



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR

**PLAN DE MEJORA PARA OPTIMIZAR LA LOGÍSTICA DE
TRANSPORTE DE LA EMPRESA BANATRADE PARA LA SALIDA DE
CONTENEDORES DESDE LAS FINCAS PARA LA EXPORTACIÓN**

**RODRIGUEZ ROMERO CRISTINA ELIZABETH
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

**GIRÓN SALAZAR BRYAN ALEXANDER
LICENCIADO EN COMERCIO EXTERIOR**

**MACHALA
2022**



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR

**PLAN DE MEJORA PARA OPTIMIZAR LA LOGÍSTICA DE
TRANSPORTE DE LA EMPRESA BANATRADE PARA LA
SALIDA DE CONTENEDORES DESDE LAS FINCAS PARA LA
EXPORTACIÓN**

**RODRIGUEZ ROMERO CRISTINA ELIZABETH
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

**GIRÓN SALAZAR BRYAN ALEXANDER
LICENCIADO EN COMERCIO EXTERIOR**

**MACHALA
2022**



UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR

ANÁLISIS DE CASOS

**PLAN DE MEJORA PARA OPTIMIZAR LA LOGÍSTICA DE
TRANSPORTE DE LA EMPRESA BANATRADE PARA LA
SALIDA DE CONTENEDORES DESDE LAS FINCAS PARA LA
EXPORTACIÓN**

**RODRIGUEZ ROMERO CRISTINA ELIZABETH
LICENCIADA EN COMERCIO EXTERIOR**

**GIRÓN SALAZAR BRYAN ALEXANDER
LICENCIADO EN COMERCIO EXTERIOR**

ARIAS MONTERO JORGE EDUARDO

**MACHALA
2022**

Similitud

por Girón Rodríguez

Fecha de entrega: 08-sep-2022 12:08p.m. (UTC-0500)

Identificador de la entrega: 1895232883

Nombre del archivo: INTRODUCCI_N_CONCLUSION_GIRON_Y_RODRIGUEZ.....docx (1.73M)

Total de palabras: 12914

Total de caracteres: 69321

Similitud

INFORME DE ORIGINALIDAD

1 %

INDICE DE SIMILITUD

1 %

FUENTES DE INTERNET

0 %

PUBLICACIONES

0 %

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	Submitted to Universidad Internacional del Ecuador Trabajo del estudiante	<1 %
2	Submitted to Universidad Católica San Pablo Trabajo del estudiante	<1 %
3	www.acavir.com Fuente de Internet	<1 %
4	www.unitedespanol.com Fuente de Internet	<1 %
5	www.xbrl.org.es Fuente de Internet	<1 %
6	baixardoc.com Fuente de Internet	<1 %

Excluir citas

Apagado

Excluir coincidencias

Apagado

Excluir bibliografía

Apagado

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

Los que suscriben, RODRIGUEZ ROMERO CRISTINA ELIZABETH y GIRÓN SALAZAR BRYAN ALEXANDER, en calidad de autores del siguiente trabajo escrito titulado PLAN DE MEJORA PARA OPTIMIZAR LA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE DE LA EMPRESA BANATRADE PARA LA SALIDA DE CONTENEDORES DESDE LAS FINCAS PARA LA EXPORTACIÓN, otorgan 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 tienen potestad para otorgar los derechos contenidos en esta licencia.

Los autores declaran 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.

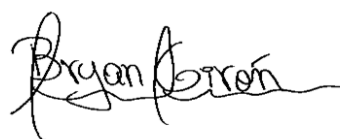
Los autores como garantes de la autoría de la obra y en relación a la misma, declaran que la universidad se encuentra libre de todo tipo de responsabilidad sobre el contenido de la obra y que asumen la responsabilidad frente a cualquier reclamo o demanda por parte de terceros de manera exclusiva.

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.



RODRIGUEZ ROMERO CRISTINA ELIZABETH

0107055014



GIRÓN SALAZAR BRYAN ALEXANDER

0706981487



UNIVERSITAS
MAGISTRORUM
ET SCHOLARIUM

DEDICATORIA

La presente Tesis está dedicada a Dios, ya que gracias a él he logrado concluir mi carrera y en especial a mi esposo, porque él estuvo conmigo dándome todos los ánimos necesarios brindándome su apoyo incondicional y sus consejos para hacer de mí una mejor persona, él ha sido mi motor fundamental que me ha acompañado en todos mis momentos más difíciles en todo mi trayecto estudiantil. Dedico a mi pequeño hijo ya que por él no me he rendido cuando la vida me ha puesto las pruebas más difíciles, gracias a él he llegado hasta donde estoy ahora y toda mi dedicación y esfuerzo es por él. A mis maestros gracias por su tiempo, por su apoyo, así como por la sabiduría que me transmitieron en el desarrollo de mi formación profesional.

Cristina Rodríguez

La presente investigación va dedicada a Dios, a mis familiares que siempre me apoyaron y a todos mis docentes por la enseñanza impartida en estos ocho semestres.

Bryan Girón.

AGRADECIMIENTO

En primer lugar, agradecemos a la Universidad UTMACH por habernos aceptado ser parte de ella y abierto las puertas de su seno científico para poder estudiar la carrera, así como también a los diferentes docentes que nos brindaron sus conocimientos y su apoyo para seguir día a día.

Agradecemos también a nuestro Asesor de Tesis el Ing. Eduardo Arias por habernos brindado la oportunidad de recurrir a su capacidad y conocimiento, así como también habernos tenido toda la paciencia del mundo para guiarnos durante todo el desarrollo de este proyecto.

RESUMEN

El presente proyecto de investigación genera un plan de mejora para optimizar la logística de transporte para la salida de contenedores desde las fincas asociadas a la empresa BANATRADE localizada en la ciudad de Machala. Se analizan estrategias contingentes que permitan agilizar los retrasos que generan un impacto negativo, se contextualiza en la actualidad tomando como referencias antecedentes, conceptos sobre comercio, logística, transporte entre otros. El plan de mejora propuesto, se realizó teniendo en cuenta un análisis interno y externo de las empresas de transporte, estos datos sirvieron para realizar una mejor investigación planificando objetivos y actividades a desarrollarse.

Para la siguiente investigación se ha utilizado un enfoque cuantitativo, el mismo que permite enfocarse internamente en la empresa aplicando métodos teóricos como el inductivo, deductivo, hipotético deductivo y de modelación. Cabe mencionar que para el siguiente trabajo se aplicaron fuentes de información primarias y secundarias además se incluyó la aplicación de entrevista y encuestas realizadas aquellas personas que cumplen con la función de transportar contenedores hacia los puertos ya sea de la ciudad de Machala como YILPORT o de la ciudad de Guayaquil como CONTECON, y así se podrá demostrar los resultados obtenidos, lo cual permitió determinar que la empresa cuenta con un sistema automatizado para las guías de transporte, no se capacita a los transportistas solo se les informa, las vía de Machala-Guayaquil tiene un inconveniente para la transportar los contenedores y la gestión de turnos es una oportunidad para las empresas transportistas.

Palabras claves: Contenedores, Exportaciones, Operación Logística, Optimizar, Transporte logístico, Turnos.

ABSTRACT

This research project generates an improvement plan to optimize the transportation logistics for the departure of containers from the farms associated with the company BANATRADE located in the city of Machala. Contingent strategies are analyzed to speed up the delays that generate a negative impact, it is contextualized in the present time taking as background references, concepts on commerce, logistics, transportation among others. The proposed improvement plan was carried out taking into account an internal and external analysis of the transportation companies, these data were used to carry out a better research planning objectives and activities to be developed.

For the following research a quantitative approach has been used, the same that allows to focus internally in the company applying theoretical methods such as inductive, deductive, hypothetical deductive and modeling. It is worth mentioning that for the following work, primary and secondary sources of information were applied, in addition to the application of interviews and surveys conducted with those people who perform the function of transporting containers to the ports either in the city of Machala as YILPORT or in the city of Guayaquil as CONTECON, This allowed us to determine that the company has an automated system for the transport guides, the carriers are not trained, they are only informed, the Machala-Guayaquil road is inconvenient for the transport of containers and the management of shifts is an opportunity for the transport companies.

Keywords: Containers, Exports, Logistics Operation, Optimize, Logistics Transportation, Shifts.

ÍNDICE GENERAL

ÍNDICE

RESUMEN	VI
ÍNDICE GENERAL	VIII
LISTA DE ILUSTRACIONES Y TABLAS.....	X
LISTA DE ABREVIATURAS Y SÍMBOLOS.....	XI
INTRODUCCIÓN	1
1. CAPITULO I: DIAGNÓSTICO Y CONCEPTUALIZACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO.....	6
1.1. MARCO TEÓRICO	6
1.1.1. Antecedentes históricos.....	6
1.1.2. Antecedentes conceptuales y referenciales.....	11
1.1.3. Caracterización gnoseológica, administrativa del proceso logístico de transporte.	12
1.2.2 Caracterización gnoseológica y metodológica de la gestión logística.....	14
1.2.3. Oposición entre comercialización externa y compraventa mundial.....	17
1.2.4. Transporte terrestre exportaciones importaciones.....	18
1.2.5. Plataformas logísticas del transporte terrestre	18
1.2.6. Camiones de carga	18
1.2.7. Transporte marítimo	19
1.2.8. Características del transporte marítimo	20
1.2.9. Infraestructura portuaria.....	20
1.2.10. Áreas y zonas portuarias	20
1.3 Antecedentes contextuales.....	21
2. CAPÍTULO II METODOLOGÍA	25
2.1. Tipología de investigación.....	25

2.2.	Paradigma o perspectiva general.	25
2.3.	Población y muestra.	25
2.4.	Métodos teóricos.	25
2.5.	Métodos empíricos	26
2.6.	Métodos estadísticos.	26
3.	CAPÍTULO III DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS	28
3.1.	Fundamentación y elaboración del Just in time	28
3.1.2.	Fundamentación del plan de mejora	29
3.1.2.1.	Pilares de la filosofía just in time	29
3.1.2.2.	Cinco ceros	30
3.1.2.2.1.	Cero defectos	30
3.1.2.2.2.	Cero Averías	30
3.1.2.2.3.	Cero stocks	30
3.1.2.2.4.	Cero plazos	31
3.1.2.2.5.	Cero papeles	31
3.1.3.	Las cinco etapas para la implementación del justo a tiempo en una empresa	31
3.1.3.1.	Etapla uno: Cómo situar al método en desarrollo	32
3.1.3.2.	Etapla dos: Concientización	32
3.1.3.3.	Etapla 3: corregir los métodos	32
3.1.3.4.	Etapla 4: Perfeccionar la revisión	32
3.1.3.5.	Etapla 5: Correlación cliente-proveedor	32
3.2.	Entrevista al encargado de las operaciones de logística de transporte de la empresa Maparmi S.A.	33
3.3.	Encuesta a transportistas de la empresa logística	35
3.4.	FODA de la empresa de logística de transporte	44
4.	CAPÍTULO IV PLAN DE MEJORA	45
	CITAS O REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.	54

Bibliografía	54
BIBLIOGRAFÍA GENERAL	64
ANEXOS	66
Anexo A. Guía de entrevista	66
Anexo B. Guía de encuesta	69
Anexo C. Evidencia de visita a Maparmi S.A.	73
ANEXO D. Autorización de la empresa Banatrade	74

LISTA DE ILUSTRACIONES Y TABLAS

Ilustración 1 Croquis de la empresa	23
Ilustración 3 Pregunta 1	35
Ilustración 4 Pregunta 2	36
Ilustración 5 Pregunta 3	36
Ilustración 6 Pregunta 4	37
Ilustración 7 Pregunta 5	37
Ilustración 8 Pregunta 6	38
Ilustración 9 Pregunta 7	38
Ilustración 10 Pregunta 8	39
Ilustración 11 Pregunta 9	39
Ilustración 12 Pregunta 10	40
Ilustración 13 Pregunta 11	40
Ilustración 14 Pregunta 12	41
Ilustración 15 Pregunta 13	41
Ilustración 16 Pregunta 14	42
Ilustración 17 Pregunta 15	42
Ilustración 18 Pregunta 15 segunda parte	43
Ilustración 19 Pregunta 16	43
Tabla	
Tabla 1 Dimensiones e indicadores de la variable dependiente	24
Tabla 2 FODA	44
Tabla 3 Plan de mejora	50

LISTA DE ABREVIATURAS Y SÍMBOLOS

ZAL. - Zona de Actividades Logísticas

AEBE. - Asociación de Exportadores de Banano del Ecuador

INTRODUCCIÓN

La historia de la logística se remonta en el tiempo en que la gente solía almacenar alimentos en cavernas cuando llegaban las estaciones frías y los duros inviernos. Hoy en día, esta acción se la asimila con la gestión de inventarios y los complejos procesos de adquisición. Al carecer de logística de transporte, las civilizaciones anteriores se vieron presionadas a asentarse en tierras cercanas a sus bases de producción para aumentar sus ingresos. Con el pasar del tiempo, el desarrollo del transporte ha dado a las nuevas civilizaciones más flexibilidad para establecer sociedades en un área u otra. En la historia de la logística propia de la cultura griega esto se fue dando antes de cristo en los siglos VI y V, se convirtió una definición asociada al uso de la matemática. Los funcionarios responsables de evaluar los requerimientos nacionales también se conocen como logísticos (Rossi, et al., 2022).

“BANATRADE S.A”, es una empresa ecuatoriana que se encuentra situada en la provincia del oro, ciudad Machala dedicada a la producción y comercialización de banano. Esta empresa cuenta con varios años de experiencia y aceptación de sus productos por parte de sus clientes, además cuentan ya con su propia marca llamada “DEL MONTE”, pero a pesar de ello no cuenta con procesos claros y definidos para poder gestionar de manera inmediata el despacho de contenedores hacia fincas o centros de Acopio.

El siguiente trabajo investigativo de la necesidad de optimización surge recrear el proceso operativo con los contenedores de exportación para los respectivos trámites aduaneros que actualmente se encuentran afectados negativamente por demoras. De esta manera es importante ya que se busca una solución a la problemática, y así poder ayudar a la empresa exportadora. Además, se debe tener en cuenta que para poder llevar a cabo una buena gestión logística emprende principalmente de una buena administración por parte de la empresa exportadora BANATRADE y atención al cliente, supone cumplir con las fechas de entrega acordadas y que la mercancía se entregue en buen estado. Y es así como se verá cambios en la incrementación de ventas que aportaran beneficios óptimos para la empresa.

El proyecto investigativo parte de una problemática manifestada en una empresa, por ende, no se encuentra plagiado o copiado de ningún lugar. La elaboración del proyecto es

novedosa porque va a aportar a la sociedad, es decir, plantear una solución para la problemática presentada y así ayudar a mejorar en el ámbito del comercio exterior.

A raíz de esta problemática se plantea la interrogante de ¿Cómo optimizar la logística de transporte de la empresa BANATRADE para la salida de contenedores desde las fincas para ser usados en la exportación? Teniendo en cuenta como objeto de estudio el proceso logístico de transporte causadas por: Obtención tardía de las reservas de los contenedores, mala coordinación al momento de retirar los contenedores, no cuentan con unidades de transporte suficientes, El retraso de los despachos en los depósitos de retiros de unidades de contenedores. Como ya se sabe, el transporte está encargado de trasladar los productos de un lugar a otro, pero hoy en día, teniendo en cuenta las necesidades de los clientes, su operación se vuelve parte del negocio logístico y amplía su labor para brindar servicios perfectos que se encuentren basados en la demanda y oferta, pues la razón que tiene esta logística de transporte se debe por ser gran parte del valor comercial que radica en mover un dicho producto de un lugar a otro, utilizando programas para aumentar y gestionar las entregas que van de la mano con la logística y transporte a través de planificaciones estratégicas y lograr optimizar la satisfacción del cliente.

Ya se encuentran disponibles varios modos de transporte que pueden ser tales como aéreo, marítimo y terrestre, pero sin duda alguna el uso de estos medios de transporte estribará de factores importantes que pueden ser tres como: la distancia entre el origen y el destino, la oferta de entrega y el destino del envío (Hurtado, et al., 2018).

Teniendo como campo de acción la gestión logística es un proceso detallado de organización e implementación de operaciones. En términos comerciales, este proceso es el flujo de trabajo de extremo a extremo satisfaciendo las expectativas de aquellos clientes que buscan organizaciones constantes. Gestión logística si bien lo dice su nombre, gestiona recursos que tienen relevancia con los bienes físicos, y pueden ser materiales, suministros, equipos hasta alimentos. De esta manera incluye la integración del creciente detalle e información y sus herramientas de gestión, la producción de empaques, el almacenamiento, el transporte, el almacenamiento y, en ocasiones, la seguridad (Terán, et al., 2019).

Por ello, se planteó como objetivo de investigación “Realizar un plan de mejora para la logística de transporte de la empresa BANATRADE para mejorar la salida de contenedores”.

Logística de transporte siempre ha sido un elemento clave en el movimiento de las empresas de transporte, pero en el nuevo contexto de normalidad creado por el terrible suceso que fue la pandemia del COVID-2019, de tal forma que en la distribución ha cobrado más fuerza y se ha convertido en un elemento diferenciador entre las empresas que buscan satisfacer a toda costa las grandes necesidades de clientes potenciales. Es decir, en otras palabras, logística de transporte determina un proceso de eficiencia de acuerdo a lo establecido con la empresa, cabe decir que los productos garantizan a los consumidores que lleguen en el lugar y momento correctos lo que quiere decir dependerá del éxito siempre y cuando se esté de acuerdo con todas las etapas de la cadena de suministro, hasta la etapa última de entrega (Gómez & Correa, 2011).

