



REPUBLICA DEL ECUADOR

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA
EMPRESARIAL DE GUAYAQUIL**

TRABAJO DE GRADO

PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO EN:

**INGENIERÍA EN PUERTOS Y ADUANAS CON MENCIÓN EN ADMINISTRACIÓN
PORTUARIA**

TEMA:

**PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN DE CLÚSTER DE EMPRESAS DE
TRANSPORTE DE CARGA EN PUERTO DE GUAYAQUIL**

EDUARDO ALONSO CHANGO CUENCA

2019

GUAYAQUIL – ECUADOR

PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN DE CLÚSTER DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA EN PUERTO DE GUAYAQUIL

Eduardo Alonso Chango Cuenca

eduar-ch@hotmail.com

RESUMEN

El presente proyecto investigativo se enfoca en analizar la problemática de la desorganización del sector de transporte de carga de mercancías: ¿Serán beneficiadas las empresas de transporte con la implementación de un clúster para sus actividades en Puerto de Guayaquil? Se planteó el objetivo de determinar la influencia del clúster de empresas de transporte de carga de mercancías en la competitividad del Puerto Marítimo Guayaquil. La metodología fue descriptiva, cuantitativa, con utilización de la encuesta a las empresas de transporte de mercancías, cuyos resultados indicaron que la principal razón de la ausencia del clúster consiste en la desorganización de este sector económico, por ello, se identificó la necesidad de pertenecer a un clúster específico, para influenciar en la competitividad de las actividades portuarias. En conclusión, el diseño de los lineamientos para la creación del clúster en este sector económico impulsará la potenciación de competitividad de negocios internacionales en Puerto Marítimo.

Palabras claves: clúster, transporte de carga, mercancías, puertos, competitividad.

INTRODUCCIÓN

El presente proyecto de investigación se enfoca en el análisis de la problemática de la desorganización del sector de transporte de carga de mercancías, que es causada por la ausencia de un clúster, lo que puede generar como consecuencia un impacto negativo en la competitividad de este ramo de gran relevancia en la logística portuario, por ello, la propuesta de creación del clúster contribuirá a la organización de las empresas que transportan mercaderías hacia el Puerto Marítimo de Guayaquil, cuya actividad de servicio tiene gran influencia en el comercio exterior, lo que motivó la siguiente interrogante inherente a la situación conflictiva: ¿Serán beneficiadas las empresas de transporte con la implementación de un clúster para sus actividades en el Puerto de Guayaquil?

Se planteó como objetivo general del artículo, determinar la influencia del clúster de empresas de transporte de carga de mercancías en la competitividad del Puerto Marítimo de Guayaquil.

Mientras que los objetivos específicos fueron los siguientes:

- Describir las teorías inherentes a los clústers y su importancia en la competitividad de la logística portuaria.
- Identificar la necesidad que tienen las empresas de transporte de carga de mercancías de pertenecer a un clúster y como influencia ello en la competitividad de las actividades portuarias en el Puerto Marítimo de la ciudad de Guayaquil.
- Diseñar los lineamientos para la creación del clúster de las empresas de transporte de carga de mercancías.

Las variables de la investigación son las siguientes:

- Variable Independiente: Implementación Clúster
- Variable dependiente: Organización del sector de transporte de carga

La estructura del artículo, incluye el marco teórico, continuando con la metodología descriptiva que aplica un instrumento cuantitativo, para plantear la organización del clúster del transporte pesado y su aporte en la potenciación del sector, actividad portuaria y comercio exterior nacional.

MARCO TEÓRICO

Clúster de empresas

Como primera variable se establecerá lo correspondiente al concepto de clúster el cual conforma la propuesta de estudio, para el cual se analizarán inicialmente su conceptualización por medio de la descripción de los principales criterios de los autores, para tal hecho se deberá realizar la revisión de la literatura teórica al respecto los cuales serán mencionados a continuación.

Un “cluster” de acuerdo al criterio de Cantillo, Sánchez, Ardila, Caballero, Lázaro y Mendoza (2015), se trata de un sistema en el que varias empresas que pertenecen a la misma ramas industriales u organizaciones realizan acuerdos que permitan establecen vínculos de interdependencia funcional para el desarrollo de sus procesos productivos, además de beneficios como la obtención de determinados productos en torno a sus mercados, tecnología y capitales productivos.

Como se indica un “cluster” se puede definir como un conjunto o grupo de empresas pertenecientes de igual o diversos sectores, dentro de una zona geográfica determinada, las cuales se pueden interrelacionar mutuamente en todos los sentidos, tanto vertical, horizontal y colateral, los cuales pueden mejorar su competitividad, en consecuencia, la atención prestada a estas redes de empresas como factor de competitividad y dinamización industrial.

