

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y
ADMINISTRATIVAS**

Trabajo de Fin de Carrera Titulado:

**“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DE UNA BODEGA DE
ALMACENAMIENTO TEMPORAL DE CARGA DE
IMPORTACIÓN PARA EL NUEVO AEROPUERTO DE LA
CIUDAD DE QUITO”**

Realizado por:

FREDDY PAUL JARAMILLO ORDOÑEZ

Como requisito para la obtención del título de:

**INGENIERO COMERCIAL ESPECIALIZACIÓN NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

QUITO, JULIO DEL 2011

DECLARACIÓN JURAMENTADA

Yo **FREDDY PAUL JARAMILLO ORDOÑEZ**, declaro bajo juramento que el trabajo aquí descrito es de mi autoría; que no ha sido previamente presentada para ningún grado o calificación; profesional; y, que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

A través de la presente declaración cedo mis derechos de propiedad intelectual correspondiente a este trabajo, a la UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su Reglamento y por la normatividad institucional vigente

.....

FREDDY PAUL JARAMILLO ORDOÑEZ

DECLARATORIA

El presente trabajo de investigación de fin de carrera, titulado

“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA BODEGA DE ALMACENAMIENTO TEMPORAL DE CARGA DE IMPORTACIÓN PARA EL NUEVO AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE QUITO”

Realizado por el alumno

FREDDY PAUL JARAMILLO ORDOÑEZ

Como requisito para la obtención del título de

**INGENIERO COMERCIAL CON MENCIÓN EN NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

Ha sido dirigido por el profesor

INGENIERO DIEGO ARAQUE

Quien considera que constituye un trabajo original de su autor.

.....

Ing. DIEGO ARAQUE

LOS PROFESORES INFORMANTES

Los profesores informantes

Ing. Fabricio Vargas

Ing. Fabiola Salvador

Después de revisar el trabajo escrito presentado,
lo han calificado como apto para su defensa oral ante el tribunal
examinador.

.....
Ing. Fabricio Vargas

.....
Ing. Fabiola Salvador

Quito, Julio del 2011

INTRODUCCIÓN

Este estudio nació de la posibilidad de ampliar la actual empresa “Rich Comp” y luego de analizar diferentes aspectos, se llegó a la conclusión de que se daría un enfoque hacia el sector de importaciones, ofreciendo un servicio de almacenamiento de mercancía que ingresará al nuevo aeropuerto de Quito.

El planteamiento del proyecto para la Implementación de una Bodega de Almacenamiento Temporal para el Nuevo Aeropuerto de Quito, llamado “Almacenera Temporal Rich Imports” se fundamenta en la intención de mejorar el actual servicio de entrega de mercancía de importación que ofrecen las diferentes almaceneras existentes en este distrito aduanero.

El presente estudio responde a la posibilidad que, el Estado Ecuatoriano a través de la “Ley de Modernización”¹, permite la privatización de los diferentes servicios estatales mediante la figura denominada “Concesión”, la cual consiste en transferir las funciones con todas las atribuciones o facultades para la ejecución de determinada actividad que antes estaba en manos del Sector Público. En este documento, se ha desarrollado el estudio completo en el que a más de ejecutar la investigación de los procesos y procedimientos legales y operativos a seguir para obtener la concesión de una bodega de almacenamiento temporal, se plantea la posibilidad de implantar la misma siguiendo todos los reglamentos tanto legales como técnicos, en el nuevo aeropuerto de la ciudad de Quito que estará ubicado en Tababela a 50 minutos de la ciudad, y que abrirá aproximadamente en el último trimestre del año 2012.

¹Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y prestaciones de Servicios Públicos por parte de la iniciativa privada. Ley No. 50. Registro Oficial No. 349 del 31 e Diciembre de 1993.

El estudio de este proyecto estará sustentado en varios análisis que permitan determinar si la idea de negocio puede ser materializada para lo que se realizará: Estudio de Mercado, Estudio Técnico, Estudio Económico – Financiero, Evaluación Financiera y Ambiental, las que nos llevarán a determinar la viabilidad del proyecto.

El presente estudio finaliza exponiendo las conclusiones obtenidas en cada capítulo y efectuando las recomendaciones que se pueden materializar en el futuro.

SUMMARY

This study was born from the possibility of enlarging the present company “Rich Company” and after to analyze different aspects. I reach the conclusion that an approach would occur towards the sector of imports, offering a service of merchandise storage that will enter to the new airport of Quito.

The exposition of the project for the Implementation of a Warehouse of Temporary Storage for the New Airport of Quito called, “Almacenera Temporal Rich Imports”. It is based on the intention to improve the present service of delivery of import merchandise that offers the different existing storekeepers in this customs district.

The present study responds to the possibility that the Ecuadorian State through Law of Modernization that allows the privatization of the different state services through the figure denominated “Concession”. Which consists of transferring the functions with all the attributions or faculties for the execution of certain activity that before was in the hands of the Public Sector. In this document the complete study in which to more executing the legal and operative investigation of the processes and procedures to follow to obtain the concession of a warehouse of temporary storage. The possibility considers of implanting the same and following all the regulations legal as technicians. The new airport for the city of Quito that will be located in Tababela 50 minutes from the city, and that will open approximately in the last quarter of the year 2012.

The study of this project will be sustained in several analyses that allow to determine if the business idea can be materialized so it will be realized; Study of Market, Technical Study, Economic and Financial Study, Financial and Environmental Evaluation. Those that will take to determine the viability of the project.

The present study finalizes setting out the conclusions obtained in each chapter and carrying out the recommendations that can be materialized in the future.

Contenido:

CAPITULO I.....	1
1. ANTECEDENTES.....	1
1.1 Planteamiento del Problema.....	1
1.2 Formulación del Problema.....	2
1.3 Formulación del Objetivo General.....	2
1.4 Formulación del Objetivo Específico.....	2
1.5 Corporación Aduanera Ecuatoriana.....	3
1.6 Actual Aeropuerto de Quito.....	5
1.7 Análisis Nuevo Aeropuerto de Quito.....	7
1.8 Análisis Distrito Aduanero de Quito.....	12
1.9 Bodegas de Almacenamiento.....	14
1.9.1 Función de las Almaceneras Temporales.....	15
1.9.2 Proceso del Servicio de las Almaceneras Temporales.....	15
1.9.3 Tarifas de Almacenamiento.....	17
CAPÍTULO II.....	18
2. ESTUDIO DE MERCADO.....	18
2.1 Análisis de la Demanda.....	19
2.1.1 Demanda Pasada.....	19
2.1.2 Demanda Presente.....	28
2.1.3 Demanda Futura.....	47
2.2 Análisis de la Competencia.....	50
2.2.1 Matriz de Análisis de la Competencia.....	54
2.3 Marketing Mix.....	55
2.3.1 Plaza.....	56
2.3.2 Precio.....	56
2.3.3 Producto.....	57
2.3.4 Promoción.....	60
2.4 FODA.....	61
2.4.1 Fortalezas.....	62
2.4.2 Oportunidades.....	63
2.4.3 Debilidades.....	64

2.4.4	Amenazas.....	64
2.5	Conclusiones del Estudio de Mercado.....	65
CAPÍTULO III.....		67
3.	ESTUDIO TÉCNICO.....	67
3.1	Análisis del Estudio Técnico.....	69
3.1.1	Tamaño.....	69
3.1.2	Localización.....	75
3.1.2.1	Análisis de Macro - Localización.....	75
3.1.2.2	Análisis de Micro - Localización.....	76
3.1.3	Ingeniería.....	79
3.1.3.1	Infraestructura – Memoria Técnica – Descriptiva.....	79
3.1.3.2	Infraestructura Componente Almacén.....	79
3.1.3.3	Diseño Estructural de la Planta.....	82
3.1.3.4	Cronograma de Implementación del Proyecto.....	85
3.1.4	Proceso Productivo.....	86
3.1.4.1	Diagrama de Macroprocesos.....	90
3.1.4.2	Diagrama Flujo de Operaciones.....	92
3.1.4.3	Diagrama de Proceso de Utilización de Servicios.....	94
3.2	Organización de la Empresa.....	100
3.2.1	Organización Estructural de la Empresa.....	103
3.2.2	Organización Funcional de la Empresa.....	104
3.2.3	Marco Jurídico.....	107
CAPÍTULO IV.....		119
4.	ESTUDIO ECONÓMICO – FINANCIERO.....	119
4.1	Inversiones del Proyecto.....	120
4.1.1	Inversiones Fijas o Tangibles.....	121
4.1.1.1	Inversiones Fijas Depreciables.....	122
4.1.2	Inversiones Diferidas o Tangibles.....	123
4.1.3	Capital de Trabajo.....	123
4.1.4	Cronograma de Inversiones.....	125
4.2	Financiamiento.....	125

