PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

SEDE ESMERALDAS

(PUCESE)

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

ESCUELA DE INGENIERIA EN COMERCIO EXTERIOR

TESIS DE GRADO

TEMA:

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA IMPLEMENTACION DE UNA CONSOLIDADORA DE CARGA EN LA CIUDAD DE ESMERALDAS

PREVIO AL GRADO ACADEMICO DE INGENIERIA EN COMERCIO EXTERIOR

AUTOR:

CEVALLOS RIVERO MARIA JOSE

ASESOR:

ING. CHRISTIAN MORA TORRES

ESMERALDAS 2014

TRIBUNAL DE GRADUACION

Trabajo de tesis aprobado luego de haber dado cumplimiento a los requisitos exigidos por el reglamento de Grado de la PUCESE previo a la obtención del título de INGENIERIA EN COMERCIO EXTERIOR.

…….....

PRESIDENTE TRIBUNAL DE GRADUACION

……..

Ing. David Granados Cuero

Lector 1

……

Ing. Freddy Betancourt

Lector 2

……

Ing. David Granados Cuero

DIRECTOR DE LA ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR

……..

Ing. Christian Mora Torres

DIRECTOR DE TESIS

Fecha: ……

AUTORIA

Yo, **MARIA JOSE CEVALLOS RIVERO**, declaro que la presente investigación enmarcada en el actual trabajo de tesis es absolutamente original, autentica y personal.

En virtud de que el contenido de esta investigación es de exclusiva responsabilidad legal y académica de la autora y de la Pontifica Universidad Católica del Ecuador Sede en Esmeraldas.

……..... ……

María José Cevallos Rivero **Ing. Christian Mora Torres**

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios y a la Virgen por permitirme alcanzar uno de mis más anhelados sueños y logros en mi vida.

Les doy muchas gracias a mis padres porque han sido un pilar fundamental en mi vida desde pequeña hasta estos momentos, son quienes me han acompañado en mis tristezas, alegrías, fracaso y son quienes me han apoyado incondicionalmente en todo este largo camino.

De la misma manera agradezco a mis hermanos Marcelo y Andrés quienes han estado ahí conmigo ayudándome, dándome ánimos para seguir y nos desmayar dentro de la realización de mi proyecto.

Agradezco a toda mi familia, amigos, compañeros y profesores que me han brindado su mano, su apoyo en cada momento de mi vida y en el transcurso de mi carrera para alcanzar unos de mis mayores logros y de manera especial a la Ing. Cecilia Velasco y al Ing. Christian Mora por su apoyo, tiempo, paciencia y dedicación hicieron que se haga realidad uno de mis mayores y anhelados sueños.

DEDICATORIA

A Dios, a la Virgen, a mis padres,

Mis hermanos, mis abuelos y mis amigos

Por haber inculcado en mi grandes valores y sobretodo el deseo de superación.

INDICE

TRIBUNAL DE GRADUACION ii
AUTORIA iii
AGRADECIMIENTO iv
DEDICATORIA v
INDICE DE TABLAS ix
RESUMEN EJECUTIVO xi
ABSTRACT xii
INTRODUCCIÓN xiii

CAPITULO I 15
1. MARCO CONTEXTUAL DE LA INVESTIGACIÓN 15
1.1 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN 15
1.2 JUSTIFICACIÓN 15
1.3 OBJETIVOS 16
1.3.1. GENERAL 16
1.3.2. ESPECÍFICOS 16
1.4. MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN 17
1.4.1. ANTECEDENTES DE ESTUDIO 17
1.4.1.1. HISTORIA DE LA CONSOLIDACIÓN 17
1.4.1.2. HISTORIA DE LAS CONSOLIDADORAS ECUATORIANAS 18
1.4.2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA 18
1.4.2.1. HISTORIA DE LAS LÍNEAS DE TRANSPORTE EN EL ECUADOR 18
1.4.2.2. TIPOS DE CARGA 20
1.4.2.3. AFORO 21
1.4.2.4. TIPOS DE AFOROS 21
1.4.3. FUNDAMENTACIÓN LEGAL 22
1.4.3.1. CONSTITUCIÓN DE UNA COMPAÑÍA 22
1.4.3.1.1. DEFINICIÓN 22
1.4.3.2. REQUISITOS 23

1.4.3.3. REQUISITOS PARA EL REGISTRO DE CONSOLIDADORA 23

1.5. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN 24

1.5.1. MÉTODOS UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN 24

1.5.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN 24

1.5.3. CONSTRUCCIÓN METODOLÓGICA DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN 25

1.5.4. RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN 25

1.5.4.1. INFORMACIÓN PRIMARIA 25

1.5.4.2. INFORMACIÓN SECUNDARIA 25

1.5.5. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA 26

CAPITULO II 27

2. ANÁLISIS Y ESTUDIO DE MERCADO 27

2.1. EVOLUCIÓN Y MOVIMIENTO DE CARGA DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS 27

2.2. OFERTA DEL SERVICIO 29

2.2.1. OFERTA 30

2.3. ANÁLISIS DE LA COMPETENCIA 31

2.4. DEMANDA 33

2.5. PRECIO 36

2.6. ANÁLISIS DE LAS VENTAJAS COMPARATIVAS DE LAS EMPRESAS QUE OPERAN EN EL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS 37

2.7. ESTRATEGIAS 39

CAPITULO III 40

3. ESTUDIO TÉCNICO 40

3.1. LUGAR DE REALIZACIÓN DEL PROYECTO 40

3.2. UBICACIÓN Y TAMAÑO 40

3.3. ESTUDIO DE EQUIPAMIENTO DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS 42

3.4. PROCESO DE DESCONSOLIDACIÓN DE LA CARGA 43

4. MARCO LEGAL 53

4.1. ESTUDIO ORGANIZACIONAL Y LEGAL 53
4.1.1. NOMBRE DE LA CONSOLIDADORA DE CARGA 53
4.1.2. LOGO 53
4.1.3. ESLOGAN 54
4.1.4. TIPO DE ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL 54
4.1.5. CONSTITUCIÓN DE SOCIEDADES 55
4.1.6. PROCEDIMIENTO EN EL SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS DEL ECUADOR 57
4.1.7. ADMINISTRACIÓN 59
4.1.8. TRIBUTACIÓN DE COMPAÑÍAS 60
4.2. MISIÓN ,VISIÓN Y OBJETIVO 60
4.2.1. MISIÓN 60
4.2.2. VISIÓN 60
4.2.3. OBJETIVO 61
4.2.4. POLÍTICAS 61
4.3. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL 61
ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL 63

CAPITULO V 65
5. ESTUDIO FINANCIERO 65
5.1. DETERMINACIÓN DE LOS COSTOS 65
5.1.1. COSTOS DEL SERVICIO 65
5.1.2. MANO DE OBRA 65
5.1.3. SERVICIOS PÚBLICOS 66
5.2. COSTOS DE MANTENIMIENTOS 66
5.2.1. MUEBLES Y ENSERES 66
5.2.2. DEPRECIACIONES 67
5.2.3. ESTADOS FINANCIEROS 68
5.2.3.1. BALANCE GENERAL 68
5.2.3.2. ESTADO DE RESULTADOS 68
5.2.3.3. FLUJO DE CAJA 69
5.2.4. EVALUACIÓN FINANCIERA 69

CAPITULO VI **82**
6. ANÁLISIS DE IMPACTOS **82**
6.1. SOCIO - ECONÓMICO 83
6.2. TECNOLOGICO 84

CAPITULO VII **85**
7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 85
7.1. CONCLUSIONES 85
7.2. RECOMENDACIONES 86

INDICE DE TABLAS

Tabla 1:TABLA DE CRECIMIENTO DEL TIPO DE CARGA IMPORTADA..... 28
Tabla 2: TIPOS DE CARGA POR PAISES AÑO 2012 29
Tabla 3: UBICACIÓN CONSOLIDADORAS DE CARGA EN EL ECUADOR 32
Tabla 4: IMPORTADORES DE CARGA CONSOLIDADA 34
Tabla 5: TIPOS DE CARGA QUE MANEJAN LAS AGENCIAS NAVIERAS 35
Tabla 6: ESPACIOS DE ALQUILER DE OFICINAS EN APE 41
Tabla 7: INFORMACIÓN DE LA EMPRESA "CONSOLIDA S.A."..... 42
Tabla 8: DETALLE DE SERVICIOS BASICOS 66
Tabla 9: DETALLE DE GASTOS ADMINISTRATIVOS 69
Tabla 10: DETALLE DE GASTOS OPERATIVOS 70
Tabla 11: DETALLE DE UTILES DE LIMPIEZA..... 70
Tabla 12: DETALLE DE MUEBLES Y ENSERES 71
Tabla 13: DETALLE DE EQUIPO DE OFICINA 71
Tabla 14: DETALLES DE EQUIPOS DE COMPUTACION 71
Tabla 15:DETALLE DE MANTENIMIENTO DE EQUIPOS DE COMPUTACION..... 72
Tabla 16: DETALLE DE COSTO DE PERSONAL ADMINISTRATIVO 72
Tabla 17: INVERSION INICIAL..... 73
Tabla 18: GASTOS DE CONSTITUCION 74
Tabla 19: PROYECCION DE INGRESOS Y EGRESOS 75
Tabla 20: REMUNERACIONES DEL PRIMER AÑO 76
Tabla 21: REMUNERACIONES DEL SEGUNDO AÑO..... 77
TABLA 22: ESTADO DE SITUACION INICIAL 78
Tabla 23: TABLA DE AMORTIZACION BANCARIA..... 79
Tabla 24: INDICADORES FINANCIEROS DEL PROYECTO 81

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: PALLETS..... 45
Ilustración 2: ROPA..... 48
Ilustración 3: TUBERIAS..... 48
Ilustración 4: ROLLOS DE TELA..... 49

RESUMEN EJECUTIVO

En el Ecuador existen muchas y grandes empresas de consolidación, las cuales juegan un papel muy importante dentro del comercio internacional. Estas permiten que pequeños exportadores puedan unir la carga a ser enviada con la de otros exportadores para así permitir un mayor ahorro con respecto al envío de las mismas. Al consolidar la carga se producen muchos beneficios uno de ellos y el más importante es el costo que puede ser para el exportador, ya que en vez de enviar la carga solamente en un contenedor sin llenarlo completamente tiene que pagar por el servicio mientras en una consolidadora puede compartir el contenedor y así mismo los gastos resultan muy bajos.

Las exigencias de los usuarios y de presencia de un mayor número de competidores en el mercado, tanto de uno como de otros de los modos disponibles, los transportistas enfrentan situaciones que los han obligado a emprender diversas acciones para sobrevivir en el mercado y mantener la rentabilidad de sus empresas. La necesidad de actuación se ha manifestado en todos los modos por igual, a nivel mundial, regional y nacional.

En la provincia de Esmeraldas, por ser una provincia no muy grande, existe una menor cantidad de transportistas en lo referente a la parte marítima, por lo cual la competencia no es extrema. Esto ha dado que con el pasar del tiempo la ciudad siga manteniendo un nivel menor en comparación a las otras, y que su avance tecnológico no se esté dando en gran tamaño lo que no permite que se produzca mayor competencia entre las empresas que se encuentran establecidas. Los pequeños y medianos productores en la provincia, tienen ciertos limitantes o restricciones al no poder exportar su producción que no llega a ser suficiente para mantener un margen de rentabilidad y no poder completar un contenedor pagando por servicios, ya sea por el envío de poca carga o como de un contenedor completo, por lo que no les permite de esta forma acceder a nuevos mercados aptos para el desarrollo comercial y competitivo por el alto costo de estos envíos de la carga.

ABSTRACT

In Ecuador there are many big companies of consolidation, which play a very important roll on the international business. This allow small exporters to unite the cargo to be send with other exporters to allow a bigger saving when send. When consolidate the cargo lot of benefits are produced, one of them and the most important is the cost for the exporter, as in place that he send the cargo in a container without filling it completely and has to pay for the service, while that in a consolidator can share the container and also the expenses result very low.

The exigencies of the users and the presence of a mayor number of competitors in the market, thus in one or others of the available ways, the transporters face situations that has forced them to undertake several actions to survive in the market and keep their companies profitability. The necessity of acting is manifested worldwide, regional, and national, in all ways by the same.

In Esmeraldas province, because it's a small one, there is a minor quantity of transporters in regard to the navy, this is why the competition isn't extreme. This is the reason that with the past of time the city keep having a minor level compared with to the others, and that it technology advance isn't being in big sizes, this doesn't allow a bigger competition between the companies that are established. Small and medium producers in the province had certain limitations and restrictions by not being able to export their production that is not enough to keep a profitability margin and not being able to complete a container paying for services, this can be by sending little cargo or as a full container, this is why they can't access new suitable markets for the competition and develop of trade, by the sending high costs of the cargo.

INTRODUCCIÓN

El presente estudio trata de una investigación de mercado, ya que en esta no solo se muestra resultados estadísticos de movimiento de carga de desconsolidación sino la situación de cómo operan las consolidadoras y la necesidad de implementar una dentro de la ciudad.

Al implementar este servicio dentro del mercado esmeraldeño es con el fin de darle facilidades al exportador para realizar sus procesos, evitando el traslado de la carga hacia otras ciudades, así como también de que pueda aumentar el movimiento de carga dentro del puerto y generar mayor comercio dentro de la ciudad.

La consolidación y desconsolidación de carga brinda grandes oportunidades tanto al exportador como al importador. Al exportador porque le permitirá realizar su envío de la carga por medio del Puerto Comercial ahorrando dinero y tiempo, y al importador porque permitirá que su carga pueda ser despachada en menor tiempo posible.

En el capítulo I, se detalla el marco teórico y la metodología de la investigación en donde se refleja la problemática, justificación y objetivos del proyecto así como también se señala los antecedentes, la fundamentación teórica, y la base legal del estudio realizado.

El capítulo II contiene todo lo relacionado con la investigación de mercado, donde se especifica misión, visión y objetivos de la empresa. Se establece la demanda del producto, la incidencia de la competencia, el precio y se definen las estrategias de comercialización.

Dentro del capítulo III se detalla todo lo referente al proceso de consolidación y desconsolidación de la carga así como también todo lo necesario para realizarlo.

En el capítulo IV se detallará todo lo referente a la legalidad de la empresa y que requisitos debe cumplir para que pueda operar dentro del Puerto Comercial.

En el capítulo cinco se determina la inversión inicial del proyecto, el pronóstico de los ingresos, y los gastos administrativos; se define los flujos netos activos, y se calcula los indicadores financieros del proyecto (VAN, TIR, PCR, RCB), en el capítulo VI se encuentra cada uno de los impactos que intervienen dentro del proyecto y para finalizar los conclusiones y recomendaciones que se encuentran en el capítulo VI.

CAPITULO I

1. MARCO CONTEXTUAL DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

Existen 4 problemas que afectan de manera directa al comercio dentro de la ciudad, señalados a continuación:

- La falta de comercialización por parte de los exportadores no permite que exista un mayor comercio, por lo cual no se realizan envíos de cargas a menudo, mucho menos aquellas que por no completar un contenedor pueden ser enviadas por el alto valor económico.
- La falta de tecnología así como de infraestructura adecuada, no permiten que pueda realizarse los procesos de desconsolidación acordes al tipo de carga que llegan.
- Al no existir una consolidadora establecida en la ciudad, es de desconocimiento los requisitos que son necesarios para la operatividad de la misma, ya que no es simplemente constituirla sino seguir además, un proceso aduanero que señala el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión (COPCI).
- Al hablar de la problemática de la inversión, se refiere a que hay que conocer claramente todos los valores tanto gastos como ingresos para evitar una mala administración de la Consolidadora de carga y a su vez el cierre de la misma.

1.2 JUSTIFICACIÓN

Dentro de la ciudad y la provincia, se encuentran pocas agencias de transporte pero así mismo ninguna que permita consolidar la carga que se quiere exportar desde la tierra verde. Este tema es con el fin de establecer parámetros que indiquen que se puede crear una consolidadora de carga dentro de la provincia ya que esta permitirá minimizar

costos a los exportadores que desean que sus productos salgan por este puerto comercial.

Creando esta empresa generará grandes ventajas hacia sus clientes (exportadores e importadores), ya que se minimizará los costos de transporte, y se evitará en gran parte mucha manipulación y movimiento de la carga. Así mismo la provincia tendría grandes beneficios, debido a que esta ayudará a maximizar el comercio dentro de ella, generando mayores ingresos y mejoras en su economía.

1.3 OBJETIVOS

1.3.1. GENERAL

- Analizar la factibilidad para la implementación de una consolidadora de carga marítima a través de las líneas navieras para atender a los clientes potenciales que tiene el Puerto de Comercial de Esmeraldas.

1.3.2. ESPECÍFICOS

- Realizar un estudio de mercado para identificar los potenciales clientes por el puerto comercial de Esmeraldas.
- Diseñar los procesos de consolidación y desconsolidación de acuerdo a los productos exportados e importados por el Puerto Comercial de la provincia de Esmeraldas con sus respectivas frecuencias, costos y puertos de embarque y desembarque.
- Establecer las exigencias legales y de recursos para la creación de la consolidadora en la ciudad de Esmeraldas.
- Establecer el valor de la inversión que se requiere para la constitución de una consolidadora de carga.

1.4. MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN

1.4.1. ANTECEDENTES DE ESTUDIO

1.4.1.1. HISTORIA DE LA CONSOLIDACIÓN

A medida que va pasando el tiempo, con todos los avances que se dan en el mundo, ha permitido que también los medios de transporte sufran cambios o evoluciones a medida que transcurre los años. Antes el comercio no tenía gran modernización como lo existe en la actualidad, se manejaba lo que era el trueque y los medios de transporte eran de manera rústica.

