



# UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI

## DIRECCIÓN DE POSGRADO

### MAESTRÍA EN DESARROLLO LOCAL

### MODALIDAD: PROYECTO DE DESARROLLO

**Título:**

---

**Diseño de un modelo de estrategias logísticas para el transporte pesado como aporte al desarrollo local: caso Cía. Transintermarg C.A.**

---

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Magíster en Desarrollo Local

**Autor:**

Álvarez Chicaiza Jesica Maribel

**Tutor:**

Salazar Cueva Edison Patricio M.Sc.

**LATACUNGA –ECUADOR**

**2022**

## **APROBACIÓN DEL TUTOR**

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Titulación “Diseño de un modelo de estrategias logísticas para el transporte pesado como aporte al desarrollo local: caso Cía. Transintermarg C.A.”, presentado por Álvarez Chicaiza Jesica Maribel, para optar por el título magíster en Desarrollo Local.

### **CERTIFICO**

Que dicho trabajo de investigación ha sido revisado en todas sus partes y se considera que reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación para la valoración por parte del Tribunal de Lectores que se designe y su exposición y defensa pública.

Latacunga, junio, 1, 2022



.....  
Ing. M.Sc. Salazar Cueva Edison Patricio  
CC.050184317-1.

## APROBACIÓN TRIBUNAL

El trabajo de Titulación: “Diseño de un modelo de estrategias logísticas para el transporte pesado como aporte al desarrollo local: caso Cía. Transintermarg C.A”, ha sido revisado, aprobado y autorizado su impresión y empastado, previo a la obtención del título de Magíster en Desarrollo Local; el presente trabajo reúne los requisitos de fondo y forma para que el estudiante pueda presentarse a la exposición y defensa.

Latacunga, junio, 1, 2022



Firmado electrónicamente por:

**RAUL  
HERIBERTO  
ANDRANGO  
GUAYASAMIN**

.....  
Ing. M.Sc. Raúl Heriberto Andrago Guayasamín  
C.C. 171752625-3  
Presidente del tribunal



Firmado electrónicamente por:

**LILIA  
TEONILA  
CERVANTES  
RODRIGUEZ**

.....  
Ing. M.Sc. Lilia Cervantes Rodríguez  
C.C. 175727437-6  
Lector 2



Firmado electrónicamente por:

**JAIME  
HERNAN  
ACURIO  
MASABANDA**

.....  
Ing. M.Sc. Jaime Hernán Acurio Masabanda  
C.C. 050257424-7  
Lector 3

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo de titulación está dedicado a mi madre, Rosa Elena Chicaiza Toapanta, quien ha demostrado ser una mujer valiente y capaz de salir adelante a pesar de los obstáculos que a lo largo de este tiempo se le han presentado, convirtiéndose en mi mayor ejemplo y apoyo para culminar una etapa más de mi vida.

Jesica Maribel Álvarez Chicaiza

## **AGRADECIMIENTO**

Quiero agradecer a toda mi familia, quienes han sido mi motivación para alcanzar este objetivo, a cada uno de los docentes que impartieron sus conocimientos durante todo el proceso de la maestría, y de manera especial a mi tutor Ing. M.Sc. Salazar Cueva Edison Patricio y lectores, quienes me han brindado su apoyo para culminar este Proyecto de Desarrollo.

Además, quiero agradecer a la Universidad Técnica de Cotopaxi por abrirme sus puertas una vez más para formarme académicamente y al coordinador de la maestría, Ing. Francisco Chancusig.

Jesica Maribel Álvarez Chicaiza

## RESPONSABILIDAD DE AUTORÍA

Quien suscribe, declara que asume la autoría de los contenidos y los resultados obtenidos en el presente trabajo de titulación.

Latacunga, junio, 1, 2022



.....  
Lcda. Jesica Maribel Álvarez Chicaiza  
180533039-4

## RENUNCIA DE DERECHOS

Quien suscribe, cede los derechos de autoría intelectual total y/o parcial del presente trabajo de titulación a la Universidad Técnica de Cotopaxi.

Latacunga, junio, 1, 2022



Lcda. Jesica Maribel Álvarez Chicaiza  
180533039-4

## **AVAL DEL VEEDOR**

Quien suscribe, declara que el presente Trabajo de Titulación: “Diseño de un modelo de estrategias logísticas para el transporte pesado como aporte al desarrollo local: caso Cía. Transintermarg C.A.” contiene las correcciones a las observaciones realizadas por los lectores en sesión científica del tribunal.

Latacunga, junio, 1, 2022



Firmado electrónicamente por:

**RAUL  
HERIBERTO  
ANDRANGO  
GUAYASAMIN**

.....  
M.Sc. Raúl Heriberto Andrago Guayasamín  
C.I. 171752625-3



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI**  
**DIRECCIÓN DE POSGRADO**

**MAESTRÍA EN DESARROLLO LOCAL**

**Título:** DISEÑO DE UN MODELO DE ESTRATEGIAS LOGÍSTICAS PARA EL TRANSPORTE PESADO COMO APORTE AL DESARROLLO LOCAL: CASO CÍA. TRANSINTERMARG C.A.

**Autor:** Álvarez Chicaiza Jesica Maribel

**Tutor:** M.Sc. Salazar Cueva Edison Patricio

**RESUMEN**

El transporte pesado es uno de los sectores económicos que aporta de manera significativa al desarrollo local y nacional de un país, por tanto, es necesario considerar alternativas que promuevan la estabilidad y eficiencia de las compañías de transporte pesado, es por esto que, el presente proyecto de desarrollo tiene como objetivo, diseñar un modelo de estrategias logísticas, mediante el aprovechamiento de los recursos que posee la compañía Transintermarg, para generar eficiencia en las entregas de las mercaderías, incrementar sus utilidades y aportar al desarrollo local.

La metodología que se implementó es de carácter cualitativo, lo que permitió plantear las siguientes técnicas de investigación: entrevistas estructuradas y grupo focal; el resultado obtenido de la primera técnica consiste en la identificación de la percepción individual que posee la muestra de estudio acerca de los factores que han incidido para que la compañía no posea un modelo logístico, así como también la identificación de las necesidades y recursos que tiene la misma. Por otra parte, a través del grupo focal se pudo identificar con profundidad la percepción colectiva que poseen de cómo la logística en tema de transporte puede contribuir al desarrollo local.

De esta manera, se pudo diseñar un modelo de estrategias logísticas de acuerdo a las necesidades y potenciando recursos de la Cía. Transintermarg C.A basado en tres componentes: 1) Diseño del proceso de transporte con gestión logística mediante la combinación de la logística de distribución más la logística integral, 2) identificación y asignación de actividades dentro de la logística al personal de acuerdo a los puestos de trabajo, 3) diseño de un esquema de capacitación para la socialización del modelo logístico y las actividades que se generan mediante este al personal de la compañía, los cuales permiten que los vehículos de la compañía puedan realizar hasta tres viajes por semana tomando como referencia la ruta Cuenca, Ambato, Salcedo y Latacunga.

**PALABRAS CLAVE:** Transporte, logística, estrategias, desarrollo local, distribución, integral.

**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI**  
**DIRECCIÓN DE POSGRADO**

**MAESTRÍA EN DESARROLLO LOCAL**

**Title: DESIGN OF A MODEL OF LOGISTICS STRATEGIES FOR HEAVY  
TRANSPORT AS A CONTRIBUTION TO LOCAL DEVELOPMENT:  
CASE CÍA. TRANSINTERMARG C.A**

**Author:** Álvarez Chicaiza Jesica Maribel

**Tutor:** M. Sc. Salazar Cueva Edison Patricio

**ABSTRACT**


Heavy transport is one of the economic sectors that contributes significantly to the local and national development of a country. Therefore, it is necessary to consider alternatives that promote the stability and efficiency of heavy transport companies. That is why the following development project has as its objective to design a model of logistics strategies by taking advantage of the Transintermarg resources of the company to generate efficiency in the deliveries of merchandise, increase profits, and contribute to local development.

The methodology used in this project is qualitative, which allowed the proposal of the following research techniques: structured interviews and focus group. The obtained result of the first technique consists of identifying the individual perception that the study sample has about the factors that have influenced the company not to have a logistics model, just as well as identifying the needs and resources that it has. On the other hand, through the focal group was possible to identify in-depth the collective perception they have of how logistics in transportation can contribute to local development.

In this manner, it was possible to design a logistics strategies model according to the needs and enhancing the resources of the Cía. Transintermarg C.A that is based on three components: 1) Design of the transport process with logistics management through the combination of distribution logistics plus integrated logistics, 2) identification and assignment of activities within the logistics to the personnel according to the job positions, 3) design of a training scheme for the socialization of the logistics model and the activities that are generated through this to the company's personnel, which allows the company's vehicles to make up to three trips per week, taking the route as a reference: Cuenca, Ambato, Salcedo, and Latacunga.

**KEY WORDS:** Transport, logistics, strategies, local development, distribution, integral.

Yo, **Sandy Gabriela Tigse Toapanta**, con cédula de identidad número: **180521588-4** Licenciado/a en: Ciencias de la Educación mención inglés con número de registro de la **SENESCYT:1010-2018-1944937**; **CERTIFICO** haber revisado y aprobado la traducción al idioma inglés del resumen del trabajo de investigación con el título: "Diseño de un modelo de estrategias logísticas para el transporte pesado como aporte al desarrollo local: caso Cía. Transintermarg C.A." de: Álvarez Chicaiza Jesica Maribel, aspirante a magíster en Desarrollo Local.

  
.....  
**Sandy Gabriela Tigse Toapanta**  
C.C. 180521588-4

Latacunga, junio, 1, 2022

## ÍNDICE DE CONTENIDO

APROBACIÓN DEL TUTOR.....	ii
APROBACIÓN TRIBUNAL .....	iii
DEDICATORIA .....	iv
AGRADECIMIENTO .....	v
RESPONSABILIDAD DE AUTORÍA .....	vi
RENUNCIA DE DERECHOS.....	vii
AVAL DEL VEEDOR.....	viii
RESUMEN.....	ix
INTRODUCCIÓN .....	1
1. Antecedentes .....	2
2. Planteamiento del problema.....	4
3. Formulación del problema .....	5
4. Pregunta de investigación .....	6
5. Objetivos.....	6
Objetivo General .....	6
Objetivos Específicos .....	6
6. Tareas .....	7
7. Etapas .....	8
8. Justificación.....	9
9. Beneficiarios .....	10
10. Metodología.....	10
11. Tipo de investigación .....	11
12. Métodos de investigación .....	12
13. Población y muestra .....	12

14.	Técnicas e instrumentos .....	13
II.	FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	16
1.1.	Antecedentes .....	16
1.1.1.	El transporte pesado en el Ecuador.....	16
1.1.2.	La vialidad y el transporte .....	18
I.2.	Fundamentación epistemológica .....	19
1.2.1.	Concepciones de desarrollo .....	19
1.2.2.	Desarrollo Local .....	20
1.2.3.	Logística en el transporte.....	22
1.2.4.	Logística como aporte al desarrollo local .....	24
1.2.5.	Seguridad alimentaria .....	28
1.2.6.	Recursos tecnológicos.....	30
1.3.	Fundamentación del estado del arte .....	31
1.3.	Conclusiones Capítulo I .....	37
II.	PROPUESTA.....	39
2.1.	Contexto .....	39
2.1.1.	Información de la empresa.....	40
2.2.	Análisis sectorial. ....	41
2.2.1.	Problemas detectados.....	44
2.2.2.	Árbol de problemas.....	46
2.3.	Descripción del Proyecto.....	46
2.3.1.	Justificación de la propuesta .....	47
2.3.2.	Desarrollo de la propuesta .....	48
2.4.	Factores de riesgo .....	56
2.5.	Modalidad de ejecución.....	57
	<i>Elaborado por: Álvarez, J. 2022</i> .....	57

a)	Medios materiales y no materiales.....	58
b)	Procedimientos de organización y de ejecución .....	59
c)	Calendario de ejecución .....	60
2.6.	Factores de calidad .....	60
2.7.	Conclusiones Capítulo II .....	60
III.	APLICACIÓN Y/O VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA .....	62
3.1.	Análisis de los resultados .....	62
3.2.	Discusión de los resultados .....	73
3.3.	Evaluación de usuarios .....	74
3.4.	Evaluación de impactos o resultados.....	76
3.5.	Conclusiones del III capítulo.....	78
IV.	CONCLUSIONES GENERALES .....	79
V.	RECOMENDACIONES.....	80
VI.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	81
VII.	ANEXOS .....	86
7.1.	Instrumentos para las entrevistas.....	86

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Tabla de objetivos y actividades .....	7
Tabla 2. Descripción de etapas.....	8
Tabla 3. Beneficiarios directos e indirectos .....	10
Tabla 4. Técnicas e instrumentos .....	14
Tabla 5. Proceso semanal de embarque y desembarque con el modelo tradicional de transporte de acuerdo a los archivos de la compañía. ....	43
Tabla 6. Problemas detectados .....	45
Tabla 7. Identificación de actividades.....	51
Tabla 8. Asignación de actividades.....	52
Tabla 9. Modelo de Capacitación para el personal de la compañía .....	55
Tabla 10. Proceso semanal de embarque y desembarque con el modelo logístico de transporte de acuerdo al piloto aplicado al vehículo de placas BAE0424 .....	57
Tabla 11. Medios materiales y no materiales .....	58
Tabla 12. Procedimientos de organización y ejecución .....	59
Tabla 13. Calendario .....	60
Tabla 14. Datos de los entrevistados.....	62
Tabla 15. Caja de asignación de un código a un fragmento de entrevista .....	63
Tabla 16. Síntesis de resultados .....	64
Tabla 17. Integrantes del grupo focal.....	69
Tabla 18. Argumentos del grupo focal.....	70
Tabla 19. Argumentos del grupo focal.....	70
Tabla 20. Argumentos del grupo focal.....	71
Tabla 21. Argumentos del grupo focal.....	72
Tabla 22. Argumentos del grupo focal.....	73
Tabla 23. Reporte de facturación BAE0424 VS TDV0108.....	76

## ÍNDICE DE GRAFICOS

<b>Gráfico 1:</b> Ubicación Cía. Transintermarg.....	39
<b>Gráfico 2:</b> Proceso de Transporte tradicional .....	41
<b>Gráfico 3:</b> Árbol de problemas.....	46
<b>Gráfico 4:</b> Proceso de Transporte con gestión logística.....	50
<b>Gráfico 5:</b> FODA .....	56

## INTRODUCCIÓN

El transporte pesado en el Ecuador cumple un papel importante en el desarrollo económico del país, puesto que depende de este que los productos lleguen a su destino final (consumidor), y se pueda generar circulación económica dentro del territorio nacional, según las cifras de la Fenatrape, existen 4432 empresas de transporte de carga pesada que se encargan de la movilidad de todo tipo de productos y artículos (de primera necesidad, artículos de ferretería, línea blanca, repuestos, acabados entre otros).

Con respecto a esto, es fundamental que las compañías de transporte consideren diseñar e implementar modelos de estrategias logísticas que comprometan el bienestar del producto durante su traslado, pues depende del estado en el que llegue la mercadería para que esta pueda ser comercializada.

La logística dentro del transporte de productos debe ser considerada como eje fundamental para contribuir al desarrollo local, pues depende de la excelencia de este servicio para que los negocios puedan adquirir a tiempo y en buenas condiciones la mercadería para su distribución, entonces se puede considerar que en función de esta dinámica los negocios pueden establecerse y aportar a la economía de una localidad.

De acuerdo a Sánchez et al. (2021) la necesidad de implementar estrategias logísticas en el transporte se evidenció con mayor magnitud durante la pandemia por Covid-19, especialmente en el traslado de productos del sector agroalimentario, puesto que los mercados, locales y negocios se vieron afectados por el desabastecimiento de productos a nivel nacional, esto en base a las dificultades que tuvo el transporte para llegar hasta su punto final.

Así también, los transportistas de la Compañía de Transporte Pesado y Extrapesado Internacional Transintermarg C.A tuvieron pérdidas económicas, puesto que sufrieron robos parciales y totales de la mercadería en función de la gravedad económica que atravesaba el país, a partir del confinamiento, situación que de



acuerdo a los directivos y socios de la compañía se generó por la falta de vigilancia a las unidades durante su trayectoria.

Con base a esto, el presente trabajo tiene la finalidad diseñar un modelo de estrategias logísticas para las pequeñas empresas de transporte, tomando como caso de estudio a la Compañía de Transporte Pesado y Extrapesado Internacional Transintermarg C.A., que es una empresa familiar, ubicada en el cantón Salcedo, provincia de Cotopaxi.

Cía. Transintermarg C.A. es una compañía que se distingue de las demás que existen en el cantón Salcedo gracias a los acuerdos que mantiene para el transporte de productos a nivel de todo el país con dos grandes empresas como son: La Corporación Gerardo Ortiz y Grupo Eljuri, lo que la hace capaz de generar fuentes de empleo para sus socios, así como para los transportistas que pertenecen a otras compañías y que no cuentan con una estabilidad laboral. Sin embargo, brindar servicio de transporte a estas dos grandes empresas conlleva una gran responsabilidad para los transportistas, puesto que el valor de la carga que deben trasladar oscila entre los 6 mil y 30 mil dólares dependiendo del tipo de carga. En función de esto es necesario diseñar un modelo de estrategias logísticas para que los transportistas que brindan este servicio puedan optimizar el traslado de la mercadería sin complicaciones, sin riesgos y en perfecto estado.

## **1. Antecedentes**

El presente proyecto está diseñado de acuerdo a la línea de investigación planteada en la Maestría en Desarrollo Local de la Universidad Técnica de Cotopaxi, “Administración y economía para el desarrollo humano”, y a la sub línea “Investigación de operaciones y de tecnología”.

Además, mediante este trabajo de titulación se pretende generar interés en la implementación de estrategias logísticas en las compañías de transporte pesado, de la misma manera tiene la finalidad dar a conocer la importancia que tiene la logística en el transporte y de cómo su implementación contribuye al desarrollo local.

Con base a esto, el transporte de carga pesada en el Ecuador es considerado como uno de los sectores que aporta de manera significativa a la economía del país, según

la Federación Nacional de Transporte Pesado (Fenatrape) este sector representa el 5% del Producto Interno Bruto (PIB), es decir alrededor de \$5.000 millones anuales” sin embargo mediante la emergencia sanitaria por Covid-19 los ingresos y la estabilidad laboral de los transportistas se vieron seriamente afectadas, es así que , “ de las 230 mil unidades que aproximadamente conforman el parque automotor del país, actualmente hay unos 80 mil camiones que no están trabajando de manera adecuada, es decir, aproximadamente un 40%” (Fenatrape, 2020).

Bajo este sentido, la Cía. Transintermarg C.A. antes de la pandemia constaba con una flota de 16 vehículos. De los cuales, 5 pertenecen a los dueños de la compañía y el resto entre socios y apegados que se dedicaban al transporte de productos de primera necesidad, ferretería, electrodomésticos, juguetería, licores, entre otros. Sin embargo, de acuerdo al Gerente de la compañía la falta de estrategias logísticas en la compañía dificultó el traslado de estos productos durante el confinamiento, ocasionando que estos no lleguen a tiempo hacia su destino, y provocando que los transportistas inviertan más recursos hasta poder entregarlos, esta dinámica incidió en sus economías provocando pérdidas y como consecuencia la mayor parte de estos decidieron no continuar trabajando.