4.3	Presupuesto de Costos y Gastos del Proyecto.....	126
4.3.1	Gastos Administrativos.....	127
4.3.2	Gastos de Venta.....	129
4.3.3	Gastos Operacionales.....	130
4.3.4	Gastos Financieros del Proyecto.....	131
4.4	Presupuesto de Ingresos del Proyecto.....	133
4.5	Flujo de Caja.....	143
4.6	Estado de Pérdidas y Ganancias.....	145
4.7	Balance de Situación Inicial Proyectado al Primer Año.....	146
 CAPITULO V.....		147
5.	EVALUACIÓN FINANCIERA Y AMBIENTAL DEL PROYECTO.....	147
5.1	Evaluación VAN.....	148
5.2	Evaluación TIR.....	150
5.3	Evaluación RBC.....	151
5.4	Evaluación PRK.....	152
5.5	Identificación y de Impactos Ambientales.....	154
5.5.1	Introducción.....	154
5.5.2	Objetivo General.....	155
5.5.3	Alcance.....	155
5.5.4	Definiciones.....	156
5.5.5	Metodología.....	157
5.5.6	Matriz de Impactos Ambientales.....	158
 CAPÍTULO VI.....		162
6.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	162
6.1	Conclusiones.....	162
6.2	Recomendaciones.....	164
 BIBLIOGRAFIA.....		165
ANEXOS.....		166

Gráficos:

Gráfico: 1.1	Distritos Aduaneros.....	4
Gráfico: 1.2	Actual Aeropuerto de Quito.....	6
Gráfico: 1.3	Manejo de Volúmen de Carga.....	7
Gráfico: 1.4	Construcción Nuevo Aeropuerto de Quito.....	8
Gráfico: 1.5	Nuevo Aeropuerto de Quito.....	10
Gráfico: 2.1	Importaciones en TN al Ecuador 2005-2009.....	21
Gráfico: 2.2	Importaciones por Almacén Temporal Kilos Neto 2003 - 2009.....	25
Gráfico: 2.3	Importaciones por Almacén Temporal Kilos Bruto 2003 - 2009.....	27
Gráfico: 2.4	Importaciones por Almacén Temporal Kilos Bruto 2010.....	31
Gráfico: 2.5	Frecuencia de Uso de Almaceneras Temporales.....	38
Gráfico: 2.6	Cantidad de Carga Mensual.....	39
Gráfico: 2.7	Tiempo que Demoran en Liquidar.....	40
Gráfico: 2.8	Tipo de Carga y Frecuencia.....	41
Gráfico: 2.9	Precio de Almacenamiento.....	42
Gráfico: 2.10	Crédito para pago de Almacenamiento.....	43
Gráfico: 2.11	Requerimientos Básicos.....	44
Gráfico: 2.12	Servicios Adicionales.....	45
Gráfico: 2.13	Interés en una Nueva Almacenera.....	46
Gráfico: 2.14	Proyección en Kilos por Almacén Temporal.....	49
Gráfico: 3.1	Macro – Localización.....	75
Gráfico: 3.2	Proceso del Servicio.....	88
Gráfico: 3.3	Proceso de Envío de Información entres Océ's y Cae.....	100
Gráfico: 3.4	Organigrama de la Empresa.....	148

Cuadros:

Cuadro: 1.1	Ingresos de Impuestos Aduaneros Año 2010.....	12
Cuadro: 1.2	Ingresos de Impuestos Aduaneros en Meses 2010.....	13
Cuadro: 2.1	Importaciones en TN del Ecuador 2005-2009.....	20
Cuadro: 2.2	Importaciones por Almacén Temporal Kilos Netos 2003 - 2009.....	23
Cuadro: 2.3	Importaciones por Almacén Temporal Kilos Brutos 2003 - 2009.....	26
Cuadro: 2.4	Importaciones por Almacén Temporal Kilos Bruto 2010.....	30
Cuadro: 2.5	Proyección en Kilos por Almacén Temporal 2011 – 2016.....	48
Cuadro: 2.6	Matriz Análisis de la Competencia.....	55
Cuadro: 2.7	Cuadro de Precios.....	57
Cuadro: 2.8	Fortalezas.....	62
Cuadro: 2.9	Oportunidades.....	63
Cuadro: 2.10	Debilidades.....	64
Cuadro: 2.11	Amenazas.....	64
Cuadro: 3.1	Localización del Proyecto.....	78
Cuadro: 3.2	Desglose por Construcción.....	82
Cuadro: 3.3	Cronograma del Proyecto.....	86
Cuadro: 3.4	Resumen Documentación del Marco Legal.....	116
Cuadro: 4.1	Inversiones Fijas no Depreciables.....	121
Cuadro: 4.2	Inversiones Fijas Depreciables.....	122
Cuadro: 4.3	Inversiones Amortizables.....	123
Cuadro: 4.4	Capital de Trabajo.....	124
Cuadro: 4.5	Total Inversiones.....	124
Cuadro: 4.6	Cronograma de Actividades.....	125

Cuadro: 4.7	Financiamiento.....	126
Cuadro: 4.8	Gastos Administrativos.....	127
Cuadro: 4.9	Gastos de Venta.....	129
Cuadro: 4.10	Gastos Operacionales.....	130
Cuadro: 4.11	Tabla de Amortización.....	131
Cuadro: 4.12	Resumen Gastos Mensuales.....	132
Cuadro: 4.13	Capacidad de Carga de la Almacenera.....	134
Cuadro: 4.14	Presupuesto de Ingresos – Escenario Pesimista.....	136
Cuadro: 4.15	Presupuesto de Ingresos – Escenario Optimista.....	138
Cuadro: 4.16	Presupuesto de Ingresos Mensual año 2013.....	140
Cuadro: 4.17	Proyección de Ingresos para 7 Años.....	142
Cuadro: 4.18	Flujo de Caja Mensual año 2013.....	143
Cuadro: 4.19	Flujo de Caja Proyectado a 7 Años.....	144
Cuadro: 4.20	Estado de Pérdidas y Ganancias.....	145
Cuadro: 4.21	Balance de Situación inicial.....	146

Anexos:

Anexo: 1 Planos de la estructura

Anexo: 2 Encuesta

Anexo: 3 Cartas de Consignación

Anexo: 4 Documentación para Adquirir la Poliza de Seguro

Anexo: 5 Instructivos de Trabajo

Anexo: 6 Manual de Distribución de Carga a Almacenes Temporales

CAPITULO I

1. ANTECEDENTES

El desarrollo del proyecto para Implementación de una Bodega de Almacenamiento Temporal para el Nuevo Aeropuerto de Quito, se consolidó luego de un análisis que la empresa “Rich Comp” actualmente en el mercado hizo en base a una estrategia de la misma. Esta empresa que consta de un capital de treientos mil dólares aproximadamente, se dedica al sector de comercio exterior, realizando toda la tramitación que se necesita para las exportaciones e importaciones de mercancías. Es importante mencionar que la inversión para el nuevo proyecto se hará con capital propio de los dueños de la empresa “Rich Comp”.

Debido a que la actual empresa está en contacto con las almaceneras temporales diariamente, esta ha decidido implementar una de estas bodegas mencionadas, la que tendrá como nombre “Almacenera Temporal Rich Imports”. La misma será una empresa de Responsabilidad Limitada, “El nombre en esta especie de compañías puede consistir en una razón social, una denominación objetiva o de fantasía. Deberá ser aprobado por la Secretaría General de la Oficina Matriz de la Superintendencia de Compañías, o por la Secretaría General de la Intendencia de Compañías de Quito”²,

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Durante años la Aduana del Ecuador ha sido blanco de críticas, por las distintas denuncias de corrupción que han estado alrededor de la misma, sin embargo en los últimos años debido a la prestación de servicios por parte del sector privado, tales como las concesiones de Almacenes Temporales han cambiado paulatinamente la forma en que era vista la aduana anteriormente.

Esta situación definitivamente que ha producido un nuevo giro en la prestación de los diversos servicios aduaneros que han redundado en un cambio total de la imagen de la aduana ecuatoriana aunque aún queda mucho por hacer a fin de que la aduana logre agilidad, transparencia, un buen servicio, eliminación de la corrupción, desaparecer

² www.supercias.gov.ec

definitivamente el manejo político, y fundamentalmente lograr insertarse en el ámbito internacional, que vaya acorde con los diversos avances que se producen bajo el principio de la globalización comercial, orientado a lograr disminuciones totales en el despacho de la mercancía que ingresa por los diferentes recintos aduaneros del País.

Ante la creación del nuevo aeropuerto y el aumento de carga de importación en el Distrito Aduanero de Quito, se requerirá de mayor eficacia y control en los procesos que cumplen las almaceneras temporales, las actuales empresas que desarrollan esta actividad cumplen con los requerimientos básicos, la mayoría de ellas con tecnologías obsoletas o de años en funcionamiento, las cuales no permiten que haya rapidez en el servicio que ofrecen.

Por lo tanto el problema que plantea esta deserción es ¿por que es necesario un estudio de la creación de una Almacenera Temporal para el Distrito Aduanero de Quito?

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Es factible la creación de una Bodega de Almacenamiento Temporal para carga de Importación en el Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de Quito?

1.3 FORMULACIÓN DEL OBJETIVO GENERAL

“Determinar la factibilidad de implementar una Bodega de Almacenamiento Temporal para carga de Importación en el Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de Quito”

1.4 FORMULACIÓN DE OBJETIVOS ESPECÍFICO

- Analizar los componentes del mercadeo: demanda, oferta, marketing mix y foda.

- Investigar tanto los procesos como requerimientos legales, físicos y organizacionales para su implantación.
- Realizar un estudio económico para determinar la inversión en base a las necesidades del proyecto.
- Elaborar un estudio financiero para determinar la viabilidad del proyecto.
- Detallar algunas conclusiones y recomendaciones para determinar si el proyecto es sujeto a implementación.

