



# UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS PARA LA MANIPULACIÓN DE  
CARGA Y DESCARGA EJECUTADOS A TRAVÉS DE LOS DIFERENTES  
MEDIOS Y MODOS DE TRANSPORTE

CABRERA ROBLES FREDDY JAVIER  
INGENIERO EN COMERCIO INTERNACIONAL

MACHALA  
2020



# UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS PARA LA MANIPULACIÓN DE  
CARGA Y DESCARGA EJECUTADOS A TRAVÉS DE LOS  
DIFERENTES MEDIOS Y MODOS DE TRANSPORTE

CABRERA ROBLES FREDDY JAVIER  
INGENIERO EN COMERCIO INTERNACIONAL

MACHALA  
2020



# UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES  
CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

EXAMEN COMPLEXIVO

PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS PARA LA MANIPULACIÓN DE CARGA Y  
DESCARGA EJECUTADOS A TRAVÉS DE LOS DIFERENTES MEDIOS Y MODOS DE  
TRANSPORTE

CABRERA ROBLES FREDDY JAVIER  
INGENIERO EN COMERCIO INTERNACIONAL

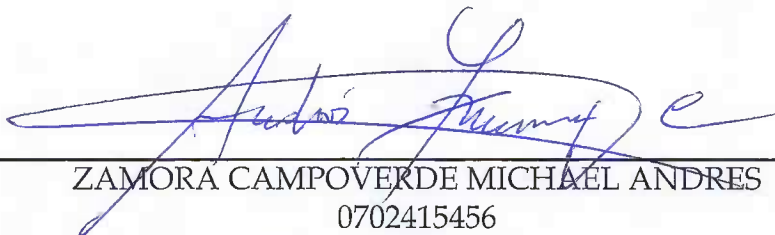
ZAMORA CAMPOVERDE MICHAEL ANDRES

MACHALA, 20 DE FEBRERO DE 2020

MACHALA  
20 de febrero de 2020

### Nota de aceptación:

Quienes suscriben, en nuestra condición de evaluadores del trabajo de titulación denominado PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS PARA LA MANIPULACIÓN DE CARGA Y DESCARGA EJECUTADOS A TRAVÉS DE LOS DIFERENTES MEDIOS Y MODOS DE TRANSPORTE, 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.

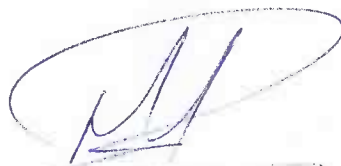


---

ZAMORA CAMPOVERDE MICHAEL ANDRES

0702415456

TUTOR - ESPECIALISTA 1




---

ESPINOSA GALARZA MIGUEL ORLANDO

0703473900

ESPECIALISTA 2



---

BENITEZ LUZURIAGA FRANCISCO VLADIMIR

0703338061

ESPECIALISTA 3

Fecha de impresión: jueves 20 de febrero de 2020 - 07:43

# CASO PRÁCTICO-FREDDY CABRERA

*por* Freddy Javier Cabrera Robles

---

**Fecha de entrega:** 11-feb-2020 11:52p.m. (UTC-0500)

**Identificador de la entrega:** 1255954416

**Nombre del archivo:** caso\_pr\_ctico-CABRERA.docx (108.71K)

**Total de palabras:** 3090

**Total de caracteres:** 17072

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

El que suscribe, CABRERA ROBLES FREDDY JAVIER, en calidad de autor del siguiente trabajo escrito titulado PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS PARA LA MANIPULACIÓN DE CARGA Y DESCARGA EJECUTADOS A TRAVÉS DE LOS DIFERENTES MEDIOS Y MODOS DE TRANSPORTE, 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, 20 de febrero de 2020



CABRERA ROBLES FREDDY JAVIER  
0705859650

## **AGRADECIMIENTO:**

En el presente trabajo investigativo quiero en primer lugar dar las gracias a Dios por darme fortaleza, y es quien siempre me acompaña y guía mi sendero.

Un agradecimiento especial a mi esposa, que ha estado siempre a mi lado y fue la persona que me motivó e inspiró a retomar y concluir mis estudios universitarios; también quiero agradecer a mis padres, que han sido mi apoyo incondicional, siempre brindándome sus sabios consejos e inculcándome principios y valores que me han servido en el transcurso de mi vida para ser un hombre de bien.