Según (Betancourt, 2003) en este tema, veremos los aspectos más generales de los negocios desde las perspectivas más representativas

Definir "empresa" no es fácil, porque en algunos casos es difícil definir lo que representa la realidad empresarial. Primero, la sociedad moderna no tiene nada que ver con la sociedad original al final del período feudal. El segundo está relacionado con el carácter dinámico y cambiante de las empresas.

Brevemente para el desarrollo del presente caso se planteó la siguiente hipótesis “Si se implementa un plan de mejora, entonces se optimiza la logística de transporte de la empresa BANATRADE para la salida de contenedores desde las fincas para la exportación con el único objetivo de mejorar los procesos logísticos utilizando dos tipos de variables que son la variable independiente de la hipótesis es el plan de mejora que consiste en un conjunto de acciones que son programadas para conseguir que se incremente la calidad y el rendimiento de la empresa, se pueden dirigir a mejorar un área de gestión, un servicio o un proceso y la variable dependiente de la hipótesis es optimización de logística transporte de la empresa BANATRADE para la salida de contenedores desde las fincas para la exportación.

Los métodos que se utilizarán en el presente caso de estudio son: historio lógico, método analítico sintético y el inductivo-deductivo, hipotético-deductivo, abstracción-concreción, modelación, sistémico. En cuanto a los métodos empíricos que se emplearán son: Los que se utilizaron para diagnosticar situaciones actuales sobre la logística transporte de la empresa para la salida de contenedores desde las fincas para la exportación, y valorar teóricamente un plan de mejora en optimizar la logística de

transporte de la empresa BANATRADE para la salida de contenedores desde las fincas la exportación, son la observación, encuesta, entrevista y estudio de documentos.

Los resultados del proyecto de investigación son trascendentales con viabilidad del proyecto puesto que el plan de mejora utilizado en el siguiente proyecto que darán una gran mejoría a la empresa, aplicando estrategias que mejoren la gestión logística.

El presente proyecto ha sido desarrollado acorde a la siguiente estructura, en primer lugar, se encuentra la sección introductoria, seguido de la sección del primer capítulo, segundo capítulo, tercer capítulo y cuarto capítulo, conclusiones, recomendaciones, bibliografía y anexos.

Si se implementa un plan de mejora, entonces se optimiza la logística de transporte de la empresa BANATRADE para la salida de contenedores desde las fincas para la exportación.

La variable independiente de la hipótesis es el plan de mejora que consiste en un conjunto de acciones que son programadas para conseguir que se incremente la calidad y el rendimiento de la empresa, se pueden dirigir a mejorar un área de gestión, un servicio o un proceso.

La variable dependiente de la hipótesis es analizar la optimización logística de transporte de la empresa BANATRADE para la salida de contenedores desde las fincas para la exportación de banano.

El método teórico a utilizar en el presente proyecto de titulación es el método sistémico para la elaboración del plan logístico de mejora para optimizar la logística transporte de la empresa BANATRADE para la salida de contenedores desde las fincas para la exportación, es decir, se lo utilizará para redactar el planteamiento del problema, las preguntas para la investigación, los objetivos, la justificación, la hipótesis con sus respectivas variables, marco teórico, en los instrumentos del proyecto, para el aporte práctico, su análisis y finalmente las respectivas conclusiones.

Los métodos empíricos que se utilizarán son la encuesta y entrevista para recolectar información y así diagnosticar brevemente ¿Cual es la situación actual de la logística de la empresa y poder fundamentar teóricamente un plan de mejora que servirá para optimizar la logística de transporte!

Los métodos estadísticos sirven para medir las variables y sintetizarlas, para obtener un análisis visual que conlleve a una rápida y precisa obtención de datos mediante la recolección de la información y para ello se someterá a una revisión para que sea entendida de una manera muy simple y por eso se utilizarán tablas y gráficos para su respectivo análisis de resultados.

1. CAPITULO I: DIAGNÓSTICO Y CONCEPTUALIZACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO.

1.1.MARCO TEÓRICO

1.1.1. Antecedentes históricos

A continuación, vamos a conocer todo sobre la evolución de cómo surgió la logística hasta hoy en la actualidad, puesto que así entenderemos sobre su relación con el comercio y las exportaciones que hoy en día tienen mucha relevancia, por ello se analiza la historia de la logística la cual está dividida por evoluciones y características históricas.

a. Historia del Comercio

El inicio del comercio con otros países se entrelaza con el intercambio de servicios o productos de gran variedad de países que se ubican en las zonas tropicales o frías, enfocado en mejorar los procedimientos de cómo se elaboran los productos industriales, gracias a esto se presentaron mejoras en el transporte, el comercio y los productos a exportar han incrementado favorablemente, provocando en crecimientos en los distintos países.

Las plataformas logísticas son centros provinciales y están centradas en áreas como la carretera, cabe mencionar que es un área logística que se encuentra bien estructurada, y así poder ofrecer servicios garantizados al momento de atender a las personas y vehículos, cuentan con empresas de contratación de cargas entre otros (Uribe, 2019).

b. Evaluación de la logística

Según (Cluster Logistic de Catalunya, 2017) la evolución de la logística es la siguiente:

Años 30: La logística militar

Luego del segundo conflicto internacional, aumentó el beneficio mercantil en la sucesión estratégica, la logística militar fue análoga al racionamiento de materias primas y conjunto de técnicas, y movimientos de los combatientes encabezó a agruparse con la sobreproducción fabril.

Años 50 Conceptualización del abastecimiento

A escala que las naciones con superior desarrollo pasan de una riqueza de sobredemanda a una economía de sobreoferta, la logística se vuelve aún más importante y sus características clave son:

- Desarrollo inicial de costos de estrategias generales.
- Concentrarse en la comodidad del consumidor.
- Los conductos de comercialización se tornaron especialmente valiosos. Se desea transferir algún bien en cualquier mercado.
- A medida que aumenta la cantidad de productos nuevos, las líneas de productos aparecen como tiempo.

Años 60 La externalización

El aprovisionamiento utiliza una reciente utilidad en el que la externalización es el sistema más favorable para atraer clientela, ya que su finalidad esencial es asumir a diferentes compañías para que el movimiento de productos o datos sea competente y alcance antes a todas las partes que lo necesitan.

Años 70 Descripción de la logística en ensayo

El servicio al cliente será un requisito fundamental para seguir compitiendo con los líderes del mercado.

- Progresos en nociones logísticas.
- La fase de caída y aumento de la economía mundial.
- Prosperar en estrategias de administración de registros.
- Las tecnologías de la revolución industrial de esta eran comenzaron a surgir y se redujo el costo de perfeccionar la disposición del conjunto de técnicas de la investigación, mejorando el mecanismo para la entrega exacta y precisa de bienes o información. Su orden, este mecanismo se llama "Justo a tiempo".

Años 80 Reforma en las inclinaciones

La dificultad de energía actual ha inducido una tendencia para optimar el envío y el acaparamiento.

- Quick Response (QR) y Efficient Consumer Response (ECR) han transformado el enfoque de respuesta justo a tiempo modificado con el objetivo de entregar exactamente en el lugar y hora precisa que se requiere para compensar las tendencias del comprador.

- La alternación en las distinciones de la secuencia de provisión, centrándose en proveedores, intermediarios y asistencia al comprador para identificar las exigencias del beneficiario concluyente.
- Se reduce la lista, se acortan los costes integrales de abasto y se acorta el tiempo de concesión.
- Las sistematizaciones logísticas requieren dinamismo: brotan complicaciones medioambientales y ecológicos.

1990: Fomento de la logística

En cuanto al ambiente externamente e interior, se transfigura en un tratamiento crecidamente unificado y sus técnicas fructuosas internas se guían convenientemente con sus conexiones con parroquianos y suministradores.

Esta causa de combinación conduce a la misión de alojamiento, que comienza en el desarrollo de un régimen importante para llegar a los consumidores en su última etapa, distinguiendo y comprimiendo la competencia, y para crear reglas seguras de otorgar los bienes.

- La tecnología sigue tomando visión en los métodos logísticos y canales de distribución tradicionales
- Tercerización de Servicios
- La demanda de servicios logísticos continúa creciendo (González, 2022).

Según (Indaburu, 2021) en la historia los puertos se han ido clasificando conforme ha pasado el tiempo y a continuación están las clasificaciones:

Primera generación

En la primera generación anterior a la década de 1960, los embarcaderos se manejaban de forma solitaria y funcionaban como un fácil nexo o enlace entre la zona terrenal y la carga naval. La operación correspondiente a un puerto es simplemente el movimiento de carga de un buque a un atracadero y recíprocamente en un muelle simple. La terminal queda sola de las actividades comerciales y navieras y otras necesidades de los usuarios. Las muchas sociedades que operan en el puerto actúan de forma autónoma, sin una actuación conjunta y cooperativa en el fomento de la economía portuaria (Rinconada, et al., 2022).

Características

- Solo son responsables del transbordo de mercancías en el puerto.
- No se dedica a actividades comerciales y de transporte.
- Las empresas que trabajan en los puertos son independientes.

La operación de los puertos en la primera generación se daba de forma aislada y solo eran un enlace y no existía la cooperación en conjunto con empresas de actividades comerciales, etc.

Generación en secundario grado

Al contrario de los fondeaderos de la predecesora generación, los puertos de esta generación no operan de forma abandonada, sino que están vinculados a la facultad del acarreo. Dispuesto a la oposición de los municipios parte desde la cimentación de las instalaciones solicitadas para el transporte y almacenamiento de mercancías hasta el desarrollo y prosperidad de los actuales accesos a las terminales portuarias. Por no hablar de la participación en campañas publicitarias para elevar la imagen del puerto en la sociedad. De esta manera, gracias a la multiplicidad de ocupaciones, el malecón se bautiza en un centro de valores productivos, mecánicos y de transporte, agregando importe a las mercancías (Ardisana, et al., 2018)

Características

- Ya está relacionado con la industria del transporte.
- Mejorar el acceso a la terminal portuaria.
- Mejorar la imagen del puerto.

En la segunda generación se puede observar un gran cambio, ya dejaron de operar aisladamente, y se crearon jurisdicciones de construcción para almacenar y transportar mercaderías para una mejora en los accesos al puerto. Se diversificó ciertas funciones y se agregó valor a la mercadería ya con servicios comerciales, industriales y de transportación.

Tercera generación

Dado que el mandato marino se especifica por el adelanto de polos suplidos de transporte y el ingenio de tarimas logísticas, los puertos se están alterando en lugares vigorosos en complicadas tramas universales de fabricación y repartimiento. Los rendimientos en ancladeros no exclusivamente son especialistas, son considerablemente más volubles, combinando varios servicios e intereses (García & Guevara, 2018).

Características

- Se especializan en servicios portuarios.
- Combinan varios servicios y funciones.
- Conviértete en un nodo dinámico.

En la tercera generación los centros desarrollados empezaron a ser más integrados, se empezó a visualizar una integración internacional y se combinaron varios servicios.

Cuarta promoción

Luego 2000 se consigue emprender a conversar de una actual generación. Son las denominadas pasarelas de red, que integran diversos puertos y otros nodos multimodales y soportes de alojamientos (ZAL, conectores terrenales, puertos bruscos) en el conjunto de transportación intermodal, bien a través de las propias autoridades portuarias o bien a través de grandes operadores. Los puntos comparten una entidad comerciable y administrativa, como una habilidad habitual de ampliación y esparcimiento, las cuales tienden a intervenir normas de averiguación (Pilamunga & Guevara, 2021).

Características

- Integración en un punto de traslación múltiple.
- Poseen una entidad empresarial y de mandato.
- Suelen compartir sistemas informáticos.

En la cuarta generación que inició a partir del 2000 ya se consideraba una nueva generación, aquí se integraron diversificación de puertos con plataformas logísticas como las terminales terrestres compartiendo una entidad comercial y administrativa.

Quinta generación

Desde 2010 hay fondeaderos que representan esta generación. También propusieron tácticas de globalización y diversificación de acciones. Los transportistas organizan los servicios logísticos. La necesidad del comercio mundial ha llevado el desarrollo portuario un paso más allá. Se califican por la institución de tramas tele comunicativas entre espacios portuarios, la cooperación entre colectividades portuarias y la multiplicidad de diligencias (Maturana, et al., 2022).

Características

- Estrategia de integración global y transformación de prestezas.
- Implementar una red telemática entre áreas portuarias.
- Los operadores organizan los servicios logísticos.

En la quinta generación a inicios del 2010, las estrategias y la diversificación de actividades ya empezaron a ser internacionales, ahora los transportistas son los organizadores de servicios logísticos. Con las necesidades del comercio internacional los puertos tuvieron que avanzar implementando redes telemáticas, repartiendo información al instante y cooperando con otros puertos.

1.1.2. Antecedentes conceptuales y referenciales.

En este punto se dará a conocer sobre las distintas definiciones del objeto de investigación es decir se describirán los componentes esenciales para diferenciarlos de los demás conceptos de la logística de transporte de la empresa BANATRADE para mejorar la salida de contenedores

a. Exportación

En la vida moderna, cada país ha adoptado una legislación acorde a sus intereses y necesidades. Es una de las fuentes más importantes de ingreso nacional. Por esta razón, los gobiernos quieren proteger a los productores nacionales creando barreras a las importaciones, como impuestos o aranceles muy altos, que lógicamente afectan a los productores y productores individuales (León, et al., 2020).

Otro aspecto a considerar es el comercio ilegal, como el tráfico de drogas y armas, que por supuesto no se pueden clasificar como "exportaciones" porque tales actividades

están fuera del marco legal. También hay exportaciones de bienes intangibles como los bancos (Alvarado, 2019).

1.1.3. Caracterización gnoseológica, administrativa del proceso logístico de transporte.

Según (Silva, 2020) considera la logística a las diferentes actividades que realiza diariamente una corporación y así alcanzar sus metas. Específicamente busca solventar las exigencias del mercado implementando acciones indispensables como son los centros de almacenamiento, aduanas, vehículos de transporte, hasta cumplir el objetivo que es entregar las mercaderías a su respectivo destinatario.

La logística es el campo que abarca el almacenamiento, la transportación, la entrega de mercadería y los procesos industriales como son la adquisición de los diferentes tipos de servicios a brindar (Hernández, 2017).

Para ambos autores la logística engloba el transporte, mercancías, almacenajes y la distribución. No obstante, para Hernández es un área profesional, mientras que para Juárez son procesos específicos para que una empresa cumpla con sus objetivos. Lo que tiene más relevancia es que para Juárez el procedimiento aduanero también es parte de la logística y determina que se finaliza la logística cuando el producto llega al consumidor final (Guarnieri, et al., 2018).

Conforme (Flamarique, 2017) establece que los centros de almacenamiento son espacios espáticamente edificados para esta finalidad que es almacenar la mercadería su construcción dependerá del tipo producto que se necesita almacenar ya que se deben tener en cuenta todas las necesidades para preservación de estos.

(Ladrón, 2020) manifiesta que un almacén es la unidad logística destinada a la entrega y recepción de los diferentes productos.

“El depósito corresponde al área donde se almacenan los diferentes productos para su venta o conservación enfocado primordialmente en la reducción de incidentes tanto para el personal como para los productos “(Ortiz, et al., 2018).

Para los autores Flamarique, Ladrón de Guevara y Ortiz et al establecen que un almacén es donde se conservan o se receptan los productos. Sin embargo, para Ortiz et al se debe optimizar el espacio físico del almacén por el contrario de los otros autores que no

manifiestan la optimización del espacio físico. Lo más importante es que tanto para el primer y tercer autor es importante que se almacene el producto según su naturaleza, forma para que este no tenga riesgos tanto al producto como para los demás debido a que existen productos de alto riesgo (Coral, et al., 2021).

Para él (Ministerio del Fomento, 2017) un servicio portuario son las diferentes acciones o actividades fundamentales para la exportación de productos por vía marítima garantizando que los productos lleguen de forma segura y eficiente a su lugar de destino.

Las actividades portuarias “constituyen en diferentes acciones con la finalidad de hacer mucho más idóneo el tránsito portuario, donde se pueden observar los diferentes procesos como embarcación o desembarcación de buques en un puerto” (Pejovés, 2018).

Según el (MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS, 2016) un servicio portuario “corresponde a las diferentes acciones que se ejecutan en las áreas portuarias, donde se prestan los servicios para los diferentes transportes marítimos, estas acciones pueden ser de forma directa o indirecta mediante personas autorizadas las cuales son fundamentales para brindar un servicio de eficiente y de calidad”.

Según el Ministerio de Fomento, El MTOP y Pejovés el servicio portuario son actividades técnicas, de prestación cuyo objetivo es facilitar el desarrollo en un recinto portuario, es decir, para realizar las actividades relacionadas con el tránsito por vía marina. Mientras que Pejovés dice que las cláusulas de seguridad no tienen relevancia. Pero MTOP pueden prestar servicios de forma indirecta o indirecta (Pérez, 2021).

El comercio exterior hace referencia al trueque de productos con varias potencias mundiales, generalmente denominado importaciones o exportaciones. Estas acciones ayudan a promover las materias primas en las que nuestro país de origen tiene mayor ventaja, y también ayudan a comprar -productos extranjeros obtenidos en nuestro país de origen, porque son más rentables de importar.

En cambio, el comercio internacional está restringido por varios impuestos, aranceles, etc. Estas reglas no monetarias deben aplicarse a los bienes destinados a actividades relacionadas con el comercio internacional, y estas reglas y normas son establecidas por los gobiernos a través de sus aduanas para proteger el mercado interno y promover el desarrollo del sector manufacturero (Moros, et al., 2021).