Por otra parte, no contar con un modelo de estrategias logísticas para optimizar el tiempo de entregas y para asegurar el bienestar de los productos genera pérdidas económicas y baja credibilidad de los transportistas y por ende de la compañía, por ejemplo si un producto no llega a tiempo o en buen estado hacia su destino, las empresas a las que brinda servicio Transintermarg (Corporación Gerardo Ortiz y grupo Eljuri) optan por generar descuentos a la compañía y dentro de la misma se identifica al transportista para descontar este valor en sus pagos, siendo este un problema que ha incidido para que los transportistas fueran separándose progresivamente de la compañía por las pérdidas ocasionadas.

La falta de estas estrategias además afecta directamente a la imagen de las empresas que hacen uso del servicio de transporte de la Cía. Transintermarg C.A, para trasladar sus productos hasta los puntos de venta, así como a los negocios que adquieren dichos bienes para su comercialización, es decir que implementar un modelo de estrategias logísticas fortalece y potencializa el ciclo de la economía de

quienes están involucrados en el transporte (empresas distribuidoras, transportistas y puntos de venta).

## **2. Planteamiento del problema**

Es importante considerar al servicio de transporte como la base de la economía de la mayor parte de negocios, puesto que a través de este se puede trasladar productos de una región a otra y abastecer mercados, ante esto Valenzuela (2013) menciona que:

El negocio de transportar carga suele asociarse con el simple acto de trasladar mercadería desde un punto “A” a otro “B”, pero la verdad es que va mucho más allá de eso. Y es que forma parte de manera importante en la cadena logística de muchos negocios, influyendo directamente en variables como, por ejemplo, el precio final de un producto.

Con base a esto, se puede considerar que el rol que cumplen los transportistas es sumamente importante para fortalecer la cadena económica del país, y en función de esto se debe priorizar implementar la logística como estrategia fundamental para contribuir al desarrollo local, puesto que no solo quienes solicitan el transporte de un determinado producto son los beneficiarios de este servicio, sino que también existen una serie de negocios y personas que aprovechan este sector para abastecerse económicamente.

Por esta razón, Vizcaíno, presidente de Fenatrape (como se citó en Ekos, 2021) menciona que de acuerdo a las cifras del Banco Central el transporte genera empleo para el 6% de la población en edad de trabajar y esto representa 450 mil personas a nivel de todo el país, de la misma manera a partir del servicio de transporte existen otros beneficiarios que se favorecen de la operatividad de este y entre estos están “los concesionarios de vehículos, importadores de repuestos, estibadores, montacarguistas, proveedores de llantas y aceites, equipos de seguridad y empresas de servicios complementarios como alojamientos, restaurantes y seguros de equipos y carga”.

Por lo tanto, es necesario diseñar estrategias logísticas para las compañías de transporte, de tal manera que puedan enfrentar situaciones que ponen en riesgo la

mercadería que trasladan, el prestigio de las empresas que proveen los productos, así como la estabilidad laboral de los transportistas.

Es visible que la falta de estrategias logísticas en las compañías de transporte pone en riesgo el ciclo económico, pues como ya se mencionó anteriormente existen varios emprendimientos y plazas de empleo que derivan y se favorecen de esta actividad.

Por ejemplo, si una mercadería llega en mal estado o a destiempo hacia el punto final que son los locales comerciales o mercados estos tienden a perder las ventas y la clientela, por otra parte, también se puede generar desconfianza en la compañía de transporte lo que ocasiona que los dueños de estos negocios soliciten que sus productos sean enviados con otro transporte. De la misma manera este problema puede influir en los clientes para no adquirir ciertas marcas por la desconfianza que se genera cuando este producto no llega de manera adecuada.

La Cía. Transintermarg no está alejada de esta realidad puesto que, es común recibir en los correos de la compañía facturas de descuentos de productos que por problemas de logística llegan después del tiempo programado lo que ocasiona pérdidas económicas y problemas con las empresas a las que se le brinda este servicio. Estas pérdidas económicas no sólo se generan para la empresa de transporte sino también para los negocios que se dedican a la venta al público, esta dinámica se convierte en un problema para el desarrollo local.

### **3. Formulación del problema**

En vista de los problemas económicos que genera la falta de estrategias logísticas en el transporte de carga pesada, a través del presente proyecto se pretende mediante la participación de los directivos, socios activos, choferes y personal de administrativo diseñar un modelo de estrategias que contribuyan a fortalecer la logística de la Compañía de Transporte Pesado y Extrapeso Internacional Transintermarg C.A., con base a las necesidades que han sido identificadas por los mismos gracias a los años de experiencia que poseen en cuanto a este servicio.

De la misma manera, se pretende mediante entrevistas personalizadas y un grupo focal, obtener las percepciones que tienen cada uno de los involucrados de este

proyecto, acerca del aporte de la logística en el transporte pesado al desarrollo local, para esto se formula la siguiente pregunta de investigación.

#### **4. Pregunta de investigación**

**¿Cómo el diseño de un modelo de estrategias logísticas aporta económicamente a la compañía de transporte Transintermarg y al desarrollo local?**

#### **5. Objetivos**

##### **Objetivo General**

1. Diseñar un modelo de estrategias logísticas, mediante el aprovechamiento de los recursos que posee la compañía Transintermarg, para generar eficiencia en las entregas de las mercaderías, incrementar sus utilidades y aportar al desarrollo local.

##### **Objetivos Específicos**

- Determinar los tipos de logística para el diseño de las estrategias de acuerdo a las necesidades y recursos de la compañía.
- Generar una propuesta de estrategias logísticas y diseñar un modelo de capacitación para que estas puedan ser socializadas.
- Identificar como la logística en el transporte contribuye al desarrollo local, a través de la percepción que tiene la muestra de estudio.

## 6. Tareas

*Tabla 1. Tabla de objetivos y actividades*

Objetivo	Actividad (tareas)
1. Objetivo específico 1: Determinar los tipos de logística para el diseño de las estrategias de acuerdo a las necesidades y recursos de la compañía.	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Revisión de literatura sobre estudios de logística en tema de transporte pesado</li><li>2. Identificar los recursos (humanos e infraestructura) que posee la compañía para el diseño estrategias logística.</li></ol>
2. Objetivo específico 2: Generar una propuesta de estrategias logísticas y diseñar un modelo de capacitación para que estas puedan ser socializadas.	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Promover la participación de los actores de la compañía para la construcción de estrategias logísticas.</li><li>2. Construir un esquema de logística de transporte a través de la combinación de dos tipos de logística previamente identificados.</li><li>3. Generar la propuesta de modelo de estrategias logísticas con los siguientes componentes: esquema logístico, tabla de actividades según los cargos del personal.</li><li>4. Elaborar un modelo de capacitación para socializar las estrategias diseñadas</li></ol>
3. Objetivo específico 3: Identificar cómo la logística en el transporte contribuye al desarrollo local, a través de la percepción que tiene la muestra de estudio.	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Realizar un análisis de resultados sobre la percepción que tiene la muestra de estudio sobre la logística y el desarrollo local.</li><li>2. Identificar de acuerdo al análisis de resultados si la logística en el transporte contribuye al desarrollo local.</li></ol>

*Elaborado por: Álvarez, J. 2021*

## 7. Etapas

*Tabla 2. Descripción de etapas*

Etapa	Descripción
Etapa 1	1. Revisión de literatura
	2. Selección de la información
	3. Selección de la metodología a aplicar
	4. Selección de instrumentos a aplicar
	5. Identificación de la población y muestra
	6. Determinar las técnicas de investigación
	7. Formular los instrumentos a aplicar
	8. Aplicación de los instrumentos
Etapa 2	1. Identificación de los factores que no permiten que existan estrategias logísticas en la compañía.
	2. Construcción de un esquema de estrategias logísticas.
	3. Construcción de una tabla de actividades para el personal.
	4. Construcción del plan de capacitación.
Etapa 3	1. Selección y clasificación de la información
	2. Análisis de resultados
	3. Identificar la relevancia de la logística del transporte pesado en el desarrollo local.
	4. Entrega del modelo de estrategias logísticas diseñado a la compañía.

*Elaborado: Álvarez, J. 2021*

## **8. Justificación**

El transporte de carga pesada por camiones está considerado dentro de la economía mundial como parte fundamental para que esta se desarrolle, este tipo de transporte es muy utilizado por las industrias para trasladar sus productos a diferentes puntos de un país, especialmente por la cantidad de compañías o empresas que se dedican a brindar este servicio. Con base a esto para Regional Plan Association (2016) mencionan que:

Vivimos en un mundo que se basa en el comercio, donde el transporte de carga conecta en muchos niveles a personas y bienes, de lo local a lo global. Así como debes desplazarte para llegar a tu trabajo o para visitar a un amigo, todos los bienes que consumes y que son parte de tu vida diaria también deben viajar a su destino final. (p.7)

Además, el transporte pesado por camiones tiene la facilidad de entregar la mercadería en el punto exacto donde es requerido, siendo esta una razón más para que este servicio sea muy utilizado y por la que es indispensable implementar estrategias logísticas.

En este sentido, en el estado de Sonora (México) se ha desarrollado mayor interés en implementar estrategias logísticas en función de que existen varios productores de uvas que tienen la necesidad de que su cultivo llegue hasta el mercado estadounidense en perfectas condiciones, bajo este sentido Hurtado et al. (2018) manifiestan que “los procesos logísticos que se implementan dentro del sistema de exportación de uva de mesa sonoreña, generan importantes beneficios al desarrollo local. [...], de modo que el transporte, se convierte en un factor crucial” (p. 3).

Entonces, se entiende que las estrategias logísticas dentro del servicio de transporte contribuyen a desarrollar la economía de todas las personas que se encuentran de alguna forma asociadas a este servicio, pues depende de la calidad de este para que ninguno de los actores tenga pérdidas y afecte a su economía.

Por estas razones el sistema logístico es considerado el puente por el que se transita entre la producción y el mercado. Es decir, los procesos logísticos permiten a las empresas conocer cómo colocar sus productos en el lugar



apropiado, en el momento preciso y bajo las condiciones adecuadas. (Hurtado, et al. 2018, p. 4)

Con base a esto, mediante este proyecto se pretende diseñar un modelo de estrategias logísticas en la Compañía de Transporte Pesado y Extrapesado Internacional Transintermarg C.A., además establecer un precedente de cómo la logística puede contribuir al desarrollo local.

Así también, a partir de este diseño de estrategias logísticas se pretende incentivar a otras compañías de transporte que adopten este modelo para que también sean capaces de promover el desarrollo local, mejorar la calidad de vida de los transportistas, la cadena de emprendimientos y empleos que se despliegan a partir del servicio de transporte.

## 9. Beneficiarios

*Tabla 3. Beneficiarios directos e indirectos*

Directos	Indirectos
-Compañía Transintermarg	-Personas que se benefician del servicio de transporte.
-Otras compañías de transporte	-Negocios que se benefician del servicio de transporte

*Elaborado: Álvarez, J. 2021*

## 10. Metodología

La metodología para aplicar en este proyecto de desarrollo es de carácter cualitativo, puesto que la recolección de información se obtiene de las experiencias de los actores de la compañía de transporte, es decir que se una vez adquirida la información necesaria esta puede ser deducida y entendida de manera holística y con base a la realidad que se presenta en el contexto. Para de esta manera diseñar un modelo de estrategias logísticas adecuado.

## **11. Tipo de investigación**

Por otra parte, el tipo de investigación aplicada es de tipo descriptiva para el análisis en primer lugar de los fenómenos que inciden para que no existen estrategias logísticas en la compañía de transporte, para esto, es importante definir a los actores que van a contribuir a descubrir estos fenómenos en uso de sus experiencias en el ámbito del transporte, ante esto Hernández et al. (2014) mencionan que la investigación descriptiva:

Busca especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Es decir, únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables. (p.92)

Así también, este tipo de investigación permite identificar los recursos (infraestructura y personal) que posee la compañía para de esta manera, poder diseñar un modelo de estrategias logísticas que se ajusten a sus necesidades.

De la misma manera, se aplica la investigación explicativa que permite conforme a los datos obtenidos mediante la investigación descriptiva para entender las circunstancias por las que esta empresa de transporte no ha implementado estrategias logísticas, así también se pretende descubrir cómo el manejo de la logística en las empresas de transporte pesado puede contribuir al desarrollo local y a la economía de los territorios, mediante la percepción que la muestra de estudio tiene sobre este tema, bajo este sentido, Hernández et al. (2014) manifiestan que:

Los estudios explicativos van más allá de la descripción de conceptos o fenómenos o del establecimiento de relaciones entre conceptos; es decir, están dirigidos a responder por las causas de los eventos y fenómenos físicos o sociales. Como su nombre lo indica, su interés se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta o por qué se relacionan dos o más variables. (p.95).

La aplicación de la investigación descriptiva y explicativa contribuye a entender la realidad de esta empresa, las necesidades que tiene al no poseer estrategias

logísticas, así también permite identificar de recursos que posee la compañía y bajo este sentido, se puede diseñar una propuesta de modelo de estrategias logísticas capaces de favorecer a la economía de la Cía Transintermarg C.A, de los transportistas que la conforman, de las empresas que hacen usos de este servicio, así como de los distintos negocios que adquieren los productos para la distribución hacia el consumidor.

Así también, mediante el diseño de este modelo de estrategias se pretende incentivar a otras compañías de transporte a que implementen la logística, para que sean capaces de posicionarse en el servicio de transporte de calidad y contribuyan al desarrollo de las economías locales.

## **12. Métodos de investigación**

Los métodos a aplicarse son de carácter empírico a través de la entrevista realizada a los actores de la compañía con el fin de que, con base a las experiencias que poseen cada uno en el transporte se pueda adquirir datos para el análisis y síntesis de la información que nos permita diseñar un modelo de estrategias logísticas entorno a las necesidades y los recursos que posee la compañía.

Así también, mediante el método teórico en función de la síntesis se procede a generar conocimiento de cómo la implementación de las estrategias logísticas en el transporte pesado aporta al desarrollo local y a la economía de varios sectores que dependen de este servicio para adquirir productos para la distribución a nivel de todo el país.

## **13. Población y muestra**

La selección de la muestra se realiza mediante el muestreo no probabilístico intencional, esta herramienta permite seleccionar a los participantes de acuerdo a las necesidades del proyecto en función de la pregunta de investigación y bajo los objetivos planteados.

Respecto a esto, la población de este estudio son los 16 socios de la Compañía de Transporte Pesado y Extrapeso Internacional Transintermarg C.A. registrados en la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, los 4 vehículos apeados

que pertenecen a otras compañías y los puntos de venta que se benefician del transporte de esta compañía.

Por tanto, quienes conforman la muestra la conforman los siguientes grupos:

- Directivos
- Socios activos
- Personal operativo/choferes
- Personal administrativo/secretarias
- Puntos de venta

Para aplicar las entrevistas se tomará 1 representante de los siguientes grupos:

- Directivos
- Socios activos
- Personal operativo/choferes
- Personal administrativo/secretarias
- Puntos de venta

Por otra parte, para realizar el grupo focal se asignan a 2 representantes de los siguientes grupos:

- Directivos
- Socios activos
- Personal operativo/choferes
- Personal administrativo/secretarias

#### **14. Técnicas e instrumentos**

Con referencia al tipo de investigación planteada las técnicas e instrumentos aplicados son:

**Tabla 4. Técnicas e instrumentos**

<b>Técnicas</b>	<b>Instrumentos</b>
<p style="text-align: center;"><b>Entrevistas estructuradas</b></p> <p><b>Percepción individual de la compañía.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Identificar las necesidades y recursos que posee la compañía para elaborar un modelo logístico adecuado.</li> <li>-Conocer lo que piensa la muestra de estudio de la logística, el transporte y el desarrollo local.</li> </ul>	<p>Guía de preguntas</p>
<p style="text-align: center;"><b>Grupo focal</b></p> <p><b>Percepción colectiva</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Identificar factores que han incidido para que la compañía no posea un modelo logístico.</li> <li>-Identificar a profundidad la percepción grupal en cuanto a las necesidades de la compañía, los recursos que posee y las actividades que se desarrollan dentro del transporte.</li> <li>- Determinar la percepción colectiva de la muestra acerca de la logística en el transporte pesado y el desarrollo local.</li> </ul>	<p>Guía de preguntas</p>

*Elaborado: Álvarez, J. 2021*

Mediante las entrevistas estructuradas se pretende obtener información acerca de las percepciones individuales que tienen los involucrados sobre los factores que inciden para que no exista estrategias logísticas dentro de la compañía de transporte, las necesidades, y los recursos que poseen internamente. Puesto que, cada entrevistado tiene perspectivas, experiencias y funciones diferentes dentro del servicio de transporte, y a través de esto se puede identificar varios componentes para el análisis y diseño de un modelo de estrategias logísticas.

Por otra parte, mediante la aplicación del grupo focal se procura identificar la percepción colectiva que la muestra de estudio posee acerca de la funcionalidad de la compañía de transporte Transintermarg, de la misma manera se proyecta determinar la idea que tienen acerca de la influencia que posee la logística de transporte en el desarrollo local.

## **I. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA**

### **1.1. Antecedentes**

#### **1.1.1. El transporte pesado en el Ecuador**

La necesidad de transportar productos de una región a otra ha estado vinculada al ser humano desde sus inicios, es así que esta actividad se realizaba a través de los animales de carga: caballos, burros, llamingos entre otros (Vásconez et al. 2019), sin embargo, la poca capacidad de carga que poseían los animales y el tiempo de viaje influía directamente en el costo de traslado de los productos.

Ante esto, Katherine Montenegro (2015) en el trabajo de titulación denominado **“Costo del servicio de transporte de mercadería por km de recorrido para la empresa Agencomex S.A”** menciona que:

Con el aparecimiento del comercio el ser humano se vio en la necesidad de crear vías de comunicación entre diferentes pueblos para así poder llevar sus productos y pertenencias a distintos lugares. En Latinoamérica, ya en la época precolombina los Incas ya habían creado un sistema de caminos alrededor de todo su imperio para poder trasladar mercadería y mensajes a los distintos pueblos. (p.10)

Por otra parte, a partir del aparecimiento del ferrocarril en el Ecuador el traslado de productos de una ciudad a otra fue determinante para el desarrollo económico del país, pues la distribución de estos se lo hacía en menor tiempo y en cantidades considerables, el primer registro de transporte interprovincial a través del ferrocarril se registra a partir de su inauguración el 17 de junio de 1978 en Quito realizada por Eloy Alfaro, siendo esta la última capital sudamericana en obtener este transporte. (Vásconez et al. 2019)

Con el paso del tiempo y con el apareamiento del parque automotor ha ocasionado que el ferrocarril del Ecuador se haya descuidado, pese que de acuerdo a la capacidad de carga que este tiene debía ser potencializado y aprovechado para trasladar mayor cantidad de productos. Ante esto, Betancourt Luis (2014) en la tesis titulada **“Elaboración de un manual que sirva como guía para realizar la señalización vertical vial en cruces de línea férrea”**, menciona lo siguiente:

Con la construcción de carreteras, el aumento del parque automotor, el crecimiento no controlado ni planificado de las ciudades en Ecuador, se produjo que al transporte férreo no se le vea con la importancia necesaria y los gobiernos de turno dejaron de inyectar los suficientes recursos para que se siga desarrollando, ocasionando que se mantenga operando con unidades y vías antiguas, obsoletas y en mal estado, dejando a un lado las normas de seguridad necesarias de operación y manejo, lo que también derivó en que sus estatutos, normativas, reglamentos, queden fuera de vigencia, o no sean aplicables en su totalidad a la realidad de nuestro país. (p.7)

Actualmente el uso de camiones para la transportación de productos tiene en constante crecimiento en el país, por lo que para acceder a este servicio hay múltiples opciones, quienes más se benefician del transporte pesado son el sector agrícola como el industrial al trasladar sus bienes de una provincia a otra, esta dinámica ha permitido abastecer los mercados y ha contribuido a la economía del país.

