posible el transporte, este ocupa 10 % en el costo totales de la empresa, para disminuir este porcentaje muchos organismos empresariales se plantean un adecuada planificación y organización de la transportación y realizar el cumplimiento de la entrega de materiales e insumos a los proveedores debe ser riguroso resultando ser de vital importancia para la empresa.

Podemos decir que el mercado en el cual nos desenvolvemos es muy competitivo la exportación de camarón cada vez es más competitivo y cada año su índice se incrementa obligando a ser más eficiente en nuestras actividades demostrando a nuestros proveedores el compromiso que tenemos en cumplir con sus requerimientos.

### **Situación conflicto**

En la ciudad de Guayaquil con dirección Vía Daule Km 10.5, lotización INMACONSA, se encuentra la empacadora COFIMAR, empresa que se

dedica a la venta de camarón crudo congelado está considerado como una de las empacadoras en crecimiento por la cantidad de libras que exporta anualmente. Cabe indicar que, así como el aumento de libras anualmente también los costos de la operación también aumentan originando un mayor gasto en la parte operativa.

En el entorno se observa una alta tasa por la ineficiente planificación y organización del transporte generan incremento de costos operativos en la empresa COFIMAR de la ciudad de Guayaquil, durante el periodo 2018. Esto es consecuencia de la extensa tercerización de la logística, la que resulta en una inadecuada prestación del servicio y el incremento de los costos operativos, lo anterior es generado por los limitados vehículos para la transportación debido a los altos costos de los vehículos y a la amplia contratación de personal no capacitado.

Además, las altas pérdidas de clientes conducen a reducidos ingresos para la empresa y al incumplimiento de terceros esto es provocado por el deficiente servicio para los clientes debido a la inadecuada manipulación de productos y a la limitada aplicación de tecnología.

Por ultimo las limitaciones para la inversión tecnológica conduce a una inadecuada respuesta para los clientes lo que provoca altos costos de operación, lo antes mencionado se debe a la reducida provisión económica para logística generado por el incremento de costos operativos y la reducida innovación tecnológica, toda esta situación termina en la siguiente problemática Ineficiente planificación y organización del transporte generan incremento de costos operativos en la empresa COFIMAR de la ciudad de Guayaquil, durante el periodo 2018.

Actualmente la empresa cuenta con pocas unidades de transporte por tanto se ha visto en la necesidad de la contratación del servicio de logística tercerizada esta actividad incrementa el costo operación de logística,

considerando que los riesgos de un mal servicio aumenta al no cumplir los requerimiento que podemos mencionar; incumplimiento de horario, insumos incompletos, unidades de transporte en mal estado, y su costo es mayor al que se mantiene cuando se realiza la operación dentro de la empresa.

En el área de logística la contratación de más unidades de transporte se vuelve cada vez más difícil, por diversos situación de la operación que podemos mencionar, incumplimientos legales, sectores que son de difícil acceso, vehículos mal estado y los privilegios y/o prioridades con determinada operadora generando un conflicto de interés disminuyendo la participación de otras operadoras, que ayudarían a disminuir la contratación de logística más costosa.

El costo de las operaciones generadas por la empresa COFIMAR es de 4.5 centavos por libra, pero cuando se solicita el servicio de una logística tercerizada este tiene un valor de 7 centavos por libra, teniendo una diferencia de 2.5 centavos por encima de nuestro costo elevando el gasto operativo del área.

### **Formulación del problema**

¿Cómo mejorar la planificación y organización del transporte para disminuir los costos operativos del periodo 2019 de la empresa COFIMAR?

### **Delimitación del problema**

**Campo** : Administrativo

**Área** : Logística

**Aspecto** : Planificación y Organización del transporte

**Año** : 2019

**Tema** : Mejora en la planificación y organización del transporte en la empresa COFIMAR.

### **Variables de investigación**

**Variable independiente:** Planificación y organización del transporte.

**Variable dependiente:** Costos Operativos.

### **Evaluación del Problema**

**Delimitado:** Alta tasa por la ineficiente planificación y organización del transporte generan incremento de costos operativos en la empresa COFIMAR de la ciudad de Guayaquil, durante el periodo 2018.

**Claro:** Mejorar la planificación y organización del transporte para reducir costos operativos.

**Evidente:** La inadecuada organización del transporte y planificación está generando costos operativos muy altos los cuales perjudican a la rentabilidad de la empresa COFIMAR.

**Concreto:** Con la mejora a realizar en la planificación y organización de transporte se dará un mejor servicio a los clientes llegando así incrementar los ingresos para la empresa.

**Relevante:** Se debe hacer una inversión tecnológica para poder cumplir las expectativas de los clientes en cuanto al servicio.

**Original:** COFIMAR como empresa nos proporciona información para que podamos llevar a cabo el plan de mejora en la planificación y organización del transporte puesto que la mala planificación está provocando incremento en sus costos operativos.

**Contextualmente:** Ineficiente planificación y organización del transporte generan incremento de costos operativos en la empresa COFIMAR de la ciudad de Guayaquil

**Factible:** La temática tiene el propósito de reducir costos operativos mediante una mejora de planificación y organización del transporte para la brindar un servicio de buena calidad y captar clientes.

### **Objetivos de la investigación**

#### **Objetivo General**

Proponer mejoras en la planificación y organización del transporte contribuyendo a disminuir los costos operativos en la empresa COFIMAR.

#### **Objetivos Específicos**

- Fundamentar aspectos teóricos sobre la distribución y transporte.
- Diagnosticar la planificación y organización actual del transporte en la empresa y su incidencia en los costos operativos.
- Elaborar una propuesta de mejora para la planificación y organización del transporte.

### **Justificación e Importancia**

Toda empresa por más robusta que se encuentre, tiene problemas con respecto a la planificación y organización dentro de la misma, sobre todo si se trata de la distribución de requerimiento de servicio. La propuesta de la investigación es conveniente porque propondrá mejoras en la distribución específicamente en la actividad de transporte, lo que permitirá disminuir la contratación de servicios más costoso. Además, garantizará una participación más justa y equilibrada donde habrá mayor participación de nuevas operadoras de transporte para un mejor servicio.

Permitirá mejorar la planificación y organización de la transportación fundamentalmente con lo relacionado a la contratación del servicio de transporte generando un ahorro de 2.5 centavos por libra contratada, y está encaminada a disminuir la contratación de un servicio de logística más costoso, optimizando los recursos y generando para la empresa rentabilidad por la disminución de gastos. El trabajo va a resolver la problemática que existe con relación a los servicios contratados que impiden una adecuada planificación y organización del trabajo además permitirá resolver los problemas relacionados con los costos mejorando todo el proceso.

La empresa podrá evidenciar la disminución de los costos generando más rentabilidad, teniendo recurso para realizar las mejoras que requieren la estructuras para un mejor desempeño laboral, esta estrategia será un instrumento que la empresa la tendrá disponible para aplicar y servirá como referente para cualquier otro estudio referente al transporte logístico.

La utilidad metodológica servirá como mejora, podrá constituir un instrumento de trabajo para la empresa en el momento de su implementación, además puede servir de referente estudios similares está centrada en un estudio de la situación actual de las operadoras de transporte que actualmente están brindando el servicio y el origen del incremento del costo operativo, lo cual nos permitirá evidenciar mejoras que debemos implementar.

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

#### **FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA**

##### **ANTECEDENTES HISTÓRICOS**

En los ejércitos romanos existía la figura del “logista”, que era el administrador. Posteriormente, el general alemán Karl Clausewitz (1780-1831), iniciador del moderno pensamiento militar, dedica un capítulo a la Logística en su obra “Vom Kriege” (De las guerras). (Bória Reverter & García González, 2005)

La logística en el entorno militar, es el arte de mover las tropas sobre el terreno y de aprovisionarlas de viveres, armas,... podemos decir que aprovisionarlas de todo lo necesario para poder llevar a cabo campañas con éxito. Históricamente los fracasos de Napoleón y Hitler en sus campañas contra Rusia nos muestra la importancia de todo ello.

En la gestión de empresas y durante el siglo XX, herramientas como el lote óptimo, punto de pedido, rutas de transporte,... confluyeron en unas conductas integradoras como gestión de stocks, gestión de materiales, distribución física,... que tuvieron su esplendor, a partir de los años 70, convertido en una nueva disciplina denominada “Logística empresarial” o “logística integral”, que adquirió relevancia en la gestión debido al coste y a las estrategias empresariales. (Bória Reverter & García González, 2005)

Tradicionalmente, en las empresas han existido tres ciclos básicos de gestión:

- El ciclo de aprovisionamiento de materiales
- El ciclo de fabricación (transformación de los materiales)
- El ciclo de almacenaje y distribución (situar el producto al alcance del cliente).

Cada uno de estos ciclos depende del otro, pero históricamente han venido operando de forma inconexa, es decir, sin cooperar estrechamente entre ellos. Esto se traducía en tiempos largos de respuesta al cliente y gran volumen de stocks a lo largo de la cadena de producción, con el consiguiente coste.

Según Lluís Cuatrecasala logística empresarial comprende la planificación, la organización y el control de todas las actividades relacionadas con la obtención, el traslado y el almacenamiento de materiales y productos, desde la adquisición hasta el consumo, a través de la organización, y constituye un sistema integrado. El objetivo que se quiere alcanzar es satisfacer las necesidades y los requerimientos de la demanda, de la manera más eficaz y con el mínimo coste posible. La logística incluye también todo lo que hace referencia a los flujos de información aplicada. (Bória Reverter & García González, 2005)

Ellos nos indica que el objetivo primordial de la logística es satisfacer la demanda al menor coste posible, situando el producto en el lugar y en el momento acordado, con las características indicadas por el mercado

Se pueden distinguir 4 fases en la evolución de la gestión de la cadena de producción:

- Fase 1: Completa independencia funcional de las compras, la producción y la comercialización.
- Fase 2: Cierta grado de integración entre algunas funciones, como compras, recepción y almacenes. La producción se orienta a las operaciones generadoras de valor añadido.
- Fase 3: Planificación coordinada para intentar conseguir el objetivo global de la empresa.
- Fase 4: La integración interna en sí no es suficiente, nace así el concepto de Logística Integral, definida como la gestión o el control del flujo de materiales y productos de la empresa desde los proveedores

hasta los clientes (compras a los proveedores, control de calidad, transformación, estocaje, preparación, expedición, transporte y entrega al cliente), de forma que se consiga llegar al punto de venta cuando el cliente lo requiera y al menor coste posible. (Bória Reverter & García González, 2005)

### **La evolución de la logística en la historia**

El nacimiento de la logística se remonta al origen del ser humano, desarrollándose paralelamente. Su concepto no fue considerado en aquella época, pero ya los individuos o familias empleaban la logística en su vida cotidiana. De esta manera almacenaban la comida en las cuevas (ya que sólo había abundancia de alimentos en ciertas épocas del año) con el propósito de tener comida durante el frío y largo invierno, gestionando desde el desconocimiento el proceso de aprovisionamiento y el control de inventarios. En los orígenes los productos no se transportaban, sino que se consumían en donde se producían o encontraban. Apenas existía un “simple transporte particular” para mover los bienes hacia las cuevas para ser almacenados, obligando a los humanos a vivir cerca de los lugares de producción maximizando la rentabilidad presente y futura de la civilización, en términos de costos y efectividad. (Historia de la Logística, 2017)

### **Factores que influyen en el costo del transporte.**

Los dos principales factores que influyen en el coste son el tiempo que se va a tardar en realizar el transporte y el combustible que se necesitará consumir para efectuar ese desplazamiento. Dependiendo de si se realiza transporte provincial o intercantonal se obtiene un precio en base a la distancia. Sin embargo, detrás de esos números hay una serie de factores en el precio que se están teniendo en cuenta:

### **Distancia recorrida**

Cuanto menor sea la distancia que se tenga que cubrir para realizar la entrega de la mercancía, menores costos implicará, ya que se producirá un menor gasto de combustible y un menor desgaste de neumáticos.

### **Distancia al origen o destino**

Los transportistas intentan evitar hacer kilómetros recorridos y evitar zonas de difícil acceso para evitar contratiempo por daños y poner en riesgo la carga.

### **Carga**

En cuanto a la carga, hay que tener en cuenta el tipo de material que se traslada, el peso, la altura, la temperatura en el caso de que sean distintos materiales de pesca sea bins (contenedores térmicos) o gavetas que sirven para conservar a una cierta temperatura la materia prima. Este conjunto de factores condiciona el tipo de camión que se necesita, como mínimo, para transportar esa mercancía, y cada vehículo profesional acarrea unos costos distintos.

### **Urgente y mismo día**

Las agencias de transporte tradicionales incrementan el costo de sus servicios cuando lo que se solicita es un transporte urgente o para el mismo día. Esto es debido a que una entrega de estas características obliga a supeditar el resto de la flota a este servicio.

### **Planificación del transporte**

La Planificación Inteligente de Transporte hace frente a la evaluación sostenible y el diseño de movimientos de mercancías a través de las redes de transporte. Como consecuencia de la globalización y la apertura de nuevos mercados, las distancias han aumentado en los últimos años y la velocidad, la protección y la seguridad se han convertido en los nuevos valores que deben

abordarse por los transportistas, independientemente del tamaño de las empresas.

En muchas ocasiones, los pequeños transportistas de carga no necesitan complejas soluciones comerciales sino más bien soluciones prácticas dirigidas a reprogramar sus recursos en términos de vehículos y capacidades. En otras ocasiones, las empresas de transporte requieren no sólo cambios operacionales, sino también la puesta en marcha de tecnologías y soluciones innovadoras.

Para hacer frente a estos retos, encaramos innovadores proyectos de planificación de transporte inteligente que pueden ayudar a su empresa a:

- Elaborar estudios sobre el diseño apropiado de las rutas urbanas para los transportistas locales cuyo ámbito de aplicación se encuentra dentro de las provincias o áreas interprovinciales
- Planificar eficientemente las rutas entre ubicaciones iniciales y finales de los clientes en combinación con centros y almacenes de venta al por menor en grandes superficies.
- Optimizar la carga y descarga, salidas y llegadas, reducir el número de vehículos y reagrupar sus envíos y entregas en entornos multimodales.
- Reorganizar las áreas de entrega y recogida a través del conocimiento adquirido a partir de datos históricos.
- Adoptar soluciones tecnológicas que abordan la capacidad y la disponibilidad de vehículos en la gestión y planificación de las empresas de distribución de mercancías de larga distancia.
- Apoyar la instalación de nuevos sistemas de gestión de transporte y apoyo en la definición de los requisitos y necesidades.
- Configurar pilotos y aplicaciones prácticas en el diseño de rutas y envío de pequeños vehículos o camiones.

## **Organización del transporte**

Una correcta gestión del transporte desde el punto de vista logístico obliga no solo a implicarse en las tareas del día a día, sino también en los planes estratégicos y tácticos de la empresa para adaptar sus recursos a las necesidades a medio y largo plazo. Y todo ello porque pueden surgir complicaciones como en la organización de los transportes entre que se pueden destacar:

- La utilización de medios propios o ajenos.
- Selección del proveedor de servicios.
- Y la coordinación de los movimientos.

Un análisis de estas cuestiones debe realizarse, teniendo un enfoque económico que valore todos estos factores, pero también conociendo otros factores como pueden ser la experiencia, la flexibilidad y la fiabilidad. Porque la calidad de un servicio de transporte depende básicamente de las exigencias del mercado.

**Ballou, Ronald H. (2004) Logística.** Administración de la Cadena de Suministro: el autor trata temas como introducción y planeación, servicio al cliente, estrategia del transporte, estrategia del inventario (almacenes), estrategia de ubicación, organización y control.

**Long, Douglas. (2012) Logística Internacional. Administración de la cadena de abastecimiento global:** La logística internacional desde tres diferentes orientaciones metodológicas: la teoría, la administración y el enfoque práctico-técnico, para comprender el modo en que operan las redes de transporte de carga alrededor del mundo desde un panorama de estudio que comprende la cadena de abastecimiento, el transporte multimodal, puertos marítimos y aéreos, las zonas de libre comercio, las regulaciones aduanales, tarifas y sistemas de información logística.

**Chopra, Sunil y Meindl Peter (2008) Administración de la Cadena de Suministro. Estrategia, planeación y operación:** Los autores tratan temas como la planeación de la cadena de suministro, diseño de la red, planeación de la demanda y la oferta; administración de inventarios y redes de transporte. El libro cubre aspectos teóricos y prácticos y muestra los problemas más frecuentes que presentan el diseño y la operación de una cadena de suministro, sin dejar de lado las herramientas analíticas necesarias para resolverlos.

**Álvarez Francisco (2015) Soluciones Logísticas. Manual para optimizar la cadena de suministro:** El autor realiza aportaciones importantes a la logística a través de la narración de su experiencia en diversos problemas derivados de la aplicación práctica de la logística en importantes empresas.

**Silva Juárez Ernesto. (2014) Elementos de Logística Internacional:** logística como los centros de distribución, prácticas de manufactura, estándares internacionales, socios logísticos, canales de distribución, posicionamiento global, comercio internacional, diseño de planes de logística, formas de promoción del comercio exterior, tipos de transporte, administración y control de inventarios, plataformas tecnológicas.

Entendemos por gestión logística todas aquellas acciones o conocimientos que posee una empresa para captar, acceder o hacer uso de los recursos necesarios que hacen posible el desarrollo de su actividad empresarial.

Generalmente se esboza en forma de estrategia corporativa, es decir, para el grueso de la compañía, y busca optimizar el uso de los recursos, tomando como referencia los principios de productividad, rendimiento e integración.

La logística de una compañía no debe estar sujeta a las corazonadas o a la intuición de quienes están al frente de ella. En cambio, debe obedecer a un proceso de planificación estratégico. Sus objetivos principales son:

**Aumentar la competitividad de la empresa.** El empleo adecuado de los recursos hace a las empresas más eficaces internamente y externamente, pues se eliminan los obstáculos en la cadena productiva y, por efecto, se obtienen mejores resultados en el mercado.

**Disminuir costos.** La gestión logística nos da una idea de los recursos con los que contamos y nos ayuda a planificar mejor su uso. Lo contrario sería usarlos sin ninguna previsión e incurriendo en nuevos gastos.

**Mejorar los niveles de calidad del producto.** No cabe duda que el aporte interno de la gestión logística es notorio. Sin embargo, este debe traducirse en algo muy concreto: una mayor calidad del producto, servicio o contenido con el que compitamos en el mercado.

**Velar por la eficacia de los procesos.** La gestión logística busca la eficacia en cada una de las áreas productivas de las empresas. Es un buen recurso contra la duplicidad de tareas, el mal uso de recursos, la burocracia y las denominadas zonas vacías de producción o lagunas productivas.

