



República del Ecuador

Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil

Trabajo de Titulación

Para la Obtención del Título de:

Ingeniera Portuaria y Aduanera Mención Administración Portuaria

Tema:

**Análisis en la Relación Técnica-Comercial del Uso de Contenedores En
Guayaquil**

Autora:

María Mercedes Macías Basurto

Director de Trabajo de Titulación:

Lcda. María del Pilar Viteri, MSc

Octubre 2019

Guayaquil – Ecuador

La responsabilidad de este trabajo de investigación, con sus resultados y conclusiones, pertenece exclusivamente al autor.

.....

María Mercedes Macias Basurto

DEDICATORIA

Este artículo va dedicado a mis padres Pedro Macías y Blanca Basurto, mi pilar fundamental y apoyo incondicional en todo momento sin ustedes no habría sido posible alcanzar esta meta tan anhelada, a ellos principalmente les dedico este artículo que contiene el esfuerzo realizado durante todos estos años.

A mis hermanos en especial a mi amada Guadalupe Macías, quien con su valentía me demostró que nada es imposible y que es Dios quien guía y acompaña nuestro camino en todo momento.

A mi esposo por su comprensión y paciencia en todo momento durante estos años.

AGRADECIMIENTO

Quiero expresar mi gratitud principalmente a Dios, por sus bendiciones y darme fuerzas para obtener uno de mis sueños más anhelados; a mis padres, por su amor y sacrificio diario durante todos estos años, gracias a ustedes he logrado llegar hasta aquí y convertirme en lo que hoy soy; a mis hermanos, por siempre estar presentes con palabras de aliento y consejos a lo largo de esta etapa; a mi esposo por su apoyo incondicional y por extenderme su mano en todo momento.

De igual manera quiero extender mi agradecimiento a todos los docentes que hicieron parte de mi formación académica durante estos años, especialmente al Msc. Erwin Caamaño, quien con su dirección y enseñanzas ayudo a mi desarrollo como futura profesional.

A cada uno de ellos les quedo eternamente agradecida y los llevo siempre en mi corazón.

ANÁLISIS EN LA RELACIÓN TÉCNICA-COMERCIAL DEL USO DE CONTENEDORES EN GUAYAQUIL

María Mercedes Macías Basurto
macias.maria94@hotmail.com

RESUMEN

La presente investigación analiza el problema de los inconvenientes para utilizar contenedores, surgiendo la pregunta ¿Se relacionan los aspectos técnicos y comerciales con el uso de contenedores en el comercio internacional del Puerto Marítimo de Guayaquil? Se planteó el objetivo de desarrollar el análisis de la relación técnica y comercial del uso de contenedores en Guayaquil. El contexto estructural describe marco teórico, metodología cuantitativa, descriptiva con uso de encuesta, cuyos hallazgos evidenciaron que el 70% de empresas que ofertan servicio de containers tienen planes de mantenimiento, contrató seguros; los contratos suscritos para alquiler de contenedores, fueron one way, long term agreement y round trip, puntualidad en entrega de mercadería es el factor clave para selección del proveedor de transporte de carga. En conclusión, la conservación del container, tenencia de seguro y puntualidad en entrega de mercancías, fueron los principales factores en relaciones técnicas-comerciales para utilizar contenedores.

Palabras claves: Relación, técnica, comercial, uso, contenedores, comercio, internacional.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación analiza el problema de los inconvenientes para utilizar contenedores en el Puerto Marítimo de Guayaquil, debido a ciertos aspectos técnicos y comerciales, se trata de establecer si el gran tamaño del container, que no se encuentre lleno de mercancías en toda su capacidad para albergar artículos, las limitaciones de mantenimiento o conservación y/o la dificultad para su manipulación, el tipo de contrato suscrito entre cliente y proveedor de transporte o almacenamiento, la tenencia de un seguro, entre otros, pueden afectar el proceso de transporte de mercancías, por consiguiente, existe la necesidad de potenciar las condiciones técnicas y comerciales del contenedor para minimizar el riesgo de daño de las mercaderías de los clientes, que por lo

general son empresas exportadoras de bienes tradicionales y no tradicionales ecuatorianos, quienes deben cumplir con todas las exigencias de los mercados internacionales, requiriendo de containers en las mejores condiciones y que cumpla todos los requisitos comerciales y legales para su contratación y utilización.

De esta manera, surge la siguiente pregunta que da origen a la problemática a la que hace referencia el presente artículo, la cual manifiesta lo siguiente: ¿Se relacionan los aspectos técnicos y comerciales con el uso de contenedores en el comercio internacional del Puerto Marítimo de Guayaquil?

El objetivo general de la presente investigación consiste en analizar la relación técnica y comercial del uso de contenedores en Guayaquil.

Los objetivos específicos del artículo son los siguientes:

- Identificar los aspectos técnicos de los contenedores en las actividades carga y descarga de mercancías inherentes al comercio internacional en el Puerto de Guayaquil.
- Examinar los aspectos comerciales que pueden afectar la utilización de los contenedores que transportan mercancías hacia el Puerto Marítimo de Guayaquil.
- Establecer la afectación en el uso de containers en el Puerto Marítimo de Guayaquil, debido a la influencia de las relaciones técnicas y comerciales que se encuentran asociadas a los contenedores.

Se cita la variable independiente concerniente a la relación técnica y comercial, mientras que la independiente concierne al uso de los contenedores.

MARCO TEÓRICO

El Contenedor

El contenedor es definido como una caja metálica de dimensiones normalizadas y de fabricación estándar que sirve para trasladar mercancías para ser transportadas en uno o varios modos de transporte, a lo que comúnmente llamamos transporte intermodal. Técnicamente, se llama sistema de contenerización al transporte de carga mediante el uso de contenedores.

De acuerdo a (López, 2016), el contenedor se considera “un depósito de carga utilizado para el transporte aéreo, marítimo, fluvial, terrestre y multimodal, presentándose como

unidades de protección utilizada para las mercaderías de la climatología y que se encuentran fabricadas de acuerdo con la norma ISO-668”.

Los contenedores se utilizan como medios de almacenamiento para el transporte de las mercancías, estos pueden ser de acero, de aluminio, y otros se construyen de madera reforzada con fibra de vidrio de acuerdo a las necesidades de las empresas que las utilizan, por el interior se encuentran recubiertos con material especial anti – humedad o climatizado de manera que se evite que la mercadería transportada se perjudique, estos contenedores poseen como característica que contienen elementos de enganche en cada esquina para ser transportados por grúas especiales.

El contenedor, se trata de un envase estanco, cerrado y precintado, que aporta seguridad referente a las faltas y robos en los productos transportados, tiene como finalidad aportar una mayor rapidez en las operaciones de carga y descarga de los buques que se dedican al transporte de contenedores minimizando el tiempo de estancia en el puerto, y de los gastos de estadías, combustible, nóminas y demás, por lo tanto es más que una caja metálica de dimensiones normalizadas cuya fabricación es estándar.