A mis hermanos por brindarme el apoyo moral, y me han acompañado durante esta etapa importante de mi vida, a mis queridos suegros también les agradezco porque han llegado a formar parte de mi vida y siempre han estado ahí cuando los he necesitado.

A mis buenos amigos que nunca me han dejado solo, siempre ofreciéndome esa amistad verdadera, y a mis compañeros de aula con quienes compartimos muchas vivencias y experiencias únicas que no se volverán a repetir.

Además quiero hacer extensivos mis más sinceros agradecimientos a la Universidad Técnica de Machala por permitirme formar como profesional y a todo el colectivo de docentes de la Carrera de Comercio Internacional, porque han sido las personas que día a día me impartieron sus conocimientos en las aulas de clase, quiero resaltar mis gracias al Ing. Michael Zamora Campoverde, el mismo que fue mi tutor en la elaboración de mi caso práctico, y quien con sus vastos conocimientos supo guiarme en el desarrollo y culminación del mismo.

## **RESUMEN:**

El transporte internacional de mercancías se realiza a través de los diferentes medios y modos de transporte, las empresas necesitan enviar sus productos a sus clientes, es por eso que la elección de un medio de transporte es vital durante los procesos logístico, comercial y aduanero.

La importancia de los procedimientos operativos para la manipulación de carga y descarga ejecutados a través de los diferentes medios y modos de transporte radica en una buena elección de un operador logístico para que efectúe todas las actividades concernientes a los procesos logísticos portuarios de mercancías en unidades de carga y medios de transporte.

Los operadores logísticos son personas naturales o jurídicas que tienen el conocimiento y experiencia en el ámbito logístico, comercial y aduanero; estos ofrecen sus servicios a las diferentes empresas que deseen comercializar sus productos dentro y fuera del país, ya que poseen recursos tales como: equipos, herramientas, maquinarias y otros, que les permite ejecutar todas estas operaciones eficientemente.

El objetivo del presente trabajo es describir los métodos de manipulación más convenientes y seguros al momento de efectuar todas las operaciones portuarias garantizando un excelente manejo de la carga durante el desarrollo de la cadena de abastecimiento, además de seleccionar el medio y modo de transporte idóneo a utilizarse en la misma. En la investigación se aplicó el método descriptivo, ya que evalúa características de los elementos planteados utilizando fuentes bibliográficas de artículos de libros y revistas científicas indexadas que abarcan aspectos más relevantes para la solución del caso.

**Palabras claves:** operador logístico, cadena logística, operaciones portuarias, sistema de manipulación.



## **ABSTRACT:**

The international transport of goods is done through the different means and modes of transport, companies need to send their products to their customers that is why the choice of a means of transport is vital during the logistics, commercial and customs processes.

The importance of the operational procedures for the handling of loading and unloading executed through the different means and modes of transport lies in a good choice of a logistics operator to carry out all activities related to the port logistics processes of goods in units of Freight and means of transport.

Logistics operators are natural or legal persons who have the knowledge and experience in the logistics, commercial and customs field; these offer their services to the different companies that market their products inside and outside the country, since they have resources such as equipment, tools, machines and others, which allows them to execute all these operations efficiently.

The objective of this work is to describe the most convenient and safe handling methods at the time of carrying out all the port operations, guaranteeing an excellent handling of the load during the development of the supply chain, in addition to selecting the means and mode of transport suitable for be used in it. In the investigation the descriptive method was applied, since it evaluates characteristics of the elements raised using bibliographic sources of articles of books and indexed scientific journals that cover more relevant aspects for the solution of the case.

**Keywords:** logistics operator, logistics chain; port operations, handling system.

## **CONTENIDO:**

AGRADECIMIENTO: 2

RESUMEN: 3

ABSTRACT: 4

1 INTRODUCCIÓN.. 6

2 MARCO TEÓRICO: 8

2.1 Fundamentos conceptuales de los procedimientos en operaciones portuarias aplicables en diferentes medios de transporte. 8

2.2 Operadores Logísticos. 8

2.3 Normativas de Operaciones Portuarias: 9

2.4 Operaciones Portuarias. 10

2.4.1 Carga. 10

2.4.2 Estiba. 10

2.4.3 Desestiba. 10

2.4.4 Descarga. 11

2.4.5 Transbordo. 11

2.5 Medios de transporte. 11

2.5.1 Transporte terrestre. 12

2.5.2 Transporte marítimo. 12

2.5.4 Transporte Multimodal 12

2.6 Modos de transporte. 13

3 CASO PRÁCTICO.. 13

4 SOLUCIÓN DEL CASO.. 15

5 CONCLUSIONES.. 17

6 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS: 18

Ilustración I: Operadores Logísticos. 9

## **1 INTRODUCCIÓN:**

El comercio internacional se refiere a todo tipo de transacciones comerciales que se desarrollan a nivel de países, hoy en día resulta bastante fácil comprar y vender desde distintos puntos del planeta, ya que vivimos en un mundo globalizado que permite a miles de proveedores y consumidores a acceder a los bienes y servicios en los mercados extranjeros.

