



ECUADOR – DICIEMBRE 2016 - ISSN: 1696-8352

PROCESO LOGÍSTICO DE LA EMPRESA TRANSPORTES VIALES S.A.

Vanessa Michelle Vivas Pazmiño

Cindy Cecilia Savinovich Giler

Egresadas de la Carrera de Comercio Exterior

vani_vivas80@hotmail.com

gindysa@hotmail.com

Coautora: Msc. Elizabeth Arias Domínguez

Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Vanessa Michelle Vivas Pazmiño, Cindy Cecilia Savinovich Giler y Elizabeth Arias Domínguez (2016): "Proceso logístico de la empresa Transportes Viales S.A.", Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana, Ecuador, (diciembre 2016). En línea: <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2016/transportes.html>

RESUMEN

En la actualidad la situación de los despachos del transporte en Guayaquil, es manejada de manera frecuente por el servicio informal debido a su bajo costo, el mismo que es utilizado por importadores o exportadores, el manejo de despachos en puerto está a cargo de los operadores Logísticos privados, entidades que en los últimos ocho años han desarrollado mejoras en infraestructuras para poder agilizar los despachos, las mismas que no cubren todas las necesidades de la demanda en la actualidad.

Se debe tomar en cuenta que el tipo de vehículo que se utiliza en la informalidad son unidades que no están aptas actualmente, ya que sus propietarios han abusado de sus años de operación de cada unidad.

El objetivo de esta investigación es hacer una valoración de todas las partes que intervienen durante el proceso de despachos, desde puertos hasta las bodegas de los clientes, con el propósito de puntualizar las fases más problemáticas al momento de los egresos de las cargas en puerto, y elaborar por parte de Transvialsa un proceso logístico más efectivo, llevando el debido control de las unidades durante proceso de despachos, exigiendo que las mismas cumplan con las especificaciones técnicas para el ingreso al puerto.

ABSTRACT

At present the situation of the offices of transport in Guayaquil, is handled frequently by the informal service because of its low cost, the same that is used by importers or exporters, managing offices in port is handled by operators private logistics, entities in the past eight years have developed improvements in infrastructure to expedite shipments, they do not cover all the needs of today demand.

It should be noted that the type of vehicle used in the informal sector are units that are currently unsuitable because their owners have abused their years of operation of each unit.

The objective of this research is to make an assessment of all the parties involved during the process of firms, from ports to the warehouses of customers, in order to point out the most problematic when expenditures loads in Port phases,

and develop by Transvialsa more effective logistics process, taking control due process units for offices, require units that meet the technical specifications for entry into port

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En la actualidad se han vivido cambios en el ámbito del transporte pesado debido a la situación por la que el país atraviesa, una de esas causas ha sido la caída del precio del petróleo, luego de ésta reducción de la actividad petrolera y además de la aplicación de las medidas de las salvaguardias se redujeron considerablemente el ingreso de las mercaderías importadas al Ecuador.

El resultado de ésta aplicación de salvaguardias, provocó la reducción de la movilización de la carga desde los diferentes puertos de Guayaquil hacia los diferentes puntos del Ecuador, los mismos que han causado pérdidas de liquidez en algunas compañías.

Las empresas de transporte pesado se vieron afectadas económicamente por estos factores externos y sumándole problemáticas internas como la competencia informal que aún existe de forma desleal con precios bajos, para lo cual se deben analizar el por qué se origina este tipo de servicio, que carece de eficiencia, responsabilidad y es ofrecido a los importadores.

La informalidad del transporte cada año ha ido aumentando, debido a que

ciertos clientes se arriesgan a conciencia en aceptar este tipo de servicio para que les movilicen sus diferentes mercaderías, que entran y salen de los Puertos Marítimos dejando a un lado los estándares de calidad con los que cuentan las diferentes empresas de transportes debidamente constituidas.

Adicional a estas problemáticas que se encuentran en la cadena Logística del comercio exterior, en lo que respecta al Puerto Marítimo, persisten los inconvenientes con las Operadoras Portuarias las cuales han logrado la concesión y autorización para el manejo de carga, descarga, y almacenaje de mercaderías en los diferentes puertos.

Se debe detectar el por qué se ocasiona la demora en tiempos de cargue, despachos de cargas, ya sea por no poseer infraestructura adecuada, o por tener un sistema informático de poca capacidad de almacenamiento que no estaría actualizado, etc.