Cabe señalar que, si bien el comercio siempre ha estado presente en nuestras vidas para la supervivencia de las personas, los inicios de esta actividad se remontan a la antigüedad, donde ya existía una forma de intercambiar bienes por otros bienes, la cual era llamado "TRUEQUE". Sociedades en diferentes regiones logran producir un transportista de mercancías especializado que puede realizar esta actividad. A partir de este punto salen a la luz las teorías del comercio, se argumentó sobre el impacto de la comercialización mundial sobre las actividades laborales se basa en los personales requeridos en las industrias compiten porque las importaciones sufrirán pérdidas debido a la liberalización del comercio, mientras que las industrias de exportación, por otro lado, sufrirá. aumentará el empleo. Sin embargo, las acciones del incremento del comercio son complicadas, ya que difieren según las actividades y los estándares de progreso que tiene un país o región (Mendoza & Torres, 2022).

1.2.2 Caracterización gnoseológica y metodológica de la gestión logística.

Según (ESCUADERO, 2017) se denomina gestión logística como un fragmento de la sucesión de provisión comisionada de proyectar, tramitar y vigilar la creciente y acopio de las riquezas, los mercados y la indagación formada, desde el puesto de arranque hasta el de agotamiento, con el neutral de reparar la petición de los gastadores.

De acuerdo al autor (Arbós, 2012) “La calidad del oficio salvada por la ciencia permanece en que la urgencia y actividad con que toman instituir y agenciar los procedimientos fructíferos, de ajuste con inseparable lo arriesgado hasta el instante en esta labor, no interesaría de nada si la continuación de abastecimientos adentro de la cual se topa completado el tenor lucrativo, no anduviera con la semejante energía y premura; por ello es provechoso velar de la acertada combinación entre los accesorios de complacencia rueda, sean dotadores, fabricantes o públicos, con los canalizos de colocación entre ellos” Por su parte (Carreño, 2018) lo define como una función importante la gestión logística con la cadena de suministros ya que son relevantes dentro de la empresa, es así que se pueden obtener grandes fuentes de ventajas competitivas, así como también considerables ahorros en los costos, generando mayores ingresos y con un nivel de servicio satisfactorio al cliente.

De acuerdo sobre las tres definiciones sobre la gestión logística, indican que son una fila de conocimientos para amontonar y mercantilizar, productos de bienes y mercados a la clientela, se utiliza la gestión de alojamiento para trasladar mercancías desde la creación

hasta el último pródigo, es decir utilizan el aprovisionamiento para que sean integrados por proveedores de materia prima siendo así la revisión de los víveres, para resguardar las escaseces de los términos operantes de la agrupación (Ortiz, et al., 2021).

Cabe recalcar, que estas actividades requieren una atención especial por parte de los administradores y sus equipos, y de acuerdo con los principios más utilizados en la actualidad, pueden traer beneficios económicos a la empresa. De acuerdo con estos compendios, es forzoso proporcionar una misión concreta del atadero de movimiento para obviar restos, acrecentar la fabricación y acelerar el logro de los resultados deseados.

Serrano específica que la serie de racionamiento de la logística se encarga de controlar y planificar, gestionar el pleamar y provisión de los caudales, los valores.

Sin embargo, no señala lo arriesgado inclusive al minuto ya que, en esta labor, no aprovecharía de nada si la sucesión de equipos internamente de la cual se haya coronado la ordenación prolífera, no marchara con la igual virtud y prisa. Así como lo indica Carreño específica que para producir mayor ventaja competitiva son considerables los ahorros generando mayores ingresos dando, así como un servicio eficiente al cliente (Macías D. , 2021).

Según (Moral, 2014) se denomina gestión logística de transporte “La globalización financiera, la mezcla del negocio, el perfeccionamiento subregional de los pasos de unión y el designio de descubrir pactos de independiente comercialización a altura territorial han forzado a que se desenvuelvan tribunales en los que se regulan y ajustan enfoques para recorrer hacia una flexibilización de modo metódico y eficaz en cuerpo de locomoción aéreo y por calzada”

De acuerdo al autor (Tejero, 2015) La importancia de la gestión logística el “Envío de productos es una ocupación de abulta escala intrínsecamente del universo de la colocación, ya que en él están envueltos cardinalmente tres semblantes primordiales: la aptitud de la asistencia que proporcionan a las parroquianas, los precios complementarios al producto de dificultosa salvación y las alteraciones de capital citadas.”

Cabe señalar que a menudo se enreda la logística con la cadena de suministro, ya que este último término es mucho más amplio e incluye toda la gestión de un producto o servicio desde la planificación hasta el consumo. En cambio, la gestión logística en el caso del comercio electrónico incluye todo lo relacionado con

el transporte, almacenamiento, montaje o preparativo de encargos y transbordo de artículos hasta el intermediario o casa particular donde se realizará la venta entre otros.

Por su parte (Tolosa, 2017) lo define como una implementación de procesos que mejoraran en todos los entornos administrativos, de condición que se implique a todos los individuos en la sociedad y se indaguen subterfugios insuperables de aquellos métodos que no trabajan.

De acuerdo sobre las tres definiciones sobre la gestión logística de transporte indica que son procesos coordinados donde se destina el equipo de transporte que el cliente necesita para trasladar las mercancías a menor costo posible, cabe mencionar que el transporte es una parte fundamental en la gestión logística por lo tanto debe ser administrado de una manera correcta para convertirlo en una actividad de valor (del Alizal, 2022).

Mora específica que para llegar al éxito se necesita circular hacia una flexibilización de cualidad aplicada y eficientemente. Sin embargo, no señala que, en la gestión del transporte y la logística, esta destreza no está universalmente incluida en las líneas de las firmas dispenseras de comentados servicios. Cómo así lo indica Tolosa específica que una empresa busca soluciones óptimas para darle solución a los procesos que ya no funcionan (Niedhardt & Gonçalves, 2022).

Sin embargo, con el concepto de gestión y gestión logística de transporte puedo argumentar que lógicamente el logro de estos objetivos podría significar el beneficio de mantener bajos nuestros niveles de inventario, aumentando la confiabilidad y seguridad de los envíos, lo que nos permitiría planificar la disponibilidad del producto en función de la regularidad de dicho envío. Pues no solo nos basaremos en un solo medio de transporte, sino que también hay que tener bien en claro que todos los transportes cumplen un roll importante dentro de este tema.

Según (Flamarique, 2018) la logística en “La gestión del almacén, las encomiendas y las reservas aprueban establecer ordinariamente las sistematizaciones y las oleadas de mercancías, al mismo lapso que coopera indagación sobre el cobertizo y la aptitud de su ayuda. Para tender esta gestión, hay que interactuar con otros distritos de la diligencia, como adquisiciones, acumulación, productiva, dirección o balance, así como con vendedores dispenseras y mercados, siguiendo los imparciales completos de la fidelidad. De acuerdo al autor (Flamarique, 2018) Lo define como “el stock de artículos se deben perseguir unos compendios radicales que han de estar ordenados con los ecuánimes

integrales de la firma u distribución y, substancialmente, con sus sumarios logísticos (Pérez & Urrego, 2022).

Al enfatizar la importancia de la logística con el transporte se ha vuelto más relevante que nunca en todos los sentidos, especialmente cuando se trata de entregar efectos acabados a los consumidores de la última etapa. El más habitual es el envío por calle, que combina la elasticidad con la cabida de procurar un buen favor al público no se asegura que es el más seguro, pero si el más utilizado por varias empresas que están empezando con sus exportaciones.

De acuerdo a las definiciones el cobertizo es el segmento clave que permite frecuentar el flujo de efectos entre la acogida y la petición. En él se reúne el mandato de los materiales directos que la firma agita, observa y opera para dar contestación a sus escaseces productivas y fructíferas. El tinglado es, por tanto, el eje céntrico en el movimiento de la acumulación.

Flamarique específica que al interactuar con otras empresas sería un gran beneficio ya que se estaría cumpliendo objetivos globales.

Sin embargo, no señala que esta administración minimice los costes operativos manteniendo un servicio de calidad eficiente.

Para concluir cabe mencionar que el almacenamiento de mercancías implica que, las normas especiales para el cuidado y mantenimiento de cada artículo individual, se deben aplicar las pautas de pulcritud y seguridad modernas en los almacenes una de las profesiones clave encierra fijar la cuantía de cada producto a almacenar, calcular la cantidad demandada y la asiduidad de cada pedido para reducir los costos de almacenamiento.

1.2.3. Oposición entre comercialización externa y compraventa mundial

Cabe señalar que el término negocio extrínseco se relata a inseparables los cambios productivos de capitales y asistencias que se realizan entre los ciudadanos de un estado y el resto del mundo, teniendo en cuenta que el término internacional se refiere al conjunto de diversos intercambios comerciales y financieros. actividades, encontrando un lugar en las transacciones globales (Macías, 2021).

Cuando hablamos de comercio exterior nos referimos al compensar de fortunas y favores entre dos o más naciones, para satisfacer las necesidades y lograr que ambos se beneficien

entre sí. Mientras que el comercio internacional se despliega en un mercado global donde forman parte todos los países del mundo, desde la época de la antigüedad ya existía el comercio, en diferentes conceptos, hoy en día se ha globalizado y tiene más relevancia con todo el mundo entero.

1.2.4. Transporte terrestre exportaciones importaciones

El transporte terrestre tiene a su cargo la distribución de mercancías de cualquier clase por medio de vehículos automotores, cuya utilización requiere vías en buen estado y estaciones o terminales donde puedan ser almacenadas, así como la descarga y carga de todos los bienes o servicios. común. El transporte terrestre es extremadamente importante en varias cadenas de transporte (Ramírez, et al., 2022).

Es el medio de transporte que se encargar de transportar cualquier tipo de mercancía o realizar servicios de carga del exportador en fábrica por vía terrestre y entregarla al importador.

1.2.5. Plataformas logísticas del transporte terrestre

En primer lugar, la plataforma logística de transporte terrestre o centro de servicios de transporte forma arbitrariamente el área de servicio de estas empresas de transporte por carretera, y en algunos casos el área de logística está subordinada al área de servicio.

Por un lado, el centro de transporte por carretera cuenta con un área completa de servicios logísticos, así como un área completa de servicios para atención al cliente y vehículos, además de centros administrativos como empresas de transporte y contratos de fletes. (Torres, et al., 2022).

Es sin duda un lugar delimitado que fue creado con la intención de llevar cabo todo tipo de operaciones logísticas, distribución y transporte de mercancía. De esta manera poder formar una sistematización territorial y desarrollar operaciones de cadena de suministro más eficientes y relevantes.

1.2.6. Camiones de carga

Un auto es un automóvil de motor que se utiliza específicamente para distribuir productos por tierra. En general, la estructura de todos los camiones consta de un chasis, una cabina y una plataforma para el transporte de mercancías, y se requiere estrictamente una

licencia. La circulación puede estar relacionada con el producto a transportar o con la construcción del vehículo.

Hay una amplia variedad de camiones disponibles, como diferentes marcas y tamaños, que se han refinado increíblemente a lo largo de los años, desde simples cubos rodantes hasta diseños y características que ayudan a mover la carga de manera más eficiente. También es importante recordar que cada camión tiene una capacidad de carga diferente y el peso máximo permitido es lo que determina estos límites. (Noronha & Diegues, 2022).

Es un medio de transporte pesado que se encarga de trasladar mercancía por vía terrestres y para poder manejarlo se debe contar con la licencia acorde a ese tipo de camión. Estos camiones ayudan transportar la carga más segura hasta llegar al destino.

1.2.7. Transporte marítimo

El transporte marítimo se encarga de transportar pasajeros o mercancías de un destino a otro, desarrollando su actividad, desplegando naves, embarcaciones u otros medios con capacidad de moverse por vía marítima, requiere de infraestructura portuaria, estos transportes se dividen en:

- **Transporte de Altura:** Encargado de transportar productos desde puertos nacionales a puertos internacionales.
- **Navegación Costera:** Responsable de la distribución del producto a los distintos puertos del país.

La OMI ha desarrollado varias reglas para la conducción del transporte marítimo internacional, cuyo ecuánime vital es sembrar la seguridad ambiental al tiempo que garantiza la competencia neutral entre los diferentes asentadores de valores de transporte marítimo de carga.

Con este medio de transporte más utilizado a nivel global, en cuanto a las exportaciones e importaciones se ha convertido en el más importante, aunque costoso pero el que más se usa para transportar todo tipo de productos por medio de contenedores incluso hasta vehículos, con el objetivo de llegar en perfectas condiciones a su país de origen, a diferencia de los otros medios de transportes, terrestre y aéreo, el transporte marítimo, puede cargar grandes cantidades de mercancías y de toda clase.

1.2.8. Características del transporte marítimo

Igualmente, importante, el transporte marítimo ayuda a transportar cargas a granel que no se ven afectadas por el cambio climático provocado por fenómenos naturales. Por otro lado, la nueva generación de buques portacontenedores y cruceros están determinados por sus características de diseño y limitan el acceso a puertos que brinden la infraestructura portuaria necesaria para su operación. (Junior, 2018).

Permite transportar grandes cantidades de mercancía de modo más seguro y cargas pesadas de forma más económica. A diferencia del demás transporte, el transporte marítimo puede seguir su destino, aunque no haya buenas condiciones climáticas. Así mismo se debe tener en cuenta el estado climático ya que influye bastante en las exportaciones por que se demora más días en lo cual se acordó, todo eso son aspectos importantes que se debe tener en cuenta cuando el transporte es por vía marítimo.

1.2.9. Infraestructura portuaria

En otras palabras, un puerto puede definirse como una ubicación geográfica y una entidad económica que, por sus características naturales y artificiales, garantiza a todos los buques olas altas de diversas maniobras con marinas, infraestructuras e instalaciones en su perímetro, tanto terrestres como terrestres. agua, natural o artificial, puertos aptos para el desarrollo operativo (Costa & Araújo, 2021).

Una infraestructura portuaria está constituida por muelles, que es una plataforma flotante, en donde los buques se estacionan, el almacén, que es donde se almacena y manipula todo tipo de mercancía, patio, que donde se realiza la manipulación de contenedores y finalmente el edificio, que es donde se realiza todo tipo de gestión administrativa.

1.2.10. Áreas y zonas portuarias

Zonas de Desarrollo Portuario: Son lugares idóneos para la construcción o ampliación de puertos o terminales portuarias diversas aprobadas para operar en el marco del Programa Nacional de Desarrollo Portuario.

Estas zonas portuarias consideran zonas de dotaciones portuarias los terrenos y aguas necesarios para la realización de sus operaciones, así como los terrenos y aguas para la realización de tareas adicionales, así como los espacios reservados para la prestación de las operaciones portuarias.

Infraestructura Portuaria: Consta de diversas áreas e instalaciones como mecánicas, eléctricas y flotantes para hacer más eficiente el transporte marítimo. en agua. A continuación, se muestran los diferentes carriles o zonas de aproximación para el acceso al mar. Se necesitan terminales para el transbordo de mercancías, así como varios almacenes para productos de exportación.

La propiedad de la tierra es esencial ya que proporciona una conexión directa y oportuna con el sistema de circulación vial. Para el desarrollo de sus operaciones, las instalaciones portuarias deberán contar con la infraestructura y diversos instrumentos técnicos, electrónicos y mecánicos (Riscado, 2021).

Cabe señalar que una terminal portuaria es una unidad operativa basada en la prestación de servicios portuarios, incluyendo infraestructura, almacenamiento intermedio y transporte terrestre.

Las áreas portuarias son las superficies de tierra y agua en la costa que son necesarias para su funcionamiento y, en general, estas áreas son necesarias para permitir y facilitar el ingreso y tránsito de buques y embarcaciones dentro del recinto portuario. (Costa & Araújo, 2021).

1.3 Antecedentes contextuales

En los antecedentes contextuales se hará la descripción demográfica, en donde se detalla lo siguiente.

a. Descripción demográfica

En el Ecuador el cultivo de banano tiene gran significancia al ser dicho producto de mayor exportación siendo reconocido a nivel mundial por su alta calidad. El cultivo de banano es cosechado cuando este llega a tener una tonalidad verde oscura, el fruto de banano es un alimento con altos estándares nutricionales para la alimentación humana pero que carece de resistencia para su comercialización.

El Ecuador está bañado en sus costas por el Océano Pacífico, con un litoral cuya extensión es aproximadamente de 560 km, con una anchura que varía desde los 20 km al sur de la provincia del Guayas y por último se llega hasta los 200 km., cuenta con siete puertos privados y cuatro puertos públicos.

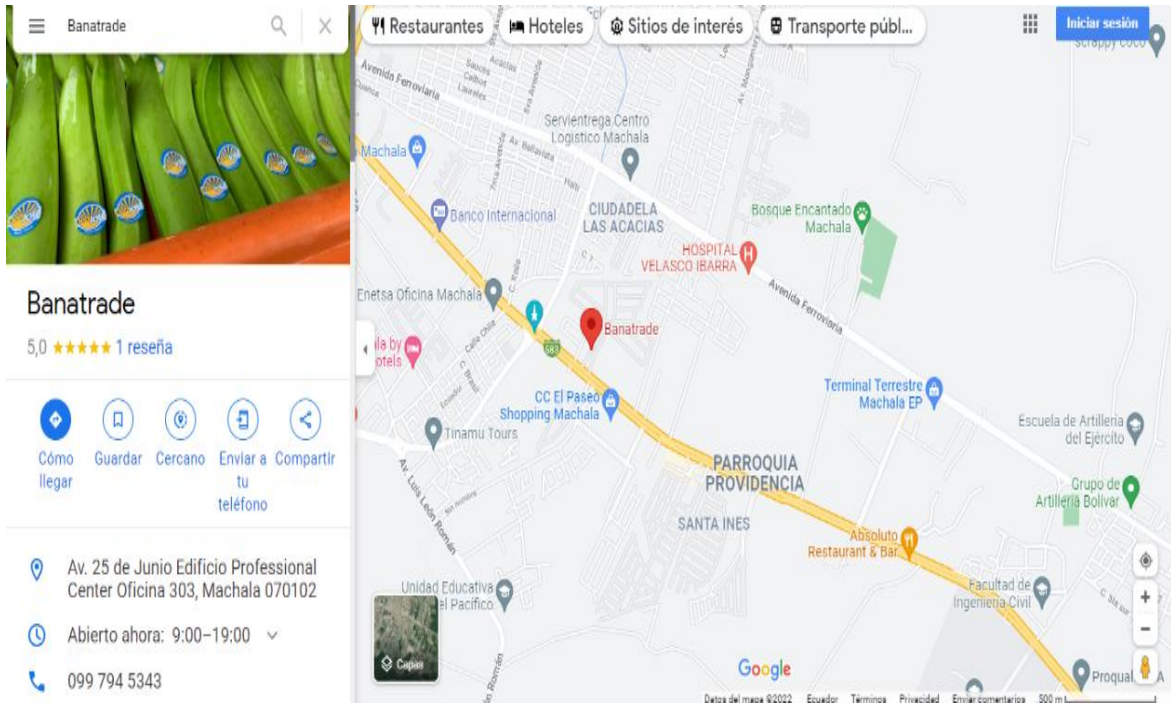
Cabe mencionar que las empresas y organizaciones funcionan de forma general inspiradas por una gran serie de elementos, uno de ellos es la organización de los procesos y la distribución para la dirección administrativa para las empresas.