La logística, como se mencionó anteriormente, está compuesta por una serie de actividades o procesos, que unidos y desarrollados de una forma eficiente, deben dar como resultado un producto o servicio óptimo, entregado al cliente en el lugar y tiempo estipulado. La adecuada gestión de estos procesos se consigue si se tiene en cuenta o se gestionan adecuadamente las actividades más relevantes, conjugadas con algunas prácticas logísticas y un soporte tecnológico e informático adecuado.

De esta forma, se considera que la estructuración de un proceso logístico debe tener muy claramente desarrollados las cinco operaciones que se presentan a continuación:

- Compras
- Servicio al Cliente
- Gestión de Inventarios
- Almacenamiento

- Transporte

### **Transporte**

Hablar de transporte en logística es hablar del movimiento de carga en todas sus formas conocidas: aérea, marítima y terrestre, mediante las cuales se trasladan insumos, materias primas y productos terminados de un punto a otro según una planificación de la demanda.

### **ANTECEDENTES REFERENCIALES**

**Universidad:** UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA SEDE GUAYAQUIL

**Autor:** Jorge David Molina

**Tema:** “PLANIFICACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UN MODELO LOGÍSTICO PARA OPTIMIZAR LA DISTRIBUCIÓN DE PRODUCTOS PUBLICITARIOS EN LA EMPRESA LETREROS UNIVERSALES S.A.”

**Año:** 2015

La logística es una de las actividades de gran relevancia en el contexto de las empresas del siglo XXI, que buscan por todos los medios maximizar el nivel de satisfacción del cliente, a través de la distribución de productos con altos estándares de calidad, con un servicio esmerado y entregados en el tiempo oportuno.

Los modelos administrativos ofrecen una solución duradera para los problemas que atraviesan las empresas en las áreas de logísticas y abastecimiento, que pertenecen al ámbito de administración, por ello la presente investigación se involucra en estas actividades de la cadena de valor para maximizar el nivel de satisfacción de los clientes.

La cadena de suministro es una de las herramientas de mayor uso en el campo de la ingeniería, debido a que a través del análisis de cada una de las etapas de la producción se pueden identificar las falencias en los procesos y propiciar decisiones óptimas para la solución de las mismas, donde se deben involucrar a todas las partes interesadas, que incluyen a los proveedores, clientes, personal de la organización, competidores, instituciones del Estado y la comunidad que se encuentre inmersa en el entorno empresarial. (Molina Peñaherrera, 2015)

Esta temática investigativa destaca la importancia de la logística en una organización, es de vital importancia puesto que se encargan de llevar una correcta planificación en cuanto a distribución, el objetivo principal es dar un buen servicio al cliente porque es la persona fundamental por la cual está constituida una empresa porque le genera ingresos y el compromiso de una empresa para sus clientes debe ser la satisfacción y reducir la rotación de clientes y/o consumidores.

**Universidad:** UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA SEDE GUAYAQUIL

**Autoras:** Ana Cecilia Vivar Salas; Paola Marcela Zhidón Landy

**Tema:** PROPUESTA DE UN MODELO DE GESTIÓN PARA LA MEJORA DE LOS PROCESOS LOGÍSTICOS DE LA FLOTA DE TRACTO CAMIONES, CASO DE ESTUDIO: EMPRESA LOGIMANTA S.A

**Año:** 2015

En este mundo altamente competitivo la “gestión logística” ha ido creciendo a la par de las necesidades cada vez más exigentes de los clientes; ellos son quienes llevan a la batuta en lo que ha gustos y preferencias se refieren; desafiando a las empresas a utilizar todos sus recursos para lograr su satisfacción.

De igual manera el rápido avance de la tecnología ha ayudado a las empresas a minimizar sus tiempos y costos operativos, ocasionando que estas se sientan presionadas a ser más competitivas, a sentir una mayor necesidad de utilizar la logística como una herramienta para generar valor agregado en sus ofertas.

Por tal razón nuestro estudio va orientado principalmente a esta temática, con el fin de establecer un punto de partida para que la empresa Logística Automotriz Manta Logimanta S.A. pueda mejorar el servicio integral que brinda a sus clientes; y conjuntamente con esta mejora se pretende lograr una optimización de sus procesos logísticos y la reducción de sus costos operativos.

La utilización adecuada de los recursos que actualmente posee la empresa, junto con las nuevas estrategias y métodos a ser estudiados para permitir el alcance para Logimanta las pautas necesarias para establecer la práctica de este estudio. (Vivar Salas & Zhidón Land, 2015)

Se denota el motivo de la importancia de utilizar esta herramienta llamada logística en las empresas y cómo influye la tecnología dentro de las mismas porque ayuda a reducir los costos operativos y a su vez los tiempos de entrega de la mercadería a sus canales de distribución.

**Universidad:** UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL

**Autoras:** Quintero Caicedo, Ana Katherine; Sotomayor Sellan, Jomaira Madelaine

**Tema:** "PROPUESTA DE MEJORA DEL PROCESO LOGÍSTICO DE LA EMPRESA TRAMACOEXPRESS CIA.LTDA DEL CANTÓN DURÁN".

**Año:** 2018

En el presente estudio se analizó los inconvenientes que presenta el área de logística de la empresa “Tramacoexpress Cía. Ltda.”, incidiendo estos en la satisfacción del cliente. Los métodos de investigación incluyen en la verificación de que el proceso logístico dentro de la empresa se desarrolla de manera adecuada, encuesta a los clientes que constan en la base de datos de la empresa y entrevistas al Gerente General, Jefe del área Logística, Auxiliar de área de logística y Jefe del Servicio al cliente de la empresa con el fin de evidenciar las causas del problema y oportunidades de mejora. El desconocimiento de los trabajadores sobre cómo y que funciones desempeñar es una de las causas por las que se producen fallos dentro del área de logística de la empresa. Se propone el perfil de funciones que deben tener los diferentes cargos involucrados dentro del área de logística de la empresa Tramacoexpress e indicadores que medirán la gestión que se emplea en dicha área para tomar decisiones inmediatas en el momento que se susciten inconvenientes que impidan el desarrollo de las actividades dentro de la empresa. (Quintero Caicedo & Sotomayor Sellan, 2018)

En esta investigación señala que una de las causas por las que existen fallos en el área de logística es porque existe desconocimiento por parte de los trabajadores de acuerdo a las funciones que deben desempeñar, destacando que la satisfacción del cliente es lo primordial ya que este puede realizar un marketing de boca a boca favorable si cumplió la empresa con sus expectativas o desfavorable si siente que no fue atendido adecuadamente.

## **FUNDAMENTACIÓN LEGAL**

### **Constitución de la República del Ecuador 2008**

#### **Sección Novena Personas Usuarias y Consumidores**

**Art. 52.-** Las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y a elegirlos con libertad, así como a una información precisa y no engañosa sobre su contenido.

La ley establecerá mecanismos de control de calidad y de procedimientos de defensa de los consumidores y consumidoras; las sanciones por vulneración de estos derechos, la reparación e indemnización por daños de mala calidad de bienes y servicios. (Art. 52, Constitución de la Republica del Ecuador, 2008)

**Art.53.-** Las empresas y las Instituciones Públicas y Organismos de Control prestan los servicios públicos deberían incorporar sistemas de medición de satisfacción de las personas usuarias y consumidoras para poner en práctica los sistemas de atención y reparación.

El Estado responderá civilmente por los daños y perjuicios causados a las personas por negligencia y descuido de atención de los servicios públicos que estén a su cargo y por la falta de servicios que hayan sido pagados. (Art. 53 Constitución de la Republica del Ecuador, 2008)

**Art.54.-** Las personas o entidades que presten servicios públicos o que produzcan o comercialicen bienes de consumo, serán responsables para la deficientes prestación de servicio, por la calidad defectuosa de la calidad del producto bajo sus condiciones no se llegue a un acuerdo con la publicidad efectuada o la descripción que incorpore. (Art. 54 Constitución de la Republica del Ecuador, 2008)

**Art.55.-** Las personas usuarias y consumidoras podrían constituir asociaciones que promuevan la información y educación sobre sus derechos y la representen y defiendan ante las autoridades judiciales o administrativas. ( (Art. 55 Constitución de la Republica del Ecuador, 2008).

**Art.56.-** Las comunidades y los pueblos nacionalidades indígenas, el pueblo afro ecuatoriano, el pueblo montubio y las comunas forman parte del Estado ecuatoriano único e indivisible. (Art. 56 Constitución de la Republica del Ecuador, 2008)

**Art. 234.-** El estado ecuatoriano ofrece que garantizara una constante capacitación y formación a sus servidores públicos mediante institutos,

escuelas, universidades, academias, entre otras que operen bajo ley y acuerdos del Estado. (Art. 234, Constitución de la República del Ecuador, 2008)

**Art. 329.-** El gobierno Impulsa la formación y capacitación para mejorar las oportunidades de acceso a un empleo de alta calidad y las propuestas de trabajos autónomos, siempre y cuando el gobierno estará a cargo de velar por los derechos laborales de los subordinados y subordinadas ecuatorianos dentro y fuera del país realizando convenios con otras instituciones y países. (Art. 329, Constitución de la República del Ecuador, 2008)

### **Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 Toda una Vida**

El Plan Nacional de Desarrollo es el instrumento al que se sujetaran las políticas, programas y proyectos públicos; la programación y ejecución de presupuesto del estado, y la inversión a la asignación de recursos públicos basándose firmemente en reconocer la importancia del aumento de la capacidad productiva en el proceso de desarrollo económico, el siguiente problema objeto estudio se alinea al segundo eje del Plan Nacional de Desarrollo Toda un Vida que reúne al objetivo cuatro al seis. (Plan Nacional de Desarrollo, 2017)

**Objetivo 5:** Impulsar la productividad y la competitividad para el crecimiento económico sostenible de manera redistributiva y solidaria

El presente objetivo trata sobre la productividad y competencia e inducir a la innovación de nuevas implementaciones y transformación productiva, esto demuestra que está basado bajo un nivel lineal de producción, de la transformación de la materia prima, utilizar los recursos necesarios para obtener un modelo inteligente y consecuente de recursos materiales y económicos considerando el proceso de distribución de los productos renovables alcanzando el crecimiento económico sostenible de una manera redistributiva, impulsando la producción nacional en una normativa inclusiva,

responsable tanto como lo social y en lo económico. Objetivo 5, Plan Nacional de Desarrollo, (2017a)

La producción favorece al mercado un desarrollo de transformación y diversificación productiva lo que implica en la economía un ajuste pleno para el buen funcionamiento de la producción, estableciendo los recursos necesarios para lograr los objetivos, diseñando los recursos necesarios. Los recursos económicos o productivos sostienen en una medida donde se implica la provisión de bienes y servicios desde una producción primaria hasta el potencial consumidor donde se atribuye los procesos de desarrollo industrial donde se establece medidas autónomas para enfocarse en el sector productivo de acuerdo a los recursos necesarios para la producción económica donde se fortalezca la producción y el desarrollo de las industrias. Objetivo 5, Plan Nacional de Desarrollo, (2017b)

## **Ley Orgánica del Consumidor**

### **Generalidades de Ley**

#### **Art.1.- Ámbito y Naturaleza de ley**

Las disposiciones de la presente ley son de carácter público y privado, orgánico prevaleciendo sobre las demás disposiciones legales.

Los derechos contenidos en esta ley por las personas usuarias o consumidoras son de naturaleza constitucional y de derechos humanos. Esta ley es el marco jurídico general mínimo e indispensable para la protección y promoción de los derechos de las personas usuarias y consumidoras, sin perjuicio de otras normativas propias de los sectores especializados de las relaciones de uso de servicios y consumo de productos. (Art.1 Ley Organica de Defensa del Consumidor, 2008).

**Art. 2.- Objeto de Ley.** – La presente ley tiene como objeto de prevención, defensa protección y promoción de los derechos de las personas usuarias o consumidoras y precautelar que las relaciones de estas con las y los proveedores o servicios, regulando su relación de consumo y uso que se da con sus proveedores o prestadores. (Art.2 Ley Organica de Defensa del Consumidor, 2008)

**Art.3.- Derecho de las personas Usuarias y Consumidoras**

Es un sistema jurídico de carácter interdisciplinario, propio y autónomo para protección dirigida directa y específicamente al amparo de las personas usuarias y consumidoras finales que adquieren productos o servicios. (Art.3, Ley Organica de Defensa del Consumidor, 2008)

**Art.4.- Principios Rectores.** – Esta Ley se regirá por los siguientes principios:

- 1. Principio Indubio para persona Usuaría y/o Consumidoras.** – En el caso de duda en la interpretación de esta Ley, los contratos y otros actos jurídicos derivados de la relación de uso y consumo.
- 2. Principio a la no Discriminación.** – Ninguna persona en calidad de potencial usuaria y consumidora podrá ser discriminadas en el suministro de bienes o servicios por razones de etnias, identidad cultural, estado civil, idioma y religión permanente.
- 3. Principio de Equidad.** - Las personas no tienen las mismas condiciones, por lo que deberá responderse a sus necesidades, con especial atención a las personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas y niños.
- 4. Principios de Vulnerabilidad.** – Los sujetos de las relaciones de consumo de uso de servicios y consumos de bienes, se encuentran en posición de inferioridad es decir situación desigualdad y desproporcionada por lo que se debe colocar a las personas usuarias y consumidoras.

- 5. Principios de Justicia.** – La protección de las personas usuarias y consumidoras busca que las relaciones con las y los proveedores conlleven trato justo y reciprocidad. (Art.4, Ley Organica de Defensa del Consumidor, 2008),

**Art.5.- Definiciones** – Para efectos de la presente Ley, se entenderá por:

- **Anunciante.** – Aquel proveedor de bienes o servicios que se ha encargado la difusión pública de un mensaje publicitario o de cualquier tipo de información.
- **Bien.** - Son las cosas muebles e inmuebles, consumibles o no consumibles, materiales e inmateriales producidas o no en el país, que se ofertan para el consumo y uso de personal.
- **Comercio Electrónico.** – Para fines de esta ley se entiende como comercio electrónico cualquier forma de transacción, o intercambio de información de contenido comercial con personas usuarias y consumidoras, a través del uso tecnológico.
- **Derecho a la Seguridad de las personas usuarias y consumidoras.**  
– El derecho a la seguridad implica a la obligación de los proveedores de bienes o servicios implementando toda clase de recursos administrativos y técnicos.
- **Distribuidores o Consumidores.** – Las personas naturales o jurídicas que de manera habitual venden o proveen bienes o servicios destinados finalmente a personas usuarias y consumidoras, cuando se desarrollen los establecimientos abiertos al público. (Art. 5, Ley Organica de Defensa del Consumidor, 2008).

### **De los Sujetos de Ley**

**Art. 6.- Personas Usuarías.** – Es aquella que tiene el derecho como destinatario final al uso o goce de una cosa o un servicio de cualquier naturaleza que permita su subsistencia diaria del personal. (Art.6, Ley Organica de Defensa del Consumidor, 2008)

**Art.7.- Personas Consumidoras.** – Se considera personas consumidoras quien adquiere o utiliza bienes o productos de cualquier naturaleza como destinatario final, en beneficio personal e inclusión social diaria en buscan del buen vivir.

La adquisición de un producto o bien podría generar un servicio para la adquisición de dicho producto o bien, se podría requerir previamente la prestación de un servicio con tal caso la persona consumidora puede ser a la vez usuaria. (Art. 7, Ley Organica de Defensa del Consumidor, 2008).

**Art.8.- Proveedor.** – Son las personas naturales o jurídicas de carácter público o privado que desarrollan actividades en forma profesional, aun ocasionalmente de producción fabricación, importación, exportación y distribución destinados a personas usuarias y consumidoras por lo que se cobre precio o tarifa. (Art.8, Ley Organica del Consumidor, 2008).

**Art.9.- Organizaciones y Asociaciones de Personas Usuarias y/o Consumidoras**

Son aquellas conformadas por personas naturales o jurídicas independientes de todo interés económico, comercial o político, sin fines de lucro constituido con la finalidad de proteger, promocionar inclusive ante las y los proveedores los derechos de las personas usuarias y consumidores. (Art. 9, Ley Organica de Defensa del Consumidor, 2008).

**Art.10.- Estado.** – El Estado a través de sus entidades como Defensorías, Superintendencias, Ministerios, Consejos y Gobiernos Autónomos y demás organismos públicos que optan por tener protección, control, reparación a las acciones públicas para que los consumidores incluyan o afecten los derechos de las personas usuarias, los organismos rectores de las políticas públicas que garanticen estos derechos desde cada uno de los sectores regulados por lo tanto el diseño, la emisión y ejecución de políticas que dicten en virtud de su función o la supervisión administrativa que garantice su cumplimiento. (Art.10, Ley Orgánica del Consumidor, 2008)

## **Derechos y Obligaciones de las Personas Usuarias y Consumidoras**

### **Artículo 11.- Derechos de las personas usuarias y consumidoras**

Las personas usuarias y consumidoras, a más de lo establecido en la Constitución de la República del Ecuador, tratados y convenios internacionales, legalización interna, principios generales y la costumbre optando por los siguientes derechos: Art.11, Ley Organica de Defensa del Consumidor, (2008a).

- a) A la protección y seguridad a la vida, salud, educación, intereses económicos en la vivienda, en el transporte, en el uso de servicios financieros y de telecomunicaciones.
- b) A la accesibilidad a los bienes y servicios, especialmente a los servicios básicos y de primera necesidad
- c) A vivir en un ambiente sano y económicamente sustentable y de buen vivir
- d) A la libertad de elección en la adquisición de bienes o servicios
- e) A que los proveedores públicos y privados oferten bienes y servicios competitivos y de óptima calidad con eficiencia y buen trato.
- f) A la adquisición de bienes o servicios en las mejores condiciones de calidez y dignidad tomando en cuenta las provisiones legales que rigen el acceso a los bienes y servicios nacionales y extranjeros.
- g) A la información adecuada, veraz, clara, oportuna y completa que deben entregar las y los proveedores sobre los bienes y servicios.
- h) Al buen trato, digno y transparente, justo, cálido, equitativo no discriminatorio respetuoso considerado y no abusivo por parte de los proveedores de bienes o servicios
- i) A la protección contra la información y la publicidad engañosa, abusiva, subliminal y falsa, sobre la naturaleza de los bienes y servicios ofertados.