Analizar cuáles son los beneficios que hay en los repentinos cambios de procedimientos logísticos que plantean las almaceneras, los cuales en algunas ocasiones son engorrosos y afectan en los tiempos de salida de las unidades.

Todos estos factores en la actualidad han hecho que las empresas dedicadas a la transportación de carga pesada de Guayaquil estén ingresando en una etapa de poca rentabilidad y que la demanda de contratación del servicio disminuya. En lo referente a las entregas de contenedores vacíos en los diferentes patios de las

Navieras, en las horas pico del día tienden a colapsarse.

1.2 FORMULACIÓN DE PROBLEMA:

¿Cuáles son los factores que están provocando que el servicio de transporte de carga pesada se encuentre con poca demanda?

En este aspecto se planteará cada una de las problemáticas que fueron detectadas con el personal de la empresa.

La Empresa al momento de contactar nuevos clientes les ofrece sus servicios presentando la cotización con los precios de las diferentes rutas, las mismas que son comparadas con otras empresas y la gran parte del tiempo con personas informales que han venido trabajando con estos clientes potenciales, los cuales son elegidos por sus precios de bajo costo pero exceptuando la responsabilidad si llegara a existir algún siniestro con su carga.

Por lo que la FENATRAPE (Federación Nacional de Transporte Pesado) entidad a la cual la compañía pertenece, ha venido realizado gestiones por medio de solicitudes a las autoridades competentes para que en la nueva Ley Orgánica de Transporte terrestre sea considerada la aplicación de sanciones en lo que respecta a este tipo de servicio.

Otro factor que existe son las salvaguardias temporales, que han afectado a todos los participantes en la cadena logística portuaria, desde las almaceneras hasta

los importadores ya que han generado la reducción de la gran afluencia de llegada de las mercaderías, quedando como consecuencia la baja rentabilidad de la actividad, situación que poco a poco ha ido afectando a este sector y a la mayoría de las empresas dedicadas a brindar este servicio.

Con respecto a la problemática que tienen con las concesionarias portuarias, cada una de ellas cuenta con diferentes procesos logísticos y autorizaciones de ingreso de las unidades, lo cual ha afectado en gran parte al cronograma de trabajo con los despachos de los clientes.

Se ha comprobado que en algunas de las almaceneras no están actualizando o invirtiendo en equipos para que así el proceso de despacho sea más ágil, se ha podido constatar que en los días como quincena, feriados o cierres de mes, los ingresos a estas bodegas se colapsan por lo que se dificulta el proceso de salida.

Como último punto están los patios de entrega de contenedores vacíos que pertenecen a las diferentes Líneas Navieras, las cuales no cuentan con maquinarias modernas para la recepción de contenedores y éste es otro factor que afecta el cronograma de las unidades, para que puedan alcanzar a realizar más de un viaje durante el transcurso del día, así mismo en horas pico se producen largas filas para la entrega, motivo por el cual en ocasiones la empresa ha tenido que improvisar contratando vehículos externos para cumplir con los despachos ya programados para el día.

En la actualidad las empresas de transportes ha realizado importantes inversiones tanto en el personal y en el parque automotor, las cuales cuentan con los todos los permisos respectivos y habilitaciones para trabajar con las diferentes almaceneras de los Puertos Marítimos de Guayaquil, y de esta forma poder ofrecer un servicio de calidad total a todos sus clientes.

1.3 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN:

Actualmente se ha detectado que las empresas de transportes se están haciendo más competitivas tanto en infraestructura como en costos, debido a que la captación de clientes fieles se hace cada vez más difícil, por lo cual en el análisis se ha determinado que la empresa Transportes Viales S.A. no se está desarrollando ampliamente en lo que respecta a los despachos.

Debido a varios factores generales y consideraciones directas que se presentan en el desarrollo de esta actividad, existe poca demanda y muchos proveedores cuyo resultado ocasiona que los transportistas informales se aprovechen y capten más clientes que las empresas legalmente constituidas por los valores reducidos que estos cobran.

Todo lo expuesto, permite realizar un análisis que ayude a identificar las problemáticas que se desarrollan en el proceso operativo de los diferentes puertos de Guayaquil y buscar soluciones integrales. El interés puesto en este tema, se basa en la recolección de información de datos en el puerto marítimo,

específicamente de la empresa Transvialsa, que son los más afectados por estos problemas.

