UTMACH

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

LOGISTICA INTERNACIONAL DETERMINACIÓN DE DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE Y COSTOS INTERNACIONALES DE EXPORTACIÓN DE FLORES HACIA LOS EMIRATOS ÁRABES DUBAI

TENICELA MATUTE JONATHAN VICENTE

MACHALA
2016

UTMACH

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS EMPRESARIALES

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

LOGISTICA INTERNACIONAL DETERMINACIÓN DE DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE Y COSTOS INTERNACIONALES DE EXPORTACIÓN DE FLORES HACIA LOS EMIRATOS ÁRABES DUBAI

TENICELA MATUTE JONATHAN VICENTE

MACHALA
2016

Nota de aceptación:

Quienes suscriben DIAZ CUEVA JIMMY GABRIEL, SÁNCHEZ MALDONADO MARCO FABRICIO y LEÓN GONZÁLEZ HOLGER BERNARDO, en nuestra condición de evaluadores del trabajo de titulación denominado LOGISTICA INTERNACIONAL DETERMINACIÓN DE DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE Y COSTOS INTERNACIONALES DE EXPORTACIÓN DE FLORES HACIA LOS EMIRATOS ÁRABES DUBAI, hacemos constar que luego de haber revisado el manuscrito del precitado trabajo, consideramos que reúne las condiciones académicas para continuar con la fase de evaluación correspondiente.

DIAZ CUEVA JIMMY GABRIEL
0702000043
ESPECIALISTA 1

SÁNCHEZ MALDONADO MARCO FABRICIO
0703359869
ESPECIALISTA 2

LEÓN GONZÁLEZ HOLGER BERNARDO
0701968653
ESPECIALISTA 3

ZAMORA CAMPOVERDE MICHAEL ANDRES
0702415456
ESPECIALISTA SUPLENTE

Machala, 27 de septiembre de 2016

URKUND

Urkund Analysis Result

Analysed Document: TENICELA MATUTE JONATHAN VICENTE.pdf (D21115856)
Submitted: 2016-07-19 03:12:00
Submitted By: jimmydiaz2@hotmail.com
Significance: 3 %

Sources included in the report:

http://es.slideshare.net/amejiaa1972/incoterms-55554483
https://krisshuertasapaza.files.wordpress.com/2013/05/logistica-i.pdf

Instances where selected sources appear:

2

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

El que suscribe, TENICELA MATUTE JONATHAN VICENTE, en calidad de autor del siguiente trabajo escrito titulado LOGISTICA INTERNACIONAL DETERMINACIÓN DE DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE Y COSTOS INTERNACIONALES DE EXPORTACIÓN DE FLORES HACIA LOS EMIRATOS ÁRABES DUBAI, otorga a la Universidad Técnica de Machala, de forma gratuita y no exclusiva, los derechos de reproducción, distribución y comunicación pública de la obra, que constituye un trabajo de autoría propia, sobre la cual tiene potestad para otorgar los derechos contenidos en esta licencia.

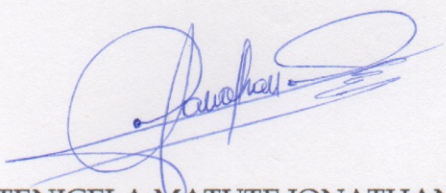
El autor declara que el contenido que se publicará es de carácter académico y se enmarca en las dispociones definidas por la Universidad Técnica de Machala.

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

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

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

Machala, 27 de septiembre de 2016



TENICELA MATUTE JONATHAN VICENTE
0705055846

ÍNDICE DE CONTENIDOS

ÍNDICE DE CONTENIDOS I
ÍNDICE DE GRÁFICOS II
RESUMEN III
ABSTRAC IV
1. INTRODUCCIÓN 5
2. DESARROLLO 7
2.1 Enfoques básicos para medir el desempeño logístico 7
2.2 Operador logístico 8
2.2.1 Etapas de contratación Logística 8
2.2.2 Medios de transporte internacional 10
2.3 Cuadro de costos aéreo y marítimo de flores a Dubái, bajo término de negoción CIF 13
3. CIERRE 16
3.1 Conclusiones 16
3.2 Recomendaciones 16
Bibliografía 17

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico.1 Componentes del Sistema Logístico 7
Gráfico.2 Flujo del transporte Intermodal 8
Gráfico.3 Flujo de contratación multimodal 9
Gráfico.4 Flujo de la logística Integral 10
Gráfico.5 Líneas aéreas de carga en Ecuador.....11
Gáfico.6 Agencias Navieras En Ecuador 12
Gráfico.7 Incoterms 13
Gráfico.8 Líneas Navieras.....14
Cuadro.9 Costos 14
Gráfico.10 Líneas Aéreas.....16

RESUMEN

Un sistema logístico internacional, es un factor importante en una actividad de comercio exterior. Los operadores logísticos son las personas encargadas de realizar la actividad de movilización de una mercadería desde el puerto o aeropuerto de embarque hasta el destino final.

En el cuerpo del trabajo se describe específicamente los medios de transporte internacionales, los enfoques que se presenta y las etapas de contratación de un servicio de logística. En relación a la movilización existe una variación de costos que se presentan de acuerdo al medio de transporte que adquiera y al incoterms de negociación. Para la movilización de las flores fuera de un territorio nacional hacia el mercado internacional, el medio más práctico y seguro es el aéreo ya que es un producto de suma precaución y delicado, aunque los costos de tránsito internacional son altos.