1.5 CORPORACIÓN ADUANERA ECUATORIANA (CAE)

“En julio 13 de 1998 se expide la Ley Orgánica de Aduanas y se crea la Corporación Aduanera Ecuatoriana CAE, como una persona jurídica de derecho público de duración indefinida, patrimonio del estado, con autonomía técnica, administrativa, financiera y presupuestaria, domiciliada en la ciudad de Guayaquil”³.

Se le atribuye las competencias técnico-administrativas, necesarias para llevar adelante la planificación y ejecución de la política aduanera del país.

Se le entregan las facultades tributarias de determinación, resolución y sanción en materia aduanera, de conformidad con esta ley y sus reglamentos.

Las aduanas en Ecuador han sido tradicionalmente calificadas de conflictivas y difíciles. La gestión de las mismas corre a cargo de la Corporación Aduanera Ecuatoriana, organismo autónomo dependiente del Ministerio de Economía y Finanzas y que en la práctica está gestionado por las Fuerzas Armadas. La presencia militar comenzó como una medida provisional para solucionar los problemas de corrupción y agilizar los trámites y cuenta con el apoyo total del Gobierno a pesar de las críticas de diversos sectores empresariales y políticos.

La Corporación Aduanera del Ecuador consta de 11 distritos aduaneros en todo el país.

³ CAE

Distritos Aduaneros



Gráfico 1.1 : Distritos Aduaneros
Fuente: www.aduana.gov.ec/contenido/distritos
Elaborado por: El autor

Debido a un mal manejo del sistema aduanero que se venía dando en las décadas pasadas, donde el sector público todavía administraba cada una de las dependencias de la aduana, se da inicio a la promulgación de la Ley de Modernización del Estado, en la que se permite concesionar los servicios públicos, entre los que se encuentran los que presta el Servicio de Aduanas y en este caso el almacenamiento de mercancías, bajo la figura de Almaceneras Temporales.

Esta alternativa dio la posibilidad de que a nivel nacional aparezcan un sinnúmero de empresas que presten este servicio.

Como complemento a lo expuesto anteriormente se puede señalar que oficialmente el Estado y en el caso de la Corporación Aduanera Ecuatoriana, el momento en que, a través de la Ley de Modernización se permite la concesión de varios servicios que se encontraban en manos de dicha Corporación, se produce una renuncia a que la Aduana preste servicios de almacenamiento aunque no de forma taxativa, es así como vía concesión se ha ido incrementando paulatinamente diferentes almaceneras temporales en todo el país.

La disposición establecida en la Ley de Modernización, relacionada con la posibilidad de que varios de los servicios que se estaban siendo ejecutados por parte del Sector Público, indiscutible que han tenido un efecto positivo, fundamentalmente en la actividad aduanera del País, ya que diferentes servicios que eran ejecutados por parte de funcionarios de la Aduana Ecuatoriana, tales como servicios de aforo de mercancías en destino, recaudación aduanera, almacenamiento de mercancías, etc, actualmente son prestados por empresas privadas que han sido debidamente concesionadas por parte del Estado Ecuatoriano y en representación de este por el Directorio de la Corporación Aduanera Ecuatoriana.

PARTICIPANTES DEL SISTEMA ADUANERO

En el sistema aduanero existen varias entidades que intervienen en los procesos de exportación e importación, entre ellos están:

SRI, BCE, MICIP

Cámaras y Federaciones

Bancos y Cias. de Seguros

Agente Afianzado

Zonas Francas, Depósitos

Servicio Portuario o Aeroportuario

Empresa de Transportes

Agentes de Carga Consolidadores

Verificadoras

Exportador

Importador

1.6 ACTUAL AEROPUERTO DE QUITO

La compañía que tiene a cargo el manejo del sistema aeroportuario de la ciudad de Quito se llama “Corporación Quiport S.A.”, esta se encarga de la administración del

actual aeropuerto capitalino, el Mariscal sucre, y de la construcción del nuevo, ubicado en Tababela, a 25 kilómetros de la ciudad.

ACTUAL AEROPUERTO DE QUITO



Gráfico 1.2 : Actual Aeropuerto de Quito
Fuente: Corporación Quiport S.A.

El Aeropuerto Mariscal Sucre recibe a las siguientes aerolíneas de carga:

“Air France,
Arroz Air,
Atlas Air,
Centurión Air Cargo,
Cielos del Perú,
Florida West,
Gemini,
Lan Chile Cargo,
AECA,
Líneas Aéreas Sudamericanas,
Martin Air,
UPS,
World Airways,

Cubana,
Tampa”⁴.

ESTADISTICAS DEL AEROPUERTO MARISCAL SUCRE

Los únicos datos estadísticos que se pudieron obtener con respecto a los volúmenes de carga del Aeropuerto Mariscal Sucre son desde el año 2006 al 2009, y que se presentan a continuación.

La carga tanto de exportación como de importación no ha tenido gran aumento debido a la gestión del gobierno y ciertas restricciones que han habido, pero sin duda el nuevo aeropuerto atraerá inversión y consiga un aumento del comercio exterior.

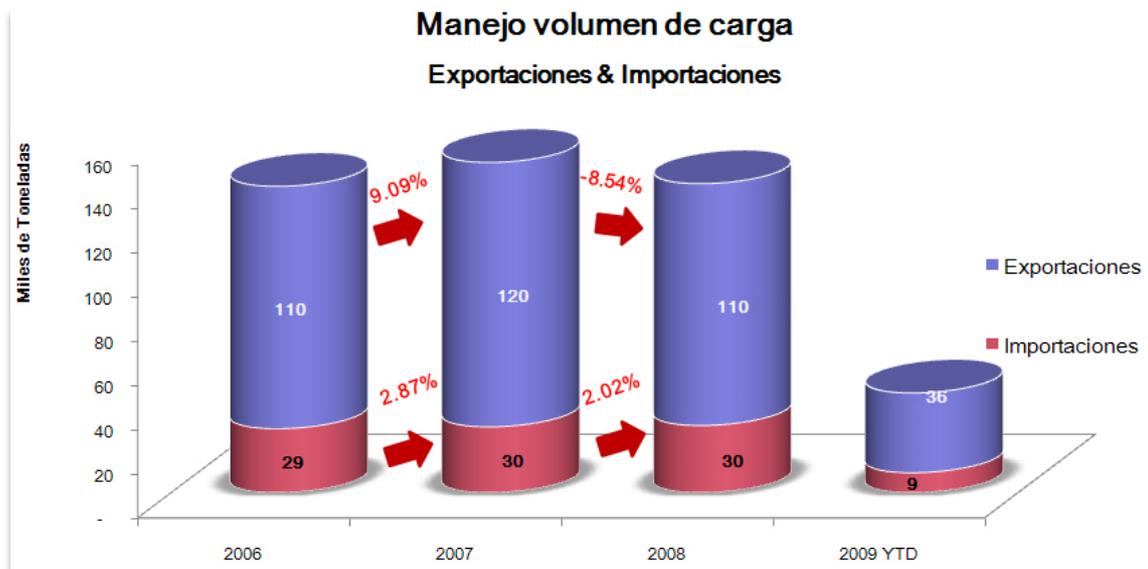


Gráfico 1.3 : Manejo de volumen de carga
Fuente: Corporación Quiport S.A.
Elaborado por: El autor

1.7 ANÁLISIS NUEVO AEROPUERTO DE QUITO

A lo largo de los años la ciudad capitalina ha tenido un crecimiento notable en todas sus direcciones, quedando el actual aeropuerto en la mitad del norte de Quito, causando

⁴ Aeropuerto Mariscal Sucre

ruido y malestar en todo el sector norte, y en algunas veces accidentes en los barrios aledaños y debido a una globalización que cada vez es mas significativa y el aumento del tráfico aéreo, el municipio decidió crear un nuevo aeropuerto alejado de la ciudad.

Construcción del Nuevo Aeropuerto de Quito en Tababela



Gráfico 1.4 : Construcción Nuevo Aeropuerto
Fuente: Corporación Quiport S.A. 2010

El Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, construido y administrado por empresas canadienses, será el aeropuerto más nuevo y avanzado de toda América Latina.

“El nuevo aeropuerto es financiado básicamente por entidades crediticias e inversionistas internacionales y canadienses. Las empresas canadienses son dueñas del 54,5 por ciento de la concesión.

El costo total de la obra, que se entregará íntegramente a mitad del año 2012, superará los 590 millones de dólares. El plan financiero contempla tres fuentes de financiamiento:

- USD. 74 millones de inversión inicial de los accionistas de Corporación Quiport S.A.
- USD. 376 millones en créditos concedidos a Quiport por bancos multilaterales de desarrollo.
- USD. 140 millones de la operación eficiente del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre”⁵.

Quiport financiará el mantenimiento y expansión del nuevo aeropuerto en la medida en que incremente el tráfico aéreo en los próximos treinta años, de conformidad con el compromiso contractual adquirido por la firma. Luego de treinta años, el aeropuerto será devuelto a la ciudad de Quito por el pago de un dólar.

El incremento en la capacidad del nuevo aeropuerto y de su pista de aterrizaje aumentará en gran medida el potencial del sector importador ecuatoriano y constituirá un gran empuje para la industria del turismo. Esto, a su vez, incrementará los ingresos de los empresarios ecuatorianos, de los gobiernos locales y del gobierno central.