Con el paso del tiempo ha ido cambiando debido a factores como lo es la globalización, lo que ha dado paso a las mejoras en cada una de las empresas de transporte y así mismo permitieron que se pueda maximizar el comercio internacional.

> Según lo expresado en la tesis ***proyecto para la creación de una empresa consolidadora de carga 2007 al 2016 ,***indica que como respuesta a tendencias globales de integración económica, modernización tecnológica e industrial y de búsqueda incesante de ventajas competitivas, han tenido lugar amplios procesos de desregulación del transporte que se iniciaron en los Estados Unidos y la Comunidad Económica Europea y que gradualmente se han extendido a otros países para asegurar a los usuarios del transporte la prestación de servicios competitivos que satisfagan sus necesidades con flexibilidad y oportunidades permanentes.(Zambrano, Quito, octubre del 2007)

Las exigencias de los usuarios y de presencia de un mayor número de competidores en el mercado, tanto de uno como de otros de los modos disponibles, los transportistas enfrentan situaciones que los han obligado a emprender diversas acciones para sobrevivir en el mercado y mantener la rentabilidad de sus empresas. La necesidad de actuación se ha manifestado en todos los modos por igual, a nivel mundial, regional y nacional.

En general, puede decirse que los transportistas han orientado su actuación a lograr una serie de ventajas para escapar a la doble presión que para ellos significa el tener que prestar servicios de transporte con un nivel de calidad cada vez más exigente y tarifas con presión a la baja debido a la presencia de competidores

1.4.1.2. HISTORIA DE LAS CONSOLIDADORAS ECUATORIANAS

Las consolidadoras en el Ecuador con el pasar del tiempo han ido tomando una mejor forma y han mejorado su logística para el traslado de la carga. Anteriormente por la logística que se manejaban, no existen carros que lograran transportar de manera mas rápida y eficaz la carga tratando de minimizar tiempos.

En la actualidad han ido cambiando constantemente que ahora los medios de transportes son mucho más rápidos y permiten que lleguen más rápido las mercancías y sin ser manipuladas a cada momento.

1.4.2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

1.4.2.1. HISTORIA DE LAS LÍNEAS DE TRANSPORTE EN EL ECUADOR

Sin duda a medida que ha ido avanzando el tiempo se han incrementado grandes cambios dentro del país; nuevas edificaciones, medios de transportes, etc. Esto ha logrado contribuir en el desarrollo del mismo. Ha permitido crear fuentes de trabajo así como mejorar la economía. Regresando al pasado, se puede denotar la gran evolución que ha existido en cuanto a los medios de transporte su estructura, su forma, el funcionamiento de sus máquinas, etc. que han contribuido al desarrollo del comercio en el país.

El primer medio de transporte que fue utilizado en Ecuador, fue el marítimo; a través de este las escuelas navales preparaban a sus estudiantes para sus viajes. (BAE GUAYAS, 2012) señala que "El primer barco de vapor que se construyó en América del Sur en 1841 fue BAE GUAYAS (BE-21) y que se muestra en la escudo de armas del Ecuador. La base del barco es la ciudad de Guayaquil, es considerado el embajador del Ecuador.

En la actualidad este medio de transporte aporta en gran parte dentro del comercio internacional, es el más utilizado y es aquel que genera mayor rentabilidad al país a través de las importaciones y exportaciones.

Según (TRENES DEL ECUADOR, 2012) señala que "La construcción del ferrocarril se inició en el gobierno de Gabriel García Moreno, quien en 1873, pone al servicio del Ecuador 41 Km. de vía, desde Yaguachi hasta Milagro, en la Costa".

Este medio de transporte fue de gran ayuda en el comercio ya que permitía trasladar de un lugar hacia otro la mercancía a entregar. Sirvió de gran ayuda en sus comienzos ya que las poblaciones se encontraban alejadas y era uno de los medios de transporte más utilizados.

Con el pasar de los tiempos los medios de transporte resultaron ser aún mas ágiles aunque no contaban con las seguridades adecuadas. Poco a poco fue cambiando y mejorando. El camión tiene sus antecedentes también, (SCANIA, 2012) indica que " En 1902, se produjo el primer camión", y es desde ahí que comienza su historia dentro del comercio nacional e internacional.

Así mismo (C.N.A.C., 2012) indica "El inicio de la aviación nacional arranca desde el año 1911, cuando en Guayaquil jóvenes entusiastas organizan el Club Guayas de Tiro, que más tarde se denominó Club Guayas de Tiro y Aviación".

En este medio de transporte que fue creado a inicios de los años 20 permitió mejorar aún las actividades comerciales, ya que fue implementado por muchas razones una de ellas para la rapidez que en este tipo de transporte se maneja, la seguridad y sobretodo confianza. En la actualidad es el medio más utilizado tanto para el tránsito de personas como para el de mercancías.

1.4.2.2. TIPOS DE CARGA

Existen gran diversidad de productos a ser exportados e importados que necesitan ir clasificados, ya que al unirse pueden sufrir gran des daños. Se los puede clasificar de la siguiente manera:

a) Carga General
b) Carga Conteinerizable
c) Carga Peligrosa (IMO)

> Según lo señalado por (M. PORTUARIO, 2012) indica que carga general Es aquella que se presenta en estado sólido, líquido o gaseoso, y que estando embalada o sin embalar, puede ser tratada como unidad. La carga general se transporta en embalajes cuya forma, peso y dimensiones, se ajustan a las características propias de estas, y su manejo se lleva a cabo con el equipo básico del puerto.

La carga general puede ir distribuida dentro del contenedor de cualquier manera siempre y cuando sean colocadas de la manera correcta en el lugar que se le establezca, puede ir cualquier tipo de carga siempre y cuando se encuentre bien embalada para mayor seguridad.

Así mismo (M. PORTUARIO, 2012) indica que carga contenerizada es la "Carga manejada en contenedores que se intercambian entre los modos de transporte".

La carga contenerizada es la mayor forma de transportación de las mercancías, ya que estas normalmente son las que se manejan dentro de las operaciones aduaneras (importaciones y exportaciones).

> Dentro de los tipo de carga encontramos también la carga peligrosa, donde Mercancías peligrosas son cargas que por su naturaleza y peligrosidad requieren de un manipuleo adecuado y tomando las precauciones necesarias debido a que las mismas ponen en riesgo la vida humana y la instalación o lugar donde se

trabajan. Puede causar enfermedades, dependiendo de gases tóxicos, venenosos y hasta incluso puede causar explosión. (M. PORTUARIO, 2012)

La finalidad del agrupamiento de la carga consolidada es con la ventaja de reducir los costos de transportación y así mismo evitar contratar un contenedor en donde la carga no va a ocupar su totalidad.

Para tener más claro lo que significa carga consolidada, (TODO COMERCIO EXTERIOR, 2012) señala Agrupamiento de mercancías pertenecientes a varios consignatarios, reunidas para ser transportadas de un puerto, aeropuerto o terminal terrestre con destino a otro puerto, aeropuerto o terminal terrestre, en contenedores o similares, siempre y cuando se encuentren amparadas por un mismo documento de transporte.

1.4.2.3. AFORO

(COPCI, art 40, 2010) indica "Es el acto de determinación tributaria a cargo de la administración aduanera y se realiza mediante la verificación electrónica, física o documental del origen, naturaleza, cantidad medida y clasificación arancelaria de las mercancías".

1.4.2.4. TIPOS DE AFOROS

Existen 3 tipos de canales de aforo y son:

Aforo documental: Consiste en la verificación de la Declaración Aduanera y de sus documentos de soporte, contrastados con la información que conste registrada en el sistema informático del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador cumplimiento de las disposiciones aduaneras exigidas según el régimen aduanero declarado.

Aforo físico: Es el reconocimiento físico de las mercancías, *para* comprobar su naturaleza, origen, condición, cantidad, peso, medida, valor en aduana y clasificación arancelaria, en relación a los datos contenidos en la Declaración Aduanera y sus documentos de soporte, contrastados con la información que conste registrada en el sistema informático del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Aforo automático: Es la modalidad de despacho que se efectúa mediante la validación y análisis electrónico de la Declaración Aduanera a través del sistema informático con la aplicación de perfiles de riesgo establecidos por la Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (SENAE, 2012)

Los aforos se realizan dentro del proceso de importación a través de estos se puede establecer si existe algún tipo de contrabando o algún proceso ilegal dentro del proceso.

1.4.3. FUNDAMENTACIÓN LEGAL

1.4.3.1. CONSTITUCIÓN DE UNA COMPAÑÍA

1.4.3.1.1. DEFINICIÓN

(L.C. art 1,2012) indica, es aquél por el cual dos o más personas unen sus capitales o industrias, para emprender en operaciones mercantiles y participar de sus utilidades. Este contrato se rige por las disposiciones de esta Ley, por las del Código de Comercio, por los convenios de las partes y por las disposiciones del Código Civil.

1.4.3.2. REQUISITOS

(L.C. art. 137 y 144, 2012) establece Se administra por mandatarios amovibles, socios o no. La denominación de esta compañía deberá contener la indicación de "compañía anónima" o "sociedad anónima", o las correspondientes siglas. No podrá adoptar una denominación que pueda confundirse con la de una compañía preexistente. Los términos comunes y aquellos con los cuales se determine la clase de empresa, como "comercial", "industrial", "agrícola", "constructora", etc., no serán de uso exclusive e irán acompañadas de una expresión peculiar.

Las personas naturales o jurídicas que no hubieren cumplido con las disposiciones de esta Ley para la constitución de una compañía anónima, no podrán usar en anuncios, 28. . . / membretes de carta, circulares, prospectos u otros documentos, un nombre, expresión o siglas que indiquen o sugieran que se trata de una compañía anónima.

1.4.3.3. REQUISITOS PARA EL REGISTRO DE CONSOLIDADORA

En los art. 7, 8, 19, 21, 24, 25 y 71 del CAUCA, 5, 12, 13, 56, 58, 59, 99, 103, 104, 105, 106, 118, 149, 150, Y 171 del RECAUCA, Artículo 2 de la Ley de Simplificación Aduanera, indican todo lo referente al proceso para constituir una consolidadora de carga internacional.

1.5. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

1.5.1. MÉTODOS UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN

Dentro de este proceso de investigación se utilizaron los métodos mencionados a continuación:

- **Método Deductivo:** a través de este método se podrá establecer todo aquello que brindan las consolidadoras, el servicio que prestan a sus clientes (exportadores e importadores) y así con los puertos que cada una de ellas trabajan, ya que esto permitirá conocer las rutas que establecen o que tienen mayor salida, sus valores y como se manejan con el puerto donde operan.

- **Método Inductivo:** a través de este método se analizará las necesidades que posee los exportadores para adquirir los servicios de esta empresa (manipuleo, costos, rutas, etc.) para la movilización de su carga y el puerto que le brinde el servicio de mejor manera junto con su consolidadora.

1.5.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN

El tipo de investigación a utilizar es el descriptivo, ya que permitirá analizar el funcionamiento de las consolidadoras que existen en el país y poder conocer todo aquellos que ellas realizan (funcionamiento, procedimientos, costos, formatos, etc.). A través de esta investigación se establecerán los parámetros que se analizarán para la constitución de la empresa si permiten que sea viable su creación para ayudar en la dinamización del comercio en la tierra verde. En esta ciudad unos de los problemas fundamentales es la falta de comercialización dentro de la provincia, ya que por ser una ciudad pequeña no se han podido establecer empresas que permitan manejar de manera más amplia el comercio. A través de este estudio se buscarán soluciones y estrategias que ayuden a que los clientes pueden disminuir costos y les permita minimizar la manipulación de la carga.

1.5.3. CONSTRUCCIÓN METODOLÓGICA DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN

Este trabajo fue desarrollado bajo los parámetros exigidos por la Universidad Católica del Ecuador Sede en Esmeraldas, así como también bajo los parámetros proporcionados por el Ing. Christian Mora, proyecto que ha tenido como finalidad el estudio de factibilidad para la implementación de una consolidadora de carga en la ciudad de Esmeraldas.

1.5.4. RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

1.5.4.1. INFORMACIÓN PRIMARIA

La información primaria fue obtenida a través de la siguiente técnica:
Entrevistas: se encuentran dirigidas exclusivamente para los profesionales dentro del área de Comercio Exterior, los cuales conocen sobre todo lo relacionado con las consolidadoras de cargas. Las personas entrevistadas fueron: Sr. Marco Galarza, Ing. Agente aduanero, Lilian Acurio funcionaria de DAMCO, Ing. Lilibeth Ortiz y Sr. Joffre Zambrano funcionarios de PANALPINA, Ing. Francisco Mila, Ab. José Iván Jijón y Sr. Hugo Escalante funcionario de REMAR.

1.5.4.2. INFORMACIÓN SECUNDARIA

Se ha recopilado toda la información necesaria a través de: revistas, páginas web, reglamentos, códigos, leyes, entre otros.

1.5.5. DESCRIPCIÓN DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA

A través de las entrevistas pudo recopilarse toda información acerca de los procesos de consolidación y desconsolidación así como también la forma de constituir la consolidadora de carga.

CAPITULO II

2. ANÁLISIS Y ESTUDIO DE MERCADO

2.1. EVOLUCIÓN Y MOVIMIENTO DE CARGA DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS

Dentro del puerto Comercial de Esmeraldas se realizan importaciones de diferentes tipos de carga y a su vez para diferentes consignatarios, estos clientes pertenecen a la parte de la Sierra lo corresponde a Santo Domingo y Quito. Manejan su carga por este puerto ya que les resulta mucho más fácil, gracias a la cercanía en la que se encuentran en comparación al puerto de Guayaquil.

Comúnmente los tipos de carga que estos consignatarios, traen por el puerto son: material petrolero, partes de vehículos o CKD, productos químicos, textiles, carteras y tintes para el cabello, entre otros.

Tabla 1:TABLA DE CRECIMIENTO DEL TIPO DE CARGA IMPORTADA

TIPO DE CARGA IMPORTADA (Movilización toneladas)	AÑO 2010	AÑO 2011	AÑO 2012	TASA DE CRECIMIENTO 2010 AL 2011	TASA DE CRECIMIENTO 2011 AL 2012
1.- Carga Movilizada	645.514,00	857.350,00	1.059.164,00	**32.82%**	**23.54%**
3.- Vehículos en unidades (CKD´S)	22.343	30.417	32.492	**36.14%**	**6.82%**
5.- Hierro y Acero (Alambrón, palanquilla, chatarra)	123.909	225.912	237.685	**82.32%**	**5.21%**
6.- TEUS en unidades	53.208	66.032	77.157	**23.94%**	**16.85%**
7.- Naves Movilizadas	208	287	312	**37.98%**	**8.71%**

Fuente: Informe anual 2012 del departamento de Estadísticas de APE

En la tabla anterior puede notarse que dentro del año 2010 existen varios tipos de carga en la cual sobresale la carga movilizada ya que es la de mayor porcentaje, así mismo cada tipo de carga tiene su porcentaje que varía de acuerdo a cada uno de los años.

Tomando en cuenta de que al existir mayor ingresos de clientes dentro del puerto se ha dado un incremento en cada una de las cargas mencionadas. El incremento de este movimiento se debe a varios factores en los cuales se debe destacar la cercanía y logística que existe entre las empresas importadoras con el puerto.

La mayoría de estos clientes manejan carga contenerizada y mucha de estas son aquellas que ingresan al puerto para ser desconsolidadas. Este tipo de carga varía mucho dependiendo de donde es su origen. De acuerdo a la información proporcionada por el departamento de estadística de APE indica que la carga contenerizada provine de diferentes países como se lo indica en la tabla Nº 2 señalando que Corea es el país de donde proviene mayor carga contenerizada seguido por China y en tercer lugar Japón.

Tabla 2: TIPOS DE CARGA POR PAISES AÑO 2012

PAISES	TIPOS DE CARGA				
	GENERAL	**CONTENERIZADA**	**SOLIDOS**	**LIQUIDOS**	TOTAL DE CARGA
CHINA	**131.058**	**32.841**			**163,239**
MEXICO	**66.173**	**1.151**	**32.314**		**39.638**
OTROS PAISES	**20.375**	**4.219**			**84.595**
ESTADOS UNIDOS	**37.332**	**16.618**	**7.875**		**61.825**
COREA	**5.385**	**46.607**			**52.595**
JAPON	**24.142**	**22.257**			**46.417**
VENEZUELA			**33.000**		**33.000**
TAILANDIA	**13.199**	**19.783**			**28.932**
PANAMA	**7.453**	**17.497**			**24.950**
ARGENTINA	**19.689**				**16.659**
GERMANIA	**15.247**	**4.154**			**19.401**
COSTA RICA		**10.419**			**10.419**
INDONESIA	**7.590**				**7.390**
COLOMBIA	**4.363**	**2.084**			**7.047**
BRAZIL	**842**	**1.393**			**2.235**
CANADA		**196**			**196**
GUATEMALA	**90**	**14**			**104**
CHILE	**52**	**30**			**82**
TOTAL	**413.994**	**175.281**	**73.189**	**0**	**662.464**
	82,5%	**26,5%**	**1,0%**	**0,0%**	**100,0%**

Fuente: Informe anual 2012 del Departamento de Estadísticas de APE

Con el crecimiento del puerto se han ido incrementado las importaciones y de cierta manera las exportaciones, así como también el ingreso de carga contenerizada y suelta.

Es por ello que ingresan mayor cantidad de consolidadoras al puerto, ya que mucha de estas se encuentran operando exclusivamente por sus clientes y de cierta forma comienzan a acaparar mayor cantidad de clientes.

2.2. OFERTA DEL SERVICIO

Una consolidadora de carga es aquella que se encarga de realizar tanto el proceso de consolidación como de desconsolidación dentro del puerto de origen o destino sea el

caso de la carga, ya que la carga se dirige o viene dirigida para varios consignatarios hacer entregados.