La palabra clúster, según Ketels (2015), es “un segmento representativo de un sector productivo, comercia y/o de servicios, que está conformado por un grupo de industrias o negocios similares y complementarios, por el cual se asocian obteniendo mayores beneficios en conjunto”.

Al respecto Porter (2013), considera que los clústers son empresas interconectadas concentradas en un punto geográfico limitado, los cuales cumplen funciones específicas como suministradores especializados, proveedores de servicios, empresas las cuales pueden competir y a la vez cooperar entre sí. En su carácter de masas críticas de inusual éxito competitivo en áreas de actividad determinadas, es una actividad característica de todas o casi todas las economías nacionales, regionales e incluso metropolitanas, en especial las de los países más avanzados.

Porter clasifica los clústers en verticales y horizontales, los primeros son aquellos que reúnen industrias caracterizadas por relaciones de compra venta, y los segundos respectivamente

incluyen empresas que comparten un mercado común para los bienes finales, tecnología, trabajadores, o recurso natural similar, el cual a su vez si no existen permite el nacimiento de nuevas empresas por influencia de los clúster la cual conforman las partes complementarios o faltantes.

De acuerdo al criterio de Ramos (2016), los clústers hacen referencia a “un grupo de empresas que tienen un tipo de concentración sectorial y/o geográfica de empresas que se desempeñan en las mismas actividades o en actividades estrechamente relacionadas estrechamente con importantes y acumulativas economías externas, de aglomeración, especialización y de servicios anexos al sector, con la posibilidad de llevar a cabo una acción conjunta en búsqueda de conseguir la eficiencia colectiva”.

El principal interés de la creación de los clusters, es conseguir importantes beneficios que es posible mediante un complejo proceso de participación entre las empresas que componen el clúster, los principales beneficios son los siguientes:

- La concentración de empresas atrae más clientes, con lo que el mercado se amplía
- La competencia da lugar a una mayor especialización, división de trabajo, y, por ende, mayor productividad.
- La interacción entre productores, proveedores y usuarios facilita e induce un mayor aprendizaje productivo, tecnológico y de comercialización.
- Las transacciones frecuentes con los mismos agentes económicos generan mayor confianza y reputación lo que redundo en menores costos de transacción.
- La facilidad de acción colectiva del conjunto en pos de metas comunes entre las que se encuentran la comercialización internacional, capacitación, centros de seguimiento y desarrollo tecnológico, campañas de normas de calidad (Mitxeo, Idigoras, & Vicente, 2016).

Transporte de carga

El transporte como palabra según la Real Academia Española (RAE) (s.f.), está compuesto por dos términos, uno latín “trans” que indica a otro lado, y portare que indica llevar, es decir significa el medio para transportar personas u objetos de un punto geográfico a otro. Otra conceptualización indica se trata de un “sistema conformado por elementos esenciales como infraestructura, vehículo, empresa de servicio que realizará la actividad de traslado.

Como se indica previamente el transporte se encarga del movimiento de personas y objetos, es decir es de gran relevancia dentro de la economía como un gran recurso que mueve importantes masas, a pesar de ello presenta grandes restricciones debido a que a pesar de que mueven la economía existen condiciones climáticas, geográficas y demográficas que lo limitan, a la vez generan la congestión y contaminación de los recursos naturales. A pesar de ello es un motor dentro de la sociedad y uno de los principales exponentes de desarrollo económico, debido a que mediante este es posible incluir a las poblaciones distantes y con difícil acceso.

El transporte de carga de acuerdo a Nolmark & Browne (2016), menciona que “todas las cosas que tenemos alrededor fue traída de algún otro lugar ya sea completamente o sus materiales mediante el transporte de carga, por tal razón es de gran importancia en todo el mundo el sistema de transporte, donde la carga es cualquier tipo de productos, tanto alimenticios, como artículos y materiales que están hechos casas y edificios”.

En el Ecuador, la concentración de las empresas de carga está conformada por organizaciones, agrupadas que se entrelazan al mismo tiempo, entre ellas se encuentran:

- Federación de Choferes Profesionales del Ecuador.
- Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador (FENATRAPE) (Escalante & Siguencia, 2014).
- De acuerdo a la información del último Censo Económico realizado por el INEC en el 2010, el número de empresas de transporte de carga terrestre por carretera reconocidas en Ecuador asciende a la cifra de 771, mientras que el número de empresas de transporte de carga reconocidas en Guayaquil es de 156 (INEC, 2018).

La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador, que es la Matriz Nacional de la clase de profesionales de transporte, de esta se desprenden los Sindicatos de Choferes Profesionales que se ubican en las cabeceras provinciales, cantones y parroquias del país. La Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador (FENATRAPE). Esta organización abarca las empresas y cooperativas dedicadas al transporte pesado dentro y fuera del territorio nacional. De este órgano se desprenden las uniones provinciales y regionales, en esta se destaca Federación de Transportistas pesados del Guayas (FETRAPEG), la cual es considerada dentro del presente estudio.

