



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

IMPORTANCIA DE LAS OPERACIONES DE MANIPULACIÓN DE
CARGA EN LA EXPORTACIÓN DE LA EMPRESA CAROLFA

BERMUDEZ SARMIENTO RANDY DAVID
INGENIERO EN COMERCIO INTERNACIONAL

MACHALA
2020



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

IMPORTANCIA DE LAS OPERACIONES DE MANIPULACIÓN DE
CARGA EN LA EXPORTACIÓN DE LA EMPRESA CAROLFA

BERMUDEZ SARMIENTO RANDY DAVID
INGENIERO EN COMERCIO INTERNACIONAL

MACHALA
2020



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

EXAMEN COMPLEXIVO

IMPORTANCIA DE LAS OPERACIONES DE MANIPULACIÓN DE CARGA EN LA
EXPORTACIÓN DE LA EMPRESA CAROLFA

BERMUDEZ SARMIENTO RANDY DAVID
INGENIERO EN COMERCIO INTERNACIONAL

ZAMORA CAMPOVERDE MICHAEL ANDRES

MACHALA, 19 DE FEBRERO DE 2020

MACHALA
19 de febrero de 2020

Nota de aceptación:

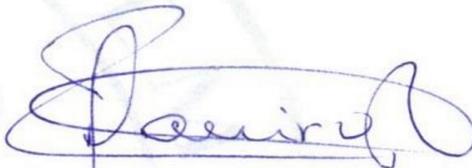
Quienes suscriben, en nuestra condición de evaluadores del trabajo de titulación denominado IMPORTANCIA DE LAS OPERACIONES DE MANIPULACIÓN DE CARGA EN LA EXPORTACIÓN DE LA EMPRESA CAROLFA, hacemos constar que luego de haber revisado el manuscrito del precitado trabajo, consideramos que reúne las condiciones académicas para continuar con la fase de evaluación correspondiente.



ZAMORA CAMPOVERDE MICHAEL ANDRES
0702415456
TUTOR - ESPECIALISTA 1



SÁNCHEZ MALDONADO MARCO FABRICIO
0703359869
ESPECIALISTA 2



AGUILAR ORDÓÑEZ LUIS RAMIRO
0700862733
ESPECIALISTA 3

Fecha de impresión: jueves 20 de febrero de 2020 - 12:06

Importancia de las operaciones de manipulación de carga en la exportación de la empresa carolfa

por Randy Bermudez

Fecha de entrega: 08-feb-2020 06:59p.m. (UTC-0500)

Identificador de la entrega: 1253779187

Nombre del archivo: RANDY_TITULACION_-_EXPORTACION_CAROLFA.docx (39.89K)

Total de palabras: 3559

Total de caracteres: 20091

CLÁUSULA DE CESIÓN DE DERECHO DE PUBLICACIÓN EN EL REPOSITORIO DIGITAL INSTITUCIONAL

El que suscribe, BERMUDEZ SARMIENTO RANDY DAVID, en calidad de autor del siguiente trabajo escrito titulado IMPORTANCIA DE LAS OPERACIONES DE MANIPULACIÓN DE CARGA EN LA EXPORTACIÓN DE LA EMPRESA CAROLFA, otorga a la Universidad Técnica de Machala, de forma gratuita y no exclusiva, los derechos de reproducción, distribución y comunicación pública de la obra, que constituye un trabajo de autoría propia, sobre la cual tiene potestad para otorgar los derechos contenidos en esta licencia.

El autor declara que el contenido que se publicará es de carácter académico y se enmarca en las disposiciones definidas por la Universidad Técnica de Machala.

Se autoriza a transformar la obra, únicamente cuando sea necesario, y a realizar las adaptaciones pertinentes para permitir su preservación, distribución y publicación en el Repositorio Digital Institucional de la Universidad Técnica de Machala.