Por tanto, en teoría, podemos decir acerca del significado de la logística y su cadena de suministro que se encarga de planificar, gestionar y controlar el flujo y almacenamiento de bienes, servicios y la información resultante. Se puede señalar al transporte de carga como una actividad totalmente diseñada para mover un producto desde su origen hasta su destino, lo cual esto desde estar separados geográficamente, ya que el movimiento en el área de trabajo y el transporte de productos se definen como su procesamiento. Las materias primas son productos, terminados, que constituyen la base de las transacciones comerciales. Definida de manera simple, la función de envío es una actividad que directa e indirectamente se ocupa de la necesidad de colocar las mercancías en el punto de destino respectivo en términos de condiciones como seguridad, velocidad y costo, por ejemplo, el flete es un destino relacionado aunque en otro sentido con la logística porque comienza básicamente tres aspectos involucrados, por ejemplo, la calidad del servicio brindado al cliente, de la misma forma se puede decir que el aumento en los costos del producto y la inversión de capital requerida de da desde un punto de vista legal, técnico o económico. Las operaciones de transporte involucran varios aspectos, enfocadas específicamente en los aspectos logísticos, técnicos y económicos, con solo un ligero toque con respecto a lo legal.

Es una empresa exportadora ubicada en Machala, Ecuador, creada con el propósito de proveer al mundo del mayor orgullo agrícola de nuestro país, el banano. Desde 2011, hemos estado en la industria bananera empezando con la producción y luego cómo exportadores. Juntos, con nuestra producción y de nuestros productores locales, estamos comprometidos a ofrecer a los clientes productos con los más altos estándares de calidad que satisfagan sus necesidades.

Ilustración 1

Croquis de la Empresa Banatrade



Adaptada de Google Map, 2022

Tabla 1*Dimensiones e Indicadores de la Variable Dependiente*

Variable	Dimensiones	Indicadores
La optimización de la logística de transporte de la empresa BANATRADE para la salida de contenedores a fincas para ser usados en la exportación de banano, Machala en el 2021.	Almacenaje	<ul style="list-style-type: none">● Costo de Almacenamiento por unidad● Tiempo de Almacenaje● Nivel de cumplimiento del despacho
	Medidas de Bioseguridad	<ul style="list-style-type: none">● Normas de seguridad● Medidas Sanitarias● Inspección del Área
	Tecnología	<ul style="list-style-type: none">● Visitas en páginas oficiales● Cuenta con página web
	Eficiencia operativa	<ul style="list-style-type: none">● Control de ingreso y salida de Contenedores● Administración en la empresa

2. CAPÍTULO II METODOLOGÍA

2.1. Tipología de investigación.

El ideal de indagación relacionada con la logística de transporte de la empresa BANATRADE para la salida de contenedores desde las fincas para la exportación, según su finalidad es aprovechada, según su objetivo gnoseológico es explicativa/transformadora, según su contexto es de campo, según el control de las variables es empírica, según su colocación estacional es longitudinalmente y según su nivel de generalización asimila una situación específica.

2.2. Paradigma o perspectiva general.

El tipo de investigación relacionado con la logística de transporte de la empresa BANATRADE para la salida de contenedores desde las fincas para ser la exportación se desarrolla desde un paradigma cuantitativo.

2.3. Población y muestra.

La población va a ser BANATRADE y su respectiva muestra serán las compañías o empresas dedicadas a la transportación y estas son contratadas por BANATRADE, los cuales son Transporte Cedeño, MAPARMI S.A. y TRANSPORTZAM S.A. del cual hemos elegido a los 60 transportistas de Maparmi S.A como población.

2.4. Métodos teóricos.

- ✓ Método histórico lógico para la determinación del avance de la comisión de alojamiento en el proceso logístico de transporte en relación con la falta de la logística de transporte de la empresa BANATRADE para la salida de contenedores a fincas para ser usados en la exportación de banano, Machala en el 2022.
- ✓ Método analítico-sintético y el inductivo-deductivo para la caracterización gnoseológica y administrativamente el proceso logístico de transporte; para la caracterización gnoseológica y metodológicamente en la gestión logística; para el juicio del entorno real de la logística de transporte de la empresa BANATRADE para la salida de contenedores a fincas para ser usados en la exportación de banano, Machala en el 2022.

- ✓ Método hipotético-deductivo durante el transcurso de toda la investigación: desde el análisis del escenario existente de la logística de transporte de la empresa BANATRADE, hasta la deducción de conclusiones como resultado de la corroboración de la incidencia del plan de mejora para la logística de transporte de la empresa BANATRADE para la salida de contenedores a fincas para ser usados en la exportación de banano, Machala en el 2022.
- ✓ Método de abstracción-concreción para modelar un plan logístico de progreso para perfeccionar la logística de transporte de la empresa BANATRADE para la salida de contenedores a fincas para ser usados en la exportación de banano, Machala en el 2022.
- ✓ Método de modelación teórica para la fundamentación, elaboración y valoración teórica de un plan de mejora en optimizar la logística de transporte de la empresa BANATRADE para la salida de contenedores a fincas para ser usados en la exportación de banano, Machala en el 2022.
- ✓ Método sistémico para la elaboración del plan logístico de ascenso para refinar la logística de transporte de la empresa BANATRADE para la salida de contenedores a fincas para ser usados en la exportación de banano, Machala en el 2022.

2.5.Métodos empíricos

Los métodos empíricos que se utilizaron para diagnosticar la situación actual de la logística de transporte de la empresa BANATRADE para la salida de contenedores desde las fincas para la exportación y valorar teóricamente un plan de mejora en optimizar la logística de transporte de la empresa BANATRADE para la salida de contenedores desde las fincas para la exportación, son la encuesta y entrevista.

2.6.Métodos estadísticos.

Se recogen reseñas a la medida de inconstantes y los datos que se detalla en el proyecto de la indagación, la acumulación de detalles puede realizarse mediante la examinación o enredadas instrucciones de cálculo; se debe someter a estudio la información, posteriormente es catalogada para aplicarla estadísticamente, en tablas o gráficos para un sintético entendimiento y se represente de forma rápida.

Las técnicas para la recopilación de indagación fueron las siguientes:

La entrevista, que sirve para intercambiar idea y opiniones sobre un tema en específico mediante una intervención cara a cara para que las preguntas puedan ser contestadas adecuadamente y la información se recolectó mediante una grabación de audio para realizar un resumen de lo más relevante.

La encuesta, es un cuestionario o banco de preguntas que se realiza a un determinado conjunto de la población, conocida como muestra y puede ser encuestas online las cuales fueron aplicadas y la cara a cara.

Fórmula de muestreo.

$$\text{Tamaño de la muestra} = \frac{\frac{z^2 \times P(1-P)}{e^2}}{1 + \left(\frac{z^2 \times P(1-P)}{e^2 N} \right)}$$

N= Tamaño de la población=60

E= Margen de error= 30%=0,30

Z= Puntuación Z= nivel de confianza= 95%= 1,96

Tamaño de la muestra= 10

3. CAPÍTULO III DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS

3.1.Fundamentación y elaboración del Just in time

3.1.1. Correlación con una investigación similar

Según (Ortega, 2019) para aplicar un mejoramiento en el caso de la salida de contenedores, resulta que el transporte es primordial para trasladar los bienes y es una división de la sistematización de la logística atendiendo a la comercialización del mercado. Las entidades que se dedican a brindar el servicio logístico de transporte terrestre deben ser óptimos en su planificación y beneficiar a todos sus clientes

Si su corriente no está conforme y existe una falta de planificación logística del transporte, su resultado es retrasos en su desarrollo del arribar el producto a su meta final o punto de destino, y si para su desarrollo no cuenta con la suficiencia en sus instalaciones para abarcar una alta demanda como el no contar con un equipo apropiado de tráileres para que la resolución sea de manera inmediata a los requerimientos de los clientes para ofrecer los servicios.

Los importantes componentes para que el transporte no optimice su tiempo y evita que llegue a su destino son: el traslado del transportista sin antes realizar una debida organización en su logística de transporte, tardanzas en los trasbordos por la razón de mala coordinación de contenedores a ser enviados a otro lugar y no al de destino o que los contenedores no sean puestos a disposición de los buques inicialmente programados, es una gran problemática de las entidades logísticas que no pueden satisfacer las demandas de sus clientes , así mismo la entrega no inmediata de documentación, o factores externos que no se puedan intervenir ya sea un desastre natural, clima, incendios, entre otras condiciones.

Causas presentadas para una mejora del proceso logístico

La programación de la revisión de los transportes es una de las causas de mejora porque no se encuentran en un estado apropiado y solo se aplica una revisión en momentos ya con el perjuicio realizado o solo por ciertos tiempos debido a que su frecuencia de uso es demandante. Y choferes no capacitados para el puesto, por lo tanto, el trabajador no se compromete con la entidad y perjudica a los procesos de la logística.

Aumentando lo más relevante de lo ya dicho cabe recalcar que los procesos logísticos de las empresas no obtienen una mejoría en gestionar el transporte, por contratos de talento humano que aporte un valor de experiencia y conocimiento, por lo contrario, subcontratan lo que el cliente requiere sin tomar en cuenta todo el conocimiento del desarrollo y organización logístico.

Progreso de los procedimientos logísticos

Las alternativas que tienen las empresas para darle una mejoría a su proceso logístico es poner en práctica herramientas para gestionar la logística, gestionar el transporte y el trade marketing, si se analiza las estadísticas que se dispongan con los medios de indicadores que tengan paridad con la recolección de información, debido a que la manera más adecuada para la mejoría del procedimiento logístico es mediante la medición y comparación con su funcionalidad con la competencia, entorno e historia de la entidad (Ortega, 2019).

3.1.2. Fundamentación del plan de mejora

La metodología del just in time conocida como el sistema de justo a tiempo, fue fundada al inicio para organizar la productividad y se enfocaba en solo obtener una cantidad específica de productos, en un momento y lugar justo, eliminando los desperdicios que no generen valor. En el presente este sistema es muy aplicado de forma general en los procedimientos de logística de almacenes que tienen un objetivo de incrementar la eficiencia en la cadena de suministro.

Su conceptualización resulta ser simple pero compleja en su aplicación por la gran demanda de coordinación y organización que conlleva entre todos los que intervienen en la cadena de suministro (Ar Racking, 2021).

A continuación, la aplicación y elaboración del plan de mejora con la metodología just in time:

3.1.2.1. Pilares de la filosofía just in time

Existen cuatro pilares en la filosofía just in time según (Rodríguez, 2017) y se los presenta a continuación.

- Evidenciar los inconvenientes principales del método de elaboración, lidiando con los procesos que los oculten.

- Separar los desperdicios, es decir, las acciones que no añadan valor.
- Indagar la sencillez.
- Crear métodos para reconocer los inconvenientes.

3.1.2.2. Cinco ceros

Así como los pilares son esenciales para la filosofía just in time también cuenta con cinco ceros que son todos los desperdicios innecesarios o costos y gastos innecesarios dentro de una empresa (Cluster Logistic de Catalunya, 2017).

3.1.2.2.1. Cero defectos

Desde el diseño del producto hasta el final del procedimiento de elaboración. Con la presentación de fallas los costes aumentan por la re elaboración, devolución, pérdida de imagen, por ello es indispensable elaborar sin fallas.

- Se utilizan artefactos que originan partes de calidad.
- Se conviene con los proveedores el abastecimiento de una materia de calidad.
- Se elaboran eventos con incentivos con el personal que fomente el progreso de la calidad.
- Se aplican eventos de mantenimiento anticipada.
- Se maneja una justificación continua de la línea principal mediante métodos de sistematización y a obligación del personal de la fabricación.

3.1.2.2.2. Cero Averías

Los deterioros incitan tardanza y no se podría cumplir con los objetivos establecidos, por lo tanto, no se puede tener deterioros.

- Programas de mantenimiento muy rigurosos.
- Instrucción del personal, con el objetivo de moldear trabajadores adecuados para que resuelvan problemas pequeños.
- Cuidar del mantenimiento del trabajo.

3.1.2.2.3. Cero stocks

Una de las fuentes más perjudiciales por distintas causas:

- La ocupación de espacios limitados
- Crean una cadena de gastos: como seguros sobre los materiales, vigilantes, mantenimiento de las zonas dedicados al almacenaje, transporte.
- Causan una serie de peligros: sufrir robos, dañarse, quedar obsoleto y por ende aumenta el precio de los productos en almacén.
- Paralizan capital: Se puede invertir ese dinero en otras maneras más rentables.
- Esconden dificultades derivadas de una administración impropia.

3.1.2.2.4. Cero plazos

Las entregas de los productos a nivel logístico son de las más grandes ventajas competitivas en una empresa, se adecua al cliente, con esta razón no se acumula el stock e incrementaría la flexibilidad a la adaptación de cambios de demanda.

Para la reducción de plazos se debe reducir periodos de elaboración y erradicar tiempos de espera, entre otros.

3.1.2.2.5. Cero papeles

Erradicar lo más posible el papeleo que aplaza los procedimientos de elaboración y conllevaría ventajas.

- a) Reducir la fábrica oculta, es decir, la administración de funcionamiento de una empresa y eleva los costes.
- b) Disminuir los tiempos en las operaciones al separar carga administradora.
- c) Rapidez de la información.
- d) Se debe informar a la empresa para cumplir con las metas y objetivos.

3.1.3. Las cinco etapas para la implementación del justo a tiempo en una empresa

Para implementar el just in time se deben considerar ciertas etapas que son parte del proceso para que se aplique la filosofía y para (Gavica, et al., 2017) las cinco etapas son las siguientes.

3.1.3.1.Etapa uno: Cómo situar al método en desarrollo

Esta etapa es primordial porque para que se puede implementar el just in time hay que preparar a la empresa para que sea consciente de los nuevos cambios y que se adapten a esos nuevos cambios.

3.1.3.2.Etapa dos: Concientización

Educar a todo el personal es primordial, por ende, en esta etapa se mide el éxito de la empresa debido a que si la empresa limita recursos necesarios e importantes para los cambios representa inconvenientes en los cambios por emplear.

- Capacitar a la empresa acerca de la filosofía para que adquieran un buen conocimiento de esta.
- Distribuir las asignaciones requeridas para cada empleado para que la utilicen.

3.1.3.3.Etapa 3: corregir los métodos

Transformación de los procesos de elaboración para optimizar el flujo de labor.

- Disminuir el lapso de tiempo de preparativos de artefactos.
- Manutención anticipada.
- Transformar a líneas de flujo.

3.1.3.4.Etapa 4: Perfeccionar la revisión

El control del procedimiento de elaboración comprobará las resoluciones completas acerca del just in time y la indagación de lo sencillo aporta a la dificultad de optimizar el componente de control de elaboración.

- Intervención descriptiva de la causa.
- Disposición en la iniciación.

3.1.3.5.Etapa 5: Correlación cliente-proveedor

La elección de proveedores es primordial basándose a razonamientos logísticos. El just in time extiende la calidad, abastecimiento a más bajo coste, entregas a tiempo, superando la seguridad para el cliente y proveedor.

3.2. Entrevista al encargado de las operaciones de logística de transporte de la empresa Maparmi S.A.

La logística estudia la parte de lo que se llama prácticamente los tiempos, prácticamente el concepto de si se va a hacer un evento de transporte o movilización hay que considerar los movimientos a los tiempos adecuados y precisos, por ejemplo si hablamos de una logística de transporte de movilizar una carga de Machala a Guayaquil ante todo ya tener previsto qué es lo que se va a hacer, que es lo que se va a cargar y en qué tiempo podemos coordinar, todo se basa en la coordinación de los tiempos.

En ciertos casos sí porque uno se presta a hacerlo más puntual y tener la capacidad por ejemplo si es que tenemos que retirar una carga temprano considerar un turno temprano y no estar a última hora después buscando turnos que no nos competen más que nada con el tiempo por el motivo del viaje, el transporte, el tránsito, si es necesario.

Si son casos de tránsito como lo son por ejemplo en el transcurso de la carretera, ya del transporte se tocará esperar porque saben haber por ejemplo que están arreglando las carreteras, relleno de las vías, accidentes o por ejemplo los puentes que se caen. entonces la solución es esperar hasta que dependiendo ya de los municipios a donde se encuentre el transporte le den la solución o de algún desvío para ya un alcance de un transporte. Ahora en el caso de lo que es transporte de mantenimiento se envía un rescate y si es un transporte leve se envía un mecánico con el repuesto lo más rápido posible, pero si el transporte tiene un daño bien fuerte se envía otro cabezal.