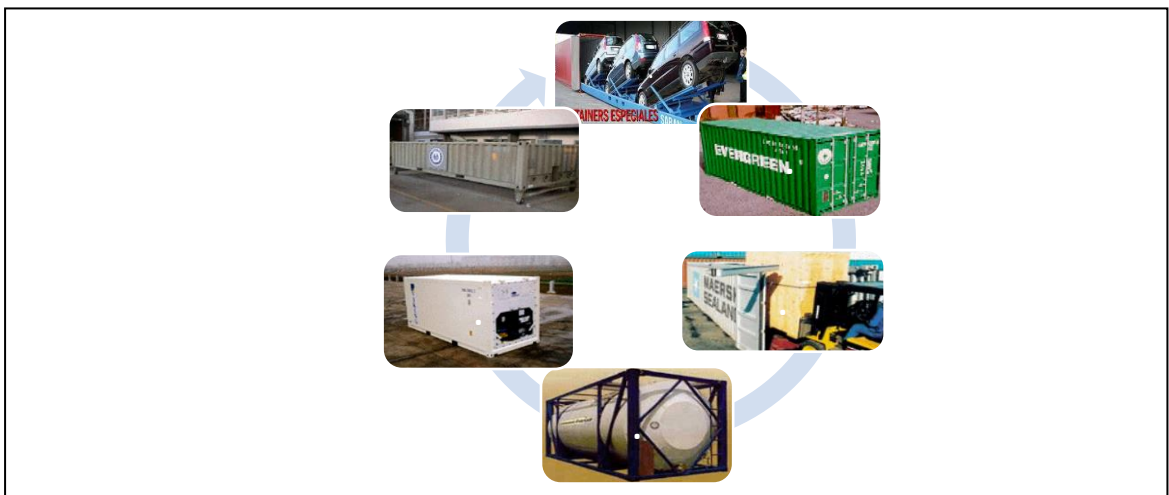
Tipos de contenedores

De acuerdo a la teoría, existe gran variedad de contenedores, para los cuales fueron creados, es decir que cumplen un sin fin de objetivos, además cada uno de estos container disponen diferentes medidas o dimensiones, esto depende mucho del tipo de actividad que se va a realizar. A continuación se presenta algunos modelos y las funciones que cumplen cada uno de estas:

- **Contenedor de automóviles (*car container*).** – estos contenedores no poseen cobertura, ya que fueron elaborados para transportar vehículos, por lo que posee un sistema de contención para que los mismos mantengan una sola postura hasta su destino final.
- **Contenedor calorífico (*heated container*).** – posee un sistema isoterma que permite conservar la temperatura, así mismo contiene un sistema de calefacción, estos tipos de contenedores son utilizados para el transporte de alimentos, ya que mantiene la temperatura en el interior.
- **Contenedor cerrado (*dry-box container*).** – este tipo de container sirve para trasladar objetos no perecibles, y cuenta con una puerta frontal, lo mismo que pueden ser cargados a través de carretillas.

- **Contenedor cisterna (*tank container*)**. – este tipo de recipiente, está elaborado de acero inoxidable y protegido de aluminio y poliuretano, es exclusivo para el traslado de sustancias peligrosas o no peligrosas.
- **Contenedor de costado abierto (*open side container*)**. – la cubierta es de acero con puertas reforzadas y pisos de maderas, son usados en estaciones de ferrocarril para cargas pesas.
- **Contenedor de gran cubicación (*high cube container*)**. – este tipo de container es elaborado de acero cerrado con altura mayor a otros contenedores, disponen de gran capacidad para el almacenamiento. (Larrucea, Sagarra, & Mallofré, 2015, pág. 12).

Figura 1. Tipos de Contenedores



Fuente: Icontainers.

De acuerdo a lo descrito en el párrafo anterior, el autor manifiesta que existen gran variedad de container y que cada uno de ellos cumple con una función en específica, como lo es en el traslado de vehículos, alimentos, mercaderías, entre otros. Además poseen dimensiones, estructuras y sistemas diferentes.

De acuerdo con la autora (Freire, 2015), manifiesta que “poseen una medida de 6 metros de ancho por 12 metros de longitud, la dimensión interna es de 66,3 metros cúbicos”. Con relación a las dimensiones esto depende del tipo de contenedor y de la carga que va a trasladar, en muchas ocasiones también incide el lugar de destino donde se va a dirigir la mercadería, unos de más empleados para este tipo de actividad es el high cube que es mayor tamaño para el traslado.

Otro punto relevante dentro de este subtema son los sistemas que poseen los containers para su traslado hacia los diferentes destinos nacionales e internacionales. Las

numeraciones y siglas permiten la identificación y el tipo de mercadería que traslada la compañía, ya que dentro de la normativa internacional ISO 6346, estos contenedores deben cumplir con el reglamento por la organización ya antes mencionada.

Respectivamente los contenedores poseen identificaciones atribuidas por siglas o números, a continuación se presenta ciertos parámetros que deben cumplir una organización para el traslado de sus productos hacia los diferentes destinos (dentro o fuera del país):

- El código del container debe estar sujeto al propietario en tres letras.
- La identificación constituye a una letra, el cual, especifica el tipo de mercadería.
- La serie consta de seis números.
- Consta de un dígito de autocontrol.
- El código determina el tipo de contenedor y medidas.
- El código de país.
- Marcas de operación.
- Indicadores de peso máximo: kilogramos y libras (López, 2016).

Las características dadas anteriormente permiten tanto al dueño del contenedor como a la persona responsable de recibir el equipamiento, que los productos sean seguros, además de observar que este no se encuentra manipulado por otro operador o sufre alguna interferencia.