METODOLOGÍA

Diseño de la metodología

Considerando el criterio de (Arias, 2015), el diseño de la investigación es “una estrategia para obtener información que permita responder una incógnita”, por lo expuesto se determina que el presente estudio tiene diseño no experimental con modalidad de campo, ya que se no se alteran ni vulneran las variables para responder la interrogante de la formulación del problema inherente a la influencia de la implementación de un clúster de las empresas de transporte de carga de mercancías, en la competitividad del Puerto Marítimo de la ciudad de Guayaquil.

Tipos de investigación

El presente estudio aplica la investigación descriptiva, porque se hace referencia a las causas y consecuencias de la problemática analizada, se considera la investigación bibliográfica, porque se ha justificado el estudio mediante la revisión de libros y portales de internet que se relacionan con implementación de un clúster de las empresas de transporte de carga de mercancías y la competitividad, además se ha considerado la investigación de campo, la misma que permite recabar información desde el lugar preciso de los hechos de modo que se logre identificar la percepción de los empresarios que requieren los servicios de las empresas de transporte de carga para mejorar su competitividad de las actividades portuarias dentro del Puerto Marítimo de la ciudad de Guayaquil. (Martínez, 2014).

Técnicas de investigación

De acuerdo a lo expuesto por (Leiva, 2017), la técnica se considera el “grupo de instrumentos que hacen posible la recopilación de información, a través de un cuestionario que se encuentra orientado a las necesidades dentro del desarrollo de un estudio”. Por lo expuesto se obtiene que en este estudio se ha considerado la encuesta como técnica de recolección de datos mediante el uso de un cuestionario de preguntas cerradas, el mismo que será aplicado a la población involucrada en el estudio. El formato del cuestionario aplicado se encuentra en el **Anexo No. 1**.

Población y muestra

La población es el “grupo de personas que tienen características similares y forman parte de un estudio” Leiva (2017), dentro del estudio se ha considerado como población 156 establecimientos de transporte de carga en el cantón Guayaquil de acuerdo al (INEC, 2018). No obstante, la muestra bordea alrededor de 28 compañías consideradas las que movilizan mayor carga en el Puerto Marítimo de Guayaquil. En la siguiente tabla se presenta el detalle de las empresas seleccionadas en la muestra:

Tabla No. 1. *Empresas de transporte de la muestra seleccionada.*

No.	Empresas de transporte de carga
1	Internstional shipping Co. LTDA
2	Ambalac Trans Cia. LTDA
3	Coordinadora Internacional de Carga
4	Interuec S.A.
5	Mamut Andino C.A
6	Metromodal S.A
7	Multiman S.A
8	Galagans S.A.-logo
9	Telsuprema S.A
10	Keytrans S.A.
11	Austral S.A
12	Naportec S.A.
13	Transpumaquil S.A.
14	Transbakan
15	H. Bonilla Nacional e Internacional Cia.Ltda
16	Transcaba S.A
17	Perla Del Pacifico S.A
18	Trans Estiba Internacional
19	Transporte Norteño
20	Transporte Rio Guayas
21	Transporte Heredia
22	Trans Febres
23	Transporte Sánchez Polo
24	Pacific Container Transport S.A
25	Multitransporte Cia. LTDA
26	Transporte Robinson S.A
27	Transporte Pesados Del Sur
28	Transporte Maulme

Fuente: elaborado por el autor.

La encuesta se aplicó a los Analistas o Coordinadores de transporte que son responsables de las actividades de logística dentro de las empresas indicadas en el listado.

Procedimiento para la recolección de la información:

Posterior a la aplicación del cuestionario se ingresó la información obtenida a la hoja de cálculo del programa Microsoft Excel para obtener las figuras estadísticas para el correspondiente análisis e interpretación.

RESULTADOS

Presentación de los resultados de la encuesta aplicada

- 1) Según su criterio ¿La principal razón de la ausencia del clúster marítimo consiste en la desorganización de las empresas de transporte de carga?

Tabla No. 2. Desorganización como razón de la ausencia del clúster marítimo.

Válido	Descripción	Frecuencia	Porcentaje
1	Totalmente en desacuerdo	0	0%
2	En desacuerdo	3	11%
3	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	1	4%
4	De acuerdo	17	61%
5	Totalmente de acuerdo	7	25%
Total		28	100%

Fuente: Encuesta a representantes de empresas de transporte de carga.

Elaborado por: El autor.