El autor como garante de la autoría de la obra y en relación a la misma, declara que la universidad se encuentra libre de todo tipo de responsabilidad sobre el contenido de la obra y que asume la responsabilidad frente a cualquier reclamo o demanda por parte de terceros de manera exclusiva.

Aceptando esta licencia, se cede a la Universidad Técnica de Machala el derecho exclusivo de archivar, reproducir, convertir, comunicar y/o distribuir la obra mundialmente en formato electrónico y digital a través de su Repositorio Digital Institucional, siempre y cuando no se lo haga para obtener beneficio económico.

Machala, 19 de febrero de 2020


BERMUDEZ SARMIENTO RANDY DAVID
0929089696

RESUMEN

El comercio constantemente se torna más globalizado y competitivo, con la aparición de nuevas tecnologías y tendencias de mercado, dan lugar a que las organizaciones se hagan partícipes de las actuales formas de comercio internacional y transportación de mercancías.

El alto porcentaje de riesgos durante las operaciones de manipulación de carga crean la necesidad de contratar a operadores logísticos especializados en el manejo de la cadena de suministro; con el objetivo de reducir las amenazas durante el proceso de distribución.

Para controlar que no existan inconsistencias en el transcurso de la manipulación de mercancías se han planteado manuales operativos donde se señalan los aspectos que se debe aplicar para la ejecución efectiva del manejo de cargas.

El trabajo realizado pretende demostrar la importancia de las operaciones de manipulación de la carga, así como la utilización de los Incoterms para definir la responsabilidad del comprador y vendedor en una exportación.

Se ha consultado en fuentes bibliográficas y artículos científicos para la obtención de información teórica, mediante un enfoque cualitativo. El método utilizado fue el analítico, el cual consiste en descomponer un todo en sus partes para estudiarlas por separado, con el fin de conocer las características, causas y relaciones entre sí.

Palabras clave: manipulación de carga, riesgos logísticos, operador logístico, Incoterms.

ABSTRACT

Trade is constantly becoming more globalized and competitive, with the emergence of new technologies and market trends, resulting in organizations becoming involved in current forms of international trade and freight transport.

The high percentage of risks during cargo handling operations creates the need to hire logistics operators specialized in supply chain management, with the aim of reducing threats during the distribution process.

In order to check that there are no inconsistencies in the course of the handling of goods, operational manuals have been drawn up which indicate the aspects to be applied for the effective execution of the handling of loads.

The work undertaken aims to demonstrate the importance of load handling operations, as well as the use of incoterms to define the responsibility of the buyer and seller in an export.

Literature sources and scientific articles have been consulted to obtain theoretical information, using a qualitative approach. The method used was analytical-synthetic.

Key words: Load handling, logistic risks, logistic operator, incoterms.

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
RESUMEN	
ABSTRACT	
TABLA DE CONTENIDO	
INTRODUCCIÓN	6
DESARROLLO	8
Los riesgos logísticos durante las operaciones de carga.....	8
Operador logístico.....	9
Operaciones de carga	10
Incoterms.....	11
Infraestructura logística	13
Contenedor.....	13
SOLUCIÓN DEL CASO	15
CONCLUSIÓN	18
BIBLIOGRAFÍA	19

INTRODUCCIÓN

El comercio internacional engloba a todas las operaciones de compra y venta de bienes o servicios entre países, se negocia las formas de pago y el tipo de cambio para las transacciones comerciales. Las importaciones y exportaciones mejoran la economía de los países involucrados, pues se posicionan en mercados extranjeros.

Como lo afirma Lizarreta (2017), la internacionalidad, un aspecto que es consustancial al transporte. El fenómeno de la globalización supone, entre otros aspectos, una intensificación de las relaciones comerciales entre distintos países, lo que erige el transporte como una herramienta clave para su consecución los servicios de transporte trascienden del ámbito nacional al internacional, lo que exige la colaboración entre los distintos países en aras de crear una normativa internacional ambiciosa e integradora que responda a los retos de esta materia. (pág. 364)

El transporte de mercaderías es esencial para el comercio internacional, dado que es el encargado del desplazamiento de las mercaderías de un lugar de origen a un lugar de destino. Dependiendo de las condiciones del traslado la carga puede ser óptima o no para su venta. Existen modos de transporte, tales como: aéreo, marítimo y terrestre; su elección depende del tipo de mercadería.