Los transportistas que laboran en la Empresa, indican que estos inconvenientes se han venido generando desde hace mucho tiempo atrás en la parte operativa. De las cuales todos los almacenes aduaneros tienen conocimiento de estas falencias, que ocasionan las demoras en los despachos de contenedores.

Los mismos que manifiestan la importancia de que se realicen los correctivos a estos problemas para así poder ser más productivos y competitivos.

Hoy en día, cada almacenadora tiene su propio proceso logístico, Lo cual es causa de colapso en las columnas de ingreso y el efecto dominó en la demora de entrega a los clientes.

ANTECEDENTES Y GENERALIDADES

2.1 DEFINICIÓN DEL TRANSPORTE

Se define al Transporte, como: “medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro”. El transporte internacional de mercancías es el traslado de las mismas desde un punto a otro punto, situado en un país distinto, de tal manera que la mercancía llega a su destino final.

Este último punto requiere que la mercancía llegue sin ningún daño o modificación alguna, según el plazo acordado y el costo estipulado. Para lograr

esto es preciso tener en cuenta de que el éxito de la operación dependerá de:

- La protección física de la mercancía para que pueda soportar las agresiones que puede experimentar durante el transporte.
- La utilización correcta de los vehículos de transporte aprovechando eficazmente sus características en función de la mercancía y el viaje.
- El cumplimiento leal de los compromisos de adquisición y traslado por ambas partes. (Molins, 2011)

Materiales y Métodos.

El propósito de ésta investigación es ofrecer un sistema logístico que pueda aplicar una empresa de transporte en el cuál pueda movilizar de una manera correcta y efectiva la carga, asegurando su llegada a destino sin inconvenientes y satisfacer la necesidad de cada cliente. Para lograr este objetivo se realizaron varias encuestas a los 27 choferes que laboran en la empresa.

1. EXISTE UN CONTROL DIARIO DEL ESTADO DE SU UNIDAD POR PARTE DE LOS PUERTOS?

Tabla 1: Tabulación de resultado de la pregunta No. 1

	Nº DE CHOFERES
SI	0
NO	27

Se detalló esta pregunta por qué en los puertos por el tema de renovación de credencial de ingreso el patio realiza una revisión física completa de la unidad anualmente y no la hacen diariamente.