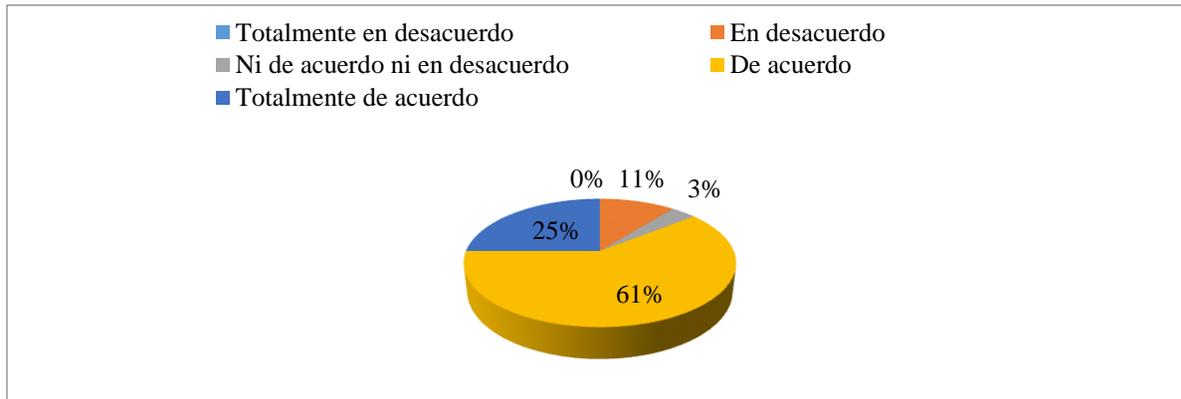


Figura No. 1. Desorganización como razón de la ausencia del clúster marítimo.

Fuente: Encuesta a representantes de empresas de transporte de carga.

Elaborado por: El autor.

Los resultados obtenidos bajo el criterio de los representantes de las empresas de transporte de carga, sobre la desorganización como razón principal para la ausencia del clúster marítimo en este sector, se evidenció que el 86% de ellos está de acuerdo en esta aseveración; es decir, que al encontrarse desorganizadas las compañías de este sector perteneciente al comercio exterior, se dificulta la creación de un clúster marítimo que puede favorecer las operaciones del comercio exterior y no solo potenciar a este sector económico.

2) **¿Constituye el limitado apoyo del Estado una dificultad para la creación del clúster marítimo de las empresas de transporte de carga?**

Tabla No. 3. *Limitado apoyo del Estado dificulta la creación del clúster marítimo.*

Válido	Descripción	Frecuencia	Porcentaje
1	Totalmente en desacuerdo	0	0%
2	En desacuerdo	0	0%
3	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	1	3%
4	De acuerdo	19	68%
5	Totalmente de acuerdo	8	29%
Total		28	100%

Fuente: Encuesta a representantes de empresas de transporte de carga.

Elaborado por: El autor.

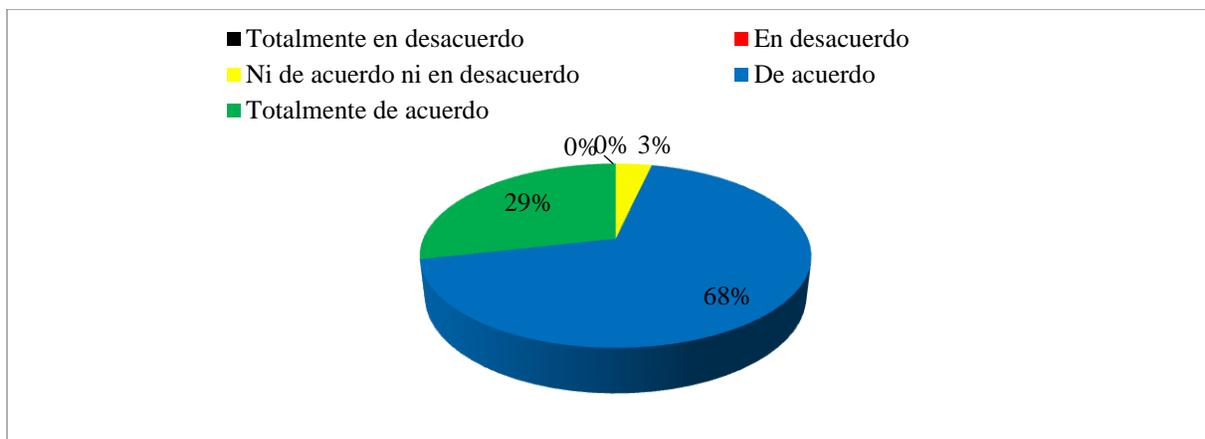


Figura No. 2. *Limitado apoyo del Estado dificulta la creación del clúster marítimo.*

Fuente: Encuesta a representantes de empresas de transporte de carga.