Las empresas exportadoras buscan ser competitivas y tienen la necesidad de mejorar constantemente, la tecnología y las nuevas tendencias de mercado obligan a las organizaciones a aplicar estrategias que les permitan seguir creciendo.

En la actualidad las empresas se inclinan por externalizar sus actividades, para lo cual contratan operadores logísticos para que se encarguen de los aspectos de transportación, manipulación, trámites aduaneros, carga y descarga. Estas actividades serán realizadas por personas especializadas en cada campo. El beneficio de la externalización es reducir los riesgos logísticos, agilizar el proceso y disminuir costos.

Para la manipulación de cargas existen una gran cantidad de equipos utilizados, y su uso implica a una serie de peligros para las mercancías que se manejan; la infraestructura y operadores son claves para su desempeño.

Existen altas estadísticas de riesgos durante el desarrollo logístico en vías, por robos, contaminaciones con droga, golpes a la carga, fallas en la cadena de frío, inconsistencias en el funcionamiento de equipos, desgaste de dispositivos y mala manipulación de equipos póricos durante la izada del contenedor. En consecuencia, es importante contar con sistemas que permitan mitigar estas amenazas.

Objetivo general: Determinar los procedimientos aduaneros, respecto a la manipulación de la carga y los riesgos logísticos que se dan el transporte internacional de mercancía.

El presente trabajo tiene como objetivo demostrar la importancia de las operaciones de manipulación de carga en la exportación de la empresa Carolfa.

DESARROLLO

Los riesgos logísticos durante las operaciones de carga

Según Lizarzaburu, Barriga, Noriega, Lopez y Mejía (2017), el riesgo hace referencia a la posibilidad de incumplimiento de una tarea u objetivo propuesto por una organización. Es la incertidumbre que se desarrolla en el transcurso de un proceso, y que impide a las operaciones a desarrollarse de manera efectiva. En la actualidad, se han desarrollado nuevos métodos para proteger la integridad de la carga. Los servicios logísticos se han perfeccionado para reducir los riesgos económicos, físicos y operativos, por lo tanto, la externalización de la logística encarga funciones de movilización, manipulación y carga de la mercancía a empresas externas especializadas, lo cual genera un mejor desempeño y mitiga riesgos.

Otro factor esencial para el desarrollo de la logística es la seguridad portuaria, la cual se basa en la protección de la carga para evitar la contaminación por drogas, asaltos, daños, entre otros. Además de contar con una infraestructura tecnificada para el manejo y manipulación de la carga a la naviera.

Los riesgos logísticos que pueden ocurrir en los puertos durante las operaciones de manipulación de mercancía, se encuentran los siguientes:

- a) Inconsistencias en el mecanismo de la grúa pórtico o grúa pluma.
- b) Ganchos, spreader, eslabones giratorios desgastados.
- c) Mala manipulación de los equipos pórticos por falta de visualización o por falta de conocimiento.
- d) Inadecuada ubicación del contenedor, lo cual retrasa las operaciones.

- e) Manipulación excesiva de la carga, dañando la integridad de la mercancía, además de representar costos adicionales.
- f) El contenedor tenga cualquier tipo de alarmas (fallas en su mecanismo) antes de ser cargado al buque.

Operador logístico

El operador logístico es el encargado del manejo adecuado de operaciones de transporte, almacenamiento, gestión de inventarios, entre otros, ha sido una preocupación constante en la logística, es así que el outsourcing ha obtenido popularidad en los últimos años. La externalización consiste en contratar a empresas especializadas, para que se hagan responsables de los procesos o actividades no propias de la organización contratante.