Los procedimientos operativos para la manipulación de carga y descarga ejecutados a través de los diferentes medios y modos de transporte busca analizar los procesos que se realizan en las diferentes operaciones portuarias, para garantizar el correcto manipuleo de las mercancías durante toda la cadena logística, siendo así que se pretende que durante el traslado de la carga se apliquen los métodos apropiados según las características de la misma. Además hay que tener en cuenta el medio de transporte, unidad y tipo de carga con la que se va a trabajar, ya que de aquello depende la maquinaria, equipo y sistemas de manipulación que vayan a utilizar los operadores logísticos para realizar de manera ágil y segura los procedimientos y demás actividades con el propósito de mantener la integridad de los mismos.

El Ecuador al encontrarse ubicado en una zona geográfica privilegiada, posee cinco puertos marítimos, en donde se realizan operaciones de comercio internacional tales como exportaciones, importaciones y tránsito, los mismos que reciben grandes volúmenes de carga, en dónde se ejecutan diversos procedimientos y técnicas para la manipulación de la mercancía a través de los operadores logísticos.

Las naciones buscan mejorar su desarrollo económico a través del intercambio comercial, la apertura de nuevos mercados y el notable crecimiento económico impulsa la diversificación de la oferta exportable en la búsqueda de potenciales

compradores en mercados extranjeros, y así obtener una balanza comercial favorable.

Es así, que los países debido a un comercio dinámico, cuentan con una gran infraestructura en sus puertos y aeropuertos, siendo éste un tema de suma importancia que busca mejorar los procesos logísticos y aduaneros, que contribuyan al desarrollo y competitividad de los mismos.

Según Carmona (2017) Las infraestructuras portuarias representan un parámetro fundamental que contribuye a la rentabilidad para las empresas importadoras y exportadoras, mayor volumen de flujo de mercancía para operadores logísticos y mejores estándares de seguridad.

Cabe destacar que los puertos y aeropuertos son administrados bajo un modelo de gestión que garantice absorber la demanda en cuanto al flujo de mercancías (manejo de carga) de manera eficaz y optimizando los costos logísticos y portuarios.

El transporte internacional juega un rol fundamental en la cadena logística dentro de una negociación internacional, ya que se requiere que las mercancías lleguen en buenas condiciones y en el tiempo acordado, consiguiendo que la manipulación de la carga se realice de manera ágil y segura.

Existen diversos métodos y técnicas que se utilizan en estas actividades tales como: carga, descarga, estiba, desestiba, apilamiento y trincaje, entre otros; en la actualidad las operaciones referentes a la manipulación de mercancías fomentan una excelente relación comercial entre exportador - importador, siempre y cuando se cumplan con las condiciones pactadas.

Sin embargo otro factor relevante que aumenta los niveles de eficiencia en recintos portuarios o aduaneros es la implementación de normativas de seguridad que son avaladas por certificaciones tales como la BASC y PBIP que se refieren estrictamente a la infraestructura de puertos, movilización, almacenamiento y distribución de la carga.

El presente caso está relacionado con los distintos métodos, procedimientos y técnicas para la manipulación de carga a través de los diferentes modos y medios de transporte.

## **DESARROLLO**

### **2 MARCO TEÓRICO:**

Fundamentos conceptuales de los procedimientos en operaciones portuarias aplicables en diferentes medios de transporte.

Existen diversas operaciones portuarias que se desarrollan durante la carga y descarga de mercancías, por tal motivo una correcta coordinación en el desenvolvimiento de las actividades en el puerto optimizarán y garantizarán un manejo efectivo de las mercancías, minimizando los costos logísticos.

#### **2.1 Operadores Logísticos**

Para González J. (2015) Los operadores logísticos son empresas que comercializan servicios integrales y que se han venido posicionando en el mercado y fortaleciendo su modelo de negocio para satisfacer las cadenas de abastecimiento, además son responsables de las diversas operaciones tanto en puertos como aeropuertos garantizando el correcto manipuleo de las mercancías.