- j) A la defensa contra los métodos comerciales coercitivos o desleales.  
Art.11, Ley Organica de Defensa del Consumidor, (2008b)

### **Otros Derechos para las personas Usuarias y/o Consumidoras**

#### **Art.12.- Derecho a Pagar Precio Justo y Bajo Condiciones de Seguridad**

Derecho a pagar los precios o tarifas justas y exactas, sin aplicar mecanismos de tiempo o cualquier otra estipulación que proveen el cobro de servicios no utilizados. La facturación se hará por el tiempo real y exacto de uso.

En el caso de que los pagos se realicen con tarjeta de crédito, las y los proveedores están obligados a realizar la transacción en presencia de sus clientes para mayor seguridad en el pago. (Art. 12, Ley Organica de Defensa del Consumidor, 2008)

**Art.13.- Derecho de Garantía Legal y Comercial.** – Las personas usuarias y consumidoras tienen derecho a que se les otorgue obligatoriamente el documento de garantía sobre los productos de naturaleza durable tal como vehículos, artefactos eléctricos, mecánicos y electrodomésticos para cubrir deficiencias de la fabricación y de funcionamiento. (Art. 13, Ley Organica de Defensa del Consumidor, 2008)

### **Código de Trabajo**

El Honorable Congreso Nacional y la Comisión de Legislación y codificación resuelven expedir la siguiente codificación del código del trabajo.

**Art.1.** – Este artículo señala en el ámbito de este Código, los preceptos de este código regulan las relaciones entre empleadores y trabajadores que se aplican a las diversas modalidades y condiciones de trabajo.

Las normas relativas al trabajo contenidas en leyes especiales o en convenios internacionales ratificados por el Ecuador, serán aplicadas en casos específicos a las que ellas se refieren. (Art. 1, Código de Trabajo, 2012)

**Art. 2.** – Indica que ninguna persona puede ser obligada a realizar trabajos gratuitos salvo que se presente alguna urgencia, es decir que solo en caso se podrá hacer este tipo de trabajo. (Art. 2, Código de Trabajo, 2012)

**Art. 3.** – Indica que ninguna persona puede ser obligada a realizar trabajos gratuitos salvo que se presente alguna urgencia, es decir que solo en caso se podrá hacer este tipo de trabajo. (Art. 3, Código de Trabajo, 2012)

**Art. 4 – Art. 5.** – Son los que nos señalan que el trabajador no puede renunciar a sus derechos por el cual los funcionarios y administrativos están en la obligación de prestar al trabajador la oportuna y respectiva protección para así garantizar la eficacia de sus derechos como trabajador. (Art. 4, Código de Trabajo, 2012)

**Art.19.** – De la ley orgánica para la justicia laboral y reconocimiento el trabajo en el hogar sustituye el artículo ciento cuatro que señala la determinación de las utilidades anuales de las respectivas empresas se tomaran como base las declaraciones o liquidaciones que se hagan para el efecto de pago del impuesto a la renta. (Art. 19, Código de Trabajo, 2012)

**Art. 97.** - Señala que el empleador o la empresa deben reconocer a sus trabajadores con un 15% de utilidades liquidadas. El cual el 10% se le entrega directamente al trabajador y el 5% restante lo entrega en proporción a sus cargas familiares. (Art. 97, Código de Trabajo, 2012)

**Art. 305.** – Es el que señala que el empleado privado o particular se compromete a prestar a un empleador sus servicios de carácter intelectual y material en virtud de su sueldo, señalando los beneficios de cualquier forma que la redistribución sean los servicios ocasionales. (Art. 305, Código de Trabajo, 2012)

**Art. 309.** – Establece señala que los contratos de trabajo entre empleadores y empleados privados se conseguirán por escrito.

El artículo específico que el contrato de trabajo de los empleados debe celebrarse por exclusivamente por escrito. (Art. 309, Código de Trabajo, 2012)

**Art. 310.** – Establece a que las causas para la terminación de estos contratos. Estos contratos terminan por las causas generales, sin perjuicios de que el empleador pueda también dar por concluido el contrato, previsto bueno por las siguientes:

- i. Cuando el empleado revele secretos o haga divulgaciones que ocasionen perjuicios al empleador
- ii. Cuando el empleado haya inducido al empleador a celebrar el contrato mediante certificados falsos.
- iii. Mediante este artículo, podemos observar minuciosamente las causas por las cuales este tipo de contrato se pueden dar por terminados, pero sin perjuicios de que el empleador pueda dar por concluido el contrato. (Art. 310, Código de Trabajo, 2012)

**Art. 165.- Porcentaje de aprendices en empresas.-** En toda empresa sea cualquier tipo de servicio que ofrezca según el estado deberá aceptar a un aprendiz aproximadamente en toda la empresa debe ser un cinco por ciento de todos los trabajadores, si en la organización trabajan al menos veinte obreros se deberá aceptar un aprendiz obligado según las leyes (Art. 165, Código de trabajo, 2012)

**Artículo Cuatrocientos cuarenta y uno.- Protección del Estado.-** Todos los gremios u organización pueden ser amparadas por el estado siempre y cuando sigan cierto tipo de características, tales como: La capacitación constante profesional, el apoyo mutuo mediante la formación de cooperativas, los demás que mejoren económicamente. (Art. 165, Código de trabajo, 2012)

## **CODIGO ORGANICO DE LA PRODUCCION, COMERCIO E INVERSIONES**

**Artículo once.- Sistema de Innovación, Capacitación y Emprendimiento.-** El Consejo Sectorial de la Producción, anualmente, diseñará un plan de

capacitación técnica, que servirá como insumo vinculante para la planificación y priorización del sistema de innovación, capacitación y emprendimiento, en función de la Agenda de Transformación Productiva y del Plan Nacional de Desarrollo. (CÓDIGO ORGANICO DE LA PRODUCCIÓN, COMERCIO E INVERSIONS, 2010)

## **VARIABLES DE INVESTIGACIÓN**

### **Variable independiente. - Planificación y organización del transporte**

La planificación del transporte se define como un proyecto que estudia demandas presentes y futuras de movilidad de personas y material. Estos proyectos están precedidos por estudios de movimientos y necesariamente involucran a los diferentes medios de transporte. Está estrechamente relacionado con el campo de la ingeniería de transporte. La planificación es la fase fundamental del proceso de desarrollo y organización del transporte, pues es la que permite conocer los problemas, diseñar o crear soluciones y, en definitiva, optimizar y organizar los recursos para enfocarlos a atender la demanda de movilidad. En ella hay que destacar la importancia de asignar en los presupuestos los recursos necesarios para su ejecución. El proceso de planificación de transporte (basado en Garber y Hoel) consiste en nueve secciones que no necesariamente siguen una forma secuencial. (Allen Monje, 2011)

### **Variable Dependiente. - Costos Operativos**

Los costes operativos, también conocidos como costes de operación o costes operacionales, son el tipo de costes en los que incurre una empresa en el desarrollo de la propia actividad del negocio. Algunos de los ejemplos de costes operativos son los salarios, alquiler de locales, compra de suministros, etc.

El concepto de costes operativos es muy sencillo y representa a un tipo de costes a los que prácticamente todas las empresas deben hacer frente, desde pymes hasta multinacionales.

Para garantizar la marcha de una empresa, es necesario incurrir en una serie de costes para que el desarrollo de la actividad se realice adecuadamente. Dentro de estos costes, encontramos dos tipos de costes operativos:

- **Costes operativos fijos.** Se trata de un coste operacional que no varía. Es decir, al margen del nivel de producción que abarque la empresa, este coste será siempre igual. Sería el caso, por ejemplo, del alquiler del local, cuya cuantía mes a mes no varía.
- **Costes operativos variables.** Este coste operativo, por el contrario, sí que variará en función del nivel de producción de la empresa. En el caso, por ejemplo, de que haya un nivel de producción mayor, posiblemente se necesiten horas extra de trabajo, lo que provoca que el sueldo a pagar a estos empleados sea mayor.

## **DEFINICIONES CONCEPTUALES**

**Planificación:** Para (Castellano, 1998) la planificación es un método bajo la forma de proceso, para la toma de decisiones entorno al mantenimiento de una realidad dada o a su transformación en otra más deseable, mediante la distribución de recursos entre fines múltiples, cumpliendo los siguientes requisitos: la minimización de costos, la maximización de beneficios y el mantenimiento de equilibrios dinámicos entre las fuerzas sociales que poseen los recursos, desean poseerlos o se ven afectados por el uso que de ellos se haga. (Bonilla, Molina, & Morales , 2006)

**Organización:** Según Alexei Guerra Sotillo, la "organización es, a un mismo tiempo, acción y objeto. Como acción, se entiende en el sentido de actividad destinado a coordinar el trabajo de varias personas, mediante el establecimiento de tareas, roles o labores definidas para cada una de ellas,

así como la estructura o maneras en que se relacionarán en la consecución de un objetivo o meta. (Thompson, s.f.)

**Logística:** Según Eduardo A. Arbones Malisani “logística se refiere a la planificación, organización y control del conjunto de las actividades de movimiento y almacenamiento que facilitan el flujo de materiales y productos desde la fuente al consumo, para satisfacer la demanda al menor coste, incluidos los flujos de información y control”. (Definiciones de logística según autores y entidades relacionadas., 2013)

**Flujo de materiales:** El análisis del flujo de materiales es un inventario sistemático de la forma en que un elemento químico, compuesto o material está transitando a través de su ciclo de vida natural o económica.

**Canales de distribución:** Un canal de distribución es el conducto que cada empresa escoge para llevar sus productos al consumidor de la forma más completa, eficiente y económica posible. (GestioPolis.com Experto, 2002)

**Gestión de flujo:** Un diagrama de flujo es la representación gráfica del flujo o secuencia de rutinas simples. Tiene la ventaja de indicar la secuencia del proceso en cuestión, las unidades involucradas y los responsables de su ejecución, es decir, viene a ser la representación simbólica o pictórica de un procedimiento administrativo. (LOS DIAGRAMAS DE FLUJO: SU DEFINICIÓN, 2011)

**Materia prima:** Se define como materia prima todos los elementos que se incluyen en la elaboración de un producto. La materia prima es todo aquel elemento que se transforma e incorpora en un producto final. Un producto terminado tiene incluido una serie de elementos y subproductos, que mediante un proceso de transformación permitieron la confección del producto final. (Gerencie.com, 2018)

**Servicio al cliente:** Es el conjunto de estrategias que una empresa diseña para satisfacer las necesidades y expectativas de los clientes externos, incluso, mejor que la competencia. (Eliecer Prieto, 2010)

## **CAPÍTULO III**

### **METODOLOGÍA**

#### **Datos de la empresa**

COFIMAR, provee al mercado internacional su camarón más apreciado (L. vannamei) e integra todas las áreas de la acuicultura que abarcan: desde laboratorios de reproducción, producción del alimento, crianza, hasta empaque y distribución del producto.

Actualmente estamos comercializando nuestros productos en varios países, y estamos logrando nuestro objetivo principal:

“Convertirnos en una de las empresas con más éxito dentro del sector de la industria camaronera “

Nuestro grupo es dueño de más de 2000 hectáreas de camaroneras que han sido certificadas por el Instituto Nacional de Pesca, así como los laboratorios de donde provienen las larvas que usamos para la siembra, que están manejados bajo estándares orgánicos, para garantizar la calidad y confiabilidad de nuestros camarones desde su inicio hasta llegar al consumidor final.

COFIMAR se encuentra comprometido en un programa de expansión internacional con producción propia. (COFIMAR, 2008)

### **Logo de la empresa**



**Fuente:** (SeafoodSource Supplier Directory, s.f.)

### **Slogan**

The freshest shrimp, always! (¡Los camarones más frescos, siempre!)

### **Objeto social**

Nos localizamos en el sitio Ayalán, parroquia El Morro del cantón Guayaquil, en donde la biodiversidad de la flora y fauna marina y silvestre es abundante.

En esta área protegemos más de 800 hectáreas de manglares vírgenes. Estos manglares son el hogar de una variedad de vida, desde especies migratorias de aves, hasta reptiles y criaturas marinas.

Entre las aves que habitan este ecosistema encontramos pelícanos, garzas, flamencos y gallinetas. Las aves se alimentan y reproducen al igual que muchos peces, crustáceos y moluscos que complementan al equilibrio del

hábitat. Es fundamental que continuemos con la protección de nuestros manglares y garanticemos la productividad que proporcionan al medio ambiente. (COFIMAR, 2008)

**Misión:** COFIMAR S. A. tiene como misión producir, procesar y comercializar productos pesqueros y acuícolas que cumplan con los más altos estándares internacionales en lo que respecta a calidad e inocuidad, y para satisfacer plenamente las expectativas de todos los clientes.

Esta misión se cumplirá mediante la capacitación constante del talento humano de la empresa para desarrollar habilidades en todos los procesos tecnológicos y de tal manera garantizar una adecuada relación con sus proveedores y clientes. (COFIMAR, 2008)

**Visión:** Ser una empresa líder a nivel nacional e internacional, reconocida y posicionada en el ámbito pesquero y acuícola, por su excelencia en la calidad e inocuidad de sus productos, generando en nuestros clientes un alto grado de satisfacción empresarial. (COFIMAR, 2008)

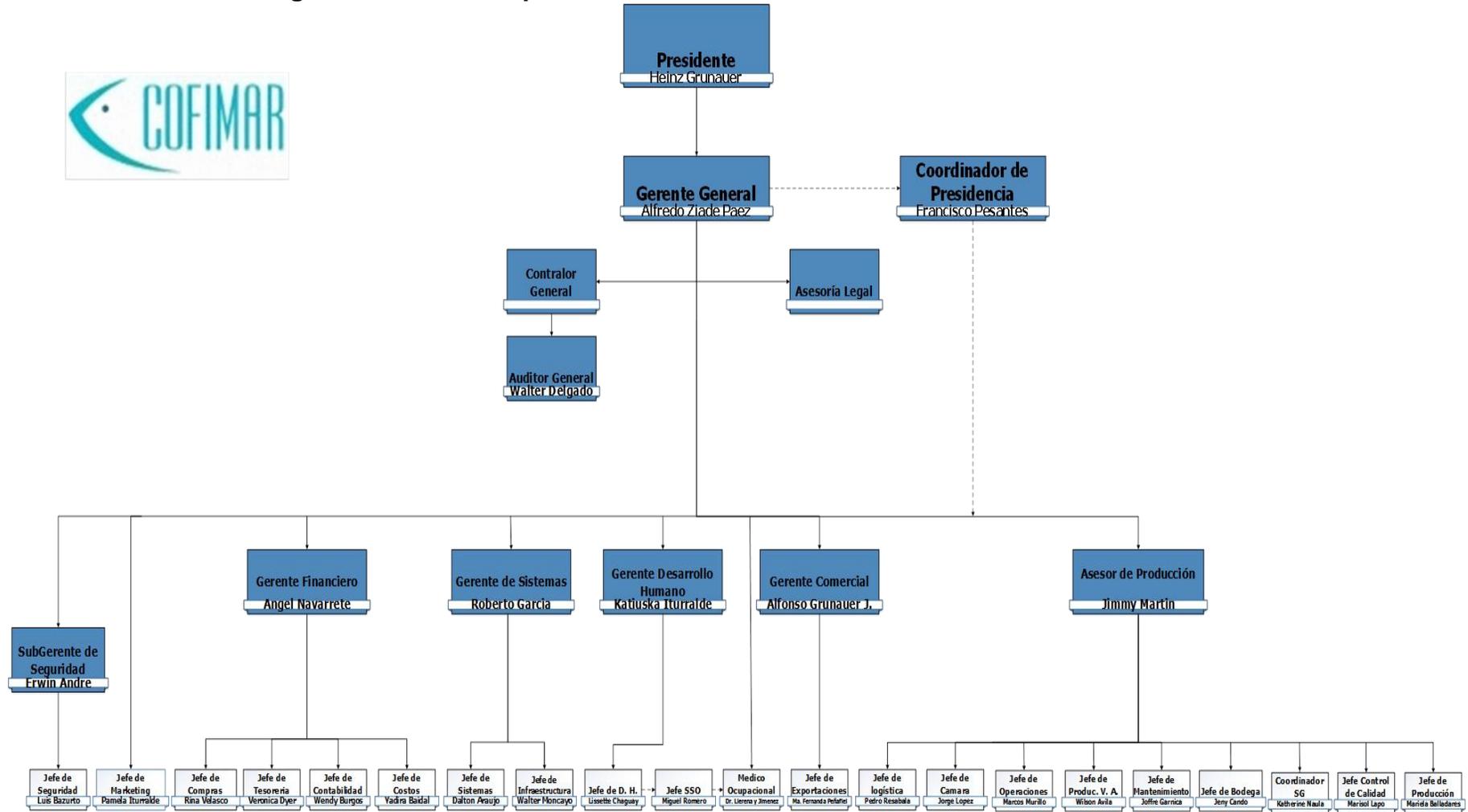
### **Valores de la empresa**

Nuestra cultura organizacional está orientada con valores corporativos que enmarcan nuestra labor empresarial. Todos los colaboradores que conformamos COFIMAR interiorizamos estos valores y los hacemos parte de nuestras acciones diarias para contribuir al desarrollo y éxito de nuestra organización a través de:

- ✓ Calidad de nuestros productos
- ✓ Sustentabilidad ambiental
- ✓ Mejora continua
- ✓ Integridad y liderazgo
- ✓ Motivación y trabajo en equipo
- ✓ Responsabilidad social (COFIMAR, 2008)