Relación técnica y comercial de uso de contenedores

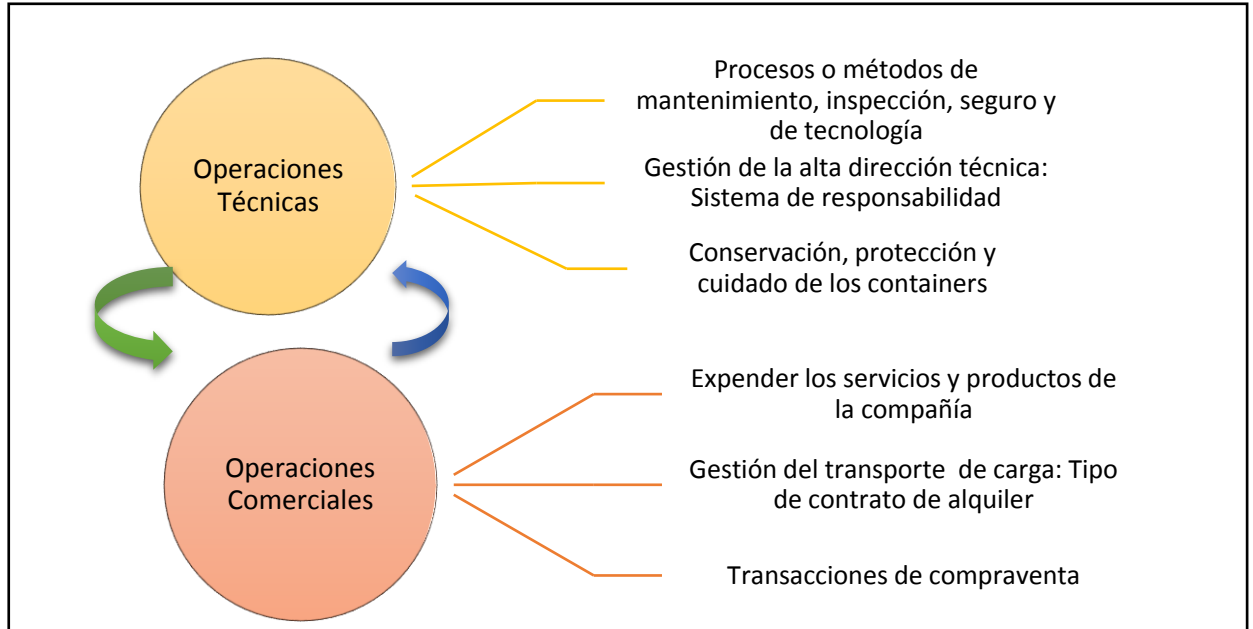
El autor, (Larrucea, 2016) expresa que el ISO-R668, indica que este artículo de equipamiento de transporte, debe cumplir con los siguientes requisitos:

- Tener carácter permanente y ser resistente para soportar un uso reiterado.
- Estar diseñado de manera que facilite su movilidad en una o más modalidades de transporte, sin necesidad de descargar la mercancía en centros intermedios.
- Estar provisto de dispositivos que permitan su fácil manejo, particularmente durante la transferencia de un vehículo a otro en una o más modalidades de transporte.
- Estar proyectado de modo que permita su fácil llenado y vaciado.
- Tener un volumen interno de 35,3 pies cúbicos (un metro cúbico) o más.
- Las dimensiones están reguladas por la norma ISO 6346 (p. 3).

Por lo descrito se obtiene la importancia de la relación del cumplimiento técnico y comercial para el uso de los contenedores utilizados en el transporte marítimo, considerando que sea el adecuado para el desarrollo del comercio internacional y cumpla

con las necesidades y requerimientos del destino de las mercaderías correspondientes, como se describe en el esquema siguiente:

Figura 2. Relación técnica y comercial de uso de contenedores.



Fuente: Norma ISO 634630.

Las operaciones técnicas y comerciales se relacionan entre sí, porque una depende directamente de la otra, para que exista un procedimiento de inspección eficiente considerando estos dos aspectos que permiten mejorar los procesos o métodos de mantenimiento, inspección y tecnología para lograr la conservación, protección y cuidado de los containers, para poder ofrecer productos de calidad que serán transportados a cambio de un precio que se paga por el mismo, finalmente se logra cumplir con la verificación de los productos y la entrega del mismo.

METODOLOGÍA

Diseño de la metodología

El artículo científico aplicado emplea el diseño cuantitativo, que de acuerdo al criterio de (Gómez, 2015) permite “recolectar información que puede ser presentada numérica y porcentualmente, debido a su característica medible”, por lo expuesto se ha considerado aplicar la metodología cuantitativa porque se aplicará la técnica de la encuesta a los involucrados en el estudio para mediante los hallazgos obtenidos desarrollar el análisis

incidental de la relación técnica y comercial del uso de contenedores, inherentes al comercio internacional.

Tipos de investigación

Se ha considerado la metodología descriptiva porque se analizaran los diferentes hechos o acontecimientos que se involucran dentro de la problemática, es de tipo bibliográfica porque se ha realizado la revisión de fuentes secundarias de investigación (libros, sitios web) referente a la utilidad de los containers en el comercio internacional y los aspectos técnicos y comerciales que se derivan del uso de los contenedores en el Puerto Marítimo. Además se consideró la investigación de campo para la recolección de información mediante el uso de herramientas especializadas para cumplir con los objetivos específicos. (Heinemann, 2015).

Técnicas de investigación

Considerando lo descrito por (Galindo, 2016), la técnica se refiere a “un instrumento de investigación que hace posible la recolección de información, mediante el uso de instrumentos especializados de acuerdo a las necesidades del investigador”, por lo expuesto se ha considerado el uso de la técnica de la encuesta la misma que permitirá obtener hallazgos para analizar de relación técnica y comercial del uso de contenedores, en el caso de las actividades inherentes al comercio internacional, mediante el uso del cuestionario de preguntas cerradas.

Población y muestra

La población considera en el estudio son 10 compañías dentro de un total de 15 compañías que ofertan el transporte en containers y 42 empresas de un total de 60 clientes que demandan containers.

Tabla 1. Compañías que ofertan el transporte en containers

No.	Compañías	No.	
1	Galagans S.A.	6	Naportec S.A.
2	Telsuprema S.A.	7	Enetsa
3	Compañía De Transporte De Carga Pesada Keytrans S.A.	8	Transpumaquil S.A.
4	Cargar Austral S.A.	9	Mundi Transport
5	Naviera De Servicios Marítimos Navesmar S. A.	10	Navesur C. Ltda.

Fuente: Asociación Ecuatoriana de Agencias de Carga y Logística Internacional.

Tabla 2. Compañías de logística y comercio exterior

No.	Compañías
1	Acgroup Worldwide Ecuador S.A.
2	Asia Round The World S.A. Asrowd
3	Asia Shipping Ecuador S.A. Ase
4	Corporación Logística Integral S.A. Clisa
5	Farletza S.A.
6	Fervacargo S.A.
7	Gsline Logistic S.A.
8	H.A. Cargo S.A.
9	Inca Lines Del Ecuador Incalines S.A.
10	Msl Del Ecuador
11	Logistics Unlimited S.A. Logunsa
12	Munditransport S.A.
13	Krystal Logistics Ecuador Kryslogic C. Ltda
14	Navecuador S.A.
15	Pacificlink S.A.
16	Panatlantic Logistics S.A
17	Planet Direct Cargo Pladic Ar S.A.
18	Provexcar Cia. Ltda.
19	Pluscargo-Ecuador S.A
20	Saco Shipping S.A.
21	Servicios Aereos Y Maritimos Internacionales S.A.
22	Transocean Logistics Corporation S.A.
23	Transportes Y Servicios Váscones S.A. Transvas
24	Uniline Transport System C.Ltda.
25	Universal Cargo S.A.
26	Veco Logistics Ecuador S.A.
27	Vial Shipping Y Representaciones C.A.
28	Alianza Logistika Tdge S.A - Logiztik Alliance Group
29	Columtrad Cia. Ltda - International Freight Forwarders
30	Ebf Cargo Cia. Ltda
31	Flowercargo S.A.
32	Fresh Logistics Carga Cia. Ltda.
33	Geotransport S.A.
34	International Shipping & Storage Cia. Ltda.
35	Laseair S.A.
36	Panatlantic Logistics S.A.
37	Profitcargo Compañía Limitada
38	Schryver Del Ecuador
39	Servicios Navieros Europeos Euroservicios Cia. Ltda
40	Siatilogistics Cia. Ltda.
41	Transcontinental Logistics Contilogistics Cia. Ltda.
42	Ups Scs Ecuador Cia. Ltda.