La propuesta se desarrolló con la finalidad de aplicar una metodología que determine la comparación y variación que se presenta en los medios internacionales de logística, de acuerdo a la procedencia y naturaleza de las mercancías.

Palabras claves: Logística, Costos, Medios de transporte, actividad comercial y exportación.

ABSTRAC

An international logistics system is an important foreign trade activity factor. Logistics operators are in charge of the activity of mobilization og goods from the port or airport of departure to final destination.

In the body of work is specifically described the international means of trans port, it approaches presented and stages of hiring a logistics service. Regarding the mobilization there is a variation of costs that are presented according to the means of transport incoterms purchase and negotiation. Mobilization of flowers outside national territory to the international market, the most practical means and the air is safe because it is a product of extreme caution and delicate, although international transit costs are high.

The proposal was developed in order to implement a methodology to determine the variation compared and presented in the international media logistics, according to the origin and nature of the goods.

Keywords: Logistics, costs, transportation, commercial activity and export.

1. INTRODUCCIÓN

(Bustos F, 2015)En los tiempos de globalización donde las exportaciones juegan un papel preponderante y las empresas deben desarrollarse en ese ámbito.

Actualmente el comercio internacional depende de una red de logística global operada por un gran número de personas, organismos, empresas que forman parte de una cadena de distribución. La globalización ha originado que la demanda por servicios logísticos sea cada vez más sofisticada, eficiente y competitiva.

Los servicios de logística internacional dependen de los factores domésticos como infraestructura, procedimientos comerciales y los servicios complementarios al comercio, por lo que las compañías internacionales tratan implementar estándares equilibrados con las necesidades globales. Es lo que describe (Zamora Torres & Vivien, 2014)

Los procesos aduaneros son la clave en el comercio y en el proceso logístico que permite que un producto fabricado en cualquier parte del mundo llegue a satisfacer las necesidades y deseos de los consumidores finales, en el tiempo y precio correcto. En la logística, la Aduana es de gran importancia y fundamental para la estabilidad física de los países. (Mejía, 2014)

Una etapa clave dentro del proceso logístico es el paso por las aduanas o por las oficinas públicas encargadas de controlar las operaciones de comercio exterior y el tráfico de personas. De acuerdo con la Ley Aduanera, todas las mercancías exportadas e importadas deben someterse a las formalidades aduaneras respectivas en el proceso que realiza. Un entorno de logística comercial pobre, y la mala combinación de factores que integren el costo de transacción (costos de aduanas, transporte, certificaciones, documentos, entre otros), contribuyen al fracaso de muchos países en desarrollo que buscan integrarse con éxito a la economía mundial. (De Wulf y Sokol, 2009) citado por (Zamora Torres & Lenin Navaro, 2015)

La logística ha sido considerada como una actividad rutinaria, únicamente como función operativa necesaria para movilizar los productos desde su centro de producción hacia los de uso y consumo nacional e internacional. (Servera, 2010)

El objetivo de este estudio es determinar cuáles son los principales medios y costos de transporte internacional, que inciden en el proceso de exportación de un producto de condiciones naturales como son las flores, hacia un mercado no tradicional. Acogiéndose al medio de transporte más certero para la movilización de la mercancía. Además el trabajo se estructura de manera fundamental en la revisión de la literatura sobre la importancia de la logística internacional, sus diferentes medios y sus precios, siendo esta una metodología empírica cualitativa, variable que nos permite realizar que el estudio sea mas complejo y valioso para fundamentar el desarrollo y marco contextual de la investigación. Basándose de datos relevantes que contribuyen con el cumplimiento del objetivo.

(El Foro Económico Mundial, 2011). Detalla que una red de infraestructura bien desarrollada es un prerrequisito para el acceso a las actividades económicas y servicios a nivel mundial. Modos efectivos de transporte, incluyendo calidad de los caminos, vías férreas, puertos y transportes aéreos permiten a los operadores hacer llegar sus bienes a los mercados de forma segura y a tiempo facilitando el movimiento de los trabajadores hacia mejores empleos. Citado por (Zamora Torres & Pedraza Rendón, 2013)

Los sistemas de transporte y logística han estado estrechamente relacionados a las transformaciones históricas en el comercio, la inversión y la movilidad del capital humano a escala mundial. La movilidad de personas y mercancías a lo largo del tiempo y del espacio (Díaz-Jara, 2007), y la accesibilidad territorial ha sido el núcleo de los cambios estructurales de la economía y de la integración regional (Colomb y Santinha, 2014)

Las oportunidades comerciales y de inversión han sido en gran medida, el resultado de transformaciones en las infraestructuras de transporte y de innovaciones en la logística que han permitid la movilidad y el acceso a mercados y ha recursos físicos y humanos. Una parte importante del flujo de la actividad económica y social se deriva así de los sistemas de transporte y del desempeño logístico de las naciones, regiones y persona. (Díaz Fuente, 2014)

Un sistema logístico internacional eficaz, brinda un servicio de calidad, rápido y seguro, que para las empresas que contratan un operador o empresa logística, busca delegar responsabilidades de las mercancías que serán movilizadas al exterior, lo cual constituye una ventaja competitiva en el mercado internacional, la empresa o persona exportadora también puede beneficiarse de múltiples opciones de servicios logísticos, escogiendo de la manera más eficiente el operador que le convenga.