Implica la externalización o outsourcing de la logística a un tercero (operador logístico), los operadores ofrecen cross docking, gestión de inventario, trazabilidad, diseño de envases, etc. En general son empresas de actuación global, por lo que poseen mejores posibilidades para aplicar estrategias más avanzadas y sostenibles, como los sistemas de soporte para la toma de decisiones para optimizar el modo de transporte, capacidad de envío y la ruta (Gruchmann, Melkonyan y Krumme, 2018).

Los operadores logísticos integran todas las organizaciones participantes en la cadena de suministro. Algunas de sus actividades son: planificación, gestión y control de todas las tareas logísticas (información, materiales y el flujo de capitales).

El outsourcing engloba actividades de consultoría, almacenaje, distribución, entre otros., consiste en que las empresas contraten a operadores de carga para que se encarguen apropiadamente de la manipulación de la mercadería.

Operaciones de carga

Carga es la palabra utilizada en comercio internacional para hacer referencia a la mercancía, y también se le denomina así al proceso de colocar la mercadería en el transporte elegido. Las cargas tienen un tratamiento especial dependiendo de su naturaleza, existen cargas que requieren mayor cuidado mientras son manipuladas.

Las cargas se clasifican en dos grupos: cargas a granel y cargas generales. Cada una tiene una cualidad distinta:

Carga a granel, son productos que se transportan sin ser empaquetados. Se dividen en:

- Carga a granel sólida
- Carga a granel líquida
- Carga a granel gaseosa

Carga general, son paquetes en diferentes tamaños. Se dividen en:

- Carga fraccionada
- Carga unitarizada
-

El tratamiento de la carga se la realiza en concordancia con los productos que se están manejando, en cuanto a la variable del manejo de equipos para colocar a los contenedores, debe hacerlo el personal capacitado y preparado para enfrentar posibles acontecimientos que se presenten durante el proceso de carga (Zamora y González, 2019).

La operación de carga debe ser planeada minuciosamente, estableciendo la ubicación y diseño de los puntos estratégicos de carga. Adicionalmente, se debe tener un correcto manejo del gancho, cuchara o cualquier otra herramienta que para izar o movilizar la mercancía al buque. Se debe tomar en consideración que la movilización y manipulación de carga, lo realiza el comprador o vendedor en dependencia del tipo de incoterm que elijan las partes.

Incoterms

Los Incoterms fueron creados en 1936 por la Cámara de Comercio Internacional, teniendo como objetivo establecer un lenguaje uniforme en el comercio global al momento de realizar las transacciones. En el comienzo de su aplicación sólo los utilizaban 13 países, pero con el pasar del tiempo ha incrementado a más 140 países.

Son los términos internacionales de comercio, que se han normalizado con el fin de armonizar a todas las negociaciones internacionales, consisten en definir donde empiezan y terminan las responsabilidades del comprador y vendedor.

Existen 11 incoterms los cuales son elegidos de acuerdo a los intereses y conveniencia de los importadores y exportadores. Se los pueden dividir en dos grandes grupos:

g) Multimodal

EXW – FCA – CPT – CIP – DAT – DAP – DDP

h) Marítimos y vías navegables

FAS – FOB – CFR – CIF

En relación al trabajo de investigación que se está desarrollando, se ha tomado en consideración el incoterm marítimo FAS. Existen cuatro incoterms marítimos que son utilizados para el intercambio de bienes y servicios. Estos términos se actualizan continuamente por la Cámara de Comercio Internacional, la última adecuación son los Incoterms 2020 (Calderón, 2018).

En base a la nueva actualización de los Incoterms 2020, se plantea las obligaciones que deben cumplir tanto el comprador como el vendedor. A continuación, se señalan las siguientes consideraciones del incoterm FAS:

Tabla 1. Incoterm FAS

Incoterm	Responsabilidades del vendedor	Responsabilidades del comprador
FAS	<ul style="list-style-type: none"> - Prepara la mercadería para la venta. - Carga la mercadería al medio de transporte. - Traslado hacia el puerto de origen. -Trámites aduaneros, licencias, tasas de exportación. - Manipulación y carga en puerto de origen. - Dejar la carga al costado del buque. 	<ul style="list-style-type: none"> -Naviera internacional seleccionado. -Manipulación y descarga en el puerto de destino. -Trámites aduaneros de importación. -Transporte interno hacia el comprador.