Fuente: Asociación Ecuatoriana de Agencias de Carga y Logística Internacional.

Procedimiento para la recolección de la información

Para el procedimiento de la investigación, se llevó a cabo la aplicación del instrumento para la recolección de datos, luego de tabuló los resultados obtenidos, se procedió a ingresarlos en la hoja de cálculo del programa informático Excel y utilizando las herramientas del mismo se obtuvo las tablas y figuras estadísticas que se analizan e interpretan posteriormente.

RESULTADOS

Presentación de los resultados de la encuesta aplicada a los administradores de las empresas que ofrecen el servicio de contenedores en la ciudad de Guayaquil.

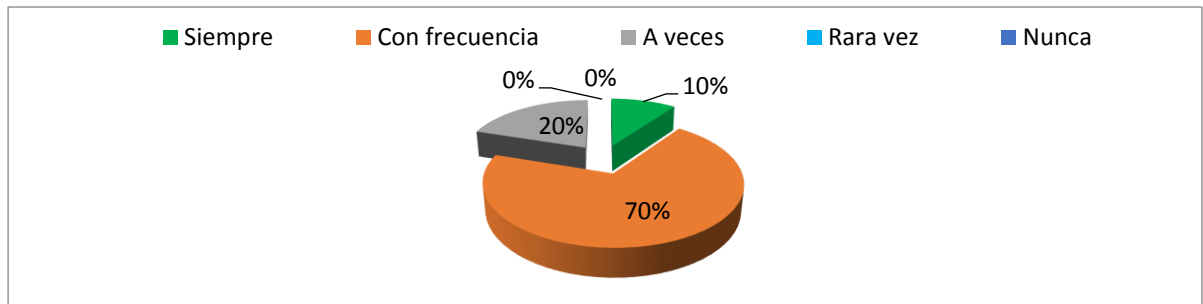
- 1) ¿Con qué frecuencia suministra las actividades de conservación, protección y cuidado de los contenedores?

Tabla 3: Frecuencia que suministra el mantenimiento en container.

Descripción	Frecuencia	%
Siempre	1	10%
Con frecuencia	7	70%
A veces	2	20%
Rara vez	0	0%
Nunca	0	0%
Total	10	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los administradores.

Figura 2. Frecuencia que suministra el mantenimiento en container.



Fuente: Encuesta aplicada a los administradores.

Referente a la frecuencia con la que suministra las actividades de conservación, protección y cuidado de los contenedores, se obtiene que en el 70% de los casos con frecuencia, el 20% a veces, mientras que el 10% siempre. Estos hallazgos reflejan que los administradores de las empresas del servicio de transporte ponen especial cuidado en la conservación, protección y cuidado en general de los contenedores para evitar que se presenten daños que perjudiquen al cliente.

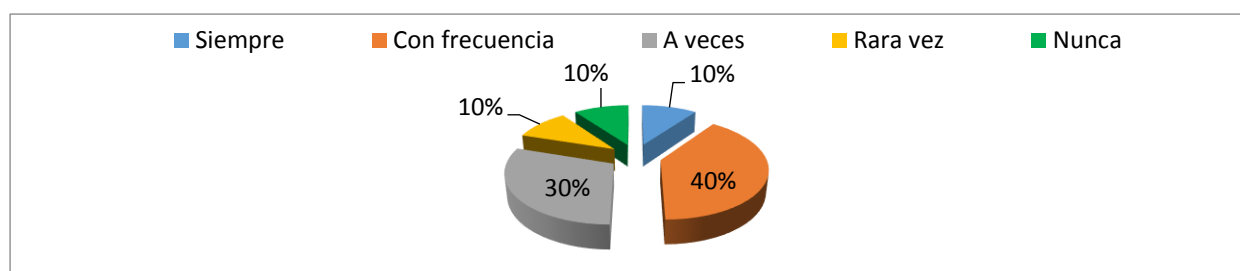
- 2) ¿Ha contratado un seguro para la protección de la mercadería que se encuentra dentro del contenedor y de sus propios activos?

Tabla 1. Contratación de seguros para container, mercadería y el vehículo.

Descripción	Frecuencia	%
Siempre	1	10%
Con frecuencia	4	40%
A veces	3	30%
Rara vez	1	10%
Nunca	1	10%
Total	10	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los administradores.

Figura 3. Contratación de seguros para container, mercadería y el vehículo.



Fuente: Encuesta aplicada a los administradores.

Con relación a la contratación de un seguro para la protección de la mercadería transportadas en los contenedores, se obtiene que en el 40% de los casos con frecuencia se pone interés en este aspecto, mientras que el 30% a veces ha considerado esta necesidad, por lo expuesto se determina que actualmente estas empresas no han considerado la importancia de la contar con un seguro que pueda responder por daños de las mercaderías transportadas lo que puede reducir el impacto financiero al que deben responder por este concepto.

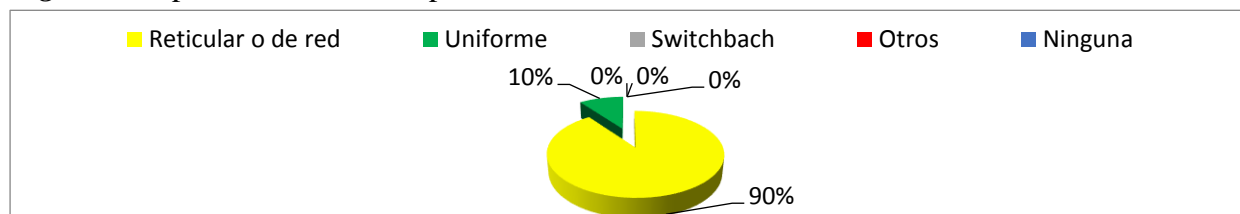
3) ¿Qué tipo de sistema de responsabilidad utiliza en el servicio que ofrece en los contenedores?

Tabla 2. Tipo de sistema de responsabilidad.

Descripción	Frecuencia	%
Reticular o de red	9	90%
Uniforme	1	10%
Switchbach	0	0%
Otros	0	0%
Ninguna	0	0%
Total	10	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los administradores.

Figura 4. Tipo de sistema de responsabilidad.



Fuente: Encuesta aplicada a los administradores.