Elaborado por: El autor.

Los resultados obtenidos bajo el criterio de los representantes de las empresas de transporte de carga, sobre la dificultad para la creación de un clúster marítimo en el sector de transporte de carga, evidenció que en efecto, 97% de involucrados están de acuerdo en que el limitado apoyo del Estado es la principal dificultad que atraviesa esta rama económica perteneciente al comercio exterior, para llevar a cabo sus actividades. Esto significa que, si hubiera un mayor apoyo por parte de las autoridades gubernamentales, con una política de apertura económica, se facilitaría la creación del clúster marítimo, el cual a su vez será importante para la organización de estas compañías y su fortalecimiento en el plano de los negocios internacionales.

3) ¿Se fortalece el comercio internacional en general mediante la organización de las empresas de transporte de carga en un clúster?

Tabla No. 4. Clúster de empresas de transporte de carga fortalecen el comercio internacional.

Válido	Descripción	Frecuencia	Porcentaje
1	Totalmente en desacuerdo	0	0%
2	En desacuerdo	1	4%
3	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	1	4%
4	De acuerdo	11	39%
5	Totalmente de acuerdo	15	54%
Total		28	100%

Fuente: Encuesta a representantes de empresas de transporte de carga.

Elaborado por: El autor.

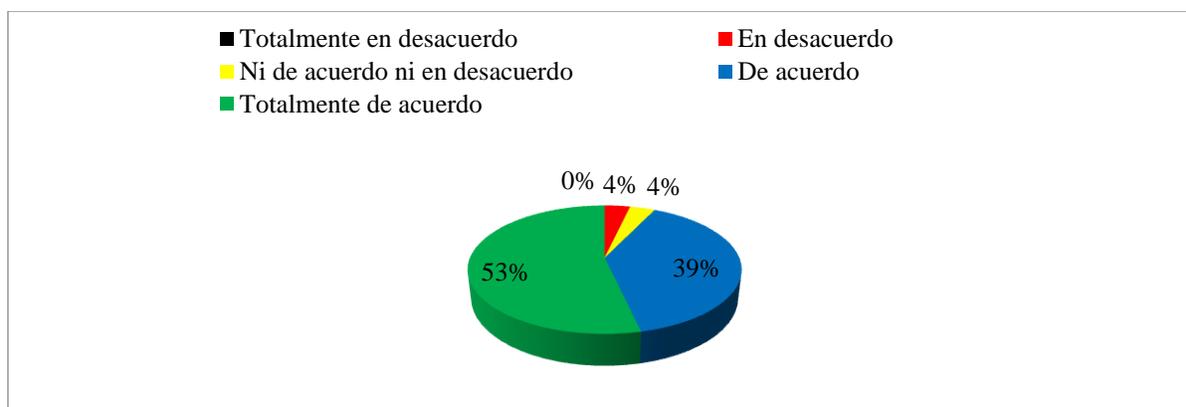


Figura No. 3. Clúster de empresas de transporte de carga fortalecen el comercio internacional.

Fuente: Encuesta a representantes de empresas de transporte de carga.

Elaborado por: El autor.

Los resultados obtenidos bajo el criterio de los representantes de las empresas de transporte de carga, sobre el fortalecimiento de los negocios internacionales a través del clúster en este sector productivo de servicios, evidenciaron que 93% de involucrados están de acuerdo en esta premisa. Esto significa que, es necesario que el Estado y la empresa privada se unan y en conjunto planifiquen la creación de clúster marítimos en el sector de transporte de carga, para de esta manera, potenciar las actividades en el plano del comercio internacional, lo que inclusive podría generar que las divisas producto de las exportaciones, pueda incrementarse de manera considerable para beneficio del país.

4) ¿Promoverá un clúster de empresas de transporte de carga mayor competitividad en las actividades del Puerto de Guayaquil?

Tabla No. 5. Organización de clúster favorecerá la competitividad en Puerto de Guayaquil.

Válido	Descripción	Frecuencia	Porcentaje
1	Totalmente en desacuerdo	0	0%
2	En desacuerdo	0	0%
3	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	1	3%
4	De acuerdo	19	68%
5	Totalmente de acuerdo	8	29%
Total		28	100%

Fuente: Encuesta a representantes de empresas de transporte de carga.

Elaborado por: El autor.