Fuente: Elaboración propia

El incoterm FAS es exclusivamente marítimo. Las responsabilidades del vendedor terminan al momento de dejar la mercadería al costado del buque, inmediatamente todas las obligaciones pasan a cargo del comprador que se encargará de contratar el flete, seguro y demás trámites de importación.

Cabe mencionar que la infraestructura logística es un factor clave para las importaciones y exportaciones, dado que el incoterm FAS es netamente marítimo, y permite agilizar la movilización de mercancías entre países.

Infraestructura logística

La infraestructura e instalaciones forman parte fundamental para el apropiado desarrollo de la logística en puertos marítimos, carreteras, vías ferroviarias y aeropuertos. Los equipos y maquinarias (montacargas, grúa pórtico, etc.) agilizan las actividades de transporte, carga, descarga, transbordos, manipulación, paletizado, control de seguridad, entre otros (Gil, 2016).

Una buena infraestructura logística permite el traslado ágil y efectivo de personas, alimentos, mercadería, materiales, entre otros. Es fundamental para el desarrollo del comercio nacional e internacional. Además, garantiza que las cargas lleguen justo a tiempo, asegura la eficiencia, disminuye los gastos de transporte y promueve la integración entre países de todo el mundo.

La manipulación de contenedores en los puertos se la realiza con la maquinaria especializada y con mucha cautela, pues estos protegen y almacenan a las mercaderías.

Contenedor

El contenedor tiene sus orígenes en la segunda guerra mundial, cuando el transportista Malcom McLean observaba el esfuerzo que realizaban los estibadores para traspasar los productos al buque. Él tuvo la idea de crear una caja metálica que permita movilizar directamente la mercadería a cubierta.

Las medidas del primer contenedor fueron de 35 pies de longitud, 8 pies de anchura y 8 de altura. Las cuales contaban con esquineros y ganchos para su manipulación.

El contenedor es un elemento del equipo de transporte, de carácter permanente y suficientemente fuerte para ser usado varias veces, con un diseño que facilita el transporte de productos por varios medios de transporte, lo cual evita procesos intermedios de recargue y agiliza las movilizaciones de la carga.

El contenedor es un pilar fundamental para realizar las operaciones de comercio internacional, su utilización trae ventajas significativas para el transporte marítimo: baja permanencia de los buques en puerto, posibilita movilizar grandes cantidades de carga, disminuye en los costos de transporte y manipuleo portuario y minimiza de los riesgos de saqueo, daños o pérdidas. Asimismo, tiene un mínimo impacto ambiental, ya que es reutilizable.

Se elije el tipo de contenedor en relacion a la mercaderia a transportar, puede variar las medidas, estructura, mecanismo, material, etc. Se clasifican en los siguientes tipos de containers:

- Contenedor seco, son los más comunes transportan cargas como: ropa, tecnología, entre otros.
- Contenedor refrigerado, utilizado para productos perecibles.
- Open top, se abren por la parte superior, exclusivo para las cargas voluminosas.
- Flat Rack, es utilizado para cargas pesadas, no cuenta con paredes y techo.
- Open side, son contenedores sin pared lateral que son usados para transportar mercancías largas.
- Contenedor cisterna, dedicado para movilizar líquidos peligrosos.
-

Las medidas de los contenedores más comunes a nivel mundial son los de 20 y 40 pies, los cuales poseen un volumen interno aproximado de 32,6 m³ y 66,7 m³ respectivamente. El tamaño de los contenedores está reglamentado por la norma ISO 6346.