Referente al tipo de sistema de responsabilidad utilizado se obtiene que la mayoría de los administradores consideran el sistema reticular o de red (90%), mientras que un porcentaje menor (10%) prefiere el sistema uniforme. Se destaca que el sistema reticular o

de red es el más utilizado en todos los supuestos, estos asumen la responsabilidad por la prestación del servicio de transporte de mercaderías utilizado por más de un modo de transporte, respondiendo por diferentes tipos de problemas como pérdidas, daños o retrasos en la entrega de las mercaderías.

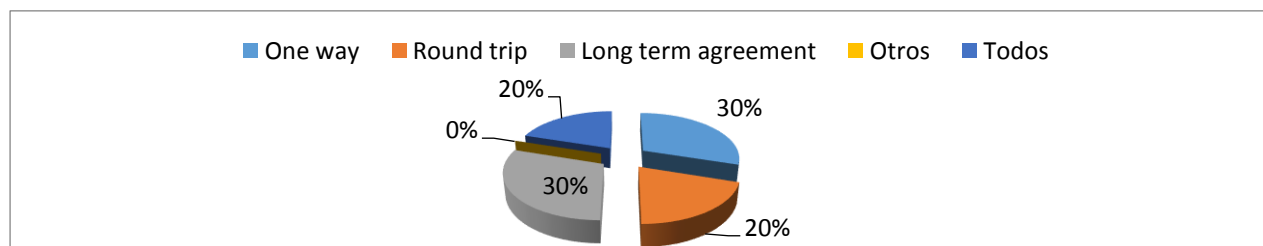
4) ¿Qué tipo de contrato de alquiler utiliza su compañía?

Tabla 3. Tipo de contrato de alquiler.

Descripción	Frecuencia	%
One way	3	30%
Round trip	2	20%
Long term agreement	3	30%
Otros	0	0%
Todos	2	20%
Total	10	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los administradores.

Figura 5. Tipo de contrato de alquiler.



Fuente: Encuesta aplicada a los administradores.

Inherente al tipo de contrato que utilizan las empresas de transporte de mercaderías, se obtiene que puede ser la One way (30%), Long term agreement (30%) y en algunos casos la Round trip (20%). Las necesidades de las empresas de traslado de mercaderías hacia otras empresas, se requiere que se firmen contratos que aseguren el desplazamiento de la carga mediante las condiciones de seguridad adecuada y se puede presentar de diferentes modalidades Long term agreement modelo de contrato de alquiler de un número concreto y con numeración de contenedor de largo plazo, contrato One way de alquiler de un contenedor para atender un único trayecto, permitiendo establecer el precio del alquiler, la duración del contrato, el período de tiempo, condiciones de transporte, así como el mantenimiento y pérdida total.

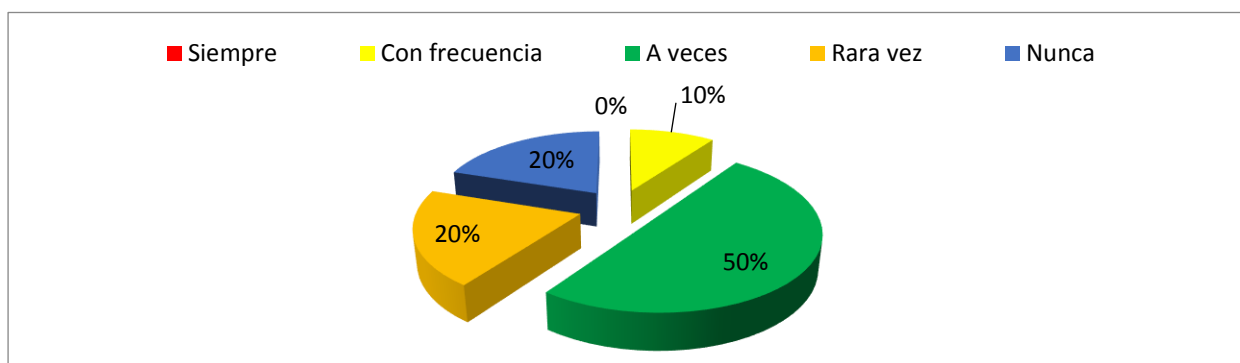
5) ¿Mantiene un sistema de comunicación y seguimiento para conocer oportunamente la ruta que recorren los vehículos que transportan los contenedores?

Tabla 4. Frecuencia de uso de sistema de comunicación, durante las operaciones de transporte

Descripción	Frecuencia	%
Siempre	0	0%
Con frecuencia	1	10%
A veces	5	50%
Rara vez	2	20%
Nunca	2	20%
Total	10	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los administradores.

Figura 6. Frecuencia de uso de sistema de comunicación, durante las operaciones



transporte.

Fuente: Encuesta aplicada a los administradores.

Respecto a la frecuencia de uso de sistemas de comunicación, durante las operaciones de transporte, obteniendo que el 50% a veces tiene un sistema, el 20% rara vez mantiene un sistema, el 20% nunca, mientras que el 10% con frecuencia mantiene un sistema. Los hallazgos obtenidos ponen en evidencia que las empresas en pocas ocasiones tienen interés en mantener un sistema de comunicación y seguimiento para reconocer de manera oportuna la ruta que recorren los vehículos que transportan los contenedores, lo que refleja un problema en el proceso de transporte de mercaderías existiendo la necesidad de condiciones técnicas y comerciales.

Presentación de los resultados de la encuesta aplicada a los clientes de las empresas que ofrecen el servicio de contenedores en la ciudad de Guayaquil.

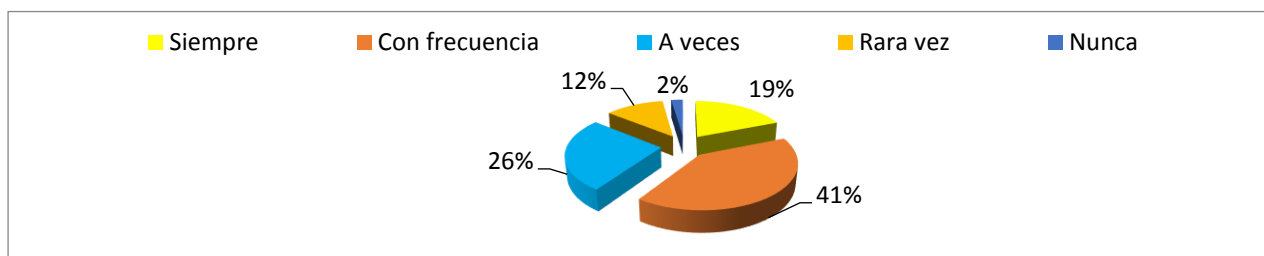
- 1) ¿Se percata que el servicio de transporte en contenedores que contratará, tenga certificados que aseguren su mantenimiento y aseguramiento para la protección del mismo y de las mercancías que transportará?

Tabla 5. Certificados que aseguren su mantenimiento y aseguramiento

Descripción	Frecuencia	%
Siempre	8	19%
Con frecuencia	17	41%
A veces	11	26%
Rara vez	5	12%
Nunca	1	2%
Total	42	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los clientes.