2. DESARROLLO

Las empresas en la actualidad se exponen a cambios rápidos, que generan riesgos en el entorno que afectan en el mercado; una estrategia logística permite desarrollar estrategias que le den valor agregado a la cadena de suministros, permitiendo alcanzar los logros de las organizaciones. (Restrepo, Estrada Mejía, & Ballesteros, 2010)

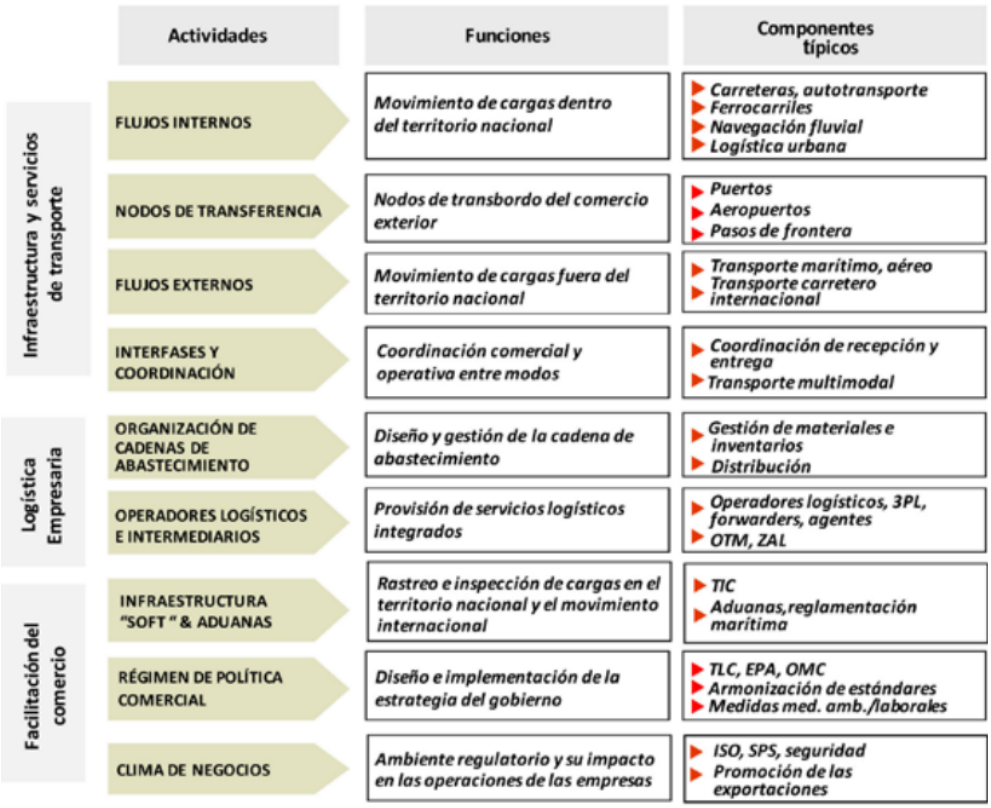
La logística de carga es uno de los factores claves en la gestión de una cadena de abastecimiento. Con la irrupción de la logística moderna, se evidencio una importante transición de cambio en la tradicional función de demanda de transporte de cargas, ya que quien decide movilizar su carga, no busca optimizar su costo de transporte sino, si no optimizar una función más compleja.

2.1 Enfoques básicos para medir el desempeño logístico

- ***Enfoque macro:*** basado en cuentas nacionales (costos logísticos PIB).
- ***Enfoque micro:*** basado en los indicadores de desempeño de unidades productivas.
- ***Enfoque de percepción:*** surgen de los actores calificados (Barbero, 2010)

Componentes del sistema logístico

Gráfico.1



Fuente: Integración & comercio, 2010

2.2 Operador logístico

Según (González Correa, 2015), citando a Tompkins Associates (2010), manifiesta que un operador logístico es una empresa dedicada a prestar servicios integrales de logísticas en cadena de abastecimiento. Muchos de ellos se encargan de la totalidad de la logística de las empresas con las que contratan, mientras otros ofrecen sus servicios por unidades de negocios.

2.2.1 Etapas de contratación Logística

Fragmentada en 4 tapas, determinando cada una de ella mayor delegación y menor responsabilidad del contratista.