Normalmente este tipo de empresas brindan un servicio completo, es decir, se manejan como agentes de carga ya que la entrega de la misma es realizada puerta a puerta para brindar un mejor servicio de agentes aduaneros.

2.2.1. OFERTA

Las consolidadoras de carga en el Ecuador poseen varios tipos de carga que se manejan para ser desconsolidadas. Existen un sin número de tipos de carga que se desconsolidan, dentro de estas se encuentran: carga peligrosa, suministros petroleros, carga in-bond, textiles, químicos, fundas de plástico y tanques, partes de autos, material para impresión (tintas y cintas) y componentes electrónicos y partes de computadoras.

Estas empresas normalmente no solo cuentan con consolidadoras también poseen líneas de transporte y trabajan como importadores y exportadores. Es por ello que brindan sus servicios de manera mucho más personalizada y satisfaciendo las necesidades del cliente, como lo hace referencia Ing. Joffre Zambrano.

Ellas prestan sus servicios de puerto a puerto así mismo como de puerta a puerta esto será de acuerdo a las exigencias y según el tipo de carga que manejan sus importadores.

Como indica la Ing. Lilian Acuario funcionaria de la empresa consolidadora DAMCO, frecuentemente el servicio de mayor empleo es el de puerta a puerta de tal forma que su carga es entregada en la fábrica del importador una vez que se haya realizado el proceso de desconsolidación.

La empresa consolidadoras de carga que existen en el Ecuador así como también en que ciudad está ubicada cada una de ellas. Sin embargo para realizar un análisis de aquellas que realizan una actividad en el Puerto Comercial de Esmeraldas se han considerado en el puerto de la competencia el detalle de las mismas que se encuentran señaladas en el anexo nº 1

En la tabla señalada anteriormente se puede observar que la mayor cantidad de consolidadoras existentes están ubicadas en la ciudad de Guayaquil, ya que dentro de esta ciudad se encuentra el mayor puerto de transito del comercio internacional. Es en Puerto de Guayaquil donde se genera mayor tráfico de mercancías tanto para importar como para exportar. Dentro de ese puerto se dan en gran volumen lo que se refiere a las importaciones y así mismo la carga que llega para ser desconsolidada es mayor en comparación con el Puerto de Esmeraldas.

Dentro de los factores a tomar en cuenta para crear las mejores estrategias que permitan que la creación de la empresa consolidadora de carga se debe tomar en cuenta mucho las debilidades y así mismo las oportunidades que pueda tener la competencia para así analizar las condiciones más propicias con las cuales permitirá crear mejores alternativas para el cliente de la consolidadora a implementar.

2.3. ANÁLISIS DE LA COMPETENCIA

Dentro del puerto comercial de Esmeraldas existen consolidadoras de carga que se encuentran operando y que así mismo operaron dentro del mismo. En el puerto comercial de Esmeraldas han trabajado y continúan las empresas: CALVIMA, PANALPINA, DAMCO. En los últimos años las empresas de consolidadoras de carga que se encuentran manejándose dentro del puerto son varias, ya que han ido aumentando la demanda de importadores que buscan el ingreso de sus cargas por este puerto.

Tabla 3: UBICACIÓN CONSOLIDADORAS DE CARGA EN EL ECUADOR

EMPRESAS CONSOLIDADORAS	UBICACIÓN	CARACTERÍSTICAS
DAMCO	QUITO	Repuestos y accesorios para llantas, línea variada de deportes, colchones.
PANALPINA	QUITO	Material petrolero, textiles, materiales acuáticos.
TOLEPU	GUAYAQUIL	Línea blanca
MUNDITRANSPORT SA	QUITO	Repuestos para tráileres
CALVIMA CIA LTDA	QUITO	Material petrolero, productos químicos
BLUCARGO	GUAYAQUIL	Material petrolero
PANATLANTIC LOGISTICS SA	GUAYAQUIL	Material y equipo petrolero.

Fuente: Información semestral del año 2013 por el Departamento de Estadísticas de APE

En la tabla anterior mencionada se encuentran establecidas las empresas consolidadoras que actualmente están operando dentro del Puerto Comercial de Esmeraldas. Se puede apreciar que la mayoría de estas empresas se encuentran establecidas en la ciudad de Quito y en menor cantidad en la ciudad de Guayaquil.

La mayoría de estas empresas operan dentro de este Puerto debido a que representan a un cliente en particular por lo cual su carga ingresa por el mismo. Ellas no poseen una oficina que representa a la empresa dentro de la ciudad, simplemente vienen a realizar la operación y el despacho correspondiente y luego regresan a su ciudad.

Las empresas que poseen su representante dentro de la ciudad son: PANALPINA, TRADINTER Y CALVIMA.

TRADINTER S. A. es una empresa que brinda varios servicios entre uno de ellos prestación de servicios de transportación marítima y así mismo manejan carga consolidada ya que ellas realizan una negociación en particular con las consolidadoras de carga así como lo indicó Doris Carrión, trabajadora de Tradinter S.A.

CALVIMA es una consolidadora del grupo Calderón. Ella maneja todo lo que se refiere a suministros petroleros dentro del puerto de Esmeraldas. Ellos mantienen su oficina dentro de la ciudad ya que representan a la Empresa Petroamazonas la cual realiza importaciones continuamente por este puerto.

Así mismo se encuentra la consolidadora PANALPINA. Panalpina es la consolidadora de carga que maneja mayor mercancía para ser desconsolidada en el puerto. Se manejan a través de dos líneas navieras las cuales manejan su carga de un puerto al otro. Cada una maneja una ruta diferente.

Cada una de sus líneas navieras presenta características particulares, ya que mientras Maersk es quien maneja la carga para ser desconsolidada, Tradinter se encarga de movilizar la carga que viene destinada para un solo consignatario.

En el año 2012 donde tomaron mayor fuerza ya que realizaron un promedio de 4 desconsolidaciones dentro del puerto.

Su mayor cliente es el importador Marathon, ya que es quien trae el 75% de la carga que viene para ser desconsolidada, ellos manejan lo que son suministros acuáticos.

Panalpina cuenta también con otros importadores que traen carga para desconsolidar los cuales manejan químicos y suministros de petróleo.

No solamente carga contenerizada si no también carga suelta unos más que otros y dependiendo el tipo de carga el cual se encuentren especializados.

2.4. DEMANDA

En la ciudad de Esmeraldas no existe una consolidadora de carga que sea originaria de la Provincia, pero si existen consolidadoras que operan o trabajan dentro del puerto. A medida que va transcurriendo el tiempo los importadores han ido aumentando sus operaciones e ingreso al puerto. Una de las mayores causas es debido a la seguridad que

brinda este a diferencia del Puerto de Guayaquil y así mismo el tiempo de tránsito de mucho menor.

Existe mucha demanda en lo referente a las importaciones. Cada año ha ido en aumento la cantidad de importadores que realizan sus negociaciones a través de este puerto comercial. Entre todos aquellos que realizan sus transacciones por aquí, existe una cantidad de consignatarios que manejan su carga desconsolidada. En la siguiente tabla se indica aquellos importadores que realizan este proceso y así mismo la cantidad que ingresan de manera mensual.

Tabla 4: IMPORTADORES DE CARGA CONSOLIDADA

IMPORTADORES	CANTIDAD DE CARGA PARA DESCONSOLIDAR MENSUAL	CONSOLIDAN / DESCONSOLIDAN
BAKER HUNYES	12 CONTENEDORES	Material petrolero y químico.
HALLIBURTON	4 CONTENEDORES	Material petrolero y químico.
WHETAFORD	8 CAJAS	Material petrolero y químico.
SAXON ENERGY	8 CAJAS	Material petrolero y químico.

Fuente: Informe del anual 2012 de la Agencia Naviera Tradinter
Elaborado por: El autor

Así mismo se puede señalar que no existe gran cantidad de consolidaciones por este puerto una de sus mayores causas debido a la falta de exportadores e importadores en la provincia y ciudad, adicionalmente que el puerto solo cuenta con una línea naviera de contenedores por lo que también es uno de los motivos que no existan más desconsolidadoras en el medio.

Estas agencias manejan su gama de clientes y es por lo cuales se mantienen dentro del mercado. Cada cliente posee un tipo de actividad diferente por lo cual cada una de ellas maneja diferentes tipos de carga. A medida que va pasando el tiempo han ido incrementándose la carga que llega al puerto de Esmeraldas para ser desconsolidada, esto ayuda de gran manera al crecimiento que se está dando en el mismo. Dentro de la ciudad y debido al auge que existe y el movimiento que se da en el puerto existen Agencias Navieras establecidas en la ciudad que cooperan con la logística de la importación. Se pueden detallar las siguientes:

Tabla 5: TIPOS DE CARGA QUE MANEJAN LAS AGENCIAS NAVIERAS

AGENCIAS NAVIERAS	TIPO DE CARGA	CANTIDAD DE BUQUES MENSUALES
AGENCIA TÉCNICO MARÍTIMA TECNISEA CIA. LTDA.	Carga de acero, vehículos, graneles, líquidos y carga general.	48
BBC CHARTERING	Carga general, maquinaria y carga de acero	42
ANDINAVE S.A	Vehículos	15
GUSTAVO ZANDERS CIA. LTDA.	Graneles líquidos y sólidos.	59
REPRESENTACIONES MARITIMAS DEL ECUADOR S.A.	Astilla y carga contenerizada	119
TRADINTER	Carga general y contenerizada	28

Fuente: Informe anual de tipos de carga 2012 del Departamento del Servicio al Cliente de APE

La Agencia Técnica Marítima Tecnisea Cía. Ltda. Cuenta con su grupo seleccionado de clientes, dentro del Puerto Comercial de Esmeraldas maneja cuatro clientes (Klin, TBS Shipping, Navesmar Coco Shipping) a los cuales le traen contenedores de manera permanente y lo realizan en un promedio de 50 naves anualmente. Tenemos así mismo Tradinter que maneja 12 buques anualmente, ya que es una Agencia Naviera que dentro de este puerto no tiene gran movimiento, pero se encuentra establecida debido a sus clientes que traen carga por el mismo. Se encuentra también con otras Agencias como son Gustavo Zanders, Andinave y BBC Chartering cada una con 60,24 y 45 buques

anuales respectivamente. Vale recalcar que la Agencia Naviera con mayor afluencia es Representaciones Marítimas del Ecuador S.A. (Remar) con un total de 120 buques anuales.

Ellos manejan esta gran cantidad de contenedores ya que dentro de la Ciudad de Esmeraldas son representantes de la Agencia Naviera Maersk Line la cual es pionera en transporte dentro del puerto y en la que en su gran mayoría maneja todo el movimiento y transportación de contenedores.

Dentro de las agencias navieras señaladas anteriormente cabe recalcar que las que traen carga contenerizada para ser desconsolidada son muy pocas, ya que este mercado está ampliándose para el ingreso de mayor carga y mucha de esta para se desconsolidada y es por esta razón que debe existir una Consolidadora para ayudar aquellos importadores y exportadores que deseen enviar o traer su carga por este puerto y así minimizar costos y procesos logísticos más rápidos al manejarse dentro del entorno con una de ellas. Las Agencias que manejan este tipo de carga dentro de la ciudad son: **Tradinter y Maersk Line.**

Así mismo estas líneas navieras se encargan de traer carga contenerizada dirigida hacia un solo consignatario.

En el puerto comercial de Esmeraldas existen directamente poco tipo de carga que es desconsolidada, generalmente la carga que llega para ser sometida a este proceso son suministros petroleros, textiles y suministros acuáticos.

2.5. PRECIO

Cada consolidadora de carga maneja sus precios, mucho depende del cliente, el tipo de carga que vayan a realizar la operación. En el caso de la empresa Consolidadora de Carga PANALPINA, ellos realizan el cobro dependiendo la carga y el tamaño del contenedor.

Cada puerto del país maneja sus tarifarios y son valores que las consolidadoras toman en cuenta dentro del rumbo a cobrar**.** En el Puerto Comercial de Esmeraldas, ellos realizan la desconsolidación de textiles por lo tanto manejan los siguientes valores: en el caso de un contenedor de 20` el rubro hacer cobrado es de $ 544 mientras que para un contenedor de 40` el rubro es de $ 574.

Dentro de cada uno de los precios se encuentran distribuidos los valores que van dentro de ese precio, en este caso, PANALPINA aparte de estar el valor que se establece el puerto, ellos cobran estiba, porteo y apertura del contenedor. Cada empresa maneja su comisión de acuerdo a las políticas que tengan, en este caso ellos el 50% es su comisión.

El precio en el cual la consolidadora se va a manejar, se establecerá a través de los rubros que cobre el puerto más el 50% de la comisión que se encontrará dada en la sumatoria de los rubros.

2.6. ANÁLISIS DE LAS VENTAJAS COMPARATIVAS DE LAS EMPRESAS QUE OPERAN EN EL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS

Con la finalidad de determinar causales por las cuales no arriben mas buques de contenedores por este puerto así como también identificar las condiciones actuales de los servicios que prestan las consolidadoras se ha realizado un análisis de las debilidades y oportunidades que permita establecer estrategias competitivas para ingresar al mercado.

Para realizar este análisis se ha tomado en cuenta la participación de 3 agentes aduaneros, 3 Agencias Navieras, 3 consolidadoras de carga.

DEBILIDADES

- No existe la suficiente seguridad para las mercancías que son desconsolidadas dentro del puerto.
- No cuentan con oficinas dentro de la ciudad que permitan mantener un mayor control con los clientes.
- No hay muchas agencias navieras por lo cual deben manejarse con aquella que esté funcionando dentro del puerto.
- No existen muchas frecuencias dentro del puerto.

OPORTUNIDADES

- Excelente relación SENAE-APE.
- Existe menor tránsito, lo que permite el ingreso de la carga mas rápido.
- Mayor rapidez en los procesos de desconsolidación.
- Promoción de APE al mundo.

VENTAJAS COMPARATIVAS

- Al encontrarse establecida la consolidadora dentro de la ciudad, se puede realizar un mayor control a la carga, y brindar un servicio personalizado así como mejor atención al cliente permitiendo tener mayor captación de ellos.
- Actualmente el puerto está en una campaña de promoción de los productos y servicios con las intenciones de presentarles a interesados las Líneas Navieras Contenerizada lo que permitirá que exista mayor frecuencia.
- Gracias a las condiciones en que se encuentran las vías terrestres, permiten una mayor seguridad y rápido acceso entre provincias ya que permite mantenerse una mejor logística.
- Una vez establecidas las ventajas comparativas permitirán generar las estrategias que ayuden a que la consolidadora de carga genere mayores beneficios y un buen servicio.

2.7. ESTRATEGIAS

- La empresa debe establecer condiciones, control y seguridad para que la carga llegue en las mejores condiciones al consignatario.
- Crear una oficina que se encuentre dentro de la ciudad para comodidad y mejor atención al cliente.
- Establecer la legalidad de la empresa para su constitución.
- Marcar la inversión con la cual se procederá a realizar las operaciones necesarias dentro de la consolidadora.

CAPITULO III

3. ESTUDIO TÉCNICO

3.1. LUGAR DE REALIZACIÓN DEL PROYECTO

El trabajo que se realizó fue a base de estudios, identificando cual sería la mejor alternativa para la ubicación y atención a sus clientes. Hay que tener en cuenta que el lugar donde se efectué el proyecto contribuye en gran medida a que se pueda llegar a la mayor rentabilidad, es importante determinar el sitio donde se realizara la propuesta, es por esto que la consolidadora se encontrará establecida en:

3.2. UBICACIÓN Y TAMAÑO

La empresa CONSOLIDA S.A se encontrara establecida en el edificio de atención al cliente de Autoridad Portuaria de Esmeraldas, debido a que las condiciones de ubicación son las más adecuadas y van acorde a la empresa. Al encontrarse a menos de 100m del Puerto Comercial, así como las distancias que existen hacia las demás entidades y mucho más a los lugares donde podrían hospedarse los clientes y les permitiría mayor accesibilidad a la empresa.

Al estar ubicada la empresa dentro del edificio, de acuerdo a las políticas que maneja Autoridad Portuaria, deben cumplir con los siguientes requisitos:

- Solicitud dirigida al señor Gerente de APE;
- Copia de la cédula de ciudadanía;
- Copia del certificado de votación;
- Copia del nombramiento del representante legal;
- Copia de la Escritura Pública de constitución de la Compañía o Empresa;
- Copia del RUC

Todos los documentos deben encontrarse debidamente legalizados y vigentes para que pueda procederse a realizar el contrato de arrendamiento.

El tamaño estructural de la empresa la cual se desea implementar es de 60,06 m2, lo que es considerado tamaño razonable para que pueda surgir y comenzar dentro de la ciudad. El tamaño de la empresa se encuentra distribuido en tres partes como es: Gerente, Asistente Administrativo y el Operador logístico. Ver anexos #2, 3, 4 y 5. De acuerdo a la dimensión que se desea de la empresa así como el lugar, hay que cubrir con costos que establece la empresa arrendataria (APE) los cuales se detallan a continuación:

Tabla 6: ESPACIOS DE ALQUILER DE OFICINAS EN APE

ESPACIOS	COSTO X M^2 (MAS IVA)	VALOR Alícuota 10%	OBSERVACIONES
OFICINAS UBICADAS EN EL EDIFICIO DE ATENCIÓN AL CLIENTE APE	10,00	CON ALÍCUOTA	* El valor de la alícuota 10% del canon de arrendamiento sin IVA; en el que está incluidos servicios de agua potable, limpieza y seguridad que APE les ofrece.
OFICINAS UBICADAS A LADO DE LA ADUANA SENAE	10,00	SIN ALÍCUOTA	
OFICINAS UBICADAS PATIO DE TRÁILER	5,00	CON ALÍCUOTA	

Fuente: Valores establecidos por Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

Una vez establecido el espacio y los valores por los cuales se realizará el contrato de arrendamiento, quedará de la siguiente manera:

Tabla 7: INFORMACIÓN DE LA EMPRESA "CONSOLIDA S.A."