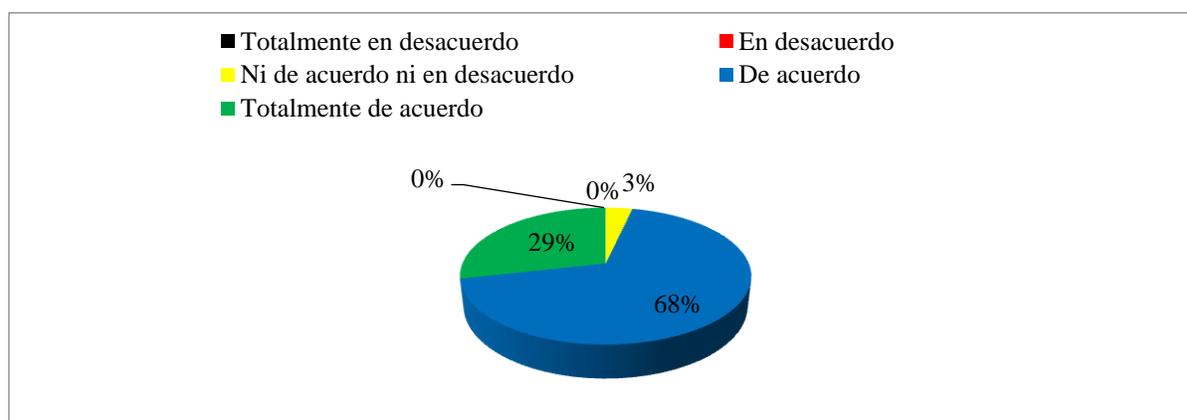


Figura No. 4. Organización de clúster favorecerá la competitividad en Puerto de Guayaquil.

Fuente: Encuesta a representantes de empresas de transporte de carga.

Elaborado por: El autor.

Los resultados obtenidos bajo el criterio de los representantes de las empresas de transporte de carga, sobre la promoción de los clústers marítimos para alcanzar una mayor competitividad de las empresas de transporte de carga que operan en el Puerto Marítimo de Guayaquil, evidenció un acuerdo generalizado (97%) por parte de los involucrados. Esto significa que, en efecto, existe un acuerdo general por parte de los representantes encuestados, de que el crecimiento de la productividad de las empresas clasificadas en el transporte de carga, puede impactar directamente en la competitividad de las actividades que se realizan en el Puerto de esta ciudad, favoreciendo la dinamización de los negocios internacionales en el país.

DISCUSIÓN

Los hallazgos del estudio demostraron que la principal razón de la ausencia del clúster consiste en la desorganización de las empresas de transporte de carga, evidenciando la problemática que existe actualmente en el Puerto Marítimo y que corrobora la situación conflictiva en este sector económico donde se delimita la investigación, el cual además es causado por el limitado apoyo que ofrecen las instituciones del Estado a estas organizaciones que tienen implicaciones directas en el desarrollo de las actividades del comercio exterior. Por esta razón, se identificó la necesidad que tienen las empresas de transporte de carga de mercancías de pertenecer a un clúster específico.

Otro hallazgo muy importante que fue identificado, hizo referencia a la opinión de los representantes de las empresas seleccionadas en la muestra, quienes manifestaron que la creación de un clúster de empresas de transporte de carga de mercancías, va a influenciar en la competitividad de las actividades portuarias en el Puerto Marítimo de la ciudad de Guayaquil y por lo tanto, generará beneficios en el comercio internacional, incrementando la competitividad del sector económico en referencia, favoreciendo inclusive, la dinamización de los negocios internacionales en el país.

Con base en estos hallazgos provenientes de los propios interesados en la problemática actual, se planteó como propuesta el diseño de los lineamientos para la creación del clúster para las empresas de transporte de carga de mercancías, con la finalidad que en el corto lapso de tiempo se fortalezca este sector económico, que debe impulsar la potenciación de la competitividad de los negocios internacionales en el Puerto Marítimo de Guayaquil.

PROPUESTA

La propuesta para el diseño de los lineamientos para la creación de un clúster en las empresas del sector de transporte de carga de mercancías orientadas hacia la exportación o importación de bienes proveniente de los negocios internacional, se realiza a través de algunas etapas, entre las que se citan en primer lugar la planificación de las actividades, en segundo lugar la identificación de las empresas que se encuentran dentro de este de servicio marítimo, en tercer lugar, la organización de las mismas, a lo que prosigue su clasificación de acuerdo con su capital y número de trabajadores, culminando con el desarrollo del clúster, del cual se ha planteado la

respectiva clasificación de manera particular, lo que también debe tener un respaldo legal y reglamentario.