**Grafico 1 Estructura Organizativa de la empresa COFIMAR**



**Tabla 1 Plantilla total de trabajadores**

<b>APELLIDO</b>	<b>NOMBRE</b>	<b>CARGO</b>
<b>GRUNAUER</b>	<b>HEINZ</b>	<b>PRESIDENTE</b>
<b>ZIADE</b>	<b>ALFREDO</b>	<b>GERENTE GENERAL</b>
<b>PESANTES</b>	<b>FRANCISCO</b>	<b>COORDINADOR DE PRESIDENCIA</b>
<b>DELGAO</b>	<b>WALTER</b>	<b>AUDITOR GENERAL</b>
<b>ANDRE</b>	<b>ERWIN</b>	<b>SUBGERENTE DE SEGURIDAD</b>
<b>NAVARRETE</b>	<b>ANGEL</b>	<b>GERENTE FINANCIERO</b>
<b>GARCIA</b>	<b>ROBERTO</b>	<b>GERENTE DE SISTEMAS</b>
<b>ITURRALDE</b>	<b>KATIUSKA</b>	<b>GERENTE DESARROLLO HUMANO</b>
<b>GRUNAUER</b>	<b>ALFONSO</b>	<b>GERENTE COMERCIAL</b>
<b>MARTIN</b>	<b>JIMMY</b>	<b>ASESOR DE PRODUCCIÓN</b>
<b>BAZURTO</b>	<b>LUIS</b>	<b>JEFE DE SEGURIDAD</b>
<b>ITURRALDE</b>	<b>PAMELA</b>	<b>JEFE DE MARKETING</b>
<b>VELASCO</b>	<b>RINA</b>	<b>JEFE DE COMPRAS</b>
<b>DIYER</b>	<b>VERONICA</b>	<b>JEFE DE TESORERIA</b>
<b>BURGOS</b>	<b>WENDY</b>	<b>JEFE DE CONTABILIDAD</b>
<b>BAIDAL</b>	<b>YADIRA</b>	<b>JEFE DE COSTOS</b>
<b>ARAUJO</b>	<b>DALTON</b>	<b>JEFE DDE SISTEMAS</b>
<b>MONCAYO</b>	<b>WALTER</b>	<b>JEFE DE INFRAESTRUCTURA</b>
<b>CHAGUAY</b>	<b>LISSETTE</b>	<b>JEFE DE D.H</b>
<b>ROMERO</b>	<b>MIGUEL</b>	<b>JEFE SSO</b>
<b>DR LLENARA Y</b>	<b>JIMENEZ</b>	<b>MEDICO OCUPACIONAL</b>
<b>PEÑAFIEL</b>	<b>MA. FERNANDA</b>	<b>JEFE DE EXPORTACIONES</b>
<b>REZABALA</b>	<b>PEDRO</b>	<b>JEFE DE LOGISTICA</b>
<b>LOPEZ</b>	<b>JORGE</b>	<b>JEFE DE CAMARA</b>
<b>MURILLO</b>	<b>MARCOS</b>	<b>JEFE DE OPERACIONES</b>
<b>AVILA</b>	<b>WILSON</b>	<b>JEFE DE PRODUCCIÓN V.A</b>
<b>GARNICA</b>	<b>JOFFRE</b>	<b>JEFE DE MANTENIMIENTO</b>
<b>CANDO</b>	<b>JENY</b>	<b>JEFE DE BODEGA</b>
<b>NAULA</b>	<b>KATHERINE</b>	<b>COORDINADOR SG</b>
<b>LAPO</b>	<b>MARISOL</b>	<b>JEFE DE CONTROL DE CALIDAD</b>
<b>BALLADARES</b>	<b>MARIELA</b>	<b>JEFE DE PRODUCCION</b>

**Elaborado por:** Rezabala, P (2019)

## **Clientes, proveedores y competidores más importantes.**

### **Proveedores**

- Grupo camaronero Quilova
- Grupo camaronero Verduga
- Grupo camaronero Bosepur
- Grupo camaronero Chimanperi
- Grupo camaronero Srupracamaron
- Grupo camaronero Samaniego
- Grupo camaronero Agrocean
- Grupo camaronero ROOSTER
- Grupo camaronero Groudama
- Camaronera COFIMAR

### **Competidores más importantes**

- Empacadora Santa Priscila
- Empacadora Omarsa
- Empacadora Expalsa
- Empacadora Empacresi
- Empacadora Promarisco

### **Principales productos o servicios**

- Camarón entero crudo
- Camarón entero cocinado
- Camarón cola con cascara crudo
- Camarón cola con cáscara cocinado

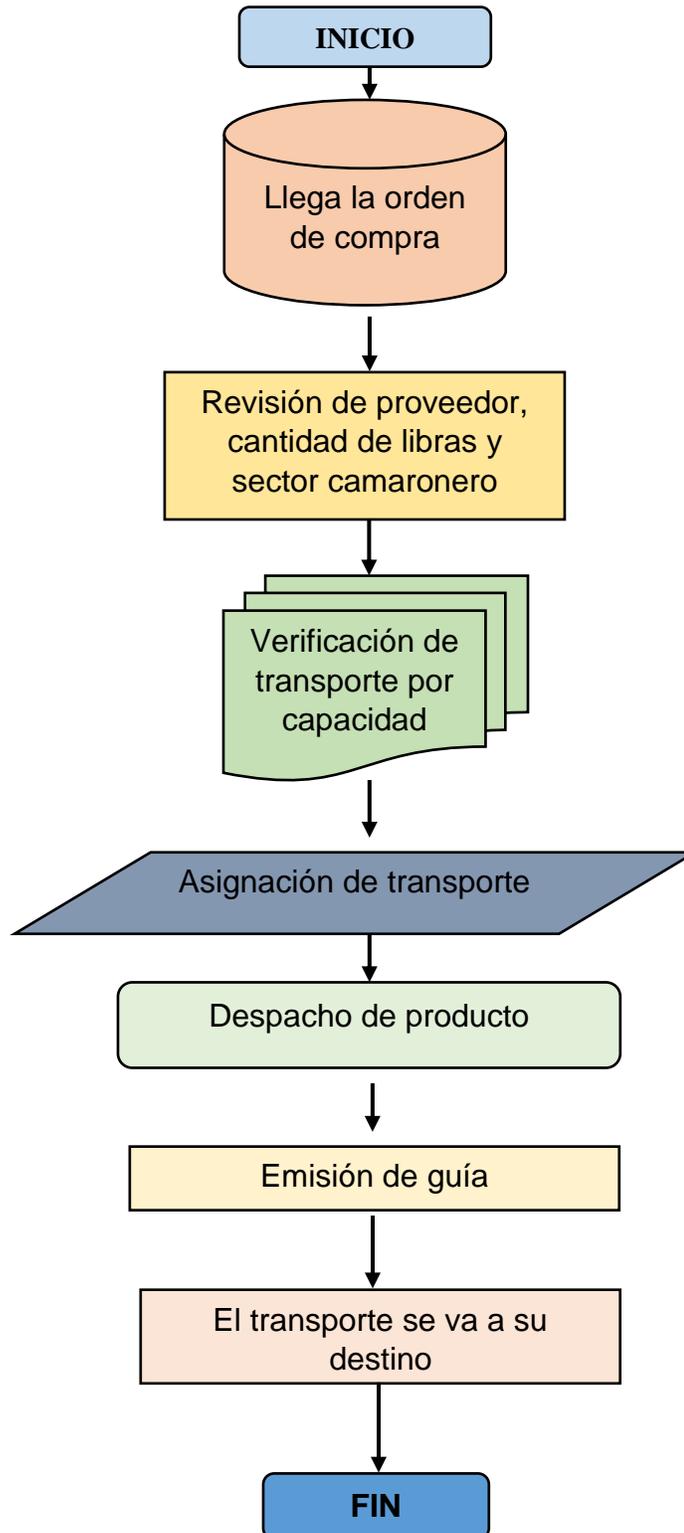
### **Descripción del proceso objeto de estudio o puesto de trabajo**

COFIMAR S.A. es una empresa procesadora de camarones congelados, que basa sus procesos productivos en sólidos principios de calidad, seguridad alimentaria y legalidad, a fin de lograr la satisfacción de nuestros clientes.

**Tabla 2 Descripción del proceso que realiza el jefe de logística de COFIMAR**

<b>PASOS</b>	<b>DESCRIPCION</b>
1	Llega una orden de compras detallando el proveedor, la cantidad de libras de camarón que se requieren y el sector camaronero al cual debe dirigirse la entrega
2	El jefe de logística hace la debida revisión de proveedor, cantidad de libras y el sector camaronero.
3	Revisa el tipo de transporte y cuantos va a necesitar de acuerdo a la capacidad para realizar la entrega
4	Se realiza dicha asignación de transporte
5	Se hace el debido proceso de despacho de producto
6	El jefe de logística emite una guía de remisión con fecha de traslado y termino del traslado a la empacadora
7	Finalmente el transporte se va de la empresa directo a su destino

Figura 2 DIAGRAMA DE FLUJO DEL PROCESO DE LOGÍSTICA



**Tabla 3 LISTADO DE EMPRESAS QUE PRESTAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE  
COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE DE ACUERDO A LA DISPONIBILIDAD Y SU CAPACIDAD**

<b>COMPAÑÍAS DE TRASNORTE</b>					
<b>CONTIDAD</b>	<b>CAPACIDAD</b>	<b>COMPAÑÍA</b>	<b>PLACA MOVIL</b>	<b>CONDUCTOR</b>	<b>AÑO</b>
1	10000 LBS	ARROBA VASCONEZ EDWIN (TRANSOCIO)	GBN9757	EDWIN ARROBA	2008
2	10000 LBS	EVERDEZ	GBO2516	FRNKLIN TOLA	2016
1	10000 LBS	INCA LUCIO	PLB0411	JHONNY MUÑOS	2015
1	10000 LBS	TRANSFROARE(LUIS CORONEL TORRES)	OCM0966	TELMO QUIROZ	2015
1	10000 LBS	TRANSTOCAR S.A (REINOSO LIMONES CLEVER)	BAA1895	ARTURO YAGUAL	2018
1	10000 LBS	TRANCARVINCES	GBO2961	JEFFERSON TROYA	2005
1	10000 LBS	TRANSBURGOSHROS S.A	GBO7561	JUAN BURGOS	2018
1	10000 LBS	BRIONES ALVAREZ NARCISA(TRANSTOCAR S.A)	BAA1904	WINTHER VARELA	2018
1	10000 LBS	TRANSLOGAL S.A (OSWALDO CHOEZ VILLACIS)	GSV 1980	DARIO FIENCO	2007
1	10000 LBS	TRANSUDSA S.A	GCA -7679	JORGE SANTILLAN	2018
1	10000 LBS	VELEZ MANUEL	TAA2636	NESTOR CEDEÑO	2013
1	10000 LBS	TATIANA JARAMILLO	ABG1306	HERNAN ZARUMA	2017
9	10000 LBS	OCEANCARGO	VARIOS	VARIOS	2018
1	8000 LBS	ALCIVAR JEFFERSON (FIRMEZAMANABA)	MAA-6763	JEFFERSON ALCIVAR	2019
1	8000 LBS	EVERDEZ	GBO2510	FREDDY VILLACIS	2006
1	8000 LBS	SISALIMA SAMANIEGO(PEGASO SUNBITA)	GBN4811	LUIS SISALIMA	2012
1	8000 LBS	WINTON DEMERA VILLAMAR (TOYPOL)	GBN8643	WINTON DEMERA	2012
1	8000 LBS	RUIZ CARDOZO LUIS ANTONIO ( TOYPOL S.A)	GBO3182	GARY PUERTAS REINA	2013

**COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE CON 6 MESES DE PRUEBA**

<b>COMPAÑÍAS DE TRANSP CON 6 MESES DE PRUEBA</b>					
<b>CONTIDAD</b>	<b>CAPACIDAD</b>	<b>COMPAÑÍA</b>	<b>PLACA MOVIL</b>	<b>CONDUCTOR</b>	<b>AÑO</b>
<b>1</b>	<b>10000 LBS</b>	<b>BRIONES ALVAREZ NARCISA(TRANSTOCAR S.A)</b>	<b>BAA1955</b>	<b>JOSE JIMENEZ</b>	<b>2019</b>
<b>1</b>	<b>10000 LBS</b>	<b>FLORIDALBA ESTRELLA ZAMBRANO ZAMBRANO</b>	<b>GBO4381</b>	<b>JORGE ANCHUNDIA</b>	<b>2018</b>
<b>1</b>	<b>10000 LBS</b>	<b>TOYPOL/CESAR CEDEÑO</b>	<b>GBO7511</b>	<b>JOSE PIN</b>	<b>2018</b>
<b>1</b>	<b>10000 LBS</b>	<b>ELEUTERIO MERA ROSALES (TRANSPESSEC S.A)</b>	<b>PXI0559</b>	<b>ELEUTERIO MERA</b>	<b>2007</b>
<b>1</b>	<b>10000 LBS</b>	<b>MACIAS BRIONES ALEX HOMERO</b>	<b>GTA1884</b>	<b>VICTOR AYOSA</b>	<b>2019</b>
<b>1</b>	<b>10000 LBS</b>	<b>TRANSFRANMIL(LUIS SAMANIEGO ASTUDILLO</b>	<b>ABH3512</b>	<b>LUIS SAMANIEGO</b>	<b>2018</b>
<b>1</b>	<b>8000 LBS</b>	<b>DTRANSLEC</b>	<b>PCC-4825</b>	<b>VICTOR VERA</b>	<b>2015</b>
<b>1</b>	<b>8000 LBS</b>	<b>EDUVELSA</b>	<b>GSD3882</b>	<b>SEGUNDO ROCHA</b>	<b>2012</b>
<b>1</b>	<b>8000 LBS</b>	<b>TRANSCOCHANCA Y S.A</b>	<b>UAA3139</b>	<b>WINDER SELLAN</b>	<b>2019</b>
<b>1</b>	<b>8000 LBS</b>	<b>TRANSTOCAR S.A DELGADO GRIJALVA GENARO</b>	<b>PAC5730</b>	<b>LUIS QUINTUÑA</b>	<b>2018</b>
<b>1</b>	<b>8000 LBS</b>	<b>ORTIZ ZAMBRANO GINA VICTORIA</b>	<b>GBO-4454</b>	<b>GENARO PALACIO</b>	<b>2016</b>

## Tabla 4 COSTO DE OPERACIÓN

DESPACHO DE PLANTA COFIMAR CONSIDERADO UNA PLATAFORMA DE  
10 BINES PARA 10000 LIBRAS GUAYAS

	COSTO POR INSUMO \$	COSTO UNITARIO	CANTIDAD DESPACHADO
FLETE	200		
HIELO	125	0.5	250
META	136	17	8
<b>TOTAL</b>	<b>461</b>		

	LIBRAS	COSTO X LB
DESPACHADO	10000	0.046

DESPACHO SOLICITANDO LOGISTICA TERCERIZADA PLATAFORMA DE 10  
BINES PARA 10000 LIBRAS GUAYAS

COSTO DE LOGISTICA TERCERIZADA

SECTOR	COSTO
GUAYAS	0.07
EL ORO	0.08
MANABI	0.12

	LIBRAS	COSTO X LB
DESPACHADO	10000	0.07

**COSTO DEL DESPACHO 700**

	COSTO COFIMAR	COSTO LOGIS. TERCERIZADA	DIFERENCIA
DESPACHADO PARA 10000 LBS	0.046	0.07	-0.024

LIBRAS TERCERIZADAS EN EL AGUAJE # 18	282000
COSTO ADICIONAL POR SOLICITAR SERVICIO EXTERNOS	7614

FECHA	LIBRAS
13-sep	60000
14-sep	
15-sep	70000
16-sep	54000
17-sep	68000
18-sep	30000
<b>TOTAL</b>	<b>282000</b>

## **Diseño de investigación**

El diseño es un concepto muy amplio, que se extiende a lo largo de varias, etapas del proceso de investigación científica y que comprende tantos aspectos técnico –metodológicos como estadísticos –analíticos (Vergara & Balluerka , 2002).

En la presente temática se ha analizado los factores a solucionar, se planteó un objetivo general de acuerdo a la situación conflicto que presenta la misma, con sustento de artículos científicos, antecedentes referenciales, estudios de casos, entre otros con los cuales podemos conocer ampliamente de la problemática, usaremos la investigación de campo o exploratoria ya que se necesita conocer de cerca la zona a investigar.

## **Tipo de investigación**

### **Investigación Exploratoria**

El objetivo principal de la investigación exploratoria es captar una perspectiva general del problema. Este tipo de estudios ayuda a dividir un problema muy grande y llegar a unos subproblemas, más precisos hasta en la forma de expresar las hipótesis. Muchas veces se carece de información precisa para desarrollar buenas hipótesis. La investigación exploratoria se puede aplicar para el criterio y dar prioridad a algunos problemas. (Namakforoosh, 2005)

Se realizará una investigación exploratoria para mediante así con los informes y reporte diarios de los 7 días de aguaje, donde el área de logística asigna el transporte con previa planificación tanto de transportes como materiales e insumos que se necesitaran para hacer llegar el producto a su destino, para determinar que procesos se deben reestructurar para evitar costos operativos elevados.

### **Investigación Descriptiva.**

La investigación descriptiva es una forma de estudio para saber quién, dónde, cuándo, cómo y porqué del sujeto del estudio. En otras palabras, la información obtenida en un estudio descriptivo, explica perfectamente a una organización el consumidor, objetos, conceptos y cuentas. (Namakforoosh, 2005)

Este tipo de método investigativo ayudara en la realización de las preguntas para la entrevista ya que nos arrojará información exacta de los problemas que surgen con la planificación en el área de logística de la empresa COFIMAR.

### **Investigación explicativa**

Mediante este tipo de investigación se establecen las causas a los orígenes del fenómeno físico o social del estudio, el objetivo es conocer porqué suceden ciertos hechos, por medio de la delimitación de las relaciones causales existentes o, al menos, de las condiciones en aquella se produce (Ospino, 2004)

Con este tipo de investigación se determina el y detallan la situación u objeto de estudio que se realiza en la empresa COFIMAR de acuerdo al surgimiento de la inadecuada planificación por parte del área de logística.

## **Población y Muestra**

### **Población**

Población se denomina 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. (Julián Pérez Porto y María Merino, 2008)

Nuestra población para este tema de investigación son todos los colaboradores de la empresa COFIMAR.

## **Muestra**

Es aquella herramienta o técnica que se puede utilizar para determinar el problema porque esta apta para generar datos estadísticos que permitirán identificar las falencias de la investigación. (Tamayo T. Y Tamayo M, 1997)

Nuestra muestra es el gerente general y el jefe de logística de la empresa COFIMAR.

## **Métodos y técnicas de la investigación**

### **Método Inductivo**

Consiste en basarse en enunciados singulares, tales como descripciones de los resultados de observaciones o experiencias para plantear enunciados universales, tales como hipótesis o teorías. Ello es como decir que la naturaleza se porta siempre igual cuando se dan las mismas circunstancias, lo cual es como admitir que bajo las mismas condiciones experimentales se obtienen los mismos resultados, base de repetitibilidad de las experiencias, lógicamente aceptado. (Cegarra Sánchez, 2012)

De acuerdo a la observación se inducirá él porque existen costos operativos elevados dentro de la empresa COFIMAR.

### **Método Deductivo**

Es el cambio lógico para buscar la solución a los problemas que nos planteamos. Consiste en emitir hipótesis acerca de las posibles soluciones al problema planteado y en comprobar con los datos disponibles si estos están de acuerdo con aquellas. Cuando el problema está próximo al nivel observacional. (Cegarra Sánchez, 2012)

Este método es de suma importancia ya que nos ayuda a buscar una solución óptima en cuanto a los problemas de logística que está atravesando la empresa COFIMAR.