Temas de bioseguridad más que nada cuando recién empezó la pandemia los transportistas tuvieron que estar equipados más que nada para no poderse contaminar así mismo lo que es en oficinas, emplear todo lo que es medidas de bioseguridad para limpiarse los pies, recibirlos con alcohol, el antibacterial y siempre seguimos trabajando cumpliendo las normas de bioseguridad, es decir, no se detuvo las exportaciones.

Ciertos contenedores si y ciertos contenedores no, pero al momento de que no rindan, el transportista puede también al mismo tiempo exigir aunque eso al transportista le causa pérdida de tiempo porque hay ciertos contenedores que no están bien habilitados como puertas, las bisagras, los cerrojos de seguridad donde se ponen los candados y sellos o a veces no vienen óptimos como para que funcionen pero si el transportista o el técnico que está revisando se da cuenta a tiempo dentro del mismo depósito se exige que se lo cambie.

Ciertas partes a donde las vías de tránsito están un poco complicadas y congestionadas, por ejemplo, en la actualidad pasando el puente de Tenguel en horas pico se vuelve un caos total que inclusive ha habido transportes que ahí se han demorado de una hora a dos horas solamente en lograr cruzar. Al menos en ciertas horas pico, pero asimismo hay mejoras lo que es yendo para Naranjal pasando Puerto Inca se ve que se han ampliado las vías cada vez se ve mejorías.

Depende de la empresa de transporte, nosotros trabajamos como empresa de transporte y calificados bajo un certificado de base, damos la garantía de un seguro de carga y el seguro de equipo, por eso si alguno de los transportes sufre un volcamiento o cualquier problema que se haya presentado en donde esto afecte es el equipo, el contenedor y también la carga lo que es la fruta que se transporta, entonces se aplica con la aseguradora y ellas nos brindan el servicio de seguro de carga y seguro de equipo.

El personal de logístico en realidad es capacitado bajo ya los certificados de base, ellos cuando vienen nos hacen una pequeña auditoría, nos dan una pequeña charla y curso y los transportistas ellos son informados de acuerdo a los que tenemos un cliente nuevo se les vuelve a decir como es el procedimiento y todo eso porque el procedimiento está bajo la supervisión del operador de logística, no son capacitados.

Los transportes tienen que ser más que nada tiene que pasar bajo la comisión de tránsito, a ellos cada año les hacen la revisión vehicular. El transporte aparte que pasa por la comisión de tránsito o por movilidad que en la actualidad es la encargada en Machala, deben pasar por la revisión vehicular pasan por ahí y al mismo tiempo los transportistas ellos hacen sus mantenimientos dependiendo ya del transporte si se trabaja con viajes largos o viajes cortos ellos hacen también su mantenimiento cada 15 días o cada semana

Cuentan con un sistema a donde ahí se ingresa todo lo que es los datos a donde deben ir, a donde deben pasar, es un sistema virtual y al mismo tiempo ese sistema nos brinda las impresiones de una guía de transporte y la guía de transporte ya bajo el sistema de GPS con los datos de registro de compañía de transporte que son apegadas, transportistas, choferes.

Maparmi tiene aparte de lo que trabaja en Machala, es decir, en la provincia de El Oro también en Guayaquil, pero los viajes más habituales que tenemos son dentro de aquí de la provincia, en el cual se deja la carga de exportación en el puerto de Yilport seguido lo

que es en Guayaquil por el puerto de Contecon, TPG Y Naportec y a Puerto de Posorja, pero son muy pocos los viajes.

Se va mejorando ya adaptando ciertas ocasiones, todo por lo que es tener la seguridad de que no haya contaminación, no haya demoras de la entrega, no haya demora por falta de transportes en buen mantenimiento, por accidentes y sobre todo tener GPS ya que todos estos transportes de carga necesitan de GPS para poderlos monitorear y se les entrega la guía y se les da un rango de tiempo estudiado para que de qué punto a que punto pueda ya llegar el transporte sin demorar.

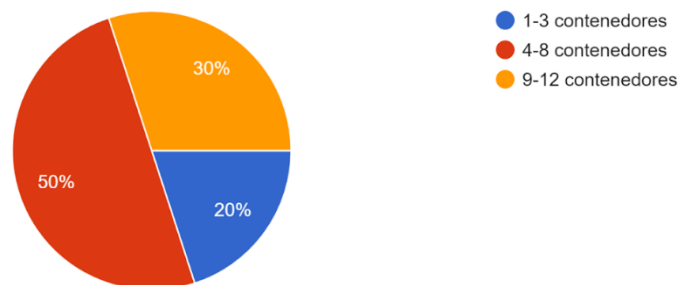
3.3. Encuesta a transportistas de la empresa logística

Ilustración 2

Pregunta 1

1. ¿Cuántos contenedores requieren a la semana para los centros de acopio de la empresa Banatrade?

10 respuestas



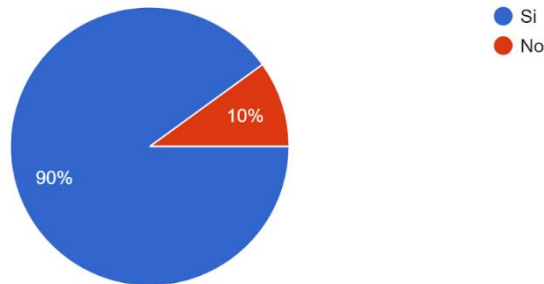
La empresa Banatrade requiere contenedores mediante las empresas logísticas con el 50% de 4 a 8 contenedores por semana para ser usados para su respectiva exportación, mientras que para algunos transportistas la empresa requiere con un 30% de 9 a 12 contenedores por semana y finalmente con un 20% de 1 a 3 contenedores a ser usados semanalmente.

Ilustración 3

Pregunta 2

2.- ¿Los transportes de carga son adecuados para los contenedores?

10 respuestas



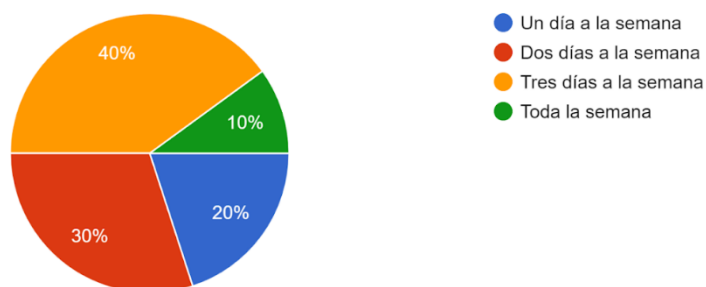
El 90% de los transportistas considera que los transportes de carga si son adecuados para transportar los contenedores y solamente el 10% considera que los transportes de carga no son adecuados para transportar los contenedores.

Ilustración 4

Pregunta 3

3.- ¿Cuántos días a la semana la empresa BANATRADE requiere el servicio de transporte para la carga de contenedores?

10 respuestas



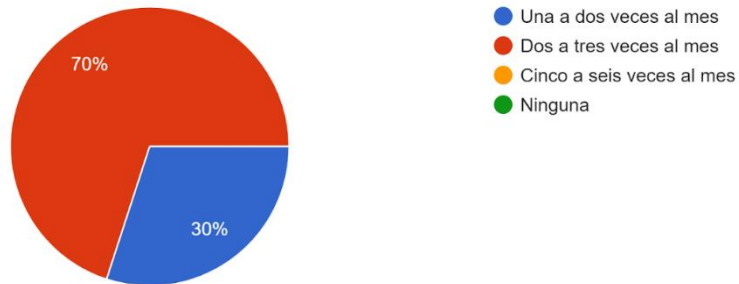
La empresa Banatrade requiere de los servicios logísticos de transporte tres días a la semana con el 40%, otros transportistas han seleccionado dos días a la semana reflejando un 30%, para el 20% de los transportistas la empresa solo requiere el servicio un día a la semana y por último con el 10% requiere del servicio de transporte toda la semana.

Ilustración 5

Pregunta 4

4.- ¿Cuántas veces al mes los transportes de carga para contenedores necesitan mantenimiento?

10 respuestas



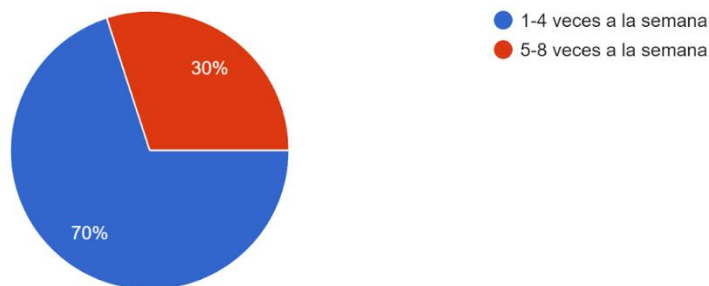
El transporte necesita un mantenimiento de 2 a 3 veces al mes con un 70% y el otro porcentaje restante, es decir, el 30% de los transportistas encuestados de 1 a 2 veces es necesario que los transportes tengan su respectivo mantenimiento.

Ilustración 6

Pregunta 5

5.- ¿Con qué frecuencia separa turnos de los contenedores por semana?

10 respuestas



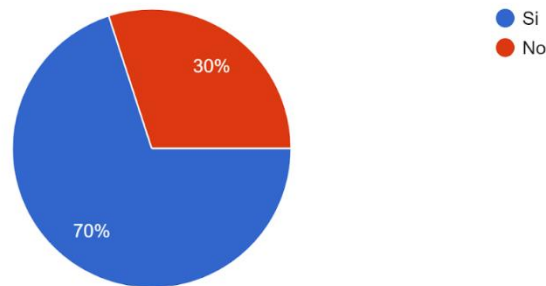
Se separa turnos de contenedores de 1 a 4 veces el 70%, mientras que el 30% se separa de 5 a 8 veces los turnos para los contenedores.

Ilustración 7

Pregunta 6

6.- ¿ Es inmediata la entrega de los documentos necesarios para presentar en puerto marítimo?

10 respuestas



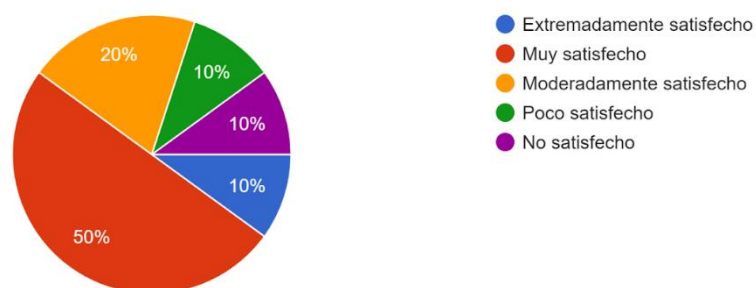
El 70% de los transportistas señala que, si es inmediata la entrega de los documentos que sean necesarios para ser presentados en puerto marítimo, por el contrario, el 30% señala que no es inmediata la entrega de documentos necesarios a ser presentados en puerto marítimo.

Ilustración 8

Pregunta 7

7.- ¿Qué tan satisfecho está con el sistema logístico actual?

10 respuestas



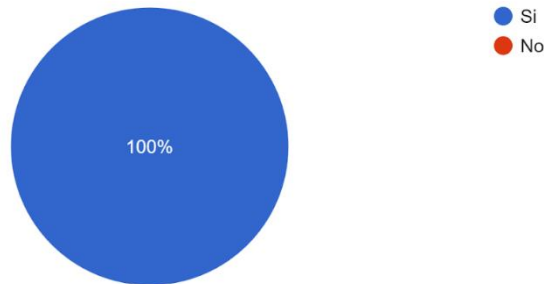
El 50% de los transportistas está muy satisfecho con el sistema de logística que mantienen actualmente, el 20% considera que están moderadamente satisfechos, con un 10% manifiestan que están extremadamente satisfechos, el otro 10% está poco satisfecho y por último el 10% no está satisfecho con el sistema de logística actual.

Ilustración 9

Pregunta 8

8.- ¿Usted sabe la definición de logística?

10 respuestas



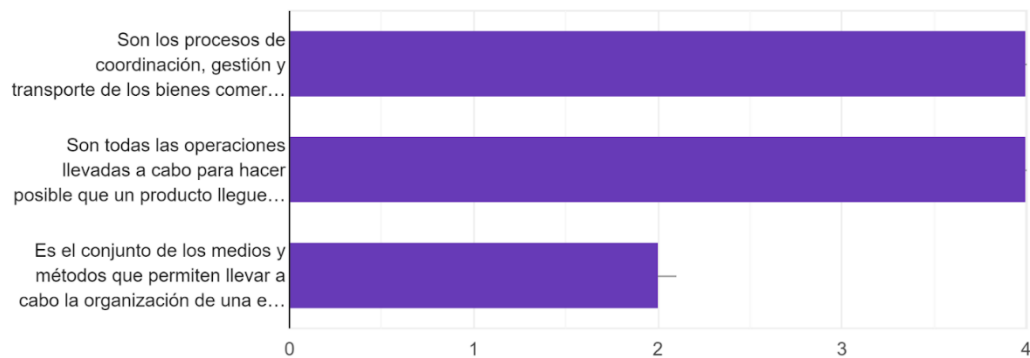
El 100% de los transportistas sabe que es la definición de la logística y para ello en la siguiente pregunta se pusieron literales con definiciones de logística.

Ilustración 10

Pregunta 9

9.- Seleccione el literal que considere usted la definición de logística

10 respuestas



El 40% optó por la primera opción de son los métodos de combinación, encargo y envío de los capitales mercantiles desde el lugar de distribución hasta el cliente final.

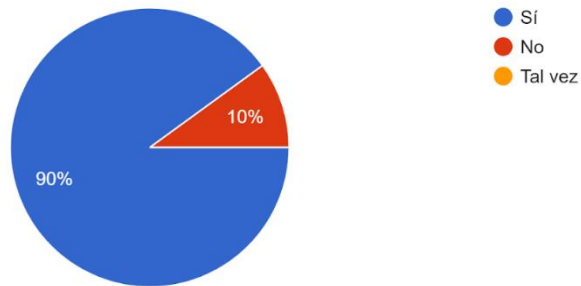
El otro 40% eligió la segunda opción de son aquellos ordenamientos pasados a cabo para concebir viable que una mercancía alcance al gastador desde el lugar donde se logran los componentes, cruzando por la parte de su elaboración.

Mientras que el 20% considera que es el junto de los caudales y metodologías que consienten trasladar a cabo la clasificación de una entidad o de una ayuda.

Ilustración 11

Pregunta 10

10.- ¿Considera que la gestión de turnos para separar los contenedores es necesaria?
10 respuestas

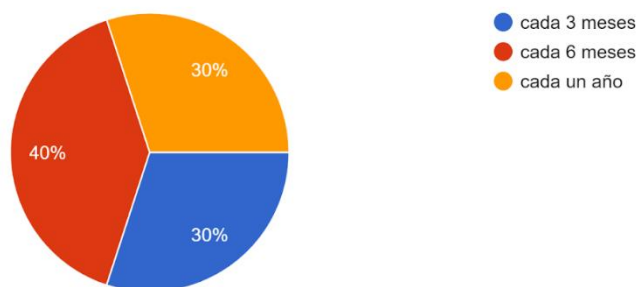


El 90% considera que si es necesario que se gestionen los turnos para separar contenedores que posteriormente serán enviados a los centros de acopio y solo el 10% no considera que la gestión de turnos para los contenedores sea necesaria.

Ilustración 12

Pregunta 11

11.- ¿Cada que tiempo capacitan al personal de logística y transporte?
10 respuestas



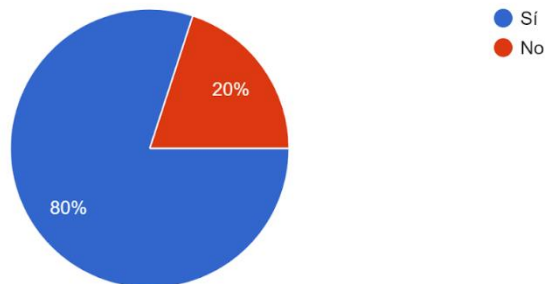
Cada 6 meses se capacita al personal de logística y transporte con un 40%, el 30% se refleja en cada 3 meses se capacita al personal y por último igualmente con un 30% se capacita al personal cada un año.

Ilustración 13

Pregunta 12

12.- ¿Cuentan con registros digitales o físicos para la salida de contenedores?

10 respuestas



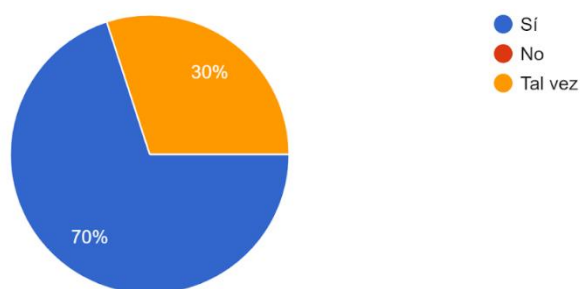
La empresa si cuenta con registros digitales o físicos con un 80% y solamente el 20% considera que no cuenta con registros digitales o físicos para la salida de contenedores.

Ilustración 14

Pregunta 13

13.- ¿Es necesario implementar un nuevo plan logístico?

10 respuestas



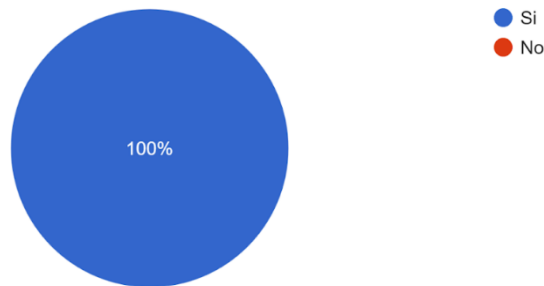
Con un 70% de los transportistas encuestados manifiestan que, si es necesario implementar un nuevo plan logístico, y el 30% se encuentra en un tal vez se deba implementar un nuevo plan logístico.