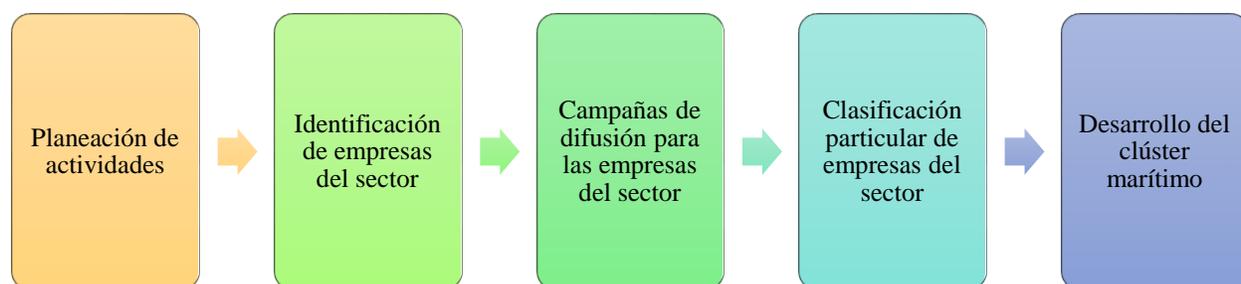


Figura No. 5. Etapas para la creación del clúster marítimo.

Fuente: Elaborado por el autor.

La planeación de actividades de la propuesta para el diseño de los lineamientos para la creación de un clúster en las empresas del sector de transporte de carga de mercancías orientadas hacia la exportación o importación de bienes proveniente de los negocios internacional, se fundamenta en la identificación de estas compañías, la difusión para que todas estas organizaciones conozcan de los beneficios del clúster, especialmente de su impacto en la competitividad y la clasificación particular de cada entidad.

Tabla No. 6. Planificación de actividades

Etapa	Objetivo	Actividades
Planificación	Contar con un plan definido para la creación del clúster de las empresas de transporte de carga de mercancías	Diseño del cronograma del plan de acción

Fuente: Elaborado por el autor.

Como parte de la planificación de las actividades de la propuesta para la creación de un clúster marítimo en las empresas que realizan actividades de descarga y descarga de mercancías, se realizó el siguiente cronograma:

Tabla No. 7. *Cronograma de actividades*

No	Actividad	Duración	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	Identificación de empresas de transporte de carga																	
2	- Investigación en entidades del Estado (Superintendencia de Compañías, SRI, etc.)																	
3	- Elaboración de la lista de empresas del sector																	
4	Campañas de difusión para las empresas de transporte de carga																	
5	- Disponibilidad de medios informativos																	
6	- Entrega de material informativo																	
7	Clasificación particular de empresas de transporte de carga																	
8	- Organización de las empresas en una base de datos																	
9	- Clasificación por número de trabajadores, capital, entre otros																	
10	Desarrollo del clúster respectivo																	
11	- Conformación jurídica, si es necesario																	
12	- Documentación del clúster, si es necesario																	

Fuente: Elaborado por el autor.

CONCLUSIONES

Se describieron teorías inherentes a los clústers, las cuales luego fueron comparadas con los manifiestos de los representantes de las empresas de transporte de carga de mercancías, evidenciándose que la principal razón de la ausencia del clúster se debe a la desorganización de este sector económico y su importancia en la competitividad de la logística portuaria, corroborándose la situación conflictiva que afecta al comercio exterior y ha contado con limitado apoyo por parte del Estado.

Se identificó la necesidad que tienen las empresas de transporte de carga de mercancías de pertenecer a un clúster específico, evidenciándose que esta estrategia va a influenciar mayor competitividad de las actividades portuarias en el Puerto Marítimo de la ciudad de Guayaquil y por lo tanto, generará beneficios en el comercio internacional, incrementando la competitividad del sector económico en referencia, favoreciendo inclusive, la dinamización de los negocios internacionales en el país.

Se propuso como recomendación para el mejoramiento de la situación actual del sector conformado por las empresas de transporte de carga de mercancías, el diseño de los lineamientos para la creación del clúster en este sector económico, cuyo fin es impulsar la potenciación de la competitividad de los negocios internacionales en el Puerto Marítimo de Guayaquil.

RECOMENDACIONES

Se recomienda a las autoridades del Estado, que maximicen su apoyo para los representantes de las empresas de transporte de carga de mercancías, de modo que se conformen reuniones para integrarlas en un clúster especializado, que permita fortalecerlas tanto internamente como de modo externo.

Se sugiere a las empresas de transporte de carga de mercancías, que tomen la decisión de invertir y asociarse, para la formación de un clúster específico, dependiendo de su tamaño, capital y demás aspectos específicos, para influenciar mayor competitividad de las actividades portuarias en el Puerto Marítimo de la ciudad de Guayaquil.

Se establece como recomendación principal que las compañías de transporte de carga pesada implementen los lineamientos para la creación del clúster en este sector económico, para impulsar la potenciación de la competitividad de los negocios internacionales en el Puerto Marítimo de Guayaquil y generar fuentes de trabajo.