## Técnicas y Procedimientos

**Observación:** La observación como técnica de recolección de datos es utilizada por la mayoría de las disciplinas científicas. Sin embargo, las particularidades de cada una de ellas y/o la tradición de investigación han generado modalidades diferentes de uso. (Alberto Yuni & Urbano, 2006)

Se utilizará esta técnica puesto que vamos a hacer una observación de campo al momento de la recolección de la información con el gerente general y el jefe de logística de COFIMAR, allí se observa la conducta que tendrán los colaboradores y se podrá denotar una conclusión óptima.

**Entrevista:** Son cuestionarios auto administrados para sondear el comportamiento de las personas sus intenciones, sus emociones, sus actitudes y sus programas de comportamiento. (Kerlinger, 1997)

Se realizará una entrevista al gerente de la empresa COFIMAR, la cual comprende un cuestionario de 6 preguntas, con el fin de determinar desde su perspectiva como está el estado actual de la organización en cuanto a sus costes de producción, permitiendo así ver la forma de cómo resolver estos tipos de riesgos que está causando pérdidas a la empresa, también se realizará una entrevista con 5 preguntas claves al jefe de logística con el objetivo de ver de qué manera está llevado los procesos de transporte ya que así se podrán detectar las posibles falencias que está causando aumento de costo y porque existe esta ineficiente planificación y organización de los transportes para la entrega del producto.

Luego de la realización de la entrevista de ambos subordinados se procederá al análisis de las preguntas antes realizadas y resolver aquellos conflictos encontrados.

## CAPÍTULO IV

### ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

#### ENTREVISTA GERENTE GENERAL

A continuación, se detallarán los datos obtenidos sobre la encuesta realizada al gerente general de COFIMAR y al jefe de producción, se da con el fin de Recolectar Información Necesario Sobre La Empresa **COFIMAR**.

**1. ¿Cree usted que COFIMAR tiene una escasez de controles internos en cuanto a la logística de transporte?**

En mi opinión creo que COFIMAR es una empresa que, aunque ya se estén aplicando algunos métodos de transporte, aún le falta llegar a la perfección de control y organización de estas técnicas por lo cual se espera realizar en estos meses capacitaciones al personal de logística con el fin de que se generaren mayores ingresos.

**2. ¿Cree usted que es necesario la implementación de técnicas de reducción de costos de logística en COFIMAR?**

Es necesario la aplicación de esas técnicas con el fin de reducir los costos y aumentar la clientela en la empresa.

**3. ¿Cree usted que debido al aumento de los costos de logística del producto se han perjudicado en los precios a los clientes?**

Debido al aumento de los costos de transporte de logística se ha tenido que aumentar un poco el precio de camarón por lo que es preocupante ya que la competencia está ofreciendo un producto de la misma calidad, pero a menor precio.

**4. ¿Cree usted que se ha reducido la clientela de COFIMAR?**

Debido al aumento de precios si se ha visto la reducción de clientela en la empresa.

**5. ¿Cree usted que la empresa debe de mejorar la logística de su transporte?**

La empresa si debe de mejorar los servicios de logística de transporte ya que así se verá beneficiaria en el aumento de sus ingresos.

**6. ¿Los ingresos diarios establecidos por la empresa compensan sus egresos?**

Actualmente los ingresos producidos por COFIMAR están en su rango estable no como en años anteriores que superaban en mucho a los egresos.

## **ENTREVISTA JEFE DE LOGÍSTICA**

**1. ¿Cree usted que es necesario establecer nuevos métodos de organización de la logística del transporte?**

COFIMAR es una empresa que con el paso de los años ha ido creciendo su logística de transporte, el método que antes se utilizaba era suficiente para el número de clientes que tenía a su cargo, pero en este año 2019 este tipo de estrategia no es suficiente como para la reducción de sus costos sino al contrario va en aumento.

**2. ¿Cuál cree usted que es el principal problema que tiene COFIMAR?**

Mal manejo de los procesos de logística y desconocimiento de estos temas.

**3. ¿Cree usted que la empresa requiere un nuevo modelo de logística de transporte que disminuya los costos de transporte y aumente los beneficios?**

Como había antes indicado la aplicación de la misma es primordial para COFIMAR ya que así se reducirán los precios de transporte reduciendo así los costos de producción y aumento de los ingresos.

**4. ¿Usted como encargado de la logística de transporte de COFIMAR cree que es necesario capacitar al personal sobre cómo aplicar una buena logística de transporte en la Empresa?**

Opino que es necesario capacitar a los empleados ya que ellos podrán ayudar a que se cumplan los reglamentos de esta estrategia.

**5. ¿Qué método u técnica de logística recomienda usted utilizar?**

Primero se deben de realizar nuevos sistemas de rutas que reduzcan el tiempo de entrega del producto y el gasto de gasolina del vehículo, También se debe de contratar más personal que ayude a la entrega a tiempo de los productos.

## PLAN DE MEJORA

¿Qué?	¿Por qué?	¿Como?	¿Cuándo?	¿Quién?	¿Dónde?	¿Costo?
Dar a conocer al gerente general métodos de control de la logística de transporte	Disminución de los ingresos hacia la empresa	Mediante una capacitación sobre el tema	Desde 25 de Noviembre del 2019	Gerente general	Sala de reuniones de la empresa	<b>\$500</b>
Incentivar al jefe de logística a que establezca estrategia de logística del transporte	Aumento de los costos de producción	Capacitando al jefe de logística	Desde 28 de Noviembre del 2019	Jefe de Logística	Sala de reuniones de la empresa	<b>\$400</b>
Impulsar al jefe de logística a que disminuya el costo de logística	Pérdida de clientela e ingresos	Mediante incentivos de ascenso	Desde 02 de Diciembre del 2019	Jefe de Logística	Sala de reuniones de la empresa	<b>\$ 300</b>
Impulsar al jefe de logística a que disminuya el costo de logística	Pérdida de clientela e ingresos	Mediante incentivos de ascenso	Desde 02 de Diciembre del 2019	Jefe de Logística	Sala de reuniones de la empresa	<b>\$ 100</b>
Determinar nuevas rutas de entrega de mercadería hacia el cliente	Aumento de gastos	Mediante un nuevo plan de logística	Desde el 28 de Noviembre del 2019	Gerente general y jefe de logística	Sala de reuniones de la empresa	<b>\$ 100</b>

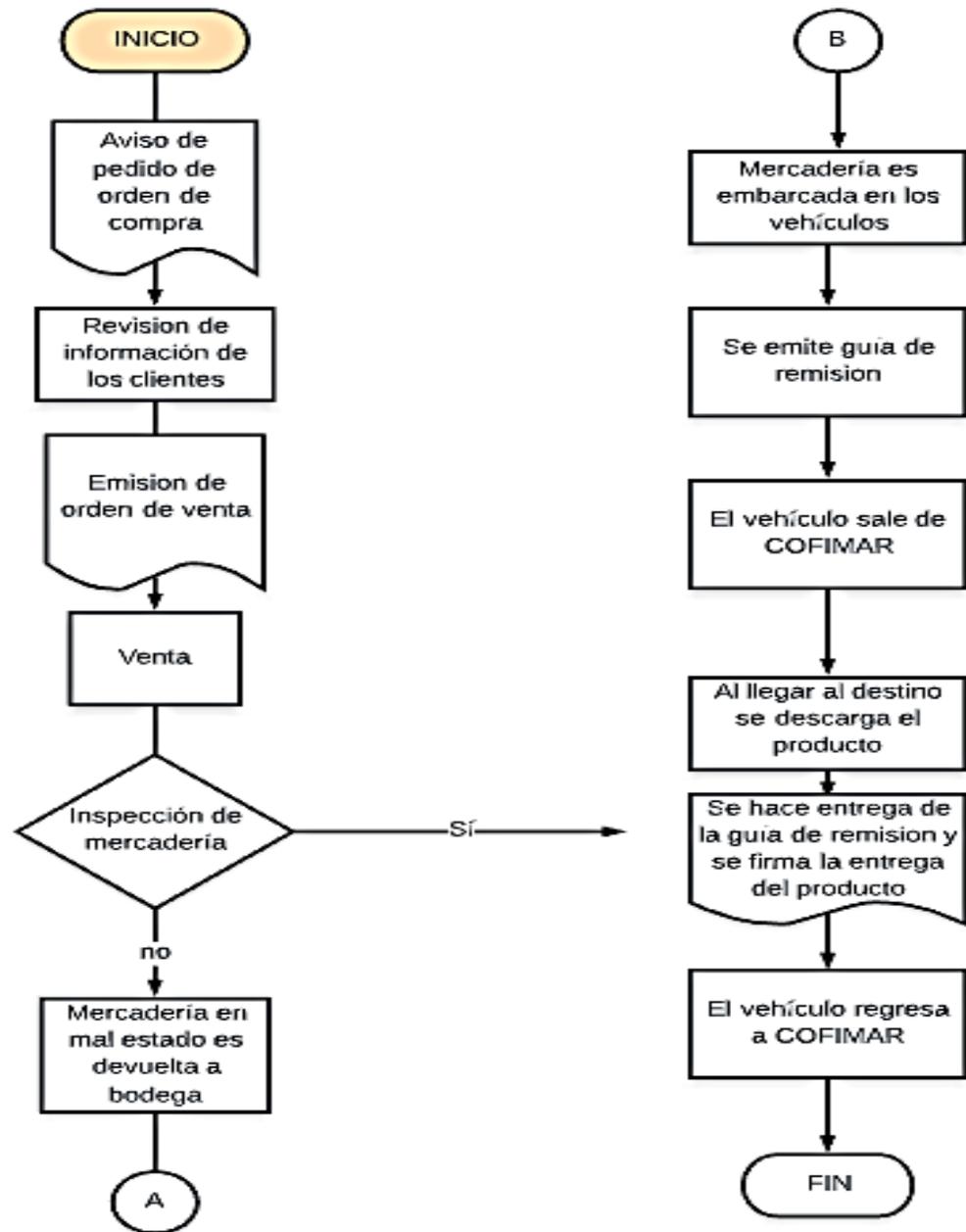
**Tabla 5 DIAGRAMA DE FLUJO  
DESCRIPCIÓN DEL PROCESO LOGÍSTICO DE COFIMAR**

<b>PASOS</b>	<b>DESCRIPCION</b>	<b>CARGO</b>	<b>TIEMPO</b>
1	Aviso del pedido de la orden de compra.	<b>Jefe de almacén</b>	30 min
2	Se revisa que toda la información de los Clientes sea verídica	<b>Jefe de compras</b>	1 hora
3	Emisión de orden de venta	<b>Jefe de compras</b>	30 min
4	Venta	<b>Gerente general</b>	30 min
5	Inspección de estado de mercadería	<b>Jefe de bodega</b>	30 minutos
6	Mercadería en mal estado se procede a retirarla y se devuelve a bodega.	<b>Jefe de bodega</b>	10 minutos
7	Mercadería en buen estado es embarcada en los vehículos para su entrega.	<b>Jefe de bodega</b>	30 min
8	Se emite una guía de remisión	<b>Jefe de logística</b>	15 minutos
9	El vehículo sale de COFIMAR hacia sus clientes.	<b>Chofer</b>	3 horas
10	Ya al llegar a su destino proceden a la descarga del producto.	<b>Chofer Auxiliar de bodega</b>	1 hora
11	Se firma la entrega del producto y se entrega la guía de remisión	<b>Cliente Auxiliar de bodega</b>	5 minutos
12	El vehículo regresa a COFIMAR.	<b>Chofer</b>	1 hora

N°	ACTIVIDADES	GERENTE GENERAL	JEFE LOGISTICA	JEFE DE ALMACEN	JEFE DE BODEGA	JEFE DE COMPRAS	AUXILIAR DE BODEGA	CHOFER	CLIENTE
1	Aviso del pedido de la orden de compra.			●					
2	Se revisa que toda la información de los Clientes sea verídica					●			
3	Emisión de orden de venta					●			
4	Venta	●							
5	Inspección de estado de mercadería				●				
6	Mercadería en mal estado se procede a retirarla y se devuelve a bodega.				●				
7	Mercadería en buen estado es embarcada en los vehículos para su entrega.				●				
8	Se emite una guía de remisión			●					

9	El vehículo sale de COFIMAR hacia sus clientes.							
10	Ya al llegar a su destino proceden a la descarga del producto.							
11	Se firma la entrega del producto y se entrega la guía de remisión							
12	El vehículo regresa a COFIMAR							

Figura 3 DIAGRAMA DE FLUJO



Elaborado por: Rezabala (2019)

## **CONCLUSIONES**

- Se fundamentó varias teorías sobre la distribución y transporte de la mercadería.
- Se diagnosticó que la empresa necesita organizar y planificar bien sus rutas logísticas para que disminuyan los costes.
- Se planteó una propuesta que reduzca el tiempo y costo de entrega del producto a los clientes.

## RECOMENDACIONES

- Se recomienda capacitar al personal de logística a utilizar nuevas técnicas que permita la reducción del tiempo y costo de entrega del producto.
- COFIMAR necesita tomar nuevas rutas de transporte que disminuyan el costo del mismo y no genere costos innecesarios tanto para la empresa y los clientes.
- Se recomienda aplicar métodos de control interno que ayuden a organizar los procesos de logística y producción.

## Bibliografía

- Abdelnur, & Malica. (2013). *El sistema de control interno y su importancia en la auditoría*. Córdoba, Argentina: Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Economicas.
- Alberto Yuni, J., & Urbano, C. (2006). *Tecnicas Para Investigar 2*. Argentina: Editorial Brujas. Recuperado el 29 de Octubre de 2019, de [https://books.google.com.ec/books?id=XWIkBfrJ9SoC&pg=PA51&dq=tecnicas+y+procedimientos+observaci%C3%B3n&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwjR\\_creqMLIAhUN2VkKHQ6IAekQ6AEIKDAA#v=onepage&q=tecnicas%20y%20procedimientos%20observaci%C3%B3n&f=false](https://books.google.com.ec/books?id=XWIkBfrJ9SoC&pg=PA51&dq=tecnicas+y+procedimientos+observaci%C3%B3n&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwjR_creqMLIAhUN2VkKHQ6IAekQ6AEIKDAA#v=onepage&q=tecnicas%20y%20procedimientos%20observaci%C3%B3n&f=false)
- Allen Monje, J. (Julio de 2011). *Planificacion del Transporte*. Recuperado el 19 de Septiembre de 2019, de [http://www.lanamme.ucr.ac.cr/sitio-nuevo/images/boletines/boletin\\_prita\\_19\\_planificacion\\_transporte.pdf](http://www.lanamme.ucr.ac.cr/sitio-nuevo/images/boletines/boletin_prita_19_planificacion_transporte.pdf)
- Aristizábal, J. (2002). *Cinco Estados Financieros*. Armeria: Gráfica Buda LTDA.
- Art. 1, Código de Trabajo. (2012). *Art. 1, Código de Trabajo*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de <http://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/11/C%C3%B3digo-de-Tabajo-PDF.pdf>
- Art. 12, Ley Organica de Defensa del Consumidor. (2008). *Art. 12, Ley Organica de Defensa del Consumidor*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de <https://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/A2-LEY-ORGANICA-DE-DEFENSA-DEL-CONSUMIDOR.pdf>
- Art. 13, Ley Organica de Defensa del Consumidor. (2008). *Art. 13, Ley Organica de Defensa del Consumidor*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de <https://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/A2-LEY-ORGANICA-DE-DEFENSA-DEL-CONSUMIDOR.pdf>
- Art. 165, Código de trabajo. (2012). *Código de trabajo*. Recuperado el 20 de Agosto de 2019, de <http://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/11/C%C3%B3digo-de-Tabajo-PDF.pdf>
- Art. 19, Código de Trabajo. (2012). *Art. 19, Código de Trabajo*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de <http://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/11/C%C3%B3digo-de-Tabajo-PDF.pdf>
- Art. 2, Código de Trabajo. (2012). *Art. 2, Código de Trabajo*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de <http://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/11/C%C3%B3digo-de-Tabajo-PDF.pdf>

- Art. 234, Constitución de la Republica del Ecuador. (20 de 10 de 2008). *CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR*. Obtenido de CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR: [https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_const.pdf](https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf)
- Art. 3, Código de Trabajo. (2012). *Art. 3, Código de Trabajo*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de <http://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/11/C%C3%B3digo-de-Tabajo-PDF.pdf>
- Art. 305, Código de Trabajo. (2012). *Art. 305, Código de Trabajo*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de <http://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/11/C%C3%B3digo-de-Tabajo-PDF.pdf>
- Art. 309, Código de Trabajo. (2012). *Art. 309, Código de Trabajo*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de <http://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/11/C%C3%B3digo-de-Tabajo-PDF.pdf>
- Art. 310, Código de Trabajo. (2012). *Art. 310, Código de Trabajo*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de <http://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/11/C%C3%B3digo-de-Tabajo-PDF.pdf>
- Art. 329, Constitución de la República del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Recuperado el 20 de Agosto de 2019, de [https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_const.pdf](https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf)
- Art. 4, Código de Trabajo. (2012). *Art. 4, Código de Trabajo*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de <http://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/11/C%C3%B3digo-de-Tabajo-PDF.pdf>
- Art. 5, Ley Organica de Defensa del Consumidor. (2008). *Art. 5, Ley Organica de Defensa del Consumidor*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de <https://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/A2-LEY-ORGANICA-DE-DEFENSA-DEL-CONSUMIDOR.pdf>
- Art. 52, Constitución de la Republica del Ecuador. (2008). *Art. 52, Constitución de la Republica del Ecuador*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de [https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_const.pdf](https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf)
- Art. 53 Constitución de la Republica del Ecuador. (2008). *Art. 53 Constitución de la Republica del Ecuador*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de [https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_const.pdf](https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf)
- Art. 54 Constitución de la Republica del Ecuador. (2008). *Art. 54 Constitución de la Republica del Ecuador*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de [https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_const.pdf](https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf)