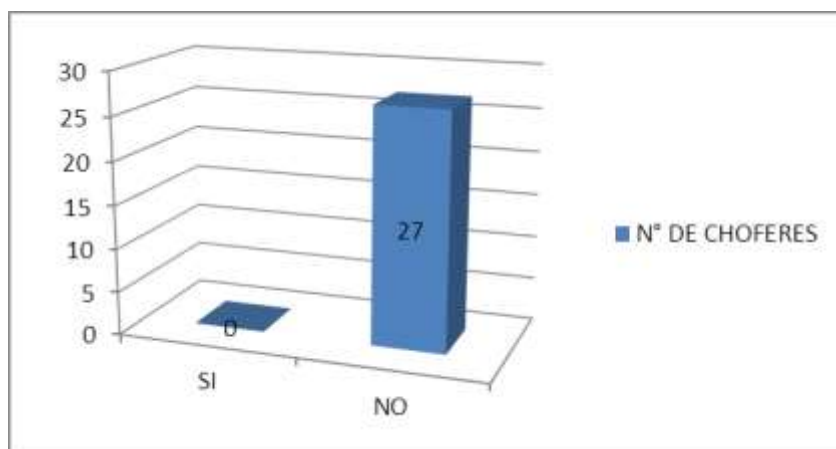


Gráfico 1: Resultado de la pregunta No. 1

Elaboración: Las Autoras

2. SABE USTED CON QUE FRECUENCIA SE REALIZAN CHEQUEOS A LAS UNIDADES AL MOMENTO DE INGRESAR A LOS MÓDULOS?

Tabla 2: Tabulación de resultados de la pregunta No. 2

FRECUENCIA	N° CHOFERES
DIARIO	0
SEMANAL	0
MENSUAL	0
ANUAL	27

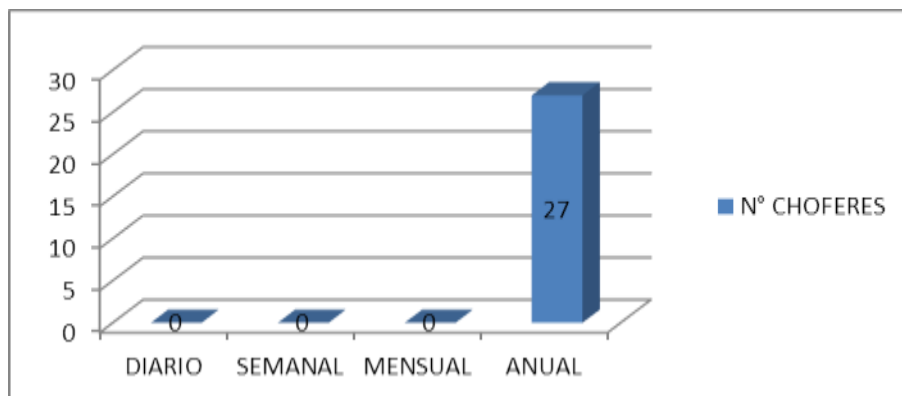


Gráfico 2: Resultado de la pregunta No. 2

Elaboración: Las Autoras

3. QUE TIPO DE REVISIÓN SE REALIZA A LA UNIDAD O AL TRANSPORTISTA AL INGRESAR A UN PUERTO?

Tabla 3: Tabulación del resultado de la pregunta No. 3

TIPO DE REVISIÓN	N° CHOFERES
REVISIÓN FÍSICA	19
REVISIÓN DOCUMENTADA	0
NO SE REALIZA	8
TOTAL	27

Se realiza esta pregunta para constatar una falla de control por parte del puerto, ya que los consultados indicaron que al momento de ingresar diariamente por los despachos, los supervisores solo hacen una revisión visual de la unidad y la plataforma de cuantos ejes tienen y a los conductores si cumple con los equipos de seguridad industrial.

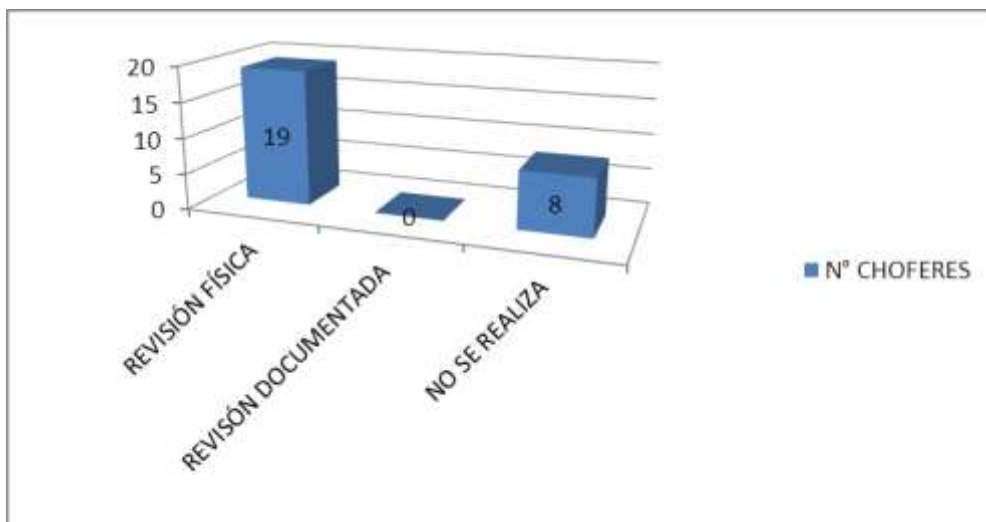


Gráfico 3: Resultado de la pregunta No. 3

Elaboración: Las Autoras

4. CUAL DE LAS SIGUIENTES ALTERNATIVAS CONSIDERA USTED SEA LA CAUSA DE LOS INCOVENIENTES QUE SE PRESENTA EN EL PROCESO DE DESPACHO?

Tabla 4: Tabulación del resultado de la pregunta No. 4

CAUSAS	Nº CHOFERES
POCO PERSONAL EN ZONA DE FACTURACION	13
MEJORA DEL PLAN DE TRABAJO	8
FALTA DE SUPERVISIÓN EN CADA CAMBIO DE GUARDIA	6
TOTAL	27