Ilustración 15

Pregunta 14

14.- ¿Influyen las condiciones de las vías hacia el puerto de destino para la transportación de los contenedores?

10 respuestas



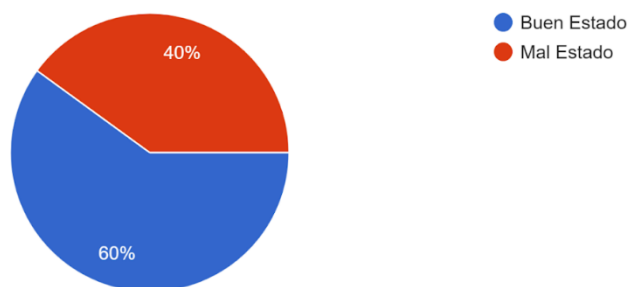
El 100% de los transportistas considera que, si influyen las condiciones de las vías hacia los puertos de destino para que sean transportados los contenedores, por lo tanto, las problemáticas también se pueden manifestar de manera externa de la empresa.

Ilustración 16

Pregunta 15

15.- ¿Al momento que salen con los contenedores hacia los centros de acopio, posteriormente se dirigen al puerto de destino Puerto Bolívar o Puert...iones se encuentran? Carretera vía Puerto Bolívar

10 respuestas



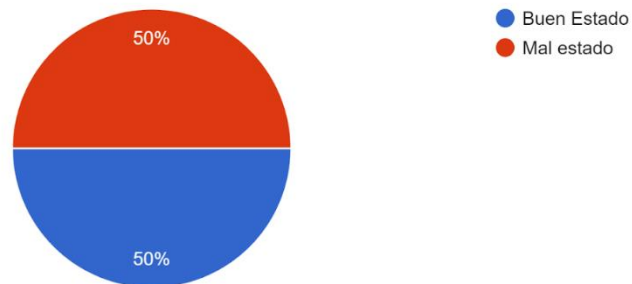
Las condiciones de la vía hacia Puerto Bolívar se encuentran para los transportistas encuestados en un 60% que la vía se encuentra en buen estado y con un 40% que la vía se encuentra en un mal estado para ser transitada adecuadamente.

Ilustración 17

Pregunta 15 Segunda Parte

Carretera Vía Guayaquil

10 respuestas



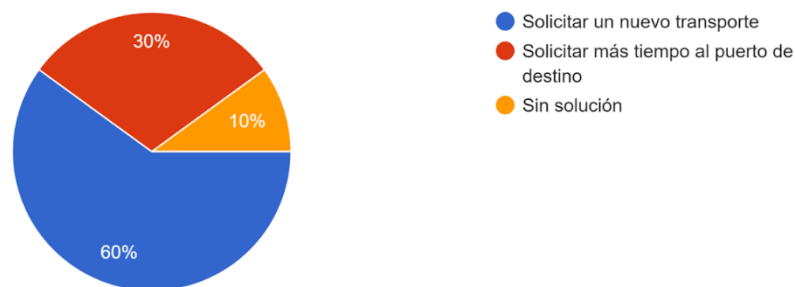
Y la vía de Machala hacia Guayaquil los transportistas consideran que el 50% si se encuentra la vía en un buen estado y el otro 50% que la vía se encuentra en mal estado.

Ilustración 18

Pregunta 16

16.- En caso de algún percance en el transcurso del camino hacia el puerto de destino, ¿Qué solución aplican?

10 respuestas



La solución que aplican en un percance en el transcurso del camino hacia el puerto de destino es con un 60% solicitar un nuevo transporte, el 30% en solicitar más tiempo al puerto de destino y el 10% no tiene una solución al momento de suscitarse un percance en el transcurso del viaje.

3.4.FODA de la empresa de logística de transporte

Tabla 2

Foda de la Empresa Logística

Fortalezas

- La empresa cuenta con un sistema automático para las guías.
- Buen mantenimiento de los transportes.
- Garantías con seguros de carga.
- Sistema virtual para guías de transporte.

Debilidades

- No capacitan a todo el personal.

Oportunidades

- Gestión de turnos para optimizar el tiempo.
- Ampliación de la vía de Naranjal hacia Guayaquil.

Amenazas

- El mal estado de la vía a Guayaquil implica de una a dos horas para pasar un pequeño tramo.
 - Posibles accidentes.
 - Contaminación de los contenedores.
-

4. CAPITULO IV PLAN DE MEJORA

El plan de mejora que se ha propuesto en esta investigación es la metodología o filosofía just in time que se basa en reducir tiempos y eliminar actividades que no aporten.

Fase 1: Poner el sistema en marcha

Plan piloto según (Leanmanufacturing, s.f.) es esencial que el sistema esté en planificación y la condición de aplicarlo, las decisiones a tomar son muy importante, aquí se verifica si es factible implementar a la práctica de manera experta.

Etapas

- Agudeza primordial.
- Enseñanza precedente.
- Estudio del importe/beneficio.
- Responsabilidad.
- Disposición SI/NO.
- Elección de la unidad del plan.
- Tipificación de la planta guía.

Comprensión básica

Cierto fragmento de los trabajadores debe tener una excelente comprensión de la filosofía just in time.

Son trabajadores transformadores, viendo los beneficios de la aplicación en diferentes empresas que aplicaron el just in time, es el impulsor para aceptar la filosofía.

Su implicación va de la mano con la formación de los altos mandos de la empresa con la organización de seminarios y conferencias para proporcionar información de los beneficios y estos sean valorados.

Análisis del coste/beneficio

- Cuando los altos mandos se empapan de la filosofía pueden llegar a una conclusión de los costos y beneficios.
- Alcanza a contribuir con ventajas en un bajo costo.

Compromiso

Una vez implementado lo dicho anteriormente la empresa debe comprometerse dinámicamente.

- Son la máxima autoridad para que realicen los cambios que se requiera para el just in time.
- El personal va a aceptar el nuevo sistema si las autoridades superiores se comprometen.

Decisión SI/NO

Se debe tomar una decisión importante para ello se debe responder las siguientes preguntas:

- ¿Se ha perfeccionado la etapa de perspicacia primordial?
- ¿Se ha ultimado la enseñanza antecesora?
- ¿El examen del precio/favor muestra una elevada renta?
- ¿Hay un empeño por la alta gerencia?
- ¿Se han adjuntado las inseparables jurisdicciones oportunas de la asociación?

Si todas las preguntas han sido contestadas de una forma positiva, la empresa ha cumplido con los requisitos y se procede a la habilidad.

Selección del equipo del proyecto

Se exige elegir un equipo de calidad para realizar con éxito la aplicación del just in time.

Debe contar con ciertas características para que sea el equipo apropiado:

- El principal conocido como jefe del proyecto y su elección es dependiente del éxito del proyecto.
- El equipo se considera con más de 10 personas.
- Agresividad para aplicar el proyecto.
- A cada reunión citada se comprometen a presentarse todos los miembros.

Cuando el trabajo esté puesto en práctica su trabajo no habrá concluido con la implementación, los avances son controlados y posteriormente debe permanecer intacto para que el rendimiento sea positivo.

Planta piloto

Las entidades se enfocarán en empezar en una planta piloto para experimentar su diligencia en un periodo a breve vencimiento. Y la agresividad en la planta es necesaria para generar resultados.

Las características principales de la planta: Circunspecciones corrientes sobre las particularidades que debe adquirir esta planta:

- Comparativamente exenta.
- Ostentar problemas existentes.
- Distintiva a las demás plantas.
- No estar lejos geográficamente.

Fase 2: Educación

Es importante capacitar a todos los trabajadores para que tengan un conocimiento preciso de que es el just in time, como se va a aplicar y para ello es muy fundamental que se realicen las respectivas capacitaciones y cuáles van a ser las funciones de cada trabajador para que aporten al desarrollo de la empresa aplicando los beneficios que se obtendrán del just in time como la reducción de tiempos, es decir, se previene a la firma para posteriormente ejecutarla de la metodología, por el motivo de que la filosofía de la empresa necesita ser cambiada o transformada.

Sus Objetivos

Proporciona la comprensión de la filosofía just in time y como se aplica.

Su estructura se debe adaptar para que los empelados inicien con las tareas diarias.

Formación vs Educación

La formación es distinta a la educación.

La educación es recomendada antes que su formación.

Fase 3: Mejora de los procesos

Se debe anticipar el mantenimiento de los transportes para que estos no generen ningún inconveniente al momento de llevar los contenedores hacia su destino o puerto marítimo. La coordinación es esencial en el just in time, tanto con los clientes como proveedores ya sea las empresas que los contratan para que se dirijan a los recintos y posteriormente al puerto de destino.

La reducción de los tiempos es la base del just in time, con la pérdida de tiempo en ciertas vías y con su respectiva ampliación el proceso logístico se optimizará y se llegará en los tiempos establecidos por los turnos de contenedores. O se puede buscar vías alternativas para reducir el tiempo de pérdida en las vías congestionadas.

Se intentan cumplir algunos cambios: Los cambios que se intentan hacer son:

- Preparación en menos tiempo.
- Transformar la comercialización.
- Dar mantenimiento anticipado.
- Múltiples procesos de parte de los operadores.

Fase 4: Mejoras en el control

Se deben adoptar políticas para los plazos, servicios al cliente.

El ambiente laboral es importante para la rendición de calidad de los trabajadores.

¿Cómo?

- Cambio en su cultura. Cambiando la cultura de la fábrica.
- Aplicar programa sugeridos con más frecuencia.
- Ser productivos de manera circular.
- Disminuir los grados del escalafón.

Fase 5: Relaciones con proveedores/clientes

Por último, la eliminación de las barreras entre proveedores y la entidad para crear relaciones perdurables y firmar contratos.

Beneficios:

- Incremento de calidad. Aumenta la calidad

- Provisiones a bajo coste.
- Suministros entregados a tiempo.
- Confianza con el proveedor y con el cliente.

Tabla 3

Plan Piloto de Mejora en Base a la Metodología Just in Time

Fases	Mejoras
Fase uno: Poner el sistema en marcha	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Agudeza primordial. ✓ Enseñanza precedente. ✓ Estudio del importe/beneficio. ✓ Responsabilidad. ✓ Disposición SI/NO. ✓ Elección de la unidad del plan. ✓ Tipificación de la planta guía. ✓ Es importante capacitar a todos los trabajadores para que tengan un conocimiento preciso de que es el just in time.
Fase dos: Educación	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Proporciona la comprensión de la filosofía just in time y como se aplica. ✓ Su estructura se debe adaptar para que los empelados inicien con las tareas diarias. ✓ Se debe anticipar el mantenimiento de los transportes para que estos no generen ningún inconveniente al momento de llevar los contenedores hacia su destino o puerto marítimo.
Fase tres: Mejora de los procesos	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La coordinación es esencial en el just in time.

- ✓ La reducción de los tiempos es la base del just in time.

Se deben adoptar políticas para los plazos, servicios al cliente.

Fase cuatro: Mejoras en el control

- ✓ Cambio en su cultura. Cambiando la cultura de la fábrica.
- ✓ Aplicar programa sugeridos con más frecuencia.
- ✓ Ser productivos de manera circular.
- ✓ Disminuir los niveles de la jerarquía.
- ✓ Incremento de calidad. Aumenta la calidad
- ✓ Provisiones a bajo coste.
- ✓ Suministros entregados a tiempo.
- ✓ Confianza con el proveedor y con el cliente.

Fase cinco: Relaciones con proveedores/clientes

CONCLUSIONES

- Luego del desarrollo del trabajo de investigación se pudo hacer un análisis para poder gestionar un plan de mejora para la logística de transporte, teniendo en cuenta que podrá corregir la competencia de la empresa BANATRADE y se podrá mejorar la situación actual de los centros de acopio, teniendo un óptimo funcionamiento, aumentado la precisión de la entrega de contenedores con un mejor control y poder optimizar el tiempo de almacenamiento. Cabe mencionar que esto nos ayudara a tener un mejor control de las empresas transportistas para que su funcionamiento tengo beneficios positivos en menos tiempo y así en un futuro ya poder tener todo bajo control.
- Se determinó la evolución de la gestión logística de transporte a través de los años la logística se ha ido modernizando incluyendo tanto en cuestiones de diplomacia legal y concreta como oriundas e incluso las entidades extranjeras, como las construcciones de exportación que pueden ser (puertos, aeropuertos, ferrocarriles, etc.), son estos espacios logísticos relacionadas directamente con la gestión de los procesos logísticos de las empresas ante una sociedad más globalizada y competitiva así como clientelas demandantes de mercados y servicios de eficacia, la logística emplea un rol central para descubrir excelentes deducciones dentro de la gestión empresarial.
- La aplicación de un plan logístico, para mejorar de manera transversal varias áreas funcionales de la empresa, hace que puedan ayudar a mejorar la forma en que envía y recibe productos sin comprometer la calidad y el servicio que brinda a sus clientes de manera casi inmediata con los alcances derivados, rápidamente de la práctica del plan. Es así como de esta manera se pudo determinar todos los aspectos relevantes que fueron necesarios para poder resolver los problemas ocasionados por una mala administración de parte de las empresas transportistas.
- Es viable implementar el modelo de un plan logístico basado en la mejora de la gestión logística de transporte. Al usar dicha herramienta de mejora, proporcionó revelar la raíz que producía el retraso de los contendores y el desconcierto en la empresa de transporte, igualmente se descubrió que resolvía la unificación y empujaba a crear estrategias para una mejor coordinación al momento de gestionar turnos, con este modelo no solo mejorará la gestión logística, sino que también se podrá tener más seguridad y confianza al momento de separar turnos

para reservar contenedores ya que ya se encuentra más organizado y día a día se están utilizando las estrategias implementadas en este proyecto.

RECOMENDACIONES

- En el mundo de la logística, la planificación es un aspecto fundamental por lo que no se debe improvisar evitando así incrementos de costes en la cadena de suministro, se recomienda incentivar la planificación para determinar lo que realmente queremos hacer y cómo queremos hacerlo, es por eso que conseguiremos alcanzar los objetivos propuestos y reducir costos en el menor tiempo posible.
- Se debe tener en cuenta todos los aspectos positivos que hagan de BANATRADE una empresa prestigiosa y reconocida entre otros, es recomendable crear avances tecnológicos que son herramientas valiosas para comprender mejor todos los procesos, que brindan información sobre áreas de mejora en cualquier organización y que permita la implementación oportuna de acciones correctivas apropiadas.

BIBLIOGRAFÍA

CITAS O REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

Bibliografía

- Ardisana, E., Gaínza, B., Torres, A., & Fosado, O. (2018). AGRICULTURA EN SUDAMÉRICA: LA HUELLA ECOLÓGICA Y EL FUTURO DE LA PRODUCCIÓN AGRÍCOLA. *Revista Chakiñan de Ciencias Sociales y Humanidades*, 90-101. Obtenido de http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2550-67222018000100090&lang=es
- Pejovés, J. A. (2018). *¿Qué son los servicios portuarios y cuáles son los modelos de gestión portuaria?* Mundo Marítimo. Obtenido de <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/que-son-los-servicios-portuarios-y-cuales-son-los-modelos-de-gestion-portuaria>
- Alvarado, A. (2019). Análisis exploratorio de la apertura. *Revista Economía y política*(29), 9-21. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/5711/571168607001/571168607001.pdf>
- Andrés Ortiz, M., García Narváez, M. F., Paladines, M., Rodríguez, R., & Murcia, L. J. (2018). *Gestión de inventarios, almacenes y aprovisionamientos*. Estudiantes de Ingeniería Industrial, Universidad Nacional Abierta y a Distancia UNAD., Universidad Nacional Abierta y a Distancia UNAD. Obtenido de <https://repository.unad.edu.co/bitstream/handle/10596/18575/36284840.pdf;jsessionid=8128A36EF0F68603C4295673DD541F55.jvm1?sequence=4>
- Ar Racking. (3 de Febrero de 2021). <https://www.ar-racking.com/>. Obtenido de <https://www.ar-racking.com/es/actualidad/blog-soluciones-almacenaje/soluciones-de-almacenaje/el-metodo-just-in-time-en-almacen-que-es-y-como-se-aplica>
- Arango, F. O. (2021). Los efectos de las reformas del mercado de gas natural en México sobre sus precios, ventas y comercio exterior. *Contaduría y administración*, 53-66. doi:<https://doi.org/10.22201/fca.24488410e.2021.2841>
- Arbós, L. (2012). *LOGÍSTICA, Gestión de la cadena de suministros* (Díaz de Santos Albasanz, 2 ed.). España. Obtenido de <https://books.google.com.ec/books?id=PIKtMJQHv68C&printsec=frontcover&>