CARACTERÍSTICAS DEL NUEVO AEROPUERTO

- El nuevo aeropuerto prestará sus servicios a partir del último semestre del año 2012.
- Estará localizado en la zona de Tababela y Puembo, a aproximadamente 18 kilómetros al Este de Quito.
- Se extiende sobre una superficie de 1.500 hectáreas, de las cuales 540 corresponden al área de construcción.
- Tendrá una pista de 4.100 metros de largo por 45 metros de ancho, con capacidad para un promedio de 44 operaciones por hora. Pista asociada a dos taxiways
- Terminal de pasajeros en un área de 38 000 metros cuadrados, con servicios acorde con las normas IATA

⁵ Corporación Quiport S.A.

- Seis puentes de embarque de pasajeros. Capacidad de estacionamiento remoto para 20 aeronaves.
- 50 mostradores para la atención a los viajeros por parte de las compañías de aviación.
- Amplio, moderno y seguro espacio para estacionamiento de vehículos.
- Servicios con tecnología de punta para operaciones aeroportuarias.
- Normas de seguridad con circuito cerrado de televisión, de acuerdo a normas OACI.
- Edificio inteligente en cuanto a servicios de energía, iluminación y comunicación.

Nuevo Aeropuerto de Quito



Gráfico 1.5 : Nuevo Aeropuerto de Quito
Fuente: Corporación Quiport S.A. 2010

**CUADRO COMPARATIVO ENTRE EL ACTUAL Y EL NUEVO
AEROPUERTO DE QUITO**

DESCRIPCIÓN	Mariscal Sucre	Nuevo Aeropuerto
Año de construcción	1960	2010
Altitud	2.800 m	2.400 m
Ubicación	en la ciudad	A 18 km. de Quito
Superficie	126 hectáreas	1.500 hectáreas
Área total de construcción (aproximadamente)	40 hectáreas	70 hectáreas
Capacidad de expansión	Ninguna	70 - 100 hectáreas
Pista	3.120 metros	4.100 metros. Segunda pista 2.350 metros
Torre de control	22 metros de altura	41 metros de altura
Terminal de pasajeros	28.700 m ²	38.000 m ² en la primera etapa
Capacidad de atención de pasajeros	3'660.000 pasajeros al año	5'000.000 pasajeros al año en la primera etapa
Counters para atención para pasajeros	35	60
Área de carga	15.198 m ²	42.000 m ² para área de desarrollo
Capacidad de carga	149.718,83 tons métricas por año	249.530,90 tons métricas por año
Estacionamiento para aeronaves	32 puestos de estacionamiento	45 puestos
Estacionamiento para vehículos	380 espacios	903 espacios

1.8 ANÁLISIS DEL DISTRITO ADUANERO DE QUITO

El Distrito Aduanero de Quito es una de los más importantes del país, sus ingresos por cobro de impuestos para importaciones en el año 2010 le ubica en el tercer lugar luego de Guayaquil y Esmeraldas.

CUADRO DE INGRESOS POR COBRO DE IMPUESTOS ADUANEROS AÑO 2010 (Valores expresados en miles de dólares)

GUAYAQUIL	1,848,999.62
ESMERALDAS	351,846.52
QUITO	278,498.16
MANTA	273,050.67
TULCAN	190,799.72
CUENCA	75,945.09
HUAQUILLAS	36,886.71
PUERTO BOLIVAR	24,559.19
LOJA MACARA	440.2
LATACUNGA	200.17
TOTAL	465,012.98

Cuadro 1.1 : Ingresos por cobro de Impuestos Aduaneros año 2010
Fuente: Aduana del Ecuador
Elaborado por: El autor

Guayaquil es el Distrito Aduanero más importante del país ya que cuenta con el Puerto Principal del país, también cuenta con un aeropuerto internacional donde también recibe carga de importación y otro puerto en Santa Elena.

El Distrito de Quito, se encuentra en tercer lugar en la recaudación de impuestos aduaneros y consta solo de un aeropuerto internacional, pero de gran alcance para el comercio exterior.

En el año 2009 el Distrito de Aduanero de Quito se ubicó en segundo lugar, desplazando a esmeraldas al tercer puesto, esto quiere decir que estas cifras son variables, y que cualquier momento Quito se ubicará en segundo lugar otra vez, especialmente con la construcción del nuevo aeropuerto.

**CUADRO DE INGRESO POR COBRO DE IMPUESTOS EN MESES DEL AÑO
2010**

(Valores expresados en miles de dólares)

CONCEPTOS	QUITO
ENERO	19,051.11
FEBRERO	21,492.86
MARZO	23,340.31
ABRIL	23,160.80
MAYO	21,322.23
JUNIO	22,529.41
JULIO	23,069.43
AGOSTO	25,621.27
SEPTIEMBRE	21,196.90
OCTUBRE	26,233.58
NOVIEMBRE	23,160.78
DICIEMBRE	28,319.49
TOTAL	278,498.16

Cuadro 1.2 : Ingresos por cobro de Impuestos Aduaneros en meses del año 2010

Fuente: Aduana del Ecuador

Elaborado por: El autor

1.9 BODEGAS DE ALMACENAMIENTO

Una bodega de almacenamiento es un lugar o espacio físico para el almacenaje de bienes. Los almacenes son usados por fabricantes, importadores, exportadores, comerciantes, transportistas, clientes, etc.

Normalmente son construcciones grandes y planas en las zonas industriales de las ciudades. Están equipados con :

- Muelles de carga para cargar y descargar camiones; o algunas veces son cargados directamente de vías de tren, aeropuertos o puertos marítimos.
- Material de almacenamiento, aceptado al producto y su rotación de inventario, como estanterías, racks, cantilevers...

Los procesos comunes de un almacén son :

- recepción
- colocación en estantería de paletización o stock
- preparación de pedido - picking
- expedición
- gestión del stock (inventarios, ubicación...)

Formas de almacenamiento:

1. En estantería: Calcular la capacidad y resistencia de la estantería para sostener los materiales por almacenar, teniendo en cuenta que la altura más apropiada la determina la capacidad portante del piso, la altura disponible al techo, la capacidad del alcance del equipo de manipulación y la altura media de la carga en los entrepaños. Los materiales más pesados, voluminosos y tóxicos, se deben almacenar en la parte baja.

2. En apilamiento ordenado: Se debe tener en cuenta la resistencia, estabilidad y facilidad de manipulación del embalaje.

ALMACENERAS TEMPORALES DE ADUANAS

Las almaceneras temporales de aduana son locales destinados a la colocación temporal de las mercancías mientras se solicita su despacho y cuya gestión puede estar a cargo de la Aduana, de otras dependencias públicas o de personas privadas.

ALMACÉN TEMPORAL CON CONCESIÓN

“Son áreas privatizadas de la aduana, localizadas en zonas primarias y secundarias aduaneras, que son utilizadas por importadores, porque ofrecen buenas garantías de seguridad para el aforo físico o para almacenamiento, mientras se tramita la Declaración de Aduana respectiva”⁶.

1.9.1 FUNCIÓN DE LAS ALMACENERAS TEMPORALES

El principal objetivo de las almaceneras temporales es el almacenamiento de la mercancía de importación, mientras se pagan los impuestos aduaneros respectivos, y también para realizar aforos físicos dando la seguridad necesaria.

Existen diferentes tipos de bodegas según la clase de mercancía por ejemplo:

- Sección de carga pequeña
- Sección aislada para carga peligrosa
- Bodega de seguridad para cargas de alto valor
- Bodega con refrigeración para mercancías que lo necesiten

1.9.2 PROCESO DEL SERVICIO DE LAS ALMACENERAS TEMPORALES.

“Las mercancías importadas o por exportarse, se almacenan en las bodegas señaladas en el manifiesto de carga, o documento que lo sustituya por el propietario, consignatario o consignante.

⁶ www.aite.com.ec

Los consignatarios o importadores presentan en el Departamento de Control de Zona Primaria la respectiva solicitud en la que indiquen el nombre del Almacén Temporal en la que requieran que su mercadería sea almacenada. Se entenderá que la asignación sea permanente hasta que el importador o consignatario determine mediante nueva solicitud otro almacén temporal.”⁷

Mediante una petición de recepción de medio de transporte se autoriza la descarga de la mercancía, luego un funcionario de la Aduana registra en el Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SICE) la petición del importador al Almacén Temporal.

Si todos los documentos son presentados tales como: manifiesto de carga electrónico impreso, manifiesto de carga físico y guía aérea, la mercancía será trasladada al almacén.

“El traslado de la mercancía será responsabilidad del Almacén Temporal y se los efectuará con sus respectivos equipos de carga, de acuerdo a lo determinado por la Corporación Aduanera Ecuatoriana”⁸.

Una vez que la mercancía esté en e Almacén Temporal, se ingresa en el sistema informático de inventarios y se ubica la carga en los lugares destinados para el efecto.

Si la Corporación Aduanera Ecuatoriana mediante una elección aleatoria decide que haya aforo en dicha mercancía, el Almacén Temporal deberá ubicar la misma en un lugar que sea designado para el aforo físico.

El plazo autorizado de almacenamiento es de hasta 15 días hábiles, más 2 días para desaduanización y 5 días posteriores para retiro de la mercadería.

Para la salida de la mercancía se realizará una facturación y verificación de pago para luego dar de baja del inventario.