NO.	EMPRESA	ÁREA (M2)	COSTO X M2	VALOR MENSUAL SIN IVA	VALOR Alícuota 10%	OBSERVACIONES
OFICINAS UBICADAS EN EL EDIFICIO DE ATENCIÓN AL CLIENTE APE						
1	CONSOLIDA S.A.	60,06	10,00	600,6	60,06	

Elaborado por: El autor

3.3. ESTUDIO DE EQUIPAMIENTO DEL PUERTO COMERCIAL DE ESMERALDAS

El Puerto Comercial de Esmeraldas es un puerto que no se encuentra desarrollado de tal forma que permita realizar cada procedimiento de la mejor manera posible ya que en tecnología no es uno de los pioneros.

Por este puerto lo que mayormente se realiza son importaciones ya que dentro de la provincia no existe gran cantidad de exportadores. Muchas en las condiciones que se encuentra el puerto no son las adecuadas para brindar el servicio de cada uno de sus clientes. Es por esto que muchas veces dejan de ingresar por este puerto debido a su infraestructura.

Dentro de lo que se refiere a desconsolidaciones, éstas se dan de manera continua ya que las empresas que operan dentro del puerto poseen sus clientes por los cuales se encuentran dentro de la ciudad. El proceso de desconsolidación se realiza dentro de las bodegas que posee, no son las más adecuadas pero son las que tiene el puerto y así mismo las que pueden ofrecer.

Dentro de las maquinarias que se encuentran en el lugar se tiene montacargas, reacktaker que son indispensables para realizar el proceso, ya que cada una de ellas cumple su función dentro del servicio. Las bodegas con las que cuenta el Puerto no poseen las condiciones necesarias para la realización del servicio, no cuenta con cámaras de seguridad que permitan mantener la carga vigilada hasta el momento de su despacho lo que de cierta manera no garantiza la seguridad adecuada para las cargas desconsolidadas.

3.4. PROCESO DE DESCONSOLIDACIÓN DE LA CARGA

El proceso de desconsolidación es aquel que permite separar las distintas cargas que llegan para cada uno de los consignatarios. Al utilizar los servicios de una consolidadora de carga, ella cumple el papel más importante ya que vendría a ser el consignatario de la carga por lo cual el dueño de total de la misma de cierta forma.

Una vez que la carga ha llegado al puerto de destino, debe ser desembarcada del buque en el cual viene para la ubicación respectiva del contenedor en su lugar dentro del patio de contenedores.

La Ing. Lilibeth Zambrano, funcionaria de Panalpina indica que ellos le brindan la asesoría adecuada y necesaria al cliente, así como también todo tipo de facilidades ya que el puerto por no ser muy transitado permite la nacionalización de la carga en un tiempo mucho más corto. Para realizar este tipo de servicio se le solicita al cliente las facturas comerciales para de esta manera proceder a realizar los BL correspondientes para cada embarque.

Hay que tener presente que todo tipo de carga puede consolidarse pero así mismo hay que conocer qué tipo de carga viene, su capacidad y todo aquello que ayude a agilitar el proceso y que es el más adecuado.

El representante de la consolidadora de carga debe estar listo para el despacho de su carga al momento del ingreso al puerto. Previo a esto se comunica a través de una carta la accesibilidad e las bodegas para realizar para realizar la desconsolidación del contenedor previo al arribo del buque. Conjuntamente hay que cancelar los servicios operativos dentro del Puerto para que con esa factura se realice la movilización del contenedor a la bodega respectiva.

Una vez que se encuentren los respectivos permisos y cancelado los valores operacionales, el representante junto con su cuadrilla se dirige a la bodega para realizar el procedimiento para la separación de la carga.

Este proceso debe ser realizado bajo las autoridades correspondientes como lo es el funcionario aduanero y el representante de la consolidadora para realizar la apertura del contenedor.

Dependiendo el tipo de carga puede tardar hasta 3 días esta consolidación, ya que acorde a la forma de la carga, sus dimensiones permitirán que se realice de manera más rápida y eficaz permitiendo el despacho en el menor tiempo.

Una vez que se encuentren en el proceso, el funcionario aduanero se encarga de revisar el trámite de manera documental de tal forma que cuando realiza el aforo se encuentre lo que está establecido en la o las facturas comerciales y no deban existir inconvenientes al respecto.

No solamente se desconsolidan un tipo de carga, se lo realiza a varias de ellas cada una con procedimiento diferente y muchas veces de maquinarias diferentes para realizar el correcto proceso de desconsolidación.

Entre los tipos de cargas en los cuales se le aplica este tipo de procedimiento tenemos: tubería, rollos de tela, ropa, pallets, entre otros.

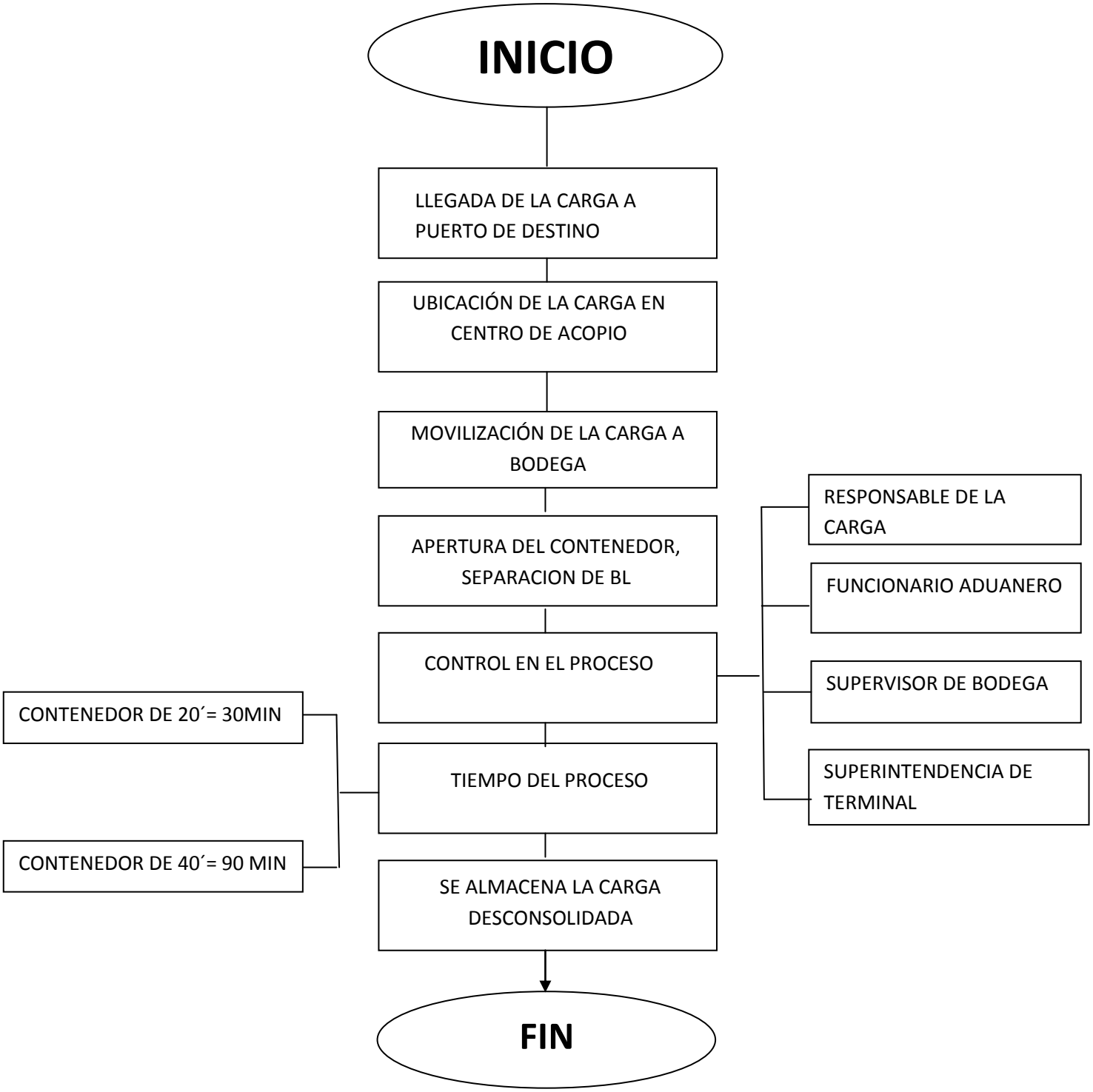
El procedimiento de desconsolidación de pallets se realiza a través de maquinaria ya que no necesita de cuadrilla para su ubicación dentro de la bodega. Esta carga viene a través de un SHIP CONVENIO. Una vez que se encuentre colocada en bodega se

realiza la desconsolidación. Para esta se utiliza una máquina de 3 toneladas que puedan operar dentro del contenedor y la carga no salga afectada. Este tipo de maquina comúnmente es modelo Caterpillar.

Dependiendo la forma de estibación de la carga puede establecerse el tiempo, en el caso de un contenedor de 20´se va un tiempo de 30 min y en el de 40´de 60 a 90 minutos. Luego de ser des consolidado se procede a almacenar la carga en una bodega cerrada de 2ft de altura y se clasifican según su referencia manifestada. Este tipo de carga normalmente es transportada por QMAX.

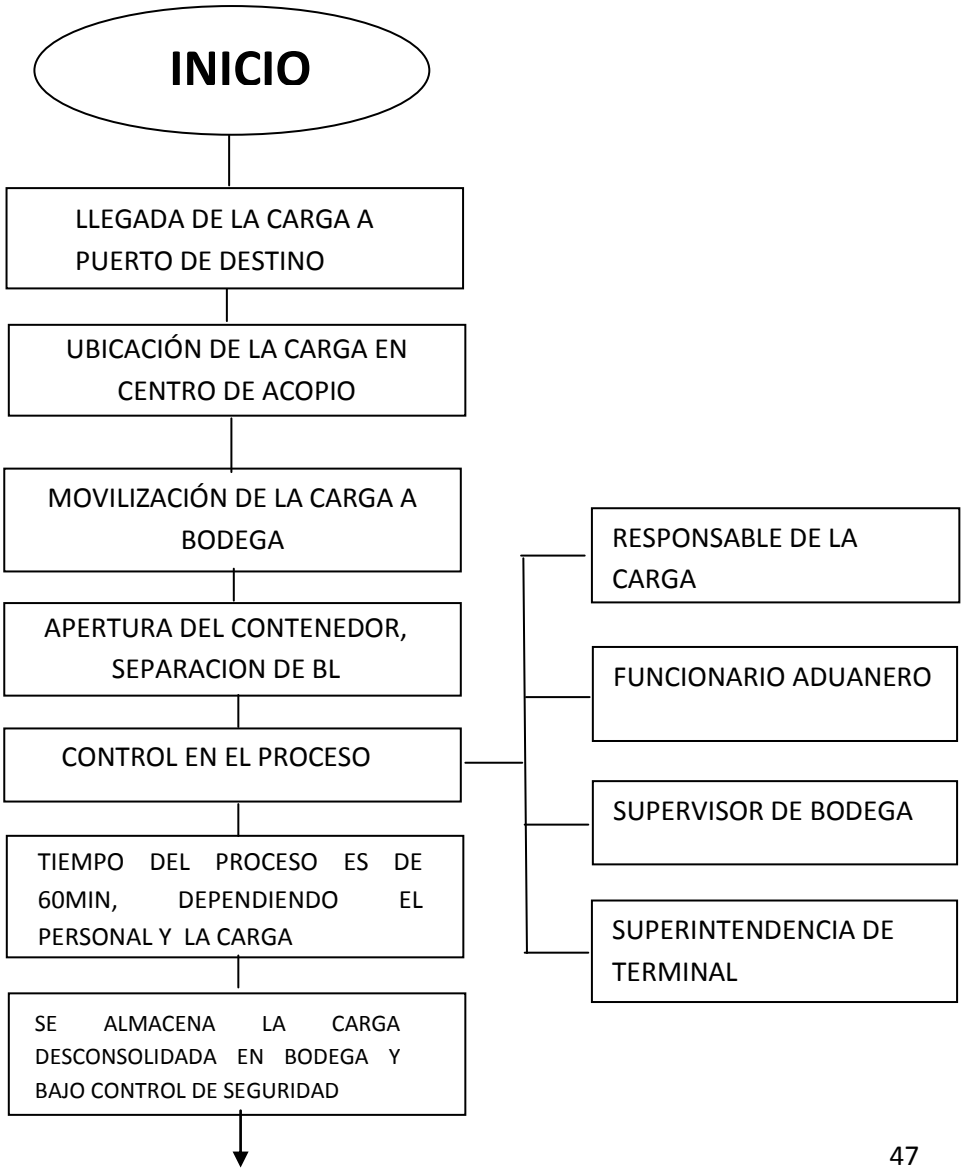
Ilustración 1: PALLETS




INICIO
LLEGADA DE LA CARGA A PUERTO DE DESTINO
UBICACIÓN DE LA CARGA EN CENTRO DE ACOPIO
MOVILIZACIÓN DE LA CARGA A BODEGA
APERTURA DEL CONTENEDOR, SEPARACION DE BL
CONTROL EN EL PROCESO
RESPONSABLE DE LA CARGA
FUNCIONARIO ADUANERO
SUPERVISOR DE BODEGA
SUPERINTENDENCIA DE TERMINAL
TIEMPO DEL PROCESO
CONTENEDOR DE 20´= 30MIN
CONTENEDOR DE 40´= 90 MIN
SE ALMACENA LA CARGA DESCONSOLIDADA
FIN

Otro tipo de carga a la cual se le realiza este proceso es lo que se refiere a ropa. Este tipo de carga es traída por Marathon Sport la cual llega en cartones, a diferencia de la anterior esta necesita de cuadrilla para su operación ya que es carga liviana y de dimensiones pequeñas.

Este tipo de carga viene en contenedores, una vez puesta la carga en el lugar de acopio se procede a realizar la movilización de la misma a una bodega. La distancia entre el lugar de acopio y la bodega debe ser corta para evitar averías en la carga. Una vez ubicada la carga dentro de la bodega se procede a la apertura frente a los responsables del procedimiento, una vez comprobado q la carga sea la manifestada se realiza la separación y el cierre de la operación, se clasifica la carga según las referencias y queda almacenada en la bodega bajo control de seguridad y que no se encuentre expuesta al sol. El tiempo estimado para la operación es de 60min y esto dependerá de las dimensiones de la carga y el personal que tengan para la operación.



FIN

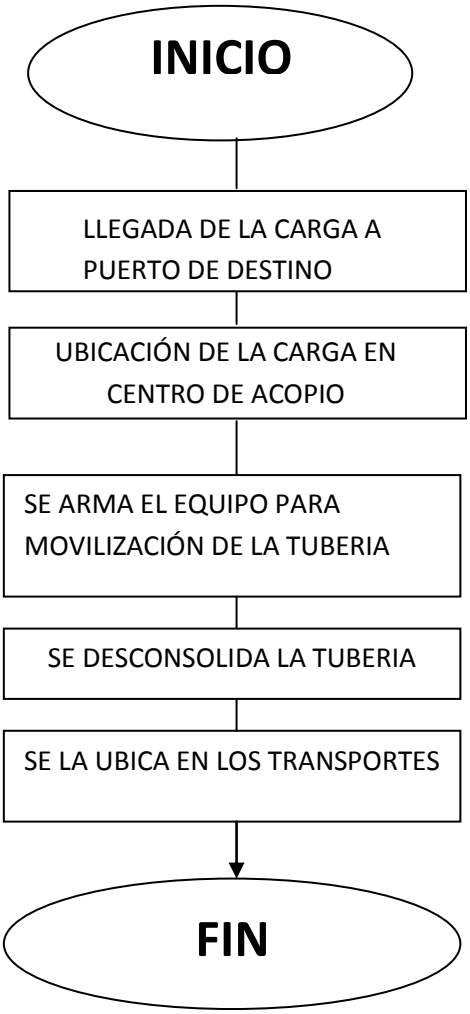
Ilustración 2: ROPA



Una de las cargas que se maneja con un proceso totalmente diferente son las tuberías, ya que para estas se necesita poseer un equipo especial para realizar tanto la movilización como la desconsolidación. Para este tipo de carga se usa un spreader vertical junto con eslingas que permitan el traslado de la carga sin que vayan a sufrir algún tipo de daño. Se utilizan este tipo de elementos debido a las dimensiones que tienen. Normalmente este tipo de carga viene en contenedores cerrados y en open top (techo descubierto). Se utiliza una máquina modelo Caterpillar de 15 toneladas, cuadrilla, spreader junto con eslingas y ganchos. Una vez armado el equipo se desconsolida la tubería y se la coloca en el transporte. Las tuberías son importadas por Petroamazonas y Petroecuador.