Figura 7. Certificados que aseguren su mantenimiento y aseguramiento.



Fuente: Encuesta aplicada a los clientes.

Con relación al servicio de transporte en contenedores que contratará, se obtiene que el 41% con frecuencia buscan ese tipo de empresas certificadas. Los hallazgos ponen en evidencia que las empresas que solicitan el servicio de transporte prefieren contratar las empresas que aseguren la entrega y protección del producto.

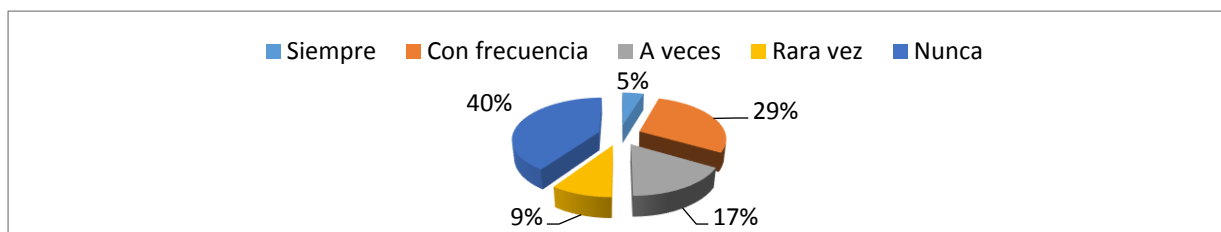
2) ¿Con qué frecuencia se dañó la mercadería en el contenedor?

Tabla 6. Frecuencia de daño de mercadería en el contenedor

Descripción	Frecuencia	%
Siempre	2	5%
Con frecuencia	12	29%
A veces	7	17%
Rara vez	4	10%
Nunca	17	40%
Total	42	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los clientes.

Figura 8. Frecuencia de daño de mercadería en el contenedor.



Fuente: Encuesta aplicada a los clientes

Referente a la frecuencia con la que se presentaron daños de la mercadería en el contenedor, se obtiene que en el 29% de los casos se presentaron daños con frecuencia, el 5% siempre. La información obtenida pone en evidencia que en la mayoría de los casos se han presentado daños en las mercaderías transportadas, lo que ha ocasionado un impacto negativo dentro del proceso de transportación, lo que refleja la necesidad de potenciar condiciones técnicas y comerciales que reduzcan el riesgo de mercaderías en mal estado e insatisfacción en los clientes.

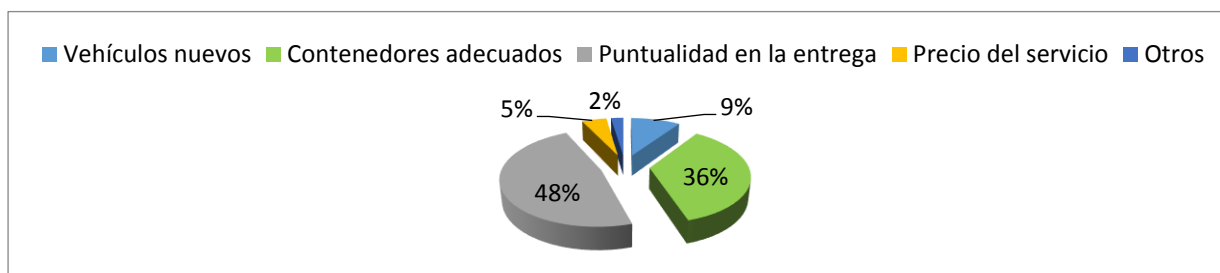
3) ¿Qué factores considera para la selección de su proveedor de transporte de carga en contenedores?

Tabla 7. Factores para la selección de su proveedor de transporte de carga en contenedores.

Descripción	Frecuencia	%
Vehículos nuevos	4	10%
Contenedores con amplia capacidad	15	36%
Puntualidad en la entrega	20	48%
Precio del servicio	2	5%
Otros	1	2%
Total	42	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los clientes.

Figura 9. Factores para la selección de su proveedor de transporte de carga en contenedores.



Fuente: Encuesta aplicada a los clientes.

Los resultados evidencian que en el 48% de los casos la puntualidad en la entrega de la mercadería es el factor que se considera para la selección de su proveedor de transporte de carga, siendo el aspecto de mayor interés por las empresas que requieren mantener las condiciones adecuadas para el transporte de las mercaderías con la finalidad de potenciar las condiciones técnicas y comerciales con las que cuenta el contenedor para reducir los riesgos de daños de las mercaderías trasladadas.

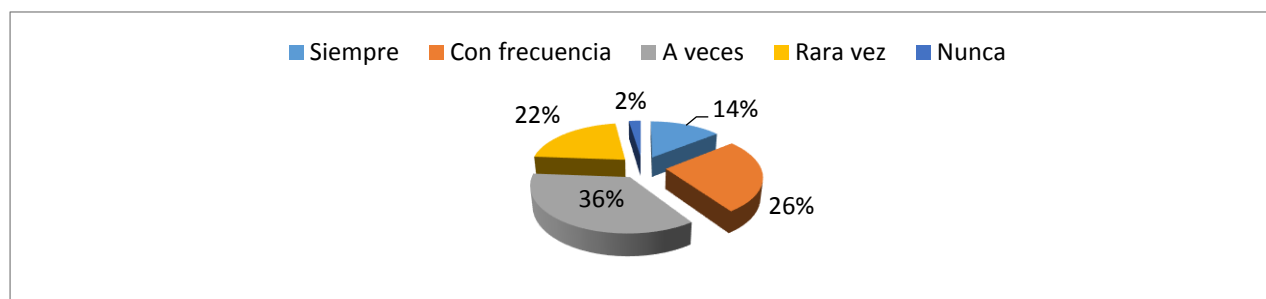
- 4) ¿Con qué frecuencia se atrasó el transportista al sitio de destino donde debía trasladar las mercancías?

Tabla 8. Frecuencia de atraso del transportista al sitio de destino de las mercaderías.

Descripción	Frecuencia	%
Siempre	6	14%
Con frecuencia	11	26%
A veces	15	36%
Rara vez	9	21%
Nunca	1	2%
Total	42	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los clientes.

Figura 10. Frecuencia de atraso del transportista al sitio de destino de las mercaderías.



Fuente: Encuesta aplicada a los clientes.

Referente a la frecuencia de atrasos del transportista al sitio de destino, se obtiene que el 36% a veces llegó atrasado, el 26% indica que presentó atrasos con frecuencia, mientras que el 21% señala que rara vez se presentó atrasos. Los hallazgos reflejan que los clientes han presentado insatisfacción por situaciones como las demoras en la entrega de las mercaderías en el destino donde se debía trasladar.