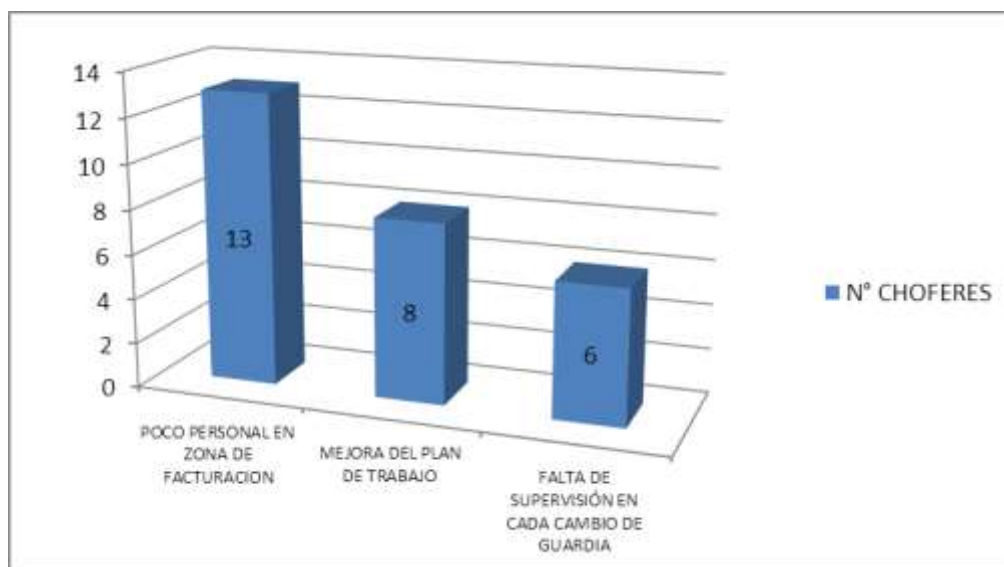


Gráfico 4: Resultado de la pregunta No. 4

Elaboración: Las Autoras

Resultados

Los resultados de las encuestas describen los factores que afectan al proceso logístico en los despachos de carga pesada, de los diferentes puertos marítimos de Guayaquil, dando a conocer en la actualidad la situación que atraviesa la transportación de carga, y las posibles acciones que se deben tomar para mejorar el servicio.

Como se observa son pocos los transportistas tienen conocimiento de los procesos de revisión y operativos que se realizan en cada terminal, motivo por el cual, la empresa coordinará realizar las respectivas capacitaciones a los conductores, para que puedan reaccionar ante una eventualidad y de esta forma, mejorar el servicio de transporte, así como indica la pregunta # 4, los mismos que están dentro del plan de mejoras.

Además no hay la comunicación de los conductores con la empresa de transportes de las mejoras de las infraestructuras o de nuevos procesos y esto ha llamado la atención, ya que ellos son quienes pasan la mayor parte del tiempo en las terminales y deberían notar dichos cambios.

5.-CONOCIENDO LA SITUACIÓN ACTUAL EN EL PUERTO, QUE ACCIONES SE DEBERÍAN TOMAR PARA MEJORAR EL SERVICIO?

Tabla 55: Tabulación del resultado de la pregunta No. 5

	N° DE CHOFERES
BAJAR COSTOS PARA CAPTAR CLIENTES	10
REALIZAR CONTRATOS DE SERVICIOS CON LAS EMPRESAS O CLIENTES	17

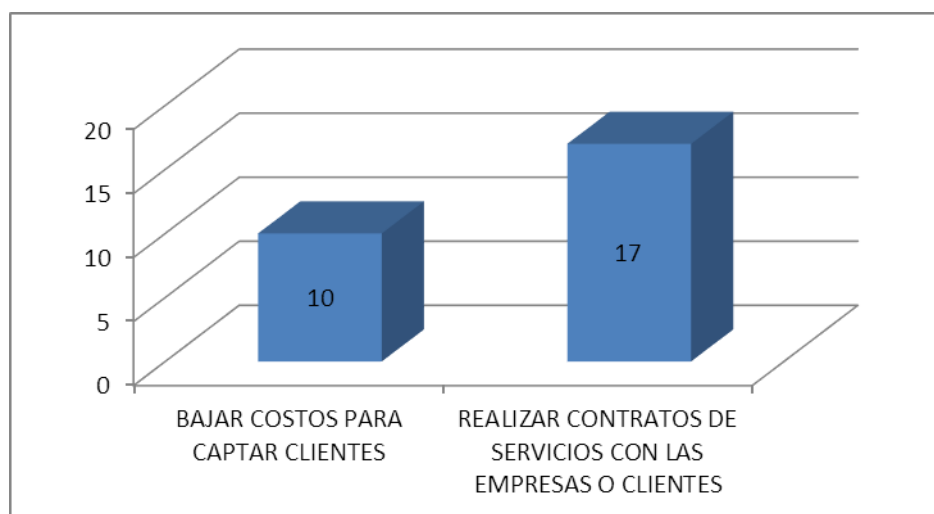


Gráfico 5: Resultado de la pregunta No. 5

Elaboración: Las Autoras

Análisis:

La situación actual en el puerto marítimo, según confirmación por parte de personas que laboran en el área, los transportistas y gerentes o jefes de áreas, han sufrido un impacto negativo, por lo que han visto obligados a tomar medidas.