Ilustración 3: TUBERIAS

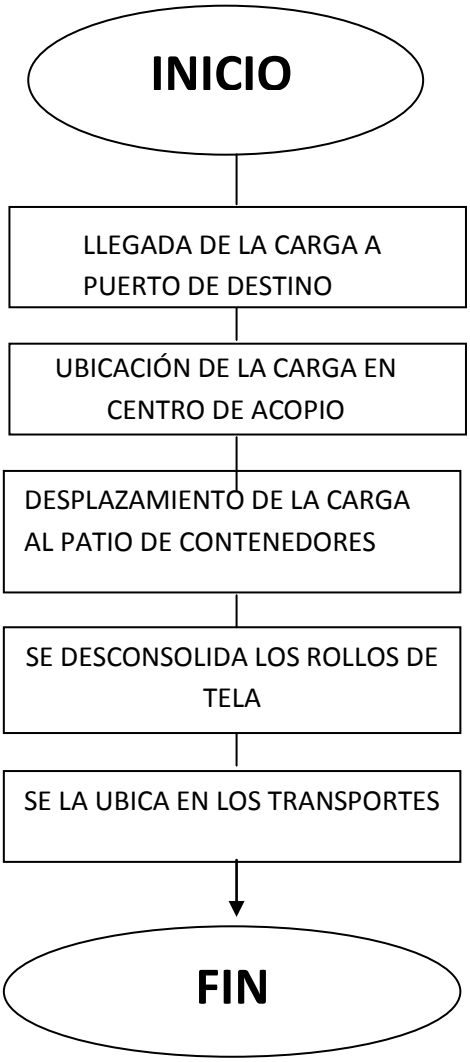




En el caso de los rollos de tela son ubicadas en el patio de contenedores. No es necesario que se opere con maquina pero en el caso de que el cliente lo exija debe de manera antelada pedir la autorización de la máquina para poder utilizarla. En el caso del uso de la máquina debe emplearse una de 1 a 4 toneladas para la movilización de los rollos. En caso de que se requiera movilizar el contenedor con los rollos se utiliza una reacktaker.

Ilustración 4: ROLLOS DE TELA





Luego de analizar cada uno de los procesos realizados para desconsolidar la carga se estableció un proceso que permita realizar de mejor manera la desconsolidación, teniendo en cuenta que cada sección por la que pasa el proceso.

Una vez conocido en que tiempo llega la carga, se solicita los valores a cancelar por parte de Autoridad Portuaria a través del departamento de facturación. Entre los rubros a cancelar son: desconsolidación, movimiento de contenedor sea lleno o vacío,

maquinarias y la cuadrilla. Dentro del departamento emiten la factura la cual debe ser cancelada por nuestra parte para dar inicio a la operación.

Una vez que se cancela el valor de la operación realizando el depósito a la cuenta exclusiva de Autoridad Portuaria, el departamento de tesorería se encarga de entregar la factura por el valor pagado. Después de haber cancelado se dirige al departamento de Control Aduanero ya que son ellos quienes emiten la orden de salida al contenedor que se le va a realizar la desconsolidacion. Para que den esta orden se presenta el comprobante de la factura cancelada y con eso nos entregan la orden para continuar con el proceso.

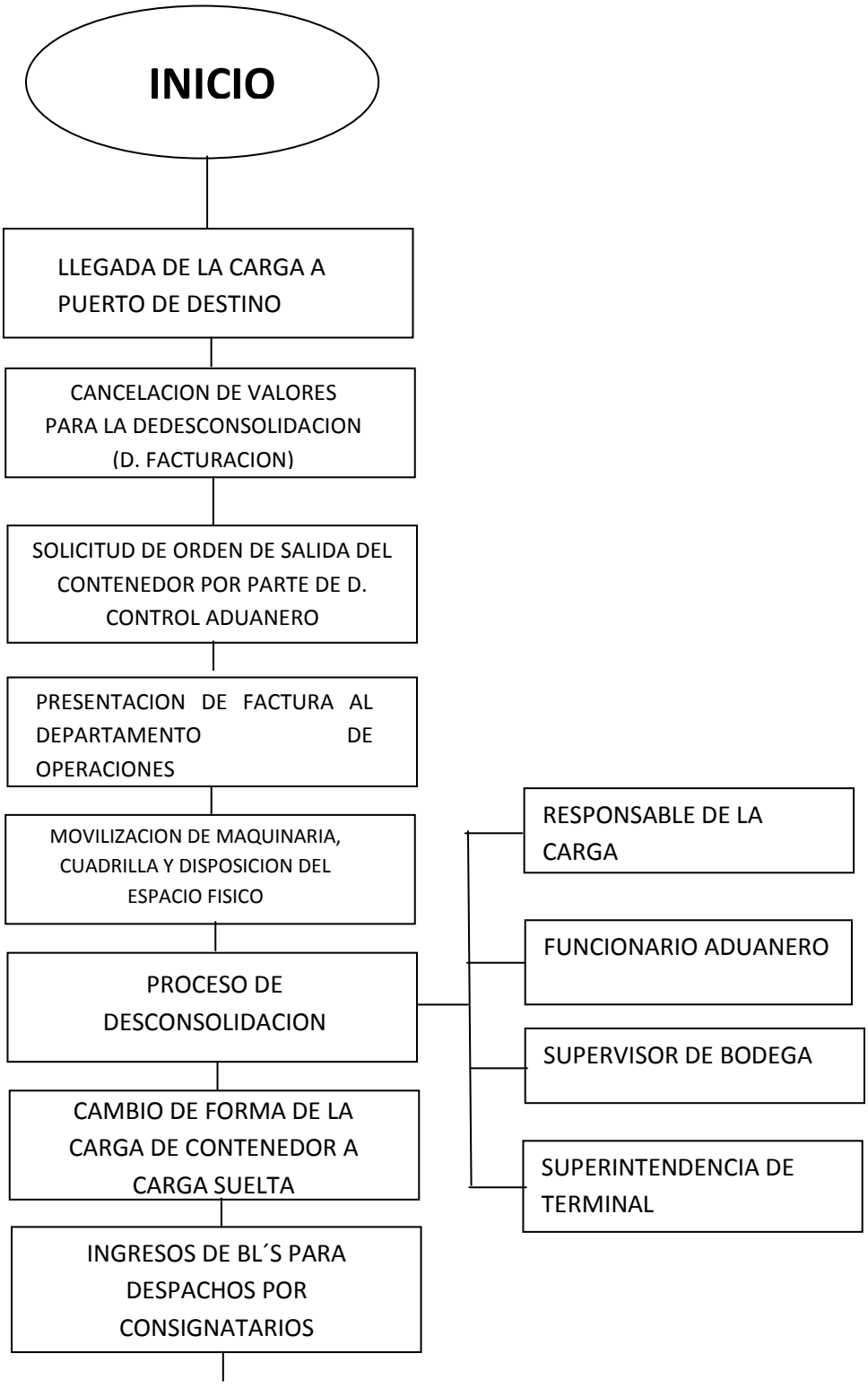
Con la orden en mano se dirige al departamento de contenedores en el cual se presenta la copia de la factura (verde) con la cual se dirige al patio de contenedores para la ubicación del contenedor, conjuntamente se solicita al departamento de operaciones la cuadrilla, el vehículo para la movilización del contenedor y el espacio que tiene disponible el puerto para realizar el proceso. El proceso se lleva a cabo con la presencia de las personas involucradas en la desconsolidación como lo son: bodeguero, representante de la carga, funcionario aduanero el cual juega un papel importante porque en su presencia debe realizarse el proceso con el fin de que exista transparencia en el acto. El tiempo en el que se realiza la desconsolidación puede variar dependiendo la cantidad de carga que llegue como también sus dimensiones.

Dentro del proceso lo mas optimo es que la carga de cada consignatario cuenta con un distintivo que permita agilitar las funciones y para luego realizar un control a través de los BL´S hijos.

Culminada la operación, Autoridad Portuaria presenta un acta indicando la carga, la cantidad, todo lo relacionado a ella y debe ser firmado como constancia de que se ha receptado la misma y que no ha sufrido ningún tipo de percance.

Como es una desconsolidación, existen varios consignatarios, es decir varias personas dueñas de las cargas provenientes del puerto de origen, por lo que en el departamento de estadística se debe realizar el cambio de contenedor a carga suelta con el fin de que pueda realizarse el despacho conforme las exigencias que pide el cliente con su carga.

Se realiza el despacho en los transportes y parten a cada uno de sus consignatarios.





CAPITULO IV

4. MARCO LEGAL

4.1. ESTUDIO ORGANIZACIONAL Y LEGAL

4.1.1. NOMBRE DE LA CONSOLIDADORA DE CARGA

El nombre de la consolidadora de carga será CONSOLIDA S.A. el nombre está dado al significado de la palabra consolidación ya que quiere decir unión de cargas de diferentes consignatarios y ese es el fin y la actividad de la empresa como tal.

4.1.2. LOGO

Para identificación de la empresa y como imagen general de la consolidadora, se usará el logo en la parte principal de la oficina, en la publicidad que se realizará hacia los clientes y empresas del medio y en las hojas en las cuales se realice facturas, reportes, oficios, etc. El logotipo que se muestra a continuación:

El logotipo fue diseñado con letra sólida color azul oscuro y claro. Se utilizó el color azul oscuro ya que simboliza la paz que refleja el mar mientras que el color azul claro demuestra tranquilidad, y protegidos de todo alboroto. El cantado que se encuentra formando parte del logo quiere decir la seguridad y confianza que brindará la empresa a sus clientes.

4.1.3. ESLOGAN

"El resto, es nuestro" se refiere a que la empresa dará el servicio de manera personalizada, es decir, el cliente no debe preocuparse de cómo retirar su carga o llevar su carga hacia nosotros, ya que somos quienes realizaremos todo el proceso.

4.1.4. TIPO DE ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL

Para mantener un negocio dentro del mercado se debe tener en cuenta la importancia de conocer y saber el sistema jurídico, es decir, tener conciencia del sinnúmero de obligaciones que deben cumplirse para no cometer litigios, o poder tener suficientes defensas en el caso de existir un problema similar, asumiendo de esta forma que el cumplimiento de las obligaciones mercantiles que tiene el empresario es una forma de garantizar el progreso de la organización.

De acuerdo a lo mencionado la consolidadora de carga CONSOLIDA S.A. será una empresa de SOCIEDAD ANÓNIMA.

Las sociedades anónimas son compañías cuyo capital se encuentra conformado por las aportaciones de los accionistas los cuales se encuentran divididos en acciones transferibles. Este disfruta del beneficio de la responsabilidad limitada.

Al momento de constitución de la sociedad anónima, el capital debe estar íntegramente suscrito y pagado por lo menos el 25%. El capital mínimo requerido actualmente es de $800.

Al menos el 10% de las utilidades liquidas debe destinarse a la reserva legal, hasta que esta llegue a una equivalencia del 50%. Estos valores pueden ser utilizados para cubrir pérdidas o así mismo poder aumentar el capital, pero solamente puede distribuirse entre los accionistas en caso de liquidación de la sociedad.

Las resoluciones de las juntas generales de accionistas se adoptan por mayoría simple del capital pagado representado en la reunión. Se permite la suscripción pública de acciones a través del mercado de valores.

4.1.5. CONSTITUCIÓN DE SOCIEDADES

Para dar inicio a la constitución de la compañía se debe requerir los servicios de un abogado que se encuentre registrado debidamente en el Colegio de Abogados de su residencia el mismo que se encargara de elaborar una carta dirigida al Intendente de Compañías donde se pretende constituir la empresa en la cual se pide la revisión y aprobación de un listado de máximo 5 posibles nombres. Una vez emitida la correspondiente carta de aprobación del futuro nombre de la compañía por parte de la Superintendencia de Compañías, se acude a un banco con el fin de aperturar la correspondiente cuenta de integración de capital.

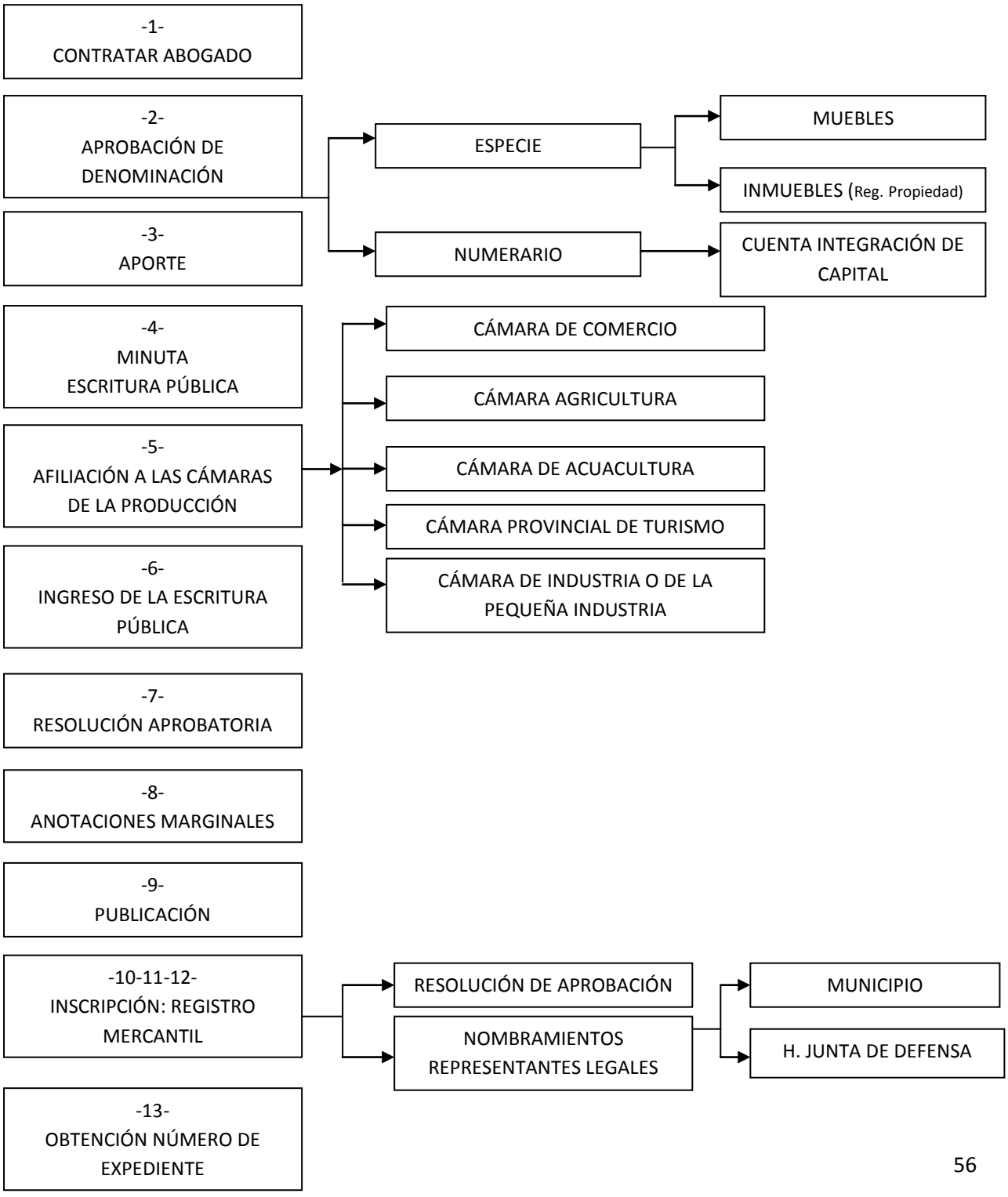
Teniendo la escritura pública, se la ingresa dentro de la Superintendencia de Compañías para su respectiva aprobación. Una vez revisada la misma, la Intendencia de Compañías emite una resolución aprobando la creación de esta nueva persona jurídica.

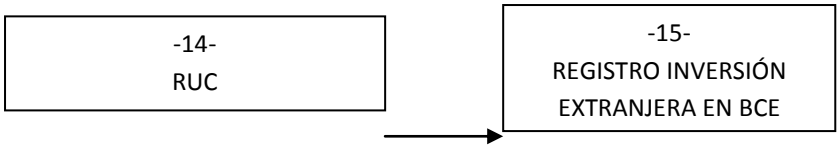
Una vez aprobada la creación de la compañía, se debe acudir a un periódico de mayor circulación dentro del sitio y publicar un extracto de la resolución para dar a conocer al público en general de su creación. Así mismo se acudirá al Registro Mercantil para inscribir la documentación necesaria.

Toda compañía debe tener al menos un responsable de la actividad de la compañía. La junta de accionistas deberá sesionar para realizar la elección de dichas personas que los representaran. Una vez que se encuentre establecido por escrito, se debe acudir al

Registro Mercantil para solicitar un juego de avisos de pago de tasas al Municipio y a la Junta de Defensa Nacional para realizar la inscripción de los mismos. Después de haber realizado todo este proceso debe tenerse el número de expediente emitido por la Superintendencia de Compañías para realizar la solicitud de obtención del RUC. Luego el representante legal debe acudir o enviar una autorización al Servicio de Rentas Internas de modo que puedan emitir el RUC.

FLUJOGRAMA DEL PROCESO DE CONSTITUCIÓN DE COMPAÑÍAS





Fuente: Manual de Constitución de Compañías de la Cámara de Comercio de Guayaquil

4.1.6. PROCEDIMIENTO EN EL SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS DEL ECUADOR

Para la calificación de los Operadores Económicos Autorizados, se debe cumplir con los requisitos establecidos por la Administración Aduanera. El Operador deberá mantener el cumplimiento permanente de los requisitos establecidos para efectos de gozar de tal calidad.

Los usuarios interesados en acreditarse como Operadores Económicos Autorizados deberán solicitar a la Autoridad Aduanera la respectiva calificación. Asimismo podrá obtener esta calificación individualmente para cada etapa de la cadena logística. Las renovaciones de la autorización concedida se darán cada tres años, no obstante los Operadores Económicos Autorizados podrán solicitar anticipadamente el retiro de su autorización.

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador deberá notificar en un plazo no mayor de dos días, todos los requisitos que no cumpliere el administrado para el ejercicio de sus derechos en todos los trámites administrativos aduaneros, contados desde la fecha de presentación de la solicitud respectiva, caso contrario el servidor o servidora será sancionado de conformidad a la Ley Orgánica de Servicio Público.