La planeación de las actividades de apilamiento, estiba y desestiba para los contenedores forman parte fundamental de la logística, permite colocarlos en posiciones exactas que facilitan su manipulación; aprovechando eficientemente el espacio disponible y disminuyendo costos de transportación (Jacomino, Morell y Bello, 2017).

Solución Del Caso

La ejecución eficaz de las actividades logísticas, tiene una importancia trascendental en las exportaciones de la empresa Carolfa, ya que esto nos permite reducir costos, optimizar tiempo de transporte y proteger la integridad de la mercadería, entre otros.

La externalización de actividades tiene como fin garantizar que la carga llegue en óptimas condiciones hasta el lugar acordado (de acuerdo al incoterm elegido) con los principios de calidad total y justo a tiempo, que son la base para alcanzar la efectividad del proceso, lo cual se ve reflejado en la rentabilidad y competitividad de la empresa en el mercado.

Los riesgos en las operaciones logísticas pueden ser reducidos mediante la integración de información, planeación estratégica del riesgo, controles regulares del funcionamiento de equipos, monitoreos continuos, entre otros (Osorio, Manotas y Rivera, 2017).

La empresa Carolfa ha decidido realizar una exportación para lo cual, ha contratado a un operador logístico para que se encargue de la manipulación, movilización y carga de la mercancía.

Dentro de los términos internacionales para el caso, el incoterm seleccionado por las partes participantes es el incoterm FAS, siendo el operador logístico el encargado de los trámites correspondientes hasta poner la mercancía al costado del buque.

Las actividades realizadas diariamente en los puertos poseen un alto porcentaje de peligrosidad, debido a las operaciones de izado y movilización de contenedores. Con el fin de garantizar la integridad de la carga y un ambiente de trabajo seguro el gerente logístico debe tomar en cuenta las siguientes consideraciones:

- El personal encargado del manejo de los equipos debe estar capacitado y supervisado por operadores de señalética, eslingas, entre otros.
- El equipo de izado debe estar en constante mantenimiento.
- Antes de empezar a utilizar cualquier equipo, comprobar que esté funcionando adecuadamente y que cumplen con las condiciones de seguridad para continuar utilizándolas.
- Administración de seguridad en el trabajo.

La seguridad en los puertos es un factor importante para precautelar el bienestar de las personas y de las cargas en la terminal. Mediante la planificación y control de las actividades de izado de la carga y los equipos de manipulación, se asegura el correcto desarrollo de las operaciones portuarias (Romero, 2016).

Las personas designadas para el manejo de equipos pórticos deben poseer experiencia y conocer sobre las condiciones para manipular la carga. Existen muchos casos en los que ha ocurrido accidentes (golpes a la carga, caída del contenedor al mar, etc.) debido a la manipulación de cargas con excesivo peso, por problemas de funcionamientos o por falta de conocimientos del operador de las grúas.

A continuación, se detallan los factores que se debe tener presente para las operaciones de carga:

- a) El peso máximo del contenedor, el tamaño, el tipo del cargamento.
- b) Naturaleza de la carga que ha de izarse.
- c) Riesgos operativos durante la manipulación de la carga (estabilidad, rigidez, centro de gravedad, etc.)

- d) Tomar en cuenta la simbología marcada para la manipulación de la carga.
- e) Emplear las tecnologías de GPS en los camiones externos para establecer la secuencia de descarga de las cargas.
- f) Realizar inspecciones a los accesorios de fijación de carga, ganchos, eslabones giratorios; para comprobar si existen daños o desgaste.
- g) Intervalo a la que tiene que ser izada la carga.
- h) Distancia adecuada para evitar accidentes con otras grúas, cables eléctricos, vías de transporte, etc.
- i) Regirse en la Norma ISO 12480, Cranes, para el uso seguro de las grúas.
- j) Establecer un plan de catástrofes, para conocer lo que se debe hacer cuando ocurre un siniestro.
- k) Crear un sistema en el cual se registren todos inconvenientes y averías operativas.
- l) Evitar el estrés de los empleados que manipulan la mercadería.