- Art. 55 Constitución de la Republica del Ecuador. (2008). *Art. 55 Constitución de la Republica del Ecuador*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de [https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_const.pdf](https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf)
- Art. 56 Constitución de la Republica del Ecuador. (2008). *Art. 56 Constitución de la Republica del Ecuador*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de [https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_const.pdf](https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf)
- Art. 7, Ley Organica de Defensa del Consumidor. (2008). *Art. 7, Ley Organica de Defensa del Consumidor*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de <https://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/A2-LEY-ORGANICA-DE-DEFENSA-DEL-CONSUMIDOR.pdf>
- Art. 9, Ley Organica de Defensa del Consumidor. (2008). *Art. 9, Ley Organica de Defensa del Consumidor*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de <https://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/A2-LEY-ORGANICA-DE-DEFENSA-DEL-CONSUMIDOR.pdf>
- Art. 97, Código de Trabajo. (2012). *Art. 97, Código de Trabajo*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de <http://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/11/C%C3%B3digo-de-Tabajo-PDF.pdf>
- Art.1 Ley Organica de Defensa del Consumidor. (2008). *Art.1 Ley Organica de Defensa del Consumidor*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de <https://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/A2-LEY-ORGANICA-DE-DEFENSA-DEL-CONSUMIDOR.pdf>
- Art.10, Ley Orgánica del Consumidor. (2008). *Art.10, Ley Orgánica del Consumidor*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de <https://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/A2-LEY-ORGANICA-DE-DEFENSA-DEL-CONSUMIDOR.pdf>
- Art.2 Ley Organica de Defensa del Consumidor. (2008). *Art.2 Ley Organica de Defensa del Consumidor*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de <https://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/A2-LEY-ORGANICA-DE-DEFENSA-DEL-CONSUMIDOR.pdf>
- Art.3, Ley Organica de Defensa del Consumidor. (2008). *Art.3, Ley Organica de Defensa del Consumidor*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de <https://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/A2-LEY-ORGANICA-DE-DEFENSA-DEL-CONSUMIDOR.pdf>
- Art.4, Ley Organica de Defensa del Consumidor. (2008). *Art.4, Ley Organica de Defensa del Consumidor*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de <https://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/A2-LEY-ORGANICA-DE-DEFENSA-DEL-CONSUMIDOR.pdf>

- Art.6, Ley Organica de Defensa del Consumidor. (2008). *Art.6, Ley Organica de Defensa del Consumidor*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de <https://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/A2-LEY-ORGANICA-DE-DEFENSA-DEL-CONSUMIDOR.pdf>
- Art.8, Ley Organica del Consumidor. (2008). *Art.8, Ley Organica del Consumidor*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de <https://www.industrias.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/A2-LEY-ORGANICA-DE-DEFENSA-DEL-CONSUMIDOR.pdf>
- Bernal, C. (2016). *Metodología de la Investigacion 4ta Edición*. La Sabana, Colombia: PEARSON.
- Bonilla, M., Molina, J., & Morales , F. (14 de Mayo de 2006). *Planificación: Concepto e importancia*. Recuperado el 19 de Septiembre de 2019, de <https://frankmorales.webcindario.com/trabajos/planificacion.html>
- Bória Reverter, S., & García González, A. (2005). La Lógica Empresarial. En *Métodos del trabajo aplicados a las Ciencias Sociales*. Barcelona: Edicions Univers. Barcelona. Recuperado el 15 de Septiembre de 2019, de [https://books.google.com.ec/books?id=oOW2d0\\_ECnsC&pg=RA1-PA19&dq=la+logistica+datos+historicos&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwj70ryNrdTkAhVEUKwKHSboCXoQ6AEIMDAB#v=onepage&q=la%20logistica%20datos%20historicos&f=false](https://books.google.com.ec/books?id=oOW2d0_ECnsC&pg=RA1-PA19&dq=la+logistica+datos+historicos&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwj70ryNrdTkAhVEUKwKHSboCXoQ6AEIMDAB#v=onepage&q=la%20logistica%20datos%20historicos&f=false)
- Calderón, J. (2008). *Estados Financieros 2° edición* . Lima: JCM Editores.
- Cegarra Sánchez, J. (2012). Los métodos de investigación. Madrid: Ediciones Díaz Santos. Recuperado el 29 de Octubre de 2019, de [https://books.google.com.ec/books?id=YROO\\_q6-wzgC&printsec=frontcover&dq=metodo+inductivo+y+deductivo&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwjYjqfDIMLIAhUow1kKHQtCOQQ6AEIKDAA#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.ec/books?id=YROO_q6-wzgC&printsec=frontcover&dq=metodo+inductivo+y+deductivo&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwjYjqfDIMLIAhUow1kKHQtCOQQ6AEIKDAA#v=onepage&q&f=false)
- CÓDIGO ORGANICO DE LA PRODUCCIÓN, COMERCIO E INVERSIONS. (29 de 12 de 2010). *CÓDIGO ORGANICO DE LA PRODUCCIÓN, COMERCIO E INVERSIONS*. Recuperado el 9 de Septiembre de 2019, de <https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/ec/ec050es.pdf>
- COFIMAR. (2008). *Bienvenidos a COFIMAR*. Recuperado el 25 de Septiembre de 2019, de <http://cofimar.ec/ES/index.html>
- Definiciones de logística según autores y entidades relacionadas*. (1 de Octubre de 2013). Recuperado el 19 de Septiembre de 2019, de <http://logisticabasic.blogspot.com/2013/10/definiciones-de-logistica-segun-autores.html>

- Eliecer Prieto, J. (2010). *Concepto de Servicio al Cliente*. Recuperado el 19 de Septiembre de 2019, de <http://gestionbienesyservicios2010.blogspot.com/p/conceptos-de-servicio-al-cliente.html>
- Flores, J. (2008). *Estados Financieros*. Lima : Real Time.
- Gerencie.com. (30 de Abril de 2018). *Materia Prima*. Recuperado el 19 de Septiembre de 2019, de <https://www.gerencie.com/materia-prima.html>
- GestioPolis.com Experto. (12 de Abril de 2002). *¿Qué es un canal de distribución?* Recuperado el 19 de Septiembre de 2019, de <https://www.gestiopolis.com/que-es-un-canal-de-distribucion/>
- Historia de la Logística*. (15 de Abril de 2017). Recuperado el 15 de Septiembre de 2019, de <http://logisticapdm.blogspot.com/2017/04/historia-de-la-logistica.html>
- Huaroto Rios, F., & León , Y. (30 de Mayo de 2015). *Organización de transporte*. Recuperado el 9 de Septiembre de 2019, de <https://es.slideshare.net/erixitomasna/organizacin-de-transporte>
- Josar, C. (2018). *La contabilidad y el sistema contable*. España: AECA.
- Julián Pérez Porto y María Merino. (2008). *Concepto de Población*. Recuperado el 14 de Junio de 2019, de Concepto de Población.
- Kerlinger. (1997). *La Entrevista*. Recuperado el 14 de Junio de 2019
- LOS DIAGRAMAS DE FLUJO: SU DEFINICIÓN*. (28 de Julio de 2011). Recuperado el 19 de Septiembre de 2019, de [https://moodle2.unid.edu.mx/dts\\_cursos\\_mdl/lic/AE/EA/AM/07/Los\\_diagramas\\_de\\_flujo\\_su\\_definicion\\_objetivo\\_ventajas\\_elaboracion\\_fase.pdf](https://moodle2.unid.edu.mx/dts_cursos_mdl/lic/AE/EA/AM/07/Los_diagramas_de_flujo_su_definicion_objetivo_ventajas_elaboracion_fase.pdf)
- Molina Peñaherrera, J. D. (2015). *Planificación e implementación de un modelo logístico para optimizar la distribución de productos publicitarios en la empresa Letreros Universales S. A*. Recuperado el 16 de Septiembre de 2019, de <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/10267/1/UPS-GT001298.pdf>
- Namakforoosh, M. N. (2005). *Metodología de la investigación*. México: Lumisa. Recuperado el 14 de Agosto de 2019, de <https://books.google.com.ec/books?id=ZEJ7-0hmvhwC&pg=PA89&dq=investigacion+exploratoria&hl=es-419&sa=X&ved=0ahUKEwiDwc7q6oLkAhWrtlkKHUbmDqsQ6AEIljAB#v=onepage&q=investigacion%20exploratoria&f=false>
- Nuño, P. (4 de Septiembre de 2017). *Costes Operativos*. Recuperado el 9 de Septiembre de 2019, de <https://www.emprendepyme.net/costes-operativos.html>
- Ospino, J. (2004). *Metodología de la investigación en ciencias de la salud*. Edditorial Universidad Cooperativa de Colombia. Obtenido de

<https://books.google.com.ec/books?id=Z0kx76jf88wC&pg=PA89&dq=investigaci%C3%B3n+explicativa&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwim9LvY0dHjAhXCzIkKHT7oD2sQ6AEINDAC#v=onepage&q&f=false>

Paz, H. (2003). *Fundamentos de la Contabilidad*. Guayaquil, Ecuador: Manglar Editores.

Plan Nacional de Desarrollo. (2017). *Plan Nacional de Desarrollo*. Recuperado el 15 de Agosto de 2019, de [https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL\\_OK.compressed1.pdf](https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL_OK.compressed1.pdf)

Quintero Caicedo, A. K., & Sotomayor Sellan, J. M. (2018). "PROPUESTA DE MEJORA DEL PROCESO LOGÍSTICO DE LA EMPRESA TRAMACOEXPRESS CIA.LTDA DEL CANTÓN DURÁN". Recuperado el 16 de Septiembre de 2019, de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/28590/1/TESIS%20Quintero-Sotomayor.pdf>

Raffaelli, M. (2009). *Estados contables de presentación: pautas para si presentación*.

Roldán, P. (2018). *Saldo*.

Schumpeter, J. (2009). *Nueva Contabilidad General*. Madrid. España : Cultural, S.A. de Ediciones.

SeafoodSource Supplier Directory. (s.f.). Obtenido de [https://www.google.com/search?q=logo+de+cofimar&sxsrf=ACYBGNRh84MpHqYMBr7UzN2NNnMX8AvHHg:1569445418525&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjlkqnl7-zkAhXOXvkkKHfQSDnoQ\\_AUIEigB&biw=1366&bih=625#imgrc=j8TVDOJm6jVTmM:](https://www.google.com/search?q=logo+de+cofimar&sxsrf=ACYBGNRh84MpHqYMBr7UzN2NNnMX8AvHHg:1569445418525&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjlkqnl7-zkAhXOXvkkKHfQSDnoQ_AUIEigB&biw=1366&bih=625#imgrc=j8TVDOJm6jVTmM:)

Tamayo T. Y Tamayo M. (1997). *Qué es la Muestra*. Recuperado el 14 de Junio de 2019

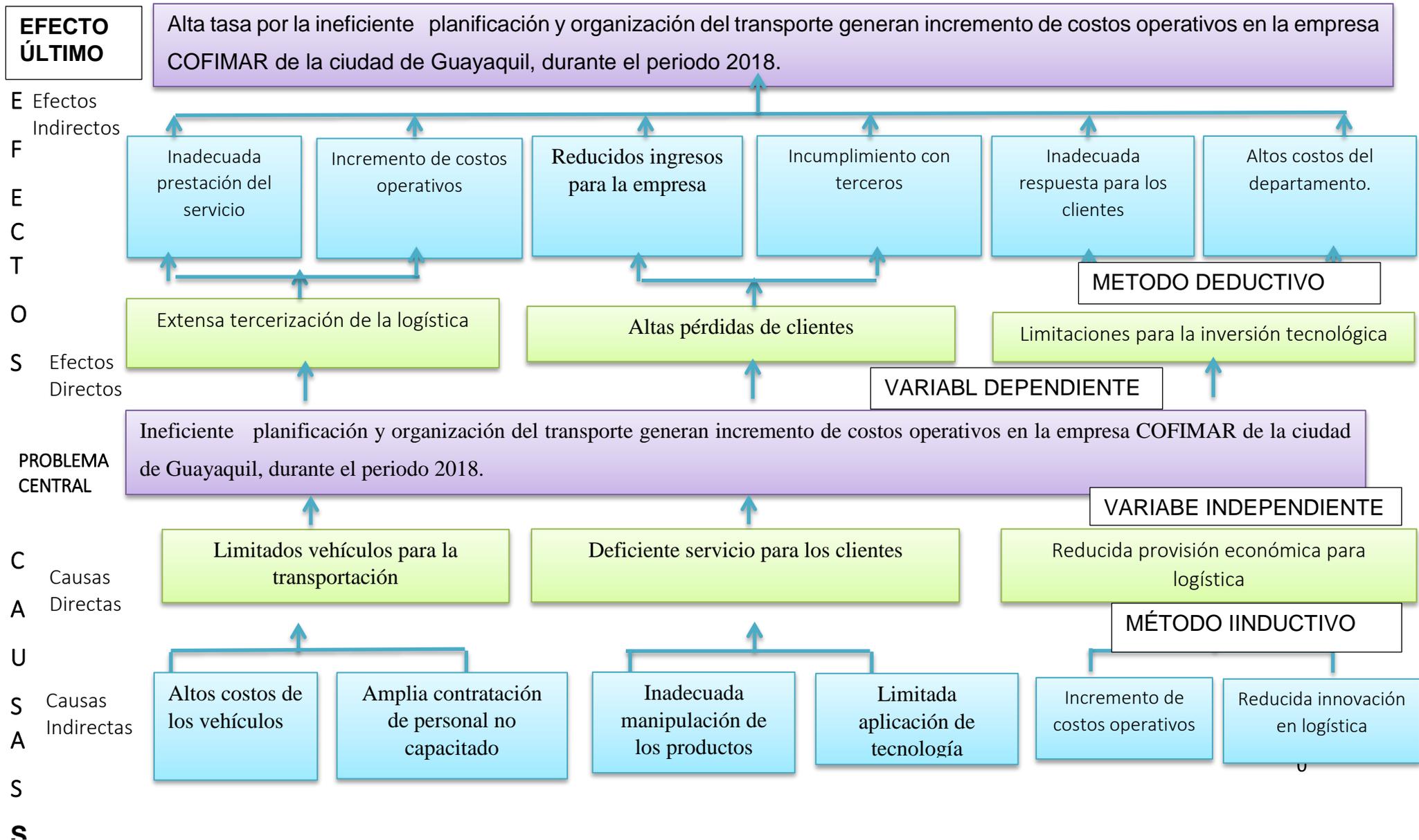
Thompson, I. (s.f.). *Definición de Organización*. Recuperado el 19 de Septiembre de 2019, de promonegocios: <https://www.promonegocios.net/empresa/definicion-organizacion.html>

Vergara, & Balluerka . (2002). *Diseños de investigación experimental en psicología: modelos y análisis de datos mediante el SPSS 10.0*. Madrid: Prentice Hall. Obtenido de <https://books.google.com.ec/books?id=F6g6mEqC8CIC&pg=PA1&dq=dise%C3%B1o+de+investigaci%C3%B3n&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwjgtouXttHjAhVlW1kKHViTAKYQ6AEIKDAA#v=onepage&q&f=false>

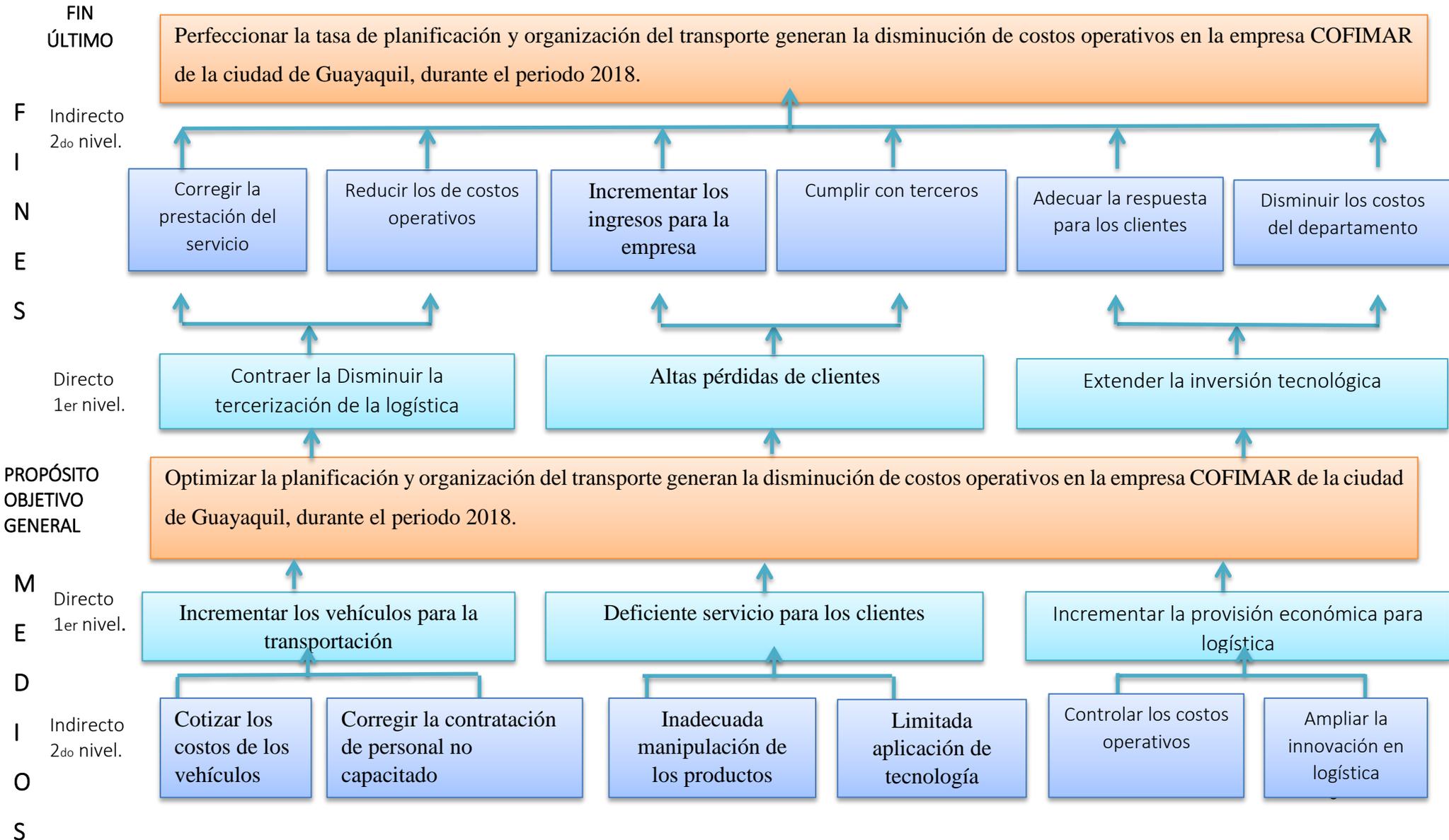
Vivar Salas, A. C., & Zhidón Land, P. M. (2015). *PROPUESTA DE UN MODELO DE GESTIÓN PARA LA MEJORA DE LOS PROCESOS LOGÍSTICOS DE LA FLOTA DE TRACTO CAMIONES, CASO DE ESTUDIO: EMPRESA LOGIMANTA S.A*. Recuperado el 16 de Septiembre de 2019, de <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/7939/1/UPS-CT004786.pdf>