⁷ Corporación Aduanera Ecuatoriana; Instructivo de Trabajo de Distribución de Carga Aérea a los Almacenes temporales; Octubre 2007

⁸ Corporación Aduanera Ecuatoriana; Instructivo de Trabajo de Distribución de Carga Aérea a los Almacenes temporales; Octubre 2007

Una vez que la mercancía ha salido de la almacenera temporal, se realiza un registro de mercancías que han caído en abandono y finalmente el registro de todas las personas que ingresan y salen de la Almacenera.

1.9.3 TARIFAS DE ALMACENAMIENTO

El Almacén Temporal de Aduanas cobra las tarifa(s) impuestas a la carga por la Aduana del Ecuador más el gasto operacional del almacén temporal.

Las tarifas de aduanas son las básicas por los primeros 7 días de recibida la carga, mas la adicional por la cantidad de días empezando desde el octavo.

A partir del octavo día se cobra la tarifa adicional designada por la aduana de US\$ 0.005 por día calendario y por kilo o fracción de kilo de carga.

El gasto operacional hasta marzo del año 2011 es de US\$0.066 por kilo de carga.

Los costos por cada kilo de carga estarán especificados en una tabla que se encontrará mas adelante, en el estudio de mercado, donde se explica el precio del servicio.

CAPITULO II

2. ESTUDIO DE MERCADO

OBJETIVO

Analizar los componentes del mercado tales como la demanda, la oferta, lo referente al Marketing Mix y el respectivo análisis FODA.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

Investigar el comportamiento de la demanda con respecto al servicio de almacenaje de mercancía de importación que requiere el mercado para satisfacer una necesidad específica con precios determinados, teniendo en cuenta la demanda pasada, presente y futura.

Analizar la evolución de la oferta a través de la recopilación de información sobre el servicio de las almaceneras que los oferentes han puesto a disposición del mercado con la finalidad de medir la cantidad y condiciones que ofrecen los mismos.

Analizar el Marketing Mix donde podamos establecer el precio, plaza, producto y promoción de la “Almacenera Temporal Rich Imports”

Determinar las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas para analizar ciertos aspectos que llevará a conclusiones sobre el mercado y el proyecto en estudio.

2.1 ANÁLISIS DE LA DEMANDA

Un aspecto fundamental en el desarrollo del presente tema, ha sido la investigación de mercado en la que se han establecido una serie de preguntas directamente relacionadas con la necesidad del sector importador de contar con nuevas alternativas para el almacenamiento temporal de mercancías.

Para determinar los requerimientos del mercado y definir la posibilidad que este proyecto tiene de participar en el mismo, en primer lugar se tratará de establecer las necesidades reales que se satisfarán. Para ello se efectuará una investigación de mercado determinando la información que se requiera.

Se tomará como fuente primaria las estadísticas de la Corporación Aduanera Ecuatoriana y del Aeropuerto de Quito, analizando las variaciones de cada año de las importaciones que ingresan al país y luego un análisis de las que ingresan por el Distrito Aduanero de Quito. Según los datos recopilados se podrá hacer un análisis de la demanda pasada, presente y futura.

2.1.1 DEMANDA PASADA

Para cumplir este objetivo específico se han utilizado datos o series históricas que demuestran el comportamiento anterior de la demanda y que se muestra en el cuadro más adelante.

La Demanda Pasada se analizará viendo la cantidad de importaciones que ha tenido el país en general para luego centrarse en el Distrito Aduanero de Quito, utilizando los datos de los últimos años que demuestran el comportamiento de dicha demanda.

Primero se hará una revisión de las importaciones en general que tiene el país, desde el año 2005 al año 2009. Es importante recalcar la cantidad de importaciones en toneladas y la variación de las mismas en cada año, para poder ver un aumento o la disminución que ha tenido el Ecuador con respecto al comercio exterior y que se muestra en el cuadro a continuación.

Demanda Pasada

IMPORTACIONES EN TN DEL ECUADOR 2005 – 2009

	2005	2006	2007	2008	2009
ENERO	794,371.36	705,708.21	935,861.72	984,311.32	956,317.98
FEBRERO	682,121.43	712,410.88	703,169.87	768,245.56	818,568.81
MARZO	710,689.85	980,392.99	1,076,112.01	882,953.79	969,335.99
ABRIL	476,995.17	753,806.03	777,304.95	814,232.35	834,727.82
MAYO	713,377.45	874,427.90	974,733.24	692,175.39	927,816.63
JUNIO	635,801.52	618,490.09	765,156.42	1,049,803.47	799,273.87
JULIO	707,368.92	891,538.83	898,878.06	1,000,802.19	944,102.92
AGOSTO	597,125.52	805,148.94	839,412.97	1,017,879.69	916,426.37
SEPTIEMBRE	641,710.47	989,566.79	989,957.09	1,107,182.30	972,936.04
OCTUBRE	834,734.25	1,036,427.60	1,042,370.90	1,094,926.29	980,947.69
NOVIEMBRE	1,012,424.09	867,451.66	1,093,082.32	841,048.50	915,911.87
DICIEMBRE	642,652.66	838,560.39	747,664.12	1,101,853.48	1,223,703.22
TOTAL	8,449,372.69	10,073,930.31	10,843,703.67	11,355,414.33	11,260,069.21
					51,982,489.96
VARIACION EN %		19.23	7.64	4.72	-0.84

Cuadro 2.1: Importaciones en TN al Ecuador 2005-2009

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: El autor

Para apreciar de mejor manera los datos obtenidos para la demanda pasada, se los muestra gráficamente a continuación.

Gráfico Demostrativo Demanda Pasada

IMPORTACIONES EN TN INGESADAS AL ECUADOR 2005-2009

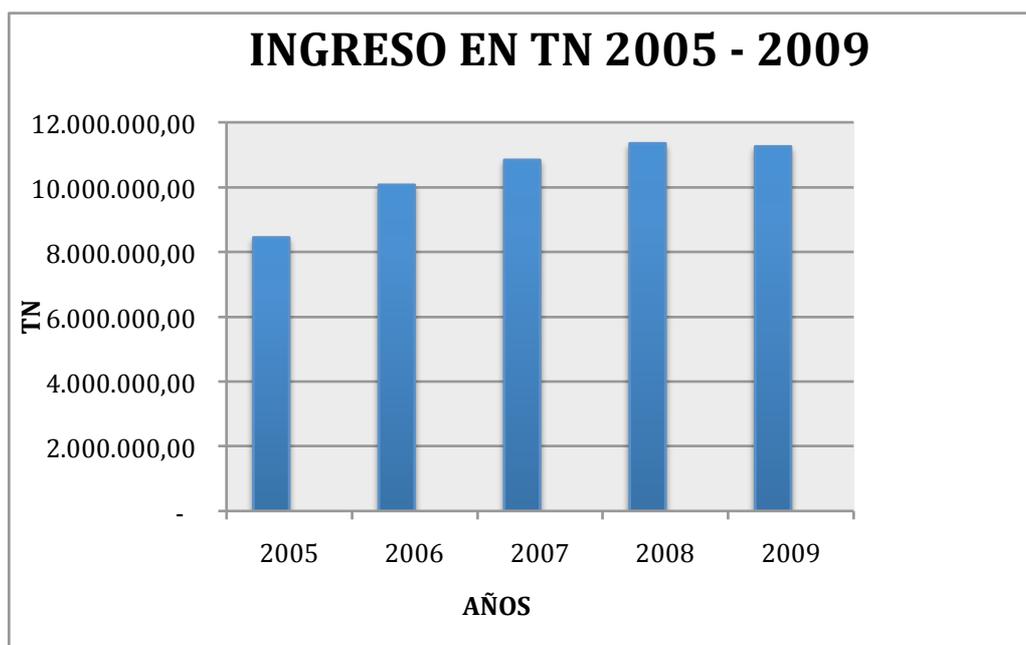


Gráfico 2.1 : Importaciones en TN al Ecuador 2005-2009
Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: El autor

Con respecto a las importaciones que ha tenido el país podemos ver que existe un aumento en los últimos 4 años, para el año 2009 hay una disminución debido a las nuevas políticas y leyes que ha implementado el actual gobierno, así como el aumento de los impuestos para cierto tipo de productos de importación, que sin duda hizo que el país deje de importar a la misma velocidad que lo hacía antes.

Las importaciones a nivel nacional muestran un crecimiento paulatino del 7,69%, lo que es un buen indicador para nuestra demanda a nivel país.

Como el proyecto en estudio estará situado en la Ciudad de Quito, se hará un análisis de las importaciones que ingresan por este Distrito Aduanero.

Para esto se tomará en cuenta los datos anuales de los últimos siete años para ver la variación de las importaciones que ingresan por el Aeropuerto de Quito.

Estos datos corresponden a la mercancía que ingresa por el Distrito Aduanero de Quito para cada uno de las Almacenes Temporales, estos datos están expresados tanto en kilos brutos como netos.

Este cuadro presenta datos sobre la variación de la demanda desde el año 2003 al 2009, aquí las importaciones han tenido un gran aumento para el año 2005 de casi el 50%, lo que es un alto indicador en cuestiones de comercio internacional, pero así mismo hay variaciones negativas, una de ellas la del año 2007 con un 13.7% de disminución de importaciones comparadas con el año 2006, sin embargo para el 2008 hay un aumento notable; para el 2009 hay una pequeña disminución de importaciones debido a los aspectos anteriormente mencionados en el análisis de importaciones de país.

Es importante resaltar que el promedio de las variaciones es positiva, dando un 7.07%, por lo tanto el crecimiento de las importaciones siempre será mayor que el decrecimiento.