- dq=(Arb%C3%B3s,+2012+p%C3%A1g.531)&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwiL
-tC0q4n1AhXcTDABHSc4BUMQ6AF6BAgIEAI#v=onepage&q=531&f=false
- Ardisana, E. (2018). AGRICULTURA EN SUDAMÉRICA: LA HUELLA ECOLÓGICA Y EL FUTURO DE LA PRODUCCIÓN AGRÍCOLA. *Revista Chakiñan de Ciencias Sociales y Humanidades*, 90-101. Obtenido de http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2550-67222018000100090&lang=es
- Arriaga, L. d. (2022). El estudio de las relaciones internacionales en México, 1990-2020: del fin del orden bipolar a la pandemia del Covid-19. *Polis*, 69-86. doi:<https://doi.org/10.24275/uam/izt/dcsh/polis/2021v17n2/delalizal>
- Betancourt Zárate, G. (2012). historia empresarial a la historia organizacional. *Innovar*, 199-210. Obtenido de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-50512003000200017
- Betancourt, G. (2003). De la historia empresarial a la historia organizacional. *Innovar*, 13(22), 209. Obtenido de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-50512003000200017
- Betancur, L. D. (2019). El comercio en los epistolarios del siglo XIX. Acercamiento al Archivo de Mamerto García Montoya, 1843-1847. *Scielo*, 350-385. Obtenido de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2145-132X2019000100350&lang=es
- Betancur, L. D. (2019). El comercio en los epistolarios del siglo XIX. Acercamiento al Archivo de Mamerto García Montoya, 1843-1847. *Scielo*, 350-385. doi:<https://doi.org/10.15446/historelo.v11n21.72407>
- Capella, A. C. (2022). Prioridades em políticas públicas. *Revista de Sociologia e Política*, 30-46. doi:<https://doi.org/10.1590/1678-98732230e017>
- Carbajal, F. R. (2022). Especialización y ventaja comparativa del sector citrícola en México. *Economía: teoría y práctica*, 155-174. doi:<https://doi.org/10.24275/etypuam/ne/562022/rinconada>
- Carreño, A. (2018). *CADENA DE SUMINISTROS Y LOGISTICA*. PERU: Publicado por Fondo Editorial de la PUCP. Página de créditos. Obtenido de <https://books.google.com.ec/books?id=SaLNDwAAQBAJ&printsec=frontcover>

- &dq=(Carre%C3%B1o,+2018+p%C3%A1g.05)&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwjm89W2rYn1AhUBSDABHcGPCr4Q6AF6BAgGEAI#v=onepage&q&f=false
- CIO MÉXICO. (2021 de Agosto de 20). *https://cio.com.mx/*. Obtenido de *https://cio.com.mx/que-es-scor-un-modelo-para-mejorar-la-gestion-de-la-cadena-de-suministro/*
- Cluster Logistic de Catalunya. (Mayo de 24 de 2017). Obtenido de *https://clusterlogistic.org/es/evolucion-de-la-logistica-durant-lultim-segle/*
- Coral, Y., Melo, G., Agredo, D., & Moncayo, J. (ene/jun de 2021). OFERTA EXPORTABLE DEL CACAO DEL DEPARTAMENTO DE NARIÑO, (2010-2018). *Tendencias*, 22(1), 279-302. doi:*https://doi.org/10.22267/rtend.212201.164*
- Costa, E. S. (2021). Estudio del Transporte de Contaminantes Atmosféricos en el Complejo Industrial y Portuario de Pecém (CIPP), Ceará. *Revista Brasileira de Meteorología*, 36-47. Obtenido de *https://www.scielo.br/j/rbmet/a/vWjK4TpbwqGjwbrDsk4SddR/?lang=pt*
- Costa, E. S. (2021). Estudio del Transporte de Contaminantes Atmosféricos en el Complejo Industrial y Portuario de Pecém (CIPP), Ceará. *Revista Brasileira de Meteorología*, 36-47. doi:*https://doi.org/10.1590/0102-77863630030*
- Costa, E., & Araújo, A. (2021). Estudio del Transporte de Contaminantes Atmosféricos en el Complejo Industrial y Portuario de Pecém (CIPP), Ceará. *Revista Brasileira de Meteorología*, 36(3), 36-47. doi:*https://doi.org/10.1590/0102-77863630030*
- Data Sur. (2019). La evolución de la logística. *DATA SUR*, 5-7. Obtenido de *https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-45572018000100013*
- Daza, A. M. (2021). Diseño de máxima utilidad para cadenas de suministro. *Ingeniería*, 123-143. doi:*https://doi.org/10.14483/23448393.16756*
- del Alizal, L. (7 de marzo de 2022). El estudio de las relaciones internacionales en México, 1990-2020: del fin del orden bipolar a la pandemia del Covid-19. *Polis*, 17(2), 69-96. doi:*https://doi.org/10.24275/uam/izt/dcsh/polis/2021v17n2/delalizal*
- ESCUADERO SERRANO, M. J. (2017). *Logística de Almacenamiento*. España. Obtenido de *https://books.google.com.ec/books?id=vcSPDwAAQBAJ&pg=PA286&dq=gestion+logistica+(Serrano,+2017&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwj4LmnqYn1Ah*

- WvTDABHTPnBdQQ6AF6BAgGEAI#v=onpage&q=gestion%20logistica%20 (Serrano%2C%202017&f=false
- Escudero, J. (2022). Antecedentes de la Logística. *Revista de Economía e Sociología Rural*, 15-18. doi:<https://doi.org/10.1590/1806-9479.2022.258427>
- Escudero, J. (2022). Antecedentes de la Logística. *Revista de Economía e Sociología Rural*, 15-18. doi:<https://doi.org/10.1590/1806-9479.2022.258427>
- EVALUANDO . (21 de Abril de 2021). *EVALUANDOERP.COM*. Obtenido de [https://www.evaluandoerp.com/optimizacion-la-cadena-suministros-descripcion-del-modelo-scor/#:~:text=El%20modelo%20SCOR%20\(Supply%20chain,de%20la%20cadena%20de%20suministros.](https://www.evaluandoerp.com/optimizacion-la-cadena-suministros-descripcion-del-modelo-scor/#:~:text=El%20modelo%20SCOR%20(Supply%20chain,de%20la%20cadena%20de%20suministros.)
- Flamarique, S. (2017). *Gestión de operaciones de almacenaje*. Barcelona, España: Marge Books. Obtenido de https://elibro-net.basesdedatos.utmachala.edu.ec/es/lc/utmachala/titulos/43773?fs_q=almacenaje&prev=fs&fs_edition_year=2020;2019;2018;2017&fs_edition_year_lb=2020;2019;2018;2017
- Flamarique, S. (2018). *Manual de gestión de almacenes*. España. Obtenido de [https://books.google.com.ec/books?id=P7SPDwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=\(Flamarique,+2019+p%C3%A1g.+15\)&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwjO0db9ton1AhWnRjABHfMHCIYQ6AF6BAgCEAI#v=onpage&q&f=false](https://books.google.com.ec/books?id=P7SPDwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=(Flamarique,+2019+p%C3%A1g.+15)&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwjO0db9ton1AhWnRjABHfMHCIYQ6AF6BAgCEAI#v=onpage&q&f=false)
- García, R., & Guevara, A. (10 de Agosto de 2018). México: Del pacto corporativo de la sustitución de importaciones a la desregulación económica. *Revista Científica UISRAEL*, 5(2), 17-30. doi:<https://doi.org/10.35290/rcui.v5n2.2018.87>
- Gavica, J., Celleri, M., & Terán, J. (2017). *ecotec.edu.ec*. Obtenido de https://www.ecotec.edu.ec/material/material_2017F_ADM388_11_79994.pdf
- Gómez, R. (2018). ANÁLISIS DEL TRANSPORTE Y DISTRIBUCIÓN DE MATERIALES. *Boletín de Ciencias de la Tierra*, 39-51. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/1695/169522483004.pdf>
- Gómez, R. (2018). ANÁLISIS DEL TRANSPORTE Y DISTRIBUCIÓN DE MATERIALES. *Boletín de Ciencias de la Tierra*, 39-51. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/1695/169522483004.pdf>
- Gómez, R., & Correa, A. (2011). ANÁLISIS DEL TRANSPORTE Y DISTRIBUCIÓN DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN. *Boletín de Ciencias de la Tierra*(30), 39-51. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/1695/169522483004.pdf>

- González, G. (2022). Automatización y dinámica del mercado laboral en la industria automotriz en México. *Economía: teoría y práctica*(56), 67-104. doi:<https://doi.org/10.24275/etypuam/ne/562022/gonzalez>
- Guarnieri, P. (2018). Las ventajas logísticas y fiscales obtenidas con la implementación de RECOF en la industria automotriz. *Producción*, 18-26. doi:<https://doi.org/10.1590/S0103-65132008000100008>
- Guarnieri, P., Bortolli, L., da Silva, D., & hatakeyama, k. (2018). Las ventajas logísticas y fiscales obtenidas con la implementación de RECOF en la industria automotriz. *Producción*, 18(1), 99-111. doi:<https://doi.org/10.1590/S0103-65132008000100008>
- Guzmán, A. (2019). Análisis exploratorio de la apertura. *Revista Economía y política*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/5711/571168607001/571168607001.pdf>
- Hernández, L. (2017). *Técnicas para ahorrar costos logísticos*. Barcelona, España: Marge Books. Obtenido de https://elibro-net.basesdedatos.utmachala.edu.ec/es/lc/utmachala/titulos/43766?fs_q=log%C3%ADstica&fs_edition_year=2021;2020;2019;2018;2017&fs_edition_year_lb=2021;2020;2019;2018;2017&fs_language=8&fs_language_lb=Espa%C3%B1ol&prev=fs
- Hurtado, B., Robles, J., Preciado, J., & Bañuelos, N. (2018). Logística de transporte y desarrollo local en organizaciones exportadoras de uva de mesa sonoreense. *Estudios Sociales*, 28(51), 1-25. doi:<https://doi.org/10.24836/es.v28i51.563>
- Indaburu Linares, C. H. (2021). *Puerto y Transportes: su aplicación en la logística*. Panamá: Grupo Editorial Nueva Legislación SAS. Obtenido de https://elibro-net.basesdedatos.utmachala.edu.ec/es/lc/utmachala/titulos/188496?fs_q=log%C3%ADstica&fs_edition_year=2021;2020;2019;2018;2017&fs_edition_year_lb=2021;2020;2019;2018;2017&fs_language=8&fs_language_lb=Espa%C3%B1ol&prev=fs
- Indaburu, C. (2021). *Puerto y Transportes: su aplicación en la logística*. Panamá: Grupo Editorial Nueva Legislación SAS. Obtenido de https://elibro-net.basesdedatos.utmachala.edu.ec/es/lc/utmachala/titulos/188496?fs_q=log%C3%ADstica&fs_edition_year=2021;2020;2019;2018;2017&fs_edition_year_lb=2021;2020;2019;2018;2017&fs_language=8&fs_language_lb=Espa%C3%B1ol&prev=fs

- Jiménez, A. P. (2022). Diplomacia cultural en agencias de cooperación y cámaras de comercio. Los casos de Corea del Sur y Japón en Colombia. *Colombia Internacional*, 139-170. doi:<https://doi.org/10.7440/colombiaint109.2022.06>
- Junior, A. (2018). Interacciones y vínculos sectoriales con modos de transporte: un análisis para diferentes destinos de las exportaciones brasileñas. *Economía Aplicada*, 87-98. doi:<https://doi.org/10.1590/S1413-80502011000200004>
- Junior, A. A. (2018). Interacciones y vínculos sectoriales con modos de transporte: un análisis para diferentes destinos de las exportaciones brasileñas. *Economía Aplicada*, 87-98. Obtenido de <https://www.scielo.br/j/ecoa/a/s55VfGm7xjyfZt4y7ScKBKs/?lang=pt>
- Ladrón, M. (2020). *Operaciones auxiliares de almacenaje. MF1325*. Logroño (La Rioja): Editorial Tutor Formación. Obtenido de https://elibro-net.basesdedatos.utmachala.edu.ec/es/lc/utmachala/titulos/129696?fs_q=almacenaje&prev=fs&fs_edition_year=2020;2019;2018;2017&fs_edition_year_lb=2020;2019;2018;2017
- Leanmanufacturing. (s.f.). www.leanmanufacturingweb.com. Obtenido de <https://www.leanmanufacturingweb.com/fases-de-implantacion-del-sistema-just-in-time/>
- León, L., Matailo, A., Romero, A., & Portalanza, C. (sep/dic de 2020). Ecuador: producción de banano, café y cacao por zonas y su impacto económico 2013-2016. *Revista Científica UISRAEL*, 7(3), 103-121. doi:<https://doi.org/10.35290/rcui.v7n3.2020.324>
- León-Serrano, L. A. (2020). Ecuador: producción de banano, café y cacao por zonas y su impacto económico 2013-2016. *Revista Científica UISRAEL*, 103-121. doi:<https://doi.org/10.35290/rcui.v7n3.2020.324>
- Macías, D. (2021). Integración comercial y comercio exterior. *Economía Coyuntural*, 77-104. Recuperado el ISSN 2415-0630, de http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2415-06222021000300005&lang=es
- Macías, D. A. (2021). Integración comercial y comercio exterior. *Revista de coyuntura y perspectiva*, 77-104. Obtenido de http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2415-06222021000300005&lang=es

- Maturana, F. (2022). Ciudades intermedias y parque automotriz en Chile. ¿En jaque la sustentabilidad territorial? *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, 139-159. doi:<https://doi.org/10.17141/iconos.72.2022.4866>
- Maturana, F., Morales, M., Sepúlveda, U., & Maldonado, J. (Abril de 2022). Ciudades intermedias y parque automotriz en Chile. ¿En jaque la sustentabilidad territorial? *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*(72), 139-159. doi:<https://doi.org/10.17141/iconos.72.2022.4866>
- Mendoza, J. E. (2022). Comercio exterior y empleo en la frontera norte de México. *Estudios fronterizos*, 9. Obtenido de https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-69612022000100107&lang=es#B7
- Mendoza, J. E. (2022). Comercio exterior y empleo en la frontera norte de México. *Estudios fronterizos*, 9. doi:<https://doi.org/10.21670/ref.2207091>
- Mendoza, J., & Torres, V. (junio de 2022). Comercio exterior y empleo en la frontera norte de México. *Estudios fronterizos*, 23, 1-25. doi:<https://doi.org/10.21670/ref.2207091>
- MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. (2016). *NORMAS QUE REGULAN LOS SERVICIOS PORTUARIOS*. Obtenido de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/02/LOTAIP_1_MTOP-SPTM-2016-0060-R_Normas_que_regulan_los_servicios_portuarios_en_el_ecuador_2016.pdf
- Ministerio del Fomento. (2017). *Operaciones Y Servicios Portuarios*. Obtenido de <https://webquery.ujmd.edu.sv/siab/bvirtual/Fulltext/ADWD0000527/Capitulo%201.pdf>
- Montañez, J. C. (2022). DINÁMICA INTRARREGIONAL DEL T-MEC Y EL DEPARTAMENTO DE SANTANDER EN EL PERIODO 2015-2020. *Tendencias*, 58-86. Obtenido de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-86932022000100058&lang=es
- Montañez, J. C. (2022). DINÁMICA INTRARREGIONAL DEL T-MEC Y EL DEPARTAMENTO DE SANTANDER EN EL PERIODO 2015-2020. *Tendencias*, 58-86. doi:<https://doi.org/10.22267/rtend.222301.183>
- Moral, L. A. (2014). *Logística del transporte y distribución de carga*. (A. d. sierra, Ed.) Colombia. Obtenido de

[https://books.google.com.ec/books?id=8to3DgAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=Gestion+logistica\(Mora,+2014+p%C3%A1g.12\)&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwjVkcL3ron1AhUbSTABHa4_DgMQ6AF6BAgFEAI#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.ec/books?id=8to3DgAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=Gestion+logistica(Mora,+2014+p%C3%A1g.12)&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwjVkcL3ron1AhUbSTABHa4_DgMQ6AF6BAgFEAI#v=onepage&q&f=false)

- Moros, A., Mendoza, E., Amaya, R., & Ortiz, M. (19 de septiembre de 2021). Diseño de máxima utilidad para cadenas de suministro. *Ingeniería*, 26(2), 123-142. doi:<https://doi.org/10.14483/23448393.16756>
- Niedhardt, A., & Gonçalves, F. (18 de Julio de 2022). Prioridades em políticas públicas. *Revista de Sociologia e Política*, 30-46. doi:<https://doi.org/10.1590/1678-98732230e017>
- Noronha, T., & Diegues, A. (2022). China y la desindustrialización brasileña: una mirada más allá de la especialización regresiva. *Nueva economía*, 55-67. doi:<https://doi.org/10.1590/0103-6351/6975>
- Ortega, W. (2019). *Propuesta Metodológica de Mejora en los Procedimientos Logísticos para la Salida de Contenedores, Guayaquil*. Guayaquil: Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil -. Obtenido de <http://biblioteca.uteg.edu.ec/xmlui/bitstream/handle/123456789/1029/Propuesta%20metodol%C3%B3gica%20de%20mejora%20en%20los%20procedimientos%20log%C3%ADsticos%20para%20la%20salida%20de%20contenedores%20Guayaquil..pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ortiz, F., Ramírez, J., & Rosellón, J. (jul/sept de 2021). Los efectos de las reformas del mercado de gas natural en México sobre sus precios, ventas y comercio exterior. *Contaduría y administración*, 66(3), 1-31. doi:<https://doi.org/10.22201/fca.24488410e.2021.2841>
- Ortiz, M., García, M., Paladines, M., Rodríguez, R., & Murcia, L. (2018). *Gestión de inventarios, almacenes y aprovisionamientos*. Universidad Nacional Abierta y a Distancia UNAD. Obtenido de <https://repository.unad.edu.co/bitstream/handle/10596/18575/36284840.pdf;jsessionid=8128A36EF0F68603C4295673DD541F55.jvm1?sequence=4>
- Pérez, A., & Urrego, C. (2 de Marzo de 2022). Diplomacia cultural en agencias de cooperación y cámaras de comercio. Los casos de Corea del Sur y Japón en Colombia. *Colombia Internacional*(109), 139-170. doi:<https://doi.org/10.7440/colombiaint109.2022.06>