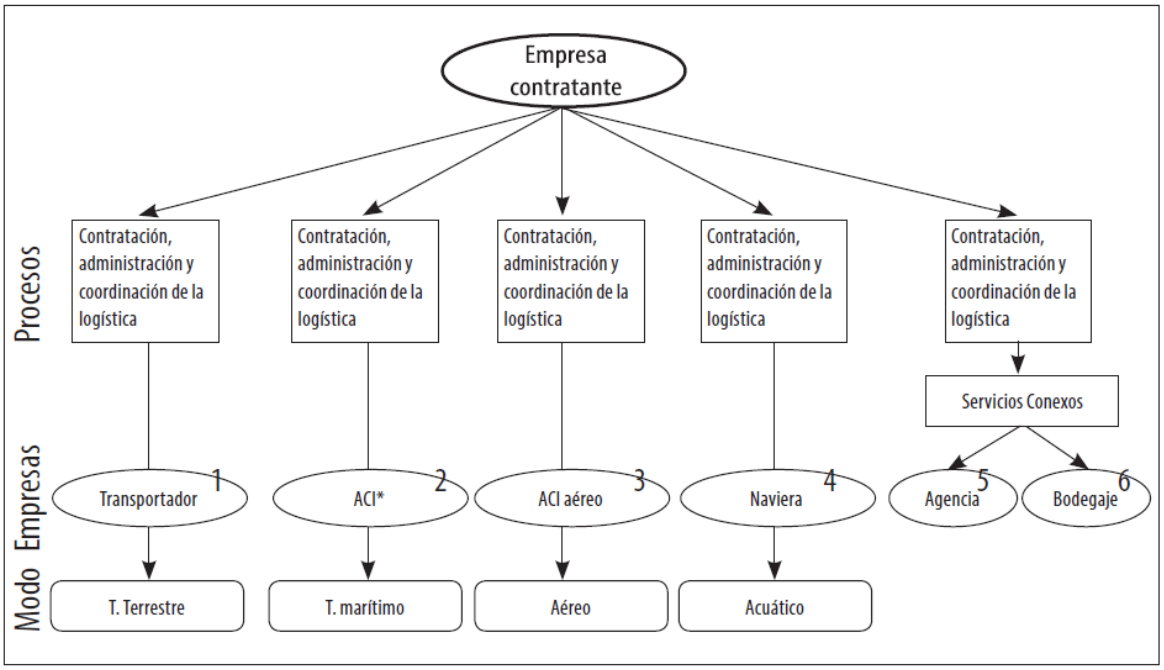
Medios propios.- es la utilización total o parcial de activos propios.

Contratación Intermodal.- contratación de cada modo de transporte por separado. Algunas ventajas son:

- Liberación de capital que era retenido en medios propios
- menos requerimiento de personal especializado.

Flujo del transporte intermodal

Gráfico.2



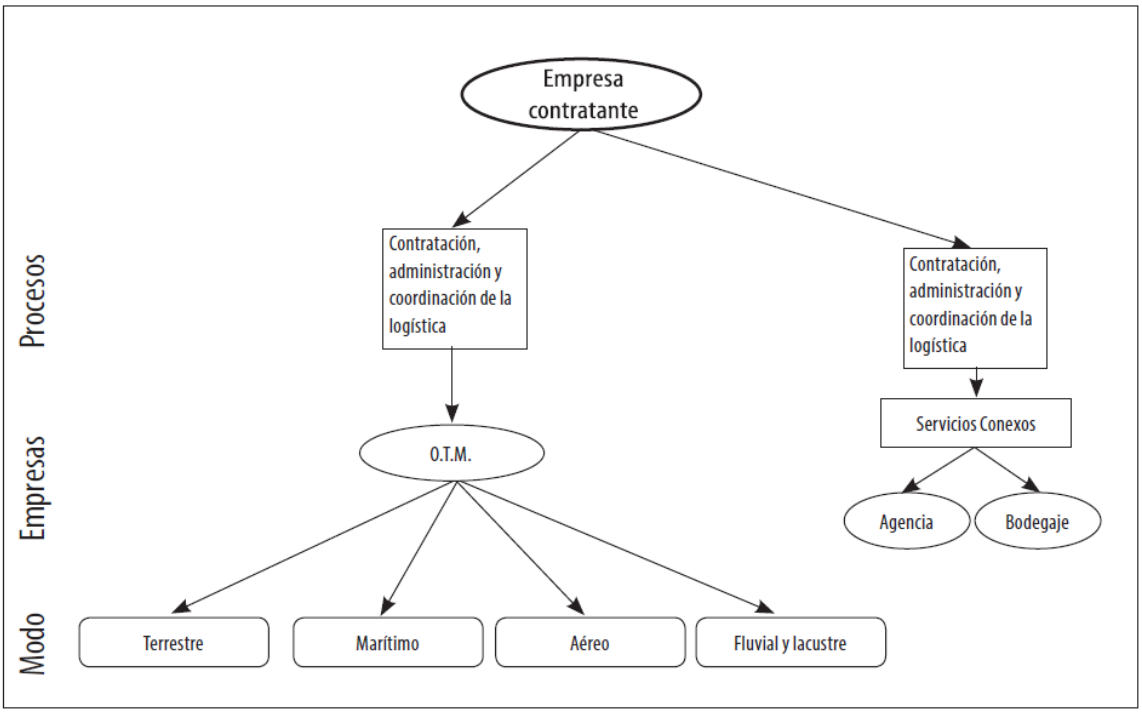
Fuente: Revista Semestre Económico, 2015

Contratación multimodal.- el contrato otorgado a un proveedor de servicios logísticos. Obteniendo algunos beneficios como:

- simplificación de operaciones logísticas, contractuales y administrativas de la empresa contratante.
- Mayor poder de negoción de la empresa contratante.
- Mayor ofertas de proveedores de servicios logísticos.
- Mayor coordinación en la cadena de abastecimiento.