Adicionalmente, otra normativa aplicable es el Código IGS (Código internacional de gestión de seguridad), este código se encarga de las actividades operacionales del buque y de evitar la contaminación ambiental durante las actividades de transporte.

Considerando los anteriores elementos se reduce la posibilidad de que ocurran sucesos desfavorables a el cargamento durante la exportación y reduce costos.

Para cumplir satisfactoriamente todo el proceso logístico hasta que la mercadería llegue al buque se necesita del trabajo en conjunto de recursos tecnológicos, humanos y físicos; para la manipulación correcta de la carga es indispensable contar con equipos modernos (grúa portica, grúa pluma, entre otros.) con el objetivo de facilitar la operación portuaria y ser más competitivos (López, Moreno y Vidal, 2018).

CONCLUSIÓN

Se debe identificar los riesgos que existen durante el proceso de exportación, especialmente durante la manipulación de la carga para aplicar acciones preventivas. Las mayores y más comunes amenazas a lo largo del proceso son: la falta de conocimiento del personal sobre el manejo de la grúa portica o grúa pluma, los desgastes en los dispositivos, la errónea manipulación de carga, y la inadecuada ubicación del contenedor, lo que significa que el cargamento deberá ser movilizado más veces.

La empresa Carolfa optó por contratar a un operador logístico con reconocida experiencia en su campo, que se encargue de la movilización, almacenamiento, manipulación, estiba y desestiba de la mercancía. De esta manera, la organización se centra en sus actividades propias, y se asegura que los procesos logísticos se lleven a cabo satisfactoriamente por operadores especializados, a fin de realizar una operación internacional con éxito, de manera de llegar a los mercados internacionales.

BIBLIOGRAFÍA

- OIT. (2018). *Seguridad y salud en los puertos*. Guinebra.
- Calderón, M. E. (2018). Los incoterms como instrumento de derecho suave (soft law). *Revista E-Mercatoria*, 17(1), 47-85.
- Gil, G. O. (septiembre-febrero de 2016). La logística: clave para la competitividad global de las pequeñas y medianas empresas del estado de Jalisco en México. *Paakat: Revista de Tecnología y Sociedad*(11), 1-21.
- Gruchmann, T., Melkonyan, A., & Krumme, K. (October de 2018). Logistics Business Transformation for Sustainability: Assessing the Role of the Lead Sustainability Service Provider (6PL). *MDPI*, 2-19.
- Jacomino, L. D., Morell, P. C., & Bello, P. R. (2017). Revisión bibliográfica sobre funciones objetivo para el apilamiento de contenedores. *Inteligencia Artificial*, 20(60), 28-50.
- Lizarreta, B. P. (2017). El transporte multimodal de mercancías en la regulación unimodal. *Estudios de Deusto: revista de la Universidad de Deusto*, 65(1), 363-400.
- Lizarzaburu, E. R., Barriga, A. G., Noriega, L., Lopez, L., & Mejía, P. (2017). Gestión de Riesgos Empresariales: Marco de Revisión ISO 31000. *Revista Espacios*, 38(59), 8-29.
- López, R. C., Moreno, M. D., & Vidal, C. J. (2018). Las agencias de carga y los servicios de transporte en el comercio internacional de Bogotá. *Ensayos de economía*, 28(53), 141-164.
- Osorio, J., Manotas, D., & Rivera, L. (Agosto de 2017). Priorización de Riesgos Operacionales para un Proveedor de Tercera Parte Logística - 3PL. *Información Tecnológica*, 28(4), 135-144.

Romero, F. D. (2016). Evaluación y organización de la seguridad en terminales portuarias. *Revista Transporte y Territorio*(14), 27-38.

Zamora, T. A., & González, G. J. (2019). Eficiencia del transporte de carga internacional mexicano: análisis por entidad federativa a través del Índice Malmquist, 2010-2014. *Economía: teoría y práctica*(50), 125-144.