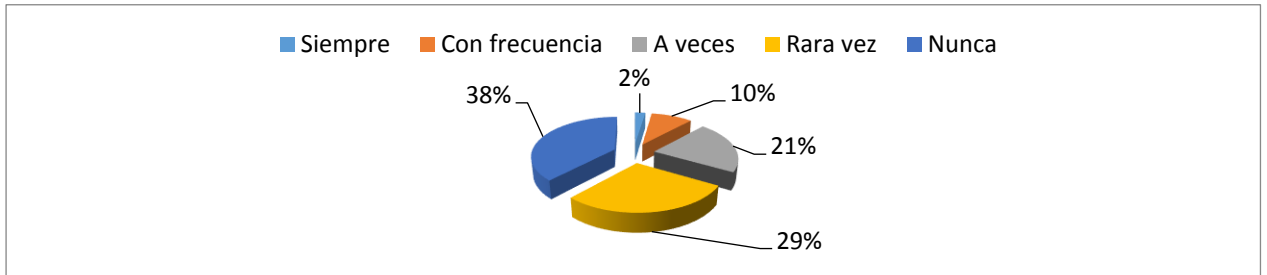
- 5) ¿Con qué frecuencia no pudo trasladar su mercadería a tiempo porque el container no tenía la capacidad de almacenamiento suficiente o porque no estaba lleno en su totalidad?

Tabla 9. Frecuencia de atraso por inconvenientes técnicos en almacenamiento de mercancías.

Descripción	Frecuencia	%
Siempre	1	2%
Con frecuencia	4	10%
A veces	9	21%
Rara vez	12	29%
Nunca	16	38%
Total	42	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los clientes.

Figura 11. Frecuencia de atraso por inconvenientes técnicos en almacenamiento.



Fuente: Encuesta aplicada a los clientes.

Referente a la frecuencia de atrasos en el transporte de mercancía, por causa de inconvenientes técnicos en el almacenamiento de mercancías, como por ejemplo que, el container no tenía la capacidad de almacenamiento suficiente o porque no estaba lleno en su totalidad, se citan como hallazgos más relevantes, que al 29% le sucedió esto rara vez, al 38% nunca le ocurrió y solo al 12% le ocurrió siempre o con frecuencia. Se observó entonces, que estos inconvenientes no representaron un mayor problema en los resultados empíricos del estudio.

DISCUSIÓN

Los resultados del artículo evidenciaron los principales hallazgos empíricos. En primer lugar, se pudo conocer los elementos inherentes a la relación técnica, en donde el 70% de empresas que ofertan el servicio de containers, tiene planes de mantenimiento para sus activos, debido a que más de la mitad de la clientela contratan oferentes que le puedan asegurar la entrega y protección del producto. Además, la población mayoritaria de la oferta de contenedores, ha contratado un seguro, utiliza el sistema de responsabilidad reticular o de red en el 90% de los casos, en cambio, los inconvenientes técnicos en el almacenamiento de mercancías, como por ejemplo que, el container no tenía la capacidad de almacenamiento suficiente o porque no estaba lleno en su totalidad, solo le ocurrió al 12% de demandantes de containers.

En segundo lugar, se pudo conocer los elementos inherentes a la relación comercial, en donde los principales tipos de contratos suscritos por las partes, para el alquiler de contenedores, fueron one way, long term agreement y round trip, para asegurar el desplazamiento de la carga mediante las condiciones de seguridad adecuada. Además, la puntualidad en la entrega de la mercadería es el factor que se considera clave para la selección de su proveedor de transporte de carga. A pesar de ello, el 36% de oferentes de

containers a veces llegó atrasado y su mercancía sufrió daños por este motivo, generando pérdidas económicas. La población mayoritaria de containers si utilizó un sistema de comunicación adecuado.

Los resultados obtenidos evidenciaron que los principales problemas técnicos estuvieron asociados a la conservación de los containers y a la tenencia del seguro, que es uno de los factores que influyen en los atrasados, debido a que los demás aspectos fueron poco significativos; mientras que las dificultades comerciales se refirieron a la puntualidad en la entrega de mercancías en el Puerto Marítimo, porque el atraso suele generar daños en las mercaderías y pérdidas económicas.

Tabla 10. Relación técnica y comercial.

Relación	Descripción	Porcentaje
Técnica	Planes de mantenimiento para el contenedor, para asegurar la entrega y protección del producto.	70%
	Los seguros de cobertura con y sin avería particular y de todo riesgo.	50%
	Sistema de responsabilidad reticular o de red	90%
	Capacidad de almacenamiento (insuficiente o porque no estaba lleno en su totalidad)	12%
Comercial	Tipo de contrato de alquiler one way long term agreement round trip	80%
	Sistema de comunicación	10%
	Puntualidad en la entrega de las mercancías	40%
	Daños en la mercadería	34%

Fuente: Elaboración de la autora.

CONCLUSIONES

Se identificó la relación técnica entre oferentes del servicio de containers y empresas de comercio exterior demandante, observándose dificultades en algunos contratos suscritos, porque no se emitió en el documento contractual, las condiciones de mantenimiento y conservación de los contenedores y la tenencia de un seguro para la protección del vehículo, mercadería y al talento humano, incluyendo las limitaciones de responsabilidad civil.

Se identificó la relación comercial entre oferentes del servicio de containers y empresas de comercio exterior demandante, en donde se pudo conocer que los principales tipos de contrato que suscritos por las partes, para el alquiler de contenedores, fueron one way, long term agreement y round trip, para asegurar el desplazamiento de la carga mediante las

condiciones de seguridad adecuada, no obstante, el factor clave fue la puntualidad en la entrega de la mercancías, porque el atraso está asociado a daños en las mercaderías y pérdidas económicas.

En conclusión, la conservación de los containers, la tenencia de seguro y la puntualidad en la entrega de mercancías, son los principales factores en las relaciones técnicas y comerciales entre oferentes del servicio de containers y empresas de comercio exterior demandante, que presentaron limitaciones en este estudio.

RECOMENDACIONES

Se recomienda a los oferentes del servicio de containers y a las empresas de comercio exterior demandante, fortalecer las relaciones técnicas, suscribiendo contratos en cuyo documento contractual se contemplen las condiciones de mantenimiento y conservación de los contenedores así como la tenencia de seguros para la protección del vehículo, mercadería, talento humano y responsabilidad civil.

Se sugiere a los oferentes del servicio de containers y empresas de comercio exterior demandante, fortalecer las relaciones comerciales, mantener procedimiento y manuales que contribuyan al seguimiento conjunto del desplazamiento de la carga mediante las condiciones de seguridad adecuada, para asegurar la puntualidad en la entrega de las mercancías.

Es recomendable, que los oferentes de containers aseguren la conservación de los containers y la puntualidad en la entrega de mercancías, así mismo, las empresas de comercio exterior que demandan estos servicios, deben trabajar en conjunto con los oferentes para garantizar la máxima calidad del servicio.

OBSERVACIÓN

Las encuestas no fueron realizadas a todas las empresas oferentes y demandantes del servicio de containers en Guayaquil, únicamente participaron aquellas empresas que voluntariamente accedieron a responder el respectivo cuestionario para realizar la investigación de campo.