- Perez, E. (2018). Manual del Sistema de Gestión de tecnologías y Seguridad de la Información. En E. Perez. Obtenido de <https://www.uat.edu.mx/TRANS/Marconormativo/4.%20Manuales/Manual%20Sigetsi.pdf>
- Perez, E. (2018). Manual del Sistema de Gestión de tecnologías y Seguridad de la Información. En E. Perez. doi:<https://doi.org/10.24275/etypuam/ne/502019/teran>
- Pérez, E. (junio de 2021). Actividad comercial en la transición independentista. *Historia y Sociedad*(40), 324-332. doi:<https://doi.org/10.15446/hys.n40.90170>
- Pérez, G. G. (2022). Automatización y dinámica del mercado laboral en la industria automotriz en México. *Economía: teoría y práctica*, 67-104. doi:<https://doi.org/10.24275/etypuam/ne/562022/gonzalez>
- Pérez-Morales, E. (2021). Actividad comercial en la transición independentista. *Historia y Sociedad*, 324-332. doi:<https://doi.org/10.15446/hys.n40.90170>
- Pilamunga, D., & Guevara, G. (enero de 2021). Determinantes de la Adopción de Innovación en Ecuador. *Revista Politécnica*, 46(2), 49-62. doi:<https://doi.org/10.33333/rp.vol46n2.05>
- Pilamunga-Shaca, D. E. (2020). Determinantes de la Adopción de Innovación en Ecuador. *Revista Politécnica*, 49-62. doi:<https://doi.org/10.33333/rp.vol46n2.05>
- Ramírez, J., Sarmiento, J., & Valero, G. (11 de febrero de 2022). DINÁMICA INTRARREGIONAL DEL T-MEC Y EL DEPARTAMENTO DE SANTANDER EN EL PERIODO 2015-2020. *Tendencias*, 23(1), 58-86. doi:<https://doi.org/10.22267/rtend.222301.183>
- Ramírez, R. F. (2018). México: Del pacto corporativo de la sustitución de importaciones a la desregulación económica. *Revista Científica UISRAEL*, 17-30. doi:<https://doi.org/10.35290/rcui.v5n2.2018.87>
- Rinconada, F., García, F., & Serna, J. (2022). Especialización y ventaja comparativa del sector citrícola en México. *Economía: teoría y práctica*(56), 155-174. doi:<https://doi.org/10.24275/etypuam/ne/562022/rinconada>
- Riscado, J. (2021). Emprendedores urbanos en proyectos de revitalización portuaria en Río de Janeiro. *Cuadernos Metrópolis*, 52-60. doi:<https://doi.org/10.1590/2236-9996.2021-5015>
- Riscado, J. E. (2021). Emprendedores urbanos en proyectos de revitalización portuaria en Río de Janeiro. *Cuadernos Metrópolis*, 52-60. Obtenido de <https://www.scielo.br/j/cm/a/nPpJnZxhPXMZvQJHPJQQWDG/?lang=pt>

- Rodríguez, D. (2017). *EL Método de Producción Just in Time*. Universitas Miguel Hernández, Facultad Ciencias Sociales y Jurídicas de Elche. Obtenido de <http://193.147.134.18/bitstream/11000/7227/1/TFG-RODR%C3%8DGUEZ%20CREMADES%2C%20DIEGO.pdf>
- Rojas, Y. E. (2021). OFERTA EXPORTABLE DEL CACAO DEL DEPARTAMENTO DE NARIÑO, (2010-2018). *Tendencias*, 279-304. doi:<https://doi.org/10.22267/rtend.212201.164>
- Rossi, J., Ramos, K., Faria, C., & Talamini, E. (2022). Impact of objective knowledge and self-assessed. *Revista de Economía e Sociología Rural*, 14. doi:<https://doi.org/10.1590/1806-9479.2022.258427>
- Salazar Sanabria, H. F., & López Bello, C. A. (2009). *Propuesta metodológica para la aplicación del modelo Supply Chain Operations Reference*. Obtenido de <file:///C:/Users/Bryerik/Downloads/Dialnet-PropuestaMetodologicaParaLaAplicacionDelModeloSupp-3764210.pdf>
- Silva, E. (2020). *Elementos de la logística internacional*. Ciudad de México, México: PACJ. Obtenido de <https://elibro-net.basesdedatos.utmachala.edu.ec/es/ereader/utmachala/147924>
- Sugimoto, T. N. (2022). China y la desindustrialización brasileña: una mirada más allá de la especialización regresiva. *Nueva economía*, 55-67. Obtenido de <https://www.scielo.br/j/neco/a/4W7mJxXpMyg6kctGRprzfxC/?lang=pt#>
- Sugimoto, T. N. (2022). China y la desindustrialización brasileña: una mirada más allá de la especialización regresiva. *Nueva economía*, 55-67. doi:<https://doi.org/10.1590/0103-6351/6975>
- Tejero, J. (2015). *El transporte de Mercancías*. España: Avda. de Valdenigrales, s/n. 28223 Pozuelo de Alarcón (Madrid). Obtenido de https://books.google.com.ec/books?id=miuXBgAAQBAJ&pg=PA18&dq=Transporte+de+mercanc%C3%ADas+es+una+funci%C3%B3n+de+extrema+importancia+dentro+del+mundo+de+la+distribuci%C3%B3n,&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwjmmTktIn1AhUaRjABHS_JA38Q6AF6BAgEEAI#v=onepage&q=Transporte
- Terán, A., Dávila, G., & Castañón, R. (2019). Gestión de la tecnología e innovación: *Economía: teoría y práctica*(50), 100. doi:<https://doi.org/10.24275/etypuam/ne/502019/teran>

- Tolosa, L. (2017). *Técnicas de mejora continua en el transporte*. España. Obtenido de [https://books.google.com.ec/books?id=RBspDwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=\(Tolosa,+2017+p%C3%A1g.9\)&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwi2x_7KsYn1AhV7QTABHellClcQ6AF6BAgGEAI#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.ec/books?id=RBspDwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=(Tolosa,+2017+p%C3%A1g.9)&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwi2x_7KsYn1AhV7QTABHellClcQ6AF6BAgGEAI#v=onepage&q&f=false)
- Torres, V., Mendoza, J., & Torres, V. (20 de Jun de 2022). Comercio exterior y empleo en la frontera norte de México. *Estudios fronterizos*, 23, 1-25. doi:<https://doi.org/10.21670/ref.2207091>
- Torres-Preciado, V. H. (2022). Comercio exterior y empleo en la frontera norte de México. *Estudios fronterizos*, 9-12. Obtenido de https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-69612022000100107&lang=es
- Torres-Preciado, V. H. (2022). Comercio exterior y empleo en la frontera norte de México. *Estudios fronterizos*, 9-12. doi:<https://doi.org/10.21670/ref.2207091>
- Uribe, L. (2019). El comercio en los epistolarios del siglo XIX. Acercamiento al Archivo de Mamerto García Montoya, 1843-1847. *Historia Regional y Local*, 11(21), 386. doi:<https://doi.org/10.15446/historelo.v11n21.72407>

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

- Duque Moreno, A. E. Ramirez Monsalve, S. Y. y Zuluaga Mazo, A. Lúdica como estrategia para la enseñanza de la logística. Corporación Universitaria Minuto de Dios, 2020. p. <https://elibro-net.basesdedatos.utmachala.edu.ec/es/ereader/utmachala/198379?page=1>
- Eslava Sarmiento, L. A. Canales de distribución logístico comerciales. Bogotá: Ediciones de la U, 2017. p. <https://elibro-net.basesdedatos.utmachala.edu.ec/es/ereader/utmachala/70308?page=1>
- Ragàs Prat, I. Logística urbana: manual para operadores logísticos y administraciones públicas. Barcelona: Marge Books, 2018. p. <https://elibro-net.basesdedatos.utmachala.edu.ec/es/ereader/utmachala/45157?page=23>
- Amaya Mier, R. Intervención sobre prácticas integrativas en el clúster de logística del Atlántico: cadenas logísticas de comercio exterior. Barranquilla: Universidad del

Norte, 2018. p. <https://elibro-net.basesdedatos.utmachala.edu.ec/es/ereader/utmachala/70072?page=17>

Medrano Gil, R. Inglés profesional para transporte y logística internacional. MF1006. Logroño (La Rioja): Editorial Tutor Formación, 2020. p. <https://elibro-net.basesdedatos.utmachala.edu.ec/es/ereader/utmachala/127913?page=19>

Silva Juárez, E. Análisis de riesgo logístico: el representante legal aduanero. México: PACJ, 2017. p. <https://elibro-net.basesdedatos.utmachala.edu.ec/es/ereader/utmachala/173767?page=139>

ANEXOS

Anexo A. Guía de entrevista

ENTREVISTA

a. Indicador de los elementos de la entrevista:

Nombre de la Empresa	BANATRADE
Lugar	Machala
Fecha en la que se realiza	30 de agosto 2022
Hora	12 pm
Encuestadores	Girón Salazar Bryan Alexander y Rodríguez Romero Cristina Elizabeth

b. Objetivo de la entrevista:

Medir el conocimiento en el desempeño de la empresa Banatrade en la distribución de contenedores para su logística mediante las empresas transportistas contratadas.

c. Tipo de entrevista.

Según su estructura	Estructurada
Según la cantidad de entrevistados	Individual

d. Condiciones para desarrollar la investigación.

<ul style="list-style-type: none">• A partir de las 9:00 am hasta las 5:pm
<ul style="list-style-type: none">• Vestimenta adecuada
<ul style="list-style-type: none">• Los datos obtenidos serán expuestos de forma anónima
<ul style="list-style-type: none">• Utilización de medidas de bioseguridad: mascarilla
<ul style="list-style-type: none">• Personal autorizado
<ul style="list-style-type: none">• Ingreso con cita previa

e. Describir la población o muestra de la observación:

Población:	La población son los empleados de las empresas transportistas que utiliza Banatrade, los cuales intervienen en la logística de esta empresa.
-------------------	--

f. Partes de la entrevista

Buenas tardes, la siguiente entrevista se la realiza con el fin de recolectar información, con el objetivo de aumentar la agilidad en la entrega de un turno, para la salida de contenedores a ser usados en la exportación de banano de la empresa BANATRADE en el 2021. Debido a ello se hace necesario determinar con la mayor objetividad de determinar la agilidad de la salida de los contenedores en los últimos años, así como las causas que han originado su tardanza.

A continuación, se ofrece un cuestionario el cual se debe responder con total honestidad. La información que usted nos ofrezca será de gran utilidad para los resultados a obtener. El equipo de trabajo le garantiza confidencialidad con la información, a pesar del carácter anónimo de la encuesta. Muchas gracias.

- 1) **¿Qué es Logística para usted?**

- 2) **¿Considera que la gestión de turnos para separar los contenedores es necesaria?**

- 3) **¿En caso de algún percance exista en el transcurso del camino hacia el puerto de destino, ¿Qué solución aplican?**

- 4) **¿Qué cambios hubo en la empresa transportista a causa de la pandemia en la actualidad?**

- 5) **¿Los contenedores que retiran en Puerto cuentan con las condiciones adecuadas para cargar el banano en centros de acopio?**

- 6) **¿Al momento que salen con los contenedores hacia los centros de acopio, posteriormente se dirigen al puerto de destino Puerto Bolívar o Puerto de Guayaquil, las vías en qué condiciones se encuentran?**

- 7) **¿Qué garantía brindan en caso de manifestarse un evento fortuito?**

- 8) **¿Cada que tiempo capacitan al personal de logística y transporte?**

- 9) **¿Cuenta el transporte con la revisión adecuada para que no sufra algún daño en el transcurso del camino?**

10) ¿La empresa cuenta con una tecnología adecuada que le pueda permitir acelerar sus procesos logísticos?

11) ¿Cuáles son los puertos más usados por la empresa transportista y por qué?

12) ¿Cómo han mejorado la operación de la logística de transporte en la empresa?

Muchas gracias por la entrevista y por brindarnos de su tiempo, con esta información recopilada nos será beneficioso para nuestro proyecto de investigación, de ante mano que tenga un buen día.

Anexo B. Guía de encuesta

ENCUESTA

a. Indicador de los elementos de la encuesta:

Nombre de la Empresa	BANATRADE
Lugar	Machala
Fecha en la que se realiza	2022
Hora	11 am
Encuestadores	Girón Salazar Bryan Alexander y Rodríguez Romero Cristina Elizabeth

b. Objetivo de la encuesta:

Medir el conocimiento en el desempeño de la logística de transporte de la empresa Banatrade en la distribución de contenedores.

c. Tipo de Encuesta.

Según su estructura	Real y oportuna
Según la vía de obtención de información	Directa

d. Condiciones para desarrollar la investigación.

<ul style="list-style-type: none">• A partir de las 9:00 am hasta las 5:pm
<ul style="list-style-type: none">• Vestimenta adecuada
<ul style="list-style-type: none">• Los datos obtenidos serán expuestos de forma anónima
<ul style="list-style-type: none">• Utilización de medidas de bioseguridad: mascarilla
<ul style="list-style-type: none">• Personal autorizado
<ul style="list-style-type: none">• Ingreso con cita previa

e. Describir la población o muestra de la observación:

Población:	La población son los transportistas de las empresas de transporte contratadas por Banatrade, los cuales intervienen en la logística de esta empresa.
-------------------	--

f. Diseño del cuestionario:

Un equipo de investigadores de la Universidad Técnica de Machala está desarrollando una investigación con el objetivo de aumentar la agilidad en la entrega de un turno, para la salida de contenedores a ser usados en la exportación de banano de la empresa BANATRADE en el 2021. Debido a ello se hace necesario determinar con la mayor objetividad la agilidad de la salida de los contenedores en los últimos años, así como las causas que han originado su tardanza.

A continuación, se ofrece un cuestionario el cual se debe responder con una equis cada pregunta. La información que usted nos ofrezca será de gran utilidad para los resultados a obtener. El equipo de trabajo le garantiza confidencialidad con la información, a pesar del carácter anónimo de la encuesta. Muchas gracias.

1. ¿Cuántos contenedores requieren al día para los centros de acopio?

1-3

4-8

9-12

Otros

2. ¿Los transportes de carga son adecuados para los contenedores?

SI

NO

3. ¿Cuántos días a la semana la empresa BANATRADE requiere el servicio de transporte para la carga de contenedores?

Un día a la semana

Dos días a la semana

Tres días a la semana

Otro:

4. ¿Cuántas veces al mes los transportes de carga para contenedores necesitan mantenimiento?

Una a dos veces al mes

Tres a cuatro veces al mes

Cinco a seis veces al mes

Ninguna

5. ¿Con qué frecuencia separa turnos de los contenedores por semana?

1- 4 veces a la semana

5-8 veces a la semana

6. ¿Es inmediata la entrega de los documentos necesarios para presentar en puerto marítimo?

SI

NO

7. ¿Qué tan satisfecho está con el sistema logístico actual?

Extremadamente satisfecho

Muy satisfecho

Moderadamente satisfecho

Poco satisfecho

No satisfecho

8. ¿Usted sabe la definición de logística?

SI

NO

9. Seleccione el literal que considere usted la definición de logística

1. Son los procesos de coordinación, gestión y transporte de los bienes comerciales desde el lugar de distribución hasta el cliente final.
2. Son todas las operaciones llevadas a cabo para hacer posible que un producto llegue al consumidor desde el lugar donde se obtienen las materias primas, pasando por el lugar de su producción.
3. Es el conjunto de los medios y métodos que permiten llevar a cabo la organización de una empresa o de un servicio.

10. ¿Considera que la gestión de turnos para separar los contenedores es necesaria?

SI

NO

Tal vez

11. ¿Cada que tiempo capacitan al personal de logística y transporte?

3 meses

6 meses

un año

Otro

12. ¿Cuentan con registros digitales o físicos para la salida de contenedores?

SI

NO

13. ¿Es necesario implementar un nuevo plan logístico?

SI

NO

Tal vez

14. ¿Influyen las condiciones de las vías hacia el puerto de destino para la transportación de los contenedores?

- SI
- NO

15. Al momento que salen con los contenedores hacia los centros de acopio, posteriormente se dirigen al puerto de destino Puerto Bolívar o Puerto de Guayaquil. ¿En qué condiciones se encuentran las vías?

Carretera vía Puerto Bolívar

- Buen estado
- Pésimo estado

Carretera vía Puerto de Guayaquil

- Buen estado
- Pésimo estado

16. En caso de algún percance en el transcurso del camino hacia el puerto de destino, ¿Qué solución aplican?

- A. Solicitar un nuevo transporte
- B. Solicitar más tiempo al puerto de destino
- C. Otras

Anexo C. Evidencia de visita a Maparmi S.A.



ANEXO D. Autorización de la empresa Banatrade

Machala 19 de julio de 2022

Asunto: Solicitud de Información

Ing. José Andres Falquez Aguilar
Gerente de BANATRADE S.A.
PRESENTE.

Estimado Sr.

Por medio de la presente, solicito de la manera más atenta, me permita hacer de BANATRADE S.A mi objeto de estudio para la elaboración de nuestra tesis para la asignatura de TITULACIÓN II para el periodo académico D1 2022. Utilizando información no confidencial como la superficie ocupada por la empresa, su origen, número de trabajadores, datos autorizados previamente por usted, los cuales serán usados y publicados en nuestra tesis por la UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MACHALA.

El tema de nuestro proyecto de investigación es "PLAN DE MEJORA PARA OPTIMIZAR LA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE DE LA EMPRESA BANATRADE PARA LA SALIDA DE CONTENEDORES A FINCAS PARA SER USADOS EN LA EXPORTACIÓN DE BANANO, MACHALA EN EL 2022."

Sin más que decir, agradezco su tiempo y colaboración.

Atentamente

GIRÓN SALAZAR BRYAN ALEXANDER
C.I. 0706981487
Estudiante de octavo semestre de Comercio Exterior

RODRÍGUEZ ROMERO CRISTINA ELIZABETH
C.I. 0107055014
Estudiante de octavo semestre de Comercio Exterior

ING. JOSÉ ANDRES FALQUEZ AGUILAR
Gerente de BANATRADE S.A.