De acuerdo a Montenegro Katherine “la industria de los camiones y el transporte pesado en el transcurso de varios años mantiene un crecimiento constante en el país” (2015, p. 4), esto se evidencia con las cifras emitidas por la Fenatrape en el año 2018 donde mencionan que el “Ecuador cuenta con 4.432 empresas de transporte de este tipo, el 70% se creó en los últimos seis años”, sin embargo “aunque su crecimiento y desarrollo han sido favorables para la economía ecuatoriana uno de sus principales problemas es la informalidad del servicio al igual que la desorganización” (Montenegro. 2015, p. 4).

Bajo este sentido, en el Ecuador existe un ente regulador (Agencia Nacional de Tránsito) para evitar la informalidad, sin embargo, no se ha podido controlar esta



situación en su totalidad. Entonces se puede entender que la informalidad y los bajos costos que ofrecen por su servicio contribuye para que las compañías de transporte en su intento por economizar costos no implementen estrategias logísticas.

### **1.1.2. La vialidad y el transporte**

Un factor considerablemente importante que influye en la calidad del servicio de transporte sin duda es la vialidad y sus condiciones, pues depende de esta que los productos lleguen desde el punto de origen hasta el punto final en buenas condiciones y a tiempo.

Sin embargo, antes del 2007 las carreteras del país no tenían las condiciones adecuadas para desarrollar el servicio de transporte y conectividad de regiones, esto influía directamente en el tiempo empleado para movilizar los productos, en las condiciones y en la seguridad de los mismos. Con base a esto, Ramírez y Vergara (2011) en su tesis denominada **“Estrategias de marketing y análisis de rendimiento financiero a corto plazo, de la Empresa de Transporte Sánchez polo del Ecuador C.A., ubicada en la provincia de Pichincha en la ciudad de Quito”**, mencionan que:

La intervención que el Gobierno Nacional realiza a partir del 2007, en la red vial nacional, facilita en gran medida el desarrollo de amplios sectores agrícolas, ganaderos, comerciales, productivos y turísticos, al permitir el traslado de productos y personas de forma rápida y segura. (p.20)

De la misma manera Ramírez y Vergara en cuanto a la estructura vial de nuestro país manifiestan lo siguiente:

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas dividió en tres las carreteras del Ecuador: la red estatal constituida por la anterior red primaria y secundaria; la red provincial conformada por la red terciaria que son los caminos vecinales que estaban a cargo de los consejos provinciales y las vías cantonales que son los caminos locales de competencia de los municipios. En total existen 12 vías primarias en Ecuador con aproximadamente un 66% de la longitud total de la Red Vial Estatal y 42 vías secundarias, con aproximadamente un 33% de la longitud total de la Red Vial Estatal.

Si bien es cierto, esta infraestructura ha facilitado el traslado de los productos desde el punto A hacia un punto B y ha optimizado el tiempo de manera significativa, aún existen problemas logísticos por resolver dentro de este sector, que surgen desde el inicio, durante el trayecto y hasta su punto de llegada, se mencionan algunos:

- Enviar mercadería a otros clientes
- Demoras en el despacho de productos
- Impuntualidad de los transportistas
- Problemas mecánicos
- Problemas de almacenamiento
- Posibles robos durante el trayecto
- Factores climáticos
- Trabajo excesivo para los choferes
- Estado de las vías
- Accidentes en las vías

## **I.2. Fundamentación epistemológica**

### **1.2.1. Concepciones de desarrollo**

Ana Larrea determina al desarrollo desde el paradigma de la modernización como una “alusión a un modo de acumulación, a un sistema socio-económico y político, a un tipo de relaciones sociales, etc. Se desarrollan estos aspectos para dar paso desde una situación A hacia una situación B. (2011, p.22), sin embargo, Larrea menciona que adherirse a este tipo de desarrollo puede traer como consecuencia la invisibilización de la experiencia y los saberes de los pueblos.

Por otra parte, el desarrollo visto desde la teoría de la dependencia, se basa en desconectarse del modelo de la modernización, puesto que este modelo funciona solo si se explota materia prima de países pobres, es decir que el desarrollo de un país es el subdesarrollo de otro (p.25).

Así mismo, Larrea menciona al desarrollo a escala humana donde se considera al ser humano como el centro de todo y no al mercado, ni a la acumulación del capital.

Se trata del desarrollo de las personas. Por consiguiente, lo que se debe medir no es el Producto Interno Bruto sino el nivel de vida de las personas, medido en la satisfacción de las necesidades humanas. Las necesidades humanas son pocas y universales, mientras que los satisfactores de estas necesidades son infinitos y particulares.

El desarrollo sustentable se basa en el respeto hacia el entorno que nos rodea, es decir que, el ser humano debe considerar que la armonía con la naturaleza es una alternativa al desarrollo.

Es inviable sin el respeto a la diversidad histórica y cultural como base para forjar la necesaria unidad de los pueblos. Conlleva, como elemento fundamental, la igualdad de derechos y oportunidades entre las mujeres y los hombres de las comunidades, entre pueblos y nacionalidades, entre niños y adultos. (Larrea, 2011, p 27)

Con respecto a esto, Cáliz Álvaro menciona que “las teorías tradicionales de desarrollo perdieron credibilidad en los últimos 25 años a raíz de la persistencia de las desigualdades y los daños, algunos irreversibles, al ecosistema” (2016, p.16).

### **1.2.2. Desarrollo Local**

Pensar en desarrollo local surge a partir de la década de los setenta durante la crisis que sufrían los países industrializados que ideológicamente construían al desarrollo como un proceso cualitativo donde generar acumulación económica era lo más importante, sin tomar en consideración elementos fundamentales como el capital humano, ecosistemas y la relación de respeto que debe existir entre ambas, en tal sentido, Cárdenas Nersa (2002) en su artículo denominado, “**El desarrollo local su conceptualización y procesos**” menciona lo siguiente:

La crisis y decadencia de las tradicionales palancas de crecimiento y clivajes de los modos de acumulación, así como la coexistencia de regiones hiperindustrializadas con otras en franca regresión, exigían reflexionar sobre “los modos de desarrollo” cuestionando la pertinencia de los grandes

aparatos industriales concentrados. Por tanto, se revaloriza “la pequeña dimensión” como la respuesta acertada a la dinámica acelerada del cambio tecnológico, sustituyendo la creencia en las macrodinámicas, los grandes proyectos y polos industriales por “lo pequeño y lo local”. (p.56)

Entonces, después de toda la crisis que surge a partir del desarrollo como acumulación del capital y del fracaso de pensar de arriba hacia abajo como dinámica de desarrollo se replantea una nueva concepción a partir del fortalecimiento de la democracia, la diversidad cultural, la diversidad política, la naturaleza, la redistribución, el reconocimiento, la equidad y la participación ciudadana, es decir que se empieza revalorizar lo local y surgen modelos de desarrollo desde abajo.

Con base a esto, Cárdenas (2002) hace referencia a que el Desarrollo Local es “un proceso que se construye diferenciadamente en cada país según las distintas articulaciones que se producen entre las dimensiones territoriales, la historia, las estructuras y la acción diferenciada de los actores” (pp. 61-62)

Por otra parte, Juárez Gloria (2012) en su artículo titulado, **Revisión del concepto de Desarrollo Local desde una perspectiva territorial**, manifiesta que el desarrollo local:

Pretende situar como punto central al ser humano y a los intereses colectivos, potenciando en su esfera diaria las capacidades de los individuos. Es un enfoque y una práctica que persigue impulsar el desarrollo endógeno, la auto-organización y el bienestar social, para lo que requiere tanto de la participación colectiva como de la intervención individual. (p.13)

Es decir que, esta aproximación al desarrollo local se la hace desde la perspectiva de la valorización del ser humano, siendo este el punto central de la identificación de las necesidades y de la búsqueda de soluciones para mejorar su calidad de vida y bienestar, en este punto se determina a la democracia y a la participación ciudadana como punto de partida para generar desarrollo.

Así también, Paredes Percy (2009) en su trabajo de investigación titulado **“Desarrollo Local: Gestión, estrategia, elementos, características, dimensiones y agentes”**, menciona que el Desarrollo local:

Recoge los principales recursos y potencialidades con que cuenta el territorio, para de esa manera transformarlo; valorando el capital humano y social, con que cuenta esta localidad. A ello, se le denomina desarrollo local endógeno, en el sentido de que, tanto los actores locales, como la sociedad civil en su conjunto, liderado por su gobierno local, y con el apoyo de los diversos sectores sociales, culturales, económicos, van construyendo su desarrollo local, de una manera independiente; buscando en el mismo proceso alianzas estratégicas, siempre y cuando en algunos aspectos no cuenten con los recursos necesarios; para de esa manera poder ir avanzando en su modelo de desarrollo. (p.9)

Es decir, según Paredes el desarrollo local es un proceso que comprende la participación de los ciudadanos y el involucramiento de todos los actores, privados, institucionales, públicos y sociales que están relacionados de una u otra manera con el territorio. Es importante considerar que el desarrollo local se puede generar a través del aprovechamiento de los recursos y potencialidades endógenas de cada sector.

### **1.2.3. Logística en el transporte**

La logística en el transporte de carga surge bajo la necesidad de optimizar el manejo de los productos y mercaderías y con la finalidad de evitar pérdidas económicas para los transportistas. Existen varias condiciones que afectan para este servicio no se proporcione adecuadamente, a continuación, se mencionan algunos:

- La mala organización interna de la empresa
- Falta de control mecánico a las unidades
- Falta de planeación de actividades en el transporte
- Personal no capacitado
- Falta de sistema de rastreo de las unidades
- Falta de coordinación entre el personal administrativo y el operativo

Ante esto, José Jiménez y Jocelyn Jiménez (2016) en su trabajo titulado “**Logística del autotransporte de carga: estrategias de gestión**”, mencionan que la falta de logística provoca:

Demoras y entregas a destiempo, maltrato y merma de la carga por malos acomodos, accidentes, incidentes delictivos por falta de protocolos, escasez de transporte por la falta de planeación, transporte inadecuado para el tipo de carga, mala calidad del servicio, operadores no calificados, y así sucesivamente se podrían mencionar otros problemas que derivan en una pésima logística del transporte. (p.13)

En tal sentido, la implementación de estrategias logísticas en una empresa de transporte es indispensable para que este sector pueda brindar un servicio óptimo, de calidad y se pueda evitar pérdidas económicas para toda la cadena de suministro que depende de este sector para generar ingresos.

La logística del transporte busca planear, organizar y coordinar todas las actividades logísticas de una empresa de transporte. La meta es mantener ocupados a los vehículos de la empresa el mayor tiempo posible y en buenas condiciones de servicio, así como lograr su máxima disponibilidad, confiabilidad, flexibilidad, regularidad, seguridad, adaptabilidad y bajo costo por tonelada movilizadas minimizar el tiempo y costo de las unidades detenidas en patios, terminales, puertos o aeropuertos que el número de unidades sea el suficiente para atender la demanda y evitar unidades subutilizadas. (Jiménez y Jiménez. 2016, p. 15)

De la misma manera Beetrack (2020) en su artículo denominado “**Estrategias logísticas de transporte exitosas - [caso empresarial Amazon]**”, manifiestan que la logística en el transporte se ha posicionado como una herramienta con más protagonismo dentro de este servicio, pues las compañías que han implementado la logística como eje principal han generado ventajas competitivas frente a otras operadoras hasta el punto de alcanzar la sostenibilidad y estabilidad laboral en el mercado.

Es importante destacar que la logística es una herramienta estratégica que sirve para mejorar la competitividad y, consecuentemente, el sistema

productivo de un país. Por lo tanto, es fundamental que el sector privado y cada Estado puedan entender estos cambios y actuar acorde a las necesidades actuales del mercado logístico. (Beetrack, 2020)

Es fundamental que dentro de la estructura de una empresa de transporte exista la organización y la capacitación del recurso humano en cuanto a servicio al cliente, a conocimientos básicos de mecánica, la comunicación interna, toma de decisiones, entre otros, con el objetivo de fortalecer el ciclo de la de las estrategias logísticas desde el origen de la mercadería hasta su punto final.

Por otra parte, Puerta et al. (2012) en su proyecto de investigación titulado **“Estrategias logísticas para un desarrollo sostenible”** menciona que la logística tiene como “uno de los temas centrales de la logística es entregar un producto que satisfaga a los consumidores al menor costo posible, y una variedad de medidas creativas que se pueden utilizar para reducir los costos generales” (p.18), de la misma manera Puerta manifiesta que la logística:

A pesar de ser una actividad antigua basada en tener el producto indicado, en el sitio justo, en el tiempo oportuno y al menor costo posible, desempeña un papel estratégico ocupándose de temas directamente relacionados con la gestión de la empresa en relación a la cadena de suministros (clientes, proveedores y a sus procesos de producción), logrando así la satisfacción del cliente y a la empresa beneficios como reducción de costos. (p.10)

Cada vez el consumo crece en función de las necesidades de la población y a su vez es necesario que el sector del transporte sea eficiente en cuanto a la reducción de costos y tiempo, para lograr esto es fundamental fomentar la cultura logística, aplicarla de manera óptima con el fin de contribuir al desarrollo de las economías de todos los actores involucrados directa e indirectamente con este sector.

#### **1.2.4. Logística como aporte al desarrollo local**

Barbero José (2018) en su investigación titulada **“Mendoza Polo Logístico: aprovechar una mejor logística para promover el desarrollo productivo”** Menciona que la logística en el desarrollo local

Constituye un factor crítico para el funcionamiento competitivo e inclusivo de la economía. Ayuda a un tránsito eficaz de las importaciones, en especial las de bienes esenciales y de consumo que forman parte de la canasta básica de la población e impactan en su costo de vida, y las de bienes intermedios y módulos que son transformados en productos con mayor valor agregado y destinados a la exportación. (P.7)

Con base a esto, la logística en el transporte de carga pesada es capaz de impulsar el desarrollo productivo del país, gracias a la capacidad de movilización de productos y de conectar regiones comercialmente, esta dinámica permite que el mercado interno de los territorios sea competitivo y generen abastecimientos y seguridad alimentaria a los habitantes.

El sector del transporte es capaz de promover el apareamiento de varios negocios, emprendimientos y espacios laborales, debido a que posee la capacidad de generar intercambio comercial entre todas las provincias del país, a continuación, se mencionan algunos.

- Restaurantes cerca de las carreteras
- Proveedores de llantas
- Proveedores de lubricantes y filtros
- Mecánicas de vehículos pesados
- Estibadores
- Secretarias
- Choferes
- Contadores
- Empresas de rastreo satelital
- Empresas de seguros vehiculares y de carga pesada
- Montacarguistas
- Alojamientos



Ante esto, Luis Vizcaíno, presidente de la Fenatrape, menciona que de acuerdo a las cifras emitidas por el Banco Central “el transporte emplea de forma directa al 6% de la población en edad de trabajar, lo cual representa alrededor de 450 mil personas a nivel nacional”.

Por otra parte, Pérez G. y Sánchez R. (2019) en el boletín N° 369 titulado **“Logística para la producción, la distribución y el comercio”** menciona que:

La facilitación de la logística, así como de los procesos comerciales, tanto nacionales como internacionales, es de importancia para la transformación productiva hacia un desarrollo más sostenible. Esto dado que beneficia a un amplio número de actores productivos, a la fuerza laboral y los consumidores finales, al reducir los costos de transacción, mejorar la posición competitiva de los exportadores, aumentar el volumen de los flujos comerciales, favorecer la inserción internacional de las pequeñas y medianas empresas y reducir los precios de los productos finales que la población consume. (p.13)

Las estrategias logísticas en el transporte viabilizan la competitividad de las compañías de transporte, así como la de los mercados y el consumo, esto debido a la potencialidad que tiene la logística para reducir el uso de recursos, para estos autores considerar a la logística como uno de los ejes para el desarrollo, porque transforma la productividad y el desarrollo sostenible de un país por todos los esfuerzos que se realizan mediante esta para alcanzar la conectividad interna de un Estado.

Así también, Ballesteros J. (2016) en su tesis titulada **“Como la logística contribuye al desarrollo de la competitividad de una empresa”**, manifiesta que la logística se concibe como:

Integrador de actividades internas y externas del flujo de materiales en la cadena de suministro en la que se halla integrada la empresa, el objetivo es lograr una ventaja en la producción a menores costes y una ventaja en competitividad y menores precios.

A partir de esto, se define a la logística se desarrolla bajo un conjunto de actividades diseñadas con el objetivo de coordinar de forma óptima la trayectoria de las

mercaderías hacia el lugar, cliente y costo adecuado, es decir que aplicar estrategias logísticas puede contribuir a la oferta y demanda para lograr satisfacer las necesidades de los consumidores.

Entonces, se puede entender que si la oferta y demanda crecen tomando como eje orientador la logística en el transporte de carga pesada se puede fortalecer la economía interna del país y el sector del transporte pueda enfrentar los nuevos retos que surgen con las necesidades del ser humano a la par de la tecnología.

Para Ballesteros Colombia es un país que apostado por la implementación de la logística en las empresas y han obtenido grandes resultados en la economía interna de este país por la organización que tienen para el traslado de los productos hacia los distintos puntos de distribución.

La logística dejó de ser un concepto de almacenamiento y distribución para ser considerada como una estrategia transversal que toca todas las áreas de las compañías. Eso ha permitido que el mercado en Colombia se interese precisamente por alinear sus políticas con las tendencias globales, dadas, entre otros aspectos, por los TLC. (p.15)

Poner en marcha la implementación de estrategias logísticas en el transporte pesado, sin duda contribuye a que las empresas distribuidoras alcancen un desarrollo económico a partir de la oferta y demanda de la misma manera de las pequeñas empresas y emprendimientos que ofertan sus productos al consumidor final, es decir que la reducción de costos, optimización y buen estado de los productos que se consigue mediante la logística favorece a la generación del comercio y al desarrollo local de los territorios.