BIBLIOGRAFÍA

- Arias, F. (2015). *El proyecto de investigación. Introducción a la metodología científica*. Venezuela: Episteme.
- Barrera, M. (2016). *Situación y Desempeño de las PYMES de Ecuador en el Mercado Internacional*. Montevideo Uruguay: CAPEIPI.
- Cabello, M. (2016). *Las aduanas y el comercio internacional*. Madrid, España: ESIC.
- Cantillo, E., Sánchez, F., Ardila, W., Caballero, A., Lázaro, D., & Mendoza, O. (2015). Aplicación de los fundamentos de clúster y competitividad al sector logístico del departamento del Atlántico, Colombia. *Prospectiva*, 9(1), 16.
- Escalante, A., & Sigüencia, D. (2014). *Análisis del sector del servicio de transporte pesado en Guayaquil y la implementación en Guayaquil y la implementación de un sistema logístico*. Guayaquil, Ecuador: Universidad de Guayaquil. Facultad de Ciencias Administrativa.
- INEC. (2010). *Censo de Población y Vivienda*. Guayaquil - Ecuador: www.inec.gob.ec.
- INEC. (2010). *Censo Económico*. Ecuador: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. www.inec.gob.ec.
- Ketels, D. (2015). El desarrollo del concepto de los clúster. *Harvard Business School*, 1(25), 15.
- Leiva, F. (2017). *Metodología de la Investigación*. Barcelona – España: Quinta Edición. Editorial Norma:.
- Martínez, M. (2014). *Ciencia y arte en la metodología cuali - cuantitativa*. México: Editorial Trillas.
- Mitxel, J., Idigoras, I., & Vicente, A. (2016). *Los clusters como fuente de competitividad: el caso de la Comunidad Autónoma del País Vasco**. España: Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea.
- Nolmark, H., & Browne, M. (2016). *La importancia del Transporte de Carga. Estrategias Para Transportar Bienes en Áreas Metropolitanas*. España: Asociación de Plan Regional.

- Paiva Acuña, F. (2017). Control interno y su incidencia en la rentabilidad de empresa cobros del norte S.A . *Revista Científica de FAREM-Estelí. Medio ambiente, tecnología y desarrollo humano*. N° 7 / Año 2 / , 34 - 42.
- Plasencia Asorey, C. (2016). El Sistema de Control Interno: garantía del logro de los objetivos. *MEDISAN v.14 n.5 Santiago de Cuba 10/jun-19/jul.*, 25 - 41.
- Porter, M. (2013). Clusters and the new economics of competition. *Harvard Business Review*, 77-90.
- Quinaluisa, N., Ponce, V., Muñoz, S., Ortega, X., & Pérez, J. (2018). El control interno y sus herramientas de aplicación entre COSO y COCO. *Cofín Habana*, 12(1), 17.
- RAE. (s.f.). *DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA*. Madrid, España: Real Academia Española. Vigésima segunda edición.
- Ramos, J. (2016). *Una Estrategia De Desarrollo A Partir De Los Complejos Productivos (Clusters) En Torno A Los Recursos Naturales ¿Una Estrategia Prometedora?* Lima, Perú: Extraído de: <http://www.eclac.org/ddpeudit/proy/clusters/JRamos.pdf>.
- Sánchez, J. (2014). *Teoría y práctica de la auditoría: concepto y metodología*. Madrid: Pirámide.

ANEXO

Anexo No. 1 Cuestionario de la encuesta aplicada a las empresas de transporte de carga de la ciudad de Guayaquil

Objetivo: Determinar la influencia del clúster de empresas de transporte de carga de mercancías en la competitividad del Puerto Marítimo de Guayaquil CE.

Instrucciones: La encuesta es anónima. Subraye la opción de su elección.

Cuestionario:

- 1) **Según su criterio ¿La principal razón de la ausencia del clúster marítimo consiste en la desorganización de las empresas de transporte de carga?**
 - Totalmente de acuerdo
 - De acuerdo
 - Ni de acuerdo ni en desacuerdo
 - En desacuerdo
 - Totalmente en desacuerdo
- 2) **¿Constituye el limitado apoyo del Estado una dificultad para la creación del clúster marítimo de las empresas de transporte de carga?**
 - Totalmente de acuerdo
 - De acuerdo
 - Ni de acuerdo ni en desacuerdo
 - En desacuerdo
 - Totalmente en desacuerdo
- 3) **¿Se fortalece el comercio internacional en general mediante la organización de las empresas de transporte de carga en un clúster?**
 - Totalmente de acuerdo
 - De acuerdo
 - Ni de acuerdo ni en desacuerdo
 - En desacuerdo
 - Totalmente en desacuerdo

4) ¿Promoverá un clúster de empresas de transporte de carga mayor competitividad en las actividades del Puerto de Guayaquil?

- Totalmente de acuerdo
- De acuerdo
- Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- En desacuerdo
- Totalmente en desacuerdo