Flujo de contratación multimodal

Gráfico.3



Fuente: Revista Semestre Económico, 2015

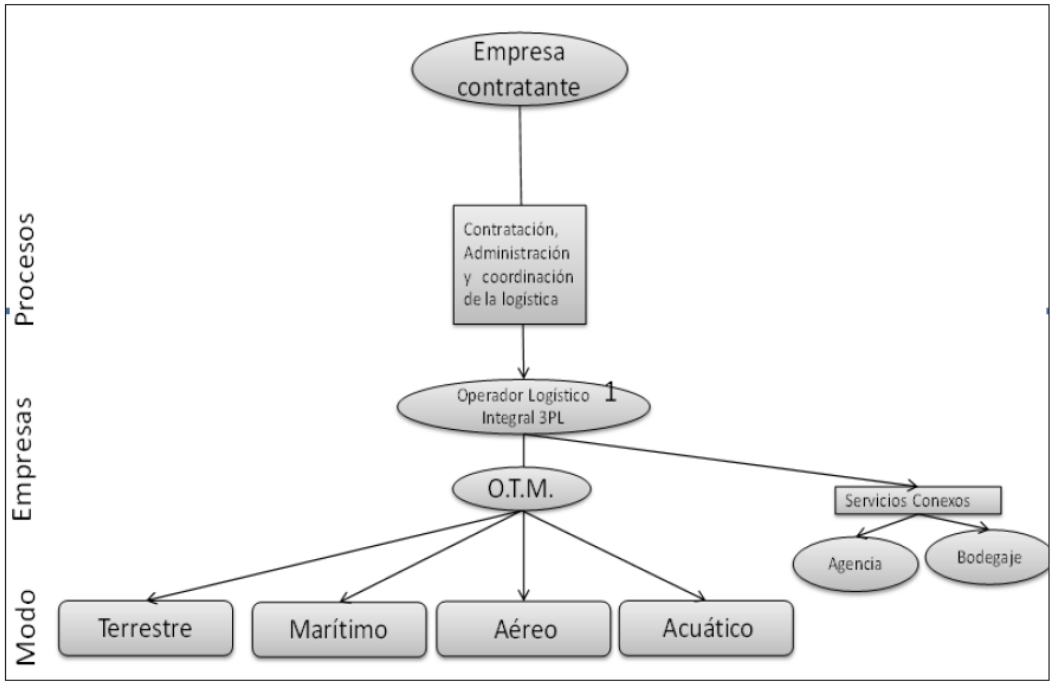
Operador logístico integral 3PL.- compañía externa utilizad para llevar a cabo alguna o todas las funciones de la cadena de abastecimiento que una organización requiere. Esta puede beneficiarse:

- Simplifica a un más la coordinación de actividades.
- Disminuye la carga de responsabilidad de la empresa contratante.
- Mayor control de los costos asociados a la logística.

- Avances de desarrollo tecnológicos brindado por el servicio contratado.

Flujo de logística integral

Gráfico.4



Fuente: Revista Semestre Económico, 2015

La logística como filosofía integradora de procesos y de cadena de abastecimiento no deben conformarse con entregar el bien o servicio al cliente, sino que deben determinar qué tan satisfecho se encuentra el cliente al final y cuando al consumidor se le ha llenado sus expectativas, se afirma que se ha realizado un óptimo trabajo en la organización.

La logística es llamada por varios autores, logística de negocio haciendo énfasis en el sistema de respuestas rápidas al cliente, administración de los canales de distribución y entrega, logística industrial, distribución física internacional, administración de la cadena de suministros y actualmente red de valores. (Ocampo Velez, 2009)

2.2.2 Medios de transporte internacional

"Transporte aéreo

El transporte aéreo brinda mayor velocidad, mayor frecuencia de servicios, accesibilidad, son las principales ventajas del modo aéreo. La desventaja de los medios aéreos la tarifa de flete es más alta que otros medios, pero son menores los costos de embalaje, depósito, manipulación, seguros, transporte interno. El transporte aéreo ofrece 2 tipos de servicio:

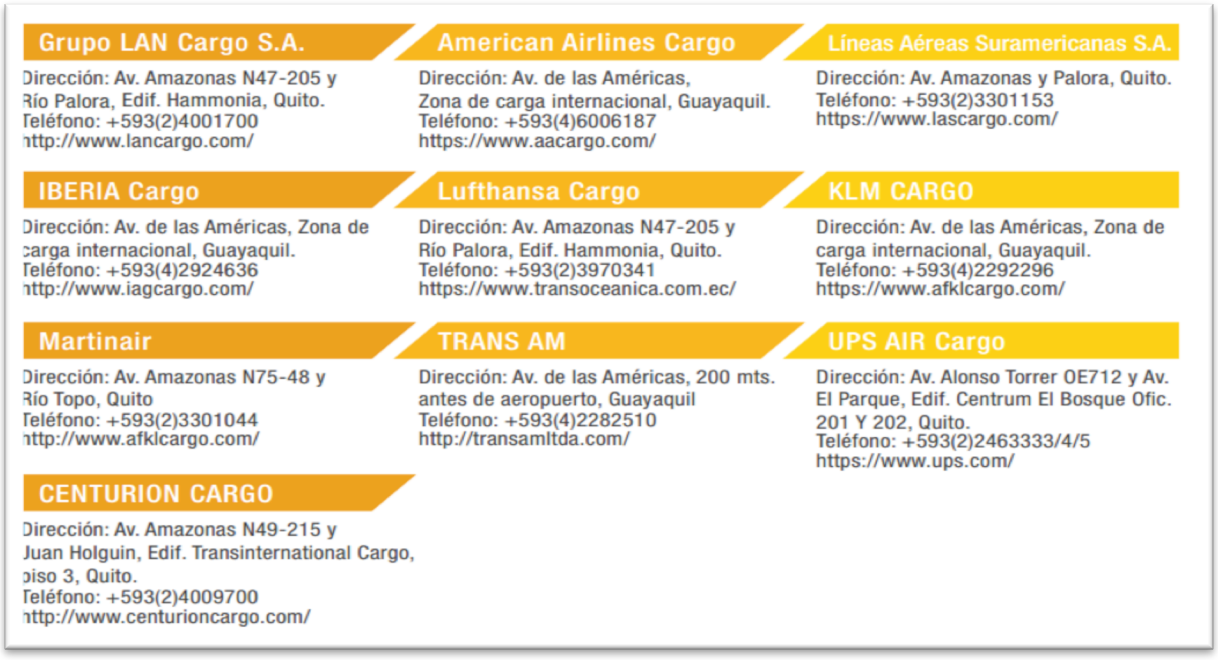
- **Servicio Regular.-** sujeto a servicios arrendado e itinerarios fijos programados.
- **Charter.**- brindan aerolíneas a petición del cliente, itinerarios regulares, tarifas negociables.

Documento de transporte: guía aérea es un documento no negociable, sirve como recibido para el remitente y es emitida por la aerolínea o por el consolidador. Aceptando el transportista los bienes detallados y cumpliendo con el envío al destino de la carga. Condiciones del transporte:

- Contrato de transporte
- Comprobante de recepción de mercaderías
- Lista de embarque
- Factura por flete y cargos cobrados
- Documentos par trámites de aduana
- Certificación del despacho de la carga

Líneas aéreas de carga en Ecuador

Gráfico.5



Fuente: Pro-Ecuador 2015

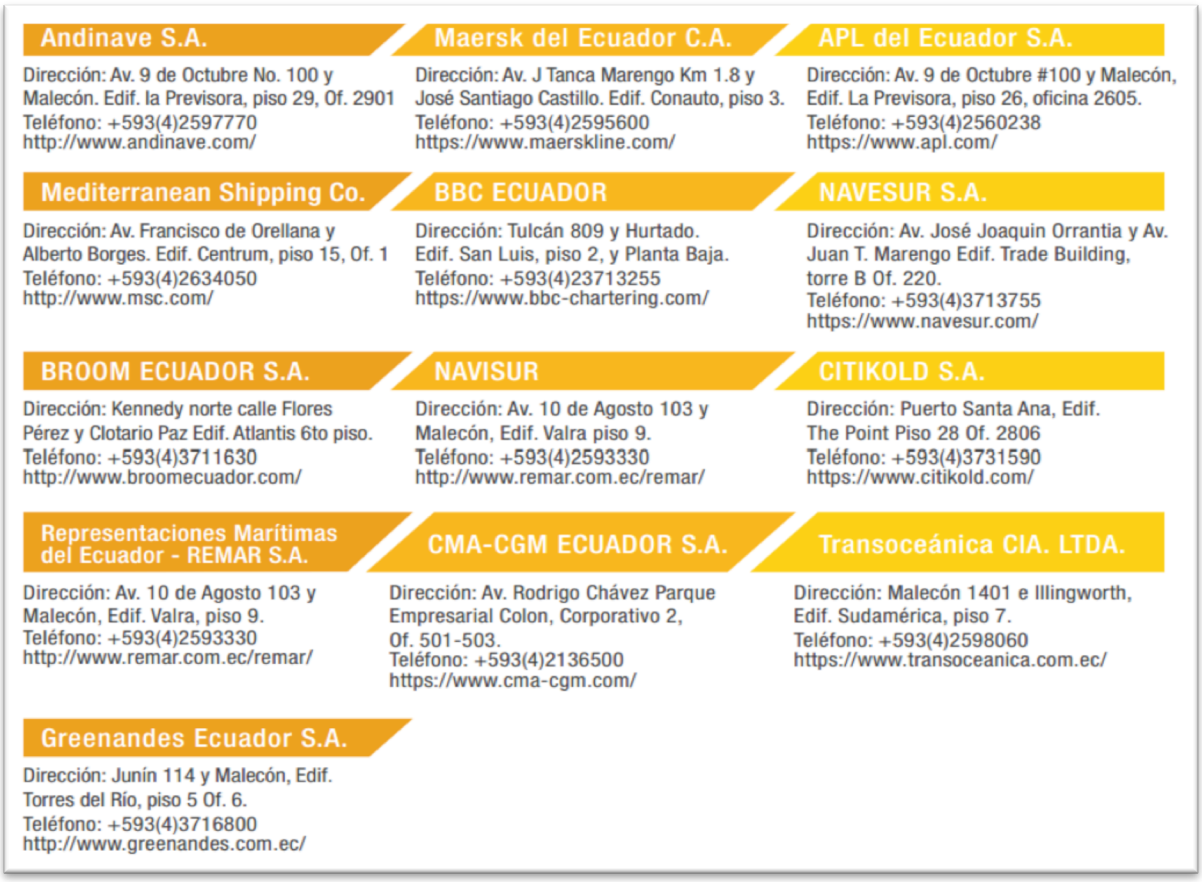
Transporte marítimo

Las principales ventajas del transporte marítimo es la posibilidad de mover grandes volúmenes de mercancías, tanto granel, sólido, líquido y gases con un gran aprovechamiento, denominado economía de escala. La desventaja se evidencia en la limitación de las rutas, debido a que la unidad de carga internacional solo puede moverse entre puertos o lugares apropiados de atraque.