El transporte afecta de muchas maneras la estructura de costos en las cadenas de abastecimiento, y el precio final de los productos. De hecho, en muchos casos el transporte es la operación más cara en toda la cadena, y puede ser determinante para el éxito de una actividad productiva y empresarial, o puede resultar el factor limitante que hace que los costos sean prohibitivos y que un proyecto no sea económicamente viable. (Cuevas, R. s.f.)

### 1.2.5. Seguridad alimentaria

En cuanto a la seguridad alimentaria se puede definir al transporte de carga pesada como un componente indispensable de abastecimiento de suministros de primera necesidad para el consumo del ser humano, en la pandemia por Covid-19 se pudo evidenciar la importancia del transporte pesado, pues durante este proceso de confinamiento a pesar de que el sector del transporte legalmente establecido tenía otorgado un salvoconducto de circulación, el miedo por contraer la enfermedad provocó que varios transportistas dejaran de trabajar y la escasez en los mercados especialmente de productos agrícolas fue evidente y el acceso a los productos de consumo humano fue restringido para varios sectores y especialmente para sectores menos favorecidos en condiciones de pobreza y extrema pobreza.

De la misma manera, la ONU en su artículo publicado el 30 de diciembre del 2020 titulado **“Conectividad, transporte y comercio en la era de la pandemia”** manifiesta que:

Las medidas fronterizas como la salud o el control de permisos de los conductores crean kilómetros de colas y días de tiempo de espera. La acumulación de carga en los aeropuertos y puertos marítimos es consecuencia de una caída repentina de la demanda, una mayor verificación de documentos en la frontera u otras razones.

Esta necesidad de precautelar la salud de las personas también fue un factor importante en el impacto económico de los países por las restricciones comerciales y de interacción que se establecieron para evitar contagios.

En este sentido, varios productos subieron sus precios por toda la inversión que se hacía por parte de los transportistas y los distribuidores finales para obtener los productos alimenticios, otro factor que influyó en la elevación de los precios fue la falta de estrategias logísticas en este sector, pues bajo el sentido de escasez y desempleo las unidades de transporte sufrieron robos parciales y totales de la mercadería.

Esta realidad no estuvo alejada de la Cía. Transintermarg. C.A puesto que, varias unidades fueron asaltadas y secuestradas durante la trayectoria establecidas para la entrega de los suministros, en este contexto como la compañía no ha implementado

un modelo de estrategias logísticas para el seguimiento de sus unidades, provocó que los productos no lleguen a su destino ocasionando pérdidas económicas grandes para la empresa.

Por otra parte, se considera al transporte pesado como un sector importante para el traslado de productos agroindustriales, precisamente por la capacidad y el tiempo de traslado. Es indispensable que para la transportación de estos productos las unidades se sometan a mantenimientos constantes, con el objetivo de que estén en las condiciones de hacerlo.

El transporte, es un factor importante para el sector agroindustrial, sobre todo en el traslado de productos frescos. Considerando que muchos de estos son perecederos, es necesario que el medio de transporte brinde las condiciones de temperatura y almacenamiento adecuados para que los productos lleguen en buen estado al consumidor y no pierdan su calidad antes de tiempo.

Con Base a esto, Cuevas Roberto (s.f.) en su artículo titulado “**Transporte de productos agroalimentarios en América Latina y El Caribe**” indica que el transporte “es un componente esencial de las cadenas de abastecimiento agroalimentarias, y puede contribuir al éxito y ganancias o al fracaso y pérdidas físicas y económicas de los productores y otros empresarios, independientemente de la escala”.

El estado en el que los productos, especialmente los agroindustriales lleguen hacia los puntos de distribución dependen específicamente de las condiciones de manejo que se den en el transporte a partir de que salen del punto A. Este manejo es un proceso complicado que implica tomar todo tipo de cuidados para que estos no sean dañados, pues si esto no se hace de nada sirve que en el punto de carga se hayan esforzado por el bienestar de los mismos.

Ante esto, Heap et al. (1998, como se citó en Cuevas, s.f.) afirma que:

La falta de equipos y de aplicación de prácticas de transporte adecuados, así como la inadecuada infraestructura y logística del transporte, son factores cruciales para asegurar la calidad e inocuidad de los alimentos, para lograr alta eficiencia de las cadenas de abastecimiento y para conseguir las requeridas ventas y ganancias para todos los involucrados.

El transporte de carga pesada influye directamente en la seguridad alimentaria de un país, pues la movilización y el acceso de los productos agrícolas e industriales que tienen los mercados depende del traslado que ofrecen las compañías de transporte desde los puntos de concepción de los mismos.

El transporte es un factor que afecta no solamente los costos finales sino también la seguridad alimentaria en el hogar y la competitividad de los productores y demás actores clave en las cadenas agroalimentarias, independientemente de que se trate de micro, pequeña, mediana o grande escala y capacidad de los agricultores y empresarios. Es tal su importancia que puede constituirse en una barrera para los pequeños productores y para el desarrollo de agro negocios eficientes y lucrativos. (Cuevas, s.f.)

#### **1.2.6. Recursos tecnológicos**

Es indispensable que las compañías de transporte superen el analfabetismo tecnológico y se empiece por capacitar al personal y que está involucrado en el servicio de transporte con la finalidad de que se pueda aprovechar la digitalización como herramienta fundamental para el desarrollo de las estrategias logísticas en el transporte, ante esto Pérez G. y Ricardo Sánchez manifiestas en el boletín N° 369 titulado **“Logística para la producción, la distribución y el comercio”** afirman que:

Los cambios acontecidos en los sistemas de producción y distribución de mercadería, demandan una estrecha sincronización de actores y procesos logísticos en tiempo real. Por ello el sistema logístico del futuro apunta a la interconectividad de la información, la optimización del tiempo y los recursos, con una fuerte inversión y desarrollo en innovación para mantener su competitividad. La gestión e intercambio de datos entre los participantes de la cadena logística, está siendo una fuente importante de innovación y de acercar las necesidades de los clientes al diseño de los servicios de valor agregado. (p.9)

Los recursos tecnológicos sin duda deben ser parte de la implementación de estrategias logísticas especialmente para el seguimiento y acompañamiento de las unidades de carga en todo momento con el fin de evitar contratiempos en la

trayectoria de transportación de las mercaderías. Sin embargo “la digitalización y la tecnología no serán la única solución a todo el estrés y las externalidades que rodean al sector logístico regional, sin lugar a dudas, es una herramienta que ha llegado para quedarse” (Pérez G. y Ricardo Sánchez, 2019. p. 9).

### **1.3. Fundamentación del estado del arte**

El análisis del Estado del arte en cuanto a estudios realizados acerca de la logística en el transporte como aporte al desarrollo local se los agrupan en tres tipos:

- Investigaciones Internacionales
- Investigaciones Nacionales
- Investigaciones Locales

#### **Investigaciones Internacionales**

En la investigación realizada por Hurtado Beatriz et al. en el año 2018 titulada **“Logística de transporte y desarrollo local en organizaciones exportadoras de uva de mesa sonorese”** se realiza un estudio de cómo la implementación de estrategias logísticas en el transporte de uvas contribuye al desarrollo económico y social de las familias de Sonora y como estas han contribuido a mejorar la calidad de vida de estas personas.

#### **Objetivo de la investigación**

Caracterizar la logística de transporte y su importancia en el desarrollo local en exportadores de uva de mesa de las localidades de Hermosillo, Pesqueira, Carbó y Guaymas, Sonora.

#### **Metodología**

Aplicación de una entrevista semiestructurada a trece gerentes de organizaciones exportadoras de uva de mesa elegidos por conveniencia.

#### **Resultados**

La logística es un proceso clave en las operaciones de las organizaciones exportadoras.

## **Limitantes**

Existe limitada disposición de los sujetos para responder la entrevista. Conclusiones: la logística de transporte, en particular, se desarrolla acorde a lo que sugiere la logística internacional con connotaciones particulares y que han obligado a los gerentes a buscar mecanismos de eficiencia para poder cumplir con las exigencias que impone el mercado.

## **Principales conclusiones**

- El transporte en particular constituye la columna vertebral de la logística. Aquí reside la responsabilidad de que el producto llegue en condiciones adecuadas. La integración de los procesos de optimización de carga, tiempos, optimización de transporte, constituyen componentes logísticos clave en la logística internacional relativa al transporte.
- El proceso logístico en general y el transporte en particular que actualmente sigue el sistema vid de mesa sonoreño, impactan de manera importante en el desarrollo local en términos de la generación de jornales, divisas, y demandas de insumos a lo largo de todo el proceso, desde que se cortan los frutos hasta que se entregan a las distribuidoras. Sus alcances no solo se quedan en Sonora (Pesqueira, Miguel Alemán, Guaymas y Carbó), sino que impactan en el desarrollo local de los lugares de origen de los jornaleros.

Este trabajo de investigación tiene un aporte fundamental a este proyecto de desarrollo, puesto que posee aproximaciones importantes al aporte que tiene la implementación de estrategias logísticas en el transporte de carga pesada como aporte al desarrollo económico de los territorios y sectores que necesitan proveerse este servicio para ser competitivos en los mercados.

Por otra parte, en el trabajo de investigación titulado “**Un transporte para la equidad y el crecimiento. Aportes para una estrategia nacional de movilidad y logística para la Argentina del Bicentenario**” realizado por Barbero José et al. En el año 2011, afirman que el transporte tiene un rol fundamental para el desarrollo económico de Argentina por la capacidad que este sector tiene para proveer y abastecer los mercados de dicho país, y bajo este sentido estos autores mencionan

que se debe desarrollar estrategias nacionales para el crecimiento equitativo del transporte.

### **Objetivo de la investigación**

Realizar un aporte a la definición de una estrategia nacional de movilidad y logística, que contribuya al logro de un crecimiento económico sostenido y sostenible con inclusión social para la Argentina en los próximos años.

### **Conclusión**

- La diversificación de la matriz productiva, por su parte, va a requerir de la mejora en las logísticas especializadas, como por ejemplo las de la minería y las cadenas de frío, y de asegurar la capacidad y calidad de servicio en todos los eslabones del movimiento de cargas generales, tanto en la distribución interna como en los flujos del comercio exterior. Ello requerirá apuntar a una logística interna organizada mediante redes de centros que permitan la combinación modal y el mejor diseño de las redes, y que faciliten el acceso a las PyMES.

De la misma manera este trabajo de investigación contribuye con información relevante para sostener que la implementación de estrategias logísticas en la Compañía de Transporte Pesado y Extrapesado Transintermarg C.A. es necesaria como aporte al desarrollo de la economía de varios negocios, emprendimientos y espacios laborales que surgen a raíz de esta actividad.

### **Investigaciones Nacionales**

Inca Christian en la tesis denominada “**Modelo de gestión que mejore la eficiencia del transporte de carga en la frontera Huaquillas-Tumbes**” realizada el año 2020 hace una reflexión para determinar:

El origen de la problemática para describir los posibles errores inmersos en las operaciones logísticas y operativas, es por ello que el estudio busca orientar sus esfuerzos a originar un modelo de gestión que permita mejorar la eficiencia del transporte de carga en la frontera Huaquillas -Tumbes.  
(p.15)



## **Objetivo**

Desarrollar un modelo de gestión que permita mejorar la eficiencia del transporte de carga en la frontera Huaquillas -Tumbes

## **Metodología**

La metodología aplicada en este trabajo de investigación es de carácter cualitativa realizada a través de una investigación de campo.

## **Principales conclusiones**

- Se concluye además que al implementar un modelo de gestión que permita mejorar la eficiencia del transporte de carga en la frontera Huaquillas - Tumbes, se podrá mejorar los procesos de control, unificando criterios para simplicidad de los procesos, ello sería bajo un proceso normativo el cual debe ser acogido por todas las instituciones sentadas en el CEBAF.
- Dentro de las principales observaciones que deja la investigación se describe la repetición de procesos de control por parte de los funcionarios, ello bajo las políticas de procesos y funciones que cada institución posee, incurriendo en molestias para el sector del transporte de carga pesada que ve en la repetición de los procesos de control una pérdida de recursos, por la excesiva manipulación de las cargas, optando como postura de parte de ellos la unificación de procesos bajo un solo marco normativo del control del transporte de carga.

Este trabajo de investigación expone la necesidad que tienen las compañías de transporte de implementar estrategias logísticas, además menciona que las unidades de transporte pesado están sometidas a constantes revisiones por parte de las autoridades competentes lo que implica manipulaciones de los productos y en ocasiones posibles daños, además de que estos controles toman tiempo y generan retrasos en los tiempos de entrega de los productos.

Por otra parte, Seminario Lorena en su tesis titulada **“Incidencia del sector de transporte de carga pesada en el Ecuador. Periodo 2013-2017”** realiza un análisis sobre el aporte económico, la incidencia que tuvo el transporte de carga

pesada en el Ecuador durante los años 2013 y 2017, así como las falencias que presenta este sector al brindar el servicio de transporte.

### **Objetivo**

Analizar el aporte económico y las falencias del sector de transporte de carga pesada en el Ecuador. Período 2013-2017

### **Metodología**

Esta investigación tiene un enfoque cuantitativo con alcances de tipo descriptivo, histórico y documental, basado en un diseño no experimental y longitudinal.

### **Principales conclusiones**

- Se puede mencionar que el sector de transporte de carga pesada ha visto reducido su capacidad productiva durante estos años, registrando una caída a partir del 2014 hasta el 2016, época en la cual el comercio internacional del país atravesaba un escenario desfavorable, llevando a reducir las exportaciones e importaciones y, por tanto, la carga movilizada derivada del intercambio de mercancías entre países, menoscabando la operación del sector.
- Los vehículos de carga pesada en Ecuador, en su conjunto, poseen una capacidad de carga de alrededor de 989 mil toneladas, concentrando para el año 2017 a 123.163 unidades, que frente al parque automotor del país correspondió al 5,9% de la distribución. En términos económicos, el segmento de transporte terrestre de carga es responsable de dar empleo a un promedio de 47 mil individuos anualmente, agrupados en 25 mil empresas. Destacando su importancia para la economía ecuatoriana
- La informalidad en el sector de transporte de carga pesada amenaza de manera directa el desarrollo propicio de la actividad, debido a los desequilibrios de los precios del servicio por parte de aquellos individuos que disponen de sus vehículos para el traslado de mercancías, causando problemas como la evasión de impuestos, inseguridad, la pérdida de la calidad del servicio, entre otros.

Bajo la reflexión e información de esta autora se evidencia que uno de los problemas que afecta al sector del transporte es la informalidad y los bajos costos que estos cobran por sus servicios, y como consecuencia las compañías legalmente constituidas en el país tienen que reducir los recursos especialmente logísticos para poder conservar su economía y la estabilidad laboral.

La reducción de recursos a la logística por otra parte genera inconvenientes en el traslado de los productos en la mayoría de ocasiones por lo que se generan pérdidas económicas para todos los actores involucrados en la transportación de los mismos.

### **Investigaciones Locales**

En cuanto a las investigaciones en el ámbito local acerca de la logística en el transporte de carga pesada no existe mayor aporte, puesto que aún no se considera relevante la implementación de estrategias logísticas en las compañías de transporte pesado, especialmente por no invertir en recursos en la logística, sin embargo, este intento por ahorrar recursos cuando se presenta un percance con las unidades se generan grandes pérdidas económicas.

Villaroel Gustavo, en su tesis titulada “**Modelo de gestión logística para la empresa “ITAAV” del cantón la Maná, Provincia de Cotopaxi**” realizada el año 2019 hace una reflexión de cómo la falta de estrategias logísticas para trasladar pollos hasta la planta avícola afecta económicamente a la empresa puesto que, las aves mueren durante la trayectoria especialmente en la temporada de invierno.

### **Objetivo**

Proponer un modelo de gestión logística para los procesos de almacenaje de materias primas de la bodega de la empresa “ITAAV”

### **Metodología**

Este Proyecto de investigación tiene un enfoque cualitativo y cuantitativo

### **Principales conclusiones**

- Dentro de los indicadores de gestión logística utilizados se puede determinar que se ve necesaria la intervención mediante toma de decisiones para

mejorar los procesos en los cuales se denota con mayor fuerza las afecciones. Puesto que está existiendo mayor mortalidad de la que se debería tener y unificar el trabajo haciendo adecuado en función de las necesidades descubiertas.

- El diseño del modelo de gestión logística, permitirá a la empresa mejorar sus niveles de eficiencia que se verán a su vez reflejados en la productividad empresarial.

Mediante el análisis de este trabajo de investigación se puede definir la importancia de la implementación de estrategias logísticas en el transporte para reducir las pérdidas económicas que se generan a través del mal manejo de los productos en el transporte pesado, en este caso el autor menciona que cuando las aves llegan muerta a la planta avícola los transportistas no asumen estas pérdidas por lo que los perjudicados resultan ser los propietarios de esta planta. En conclusión, la logística en el transporte es un componente sumamente importante para resguardar las economías de los sectores que hacen uso de este servicio.

### **1.3. Conclusiones Capítulo I**

Es fundamental que dentro del desarrollo la logística y el transporte de carga pesada sean considerados como dos factores dependientes, de tal manera que uno no pueda surgir sin el apoyo del otro, bajo este sentido se espera que este sector se fortalezca en cuanto a la carga, distribución, y abastecimiento de mercados, locales comerciales, emprendimientos, supermercados, micro mercados, entre otros. De acuerdo a esto, las compañías de transporte tengan la capacidad de generar mayor aporte al desarrollo económico del país, así como a la calidad de vida de las personas que se encuentran involucradas dentro de la cadena de valor del servicio de transporte.

Así mismo, es indispensable considerar la importancia que tiene el servicio de transporte de carga pesada dentro del desarrollo de un país, pues este tiene la capacidad de unir las regiones con los productos que son propios de cada una de estas y de esta manera abastece de alimento a las poblaciones, es decir que aporta a la seguridad alimentaria de cada una de los territorios.

Por otra parte, es fundamental implementar estrategias logísticas en todas las compañías de transporte con el objetivo de precautelar la seguridad del personal operativo, de las unidades y de las mercaderías transportadas, para que no existan pérdidas bajo distintos factores que pueden ocurrir como robos y accidentes de tránsito, esto ocasiona pérdidas económicas a varios actores como por ejemplo, a la compañía de transporte, a las empresas proveedoras, a los choferes, a los propietarios de las unidades y a los centros de distribución final.

Así mismo es importante mencionar que las grandes ciudades no son capaces de recibir directamente en todos los horarios los productos de los camiones precisamente por sus condiciones de zona urbana, situación que implica la contratación de un servicio de transporte más pequeño para el transbordo de la mercadería y esto trae como consecuencia más inversión de recursos y mano de obra para que el producto llegue a su destino final, y por ende el valor final de este producto va a ser más elevado.