Cabe resaltar que los puertos y aeropuertos son instalaciones en donde se efectúan diversas operaciones de carga, descarga, estiba, desestiba y transbordo, por lo que al momento de manejar contenedores los operarios deben conocer e implementar los procedimientos correctos para así no estropear las mercancías.

Un servicio adicional que suelen prestar los operadores logísticos son las terminales de contenedores, que son intercambiadores intermodales con cierta capacidad de almacenamiento, en donde se realizan operaciones de carga y descarga de

mercancías que son colocadas en almacenes temporales para luego ser trasladado hasta otro modo de transporte (Rodríguez, 2016).

Teniendo en cuenta el concepto básico de operadores logísticos, se ejemplifica claramente como lo ilustra la figura 1.

Figura 1 Operadores logísticos

## **2.2 Normativas de Operaciones Portuarias:**

Zambrano, Mendoza, y Rosillo (2019) manifiestan que en el Ecuador los servicios portuarios se encuentran regulados por normas que se presentan de dos formas que son directas (autoridades portuarias) e indirectas (operadores portuarios), y que cuyas normativas según lo establece la constitución de la República de Ecuador estipula que son los gobiernos autónomos descentralizados (GAD) los encargados de toda la planificación, coordinación, regulación y control del tránsito y transporte, siendo así que los municipios pueden elaborar e imponer reglamentos y normativas en los puertos que se encuentren dentro de su jurisdicción.

## **2.3 Operaciones Portuarias:**

Las operaciones portuarias comprenden la manipulación de mercancías que en la mayoría de casos se desarrolla con medios mecánicos, aunque también se pueden implementar medios auxiliares y accesorios, que son utilizados mediante procedimientos previamente establecidos, así mismo con la aplicación de su respectiva normativa de seguridad, con el fin de salvaguardar la integridad de los operarios, de esta forma se previene accidentes laborales y medioambientales.

Entre las operaciones portuarias que se desarrollan tenemos las siguientes:

### **2.3.1 Carga:**

Es el recorrido realizado de la mercancía, desde un punto de levantamiento inicial hasta la finalización de la manipulación, que es en donde termina el desplazamiento.

### **2.3.2 Estiba:**

Fernandez (2017) define a la estiba como toda operación portuaria en la que se procede a arrumar y acomodar de manera uniforme en las bodegas de los buques, siempre cerciorándose de que las mercancías estén proporcionalmente compartidas y aseguradas para garantizar la estabilidad del buque cuando se encuentre en tránsito.

### **2.3.3 Desestiba:**

Es el procedimiento que se efectúa cuando se toma la carga de las bodegas del buque y se las coloca al alcance de las grúas.

### **2.3.4 Descarga:**

Es la acción que realizan los operarios en puertos y aeropuertos, con la que se pretende desembarcar las mercancías del medio de transporte en la que se encuentran.

### **2.3.5 Transbordo:**

El transbordo es una operación que consiste en tomar una carga de un medio de transporte para trasladarlo a otro, este tipo de transferencia de mercancías por lo general se realizan de buques grandes a buques más pequeños, o de embarcaciones marítimas o fluviales a camiones o tracto camiones.

## **2.4 Medios de transporte:**

Para González (2016) el transporte es indispensable en toda cadena logística, ya que cumple la función de acercar el bien o servicio que requiere el consumidor, sin importar la finalidad de la cadena, ésta va a requerir de un medio de transporte para su propósito.



El transporte en general, constituye el mayor elemento dentro de la logística, ya que por este medio se efectúan todos los desplazamientos de mercancías (materias primas y/o productos terminados). El transporte en sí hace posible que mediante una correcta planificación se efectúen los traslados de cargas de un punto de origen a un punto de destino, minimizando los costos y tiempos de entrega.

Entre los medios de transporte más utilizados están:

#### **2.4.1 Transporte terrestre:**

El transporte terrestre es bastante accesible y muy utilizado en el traslado de mercancías hacia y desde los puertos y aeropuertos a nivel mundial, es preferido por ser simple y sencillo.