Documento de transporte.- el conocimiento de embarque o B/L, es el documento recibido por el porteador o persona que actúa en representación de la carga, reconociendo que la mercancía ha sido embarcada, hacia el destino estimado. Su objetivo principal es permitir al propietario de la carga disponer de ella, aun cuando las mismas no estén en sus manos sino en custodia del porteador.

Agencias Navieras en Ecuador

Gáfico.6



Fuente: Pro-Ecuador, 2015

Transporte terrestre

El transporte terrestre es un medio utilizado en toda práctica de transporte internacional. Este al no sujetarse a itinerarios fijos, la oferta de bodegas del transporte

terrestre por carretera se adecua a las necesidades de la carga, existe gran variedad de camiones que se adapta a las necesidades requeridas por la carga.

Documento de transporte.- la carta de porte, documento de transporte mediante el cual el transportador acredita que ha recibido determinadas mercancías para ser transportadas de un lugar a otro, situado en un país distinto de aquel en que las recibió.

Transporte ferroviario

Encargadas del manejo de la red ferroviaria del país.

2.3 Cuadro de costos aéreo y marítimo de flores a Dubái, bajo término de negoción CIF

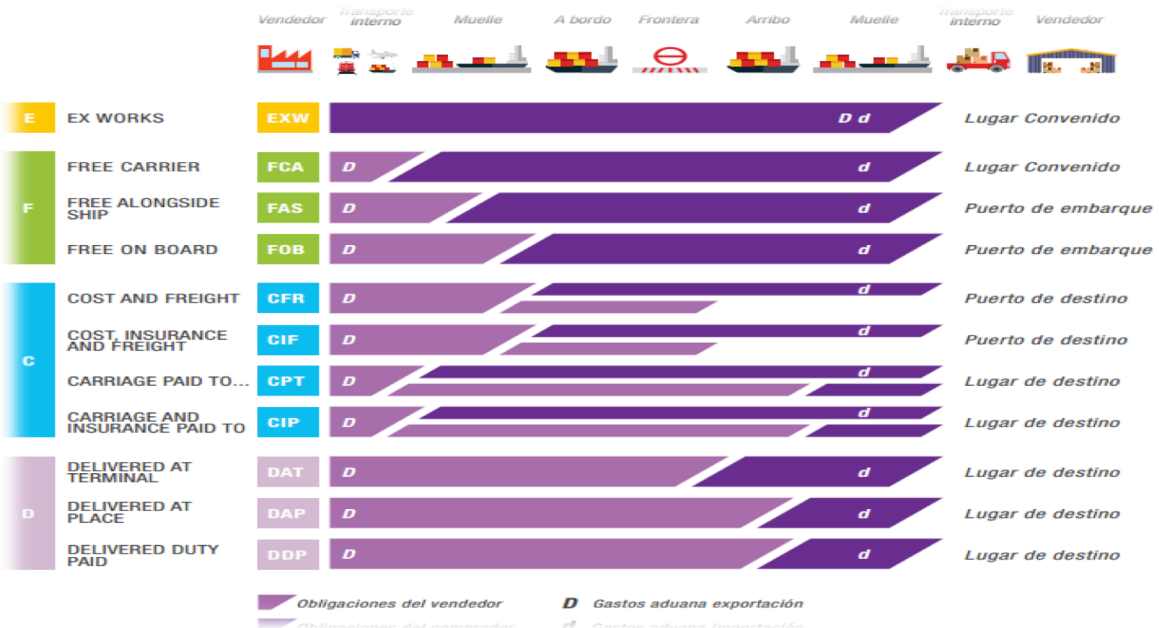
- **CIF (COSTO, SEGURO Y FLETE):**

El vendedor se hace cargo de todos los costos, incluido el transporte principal y el seguro, hasta que la mercancía llegue al puerto o aeropuerto de destino. Aunque el seguro es contratado por el vendedor, es el comprador que se beneficia del seguro, mismo que es transferido al momento del a bordo de las mercancías desde su punto de salida.

El incoterm CIF es uno de los más usados en el comercio internacional. Ya que el precio CIF son las que marcan el valor en aduana de un producto.” (Pro-Ecuador, 2015)

Incoterms

Gráfico.7



Fuente: Pro-Ecuador, 2015

Transporte marítimo Ecuador- Emiratos Árabe unidos-Dubái

Líneas y consolidadores navieros:

Gráfico.8

Fuente: Pro-Ecuador, 2013

La frecuencia es escasa, aproximadamente quincenal el tiempo de tránsito es de 45-48 días aproximadamente dependiendo del servicio contratado. Los costos de transporte son referenciales dependiendo de la negociación directa entre el exportador y la línea naviera (Pro-Ecuador, 2013)

Costos

Cuadro.9

Fuente: Pro-Ecuador 2015

Líneas aéreas: Ecuador entabla relación directa con la Aerolínea Fly Emirates y la adhesión de la aerolínea TAME, para la prestación de los servicios aéreos.