Además, la falta de educación tecnológica que se evidencia en las empresas de transporte de carga es un factor que dificulta que se implementen estrategias logísticas, así como la inversión escasa de recursos económicos

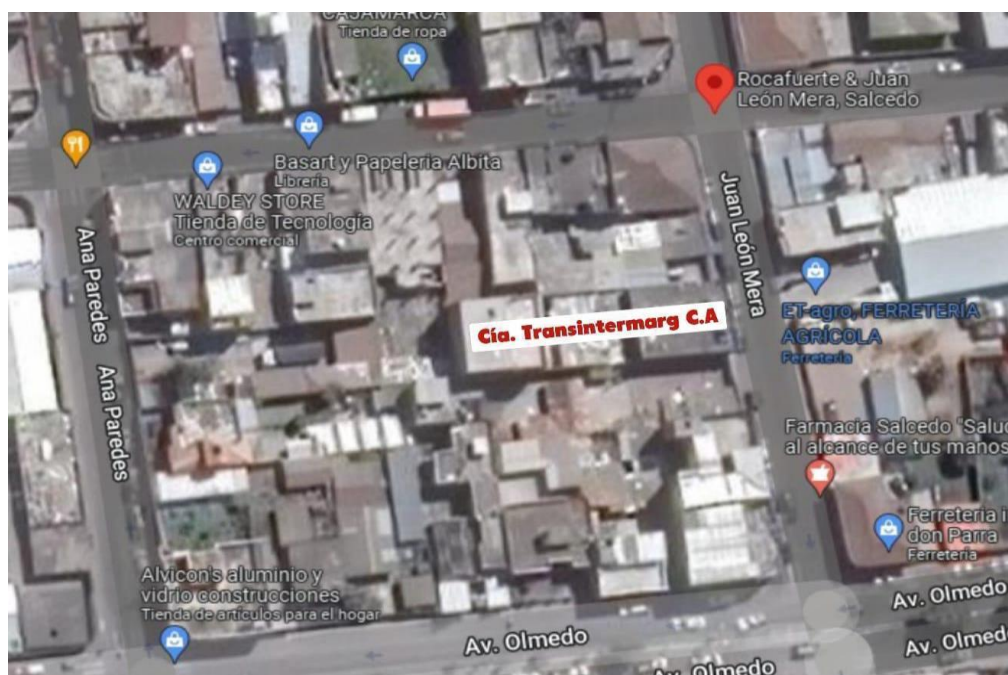
## II. PROPUESTA

### 2.1. Contexto

La Compañía de Transporte Pesado y Extrapeso Internacional Transintermarg C.A con RUC 0591728660001, fue constituida el 15 de noviembre de 2013, sin embargo, al atravesar problemas financieros, cambia de propietarios en el año 2018, quienes se han dedicado por aproximadamente 20 años al transporte de carga pesada, y que al contar con una vasta experiencia en este sector han sido capaces de generar empleos para sus socios, así como para transportistas de otras compañías que buscan empleo.

### Localización

Actualmente la Cía. Transintermarg C.A, está ubicada en el cantón Salcedo, provincia de Cotopaxi, entre las calles Juan León Mera y Rocafuerte.



**Gráfico 1:** Ubicación Cía. Transintermarg

*Fuente:* Google Maps

### **2.1.1. Información de la empresa**

#### **Misión**

Ofrecer servicio de transporte de carga pesada y logística a nivel nacional, satisfaciendo plenamente en tiempo y forma los requerimientos de nuestros clientes, garantizando un servicio que destaque por la seguridad, puntualidad, calidad y confianza, con respaldo de tecnología y maquinaria moderna, gestionada por talento humano calificado y competitivo.

#### **Visión**

Ser una empresa LÍDER en el transporte de carga pesada y logística, consolidarnos en el mercado nacional y expandirnos a nivel internacional, brindando servicios de calidad con excelencia, eficiencia y seguridad, garantizando la satisfacción de nuestros clientes y comprometidos con el desarrollo social.

#### **Objetivos**

##### **Objetivo General**

Satisfacer las necesidades existentes de transporte y carga pesada a nivel nacional, brindando un servicio con eficiencia, eficacia y seguridad, garantizando el cumplimiento de los requerimientos de nuestros clientes.

##### **Objetivos específicos**

- Trasladar de manera eficiente y segura los productos solicitados por nuestros clientes.
- Contar con un parque automotor moderno con tecnología de punta y personal calificado.
- Garantizar la capacitación continua y desarrollo del talento humano para ofrecer servicios de calidad, con calidez y responsabilidad.

#### **Valores**

**Excelencia.** - En los servicios brindados a nuestros clientes.

**Calidad.** - En el servicio de transporte que nos permite satisfacer las expectativas de nuestros clientes y ser competitivos en el mercado.

**Respeto.** – Hacia nuestros clientes, proveedores y equipo de trabajo.

**Transparencia.** – En el trato y manejo de información suministrada por nuestros clientes.

**Cumplimiento.** – De los compromisos adquiridos con nuestros clientes internos y externos.

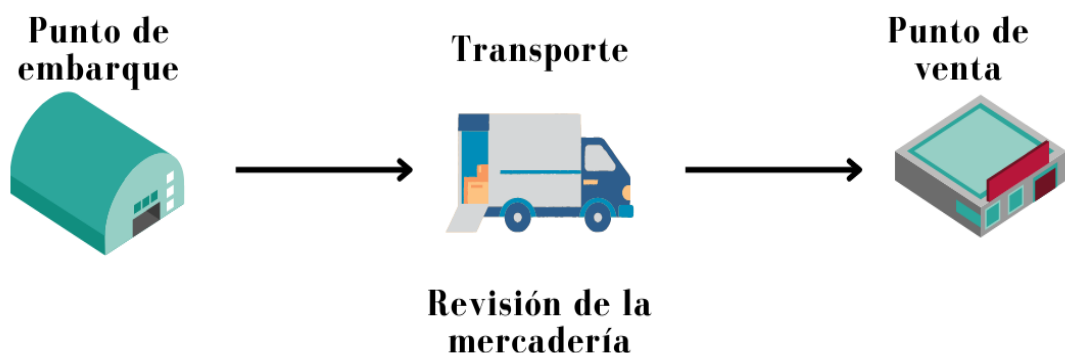
**Compromiso.** - Asumir con responsabilidad posiciones protagónicas y de liderazgo para alcanzar los objetivos planteados, optimizando el tiempo y los recursos.

## 2.2. Análisis sectorial.

### Marco de análisis.

Desde el año 2018 Cía. Transintermarg C.A, ha manejado una distribución y entrega de mercadería desde las empresas proveedoras (Gerardo Ortiz y Grupo Eljuri) hasta el cliente, es decir cada transportista se encarga de que la mercadería llegue hasta el punto final, sin embargo la aplicación este modelo de transporte tradicional ha dificultado las entregas por distintos factores entre ellos la restricción de ingreso de los vehículos pesados a las zonas céntricas de las ciudades, razón por la cual son obligados a contratar un vehículo más pequeño para transbordar la mercadería hasta los puntos de venta.

### Proceso de transporte tradicional



**Gráfico 2:** Proceso de Transporte tradicional  
*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*



Otro motivo para que este modelo de transporte no produzca mayor ganancia para los transportistas se centra en las dificultades que tienen en cuanto a los tiempos de entrega que están establecidos dentro del horario de atención de los puntos de venta, es decir si el transportista llega después de este horario debe esperar hasta el siguiente día para descargar la mercadería.

Por esta razón cada vehículo puede realizar únicamente hasta dos viajes a la semana con mercadería de Gerardo Ortiz o Grupo Eljuri.

**Tabla 5. Proceso semanal de embarque y desembarque con el modelo tradicional de transporte de acuerdo a los archivos de la compañía.**

<b>Ruta referencial de transporte: Cuenca-Ambato-Salcedo-Latacunga</b>						
ACTIVIDADES DE LOS VEHÍCULOS POR DÍA						
<b>Lunes</b>	<b>Martes</b>	<b>Miercoles</b>	<b>Jueves</b>	<b>Viernes</b>	<b>Sabado</b>	<b>Domingo</b>
Se dirigen a Cuenca con carga (chasqui, polvo o papas) que solventan una parte de los gastos (combustible+comida)	Llegan a Cuenca y descargan	Llegan a la madrugada	Llegan a Cuenca y descargan	Llegan a la madrugada	Terminan de entregar la mercadería	
Viajan toda la noche	Una vez que terminan de descargar se dirigen a cargar en Gerardo Ortiz o Grupo Eljuri	Ocupan todo el día para descargar Ambato/Salcedo/Latacunga	Una vez que terminan de descargar se dirigen a cargar en Gerardo Ortiz o Grupo Eljuri	Ocupan todo el día para descargar Ambato/Salcedo/Latacunga		
	Viajan en la noche	En la tarde Cargan para los gastos (chasqui, polvo o papas)	Viajan en la noche			
		Viajan toda la noche				

*Elaborado por: Archivo compañía*

Bajo este proceso, se puede determinar que los transportistas invierten más recursos (tiempo y dinero) para entregar la mercadería, lo que repercute en su facturación mensual y sus ganancias.

Una vez determinados los puntos negativos que se generan mediante el proceso de transporte tradicional, a través del diseño de un modelo de estrategias logísticas para la compañía de transporte Transintermarg C.A, se pretende generar mayor ingreso para los actores vinculados a esta empresa de transporte y que los productos lleguen a tiempo a los puntos de venta.

### **2.2.1. Problemas detectados**

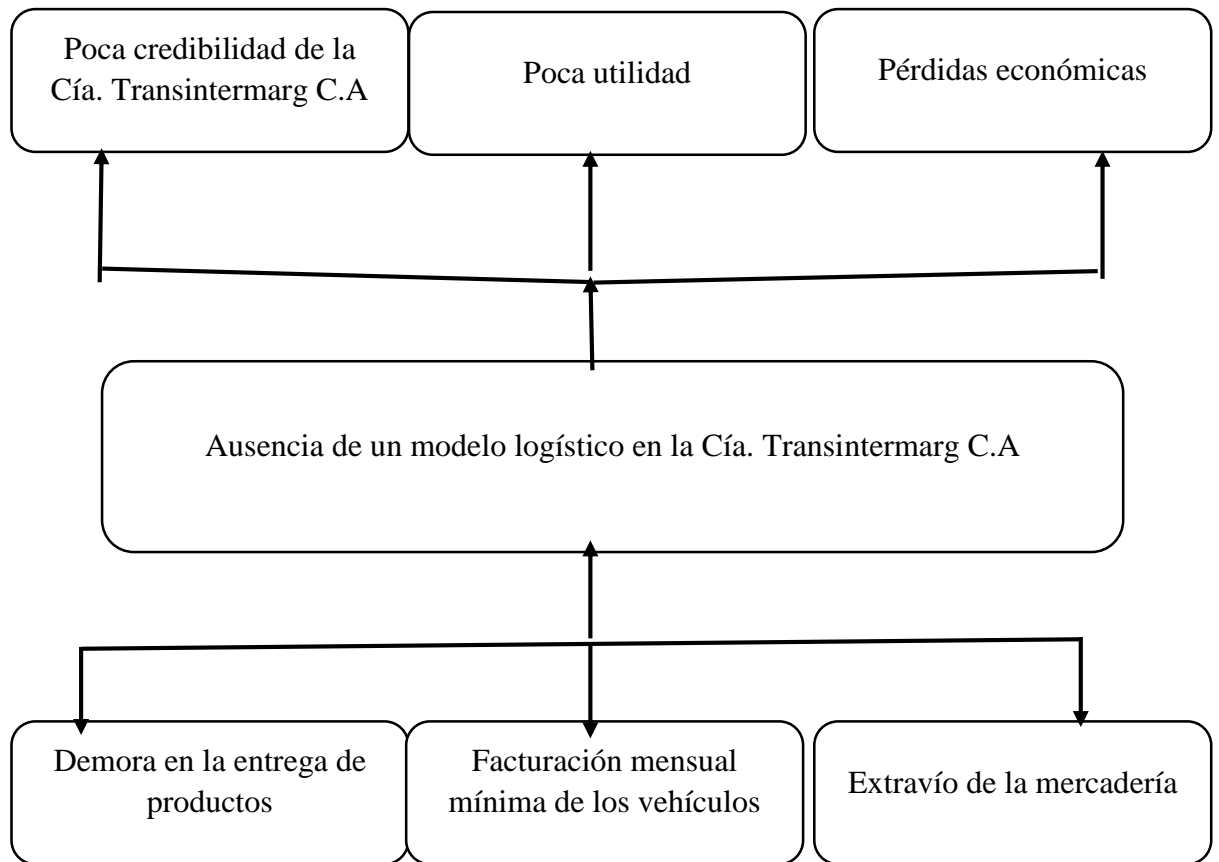
A través de un análisis de las respuestas que emitió la muestra tanto en las entrevistas como en el grupo focal se ha podido identificar varios problemas en cada uno de los grupos vinculados a la Cía. Transintermarg C.A, desde la organización del personal de la empresa hasta en la gestión del transporte de las mercaderías que han incidido para que la compañía de transporte Transintermarg no implemente un modelo de logístico.

**Tabla 6. Problemas detectados**

<b>Grupos</b>	<b>Intereses</b>	<b>Problemas percibidos</b>	<b>Alternativas</b>
Directivos	Implementar un modelo de estrategias logísticas	Deficiente organización del personal	Capacitaciones al personal
	Generar mayor utilidad para la compañía	Modelo de transporte poco efectivo	Generar nuevas alternativas de transporte potenciando los recursos internos
Socios	Fortalecer sus economías	Insuficiente facturación mensual de sus vehículos	Disminuir los tiempos de entrega de la mercadería de los camiones
Choferes	Incrementar sus ganancias	Ganan por vueltas, no son mensualizados	Aumentar el número de vueltas por mes
Secretarias	Apoyo de los demás empleados para facilitar la gestión de facturación y documentación	Relaciones interpersonales deficientes	Implementar espacios para fortalecer las relaciones interpersonales
Puntos de venta	Entregas puntuales y mercaderías en buen estado	Demoras en las entregas de las mercaderías	Utilizar las bodegas y los vehículos pequeños para la distribución eficaz de la mercadería

*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*

### 2.2.2. Árbol de problemas



*Gráfico 3: Árbol de problemas*  
*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*

### 2.3. Descripción del Proyecto

#### Título de la propuesta

Diseño de un modelo de estrategias logísticas para la Cía. Transintermarg C.A

#### Objetivo General de la propuesta

- Diseñar un modelo de estrategias logísticas para incrementar la facturación mensual de los vehículos de la Cía. Transintermarg C.A, mediante la combinación de la logística de distribución con la logística integral.

#### Objetivos específicos de la propuesta

- Identificar las actividades que se generan mediante el nuevo modelo de estrategias logísticas para fortalecer la estructura interna de la compañía.

- Delegar actividades al personal operativo y administrativo de acuerdo a sus puestos de trabajo, para generar rapidez en las entregas de la mercadería.
- Determinar la eficiencia y funcionalidad del diseño de las estrategias en la Cía. Transintermarg a través de la comparación de la facturación mensual de un vehículo sin modelo logístico y otro con el modelo logístico propuesto.
- Diseñar un esquema de capacitación para la socialización de las estrategias logísticas.

### **2.3.1. Justificación de la propuesta**

La Compañía de Transporte Pesado y Extrapesado Internacional Transintermarg C.A en los dos últimos años ha venido enfrentando graves inconvenientes para realizar las entregas a los puntos de venta, esto debido a varios factores como: los horarios restringidos de entrada de los vehículos pesados a las ciudades, los espacios reducidos de las calles de las ciudades a las que si pueden acceder, mismos que provocan que la mercadería no llegue a tiempo a los puntos finales o que estas ya no sean aceptadas por los clientes, y cuando ocurre esto en el mejor de los casos son los mismo transportistas los que deben llevar de vuelta a las fabricas las mercaderías no entregadas sin pago alguno y en el peor de los casos la mercadería es facturada a la compañía, lo ocasiona grandes pérdidas económicas.

Por esta razón, es que se pretende disminuir estos problemas a través de la utilización de un espacio que la compañía posee que puede funcionar como una bodega y los vehículos pesados que tengan la ruta Cuenca, Ambato, Salcedo, Latacunga puedan una vez entregada la mercadería en Ambato dejar el resto de mercaderías en la bodega para desde esta realizar la distribución a las demás ciudades.

La implementación de este sistema beneficia a los transportistas puesto que, ya no tienen que recorrer las ciudades aledañas y pueden volver hacia Cuenca de forma inmediata para cargar nueva mercadería.

### **2.3.2. Desarrollo de la propuesta**

El diseño de un modelo de estrategias logísticas para el transporte pesado como aporte al desarrollo local: caso Cía. Transintermarg” se ajusta a las necesidades de la compañía, por lo tanto, posee tres componentes que son:

- Diseño del proceso de transporte con gestión logística mediante la combinación de la logística de distribución más la logística integral
- Identificación y asignación de actividades dentro de la logística al personal de acuerdo a los puestos de trabajo
- Diseño de un esquema de capacitación para la socialización del modelo logístico y las actividades que se generan mediante este al personal de la compañía.

#### **Componente 1: Proceso de transporte con gestión logística**

Para el diseño del proceso de transporte congestión logística se establece la combinación de la logística de distribución y la logística integral, bajo este sentido se abordarán algunas definiciones de cada una de estas.

#### **Logística de Distribución**

Para Díaz Alexis (2013) la logística de distribución es “un conjunto de actividades tendientes a asegurar las entregas de los pedidos solicitados por el cliente y/o consumidor final de los productos ofrecidos por una empresa y al mejor precio posible” (p.27).

De la misma manera, Nuño Patricia (2018) señala que la logística de distribución es:

La encargada de hacer llegar los productos o servicios finales a manos del consumidor. A través de la logística de distribución, por tanto, se consigue que el cliente final obtenga ese producto o servicio que desea en el lugar, la forma, el tiempo y la cantidad deseada

Es decir que, mediante el manejo adecuado de los procesos que intervienen en la logística de distribución se puede gestionar de mejor manera el traslado de la

mercadería hasta su destino final y optimizar recursos para generar competitividad y mayores ganancias para una empresa.

### **Logística Integral**

Por otra parte, Melero Javier (2017) manifiesta que la logística integral:

Coordina todos los procesos necesarios para el flujo de materiales de una compañía. Y lo hace desde una visión global. Es decir, sabe cómo las diferentes partes (departamentos, personas, procesos...) que la componen han de estar dirigidas armónicamente hacia un fin común y entienden la importancia que todo esto tiene para la marcha de la organización.