En caso de incumplirse con el plazo de entrega de documentos indicados en la presente disposición, corresponderá el pago de la respectiva multa por falta reglamentaria de acuerdo a lo establecido en el literal d) del artículo 193 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. Para estos casos, la falta de presentación física de la Declaración Aduanera y sus documentos de acompañamiento y de soporte dentro del término de los treinta días calendario, contados a partir de la fecha de arribo de la mercancía, acarreará su abandono tácito según lo establecido en el literal a) del artículo 142 del mismo cuerpo legal.

4.1.7 REQUERIMIENTOS ESTABLECIDOS POR EL SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR

Según lo dispuesto en el boletín N° 89 por parte del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador, indica que los requisitos para implementar una consolidadora de carga son los siguientes:

- **REQUISITOS LEGALES**

1.- copia de las escrituras de constitución de la empresa, mismas en las que debe constar que su objeto social contempla esta actividad.
2.- copia del nombramiento del representante legal de la empresa.
3.- copia del Registro Único de Contribuyentes.
4.- si se trata de una empresa extranjera adicionalmente debe desmostar que esta domiciliada en el país.
5.- presentación de la garantía correspondiente ante la SENAE.
6.- registro de consolidador/ desconsolidador de carga marítima, otorgado por la autoridad competente.
7.- certificación emitida por la Autoridad Portuaria, que acredite la respectiva autorización de un espacio físico, que deberá contar con todas las seguridades correspondientes.

- **REQUERIMIENTOS FÍSICOS Y TÉCNICOS MÍNIMOS**

1.- Área de oficina: 60m ^{2}
2.-. Servicios sanitarios básicos.
3.-Sistema eléctrico normalizado.
4.- equipos de oficina indispensables.
5.- iluminación y ventilación eficientes.

6.- alarma contra incendio

7.- cumplir con los sistemas de seguridad e higiene, exigidos por el cuerpo de bomberos y el respectivo reglamento del IESS.

8.- programa contable completo que incluya el control de bodegas e inventarios con interconexión a la SENAE.

9.- Acceso a internet y correo electrónico.

10.- seguridades para funcionamiento del sistema informático, mismo que deberá ser compatible con el requerido por la SENAE para interconexión.

11.- dos líneas telefónicas.

- **REQUERIMIENTOS DE DOCUMENTACIÓN PARA REALIZAR LA INSPECCIÓN**

1.- diagrama de flujo de las operaciones.

2.- planos de implantación general.

3.- detalle de seguridad física.

4.- documentos que pueden determinar la propiedad o forma de uso de los equipos.

5.- descripción del sistema de inventario e informático.

6.- impresoras.

7.- línea telefónica convencional digital, sin ruido.

8.- conexión a internet con cualquiera de los proveedores de la localidad.

9.- cuenta de correo electrónico con su proveedor local.

10.- cuenta de correo seguro

11.- sistema de comunicaciones

12.- determinación del tipo de mercancías destinadas a consolidar y/o desconsolidar.

4.1.7. ADMINISTRACIÓN

La empresa CONSOLIDA S.A. será administrada por un representante legal , la junta de accionistas y cualquier otro funcionario determinado por los estatutos. Los funcionarios puedan designarse por periodos de hasta cinco años y pueden ser libremente reelegidos.

4.1.8. TRIBUTACIÓN DE COMPAÑÍAS

Las sociedades están sujetas a una tarifa fija del 25% del impuesto a la renta o del 15% en caso de reinversión de las utilidades. Se permite la deducción de aquellos costos y gastos necesarios para la operación de la compañía y para la generación del ingreso.

La ganancia ocasional generada por la venta ocasional de acciones o participaciones no está sujeta a impuesto. Existen convenios tendientes a evitar la doble tributación entre los países miembros de la comunidad andina y con terceros países. De manera general, los impuestos pagados por el Ecuador, pueden ser de forma total o parcialmente deducidos por la matriz en países como Estados Unidos o Canadá y la mayoría de países europeos.

4.2. MISIÓN ,VISIÓN Y OBJETIVO

4.2.1. MISIÓN

La consolidadora de carga CONSOLIDA S.A. es una empresa proveedora de servicios para la movilización de carga a nivel internacional de un puerto a otro de manera personalizada con calidad, orientado al servicio y satisfacción al cliente.

4.2.2. VISIÓN

CONSOLIDA S.A. desea convertirse en la empresa líder de consolidación y Desconsolidación dentro del mercado esmeraldeño a través de su servicio personalizado con el fin de atraer mayor cantidad de clientes a través del cumpliendo sus necesidades

4.2.3. OBJETIVO

Proveer buenos servicios con el fin de captar mayor cantidad de clientes y permitiendo satisfacer las necesidades de cada uno de ellos.

4.2.4. POLÍTICAS

Para cumplir con objetivos del proyecto de creación se tiene las siguientes políticas:

- El personal que trabaje dentro de la consolidadora de carga, deben ser profesionales, tener conocimiento del comercio exterior así como también de relaciones y buen trato para con el cliente.
- El personal que trabajara será escogido a través de entrevistas y los seleccionados ocuparan su cargo por ser la persona más idónea y adecuada para el puesto.
- Se deberán realizar planificaciones trimestrales para la obtención de materiales óptimos para los procesos de Desconsolidación y consolidación.
- La administración deberá presentar informes de manera periódica para conocer la situación de la compañía.
- Competir sanamente con los demás oferentes a través de precios módicos, ofertas y otros beneficios.

4.3. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

Dentro de este tema se definen las funciones que deben cumplir cada miembro de la empresa, así como también el proceso de toma de decisiones.

Una vez establecidas estas condiciones se definió la estructura operativa de la siguiente manera:

GERENTE GENERAL

- Perfil: administrador, ingeniero en Comercio Exterior con conocimientos en el área administrativa.
- Forma de contratación: personal de planta de la empresa con contrato laboral de dos años.

Funciones:

- Ser representante legal de la empresa
- Diseñar estrategias de mercado para atraer mayores clientes.
- Determinar el nivel operativo y administrativo de la empresa.
- Diseñar estrategias ´para optimizar los servicios de la empresa

ASISTENTE ADMINISTRATIVO

- Perfil: experiencia certificada con conocimientos de contabilidad y secretariado.
- Forma de contratación: personal de planta de la empresa con contrato laboral de un año.

Funciones:

- Alimentar el sistema contable
- Manejar archivos y correspondencia de la empresa.
- Realizar los balances, estados de resultados y demás estados financieros de la compañía.
- Llevar la contabilidad de la compañía.

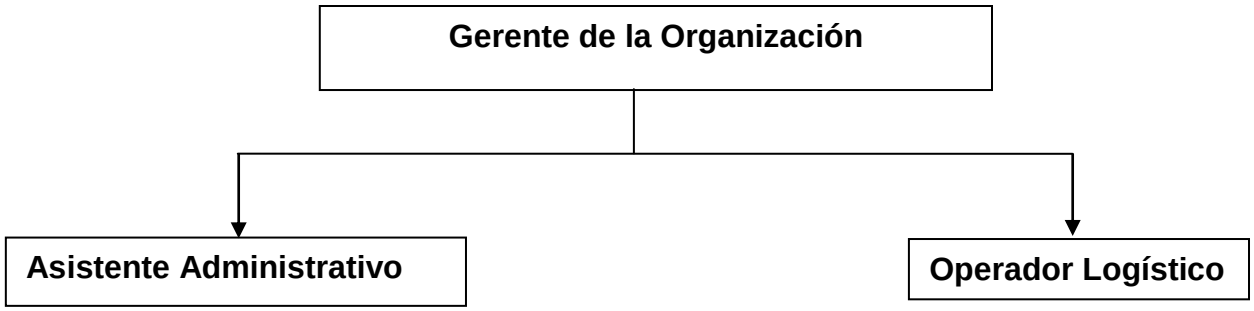
OPERADOR

- Perfil: Ingeniero en Comercio Exterior, tener conocimientos amplios de comercio internacional y las operaciones de consolidación y desconsolidación.
- Forma de contratación: personal de planta de la empresa con contrato laboral de un año.

Funciones:

- Realizar los despachos de los clientes.
- Realizar los trámites respectivos en cada una de las entidades.
- Monitorear la llegada de la carga.

ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL



Elaborado por: el autor

La empresa Consolida S.A. por ser una organización que recién va a implementarse dentro del medio, dentro de sus inicios contara con 3 personas dentro de la compañía, debido a que es una empresa que comenzará a dar sus pasos dentro del área de comercio exterior por lo cual no tiene establecido un grupo de clientes de manera fija, ya que empezara ofreciendo sus servicios y acorde a la demanda que se vaya dando se realizara el aumento del personal.

CAPITULO V

5. ESTUDIO FINANCIERO

5.1. DETERMINACIÓN DE LOS COSTOS

5.1.1. COSTOS DEL SERVICIO

Un proyecto de forma general tiene que realizarse el análisis de costos y gastos tanto administrativos, como de ventas, pero hay que recalcar y tener en cuenta que como el proyecto es la implementación de una consolidadora de carga es de manera generalizada, es decir, que los costos y gastos tienden a tener una definición clara de lo que se ofertará a los clientes.

5.1.2. MANO DE OBRA

Para poder realizar de manera eficiente y adecuada cada uno de los procesos dentro de la consolidadora de carga, ella empleará el personal que mantenga relación con los correspondientes sueldos de acuerdo a cada uno de los cargos, mencionados a continuación.

5.1.3. SERVICIOS PÚBLICOS

Los costos de los servicios públicos se estiman por el año de inicio con valores mensuales y estos se incrementaran de acuerdo con los índices inflacionarios detallados a continuación.

Tabla 8: DETALLE DE SERVICIOS BASICOS

REQUERIMIENTO DE SERVICIOS BÁSICOS

DETALLE	CANTIDAD	V/U	TOTAL MENSUAL	TOTAL ANUAL
Energía eléctrica	90kb/h	0,32	28,80	345,60
Telefonía	100 min	0,05	5,00	60,00
Internet	ilimitada	40,00	40,00	480,00
TOTAL			**73,80**	**885,60**

Elaborado por : El autor

5.2. COSTOS DE MANTENIMIENTOS

5.2.1. MUEBLES Y ENSERES

El valor correspondiente a los muebles y enseres será cubierto con el capital que tenga la empresa de manera total para su constitución.

5.2.2. DEPRECIACIONES

DEPRECIACIÓN													
Activo fijo	**Valor actual**	**% Depreciación**	**Vida útil**	**AÑO 1**	**AÑO 2**	**AÑO 3**	**AÑO 4**	**AÑO 5**	**AÑO 6**	**AÑO 7**	**AÑO 8**	**AÑO 9**	**AÑO 10**
Equipos de Computación	1.050,00	33,33%	3	349,97	349,97	349,97	-	-	-	-	-	-	-
Equipos de Oficina	630,00	10%	10	63,00	63,00	63,00	63,00	63,00	63,00	63,00	63,00	63,00	63,00
Muebles y Enseres	704,28	10%	10	70,43	70,43	70,43	70,43	70,43	70,43	70,43	70,43	70,43	70,43
			Dep. anual	**483,39**	**483,39**	**483,39**	**133,43**	**133,43**	**133,43**	**133,43**	**133,43**	**133,43**	**133,43**
			Dep. mensual	**40,28**	**40,28**	**40,28**	**11,12**	**11,12**	**11,12**	**11,12**	**11,12**	**11,12**	**11,12**

Elaborado por: El autor

5.2.3. ESTADOS FINANCIEROS

5.2.3.1. BALANCE GENERAL

Es aquel que se constituye como un documento contable en el cual se refleja la situación patrimonial en la que se encuentra la empresa en un determinado tiempo. Consta de 3 partes: activos, pasivos y patrimonio. La parte de los activos muestra lo que la empresa posee, el pasivo detalla el origen financiero de la empresa y el patrimonio es con lo que cuenta la empresa.

En el caso de los activos corrientes solo se estima, que se deben manejar la caja, bancos y los inventarios, no se involucran otras cuentas que aparecerán en el transcurso del desarrollo del proyecto a realizar.

En el caso de los pasivos aparecen todo aquello a lo que la empresa esta obligada a cubrir, es decir, obligaciones financieras de la empresa.

El patrimonio está compuesto de los aportes patrimoniales y el capital de trabajo y las utilidades serán acumuladas para tener acceso a ellas en el momento que sea necesario o se desee disponer.

5.2.3.2. ESTADO DE RESULTADOS

Documento contable en el cual se muestra el resultado de las operaciones de una empresa durante un cierto periodo. La finalidad del estado de resultados es el de calcular la utilidad neta y los flujos de efectivo del proyecto.

5.2.3.3. FLUJO DE CAJA

El flujo de caja se realiza año tras año y corresponde a la suma de la utilidad después del pago del impuesto sobre la renta, más la depreciación de los activos sometidos a la depreciación y menos el pago del capital principal. Este flujo de caja se debe descontar al valor presente con una tasa de descuento igual al costo de oportunidad del dinero.

5.2.4. EVALUACIÓN FINANCIERA

A continuación se presenta la proyección del negocio en lo referente a la parte financiera, teniendo en cuenta que cada uno de los estudios aporta en los datos que se necesitan para estructurare la información correspondiente.

Tabla 9: DETALLE DE GASTOS ADMINISTRATIVOS

GASTOS ADMINISTRATIVOS		
	MENSUAL	**ANUAL**
Sueldos	1.050,00	12.600,00
Décimo Tercero	87,50	1.050,00
Décimo Cuarto	53,00	636,00
Aporte Patronal	127,58	1.530,90
Vacaciones	43,75	525,00
Fondo de Reserva	87,50	1.050,00
Depreciación	40,28	483,39
Alquiler de Oficina	660,00	7.920,00
Servicios Básicos	73,80	885,60
Útiles de Limpieza	8,75	105,00
Materiales de Oficina	62,16	448,08
Mantenimiento de Computadora	40,00	80,00
TOTAL	**2.334,32**	**27.313,97**

Elaborado por: El autor

Tabla 10: DETALLE DE GASTOS OPERATIVOS

COSTOS OPERATIVOS		
	MENSUAL	**ANUAL**
Personal Operativo		
Personal Operaciones	649,75	7.797,00
Subtotal	**649,75**	**7.797,00**
Costos Generales de Producción		
Alquiler de maquinaria	180,00	2.160,00
Subtotal	**180,00**	**2.160,00**
Total Costos del Producción	**829,75**	**9.957,00**

Elaborado por: El autor

Tabla 11: DETALLE DE UTILES DE LIMPIEZA

REQUERIMIENTO DE ÚTILES DE LIMPIEZA				
DETALLE	**CANTIDAD**	**V/U**	**TOTAL MENSUAL**	**TOTAL ANUAL**
Fundas de Basura	1	3,50	3,50	42,00
Papel Higiénico	1	4,25	4,25	51,00
Jabón para mano	1	1,00	1,00	12,00
TOTAL			**8,75**	**105,00**

Elaborado por: El autor

Tabla 12: DETALLE DE MUEBLES Y ENSERES

REQUERIMIENTO DE MUEBLES Y ENSERES			
DETALLE	**CANTIDAD**	**V/U**	**TOTAL ANUAL**
Escritorio	3	137,93	413,79
Silla Giratoria P. Ad.	3	34,33	102,99
Archivador	1	187,50	187,50
TOTAL			704,28

Elaborado por: El autor

Tabla 13: DETALLE DE EQUIPO DE OFICINA

REQUERIMIENTO DE EQUIPOS DE OFICINA			
DETALLE	**CANTIDAD**	**V/U**	**TOTAL ANUAL**
Teléfono	1	30,00	30,00
Aire Acondicionado	1	600,00	600,00
TOTAL			**630,00**

Elaborado por: El autor

Tabla 14: DETALLES DE EQUIPOS DE COMPUTACION

REQUERIMIENTOS DE EQUIPOS DE COMPUTACIÓN			
DETALLE	**CANTIDAD**	**V/U**	**TOTAL ANUAL**
Computador W(cpu, monitor, teclado)	2	500,00	1.000,00
Instalación Servicio de Internet	1	50,00	50,00
TOTAL			**1.050,00**

Elaborado por: El autor

Tabla 15:DETALLE DE MANTENIMIENTO DE EQUIPOS DE COMPUTACION

REQUERIMIENTO DE MANTENIMIENTO DE EQUIPOS DE COMPUTACIÓN			
DETALLE	**CANTIDAD**	**V/U**	**TOTAL**
Mantenimiento Computadora	2	40	80,00
TOTAL			**80,00**

Elaborado por: El autor

Tabla 16: DETALLE DE COSTO DE PERSONAL ADMINISTRATIVO

COSTOS DE PERSONAL ADMINISTRATIVO			
DETALLE	**N° PERSONAS**	**SUELDO**	**TOTAL ANUAL**
Gerente	1	650,00	662,00
Operador	1	500,00	512,00
Asistente Administrativo	1	400,00	412,00
TOTAL		**1.550,00**	**1.586,00**