Para apreciar de mejor manera los datos obtenidos para la demanda pasada, se los muestra gráficamente a seguir.

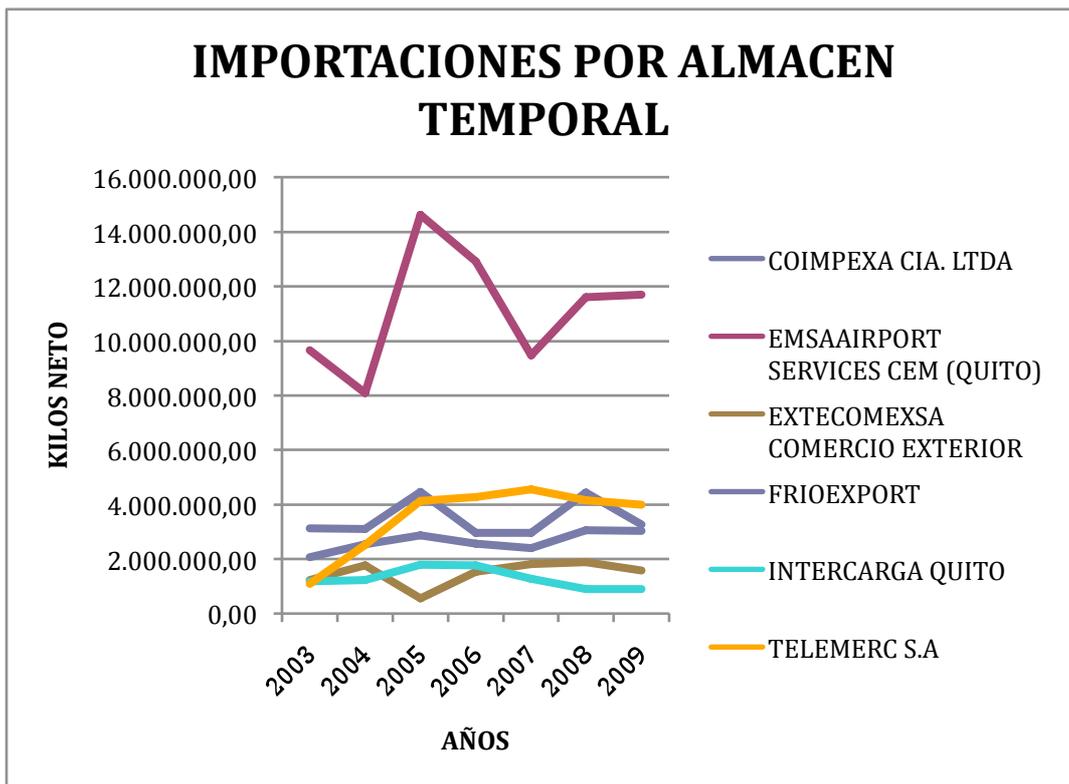


Gráfico 2.2 : Importaciones por almacén temporal en kilos neto 2003 - 2009

Fuente: CAE (Departamento de Planificación Institucional)

Elaborado por: El autor

Este gráfico demuestra claramente que las líneas en la mayoría de veces tienen una tendencia de crecimiento, y se puede observar el decrecimiento para el año 2009 en la mayoría de almacenes.

Analizando este comportamiento en relación al proyecto propuesto, se puede deducir que muy probablemente existirá necesidad de almacenamiento para el nuevo aeropuerto, lo cual se deberá confirmar más adelante.

A continuación se presenta un cuadro con las importaciones en kilos bruto, en lo cual se toma en cuenta al momento de el cobro por almacenaje.

DEMANDA PASADA

IMPORTACIONES POR ALMACÉN TEMPORAL EN KILOS BRUTOS 2003 - 2009

ALMACEN TEMPORAL	KILOS BRUTO								
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009		
COIMPEXA CIA. LTDA	2,190,302.10	2,707,637.35	3,241,293.50	2,764,885.98	2,550,968.59	3,248,674.60	3,286,343.99		
EMSAAIRPORT SERVICES CEM (QUITO)	10,229,394.65	8,635,068.29	15,544,425.66	13,740,417.31	10,123,492.04	12,385,216.58	12,544,687.51		
EXTECOMEXSA COMERCIO EXTERIOR	1,296,457.58	1,841,451.76	583,562.47	1,601,298.02	1,890,907.88	1,978,760.02	2,560,118.02		
FRIEXPORT	3,282,068.25	3,245,516.19	4,784,719.45	3,163,417.81	3,130,872.76	4,721,187.54	3,506,929.61		
INTERCARGA QUITO	1,235,349.28	1,302,486.59	1,925,496.42	1,894,049.41	1,347,580.04	977,507.76	957,788.45		
TELEMERC S.A	1,146,254.32	2,646,526.78	4,328,287.79	4,443,538.05	4,715,474.58	4,356,846.80	4,256,293.61		
TOTAL	19,379,826.18	20,378,686.96	30,407,785.29	27,607,606.58	23,759,295.89	27,668,193.30	27,112,161.19		

TASA CRECIMIENTO %

5.15 49.21 -9.21 -13.94 16.45 -2.01

Cuadro: 2.3 Importaciones por almacén temporal en kilos brutos 2003 - 2009

Fuente: CAE (Dirección de Planificación Institucional)

Elaborado por: El autor

Las variaciones del cuadro anterior son parecidas a las del cuadro # 2.2 donde se explica cada una de las variaciones, con diferencia que en este son kilos brutos.

El gráfico siguiente explica más detalladamente las variaciones.

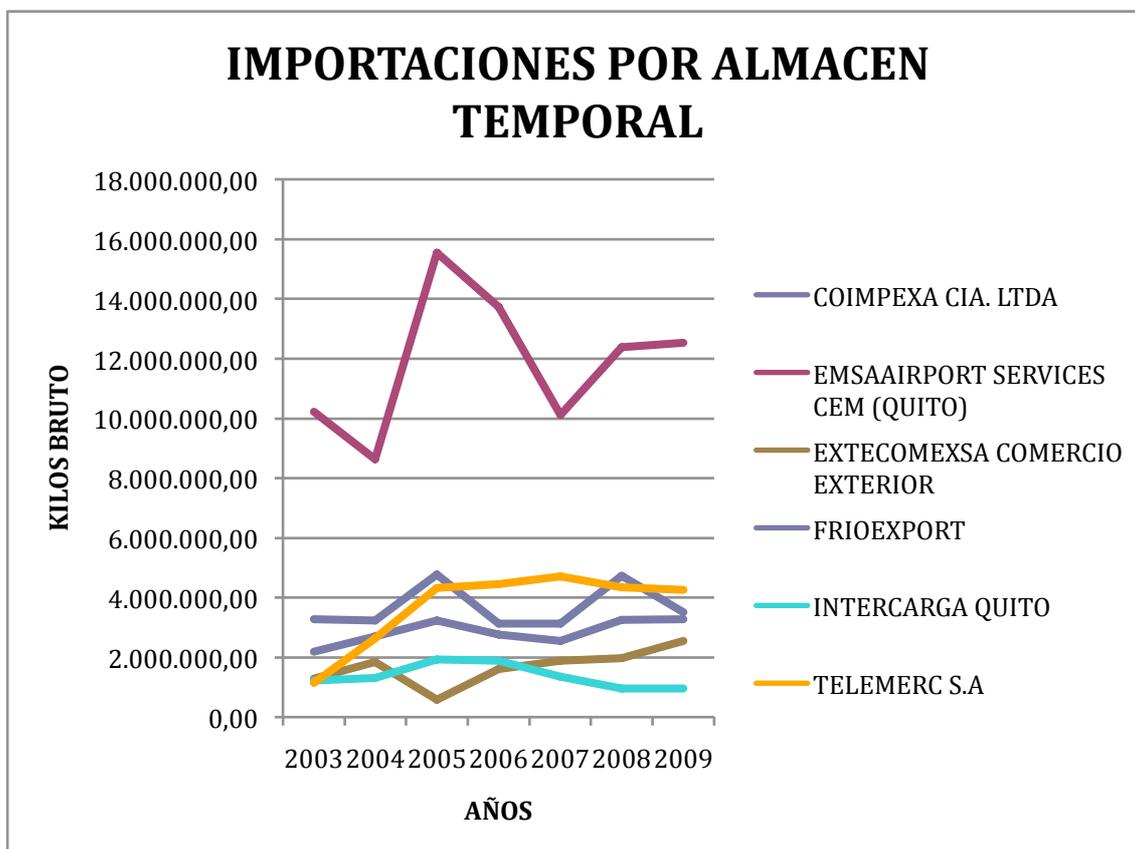


Gráfico 2.3: Importaciones por almacén temporal en kilos bruto 2003 - 2009
 Fuente: CAE (Departamento de Planificación Institucional)
 Elaborado por: El autor

La línea “lila” representa a la almacenera de EMSA, la que abarca la mayoría de mercancía, siendo este el almacén más grande del Distrito. En el análisis de la competencia se explicará las razones del porque esta empresa es la más grande.

2.1.2 DEMANDA PRESENTE

La cuantificación de la demanda presente se realizará en función del análisis de las actuales importaciones, o sea las que ha tenido el Distrito de Quito en los meses del año 2010. También se tomará en cuenta una investigación de mercado para establecer ciertas demandas de los importadores, lo que nos ayudará para identificar la demanda insatisfecha.