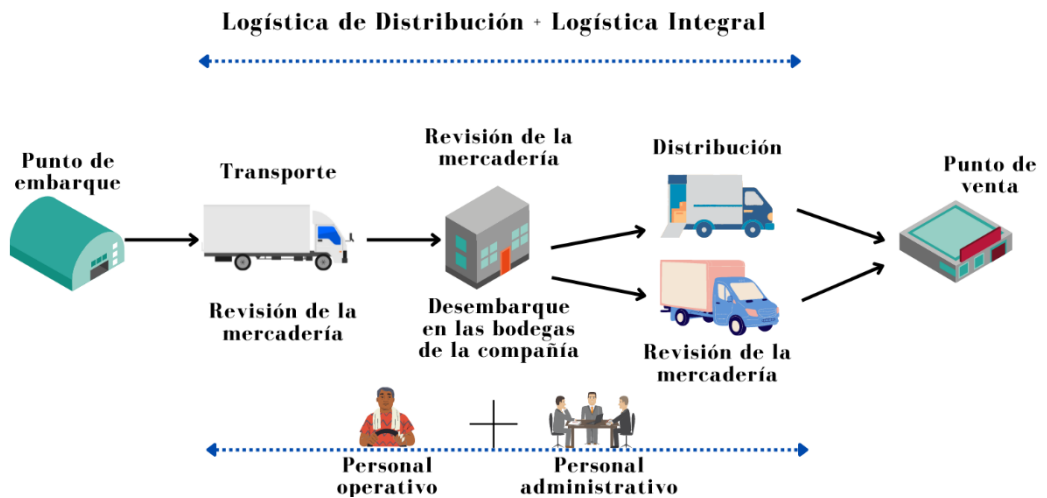
Así también MECALUX menciona que la logística integral:

Nace para afrontar la evolución del mercado. Los cambios de la demanda y la aparición de competidores han obligado a las empresas a buscar fórmulas que optimicen sus operativas, agilicen ciclos y minimicen costes. La coordinación de los diferentes departamentos que conforman una organización posibilita disponer de una operativa ágil y flexible que ayude a responder con rapidez y precisión a las nuevas tendencias imperantes.  
(2020)

Entonces, entendemos que la logística integral no se trata solo de pensar en el traslado de los productos desde el punto inicial hasta el final sino que va más allá, se trata de identificar todas las actividades que se generan durante el transporte de la mercadería, gestionarlas e involucrar a los departamentos y personal de la empresa, para de esta manera optimizar las entregas a los puntos de venta, es decir que a través de este tipo de logística se pretende promover el trabajo coordinado bajo un mismo objetivo que es el beneficio de la compañía de transporte.



## Proceso de transporte: Logística de distribución + logística integral



**Gráfico 4:** Proceso de Transporte con gestión logística  
*Elaborado por:* Álvarez, J. 2022

La combinación de estos dos tipos de logística permite que todo el personal tanto operativo, administrativo, socios y directivos trabajen conjuntamente para optimizar los recursos y el tiempo de entrega hacia los locales comerciales.

Es por esto que, es indispensable identificar todas las actividades que se generan en todo el proceso del traslado de la mercadería para que estas puedan ser entregadas y distribuidas en beneficio del desarrollo económico de todos los actores involucrados en el servicio de transporte.

### **Componente 2: Identificación y asignación de actividades al personal de acuerdo a los puestos de trabajo**

La identificación de las actividades que se generan dentro del transporte se las realiza mediante el análisis del proceso de traslado de las mercaderías desde las fábricas (G.O y Grupo Eljuri) hasta los puntos de venta de las ciudades de Ambato, Salcedo y Latacunga:

**Tabla 7. Identificación de actividades**

<b>Lugar</b>	<b>Actividades</b>
Fábricas (G.O y Grupo Eljuri)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Embarque de las mercaderías</li> <li>- Asignación de espacios en las unidades para las mercaderías</li> <li>- Recepción de guías de remisión</li> <li>- Conteo de la mercadería según las guías de remisión.</li> <li>- Inicio del transporte</li> </ul>
Oficinas de Transporte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Coordinación de viajes</li> <li>- Coordinación de rutas</li> <li>- Seguimiento a las unidades por rastreo</li> <li>- Comunicación constante con los choferes durante su trayecto</li> <li>- Planeación de la distribución de las mercaderías de la bodega de acuerdo a la prioridad de entrega.</li> <li>- Facturación de las guías que son para clientes</li> <li>- Envío de facturas a los clientes</li> <li>- Seguimiento de facturas pendientes por cobrar</li> <li>- Recolección de documentos para los cobros en G.O y grupo Eljuri</li> <li>- Ordenar los documentos y revisar que todos posean las firmas de recibí conforme de los puntos de venta.</li> <li>- Facturación de documentos para ingresarlos a Cuenca</li> <li>- Seguimiento del proceso de facturación</li> <li>- Verificar que lleguen todas las retenciones de las facturas ingresadas en Cuenca lleguen al correo para descartar posibles rebotes de las facturas.</li> <li>- Proceso de cobros</li> <li>- Gestionar y ordenar la documentación de la compañía (facturas cobradas, facturas por cobrar)</li> <li>- Pagos a los transportistas y al personal</li> <li>- Gestionar las facturas para declaraciones</li> </ul>

Bodega de la oficina	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recepción de la mercadería en las bodegas de la oficina.</li> <li>- Revisión del estado de la mercadería que se quedan en las bodegas</li> <li>- Clasificación de las mercaderías de acuerdo a la prioridad de entrego</li> <li>- Embarcación de la mercadería en los vehículos pequeños</li> <li>- Traslado de la mercadería desde la bodega de la oficina hacia los clientes</li> <li>- Entrega de la mercadería a los puntos de venta revisando el estado y cantidad correcta.</li> <li>- Gestionar que firmen el recibí conforme de los puntos de venta en las guías de remisión</li> </ul>
----------------------	--

*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*

Por otra parte, la asignación de las actividades se las realiza de acuerdo al personal que se encuentra laborando en las oficinas de transporte y sus puestos de trabajo, pues de esta manera se puede establecer una mejor gestión del proceso que conlleva la logística dentro de esta compañía.

Bajo este sentido, se puede identificar el rol que debe cumplir el personal para trabajar de manera conjunta hasta culminar el proceso de entrega de la mercadería y cobro del servicio de transporte.

**Tabla 8. Asignación de actividades**

Personal	Actividades a cargo
Choferes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Embarque de las mercaderías</li> <li>- Asignación de espacios en las unidades para las mercaderías</li> <li>- Recepción de guías de remisión</li> <li>- Conteo de la mercadería según las guías de remisión.</li> <li>- Inicio del transporte</li> </ul>
Gerente	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Coordinación de viajes</li> <li>- Coordinación de rutas</li> <li>- Clasificación de las mercaderías de acuerdo a la prioridad de entrego</li> <li>- Embarcación de la mercadería en los vehículos pequeños</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Traslado de la mercadería desde la bodega de la oficina hacia los clientes</li> <li>- Entrega de la mercadería a los puntos de venta revisando el estado y cantidad correcta.</li> </ul>
Presidente	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ordenar los documentos y revisar que todos posean las firmas de recibí conforme de los puntos de venta.</li> <li>- Facturación de documentos para ingresarlos a Cuenca</li> <li>- Seguimiento del proceso de facturación</li> <li>- Proceso de cobros</li> </ul>
Secretaria para el área operativa	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Seguimiento a las unidades por rastreo</li> <li>- Comunicación constante con los choferes durante su trayecto</li> <li>- Recolección de documentos para los cobros en G.O y grupo Eljuri</li> <li>- Ordenar los documentos y revisar que todos posean las firmas de recibí conforme de los puntos de venta.</li> <li>- Recepción de la mercadería en las bodegas de la oficina.</li> <li>- Revisión del estado de la mercadería que se quedan en las bodegas</li> <li>- Gestionar que firmen el recibí conforme de los puntos de venta en las guías de remisión</li> <li>- Planeación de la distribución de las mercaderías de la bodega de acuerdo a la prioridad de entrega.</li> </ul>
Secretaria para el área administrativa	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Facturación de las guías que son para clientes</li> <li>- Envío de facturas a los clientes</li> <li>- Seguimiento de facturas pendientes por cobrar</li> <li>- Verificar que lleguen todas las retenciones de las facturas ingresadas en Cuenca lleguen al correo para descartar posibles rebotes de las facturas.</li> <li>- Proceso de cobros</li> <li>- Recepción de la mercadería en las bodegas de la oficina.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Revisión del estado de la mercadería que se quedan en las bodegas</li> <li>- Gestionar y ordenar la documentación de la compañía (facturas cobradas, facturas por cobrar)</li> <li>- Pagos a los transportistas y al personal</li> <li>- Gestionar las facturas para declaraciones</li> </ul>
--	--

*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*

La asignación de actividades al personal de la compañía facilita que el desarrollo del modelo logístico combinado (integral y de distribución) se realice de manera adecuada y con la finalidad de que las unidades de la empresa puedan realizar hasta tres viajes dentro de la ruta más frecuente (Cuenca, Ambato, Salcedo, Latacunga).

**Componente 3.- Esquema de capacitación del modelo logístico y de las actividades que debe cumplir el personal en función del modelo de Chiavenato.**

Para Valdivia María (2018) el modelo de capacitación de Chiavenato se trata de un:

Proceso educativo de corto plazo, aplicado de manera sistemática y organizada, por medio del cual las personas adquieren conocimientos, desarrollan habilidades y competencias en función de objetivos definidos. La capacitación entraña la transmisión de conocimientos específicos relativos al trabajo, actitudes frente a aspectos de la organización, de la tarea y del ambiente, así como desarrollo de habilidades y competencias. (p.5)

Capacitar al personal y socializar el modelo logístico que posee la compañía promueve al desarrollo adecuado de todas las actividades que se derivan a partir del inicio de embarcación de la mercadería hasta los puntos de entrega y de esta manera se puede incrementar la productividad de cada una de los vehículos de carga pesada, incentivar el desempeño laboral de los trabajadores, preparar constantemente al personal vinculado a la compañía, generar estabilidad laboral y mejorar las relaciones interpersonales.

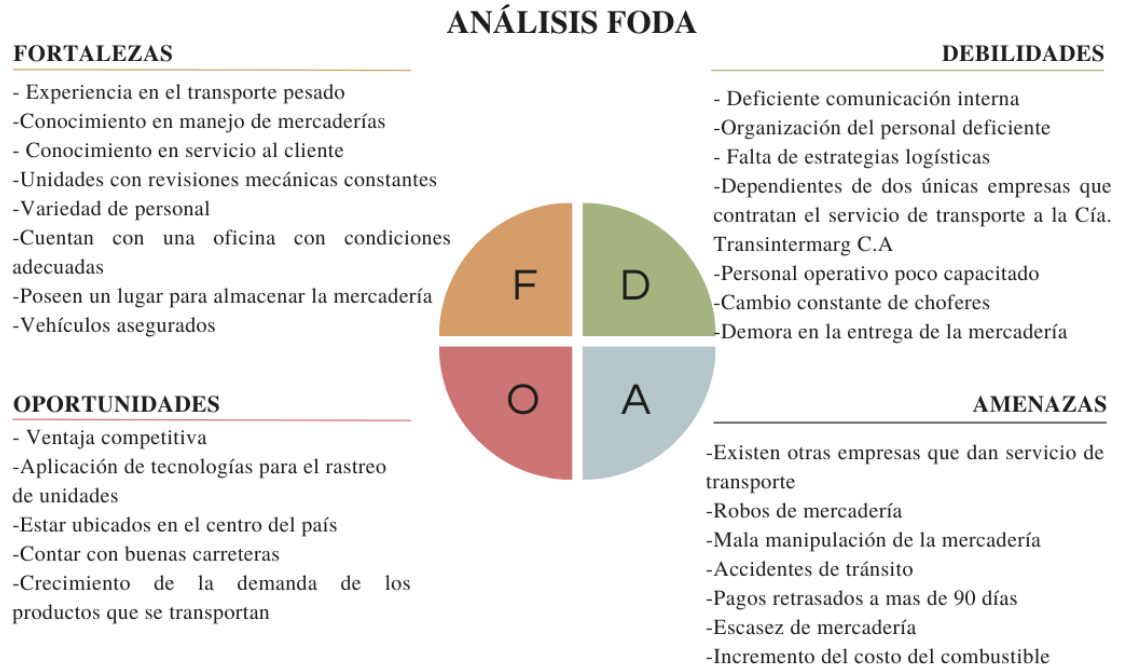
**Tabla 9. Modelo de Capacitación para el personal de la compañía**

<b>Tipos</b>	<b>Clasificación</b>	<b>Finalidad</b>	<b>Medios</b>
En cuanto al uso	1. Entrenamiento orientado al contenido	Transmitir el modelo de estrategias logísticas a los actores vinculados a la compañía	Instrucción a cargo de la secretaria del área operativa
	2. Entrenamiento orientado al proceso	Motivar que todas las unidades de transporte adopten este modelo	Explicación del esquema logístico (componente 1)
	3. Entrenamiento mixto	Apropiación de las estrategias logísticas	Socialización de los resultados de la prueba piloto del vehículo BAE0424
En cuanto al tiempo	1. Entrenamiento de inducción	Socializar las actividades que se generan dentro del nuevo modelo logístico	Inducción a cargo del Gerente
	2. Entrenamiento después del ingreso	Observación constante para que se cumplan las funciones delegadas en cada puesto de trabajo	Monitoreo del personal a cargo del Gerente
En cuanto al lugar de aplicación	1. Entrenamiento en el sitio de trabajo	Identificar las debilidades de los trabajadores	Capacitar constantemente al personal acerca del trabajo en equipo
	2. Entrenamiento fuera del lugar de trabajo	Establecer encuentros para fortalecer las relaciones interpersonales	Implementación de dinámicas y momentos de convivencia.

*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*

## 2.4. Factores de riesgo

A través de las entrevistas y el grupo focal y en función de las respuestas de la muestra de estudio se realiza un análisis FODA de la situación de la Compañía de Transporte Pesado y Extrapesado Transintermarg.



**Gráfico 5: FODA**

*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*

## 2.5. Modalidad de ejecución

**Tabla 10. Proceso semanal de embarque y desembarque con el modelo logístico de transporte de acuerdo al piloto aplicado al vehículo de placas BAE0424**

<b>Ruta referencial de transporte: Cuenca-Ambato-Salcedo-Latacunga</b>						
<b>ACTIVIDADES DE LOS VEHÍCULOS POR DÍA IMPLEMENTANDO LA LOGISTICA DE DISTRIBUCIÓN + LOGÍSTICA TRANSVERSAL</b>						
<b>Lunes</b>	<b>Martes</b>	<b>Miercoles</b>	<b>Jueves</b>	<b>Viernes</b>	<b>Sabado</b>	<b>Domingo</b>
Se dirigen a Cuenca con carga (chasqui, polvo o papas) que solventan una parte de los gastos (combustible+comida)	Llegan a Cuenca y descargan	Llegan a la madrugada a Ambato	Una vez que terminan de descargar se dirigen a cargar en Gerardo Ortiz o Grupo Eljuri y ocupan los primeros lugares para cargar	Descargan solo Ambato	Una vez que terminan de descargar se dirigen a cargar en Gerardo Ortiz o Grupo Eljuri	
Viajan toda la noche	Una vez que terminan de descargar se dirigen a cargar en Gerardo Ortiz o Grupo Eljuri	Descargan solo Ambato	Salen a medio día de Cuenca	El resto de mercadería dejan en la BODEGA de Salcedo	Llegan en la noche	
	Viajan en la noche	El resto de mercadería dejan en la BODEGA de Salcedo	Llegan a Ambato en la noche	A medio día viajan a Cuenca con carga (chasqui, polvo o papas) que solventan una parte de los gastos (combustible+comida)		
		A medio día viajan a Cuenca con carga (chasqui, polvo o papas) que solventan una parte de los gastos (combustible+comida)		llegan a Cuenca en la noche		
		Llegan a Cuenca en la noche				

*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*



a) Medios materiales y no materiales

*Tabla 11. Medios materiales y no materiales*

Descripción		Cantidad	Valor Unitario	Valor Total
Materiales y suministros	Libreta de apuntes	1	1.25	1.25
	Esferos	4	0.50	2
	Impresiones y copias	200	0.10	20
	Resma de papel	1	6.50	6.50
	Agenda	1	2.50	2.50
Recursos tecnológicos	Computadora	1	PROPIO	0
	Internet	6 meses	180	180
	Grabadora	1 mes	80	80
	Memoria USB	1	16.50	16.50
Otros gastos	Refrigerios	20	2	40
	Transporte	14	1.50	21
<b>TOTAL</b>				369.75

*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*

**b) Procedimientos de organización y de ejecución**

Este proyecto de desarrollo se organiza en cuatro actividades principales de las cuales se despliegan sub-actividades que se ejecutan de acuerdo a los objetivos planteados.

**Tabla 12. Procedimientos de organización y ejecución**

N°	Actividades		Responsable	
			Cía. Transintermarg C.A	Maestrante
1	Levantamiento de la información	Identificación del problema de campo	X	X
		Investigación bibliográfica		X
2	Elaboración de la propuesta	Recolección de la información		X
		Análisis de los resultados obtenidos		X
		Diseño de la propuesta		X
3	Socialización	Socialización de la propuesta	X	X
4	Validación	Presentación de la prueba piloto	X	X
		Validación de la propuesta	X	

*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*

c) Calendario de ejecución

Tabla 13. Calendario

N°	ACTIVIDAD	TIEMPO DE EJECUCIÓN																											
		Nov				Dic				Ene				Feb				Mar				Abr							
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
1	Levantamiento de la información	x	x	x	x	X	x	x	x																				
2	Elaboración de la propuesta									x	x	x	x	x	x	x	x	x	x										
3	Socialización																			x	x								
4	Validación																									x	x	x	

Elaborado por: Álvarez, J. 2022

**2.6. Factores de calidad**

Los factores de calidad que generan a través de la aplicación de esta propuesta son principalmente el incremento de las utilidades de la compañía, el aumento considerable en la facturación mensual del vehículo BAE0424 en comparación a otras unidades a las que no se aplicó este proyecto de desarrollo, además es evidente la eficiencia de las entregas de las mercaderías desde las bodegas hacia los puntos de venta que están ubicados en las ciudades donde no pueden ingresar los vehículos pesados a través de los vehículos pequeños que posee la compañía.

Esta gestión eficiente de entregas de las mercaderías también se pudo evidenciar que beneficia a los negocios que hacen uso del servicio de transporte para trasladar sus productos.

**2.7. Conclusiones Capítulo II**

La aplicación de un modelo de estrategias logísticas en la Compañía de Transporte Transintermarg C.A, permite beneficiar a todos los actores vinculados a la compañía y a mejorar la gestión del transporte de las mercaderías, así como a identificar y asignar actividades al personal, de la misma manera para optimizar la eficiencia del servicio de transporte y mejorar la imagen corporativa de la compañía y sus transportistas.

Por otra parte, la muestra de estudio afirma que la logística en el transporte contribuye al desarrollo local y nacional de nuestro país, puesto a través de este sector se puede acceder al traslado de las mercaderías de forma masiva hasta los puntos de venta donde se genera un círculo económico que genera fuentes de trabajo.

### III. APLICACIÓN Y/O VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA

#### 3.1. Análisis de los resultados

##### Análisis y sistematización de las entrevistas

Una de las técnicas utilizadas para la realizar el diseño de un modelo de estrategias logísticas para la Cía. Transintermarg C.A, fue la entrevista estructurada que se aplicó a un representante de cada uno de los actores vinculados a la compañía (5 personas), con el objetivo de identificar las necesidades, los recursos que posee la compañía, así como la opinión que tiene uno de los puntos de venta al que más se ha brindado el servicio de transporte para realizar dicho diseño.

De la misma manera, se identificó la percepción que tiene cada uno de los actores acerca de la logística en el transporte y como esta puede contribuir al desarrollo económico local y nacional de nuestro país.