BIBLIOGRAFÍA

- Arnago, C. (2015). *Conceptos básicos de la terminales de contenedores*. Sevilla, España: <http://bibing.us.es/proyectos/abreproy/70181/fichero/Trabajo+Fin+de+M%C3%A1ster+Planificaci%C3%B3n+de+terminales+portuarias+de+contenedores%252F4.+Capitfuentulo+2.pdf>.
- ATS Containers Inc. (2016). *ATS Containers Inc.* Obtenido de <https://www.atscontainers.com/en/Products/Used-containers/Product/40-Used-Flat-Rack-Container>
- Avelar, M. (2015). *Sistema de transporte de Tijuana: Análisis de su proceso de modernización e implicaciones en la movilidad urbana. Un acercamiento desde la sustentabilidad*. Tijuana-México: El Colegio de la Frontera Norte.
- Baquerizo, E. (2016). *Modelos y Tamaños de contenedores*. España: <http://www.saftec.com.ec/containers.pdf>.
- Ballesteros, R. (2016). *Comercio exterior: teoria y practica*. México: comercio internacional.com.mx.
- Boixados, R. (2015). *El comercio internacional: incertidumbres y soluciones*. Barcelona, España: Editorial Paidós. <http://www.comercio-exterior.es/es/action-herramientas.herramientas+cat-28+pag-1/Herramientas+de+comercio+exterior.htm>.
- Business Alliance for Secure Commerce. (2016). *Guía para la inspección de contenedores bajo estándares de seguridad BASC*. Costa Rica: http://basccostarica.com/wp-content/uploads/2016/07/Guia_Inspeccion_Contenedores.pdf.
- Cabrera, A. (2011). *Transporte internacional de mercancías*. Madrid: ICEX.
- Cajal, A. (2016). *Investigación de campo, características, tipos, técnicas y etapas*. México: Lifeder.com.
- Cajiga, J. (2015). *El concepto de responsabilidad social empresarial*. España: https://www.cemefi.org/esr/images/stories/pdf/esr/concepto_esr.pdf.
- Espinoza, E. (2012). *Logística y transporte miden la competitividad en la exportación*. Quito, Ecuador: Revista El Agro. <http://www.revistaelagro.com/2016/04/04/logistica-y-transporte-miden-la-competitividad-en-la-exportacion/>.
- Freire, G. (21 de 02 de 2015). *Comunidad de Comercio Exterior en Ecuador*. Recuperado el 10 de 05 de 2019, de <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/tipos-de-contenedor>
- Galindo, L. (2016). *Técnicas de investigación en sociedad, cultura y comunicación*. México: Pearson Educacion de México.
- Gómez, M. (2015). *Introducción a la metodología de la investigación científica*. Argentina: Brujas.
- Heinemann, K. (2015). *Introducción a la metodología de la investigación empírica*. Barcelona: Paidotribo.
- Huesca, C. (2014). *Comercio internacional*. México: Red Tercer Milenio.
- Larrucea, J., Sagarra, R., & Mallofré, J. (2015). *Transporte en Contenedor*. Barcelona: MARGE BOOKS.
- Larrucea, R. (2016). *Transporte en Contenedor*. Barcelona:: MARGE BOOKS.
- López, A. (2016). *Manual sobre control de contenedores*. Lima, Perú:: <http://www.comunidadandina.org/DS/Manual%20Contenedores.pdf>.
- López, A. (2016). *El contenedor, la terminal y métodos informáticos*. Barcelona, España: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/7368/TFC%20-%20EL%20CONTENEDOR%20LA%20TERMINAL%20Y%20METODOS%20INFORMATICOS.pdf>.

- Ministerio de Comercio Exterior. (2016). *Manual del usuario en contenedores*. España: <http://www.publicacions.ub.es/refs/ISBNmanualesp.pdf>.
- Ricard, M. & Sagarra, J. (2013). *El transporte de contenedores: terminales, operatividad y casuística*. Barcelona: Universidad Politecnica de Catalunya .
- Robles, J. (2016). *Seguros para contenedores*. México: Mercancias Seguras.
- Sánchez, J. (2016). *Responsabilidad por los daños en las mercaderías*. España: <http://www.fundacion-fcorell.es/wp-content/uploads/2016/04/Jesus-M%C2%AA-S%C3%A1nchez-Ponencia-Carga-Descarga-Estiba-Embalaje-Francisco-Corell.pdf>.

Anexos

Anexo 1

Cuestionario de la encuesta aplicada a los administradores de las empresas que ofrecen el servicio de contenedores en la ciudad de Guayaquil

Objetivo: Desarrollar el análisis incidental de la relación técnica y comercial del uso de contenedores en lo inherente al comercio internacional.

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

Cuestionario:

Relación técnica:

1) ¿Con qué frecuencia suministra las actividades de conservación, protección y cuidado de los contenedores?

- Siempre
- Con frecuencia
- A veces
- Rara vez
- Nunca

2) ¿Ha contratado un seguro para la protección de la mercadería que se encuentra dentro del contenedor y de sus propios activos?

- Siempre
- Con frecuencia
- A veces
- Rara vez
- Nunca

3) ¿Qué tipo de sistema de responsabilidad utiliza en el servicio que ofrece en el containers?

- Reticular o de red
- Uniforme
- Switchbach
- Otros
- Ninguna

Relación comercial

4) ¿Qué tipo de contrato de alquiler utiliza su compañía?

- One way
- Round trip
- Long term agreement
- Otros
- Todos

5) ¿Mantiene un sistema de comunicación y seguimiento para conocer oportunamente la ruta que recorren los vehículos que transportan los contenedores?

- Siempre
- Con frecuencia
- A veces
- Rara vez
- Nunca

Anexo 2

Cuestionario de la encuesta aplicada a los clientes de las empresas que ofrecen el servicio de contenedores en la ciudad de Guayaquil

Objetivo: Desarrollar el análisis incidental de la relación técnica y comercial del uso de contenedores en lo inherente al comercio internacional.

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

Cuestionario:

Relación técnica:

6) **¿Se percata que el servicio de transporte en contenedores que contratará, tenga certificados que aseguren su mantenimiento y aseguramiento para la protección del mismo y de las mercancías que transportará?**

- Siempre
- Con frecuencia
- A veces
- Rara vez
- Nunca

7) **¿Con qué frecuencia se dañó la mercadería en el contenedor?**

- Siempre
- Con frecuencia
- A veces
- Rara vez
- Nunca

Relación técnica y comercial:

8) **¿Qué factores considera para la selección de su proveedor de transporte de carga en contenedores?**

- Vehículos nuevos
- Contenedores adecuados
- Puntualidad en la entrega
- Precio del servicio
- Otros

Relación comercial:

9) **¿Con qué frecuencia se atrasó el transportista al sitio de destino donde debía trasladar las mercancías?**

- Siempre
- Con frecuencia
- A veces
- Rara vez
- Nunca