# ANEXOS

# ÁRBOL DE PROBLEMAS (-)



# ÁRBOL DE OBJETIVOS (+)



# PLANIFICACIÓN DIARIA DE TRANSPORTE, MATERIAL E INSUMO POR DÍA DEL 13/SEP AL 19/SEP DEL 2019

													CÓDIGO:	R-LO-02	
													VERSION:	03	
													EMISION:	13-11-2017	
													REVISIÓN:	15/07/2019	
													PÁGINA:	1/1	
<b>AG # 18</b>															
13/09/2019		FECHA DE LLEGADA : 14/09/2019													
PROVEEDOR (CAMARONERA)	SECTOR	PISCINA	LIBRAS ESTIMADAS	GRAMOS PROGRAMADOS	COMPRADOR	LIBRAS POR CAMIÓN	MATERIAL					TRANSPORTE			PROVEEDOR
							BIN SACO	GAVETA CALADA	SACOS DE HIELO	METABISULFITO (kg)	SAL (kg)	NOMBRE CONDUCTOR	N°. PLACA	N° GUIA REMISIÓN	
DELICAMARONERA	TAURA	4	5000	15	P VALLEJO	5000	7	20	175	4		WINTON DEMERA	GBN-8643	97377	WINTON DEMERA VILLAMAR (TOYPOL)
ROOSTER	TAURA	5	18000	18	P VALLEJO	9000	10	10	250	8		SIXTO MEDRANA	GST-8791	97378	OCEANCARGO S.A
						9000	10	10	250	8		LUIS RIOS	GSV-3841	97380	OCEANCARGO S.A
LANEC	SABANA GRANDE	8	15500	23	P VALLEJO	8000	10	25	250	7		CARLOS ALEGRIA	GBO-7200	97379	OCEANCARGO S.A
						7500	9	25	225	6		SAUL SUAREZ	GBO-7177	97381	OCEANCARGO S.A
CAMPANA TRES	PTO SABANA	18	25000	24	S JACOME	8500	10	20	250	7	1	ARTURO YAGUAL	BAA-1895	97369	RANSTOCAR S.A (REINOSO LIMONES CLEVE)
						8500	10	20	250	7		JORGE ANCHUNDIA	GBO-4381	97370	(FLORIDALBA ESTRELLA ZAMBRANO ZAM)
						8000	10	20	250	6		JOSE PIN	GBO-7511	97373	TOYPOL/CESAR CEDEÑO
CAMPANA TRES	PTO SABANA	12	31000	20	S JACOME	8000	10	15	250	7	1	VICTOR AYOSA	GTA-1884	97372	MACIAS BRIONES ALEX HOMERO
						8000	10	15	250	7		YANDRI URDANINGO		97376	
						8000	10	15	250	7		JORGE SANTILLAN	GCA-7679	97374	JORGE SANTILLAN
						7000	10	15	250	6		LUIS SAMANIEGO		97375	
S.A. MALSA	TAURA	6	32000	15	S JACOME	10000	10	20	250			LOGISTICA TERCERIZADA			TRANSFURGON
						10000	10	20	250			LOGISTICA TERCERIZADA			TRANSFURGON
						10000	10	20	250			LOGISTICA TERCERIZADA			TRANSFURGON
						2000	10	20	250	20	1	ANGEL FLORES	GST-8784	97382	OCEANCARGO S.A
COFIMAR	TIBURON	12	11500	19	GERENCIA	5750	7		175	5		ALCIVAR JEFFERSON	MAA-6763	97384	JEFFERSON ALCIVAR
						5750	7		150	5		GARY PUERTAS	GBO-3182	97385	UIZ CARDOZO LUIS ANTONIO ( TOYPOL S.A
COFIMAR	KRISMAR 3	22	11300	17	GERENCIA	5650	7		175	5		FRDDY VILLACIS	GBO-2510	97387	EVERDEZ
						5650	7		150	5		FRANCISCO BURGOS	GSV-2871	97389	OCEANCARGO S.A
ENGUNGAMAR S.A.	ENGUNGA	67	24000	20	S JACOME	8000	10	20	250	7		JUAN BURGOS	GBO-7561	97383	TRANSBURGOSHNS S.A
						8000	10	15	250	7		EDWIN ARROBA	GBN-9757	97386	ARROBA VASCONEZ EDWIN (TRANSOCIO)
						8000	10	15	250	7		EULERIO MERA	PXI-0559	97388	LEUTERIO MERA ROSALES (TRANSEPEC S.A
ENGUNGAMAR	ENGUNGA	5	34000	16	S JACOME	8500	10	20	250	6		JIMMY CONTRERAS	GSV-1987	97390	OCEANCARGO S.A
						8500	10	10	250	6		MANUEL PULLA	GSV-3212	97391	OCEANCARGO S.A
						8500	10	10	250	6		FRANCISCO BULGARIN	GBO-7178	97392	OCEANCARGO S.A
						8500	10	10	250	6		MILTON PANCHANA	BAA-1955	97394	JONES ALVAREZ NARCISA(TRANSTOCAR S.
Piscicola Malecón S.A. MALSA	TAURA	12	36000	15	SJACOME	3000	8	10	200	5		NESTOR CEDEÑO	TAA2636		VELEZ MANUEL
				12	SJACOME	3000	10	10	250	7		FRANKLIN TOLA	GBO2516		
						10000	10	20	250			LOGISTICA TERCERIZADA			TRANSFURGON
						10000	10	20	250			LOGISTICA TERCERIZADA			TRANSFURGON
						10000	10	20	250			LOGISTICA TERCERIZADA			TRANSFURGON
ROOSTER	TAURA	4	16000	21	P.VALLEJO	9000	10	20	250	7		WINTHER VARELA	BAA1904	97396	JONES ALVAREZ NARCISA(TRANSTOCAR S.
						7000	8	20	200	6		RAUL VERA	GBN4811	97397	SISALIMA SAMANIEGO(PEGASO SUNBITA)
<b>TOTAL PROGRAMADO (lb)</b>			<b>259,300</b>			<b>259300</b>	<b>320</b>	<b>510</b>	<b>7950</b>	<b>190</b>	<b>3</b>				

FIRMA DE RESPONSABILIDAD: \_\_\_\_\_



CÓDIGO:	R-LO-02
VERSIÓN:	03
EMISIÓN:	13-11-2017
REVISIÓN:	15/07/2019
PÁGINA:	1/1

**AG # 18**

14/09/2019

FECHA DE LLEGADA : 15/09/2019

PROVEEDOR (CAMARONERA)	SECTOR	PISCINA	LIBRAS ESTIMADAS	GRAMOS PROGRAMADOS	COMPRADOR	LIBRAS POR CAMIÓN	MATERIAL					TRANSPORTE		N° GUIA REMISIÓN	PROVEEDOR
							BIN SACO	GAVETA CALADA	SACOS DE HIELO	METABISULFITO (kg)	SAL (kg)	NOMBRE CONDUCTOR	N°. PLACA		
YALERSA S.A.	Pto Bolivar - muelle Quirola	14	14000	14	O.MANOSALVA	7000	8	15	200	5	1	SEGUNDO ROCHA	GSD3882	97399	EDUVELSA
						7000	8	10	200	4	GENARO PALACIO	GBO-4454	97398	ORTIZ ZAMBRANO G	
COFIMAR	CATANUDA	13	7500	17	GERENCIA	7500	9		225	6	VICTOR AYOSA	GTA1884	97407	MACIAS BRIONES A	
COFIMAR	DORADO	17	22000	21	GERENCIA	7500	8		200	6	JEFFERSON ALCIVAR	MAA6763	97402	FIRMEZAMANABA	
						7500	8		200	6	WINTON DEMERA	GBN8643	97403	(TOYPOL)	
						7000	8		200	6	GARY PUERTAS	GBO3182	97406	TOYPOL S.A	
SUPRA CAMARON	TAURA	9	15000	18	P VALLEJO	7500	10	20	250	6	MANUEL PULLA	GSV3212	97404	OCEANCARGO S.A	
						7500	8	20	200	6	JOSE GUERRERO	GBO7534	97405	AGILGRANDA S.A.	
QUIMANSERVI	Pto. Baquerizo	24	20000	20	P VALLEJO	10000	10	20	250	8	JOSE PIN	GBO7511	97400	TOYPOL	
						10000	10	20	250	8	ARTURO YAGUAL	BAA1895	97401	TRANSTOCAR S.A	
COFIMAR	RK-1	22	14800	15	GERENCIA	8000	9		225	5	SAUL SUAREZ	GBO7177	97408	OCEANCARGO S.A	
						6800	8		200	4	FRANCISCO BURGOS	GSV2871	97409	OCEANCARGO S.A	
MESJAR S.A.	TAURA	1	3000	16	O MANOSALVA	30000					LOGISTICA DEL PROVEEDOR			LOGISTICA DEL PROVEEDOR	
QUIMANSERVI	Pto. Baquerizo	2	40000	18	P VALEJO	10000	10	10	250	8	CARLOS ALEGRIA	GBO7200	97410	OCEANCARGO S.A	
						10000	10	10	250	8	JAIRO HINOSTROSA	GBO7178	97411	OCEANCARGO S.A	
						10000	10	10	250	8	JIMMY CONTRERAS	GSV1987	97421	OCEANCARGO S.A	
						10000	10	10	250	8	LUIS RIOS	GSV3841	97422	OCEANCARGO S.A	
ROOSTER	TAURA	4	20000	21	P VALLEJO	10000	10	20	250	8	SIXTO MEDRANO	GST8791	97423	OCEANCARGO S.A	
						10000	10	20	250	8	EDWIN ARROBA	GBN9757	97424	TRANSOCIO	
S.A. MALSA	TAURA	26	16000	15	TAURA	8000	10	30	250	5	JORGE SANTILLAN	GCA-7679	97418	TRANSUDSA S.A	
						8000	10	20	250	5	DUARTE VOLTAIRE	GPT0386	97420	VINCES S.A. TRANCARVINCES	
TOTAL PROGRAMADO (lb)			199,300			199300	184	235	4600	128	1				

FIRMA DE RESPONSABILIC \_\_\_\_\_



CÓDIGO: R-LO-02  
 VERSIÓN: 03  
 EMISIÓN: 13-11-2017  
 REVISIÓN: 15/07/2019  
 PÁGINA: 1/1

AG # 18

15/09/2019

FECHA DE LLEGADA : 16/09/2019

PROVEEDOR (CAMARONERA)	SECTOR	LIBRAS ESTIMADAS	GRAMOS PROGRAMADOS	COMPRADOR	LIBRAS POR CAMIÓN	MATERIALES					TRANSPORTE		N° GUIA REMISIÓN	PROVEEDOR			
						BIN SACO	GAVETA CALADA	SACOS DE HIELO	METABISUL FITO (kg)	SAL (kg)	NOMBRE CONDUCTOR	N°. PLACA					
CRIMARNA	Isla Puna - Pto Bolivar	45000	21	O MANOSALVAS	8000	10	10	250	7		NESTOR CEDEÑO	TAA2636	97412	VELEZ MANUEL			
					8000	10	10	250	7		MILTON PANCHANA	BAA1955	97415	BRIONES ALVAREZ NARCISA (TRANSTOCAR S.A)			
					8000	10	10	250	7		LUIS SAMANIEGO	ABH3512	97413	TRANSFRANMIL (LUIS SAMANIEGO ASTUDILLO)			
					8000	10	10	250	7		JUAN BURGOS	GBO7561	97414	TRANSBURGOSHNS S.A			
					6500	8	10	200	6		FRDDY VILLACIS	GBO2510	97417	EVERDEZ			
MESJAR S.A.	BALAO	10000	17	O MANOSALVAS	10000					LOGISTICA DEL PROVEEDOR							
DISTRISODA S.A.	DURAN	50000	25	M ELENA	8000	8		200			TRANFURGON			TRANFURGON			
					8000	8		200			TRANFURGON			TRANFURGON			
					8000	8		200			TRANFURGON			TRANFURGON			
					8000	8		200			TRANFURGON			TRANFURGON			
					8000	8		200			TRANFURGON			TRANFURGON			
COFIMAR	DORADO	46000	24	GERENCIA	10000	10	10	250	43		ELEUTERIO MERA	PXI0559	97426	(TRANSESEC S.A)			
					9000	10		250	8		OSWALDO CHOEZ	GSV3184	97435	TRANSLOGAL S.A			
					8000	10		250	7		ALVARO GRANOBLE	GBO6369	97438	TRANSCARGUA S.A			
					8000	10		250	7		ARTURO YAGUAL	BAA1895	97436	TRANSTOCAR S.A			
					7000	8		200	6		MANUEL PULLA	GSV3212	97434	OCEAN CARGO S.A			
					7000	8		200	6		VICTOR AYOZA	GTA1884	97441	MACIAS BRIONES ALEX HOMERO			
					7000	8		200	6		WINTON DEMERA	GBN8643	97439	(TOYPOL)			
CORPACU S.A.	Isla Mondragon	32000	21	S JACOME	8000	8	20	200	7		GARY PUERTAS REINA	GBO3182	97428	(TOYPOL S.A)			
					8000	8	20	200	7		JOSE GUERRERO	GBO-7534	97430	AGILGRANDA S.A.			
					8000	8	10	200	7		JEFFERSON ALCIVAR	MAA-6763	97227	(FIRMEZAMANABA)			
COFIMAR	DELFIN	9000	15	GERENCIA	8000	8	10	200	7		RAUL VERA	GBN4811	97249	PEGASO SUNBITA			
					9000	10		250	7		FRANCISCO BURGOS	GSV2871	97447	OCEAN CARGO S.A			
COFIMAR	Catanuda	11500	21	GERENCIA	5750	7		175	5		LUIS CAMPUZANO	GBO7694	97444	TRANSLOGAL			
					5750	8		175	5		JEFFERSON TROYA	GBO2961	97443	TRANCARVINCES			
COFIMAR	PAMPANITO	600	18	GERENCIA	600	1		25	1		JEFFERSON TROYA	GBO2961	97445	TRANCARVINCES			
COFIMAR	RK1	10000	17	GERENCIA	10000	10		250	8		JOFFRE VERDEZOTO	GBO2516	97446	EVERDEZ			
Asoci. Camp. Tres	PTO SABANA	16000	21	S JACOME	8000	10	30	250	7	1	ANGEL FLORES	GST8784	97431	OCEAN CARGO S.A			
					8000	10	30	250	6		SAUL SUAREZ	GBO7177	97433	OCEAN CARGO S.A			
Malecon S.A. MALSA	CHONGON	8000	22	S JACOME	8000	10	20	250	7		JORGE ANCHUNDIA	GBO4381	97437	TOYPOL			
J.D.G.P. S.A.	PALMAR	13000	16	GERENCIA	6500	8	10	200	5	1	WINTHER VARELA	BAA1904	97440	TRANSTOCAR S.A			
					6500	8	10	175	5		JOSE PIN	GBO7511	97442	TOYPOL/CESAR CEDEÑO			
ROOSTER	TAURA	14000	24	P VALLEJO	7000	8	10	250			TRANFURGON			TRANFURGON			
					7000	8	10	250	12		JIMMY CONTRERAS	GSV-1987	97448	OCEAN CARGO S.A			
BASESURCORP S.A.	PLAYAS SITIO NUEVO	27000	16	GERENCIA	9000	10	20	250			TRANFURGON			TRANFURGON			
					9000	10	20	250			TRANFURGON			TRANFURGON			
					9000	10	40	250	22	1	CARLOS ALEGRIA	GBO-7200	97449	OCEAN CARGO S.A			
TOTAL PROGRAMADO (lb)		292,100			292100	320	330	8050	241	3							

FIRMA DE RESPONSABILIDAD \_\_\_\_\_



CÓDIGO:	R-LO-02
VERSIÓN:	03
EMISIÓN:	13-11-2017
REVISIÓN:	15/07/2019
PÁGINA:	1/1

AG # 18

16/09/2019

FECHA DE LLEGADA: 17/09/2019

PROVEEDOR (CAMARONERA)	SECTOR	PISCINA	LIBRAS ESTIMADAS	GRAMOS PROGRAMADOS	COMPRADOR	LIBRAS POR CAMIÓN	MATERIAL					TRANSPORTE		N° GUIA REMISION	PROVEEDOR	
							BIN SACO	GAVETA CALADA	SACOS DE HIELO	METABI SULFITO (kg)	SAL (kg)	NOMBRE CONDUCTOR	N°. PLACA			
AMEDEC CIA LTA	San Antonio	8	18000	23	P. VALLEJO	9000		20	310	5	1	TRANSFURGON			TRANSFURGON	
						9000		20	310	5		TRANSFURGON			TRANSFURGON	
COFIMAR	DORADO	25	47000	17	GERENCIA	9000	10		250	8		ANGEL FLORES	GST-8784	97454	OCEANCARGO S.A	
						9000	10		250	8		SIXTO MEDRANO	GST-8791	97457	OCEANCARGO S.A	
						8000	9		225	7		VARELA	GSV-1987	97455	OCEANCARGO S.A	
						7000	9		225	5		FRANCISCO BURGOS	GSV-2871	97456	OCEANCARGO S.A	
						7000	7		175	5		GENARO PALACIOS	GBO-4454	97458	ORTIZ ZAMBRANO GINA VICTORIA	
						7000	7		175	5		SAUL SUAREZ	GBO-7177	97459	OCEANCARGO S.A	
COFIMAR	DELFIN	15	15000	15	GERENCIA	7500	9		225	5		JOSE PIN	GBO-7511	97469	TOYPOL/CESAR CEDEÑO	
						7500	8		200	5		WINTON DEMERA	GBN-8643	97470	(TOYPOL)	
COFIMAR	CATANUDA	5	22500	15	GERENCIA	7500	10		250	5		JOFRE VERDEZOTO	GBO-2516	97474	EVERDEZ	
						7500	8		200	5		JAIRO HINOSTROZA	GBO-7178	97464	OCEANCARGO S.A	
						7500	7		175	5		JOSE GUERRERO	GBO-7534	97467		
COFIMAR	MERO	9	10500	19	GERENCIA	8000	7		175	7		RAUL VERA	GBN-4811	97465	(PEGASO SUNBITA)	
						2500	5		125	2		GARY PUERTAS	GBO-3182	97466	(TOYPOL S.A)	
COFIMAR	KRISMAR 3	20	2000	19	GERENCIA	2000	2		50	2		GARY PUERTAS	GBO-3182	97468	(TOYPOL S.A)	
JESUS DEL GRAN PODER	PALMAR	12	14000	12	GERENCIA	7000	8	20	200	5	1	MANUEL PULLA	GSV-3212	97461	OCEANCARGO S.A	
						7000	8	20	200	5		LUIS RIOS	GSV-3841	97462	OCEANCARGO S.A	
JESUS DEL GRAN PODER	PALMAR	14	4000	20	GERENCIA	4000	6	20	150	3		JEFERSON ALCIVAR	MAA-6763	97463	FIRMEZAMANABA)	
HARAUTE	EL MORRO	4	13000	23	GERENCIA	7000		10	221	5	1	MARCOS TUMBACO	GCH-1994	97450	JENNIFFER TUMBACO	
						6000		10	221	5		ERIBERTO LINCOLN	RCG-0008	97451	DTRANSLOC	
LIVELIBERTY S.A.	MANTA		14000	19	GERENCIA	7000	8	20	200	6	1	ARROBA EDWIN	GBN-9757	97452	TRANSOCIO)	
						7000	8	20	200	6		JORGE SANTILLAN	GCA -7679	97453	TRANSUDSA S.A	
Tomata Rodriguez Carlos	EL MORRO		6000	23	GERENCIA	6000		20	204	5	1	TRANSFURGON		TRANSFURGON		
SAFARIPLAYAS S.A.	EL MORRO	30	7000	14	O MANOSALVAS	7000	9	20	250	5		ELEUTERIO MERA	PXI-0559	97471	(TRANSEPEC S.A)	
SAFARIMAR	NARANJAL	15	6000	12	O MANOSALVAS	6000	8	20	200	4		RAUL ALOMIA	GBO-4608	97473	(COMTRAPENA)	
PISCIFRANZ	BALAO	7	8000	11	O MANOSALVAS	8000	10	20	250	5		ARTURO YAGUAL	BAA-1895	97472	TRANSTOCAR S.A	
CORPACU S.A.	GUAYAQUIL	1B	5000	19	S JACOME	5000	6	20	250	4		SEGUNDO ROCHA	GSD3882	16514	EDIVELSA	
BASESURCORP	PLAYAS	B1	40000	22	GERENCIA	10000	10	10	250				TRANSFURGON			TRANSFURGON
						10000	10	10	250				TRANSFURGON			TRANSFURGON
						10000	10	10	250				TRANSFURGON			TRANSFURGON
						5000	8	25	200	17	1	JUAN BURGOS	GBO-7561	97483		TRANSBURGOSHINOS S.A
						5000	8	25	175	17		LUIS SAMANIEGO	ABH-3512	97481		TRANSFRANMIL
TOTAL PROGRAMADO (lb)			232,000			232000	225	340	6991	176	6					