**Tabla 14. Datos de los entrevistados**

N° de entrevistados	Edad	Descripción
Entrevistado 1 (Gendry L.)	38 años	Gerente
Entrevistado 2 (Alex L.)	30 años	Socio
Entrevistado 3 (Luis. M)	34 años	Chofer
Entrevistado 4 (Lorena, M.)	24 años	Secretaria
Entrevistado 5	Cliente desde hace 5 años	Punto de venta G.L Distribuciones

*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*

Para el análisis de esta técnica cualitativa (entrevista estructurada), se realizó en primer lugar la transcripción de cada una de las entrevistas, seguidamente se procedió a realizar la preparación, organización y exploración de patrones o respuestas repetidas que emitieron cada uno de los entrevistados.

Este proceso permitió desarrollar una codificación y asignación de estos a los argumentos centrales obtenido (codificación axial):

**Tabla 15. Caja de asignación de un código a un fragmento de entrevista**

<p><b>Entrevistadora: Jesica Álvarez</b></p> <p>¿Cómo cree usted que contribuiría a la compañía la implementación de un modelo de estrategias logísticas?</p> <p><b>Entrevistado: Gerente</b></p> <p>Cuando se maneja el orden, nosotros no dejamos espacios minuciosos, los cuales nos generan pérdidas entre lo que se refiere a mercadería extraviada, mercadería dañada y mercadería no entregada a tiempo. Entonces nosotros con un modelo de gestión, con un modelo de tiempos, límites y organización, entonces <b>evitaríamos pérdidas que si se nos ha generado en la compañía.</b></p> <p>Tema central: Evitaríamos pérdidas que si se nos ha generado en la compañía.</p> <p><b>Código: Evitar pérdidas económicas</b></p>
---

*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*

En este caso, en la respuesta de uno de los entrevistados se identifica el tema central relacionado a la pregunta realizada y se asigna un código que me permite identificar similitudes de respuestas de los demás entrevistados, y de esta manera se procede a sintetizar la información obtenida de cada una de las entrevistas

**Tabla 16. Síntesis de resultados**

Códigos	Descripción
Experiencia en el transporte	Cada uno de los entrevistados posee una vasta experiencia en el transporte pesado, sin embargo, esta experiencia ha sido adquirida empíricamente desde el gerente hasta los empleados, puesto que desde los inicios de la compañía no se ha implementado capacitaciones. Este problema se centra especialmente en el factor económico.
Organización de la compañía	<p>Existe una doble percepción en cuanto a la organización de la compañía para los directivos en un cierto punto si existe una organización, aunque sí reconocen que hay cosas que se les escapa de las manos.</p> <p>Por otra parte, para algunos socios y empleados esto no es del todo cierto, manifiestan que si hay mucho por hacer en cuanto a la organización de la Cía. Transintermarg C.A.</p>
Herramientas para gestionar el transporte	Este es uno de los problemas que identifican cada uno de los entrevistados, incluso los directivos dicen estar conscientes de esta situación, sin embargo, para ellos ha sido casi imposible implementar herramientas para la logística del transporte principalmente por el factor económico, puesto que para poder hacerlo necesitan contratar una persona especializada en el tema y es un gasto que sienten que afecta a sus ganancias.
Tiempos de entrega	Bajo este sentido, la entrevista realizada al punto de venta (G. L. Distribuciones) que tiene alrededor de 5 años recibiendo el servicio de transporte de la Cía. Transintermarg C.A en cuanto a los tiempos de entrega menciona que “Me afecta, sí, me afecta un poco, porque al

	<p>momento que yo solicito la mercadería que me entreguen, el día que es no me entregan, me entregan es un poco tarde y me afecta es mucho porque podría yo, es perder la venta que yo hago en el día”.</p> <p>Con base a esto es indispensable que la compañía implemente este modelo de estrategias logísticas para reducir los tiempos de entrega de las mercaderías.</p>
<p>Chequeos a las unidades</p>	<p>En este sentido, la muestra de estudio reconoce que los vehículos tienen los chequeos pertinentes para tratar de prevenir los retrasos de las mercaderías o que estas se comprometan de alguna manera.</p> <p>Así también han optado por implementar un sistema de rastreo satelital para realizar los seguimientos respectivos a las unidades, esta plataforma incluso emite notificaciones de excesos de velocidad y se ha podido llamar la atención de los choferes en caso de que cometan estas infracciones.</p>
<p>Infraestructura</p>	<p>La Cía. Transintermarg C.A posee una infraestructura adecuada para su funcionamiento según la muestra de estudio sin embargo por la falta de organización de las personas que trabajan aquí y por la falta de asignación de actividades según el perfil del puesto de trabajo a sido un impedimento para que la compañía potencialice sus recursos.</p> <p>Bajo este sentido, se ha identificado que existe un espacio que puede ser utilizado como bodega que casi no es ocupado, ni organizado.</p>
<p>Capacitaciones y organización del personal</p>	<p>Las respuestas de la muestra de estudio en cuanto a las capacitaciones son similares, puesto que, todos coinciden en que no ha existido durante todos los años de funcionamiento de la compañía capacitaciones para el personal y esto ha resultado ser un problema que ha traído consecuencias que comprometen a la economía de la compañía, especialmente por no tener conocimientos principalmente del manejo de los documentos y la mercadería.</p>



	<p>Con base a esto, identificamos la respuesta de un chofer que manifiesta lo siguiente cuando se le pregunta si ha recibido algún tipo de capacitación.</p> <p>“Capacitaciones no, como le digo, solo lo único que me ha ayudado es, creo yo, la experiencia de los años que se va adquiriendo y con el tiempo que se va aprendiendo las cosas”.</p>
Evitar pérdidas económicas	<p>Implementar un modelo de estrategias logísticas ha sido considerado por la muestra de estudio como un camino para evitar todas las pérdidas económicas que ha venido enfrentando la compañía, ya sea por pérdida de documentos, mal manejo y embarque de la mercadería, entregas a destiempo entre otras.</p>
Estabilidad Laboral	<p>Bajo este sentido, todos han coincidido que la compañía Transintermarg es capaz de generar estabilidad laboral, sin embargo, no ha tenido mayor crecimiento en los últimos años específicamente por la falta de un modelo de estrategias logísticas que contribuya al manejo adecuado, pues crecer significa gestionar de mejor manera el transporte y sienten que aún no están preparados.</p> <p>Con respecto a esto es pertinente citar el siguiente argumento de un socio de la compañía:</p> <p>“Bueno, con un modelo sería más factible porque vamos a tener un guía para poder desarrollarnos como empresa e incluso como socios”.</p>
Responsabilidades de la mercadería	<p>Este es un problema que por más que el transporte no tenga mucha culpa, casi siempre cualquier inconveniente tanto los clientes como las fábricas es plena responsabilidad del transporte y por consiguiente se generan pérdidas económicas para los transportistas.</p> <p>A continuación, se evidencia la respuesta de dos entrevistados:</p> <p>Socio: “A veces nos cargan como choferes y socios a nosotros depende como se encuentra el estado de la mercadería”.</p>

	<p>Chofer: “Sí, sí nos ha pasado que en ocasiones, si por algún motivo la mercadería llega rota o algo así sufrimos descuentos”</p>
Tiempos de cobros	<p>Este factor también es considerado como uno de los problemas por los que no se ha podido implementar estrategias logísticas, puesto que los pagos que reciben de las fábricas son aproximadamente de 75 a 90 días por lo que el capital que posee la compañía está estrictamente distribuido para invertir en los gastos de los vehículos y los pagos del personal.</p>
Alza del combustible	<p>Es importante mencionar que uno de los factores que influye actualmente para que la compañía no pueda implementar un modelo logístico es el alza de precios en el combustible, ante esto la secretaria operativa quien se encarga de realizar las cuentas de gastos e ingresos con los choferes manifiesta los siguiente:</p> <p>“el combustible ahora está, pero bien caro y la compañía cada vez tiene que desembolsar más y más”.</p> <p>Entonces, los directivos han tratado de minimizar gastos para que los vehículos que trabajan en la compañía no reduzcan sus utilidades.</p>
Logística, transporte y desarrollo local	<p>En cuanto a la logística y el transporte la muestra de estudio coincide en su totalidad en que la fortaleza de estos origina desarrollo económico en el país, para esto citamos las respuestas que se obtuvieron de los representantes de cada grupo ante el planteamiento de la siguiente pregunta <b>¿Cree usted que la logística en el transporte contribuye al desarrollo local?</b></p> <p>Directivo: “En el desarrollo local, absolutamente para todo, si no existiera la logística, el transporte, eh las mercaderías o los almacenes, que son puntos de venta, no pudieran servir a la sociedad, pues de pronto hay necesidades que se tiene que cumplir como sociedad y todo eso se mueve a través de la , logística y el transporte. Entonces nosotros somos un punto importante, no local, sino</p>

	<p>nacional. Y de forma internacional también el transporte se mueve, mueve toda la economía mundial”.</p> <p>Socio: “en realidad es el desarrollo hacia la comunidad. Por ende, a todos los que vivimos de eso, los alrededores nos pueden ayudar a generar fuentes de trabajo, a muchos factores en común”</p> <p>Chofer: “Yo creo que sí, porque mientras más transporte demos todo a todos los lugares van creciendo. Pues mientras más se mueva el transporte, más se ve que la ciudad crece y va siendo mejor. Así que sí, creo que sí”.</p> <p>Secretaria: “En este caso sí, porque tendría que existir una fuente de trabajo, diría yo, no para que pueda tener más ingresos y por ende sustentarse los choferes también”</p>
--	---

*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*

A partir del análisis de las respuestas emitidas por la muestra de estudio se puede evidenciar que es indispensable que la compañía de transporte Transintermarg adopte este modelo de estrategias logísticas con el objetivo de incrementar sus utilidades, así como también para mejorar el servicio de entregas a los puntos de venta para que puedan ofrecer los productos a la sociedad.

### **Análisis y sistematización del grupo focal**

Para realizar el análisis y sistematización de los datos obtenidos del grupo focal se ha procedido de igual forma que en la entrevista a transcribir la grabación de todo lo que se ha dicho en el grupo, para realizar la exploración de la información obtenida e identificar temas centrales.

**Tabla 17. Integrantes del grupo focal**

<b>N° de entrevistados</b>	<b>Identificación</b>	<b>Cargo</b>	<b>Edad</b>
2 directivos	Freddy Lescano	Presidente	36 años
	Gendry Lescano	Gerente	38 años
2 socios	Mario Colcha	Socio	39 años
	Alex Lescano	Socio	30 años
2choferes	Luis Moreta	Chofer	34 años
	Fausto Jiménez	Chofer	48 años
1 secretaria	Lorena Moposita	Secretaria	24 años

*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*

### **Factores que han incidido para que la compañía no posea un modelo de estrategias logísticas**

Respecto a esto, el grupo focal reconoce que el principal factor que ha incidido para que la Cía. Transintermarg no posea un modelo logístico ha sido de carácter económico, puesto que, la distribución del capital con el que cuentan ha sido estrictamente destinados para los vehículos y la infraestructura, es decir que no se asignado presupuesto para capacitar a los actores vinculados a la compañía, es decir que existe falta de conocimiento en cuanto al tema.

**Tabla 18. Argumentos del grupo focal**

“Respecto a la pregunta, yo creo que uno de los factores principales que se dio en cierta etapa de la compañía fue el factor económico también. A parte de eso, creo que la falta de conocimiento en ciertos aspectos para re potenciar la compañía, porque así se ha hecho incluso hasta con créditos en lo que se refiere a la inversión del parque automotor. Es más, no se ha invertido en la parte estructural de la compañía, en este caso, que sería el lado de conocimiento logístico profesional, en este caso eso sería la ya la principal, creo yo, esta es la causa por la que no sea repotenciado” **(Gendry, L. 38 años, Gerente General)**.

“Respecto a la pregunta, si nosotros no tenemos, como bien dijo acá el señor gerente, la persona adecuada para hacer ese tipo de trabajo, creo yo que con un profesional nosotros tendríamos un mejor desempeño” **(Freddy, L. 36 años, Presidente)**.

*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*

#### **Proceso de entrega de la mercadería.**

En este ámbito, el proceso de entrega de la mercadería se lo realiza de manera empírica por parte de los choferes puesto que no han tenido una capacitación a cerca del manejo y el cuidado que debe tener la mercadería, sin embargo, este proceso lo hacen pensando en que si algo sale dañado afectara a su bolsillo.

**Tabla 19. Argumentos del grupo focal**

“El proceso de la mercadería se lo, así como como se puede uno colaborar con el jefe” **(Fausto J. 48, chofer)**

“Creo que es desde el inicio que se embarca uno, se tiene que tener mucha cautela en todo lo que son las mercaderías, aún más de las que transportamos que son muy frágiles, por ende, tiene que ser transportada igual con todo el cuidado posible” **(Alex, L. 30 años, socio)**”.

“hay algunas mercaderías frágiles y pesadas de las cuales tendrían un trato diferente porque si es que le cogen y le ponen con la misma fuerza, se podría romper, ya con respecto a eso, para que los chóferes tendrían ya el conocimiento al saber el trato de la mercadería” **(Lorena, M. 24 años, secretaria operativa)**.

*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*

### **Identificación y asignación de actividades al personal**

Con base a esto, es notorio que las actividades no han sido identificadas en su totalidad, sin embargo, por los años de experiencia que poseen en el ámbito del transporte estas se las realiza de acuerdo lo que han aprendido y con la finalidad de cumplir su trabajo, de la misma manera la asignación de actividades en el caso del personal administrativo se las hace de manera empírica lo que dificulta que estas se cumplan de manera eficiente.

#### ***Tabla 20. Argumentos del grupo focal***

“Como chófer no, casi no se da cuenta de esas pequeñas cosas que aportan, creo que tendríamos que mejorar porque no, uno como el chófer. no se da cuenta de muchas cosas, de qué es lo que hay que hacer, simplemente se transporta con el mayor cuidado” (**Luis, M. 34 años, chofer**)

“Obviamente en este momento no se encuentra bien estructurado porque no tenemos un plan logístico dentro de la empresa. Pero nosotros estamos apuntando hacia ese lugar porque obviamente no queremos generar pérdidas en el momento del embarque, transporte y desembarco de la mercadería” (**Gendry, L. 38 años, Gerente General**).

“Bueno, creo que para llevar adelante la compañía debe haber primeramente personal capacitado y luego la unión de los socios de la compañía” (**Mario, C. 39 años, socio**).

*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*

### **La necesidad de implementar un modelo de estrategias logísticas**

Es evidente que la Cía. Transintermarg C.A. necesita la implementación de un modelo de estrategias logísticas para minimizar las pérdidas económicas, generar mayor utilidad para la compañía y sus transportistas, optimizar los tiempo de entrega de las mercaderías, identificar y asignar actividades al personal según su puesto de trabajo y por último para implementar un proceso de capacitación e inducción del tipo de trabajo que se debe hacer dentro de la gestión del transporte al personal, con la finalidad de trabajar conjuntamente.

**Tabla 21. Argumentos del grupo focal**

“Yo creo que se refiere muy a fondo y muy extenso al crecimiento global que cada día se da no solamente en este sector, sino del mundo. Entonces, la necesidad de implementar nuevas estrategias, la necesidad de invertir en tecnología, la necesidad de invertir en personal, creo que es prioritario en función del crecimiento que hay”  
**(Gendry, L. 38 años, Gerente General).**

“La necesidad nos obliga a que de ley tengamos a una persona, incluso que sea capacitada o que ya esté en esta rama de la logística, creo que ahí van a marchar las cosas de mejor manera” **(Alex, L. 30 años, socio).**

*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*

### **La logística, el transporte y el desarrollo local**

En este sentido, cada uno de los participantes del grupo focal percibe que el transporte contribuye al desarrollo local y nacional de nuestro país, puesto que este sector es capaz de conectar a todas las provincias del Ecuador a través del transporte de las mercaderías para su comercialización, es por esto que, es indispensable pensar en fortalecer la logística en el transporte para que las pequeñas y grandes compañías de transporte fortalezcan sus servicios y sean capaces de mantenerse económicamente.

*Tabla 22. Argumentos del grupo focal*

“Las fábricas tienen la necesidad de transportar sus productos a los clientes, los clientes de igual manera. Entonces por ende si es algo fundamental de que nosotros estamos contribuyendo sea ya con la sociedad, igual para beneficio mutuamente de fábricas, socios, choferes éste es un círculo, que todos tenemos, el beneficio de esto del transporte” (**Alex, L. 30 años, socio**).

“Nosotros contribuimos al desarrollo local, a ciencia cierta nosotros transportamos aquí como empresa al desarrollo de todo el centro del país” (**Freddy, L. 36 años, presidente**).

“Todo se mueve a través del transporte” (**Lorena, M. 24 años, secretaria operativa**).

“Claro que se puede contribuir mediante el servicio de transporte y eso si es de forma local y global, en el aspecto a lo local dentro de la provincia, nosotros estamos a nivel nacional como una de las provincias que tiene un parque automotor más grande del país”, (**Gendry, L. 38 años, Gerente General**).

*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*

### **3.2. Discusión de los resultados**

Referente a la pregunta de investigación planteada **¿Cómo el diseño de un modelo de estrategias logísticas aporta económicamente a la compañía de transporte Transintermarg y al desarrollo local?**, se puede deducir en función del análisis y sistematización de la información obtenida una vez aplicados los instrumentos que el diseño e implementación de un modelo de estrategias logísticas para la compañía de transporte es capaz de disminuir progresivamente los problemas que han generado pérdidas económicas para la compañía, los socios y los choferes en cuanto a la gestión del embarque y entrega de las mercaderías transportadas.

De la misma manera, se deduce que mediante la aplicación de este modelo logístico es posible fortalecer la contribución al desarrollo local a través del transporte puesto que como se ha venido mencionando la economía interna de un país se desarrolla por la capacidad que tiene este sector de unir a las provincias distribuyendo mercadería de un punto a otro. Esta dinámica genera que exista movimiento económico en función del consumo de estas mercaderías.



Así también, es importante mencionar que los objetivos propuestos en este proyecto de desarrollo se han cumplido en función a las necesidades identificadas de la información obtenida de la muestra de estudio. Por otra parte, con este proyecto se enfatiza la necesidad que tienen las compañías de transporte de fortalecer la logística en tema de transporte.

### **3.3. Evaluación de usuarios**

Una vez presentados los resultados de la aplicación de la prueba piloto al vehículo BAE0424 a los directivos y a los socios que son propietarios de los vehículos que trabajan en la compañía se comprometen a que este modelo logístico sea propuesto como tema de discusión para la implementación del mismo en un futuro, puesto que por el momento se encuentran en la capacitación del personal para fortalecer la estructura interna de la compañía.