Necesidades de Información

- Cantidad de importaciones que ingresan mensualmente por el aeropuerto de Quito
- Cantidad que va para los almacenes temporales
- Motivaciones, hábitos de consumo y demás factores que los clientes valoran a la hora de satisfacer sus necesidades de servicios de almacenaje.

Objetivos de la Investigación

Objetivo General

- Aplicar una metodología que permita obtener información del mercado potencial para los servicios que ofrecerá el proyecto en estudio, así como definir su orientación y enfoque.

Objetivos Específicos

- Definir si la cantidad de importaciones será suficiente para que el proyecto en estudio, tenga la posibilidad de ser implementado
- Establecer con mayor precisión sobre el tipo de servicio que sea más conveniente ofrecer y los factores que influyen en las tendencias de cambio de los consumidores en relación a los servicios de almacenamiento.
- Elaborar una predicción suficientemente fiable de la demanda futura, así como definir la evolución del mercado.
- Definir cuáles son los requerimientos básicos que los importadores buscan al momento de elegir una bodega de almacenamiento.

Importaciones que ingresan por el Distrito Quito.

Para calcular la actual demanda que existe para este Distrito, hemos tomado en cuenta la mercancía que ha ingresado en el año 2010 a los diferentes almacenes temporales, esta es la única manera de cuantificar la demanda presente, debido a que toda la mercancía que ingresa es lo que los importadores han demandado. Es necesario tomar en cuenta todo el año, debido a la variación de importaciones que hay en el transcurso de los meses del año.

A continuación tenemos un cuadro en el cual la mercancía que ingresa esta expresada en kilos brutos, para cada uno de los Almacenes Temporales.

IMPORTACIONES POR ALMACÉN TEMPORAL EN KILOS BRUTO AÑO 2010

ALMACEN TEMPORAL	KILOS BRUTOS											
	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DIEMBRE
COMPEXA CIA. LTDA	280,765.65	268,957.45	315,987.87	348,765.34	352,987.00	378,455.82	405,762.28	435,038.96	466,428.03	522,399.39	585,087.32	655,297.79
ENSAARPORT SERVICES CEM (QUITO)	890,765.67	940,876.38	910,765.28	927,568.87	932,765.78	940,765.27	1,008,643.65	1,081,419.61	1,159,446.52	1,298,580.10	1,454,409.71	1,527,130.20
EXTECOMESA COMERCIO EXTERIOR	167,465.87	172,489.85	177,664.54	182,994.48	188,484.31	194,138.84	199,963.01	205,961.90	212,140.75	218,504.98	225,060.13	231,811.93
FRIOEXPORT	289,740.46	307,987.77	311,654.89	317,743.87	315,876.79	338,668.03	363,103.70	389,302.47	417,391.54	447,507.30	479,795.98	514,414.36
INTERCARGA QUITO	78,567.67	82,765.89	84,567.86	86,986.56	89,786.67	96,264.98	103,210.72	110,657.62	118,641.82	127,202.10	136,380.02	146,220.15
TELEMERC S.A	397,406.21	415,876.87	417,894.76	427,986.34	426,876.23	457,676.33	490,698.73	526,103.77	564,063.37	604,761.84	648,396.80	695,180.12
TOTAL	2,104,711.53	2,188,954.20	2,218,535.20	2,292,045.46	2,306,776.78	2,405,969.28	2,571,382.10	2,748,484.33	2,938,112.03	3,218,955.70	3,529,129.96	3,770,054.56

TASA CRECIMIENTO %

4.00	1.35	3.31	0.64	4.30	6.88	6.89	6.90	9.56	9.64	6.83	60.29
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------

Cuadro 2.4 Importaciones por almacén temporal en kilos bruto año 2010

Fuente: CAE (Dirección de Planificación Institucional)

Elaborado por: El autor

TASA DE CRECIMIENTO ANUAL %

5.48

El el cuadro anterior podemos observar un crecimiento continuo a diferencia del crecimiento anual de los últimos años, que varía bastante entre los diferentes años.

Para apreciar de mejor manera el crecimiento de las importaciones de este año, tenemos el cuadro a continuación.

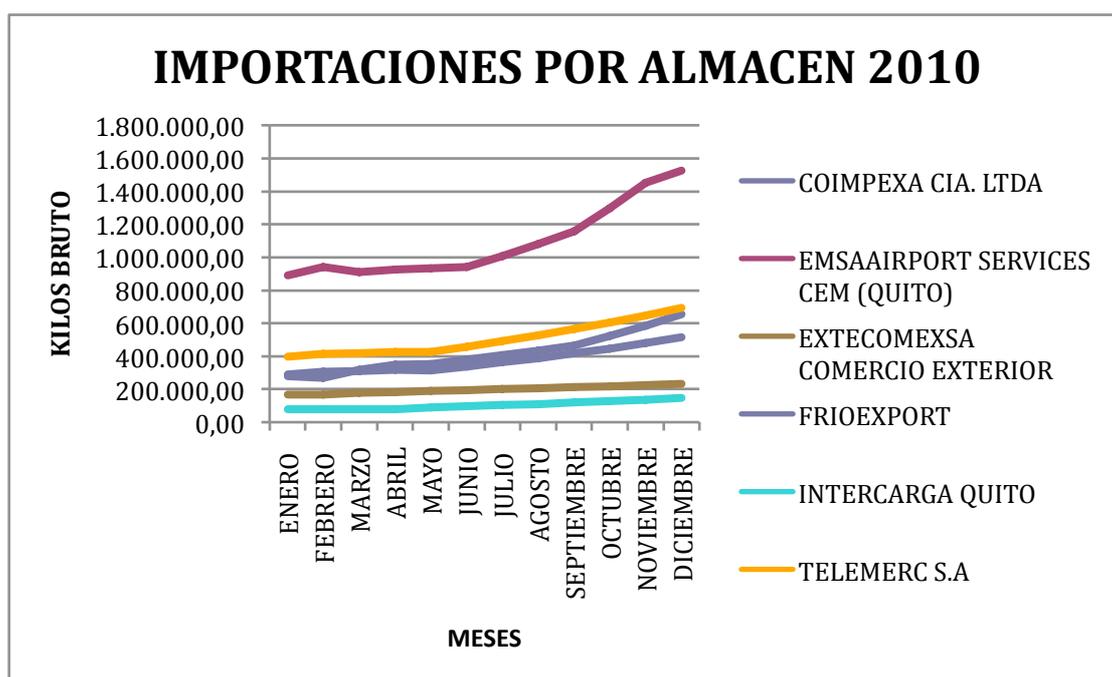


Gráfico 2.4 : Importaciones por almacén temporal en kilos bruto 2010
 Fuente: CAE (Departamento de Planificación Institucional)
 Elaborado por: El autor

Se puede observar claramente un crecimiento en las importaciones que ha tenido el Distrito de Quito, con un promedio de crecimiento del **5.48%** para el año 2010, sin duda el país esta en la búsqueda de nuevos inversionistas para el país, dando como resultado un aumento de importaciones para el sector, tanto en materia prima y en producto terminado.

Es importante mencionar que desde el mes de agosto en adelante hay una tendencia muy positiva en la mayoría de Almacenes Temporales, debido a que ingresa bastante mercancía de importación para los meses de noviembre y diciembre por las diferentes festividades que se celebran especialmente en el último mes del año.

Selección de la población objetivo

Para tomar en cuenta ciertas necesidades que tienen los importadores se ha hecho un estudio de mercado en base a una encuesta, lo cual nos servirá más adelante para la demanda insatisfecha.

La población que genera la demanda total, está conformada por todos los agentes afianzados que utilizan el aeropuerto de Quito para realizar las importaciones.

“En el Ecuador existen 361 Agentes Afianzados de Aduana, los cuales están distribuidos alrededor del país, en los 11 distritos aduaneros correspondientes”⁹.

Segmentación de la Población:

“La segmentación está definida generalmente como un proceso de desagregación de mercado, se orienta a determinar la diversidad y preferencias de los compradores potenciales que constituyen el mercado. En los mercados de bienes de consumo, la

⁹ CAE

división de producto mercado en segmentos homogéneos puede hacerse en base a una segmentación sociodemográfica o descriptiva”¹⁰.

Encontrar la cantidad exacta de importadores que utilizan el Distrito Aduanero de Quito es muy complejo debido a que no lo hacen de manera constante o no existe un número exacto de las veces que importan, y para completar con esta complejidad, la CAE no tiene el dato de número de importadores.

Por estas razones para el estudio de este proyecto se ha tomado en cuenta el número de Agentes Afianzados que tiene la Aduana del Ecuador, debido a que todas las importaciones son tramitadas por los Agentes y estos son los que están directamente conectados con las Almaceneras Temporales, dando información directa que servirá para el presente estudio.

Como se menciona en la selección de la población objetivo, la aduana del Ecuador tiene 361 Agentes Afianzados, de los cuales según ASFA (Asociación de Agentes Afianzados de la Aduana) unos 200 Agentes aproximadamente utilizan el Aeropuerto de Quito. Es un número alto para el total de agentes que tiene el país, pero esto se debe a que no solo los agentes de la Ciudad de Quito utilizan el aeropuerto de esta ciudad sino también los agentes que están en otras ciudades, que realizan trámites de importaciones en el Distrito Aduanero de Quito.