IRMA DE RESPONSABILIDAD \_\_\_\_\_



CÓDIGO: R-LO-02  
 VERSIÓN: 03  
 EMISIÓN: 13-11-2017  
 REVISIÓN: 15/07/2019  
 PÁGINA: 1/1

AG # 18

17/09/2019

FECHA DE LLEGADA: 18/09/2019

PROVEEDOR (CAMARONERA)	SECTOR	PISCINA	LIBRAS ESTIMADAS	GRAMOS PROGRAMADOS	COMPRADOR	LIBRAS POR CAMIÓN	MATERIALES					TRANSPORTE		N° GUIA REMISIÓN	PROVEEDOR
							BIN SACO	GAVETA CALADA	SACOS DE HIELO	METABIS ULFITO (kg)	SAL (kg)	NOMBRE CONDUCTOR	N°. PLACA		
CONDEMAR S.A.	G/ Isla Puna	1	35000	15	O MANOSALVAS	8000	10	10	250	5		VICTOR AYOSA	GTA-1884	97475	MACIAS BRIONES ALEX HOMERO
						7000	10	10	225	5		JIMMY CONTRERAS	GSV-1987	97476	OCEANCARGO S.A.
						7000	10	10	225	5		JORGE ANCHUNDIA	GB0-4381	97477	TOYPOL
						6500	8	10	200	4		VICTOR VERA	PCC-4825	97479	DTRANSLEC
						6500	8	10	200	4		FREDDY VILLACIS	GB0-2510	97480	EVERDEZ
CONDEMAR S.A.	G/ Isla Puna	14	10000	17	O MANOSALVAS	10000	10	20	250	8	CARLOS ALEGRIA	GB0-7200	97478	OCEANCARGO S.A.	
ROOSTER	TAURA	6	12000	26	P VALLEJO	6000	8	20	200	5	ELEUTERIO MERA	PXI-0559	97484	TRANSESEC S.A	
						6000	8	20	200	5	RAUL ALOMIA	PAC-7783	97485	LOBITRANS	
AGUILAR PIZARRO LUIS HORACIO	Tendales	5	30000	23	O MANOSALVAS	8000	10	10	250		TRANSFURGON			TRANSFURGON	
						8000	10	10	250		TRANSFURGON			TRANSFURGON	
						8000	10	10	250		TRANSFURGON			TRANSFURGON	
						6000	8	10	200	25	NESTOR CEDEÑO	TAA-2636	97492	VELEZ MANUEL	
COFIMAR	DORADO	20	30000	22	GERENCIA	9000	10		250	4	SAUL SUAREZ	GB0-7177	97493	OCEANCARGO S.A	
						7000	10		250	4	JORGE SANTILLAN	GCA-7679	97501	TRANSUDSA S.A	
						7000	8		200	4	RAUL VERA	GBN-4811	97500	PEGASO SUNBITA	
						7000	8		200	4	ARTURO YAGUAL	BAA-1895	97499	TRANSTOCAR S.A	
						8			175	4	WINTON DEMERA	GBN-8643	16517	TOYPOL	
COFIMAR	PAMPANO	5	12500	15	GERENCIA	6250	7		175	4	GARY PUERTAS	GB0-3182	97496	TOYPOL S.A	
COFIMAR	CATANUDA	17	19200	17	GERENCIA	6250	7		175	4	GENARO PALACIOS	GB0-4454	97503	ORTIZ ZAMBRANO GINA VICTORIA	
CRICAVISA	CHANDUY	3	32000	16	M ELENA	10000	10		250	4	EDWIN ARROBA	GBN-9757	97497	TRANSOJO	
						9200	7		175	4	JEFERSON ALCIVAR	MAA-6763	97495	FIRMEZAMANABA	
COFIMAR	PARGO ROJO	11	18000	13	GERENCIA	9000	4	10	100	10F	1	MANUEL PULLA	GSV-3212	97486	OCEANCARGO S.A
						9000	4	10	100	10F		ANGEL FLORES	GST-8784	97487	OCEANCARGO S.A
						7000	3	10	125	8F		LUIS RIOS	GSV-3841	97488	OCEANCARGO S.A
						7000	3	10	125	8F		FRANCISCO BULGARIN	GB0-7178	97489	OCEANCARGO S.A
LIVELIBERTY	MANTA		13000	22	GERENCIA	9000	10		225	6	FRANCISCOS BURGOS	GSV-2871	97502	OCEANCARGO S.A	
						9000	10		225	6	SIXTO MEDRANO	GST-8791	97494	OCEANCARGO S.A	
						7000	8	20	200	6	WINTHER VARELA	BAA-1904	97490	TRANSTOCAR S.A	
CRISTALMAR	EL MORRO		19000	18	GERENCIA	6000	8	20	200	5	JOSE PIN	GB0-7511	97491	TOYPOL/CESAR CEDEÑO	
						6000	8	15	200	5	JOFFRE VERDEZOTO	GB0-2516	97498	EVERDEZ	
COFIMAR	RK2	20	11100	15	GERENCIA	6500	8	15	200	5	TRANSFURGON			TRANSFURGON	
						6500	7	10	200	5	SEGUNDO ROCHA	GSD-3882	97504	EDUVELSA	
						3100	8		200	9	MILTON PANCHANA	BAA-1955	97506	TRANSTOCAR S.A	
SAFARIMAR	NARANJAL	16	8000	14	O MANOSALVAS	8000	8		200		TRANSFURGON		TRANSFURGON		
COFIMAR	KRISMA1	6	10500	18	GERENCIA	8000	10	20	200	7	TRANSFURGON		TRANSFURGON		
COFIMAR	PLAYAS	10	4000	22	GERENCIA	10500	10		250	6	TRANSFURGON		TRANSFURGON		
BASESURCORP S.A.					GERENCIA	4000	5	15	150	4	SEGUNDO ROCHA	GSD-3882	97517	EDUVELSA	
TOTAL PROGRAMADO (lb)			264,300			264300	299	305	7450	166	1				

FIRMA DE RESPONSABILIDAD \_\_\_\_\_



CÓDIGO: R-LO-02  
 VERSIÓN: 03  
 EMISIÓN: 13-11-2017  
 REVISIÓN: 15/07/2019  
 PÁGINA: 1/1

AG # 18

18/09/2019

FECHA DE LLEGADA : 19/09/2019

PROVEEDOR (CAMARONERA)	SECTOR	PISCINA	LIBRAS ESTIMADAS	GRAMOS PROGRAMADOS	COMPRADOR	LIBRAS POR CAMIÓN	MATERIALES					TRANSPORTE		N° GUIA REMISIÓN	PROVEEDOR
							BIN SACO	GAVETA CALADA	SACOS DE HIELO	METABISUL FITO (kg)	SAL (kg)	NOMBRE CONDUCTOR	N°. PLACA		
YALERSA S.A.	PTO BOLIVAR PUNA	10	8000	17	O MANOSALVAS	8000	10	20	250	7		FRANCISCO BULGARIN	GBO-7178	97512	OCEANCARGO S.A
BOULUSCORP SA	PTO BOLIVAR PUNA	2	35000	15	O MANOSALVAS	7500	10	10	250	6	1	LUIS RIOS	GSV-3841	97514	OCEANCARGO S.A
						7500	10	10	250	6	1	ELEUTERIO MERA	PXI-0559	97510	(TRANSESEC S.A)
						7500	10	10	250	6		ANGEL FLORES	GST-8784	97515	OCEANCARGO S.A
						6250	8	10	200	6		JORGE TORRES	GSO3723	97511	VINCES S.A. TRANCARVINCES
						6250	8	10	200	6		RAUL ALOMIA	GBO-4608	97513	COMTRAPENA)
BOULUSCORP SA	PTO BOLIVAR PUNA	3	30000	15	O MANOSALVAS	7500	10	10	250	6		LUIS SAMANIEGO	ABH-3512	97508	TRANSFRANMIL
						7500	10	10	250	6		JUAN BURGOS	GBO-7561	97507	TRANSBURGOSHNS S.A
						7500	10	10	250	6	1	DUARTE VOLTAIRE	GPT-0386	97509	VINCES S.A. TRANCARVINCES
						7500	8	10	200	7		WINTON DEMERA	GBN-8643	97516	TOYPOL)
						7000	8	20	200	6	1	RAUL VERA	GBN-4811	97519	(COMTRAPENA)
BASURCORP	PLAYAS	b14	14000	22	GERENCIA	7000	8	20	200	6	ARTURO YAGUAL	BAA-1895	97518	TRANSTOCAR S.A	
LOMESA S.A.	EL MORRO	8	8500	17	P VALLEJO	8500	9	30	225	7		JOSE PIN	GBO-7511	97525	TOYPOL/ CESAR CEDEÑO
						10000	10	10	250			TRANSFURGON			TRANSFURGON
BASURCORP	PLAYAS	b16	25000	23	GERENCIA	10000	10	10	250			TRANSFURGON			TRANSFURGON
						5000	8	10	200	21	1	JEFFERSON ALCIVAR	MAA-6763	97527	FIRMEZAMANABA)
COFIMAR	Krismar 2	3	18200	16	GERENCIA	8200	10		250	14		SAUL SUAREZ	GBO-7177	97526	OCEANCARGO S.A
						10000	10		250			TRANSFURGON			TRANSFURGON
COFIMAR	Krismar 3	19	6500	14	GERENCIA	6500	7		200	5		GARY PUERTAS	GBO-3182	97523	TOYPOL S.A)
COFIMAR	MANTARRAYA	7	800	15	GERENCIA	800	1		25	1		GARY PUERTAS	GBO-3182	97524	TOYPOL S.A)
COFIMAR	PAMPANO	9	9200	14	GERENCIA	9200	10		250	6		MANUEL PULLA	GSV-3212	97529	OCEANCARGO S.A
HOOVER ANDRES MARICH VIVAR	TENGUEL		36000	35	M ELENA IBARRA	9000	10	10	250	8		SIXTO MEDRANO	GST-8784	97531	OCEANCARGO S.A
						9000	10	10	250	8		JORGE SANTILLAN	GCA-7679	97522	TRANSUDSA S.A
						9000	10	10	250	8		EDWIN ARROBA	GBN-9757	97528	TRANSOCIO)
						9000	10	10	250	8		JOFFRE VERDEZOTO	GBO-2516	97520	EVERDEZ
						8000	10	20	250	5		NESTOR CEDEÑO	TAA-2636	97532	VELEZ MANUEL
PISCIFRANZ S.A.	BALAO	8	8000	12	O MANOSALVAS	5000	6	10	200	4	1	GENARO PALACIO	GBO-4454	97534	ORTIZ ZAMBRANO G.
BASURCORP	PLAYAS	b9	5000	23	GERENCIA	4000	6	10	125	3	1	WINTHER VARELA	BAA-1904	97535	TRANSTOCAR S.A)
BASURCORP	PLAYAS	b11	4000	25	GERENCIA	4000	6	10	125	3	1	WINTHER VARELA	BAA-1904	97535	TRANSTOCAR S.A)
TOTAL PROGRAMADO (lb)			208,200			208200	247	290	6225	172	7				

FIRMA DE RESPONSABILIDAD/ \_\_\_\_\_

## TABLA DE PRECIOS PARA TRANSPORTISTAS

		 <b>TARIFARIO DE PRECIO PARA TRANSPORTISTAS</b>					
		PEQUEÑO		MEDIANO		GRANDE	
DESTINO	PROVINCIA	180 KV	6 BINES	220 KV	8 BINES	260 KV	10 BINES
LIBRAS		5400	800*4800	6600	800*6400	7800	800*8000
MUELLE	GUAYAS	33	40	39	50	50	50
DURAN	GUAYAS	90	130	100	150	110	180
CHONGON	GUAYAS	115	130	140	160	160	200
PTO SABANA	GUAYAS	115	130	145	160	165	200
AYALAN	GUAYAS	115	130	145	160	165	200
CHANDUY	GUAYAS	115	130	145	160	165	200
PLAYAS	GUAYAS	115	130	145	160	165	200
GABARRA /ISLAS DEL GOLFO	GUAYAS	160	170	160	200	230	250
POSORJA	GUAYAS	115	130	145	160	165	200
TAURA	GUAYAS	115	130	145	160	165	200
PETRILLO	GUAYAS	115	130	145	160	165	200
PALESTINA	GUAYAS	115	130	145	160	165	200
CHURUTE	GUAYAS	115	130	145	160	165	200
NARANJAL	GUAYAS	120	150	145	180	165	220
VILLANUEVA	GUAYAS	120	150	145	180	165	220
PTO INCA	GUAYAS	120	150	145	180	165	220
PTO BAQUERIZO	GUAYAS	120	150	145	180	165	220
BALAO	GUAYAS	140	150	155	180	185	220
CIEN FAMILIA	GUAYAS	140	150	155	180	185	220
TENGUEL	GUAYAS	140	150	165	180	190	220
PAGUA	EL ORO	175	180	205	220	245	260
TENDALES	EL ORO	175	180	205	220	245	260
MACHALA	EL ORO	175	180	205	220	245	260
PTO BOLIVAR	EL ORO	175	180	205	220	245	260
PTO JELY	EL ORO	175	180	205	220	245	260
STA ROSA	EL ORO	175	180	205	220	245	260
GABARRA / ISLA PUNA	EL ORO	260	280	310	320	370	380
HUAQUILLA	EL ORO	210	220	235	240	260	290
HUALTACO	EL ORO	210	220	235	240	260	290
ARENILLA	EL ORO	210	220	235	240	260	290
PTO PITAHAYA	EL ORO	210	220	235	240	260	290
JAMA	MANABI	290	300	330	340	375	400
PEDERNALES	MANABI	290	300	330	340	375	400
PTO TIZAL	MANABI	290	300	330	340	375	400
COJIMIES	MANABI	300	300	350	340	470	400
MUISNE	ESMERALDA	340	340	400	430	530	460
LA TOLA	ESMERALDA	360	340	450	430	570	460
DIA DE ESPERA EN CAMARONERA		50%					

# FORMULARIO DE ENTREVISTA GERENTE GENERAL

Fecha: \_\_\_\_\_

## INSTRUCCIONES

La Presente Aplicación De La Técnica Tiene Como Finalidad Recolectar Información Necesario Sobre El Trabajo Investigativo “Mejora En La Planificación Y Organización Del Transporte En La Empresa **COFIMAR** A Partir Del 2019” Se Le Pide De Favor Responda Las Preguntas Con Toda La Sinceridad Y Validez Ya Que La Mediante Estas Se Podrán Detectar Las Falencias Que Tiene La Empresa.

Se le agradece por su participación

1. **¿Cree usted que COFIMAR tiene una escasez de controles internos en cuanto a la logística de transporte?**

---

---

2. **¿Cree usted que es necesario la implementación de técnicas de reducción de costos de logística en COFIMAR?**

---

---

3. **¿Cree usted debido al aumento de los costos de logística del producto se han perjudicado en los precios a los clientes?**

---

---

4. **¿Cree usted que se ha reducido la clientela de COFIMAR?**

---

---

5. **¿Cree usted que la empresa debe de mejorar la logística de su transporte?**

---

---

6. **¿Los ingresos diarios establecidos por la empresa compensan sus egresos?**

---

---

## FORMULARIO DE ENTREVISTA JEFE DE LOGÍSTICA

Fecha: \_\_\_\_\_

### INSTRUCCIONES

La Presente Aplicación De La Técnica Tiene Como Finalidad Recolectar Información Necesario Sobre El Trabajo Investigativo “Mejora En La Planificación Y Organización Del Transporte En La Empresa **COFIMAR** A Partir Del 2019” Se Le Pide De Favor Responda Las Preguntas Con Toda La Sinceridad Y Validez Ya Que La Mediante Estas Se Podrán Detectar Las Falencias Que Tiene La Empresa.

Se le agradece por su participación

1. **¿Cree usted que es necesario establecer nuevos métodos de organización de la logística del transporte?**

---

---

2. **¿Cuál cree usted que es el principal problema que tiene COFIMAR?**

---

---

3. **¿Cree usted que la empresa requiere un nuevo modelo de logística de transporte que disminuya los costos de transporte y aumente los beneficios?**

---

---

4. **¿Usted como encargado de la logística de transporte de COFIMAR cree que es necesario capacitar al personal sobre cómo aplicar una buena logística de transporte en la Empresa?**

---

---

5. **¿Qué método u técnica de logística recomienda usted utilizar?**

---

---