Discusión

La problemática que existe actualmente en el sector del transporte en el puerto marítimo ha sido un problema que ha estado desde hace muchos años atrás, pero con las medidas que el gobierno en la actualidad ha impuesto y como resultado esto ha afectado mayormente al gremio del transporte pesado desprotegido y que no ha tenido un control por parte de las autoridades y los puertos autorizados.

Debido a que en este medio no hay una organización entre empresas o personas naturales que formen un gremio que los respalden, y por su parte las autoridades no han podido aplicar los respectivos controles tanto en la parte vehicular como en la parte de los impuestos (SRI), para poder así frenar la informalidad que existe, ya que con esta falencia de controles los informales han podido incrementar una mayor participación en el mercado debido a sus costos bajos. Y esto incluye también la corrupción en los puertos autorizados para que otorguen los ingresos a vehículos no cooperados.

Provocando una competencia desleal frente a las empresas legales que ofrecen el servicio de transporte y que invierten en vehículos, personal y sobretodo que cumple con las leyes y requisitos que solicitan las autoridades.

Por lo que en la actualidad las pocas empresas de transporte han llegado a la conclusión, de que para poder mantener clientes o conseguir nuevos han tenido que bajar los costos a un margen mínimo de ganancia y poder realizar contratos mínimo 1 año con los clientes en los cuales se respeten los acuerdos y requisitos de cada cliente. Para así lograr de a poco que el cliente se vaya educando y que utilice servicios de transporte de empresas debidamente registradas, y que ya no lo vean solamente como un simple “proveedor de servicios” sino como un “socio estratégico” dentro de la cadena logística que maneja sus productos o materias primas.

3. CONCLUSIONES

En esta investigación se ha realizado el siguiente análisis el cual indica que:

➤ La dinámica del comercio en todos los puertos marítimos de un país, se deberá a la organización y efectividad entre las estructuras modernas y logísticas de operación eficientes. La ejecución precisa del proceso de operación de una empresa de transporte en los despachos de carga de sus clientes, se reflejará en los tiempos, rotación de unidades y buen servicio ante el cliente, lo que brindará a futuro mayores utilidades operacionales y fidelidad de los clientes.

➤ La actividad del transporte que brindan las empresas en los puertos de Guayaquil hacia los clientes, de a poco se ha ido incrementado, ofreciendo un servicio más formal.

➤ Es necesario contar con un proceso logístico claro por parte de la empresa para poder tener reacción en cualquier eventualidad que se tuviera en un despacho de un cliente. Llevar una supervisión y control de todos los pasos de la operación y comunicación con todas las personas involucradas para que el servicio sea efectivo.

➤ Las unidades de transporte a utilizarse en el proceso debe de cumplir los requisitos previos que la empresa ha determinado que son indispensables para lograr un buen servicio, tener una base de datos actualizados de todos los tipos de unidades que se necesiten en los despachos de carga sea estos furgones, sencillos, doble troque, tráiler, etc.

➤ Estableciendo tiempos de proceso de despachos según las almaceneras que se retiran las cargas para poder establecer tiempos de utilización de la unidad y así poder programar próximos embarques.

➤ Tratar de disminuir problemas de mecanismo en las unidades mediante controles previos y supervisiones semanales de revisión mecánica.

➤ Con una organización previa de los embarques en las cuales estén integrados las personas operativas de oficina con las unidades y clientes se podrá brindar un excelente servicio y disminuir costos de almacenaje y demoraje. Se trabajará en conjunto con la federación de transporte para proporcionar información

a los clientes indicando las contras y peligro del uso del servicio informal de transporte en puerto y los beneficios al utilizar servicio de transporte formal por medio de compañías autorizadas.

BIBLIOGRAFÍA

Molins, A. (2011). *Logística Internacional*. Madrid, España: Creative Commons Reconocimiento.