Elaborado por: El autor

Tabla 17: INVERSION INICIAL

INVERSIÓN FIJA		
Muebles y Enseres	**P. Unitario**	**Total**
Escritorio	137,93	551,72
Silla Giratoria Gerente	141,87	141,87
Silla Giratoria P. Ad.	34,33	102,99
Archivador	187,50	187,50
SUBTOTAL		**984,08**
Equipos de Oficina	**P. Unitario**	**Total**
Teléfono	30,00	60,00
Aire Acondicionado	895,00	895,00
SUBTOTAL		**955,00**
Equipos de Computación	**P. Unitario**	**Total**
Computador W(cpu, monitor, teclado)	600,00	1.800,00
Impresora Fax	253,00	253,00
Instalación Servicio de Internet	50,00	50,00
SUBTOTAL		**2.103,00**
INVERSIÓN ACTIVOS		**4.042,08**
TOTAL DE INVERSIÓN ACTIVOS		**4.042,08**
INVERSIÓN DIFERIDA		
Gastos de Constitución	**P. Unitario**	**Total**
Servicios Legales	290,00	290,00
Gastos de Publicidad	80,00	80,00
Otros Gastos	499,68	499,68
SUBTOTAL		**869,68**
CAPITAL DE TRABAJO		
Capital de Trabajo	**P. Mensual**	**Total**
Capital de Trabajo Administrativo y Ventas	2.334,32	7.002,95
SUBTOTAL		**7.002,95**
INVERSIÓN TOTAL		**11.914,71**
CAPITAL PROPIO	**30,00**	**3.574,41**
CAPITAL AJENO	**70,00**	**8.340,30**

Elaborado por: El autor

Tabla 18: GASTOS DE CONSTITUCION

Gastos de Constitución	TOTAL
Gastos por tramitología Corpo Esmeraldas	200,00
Gastos Notario	
Elevar Minuta a Escritura Pública	70,00
Marginación de Escritura	20,00
SUBTOTAL	**290,00**
Gastos Registro Mercantil	
Inscripción de la Compañía	40,00
Nombramientos Gerente y Presidente	25,40
SUBTOTAL	**65,40**
Publicación de Estrato	43,68
Acompañamiento en tramites de permisos de funcionamiento	30,00
Otros	26,00
Apertura Cuenta de Integración Capital	400,00
SUBTOTAL	499,68
TOTAL	855,08

Elaborado por: El autor

Tabla 19: PROYECCION DE INGRESOS Y EGRESOS

PRONOSTICO DE INGRESOS Y EGRESOS					
VENTAS MENSUALES PROMEDIO		3.900,00	INCREM. COSTOS Y GASTOS		2,27%
			INCREMENTO DE LAS VENTAS		10,00%
AÑOS	VENTAS VALOR	COSTOS VALOR	UTILIDAD BRUTA EN VENTAS	GASTOS OPERACIONALES	UTILIDAD NETA OPERACIONAL
1	46.800,00	2.160,00	44.640,00	7.797,00	36.843,00
2	51.480,00	2.209,03	49.270,97	37.679,34	11.591,63
3	56.628,00	2.259,18	54.368,82	11.854,76	42.514,06
4	62.290,80	2.310,46	59.980,34	43.479,13	16.501,21
5	68.519,88	2.362,91	66.156,97	16.875,79	49.281,19
6	75.371,87	2.416,55	72.955,32	50.399,87	22.555,45
7	82.909,05	2.471,40	80.437,65	23.067,46	57.370,19
8	91.199,96	2.527,50	88.672,46	58.672,49	29.999,96
9	100.319,96	2.584,88	97.735,08	30.680,96	67.054,12
10	110.351,95	2.643,55	107.708,40	68.576,24	39.132,15
TOTAL	**745.871,47**	**23.945,46**	**721.926,02**	**349.083,05**	**372.842,97**

Elaborado por: El autor

Tabla 20: REMUNERACIONES DEL PRIMER AÑO

DETERMINACION DE COSTOS OPERATIVOS										
DETALLE DE REMUNERACIONES										
N° DE PERSONAL	**CARGO**	**MENSUAL NOMINAL**	**ANUAL NOMINAL**	**DECIMO TERCERO**	**DECIMO CUARTO**	**APORTE PATRONAL**	**VACACIONES**	**FONDO DE RESERVA**	**TOTAL ANUAL**	**TOTAL MENSUAL**
	PERSONAL OPERATIVO									
1	Operador	500,00	6.000,00	500,00	318,00	729,00	250,00	-	7.797,00	649,75
	TOTAL REMUNERACIONES	**500,00**	**6.000,00**	**500,00**	**318,00**	**729,00**	**250,00**	**-**	**7.797,00**	**649,75**

DETERMINACION DE COSTOS ADMINISTRATIVOS										
DETALLE DE REMUNERACIONES										
N°	**CARGO**	**MENSUAL NOMINAL**	**ANUAL NOMINAL**	**DECIMO TERCERO**	**DECIMO CUARTO**	**APORTE PATRONAL**	**VACACIONES**	**FONDO DE RESERVA**	**TOTAL ANUAL**	**TOTAL MENSUAL**
	PERSONAL ADMINISTRATIVO									
1	Gerente	650,00	7.800,00	650,00	318,00	947,70	325,00	-	10.040,70	836,73
1	Asistente Administrativo	400,00	4.800,00	400,00	318,00	583,20	200,00	-	6.301,20	525,10
	TOTAL REMUNERACIONES	**1.050,00**	**12.600,00**	**1.050,00**	**636,00**	**1.530,90**	**525,00**	**-**	**16.341,90**	**1.361,83**

Elaborado por: El autor

Tabla 21: REMUNERACIONES DEL SEGUNDO AÑO

DETERMINACION DE COSTOS ADMINISTRATIVOS										
DETALLE DE REMUNERACIONES										
N°	**CARGO**	**MENSUAL NOMINAL**	**ANUAL NOMINAL**	**DECIMO TERCERO**	**DECIMO CUARTO**	**APORTE PATRONAL**	**VACACIONES**	**FONDO DE RESERVA**	**TOTAL ANUAL**	**TOTAL MENSUAL**
	PERSONAL ADMINISTRATIVO									
1	Gerente	800,00	9.600,00	800,00	318,00	1.166,40	400,00	800,000	13.084,40	1.090,37
1	Asistente Administrativo	400,00	4.800,00	400,00	318,00	583,20	200,00	400,000	6.701,20	558,43
	TOTAL REMUNERACIONES	**1.200,00**	**14.400,00**	**1.200,00**	**636,00**	**1.749,60**	**600,00**	**1.200,000**	**19.785,60**	**1.648,80**

DETERMINACION DE COSTOS OPERATIVOS										
DETALLE DE REMUNERACIONES										
N° DE PERSONAL	**CARGO**	**MENSUAL NOMINAL**	**ANUAL NOMINAL**	**DECIMO TERCERO**	**DECIMO CUARTO**	**APORTE PATRONAL**	**VACACIONES**	**FONDO DE RESERVA**	**TOTAL ANUAL**	**TOTAL MENSUAL**
	PERSONAL OPERATIVO									
1	Operador	500,00	6.000,00	500,00	318,00	729,00	250,00	500,000	8.297,00	691,42
	TOTAL REMUNERACIONES	**500,00**	**6.000,00**	**500,00**	**318,00**	**729,00**	**250,00**	**500,000**	**8.297,00**	**691,42**

Elaborado por: El autor

TABLA 22: ESTADO DE SITUACION INICIAL

ESTADO DE SITUACIÓN INICIAL		
ACTIVOS		
Activos Corrientes:		**7.002,95**
Bancos	7.002,95	
Activos Fijos:		**4.042,08**
Muebles y Enseres	984,08	
Equipos de Oficina	955,00	
Equipos de Computación	2.103,00	
Otros Activos:		**869,68**
Gastos de Constitución	869,68	
TOTAL ACTIVOS		**11.914,71**
PASIVOS		
Pasivos Corrientes:		**9.105,58**
Obligaciones Bancarias a Corto Plazo	9.105,58	
Pasivos a Largo Plazo:		**- 765,28**
Obligaciones Bancarias a Largo Plazo	- 765,28	
TOTAL DE PASIVOS		**8.340,30**
PATRIMONIO		**3.574,41**
Capital Social	3.574,41	
TOTAL DE PASI+PATRIMONIO		**11.914,71**

Elaborado por: El autor

Tabla 23: TABLA DE AMORTIZACION BANCARIA

METODO		CUOTA FIJA		12
CAPITAL	8.340,30	PAGO CADA	1	MESES
TASA DE INTERES ANUAL		15,30%	PERIODOS	60
PLAZO		5	AÑOS	
PAGOS ANUALES		12		
INTERES	1,28%	PAGO PERIODICO		199,73

PERIODO	PAGO PERIODICO	INTERESS PAGADOS	CAPITAL PAGADO	SALDO INSOLUTO
0				8.340,30
1	199,73	106,34	93,39	8.246,91
2	199,73	105,15	94,58	8.152,32
3	199,73	103,94	95,79	8.056,54
4	199,73	102,72	97,01	7.959,53
5	199,73	101,48	98,25	7.861,28
6	199,73	100,23	99,50	7.761,78
7	199,73	98,96	100,77	7.661,01
8	199,73	97,68	102,05	7.558,96
9	199,73	96,38	103,35	7.455,60
10	199,73	95,06	104,67	7.350,93
11	199,73	93,72	106,01	7.244,92
12	199,73	92,37	107,36	7.137,57
TOTAL	2.396,77	1.194,04	1.202,73	
13	199,73	91,00	108,73	7.028,84
14	199,73	89,62	110,11	6.918,73
15	199,73	88,21	111,52	6.807,21
16	199,73	86,79	112,94	6.694,27
17	199,73	85,35	114,38	6.579,89
18	199,73	83,89	115,84	6.464,05
19	199,73	82,42	117,31	6.346,74
20	199,73	80,92	118,81	6.227,93
21	199,73	79,41	120,32	6.107,60
22	199,73	77,87	121,86	5.985,75
23	199,73	76,32	123,41	5.862,33
24	199,73	74,74	124,99	5.737,35
TOTAL	2.396,77	996,55	1.400,22	
25	199,73	73,15	126,58	5.610,77
26	199,73	71,54	128,19	5.482,57
27	199,73	69,90	129,83	5.352,75
28	199,73	68,25	131,48	5.221,26
29	199,73	66,57	133,16	5.088,10
30	199,73	64,87	134,86	4.953,24

31	199,73	63,15	136,58	4.816,67
32	199,73	61,41	138,32	4.678,35
33	199,73	59,65	140,08	4.538,27
34	199,73	57,86	141,87	4.396,40
35	199,73	56,05	143,68	4.252,72
36	199,73	54,22	145,51	4.107,21
TOTAL	**2.396,77**	**766,64**	**1.630,13**	
37	199,73	52,37	147,36	3.959,85
38	199,73	50,49	149,24	3.810,61
39	199,73	48,59	151,15	3.659,46
40	199,73	46,66	153,07	3.506,39
41	199,73	44,71	155,02	3.351,36
42	199,73	42,73	157,00	3.194,36
43	199,73	40,73	159,00	3.035,36
44	199,73	38,70	161,03	2.874,33
45	199,73	36,65	163,08	2.711,25
46	199,73	34,57	165,16	2.546,08
47	199,73	32,46	167,27	2.378,82
48	199,73	30,33	169,40	2.209,41
TOTAL	**2.396,77**	**498,97**	**1.897,80**	
49	199,73	28,17	171,56	2.037,85
50	199,73	25,98	173,75	1.864,11
51	199,73	23,77	175,96	1.688,14
52	199,73	21,52	178,21	1.509,93
53	199,73	19,25	180,48	1.329,46
54	199,73	16,95	182,78	1.146,68
55	199,73	14,62	185,11	961,56
56	199,73	12,26	187,47	774,09
57	199,73	9,87	189,86	584,23
58	199,73	7,45	192,28	391,95
59	199,73	5,00	194,73	197,22
60	199,73	2,51	197,22	0,00
TOTAL	**2.396,77**	**187,36**	**2.209,41**	

Elaborado por: El autor

Tabla 24: INDICADORES FINANCIEROS DEL PROYECTO

INVERSION INICIAL			11.914,71	TASA MENOR DEL	TASA MAYOR DE	
TASA PASIVA REFERENCIAL			4,53%	PROYECTO	INCERTIDUMBRE	
TASA ACTIVA REFERENCIAL			8,17%		0,1000	
VIDA UTIL PROYECTO		10	AÑOS		0,1	
VIDA UTIL PROYECTO	FLUJO NETO		FACTOR TASA DE RENTABILIDAD	FLUJO PRESENTE NETO	FACTOR TASA DE INCERTIDUMBE	FLUJO PRESENTE NETO
0	-11.914,71			-11.914,71		
1	4.049,10	0,0000000	1,0000000	4.049,10	0,9091	3.681,00
2	4.325,37	0,0000000	1,0000000	4.325,37	0,8264	3.574,69
3	4.359,58	0,0000000	1,0000000	4.359,58	0,7513	3.275,42
4	4.032,49	0,0000000	1,0000000	4.032,49	0,6830	2.754,24
5	4.041,82	0,0000000	1,0000000	4.041,82	0,6209	2.509,65
6	6.495,42	0,0000000	1,0000000	6.495,42	0,5645	3.666,50
7	6.622,66	0,0000000	1,0000000	6.622,66	0,5132	3.398,47
8	6.752,45	0,0000000	1,0000000	6.752,45	0,4665	3.150,07
9	6.884,83	0,0000000	1,0000000	6.884,83	0,4241	2.919,84
10	7.019,86	0,0000000	1,0000000	7.019,86	0,3855	2.706,46
	42.668,86					
TOTAL FLUJO PRESENTE NETO				54.583,58		31.636,33
INVERSION INICIAL				11.914,71		11.914,71
VAN				42.668,86		19.721,62
PRC				2,7924		
TIR				18,59%		
R.C.B.				3,58		
RENTABILIDAD SIMPLE				35,81		

Elaborado por: El autor

VAN	VALOR ACTUAL NETO
PRC	RECUPERACION DE CAPITAL
TIR	TASA INTERNA DE RETORNO
RCB	RECUPERACION COSTO BENEFICIO
RENTAB.	INDICE DEL MERCADO

CAPITULO VI

6. ANÁLISIS DE IMPACTOS

Para determinar los niveles de impactos se utilizará una fórmula matemática que ayudará a poder medir los impactos por cada indicador, se debe sumar los niveles de impactos de los indicadores que se consideren por el número de indicadores.

NIVEL DE IMPACTO	INTERPRETACIÓN
-3	**ALTO NEGATIVO**
-2	**MEDIO POSITIVO**
-1	**BAJO NEGATIVO**
0	**NO HAY IMPACTO**
1	**BAJO POSITIVO**
2	**MEDIO POSITIVO**
3	**ALTO POSITIVO**

6.1. SOCIO - ECONÓMICO

	PONDERACIÓN	-1	-2	-3	0	1	2	3
INDICADOR								
1	SERVICIO DE CALIDAD							**X**
2	FUENTE DE EMPLEO						**X**	
3	PRECIOS					**X**		
	TOTAL					**1**	**2**	**3**

Elaborado por: El autor

NIVEL DE IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO = 2

ANÁLISIS

El nivel de impacto fue de 2, es decir, medio positivo, ya que esta organización permitirá generar mayor cantidad de empleos para la ciudadanía asi como también permitir un mayor desarrollo dentro de ella y mejor el estado de personas y su porvenir.

El precio del servicio irá acorde a la carga señalada sin olvidar como manejarse el procedimiento en cada una de las operaciones, lo que generará un ahorro de dinero para los exportadores e importadores, sobre todo si el servicio prestado es de manera completa.

6.2. TECNOLOGICO

	PONDERACION	-1	-2	-3	0	1	2	3
INDICADOR								
1	MEJORAMIENTO DE REDES							X
2	FACILIDAD DE COMUNICACIÓN							X
3	MAYOR DESARROLLO						X	
	TOTAL					**0**	**2**	**6**

Elaborado por: El autor

NIVEL DE IMPACTO TECNOLOGICO = 2.67

ANALISIS

En el caso del nivel de impacto tecnológico, se tuvo como resultado 2,67 que es un resultado positivo, ya que este través del avance tecnológico permitirá agilitar los procedimientos así como también la comunicación con los clientes y la rapidez de las respuestas de cada uno de ellos tanto en la consolidación como desconsolidacion.

CAPITULO VII

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

7.1. CONCLUSIONES

- De acuerdo al análisis realizado en lo referente a la parte económica, la inversión requerida para la puesta en marcha de la consolidadora de carga marítima en la ciudad de Esmeraldas es de $11914,71; monto que será financiado por una entidad bancaria con un aporte del 70% de la inversión y el 30% restante financiado con recursos económicos propios.

- Después de haber desarrollado el estudio de mercado para identificar a los potenciales clientes podemos puntualizar que existe alrededor de 8 importadores que traen su carga consolidada a través del Puerto Comercial de Esmeraldas.

- El proceso de desconsolidacion que se realiza en el Puerto Comercial de la ciudad de Esmeraldas tiene como desventaja que la carga que es almacenada en las bodegas del Puerto Comercial no presentan el cuidado necesario para cierto tipo de carga.

- Dentro de las exigencias legales para la creación de la consolidadora en la ciudad de Esmeraldas, podemos resaltar que el tiempo que se establece para su legalidad es extenso debido al tiempo de transición que toma cada uno de los procesos en su constitución.

7.2. RECOMENDACIONES

- Los trámites legales para la creación de la consolidadora de carga en la ciudad de Esmeraldas, deberían disminuir hasta llegar a cero papeles. De tal manera que cada uno de los procesos sean realizados vía electrónica y el tiempo de transición sea menor al actual.

- Para los procesos de desconsolidacion de carga debe existir una mejor y mayor infraestructura que permita ofrecer un servicio de calidad y, contar con mayores lugares cerrados que aseguren un mejor acondicionamiento de la carga dentro del Puerto comercial.

- Las consolidadoras de carga deben brindar un servicio completo implementando transportes propios para movilizar la carga desde el puerto de destino hasta las fábricas de los importadores, evitando que ellos tengan que contratar a terceras personas para su transportación lo que representa un mayor costo.

- Promover la incursión de agencias navieras que permitan una mayor competitividad y mejor oferta, lo que puede generar menores costos tanto para la consolidadora como para los importadores en el proceso de desconsolidacion.