Es evidente el aumento comercial entre países vecinos, debido a tratados y convenios que facilitan el desplazamiento de mercancías por carreteras, y que además resulta económico para quienes contratan estos servicios. (Zamora y Mora, 2018)

#### **2.4.2 Transporte marítimo:**

El transporte marítimo a nivel mundial es el más utilizado en las operaciones mercantiles internacionales, por su bajo costo en relación a otros medios de transporte y por su gran capacidad de carga; para Munguía, Canales, y Becerril (2018) este escenario internacional ha sufrido modificaciones referente a la disputa en puertos por parte de los agentes internos y externos que interactúan en esta área, creando una competitividad entre estas cadenas logísticas.

#### **2.4.3 Transporte aéreo:**

Según Pais, Freire, y González (2017) el transporte aéreo ha sido trascendental y de suma importancia, ya que ha aportado al desarrollo emergente de economías, y

que por su alto desempeño se pretende incorporar como un elemento central en lo que se refiere al traslado de mercancías de exportación e importación en empresas nacionales.

#### **2.4.4 Transporte Multimodal:**

El transporte multimodal consiste en la movilización de mercancías que involucra varios medios de transporte (terrestre, marítimo, aéreo y fluvial) en donde el operador de transporte contratado queda comprometido a partir de la firma del contrato con el expedidor, siendo así que asume toda la responsabilidad de la carga desde el punto de origen hasta llegar a su destino, a pesar de ser una modalidad muy utilizada en la actualidad no existe una normativa estandarizada que establezca planteamientos legales en la celebración de este tipo de contratos. (Piloso, 2019)

#### **2.5 Modos de transporte:**

A medida que se han desarrollado las necesidades para la transportación de carga, se ha producido un cambio tecnológico en los modos de transporte a tal manera que el mundo empresarial y la globalización busca seguridad en los traslados de mercancías y rapidez en las entregas, por lo general el modo más utilizado para altos volúmenes de carga es el modo marítimo ya que cuenta con mayores ventajas económicas para las empresas. (González Cancelas, 2016)

### **3 CASO PRÁCTICO:**

Existen diversos sistemas manuales, mecánicos y automatizados que permiten realizar la correcta manipulación de mercancías lo que permite garantizar la integridad de la carga y la seguridad de los operadores al momento de la estiba, desestiba, carga y descarga; ya sea en un medio de transporte o una unidad de carga. Los sistemas de colocación y trincaje en los vehículos y/o contenedores permiten estibar (colocar ordenadamente y de manera repartida) la carga. Existen las consideraciones para cada modo de transporte y además su relación con los vehículos y contenedores junto con los métodos de manipulación más adecuados.

¿Usted es el conductor de un tráiler que frecuentemente lleva contenedores de 20" (pies) en la plataforma y debe dejarlo en el distrito aduanero para su posterior embarque en otro medio de transporte (marítimo).

¿Qué alternativas de carga y manipuleo debe realizar y qué sistemas utilizaría para efectuar un embarque seguro y ágil?

#### **4 SOLUCIÓN DEL CASO:**

Los operadores logísticos son quienes se encargan de efectuar las distintas operaciones portuarias, en donde se cumplen una serie de secuencias y protocolos, con la finalidad de que se lleven a cabo de manera correcta los procedimientos de carga y descarga; durante el desarrollo de estos procesos se ejecutan cuatro operaciones importantes que son; manipulación a bordo, transferencia en el muelle, almacenaje y recepción – entrega.

Todos este concatenado de procedimientos de carga y descarga se encuentran previamente planificados, ya que una vez que el buque se apega al muelle, los operadores logísticos empiezan a realizar las operaciones portuarias; se debe tener presente que todo este conjunto de actividades se tienen que efectuar organizadamente, debe verificarse las características de los contenedores para según eso poder asignar el lugar de descargue.

Los contenedores se encuentran asignados con un número de identificación, lo que el operador de la grúa tendrá en cuenta al momento de la manipulación del mismo para proceder a colocarlo en el lugar señalado con anticipación.

Siempre que se pretenda ingresar una carga a un puerto por vía terrestre, se debe cumplir con ciertos requisitos (documentación) que avalen el transporte y la carga;

cabe indicar que estos documentos tienen que ser presentados con anticipación por parte del exportador.

Para poder ingresar a las instalaciones portuarias, se debe cumplir con ciertas normas de seguridad, por lo que los conductores tienen que usar zapatos con punta de acero, casco y chaleco reflectivo; luego de la verificación visual por parte del guardia en la garita de entrada, éste también se cerciora de que el vehículo se encuentre registrado y tenga autorizada la entrada.