Gráfico.10

Fuente: Pro-Ecuador 2015

La frecuencia de escala, es quincenal con tiempo de tránsito internacional de 2-4, esto depende de la escala del vuelo, su costo de flete internacional varía desde los $6000.00 USD hasta los $9000.00 USD, dependiendo de del incoterms de negociación.

3. CIERRE

3.1 Conclusiones

El creciente cambio de un mundo globalizado, conlleva a la evolución e innovación de la logística internacional, para las actividades de exportación e importación es de vital necesidad contar con operadores o empresas logísticos encargados de movilizar la carga de un territorio nacional hacia el extranjero.

En el trabajo se detalla la exportación de flores hacia un mercado no tradicional como lo es Emiratos Árabes-Dubái, estableciendo que la manera logística apropiada para la transportación del producto es vía aérea, con mayor costo pero rápido y seguro para este tipo de mercancías, a comparación de otros medios logísticos internacional.

3.2 Recomendaciones

Para la práctica del comercio internacional, existen factores relevantes que hacen de ella una actividad simple y de beneficio a largo plazo, es por ello que en la industria ecuatoriana la innovación y diversificación de la oferta exportable, forma parte del desarrollo del país.

Para la mejora de esta actividad se recomienda que los exportadores y empresas industriales, se capaciten en temas de aporte a su actividad, mediante servicios de capacitaciones que brinden las instituciones como el Instituto de Promoción de exportaciones e inversiones y el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador.

Bibliografía

Barbero, J. A. (2010). La logística de carga en América Latina y el Caribe: una agenda para mejorar su desempeño. (BID, Ed.) *Integración & Comercio, 14*(31). Recuperado el 04 de 07 de 2016, de http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=35458743

Bustos F, C. E. (Enero/junio de 2015). La logística inversa como fuente de producción sostenible. *Actualidad Contable Faces, 18*(30), 7-32. Recuperado el 17 de 07 de 2016, de http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=25739666002

Díaz Fuente, D. (2014). Transporte y logística en la economía mundial. *Revista de economía mundial*(38), 19-22. Recuperado el 05 de 07 de 2016, de http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=86632965001

González Correa, J. A. (Julio/Diciembre de 2015). Contratación logística en Colombia: Contratación de un operador logístico integral. *Semestre económico, 18*(38), 217-227. Recuperado el 05 de 07 de 2016, de http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=165044268009

Mejía, J. (2014). Las aduanas, un obstaculo real. *Latin Trade*, 78. Recuperado el 04 de 07 de 2016, de http://web.b.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=3&sid=5f1bae2e-403d-4cfc-9fdc-d9ebfc1ab91b%40sessionmgr120&hid=128

Ocampo Velez, P. C. (Mayo-agosto de 2009). Gerencia Logistica Global. *Revista Escuela de Administración de Negocios*, 113-136. Recuperado el 05 de 07 de 2016, de http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=20620269006

Pro-Ecuador. (11 de 2013). *PErfil Logístico Emiratos Arabes Unidos.* Obtenido de http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2014/11/Perfil-Log%C3%ADstico-de-Emiratos-Arabes-Unidos-2013.pdf

Pro-Ecuador. (11 de 2015). *Guía logistica internacional 2015.* Recuperado el 05 de 07 de 2016, de http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2015/11/Guia-Logistica-Internacional-2015.compressed.pdf

Restrepo, L. S., Estrada Mejía, S., & Ballesteros, P. P. (Abril de 2010). PLANEACIÓN ESTRATÉGICA LOGISTICA PARA UN HOLDING EMPRESARIAL. *Scientia et technica, 16*(44), 90-95. Recuperado el 17 de 07 de 2016, de http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=84917316016

Servera, D. (septiembre/Diciembre de 2010). Concepto y evolución de la función logística. *Revista de Ciencias Administrativas y Sociales, 20*(38), 309-320. Recuperado el 04 de 07 de 2016, de http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81819024018

Zamora Torres, A. I., & Pedraza Rendón, O. (2013). El transporte internacional com factor de competitividad en el comercio exterior. *Finance and Administrative Science, 18*, 108-110. Recuperado el 05 de 07 de 2016, de http://web.a.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=fe2021e5-2ef4-4cc8-ae9e-5f66f7079d5f%40sessionmgr4001&vid=1&hid=4207

Zamora Torres, A. I., & Vivien, S. (Enero-Junio de 2014). competitividad de los servicios logísticos del comercio exterior en la Cuenca del pacífico. *Portes, 8*, 65-74. Recuperado el 05 de 07 de 2016, de http://web.a.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=26d83365-615f-48d0-865b-b9d3170773e7%40sessionmgr4002&vid=1&hid=4207

Zamora Torres, A., & Lenin Navaro, J. C. (2015). competitividad de la administración de las aduanas en el marco del comercio internacional. *Contaduría y administración, 60*(1), 205-2019. Recuperado el 05 de 07 de 2016, de http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=39533059009