ANEXOS

ANEXO # 1

CONSOLIDADORA DE CARGA	UBICACIÓN
ABA EXPRESS ECUADOR S.A. ABEXPRESS	GUAYAQUIL
ABX LOGISTICS ECUADOR S.A.	QUITO
ACGROUP WORLDWIDE ECUADOR S.A.	GUAYAQUIL
ACMETRANS ECUADOR S.A	QUITO
AGENGUA	GUAYAQUIL
AIR & OCEAN CARGO SPEEDAIR S.A.	GUAYAQUIL
AMERICAN MARINE CORPORATION AMEMASA S.A.	GUAYAQUIL
ANDESFREIGHT CORPORATION S.A.	QUITO
AOC LOGISTICS & FREIGHT FORWARDING CIA. LTDA.	QUITO
APRILE ECUADOR S.A. A&E	GUAYAQUIL
ASEPOR S.A.	GUAYAQUIL
BARCONSA BARBERAN CONSORCIO S.A.	GUAYAQUIL
BETANJETY LOGISTIC S.A.	GUAYAQUIL
BLUE CARGO ECUADOR S.A. BLUCARSA	GUAYAQUIL
BLUEPAC SHIPPING AGENCY S.A.	PUERTO BOLIVAR
BORN LOGISTICS ECUADOR S.A. BLOGECSA	GUAYAQUIL
BREMAX S.A.	GUAYAQUIL
CALVIMA CIA.LTDA.	GUAYAQUIL
CAMFLO LOGISTICS CIA. LTDA.	QUITO
CARGO LOGISTICS SOLUCIONS S.A.	GUAYAQUIL
CARGOLAN S.A.	GUAYAQUIL
CARGOLOGIC, CARGA LOGISTICA S.A.	GUAYAQUIL
CARGOMASTER DEL ECUADOR S.A.	GUAYAQUIL
CARGONET S.A.	GUAYAQUIL
CCGECUADOR S.A.	QUITO
CGLOGISTICS S.A.	GUAYAQUIL
CHARTERMAR CIA. LTDA.	GUAYAQUIL
CJV EMBARCADORES INTERNACIONALES	GUAYAQUIL
CODEMERSA	GUAYAQUIL
COLUMTRAD CIA. LTDA.	QUITO
CONSOLIDACION MARITIMA Y AEREA NAVICARGOECU S.A.	QUITO
CONSOLIDACIONES DE ADUANA S.A. CONSADUANA	GUAYAQUIL

CONSOLMARSA CONSOLIDACIONES AEREAS Y MARITINAS S.A	GUAYAQUIL
CORPORACION ECUAT. VAPORES S.A	GUAYAQUIL
COSTALINE SHIPPING COMPANY S.A	GUAYAQUIL
CROWLEY AMERICAN TRANSPORT	GUAYAQUIL
CTK LOGITIC S.A	GUAYAQUIL
DAMCO ECUADOR S.A/A.P.M. GLOBAL LOGISTICS ECUADOR	QUITO
DOLMAR S.A.	GUAYAQUIL
DSV-GL-ECUADOR S.A.	GUAYAQUIL
ECUACARGAS S.A.	GUAYAQUIL
ECUAMOVING INTERNATIONAL CARGO S.A.	QUITO
EMBARMAR S.A.	GUAYAQUIL
EXPRESS CARGO LINE DEL ECUADOR EXPRESSLINE S. A.	GUAYAQUIL
FARLETZA S.A.	GUAYAQUIL
FERVACARGO S.A.	GUAYAQUIL
FRESH LOGISTICS CARGA CIA LTDA	GUAYAQUIL
FRONTCARGO CIA. LTDA.	GUAYAQUIL
GEOTRANS S.A.	GUAYAQUIL
GEOTRANSPORT S.A.	GUAYAQUIL
HANZELY S.A.	GUAYAQUIL
INCA LINES DEL ECUADOR INCALINES S.A.	GUAYAQUIL
INSA INTERNATIONAL SHIPPING & STORAGE	GUAYAQUIL
INVESTAMAR	GUAYAQUIL
JUST IN TIME SERVICES ECUADOR	QUITO
KAYSERCORP LOGISTICS S.A.	QUITO
KRYSTAL LOGITCS ECUADOR S.A.	GUAYAQUIL
LATIN INTERNACIONAL C. LTDA.	GUAYAQUIL
LATINOAMERICA CARGA S.A.	GUAYAQUIL
LIDERCARGO S.A.	GUAYAQUIL
LOGISTIC LEADER FREIGHT DEL ECUADOR S.A.	GUAYAQUIL
LOGISTIC NETWORK SERVICIOS DE CARGA S.A.	QUITO
LOGISTICS SOLUTIONS S.A.	GUAYAQUIL
M&M TRANSCARGO	GUAYAQUIL
MARITIMA ECUATORIANA MARSEC	GUAYAQUIL
MARITIME SERVICES LINE DEL ECUADOR MSL S.A.	GUAYAQUIL
MEDITERRANEAN SHIPPING CO	QUITO
MODALTRADE S.A.	QUITO
MULTRASE CIA. LTDA.	QUITO
MUNDITRANSPORT CIA.LTDA	QUITO
OBC SHIPPING SERVICE S.A.	GUAYAQUIL
OCEANFREIGHT CARGO LINES S.A.	GUAYAQUIL
OCEANGAS S.A.	GUAYAQUIL
OVERSEAS LOGISTIC CIA. LTDA.	GUAYAQUIL
PACIFIC ANCHOR LINE S.A.	GUAYAQUIL

PANALPINA	QUITO
PANATLANTIC LOGISTICS S.A.	GUAYAQUIL
PLUSCARGO ECUADOR CIA. LTDA.	QUITO
PROVEXCAR CIA. LTDA.	QUITO
RUSSMAR S.A.	GUAYAQUIL
RUTHCARGO S.A.	GUAYAQUIL
SACO SHIPPING LINE S.A.	GUAYAQUIL
SAXIMAN.LOGISTIC INC S.A.	GUAYAQUIL
SCHRYVER DEL ECUADOR	QUITO
SEAGENT S.A.	QUITO
SECARIN S.A	QUITO
SEDEI CIA LTDA.	GUAYAQUIL
SIATILOGISTICS S.A.	GUAYAQUIL
SSL CONSOLIDATION SERVICE S.A.	GUAYAQUIL
STARCARGO CIA LTDA.	GUAYAQUIL
SYAM CARGO CIA. LTDA.	GUAYAQUIL
TACCARGO S.A	GUAYAQUIL
TECNOLOGISTICA TLG S.A.	GUAYAQUIL
TRANSCONAN S.A.	GUAYAQUIL
TRANSDIR SERVICES CIA. LTDA.	QUITO
TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA	QUITO
TRANSNAVESA S.A.	QUITO
TRANSOCEAN LOGISTICS CORPORATION S.A.	QUITO
TRANSPORTE INTERNACIONAL CONSOLIDADO Y MARITIMO CA	QUITO
TRANSPORTES CARGA Y EXPORTACIONES CARGODEX S.A.	QUITO
TRANSPSORTE Y CARGA MARITIMA TRANSCARMAR S.A.	GUAYAQUIL
UNILINES TRANSPORT SYSTEM CIA. LTDA.	GUAYAQUIL
UNIVERSALCARGO S.A.	GUAYAQUIL
VECO LOGISTICS ECUADOR S.A.	GUAYAQUIL
VELCARGO LOGISTIC INTERNATIONAL S.A.	GUAYAQUIL
VIAL SHIPPING	QUITO
WORLD HANDLING LOGISTICS SERVICE S.A	GUAYAQUIL

ANEXO #2



ANEXO # 3

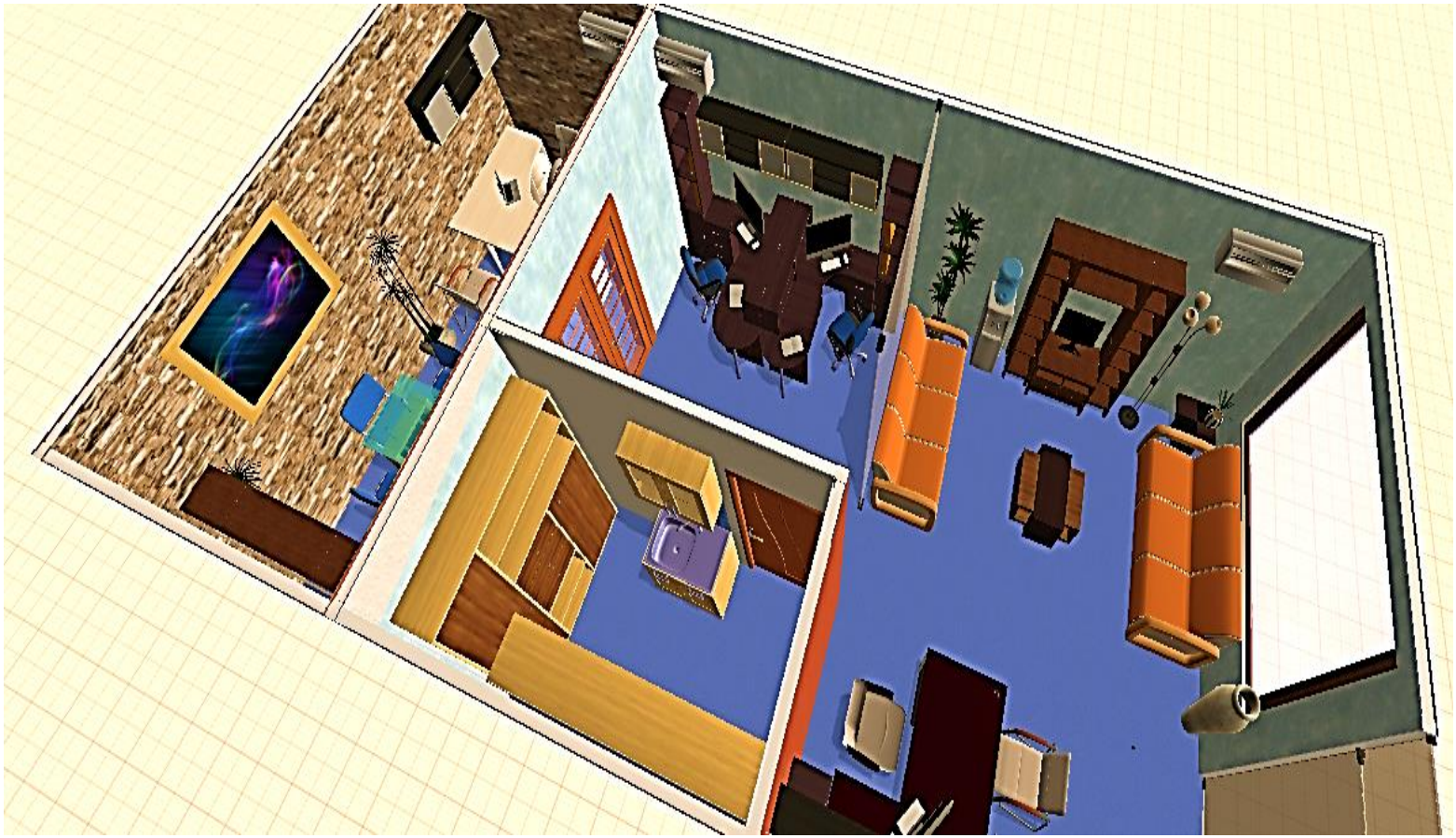

Contadora
Operaciones
Espera
Gerencia
Secretaría
Recepció
n
Bodega -
Ingreso
CONSOLIDA S.A.

ANEXO # 4



VISTA RECEPCIÓN – SECRETARÍA – SALA DE ESPERA

ANEXO # 5



VISTA SALA DE ESPERA - CONTADORA – OPERACIONES - BODEGA

ANEXO # 6



VISTA GERENCIA

BIBLIOGRAFIAS

- ALADI. (08 de DICIEMBRE de 2012). *ALADI.* Obtenido de ALADI: www.aladi.org/nsfaladi/transporte.nsf/.../$FILE/Marítimo.doc
- ATMOSFERIS. (06 de NOVIEMBRE de 2012). *ATMOSFERIS*. Obtenido de ATMOSFERIS:www.atmosferis.com/.../transporte-maritimo-lineas-trampregular.html
- Chang, M. F. (28 de OCTUBRE de 2012). *María Fernanda Chang, María José Maridueña*. Obtenido de María Fernanda Chang, María José Maridueña: http://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=consolidadoras+de+carga&source=web&cd=5&cad=rja&ved=0CEUQFjAE&url=https%3A%2F%2Fwww.sidweb.espol.edu.ec%2Fpublic%2Fdownload%2FdoDownload%3Fattachment%3D252714%26websiteId%3D2964%26folderId%3D1%26docId%3D255569%26w
-
- ECUADOR, L. D. (05 de NOVIEMBRE de 2012). *SLIDESHARE*. Obtenido de SLIDESHARE: http://www.slideshare.net/yani85/ley-de-compaias-del-ecuador
- ECUADOR, R. J. (05 de NOVIEMBRE de 2012). *REVISTA JUDICIAL DERECHO ECUADOR*. Obtenido de REVISTA JUDICIAL DERECHO ECUADOR: http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&task=view&id=5844&Itemid=586
- ECUADOR, S. N. (02 de NOVIEMBRE de 2012). *SENAE*. Obtenido de SENAE: http://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/res/2011/DGN-0132-2011.pdf
- ECUADOR, S. N. (02 de NOVIEMBRE de 2012). *SENAE*. Obtenido de SENAE: http://comercioexterior.com.ec/qs/sites/default/files/Manual%20Procedimiento%20de%20carga-Exportaciones.pdf
- EMPRESARIALES, G. (05 de NOVIEMBRE de 2012). *GUIAS EMPRESARIALES*. Obtenido de GUIAS EMPRESARIALES: http://www.contactopyme.gob.mx/guiasempresariales/guias.asp?s=10&g=5&sg=34
- EXTERIOR, C. (02 de NOVIEMBRE de 2012). *COMERCIO EXTERIOR*. Obtenido de COMERCIO EXTERIOR: http://comercioexterior.com.ec/qs/content/manual-de-procedimientos-aduaneros-de-carga-de-exportaciones

- EXTERIOR, T. C. (10 de NOVIEMBRE de 2012). *TODO COMERCIO EXTERIOR*. Obtenido de TODO COMERCIO EXTERIOR: http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/que-es-una-consolidadora

- EXTERIOR, T. C. (28 de OCTUBRE de 2012). *TODO COMERCIO EXTERIOR*. Obtenido de TODO COMERCIO EXTERIOR: http://blog.todocomercioexterior.com.ec/2011/02/aforo-automatico-modelo-despacho-de-la.html

- IICA. (02 de NOVIEMBRE de 2012). *IICA*. Obtenido de IICA: http://es.scribd.com/doc/44604422/10/CONSOLIDACION-DE-LA-CARGA

- INVERSIONES, C. O. (2 de NOVIEMBRE de 2012). *COPCI*. Obtenido de COPCI: http://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/res/2011/01-2011-R1.PDF

- LOGISTICA, E. (04 de NOVIEMBRE de 2012). *ENFASIS LOGISTICA*. Obtenido de ENFASIS LOGISTICA: http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/20373-consolidacion-carga-palanca-la-competitividad

- MURILLO, T. D. (2007). *"Proyecto para la creación de una empresa consolidadora de carga 2007 al 2016"*. QUITO.

- NACIONAL, A. (2012). *CODIGO ORGANICO DE LA PRODUCCION E INVERSIONES*. QUITO.

- PUBLICAS, M. D. (05 de NOVIEMBRE de 2012). *MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS* . Obtenido de MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS : http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/12/20-12-2012_SPTMF_Reglamento-de-Transporte-Maritimo-y-Fluvial.pdf

- S.R.L, S. L. (02 de NOVIEMBRE de 2012). *SOLUCION LOGISTICA GLOBAL S.R.L*. Obtenido de SOLUCION LOGISTICA GLOBAL S.R.L: http://slg-omnium.com/servicios/consolidacion-y-desconsolidacion-de-carga/

- TRIBUTARIA, S. D. (02 de NOVIEMBRE de 2012). *SUPERINTENDENCIA DE ADMINISTRACION TRIBUTARIA*. Obtenido de SUPERINTENDENCIA DE ADMINISTRACION TRIBUTARIA: http://www.google.com.ec/#hl=es&tbo=d&site=&source=hp&q=procedimientos+q+se+maneja+en+la+consolidacion+de+carg&oq=procedimientos+q+se+maneja+en+la+consolidacion+de+carg&gs_l=hp.3..33i21.13736.24362.0.25088.54.48.0.5.5.2.627.7457.18j21j5j1j1j2.48.0...0.0..

- UNIDAS, N. (02 de DICIEMBRE de 2012). *NACIONES UNIDAS.* Obtenido de NACIONES UNIDAS: http://unctad.org/es/Docs/rmt2010_sp.pdf
- CHABERT, J. (2001). *manual de comercio exterior.* barcelona: gestion 2000.
- TAYLOR, R. C. (2011). *comercio internacional version espanol.* barcelona: reverte.
- GRUEZO, T. D. (2011). creacion de una empresa de asesoria y logistica portuaria para la exportacion de productos agrícolas locales en el Puerto Comercial de Esmeraldas. Esmeraldas.
- HIDALGO, T. D. (2012). exportación de fibras de abacá hacia Francia por el puerto comercial de Esmeraldas. Esmeraldas.
- MENDOZA, T. D. (2011). análisis de factibilidad para la creación de un centro de acopio para la exportación de madera balsa por el Puerto Comercial de Esmeraldas. Esmeraldas.
- VERA, T. D. (2009). Análisis de la producción y exportación de vehículos en el Ecuador a través de las importaciones de mercancías en CKD durante el periodo 2008-2009. Esmeraldas.