Después de que el tráiler haya ingresado, éste pasa al plegate, en donde personal del puerto (EIR) proceden a llenar un documento que llevará su firma conjuntamente con la del conductor; luego de esto el vehículo debe pasar por una báscula para establecer el peso de la carga; para posteriormente trasladar el contenedor transportado al espacio previamente asignado para su descarga, esto dependerá de su tipo y de la mercancía que contenga. Para ejecutar este proceso, en este caso por tratarse de un contenedor de 20" (pies), se emplea una máquina "Reacher Stoker" (apilador de alcance) con la que se ejecuta el manejo de las cargas.

El contenedor permanecerá en los patios hasta la llegada del buque, en donde será embarcado, para este proceso los operadores portuarios de carga (OPC), vuelven a cargar el contenedor en un tráiler con la ayuda de la Reacher Stoker, y lo llevan hasta el costado del buque, en donde el vehículo se estaciona en forma paralela a la embarcación a unos 15 metros aproximadamente para brindar mayor seguridad y facilitar el trabajo de la grúa pórtico.

En la manipulación a bordo se realiza el movimiento de las cargas entre el costado del buque hasta el compartimento de la carga y viceversa, en resumen es la operación en la que las cargas son trasladadas mediante mecanismos (grúas) para luego en la preparación y enganche en el costado del buque realizar la izada hasta la bodega del buque, cabe destacar que para un eficiente manejo de las mercancías se deben tener en cuenta ciertos aspectos fundamentales como son: el tipo de buque, el tipo de carga y la mano de obra capacitada (operarios), ya que de todo esto dependerá la manera en que se haga el procedimiento.

En algunos casos también se presentan operaciones de trasbordo, que consiste en el traslado de las cargas de buques grandes a buques pequeños que cubren rutas más cortas.

## **5 CONCLUSIONES:**

Es vital que todos los procedimientos en los puertos en cuanto a la manipulación de mercancías estén documentados, con el propósito de especificar las normas y protocolos con los cuales los operadores logísticos efectuarán sus actividades de movilización, carga y almacenamiento.

La ejecución de todos los procedimientos de manipulación de cargas debe ser realizada por el personal capacitado por sus conocimientos y experiencias, y que cumplan con las normativas PBIP y BASC implementadas para infraestructura y seguridad respectivamente.

Es importante que los operadores logísticos conozcan todos los procesos, métodos, técnicas y el transporte adecuado que se va a utilizar en cada operación, ya que con esto se minimizan tiempos y se optimizan recursos, y se logra un eficaz desarrollo de los procedimientos de manipulación de contenedores.

## **6 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:**

Carmona, C. (2017). La seguridad y protección portuaria. Un subespacio de políticas públicas de seguridad y gobernanza convergente. *Gestión y Análisis de Políticas Públicas*, 81-93.

Fernandez, T. (2017). *Transporte internacional*. Bloomington: Palibrio.

González Cancelas, N. (2016). Nuevas cadenas de transporte de mercancías generadas por las infraestructuras logísticas del intercambio modal. *Revista transporte y territorio*, 81-108.

González, J. (2015). CONTRATACIÓN LOGÍSTICA EN COLOMBIA: IMPLEMENTACIÓN DE UN OPERADOR LOGÍSTICO INTEGRAL. *Semestre económico*, 215-237.

González, N. (2016). Presentación: logística y transporte. *Revista transporte y territorio*, 1-4.

Munguía, G., Canales, R., & Becerril, O. (2018). La competitividad logística del transporte marítimo en la Alianza del Pacífico: 1990-2015. *México y la cuenca del pacífico*, 65-88.

Pais, C., Freire, M., & González, F. (2017). La conectividad en el sector español de carga aérea: 2004-2014. *Revista de evaluación de programas y políticas públicas*, 113-138.

Piloso, V. (2019). El transporte multimodal y su incidencia en la legislación ecuatoriana. *Sathiri*, 318-326.

Rodríguez, T. (2016). Aplicaciones tecnológicas en la logística de transportes portuarios. Las terminales de contenedores. *Dossier*, 5-26.

Zambrano, H., Mendoza, M., & Rosillo, N. (2019). Normativa de las operaciones portuarias y su aporte en la seguridad marítima de Manta. *Dominio de las ciencias*, 611-643.

Zamora, A., & Mora, D. (2018). El transporte de carga y el comercio internacional de los países miembros del TLCAN:Un análisis de elasticidades. *INVESTIGACIÓN Y CIENCIA DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE AGUASCALIENTES*, 58-72.