## CARTA DE VALIDACIÓN

Yo, **Lescano Velasco Gendry Humberto** con C.I **1803799020**, **GERENTE GENERAL** de la **Compañía de Transporte Pesado y Extrapesoado Internacional Transintermarg C.A.**, con RUC: 0591728660001, por medio de la presente **CERTIFICO** que la implementación del proyecto de desarrollo titulado, **"Diseño de un modelo de estrategias logísticas para el transporte pesado como aporte al desarrollo local: caso Cía. Transintermarg C.A"**, elaborado por la Lcda. **Jesica Maribel Álvarez Chicaiza**, estudiante de la Maestría en Desarrollo Local de la Universidad Técnica de Cotopaxi, es viable puesto que los componentes diseñados se ajustan a la necesidad de la compañía y nos orientan a contribuir al desarrollo local y nacional de nuestro país. :

Atentamente,



**Lescano Velasco Gendry Humberto**  
**C.I 1803799020**  
**GERENTE GENERAL**



### **3.4. Evaluación de impactos o resultados**

Para identificar el impacto que se puede obtener a través la aplicación del modelo logístico diseñado (Gráfico 3) se adjunta los resultados de facturación del mes de marzo del vehículo BAE0424 y se compara con otro vehículo que para la distribución de la mercadería aplica el modelo tradicional (Gráfico 2).

***Tabla 23. Reporte de facturación BAE0424 VS TDV0108***



las utilidades de la compañía de transporte. Bajo este sentido es factible la aplicación de este modelo.

### **3.5. Conclusiones del III capítulo**

Para el diseño y aplicación de este proyecto de desarrollo fue indispensable identificar las fortalezas, las oportunidades, las debilidades, las amenazas, las necesidades y los recursos que posee la Compañía de Transporte Pesado y Extrapesado Transintermarg C.A. mediante la recopilación y análisis de la información obtenida una vez aplicadas las técnicas cualitativas planteadas (entrevista y grupo focal).

Uno de los factores que ha influido en la implementación de estrategias logísticas en la compañía se deriva en la disponibilidad del capital, puesto que este es distribuido bajo la percepción de los directivos en lo que ellos consideran prioritario que es el parque automotor, dejando a un lado capacitaciones del personal.

De acuerdo a la percepción que tiene la muestra de estudio el transporte es uno de los ejes más importantes del país para contribuir al desarrollo económico del mismo, así como para generar empleo puesto que, a partir del transporte aparecen un sin número de emprendimientos (puestos de comida, venta de lubricantes, vulcanizadoras entre otros) que sin este no tendrían la rentabilidad necesaria para permanecer en funcionamiento.

#### **IV. CONCLUSIONES GENERALES**

El diseño de los modelos de estrategias logísticas se estructura con base a tres componentes que fueron planteados de acuerdo a las necesidades de la compañía y aprovechando los recursos que esta posee: 1) Diseño del proceso de transporte con gestión logística mediante la combinación de la logística de distribución más la logística integral, 2) identificación y asignación de actividades dentro de la logística al personal de acuerdo a los puestos de trabajo, 3) diseño de un esquema de capacitación para la socialización del modelo logístico y las actividades que se generan a partir de la implementación de este modelo.

De acuerdo al levantamiento de la información inicial realizado en la compañía se identificaron los tipos de logística que más se ajustan al requerimiento de la compañía en cuanto a la logística de transporte y se diseñó un esquema de distribución de mercadería con gestión logística involucrando al personal administrativo como operativo para optimizar la entrega de las mercaderías.

De la misma manera, es fundamental considerar la relevancia que tiene la implementación de la logística en las compañías de transporte, puesto que esta es una herramienta que permite disminuir las pérdidas económicas en este sector y a ejecutar el servicio de transporte de forma eficiente hacia los puntos de venta, es decir que el transporte es considerado un sector estratégico para que la economía del país se desarrolle por la capacidad que tienen de trasladar un producto de una provincia a otra.

## **V. RECOMENDACIONES**

Es necesario que se implementen nuevos estudios enfocados en el transporte como eje fundamental del desarrollo local y nacional de un país, puesto que durante la realización de este proyecto de investigación se encontró pocos estudios haciendo referencia a estos dos elementos, es decir que se ha identificado que la logística en el transporte no ha tomado la verdadera relevancia que tiene a pesar de que este sector es uno de los que más contribuye al desarrollo de la economía de un país.

Por otra parte, es indispensable que los gobiernos de turno procuren dar más relevancia al transporte a la hora de construir el Plan Nacional de Desarrollo, puesto que al realizar una revisión de las políticas diseñadas en el PND Creando Oportunidades del actual gobierno en cuanto a este sector solo se centran en el ámbito del mejoramiento de las carreteras para mejorar la conectividad de las provincias.

## VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ballesteros, J. (2016). *“Como la logística contribuye al desarrollo de la competitividad de una empresa”* [ Tesis de Maestría, Fundación Universitaria Los Libertadores].  
<https://repository.libertadores.edu.co/bitstream/handle/11371/948/P-lazasGilJuanCarlos.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- Barbero, J. (2011). *Un transporte para la equidad y el crecimiento. Aportes para una estrategia nacional de movilidad y logística para la Argentina del Bicentenario.* [Archivo PDF].  
file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/79%20DT%20IGyDP,%20Un%20transporte%20para%20la%20equidad,%20Abad,%20Barbero,%20Castro,%20Szenkman.pdf
- Barbero, J. et al. (2018). *Mendoza Polo Logístico: aprovechar una mejor logística para promover el desarrollo productivo.* Banco Interamericano de Desarrollo.  
<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Mendoza-Polo-Log%C3%ADstico-Aprovechar-una-mejor-log%C3%ADstica-para-promover-el-desarrollo-productivo.pdf>
- Beetrack. (2020). *Estrategias logísticas de transporte exitosas - [caso empresarial Amazon]*.  
<https://www.beetrack.com/es/blog/estrategia-de-distribucion-logistica>
- Betancourt, L. (2014). *Elaboración de un manual que sirva como guía para realizar la señalización vertical vial en cruces de línea férrea.* [Tesis de Magister, Pontificia Universidad Católica del Ecuador].  
<http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/7910/9.55.000560.pdf?sequence=4&isAllowed=y>



- Cálix, A. (2016). Los Enfoques de Desarrollo en América Latina – hacia una Transformación Social-Ecológica [Archivo PDF].  
<http://library.fes.de/pdf-files/bueros/mexiko/12549.pdf>
- Cárdenas, N. (2002). *El desarrollo local su conceptualización y procesos* [Archivo PDF]. <https://www.redalyc.org/pdf/555/55500804.pdf>
- Cuevas R. (s.f.). “*Transporte de productos agroalimentarios en América Latina y el Caribe*”.  
<https://www.fao.org/3/y5711s/y5711s04.htm#TopOfPage>
- Hernández, R. et al. (2014). *Metodología de la investigación*. [Archivo PDF]. <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>.
- Inca, C. (2020). *Modelo de gestión que mejore la eficiencia del transporte de carga en la frontera Huaquillas-Tumbes*” [ Tesis de Maestría, Universidad De Guayaquil].  
<http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/51479/1/Tesis%20final%20-%20CINCAI.pdf>
- Jiménez, J. y Jiménez J. (2016). *Logística del autotransporte de carga: estrategias de gestión* [ Archivo PDF].  
<https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt483.pdf>
- Juarez, G. (2012). *Revisión del concepto de desarrollo local desde una perspectiva territorial* [Archivo PDF].  
[http://ceder.ulagos.cl/lider/images/numeros/23/1.-LIDER%2023\\_Juarez\\_pp9\\_28.pdf](http://ceder.ulagos.cl/lider/images/numeros/23/1.-LIDER%2023_Juarez_pp9_28.pdf)
- Larrea, A. (2011). *Modo de desarrollo, organización territorial y cambio constituyente en el Ecuador*. [Archivo PDF].  
<https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/08/Modo-de-Desarrollo->

[Organizaci%C3%B3n-Territorial-y-Cambio-Constituyente-en-el-Ecuador.pdf](#)

MECALUX. (1 de julio de 2020). *La logística integral y la coordinación en la cadena de suministro*. <https://www.mecalux.es/blog/logistica-integral>

Melero, J. (08 de marzo de 2017). *Logística integral: qué es y cómo marca la diferencia*. Transgesa. <https://www.transgesa.com/blog/logistica-integral-que-es/>

Nuño, P. (04 de enero de 2018). *Logística de Distribución. Emprende Pyme*. <https://www.emprendepyme.net/logistica-de-distribucion.html>

Paredes, P. (2009). *Desarrollo local: gestión, estrategia, elementos, características, dimensiones y agentes* [Archivo PDF]. <https://old.voxlocalis.net/revistas/num23/doc/percy.pdf>

Pérez G. y Sánchez R. (2019). *Logística para la producción, la distribución y el comercio*, *Boletín 369 de la Cepal*, N°3. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44897/1/S1900719\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44897/1/S1900719_es.pdf)

Puerta, D. et al. (2012). *Estrategias logísticas para un desarrollo sostenible* [ Tesis de pregrado, Universidad de San Buenaventura Seccional Medellín]. [http://bibliotecadigital.usb.edu.co/bitstream/10819/1601/1/Estrategias\\_Logistica\\_Desarrollo\\_Puerta\\_2012.pdf](http://bibliotecadigital.usb.edu.co/bitstream/10819/1601/1/Estrategias_Logistica_Desarrollo_Puerta_2012.pdf)

Quecedo, R. Castaño C. (2002). *Introducción a la metodología de investigación cualitativa*. *Revista de Psicodidáctica*, 14(1). Recuperado de: <http://www.redalyc.org/pdf/175/17501402.pdf>

Regional Plan Association. (2016). *La importancia del transporte de carga* [Archivo PDF].

<http://www.vref.se/download/18.1ffaa2af156b50867485a23/1471930170757/Why-Goods-Movement-Matters-SPA%20-%20June%202016.pdf>

Ramírez, D. y Vergara, C. (2011). *Estrategias de marketing y análisis de rendimiento financiero a corto plazo, de la Empresa de Transporte Sánchez Polo del Ecuador C.A., ubicada en la provincia de Pichincha en la ciudad de Quito* [Tesis de Pregrado, Pontificia Universidad Católica del Ecuador].

<http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/4858/TESIS%20Final.pdf?sequence=3>

Revista Ekos. (4 de septiembre de 2018). *Transporte de carga pesada, un aliado estratégico en los servicios de logística.*

<https://www.ekosnegociovas.com/articulo/transporte-de-carga-pesada-un-aliado-estrategico-en-los-servicios-de-logistica>

Sandoval, C. (2002). *Investigación cualitativa* [Archivo PDF].

<https://panel.inkuba.com/sites/2/archivos/manual%20colombia%20cualitativo.pdf>

Seminario, R. (2018). *Incidencia del sector de transporte de carga pesada en el Ecuador. Periodo 2013-2017* [ Tesis de Pregrado, Universidad De Guayaquil].

<http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/34494/1/SEMINARIO%20LUCAS.pdf>

Valdivia, M. (2018). *La capacitación en la gestión del talento humano* [Tesis de Pregrado, Universidad Privada Antonio Guillermo Urrelo].

<http://repositorio.upagu.edu.pe/bitstream/handle/UPAGU/886/TRABAJO%20DE%20INVESTIGACION%20-%20Valdivia.pdf?sequence=3&isAllowed=y#:~:text=Seg%C3%B>

An%20Chiavenato%20I.,en%20funci%C3%B3n%20de%20objetivos%20definidos.

Valenzuela, P. (2013). *Diseño de una estrategia de negocio para una empresa de transporte especializado* [Tesis de Magister, Universidad de Chile].  
[https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/114306/cf-valenzuela\\_pg.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/114306/cf-valenzuela_pg.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Vásconez, et al. (2019). *El largo camino por recorrer del transporte en el Ecuador*. Medios públicos digitales.  
<https://www.ecuadortv.ec/medios/especiales/2019/Especial-Transportes/index.html>

Villaroel, G. (2019). *Modelo de gestión logística para la empresa "ITAAV" del cantón La Maná, provincia de Cotopaxi*. [Tesis de Pregrado, Universidad Técnica de Cotopaxi].  
<http://repositorio.utc.edu.ec/bitstream/27000/7505/1/PI-001238.pdf>

## VII. ANEXOS

### 7.1. Instrumentos para las entrevistas

#### ENTREVISTA DIRIGIDA PARA LOS DIRECTIVOS SOCIOS

Objetivos:

1. Identificar las necesidades que posee la compañía y los factores que han incidido para que la compañía no posea un modelo de estrategias logísticas.
2. Conocer las debilidades, fortalezas, oportunidades de la compañía.
3. Determinar la percepción que poseen los directivos y socios sobre la logística y el desarrollo local

Nombre: .....

Edad: .....

1. ¿Tiene usted experiencia en el transporte?, ¿cuantos años y qué funciones ha desempeñado?
2. ¿Tiene conocimientos en el manejo y distribución de la mercadería?
3. ¿El personal operativo ha sido capacitado en cuanto al manejo de la mercadería?
4. ¿Se realizan chequeos constantes a las unidades?
5. ¿Posee la compañía el personal necesario para su funcionalidad?
6. ¿Cuenta con recursos e infraestructura adecuada para que funcione la oficina?
7. ¿Si necesita almacenar la mercadería la compañía cuenta con algún espacio que pueda ser utilizado como bodegas?
8. ¿Existe una adecuada organización del personal?
9. ¿Cuenta la compañía con un modelo de estrategias logísticas?
10. ¿Cree usted que se debería implementar un modelo de estrategias logísticas en la compañía?
11. ¿Cómo cree usted que contribuiría a la compañía la implementación de un modelo de estrategias logísticas?
12. ¿Además de las empresas GO y grupo Eljuri la compañía tiene otras posibles empresas a las que pueda brindar el servicio de transporte?
13. ¿Sus unidades han tenido accidentes de tránsito en este último año?
14. ¿La compañía posee un plan de capacitación al personal administrativo y operativo?
15. ¿Cree usted que la compañía es capaz de generar estabilidad laboral?
16. ¿Cree usted que minimizar el tiempo de entrega de la mercadería a los puntos de venta es importante?
17. ¿Considera usted que si la mercadería no llega en buenas condiciones a los puntos de venta les puede ocasionar pérdidas económicas?
18. ¿Qué pasa cuando la mercadería no es aceptada por el cliente?
19. ¿Le afecta a usted de alguna manera que la compañía no posea un modelo de estrategias logísticas?
20. ¿Cree usted que la compañía posee una buena comunicación interna?
21. ¿Existen otras compañías dentro del cantón Salcedo que representen ser competencia para Transintermarg?
22. ¿Usted conoce si la compañía ha sufrido robos de mercadería? ¿Cómo cree que esto afecta a la compañía?
23. ¿Una vez que se brinda el servicio de transporte en que tiempo recibe los pagos?
24. ¿Cree usted que la escasez de productos en GO y Grupo Eljuri afecta a la economía de la compañía?

25. ¿Cree usted que ha influido el costo del combustible en las ganancias de la compañía?
26. ¿Cree usted que la logística en tema de transporte contribuye al desarrollo local?  
¿Cómo?

*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*

## **ENTREVISTA PARA EL PERSONAL DE LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE CÍA. TRANSINTERMARG**

### **Objetivos:**

- Identificar las necesidades que posee la compañía y los factores que han incidido para que la compañía no posea un modelo de estrategias logísticas.
- Determinar la percepción que posee el personal sobre la logística y el desarrollo local
- Conocer las debilidades, fortalezas, oportunidades de la compañía.

Nombre: .....

Edad: .....

### **Área de trabajo:**

Administrativo

Operativo

### **Guía de preguntas**

1. ¿Tiene usted experiencia en el transporte, cuantos años y qué funciones ha desempeñado?
2. ¿Tiene conocimientos en el manejo y distribución de la mercadería?
3. ¿Ha recibido capacitaciones en cuanto al manejo de la mercadería?
4. ¿Se realizan chequeos constantes a las unidades?
5. ¿Cuenta con recursos e infraestructura adecuada para que funcione la oficina?
6. ¿Existe una adecuada organización del personal?
7. ¿Conoce usted si la compañía cuenta con un modelo de estrategias logísticas?
8. ¿Cree usted que se debería implementar un modelo de estrategias logísticas en la compañía?
9. ¿Cómo cree usted que contribuiría a la compañía la implementación de un modelo de estrategias logísticas?
10. ¿Ha recibido usted algún tipo de capacitación por parte de la compañía?
11. ¿Cree usted que la compañía es capaz de generar estabilidad laboral?
12. ¿Cree usted que minimizar el tiempo de entrega de la mercadería a los puntos de venta es importante?
13. ¿Considera usted que si la mercadería no llega en buenas condiciones a los puntos de venta les puede ocasionar pérdidas económicas?
14. ¿Qué pasa cuando la mercadería no es aceptada por el cliente?
15. ¿Le afecta a usted de alguna manera que la compañía no posea un modelo de estrategias logísticas?
16. ¿Cree usted que la compañía posee una buena comunicación interna?
17. ¿Usted conoce si la compañía ha sufrido robos de mercadería? ¿Cómo cree que esto afecta a la compañía?
18. ¿Cree usted que ha influido el costo del combustible en las ganancias de la compañía?

19. ¿Cree usted que la logística en tema de transporte contribuye al desarrollo local?  
¿Cómo?

*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*

**ENTREVISTA DIRIGIDA A UN CLIENTE DE TRANSINTERMARG C.A**

Objetivos

- Identificar la importancia de la logística en el transporte
- Conocer la percepción de los clientes acerca del servicio que reciben la Cía. Transintermarg C.A.

Nombre Comercial: .....

Productos: .....

1. ¿Desde hace qué tiempo aproximadamente usted recibe el servicio de transporte de la Cía. Transintermarg?
2. ¿Cómo determina usted la calidad de servicio que brinda esta compañía?
3. ¿Cómo le afectan a usted el tiempo de entrega de los productos?
4. ¿Cree usted que la calidad de transporte y el tiempo (logística) de entrega influyen en sus ventas?

*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*

### **ENTREVISTA DIRIGIDA PARA EL GRUPO FOCAL**

2 directivos, 2 socios, 2 choferes, 1 secretaria

#### **Objetivo**

- Identificar recursos para potenciar, las necesidades de la compañía y determinar un modelo adecuado de estrategias logísticas para la compañía.
  
- 1. ¿Qué factores creen ustedes que han impedido que la compañía tenga un modelo de estrategias logísticas bien estructurado?
- 2. ¿Creen ustedes que las actividades que se generan en cuanto a la logística del transporte están bien identificadas?
- 3. ¿Describa cómo se realiza el proceso de entrega de la mercadería actualmente?
- 4. ¿Piensan ustedes que se debe asignar actividades al personal para que se pueda gestionar mejor la logística?
- 5. ¿Cómo piensan ustedes que sería la manera más adecuada de designar actividades al personal?
- 6. ¿El personal de la empresa tiene claras las actividades que deben cumplir en tema de logística?
- 7. ¿Se realizan seguimientos constantes a las unidades?
- 8. ¿Qué recursos (personal e infraestructura) creen ustedes que tiene la compañía y que no han sido potenciados?
- 9. ¿Creen ustedes que es necesario implementar un nuevo modelo de estrategias logísticas para la compañía?
- 10. ¿Por qué creen ustedes que es necesario que la compañía cuente con un modelo de estrategias logísticas?
- 11. ¿Creen ustedes que se puede contribuir al desarrollo local mediante el servicio de transporte? ¿Por qué?

*Elaborado por: Álvarez, J. 2022*