¹⁰ Jean-Jacques Lambin, Marketing Estratégico – Tercera Edición – Madrid – España – 1995 pág.194-195-196

Diseño de la Investigación y Fuentes de Datos

El estudio de mercado se realizará en base a una investigación de tipo exploratorio, con el fin de levantar todo tipo de información que sirva para alcanzar los objetivos planteados.

Las fuentes de datos que se utilizarán serán:

Fuentes Primarias

Se utilizará básicamente trabajos de campo y encuestas escritas aplicadas directamente a los Agentes Afianzados que utilicen el Distrito Aduanero de Quito, a fin de determinar los servicios requeridos y la posibilidad de demanda insatisfecha.

También se utilizará la información que la Corporación Aduanera Ecuatoriana que nos proveerá de datos sobre las cantidades de importaciones que ingresan por este Distrito, que viene a ser la demanda total del Aeropuerto de Quito.

La encuesta aplicada consta de 9 preguntas enfocadas a determinar:

- La frecuencia con la que utilizan las almaceneras temporales
- La cantidad de carga que mensualmente tramitan
- El tiempo que demoran para la liquidación de la mercancía
- El tipo de carga y frecuencia con la que tramitan
- El rango de precio a pagar
- Si las actuales almaceneras dan crédito para el pago de almacenamiento
- Los requerimientos básicos de almacenamiento

- Los servicios adicionales más solicitados
- Solicitar posibles referidos para nuevos contactos

Fuentes Secundarias

Se recolectó datos que provienen de instituciones y publicaciones que se relacionan con la actividad de comercio exterior. Las fuentes consultadas fueron:

- Banco Central del Ecuador
- Corporación Quiport S.A.
- Almaceneras Temporales
- ASAFA
- Agencias de Comercio Exterior

Tamaño de la muestra

Es recomendable que cuando el tamaño de la población es pequeña, se realice la encuesta a toda la población, pero en este caso se determinará la muestra con esta cantidad, debido a que cierta población está en diferentes Distritos Aduaneros del país y no es posible encuestar a todos para este proyecto, porque en algunos casos no se sabe su ubicación exacta.

“Para determinar el tamaño de la muestra a aplicar, se utilizó la siguiente fórmula estadística: “¹¹

¹¹ Rochard I. Levin & David S. Rubin-Estadística para Administradores -Tercera Edición- Editorial – Prentice-Hall Hispanoamericana- 1996- Pág. 397.

$$Z^2pqN$$

$$n = \frac{\quad}{\quad}$$

$$NE^2 + Z^2pq$$

Donde:

n es el tamaño de la muestra

Z el nivel de confianza del 95%

p es la variabilidad positiva: 0.5

q es la variabilidad negativa: 0.5

N es el tamaño de la población: 200

E es la precisión o el error: 5%

$$n = \frac{1.96 * 1.96 * 0.5 * (1-0.5) * 200}{200 * 0.05 * 0.05 + 1.96 * 1.96 * 0.5 * (1-0.5)} = \frac{192.08}{2.52} = 76 \text{ encuestas}$$

En base a esta fórmula estadística se determina que las encuestas deberán ser aplicadas al menos a 76 importadores o agentes de aduanas para obtener la información requerida y de esta manera alinear las necesidades de los clientes con la oferta de servicios que ofrecerá la “Almacenera Temporal Rich Imports”

Análisis de los resultados de las encuestas

Luego de haber aplicado las encuestas a los importadores se apreciaría claramente cuáles son las necesidades, preferencias y otros indicadores que permitirán realizar los ajustes y correcciones necesarias antes de implementar el proyecto, así como ratificar los aciertos.

Pregunta 1: Con qué frecuencia utiliza las Almaceneras Temporales?

Tabulacion de datos

Diaria	75
Semanal	1
Mensual	
TOTAL	76

Las respuestas son graficadas a continuación:



Gráfico 2.5 : Frecuencia de uso de almacenes temporales

Fuente: Encuesta

Elaborado por: El autor

Casi el 100% de los Agentes Afianzados de la Aduana que fueron encuestados, nos indican que utilizan almaceneras temporales diariamente, el cual es un indicador positivo, a pesar de que hay una gran parte de importaciones que no usan los almacenes, siempre habrá mercancía para este tipo de depósitos como el que se propone en este proyecto.

Pregunta 2: Qué cantidad de carga aproximada tramita mensualmente?

Peso en Kilos

1001 - 2000	3
2001 - 3000	8
3001 - 5000	15
5001 - 10001	22
10001 - 20000	16
20001 - 30001	10
30001 - Adel.	2
TOTAL	76

El gráfico 2.6 a continuación muestra las respuestas obtenidas:

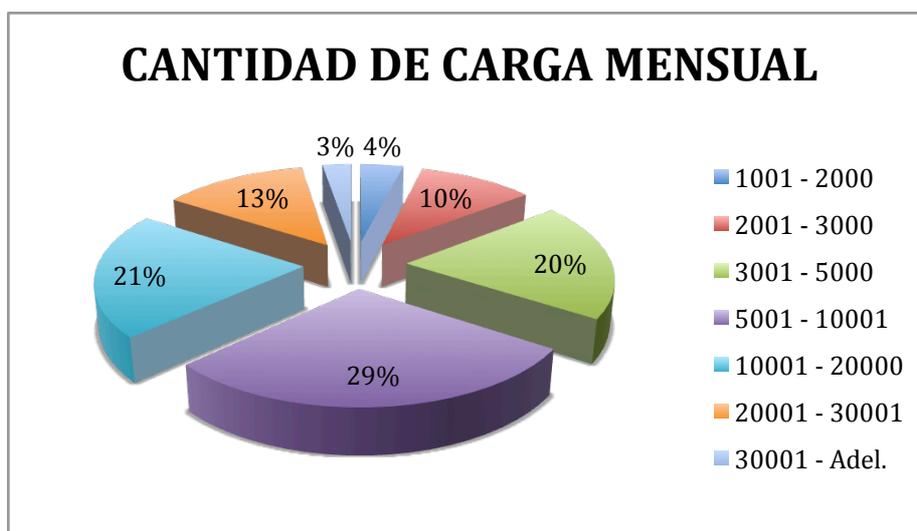


Gráfico 2.6 : Cantidad de carga mensual

Fuente: Encuesta

Elaborado por: El autor

Se aprecia que en lo general, la cantidad de mercancía que tramitan está entre cinco mil y diez mil kilos (29%), pero muy cerca de este porcentaje están las cantidades de 3 000 a 5 000 con un 20% y 10 000 a 20 000 kilos con un 21%, lo que demuestra que hay suficiente mercancía para llenar las actuales almaceneras.

Pregunta 3: Qué tiempo demoran para la liquidación de la mercancía?

Menos de 7 días	47
De 7 a 15 días	22
Más de 15 días	7
TOTAL	76

El gráfico a continuación indica lo siguiente:

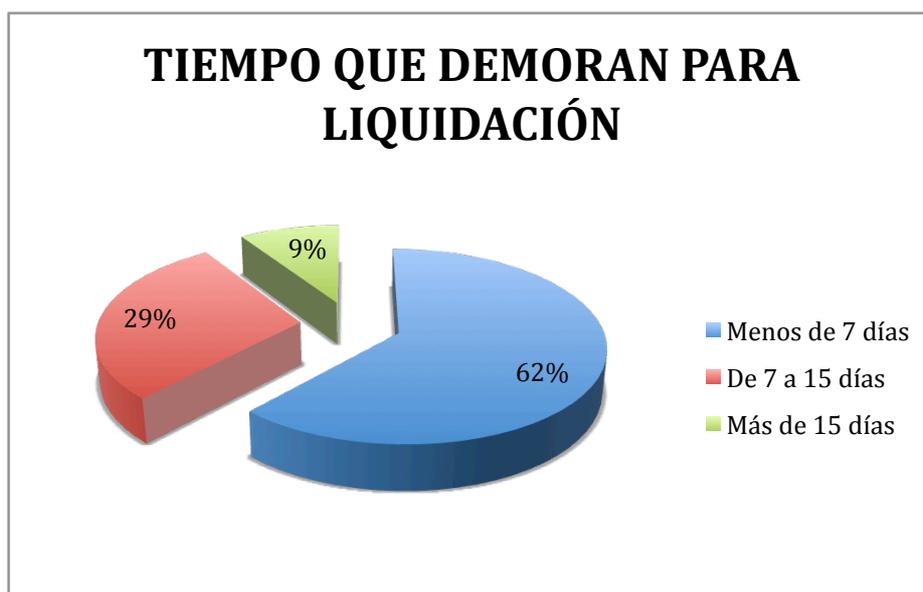


Gráfico 2.7 : Tiempo que demoran para liquidación
Fuente: Encuesta
Elaborado por: El autor

La mayoría de encuestados con un 74% desaduanizan la mercancía en menos de 7 días, que es el tiempo permitido para que la mercancía puede estar en los almacenes sin tener que pagar un costo adicional.

Sin embargo hay un 24% de encuestados que liquidan entre siete a diez días, lo cual le costaría un valor adicional de 0,005 ctvos por kilo, como se menciona en el acápito de precio.

Pregunta 4: Qué tipo de carga tramitan y con qué frecuencia?

	DIARIA	MENSUAL	ANUAL	TOTAL
GENERAL	76			76
PELIGROSA		44	32	76
SEGURA		29	47	76
FRIA		30	46	76

Para apreciar mejor los datos obtenidos, se muestra un gráfico de barras donde podemos observar lo siguiente:

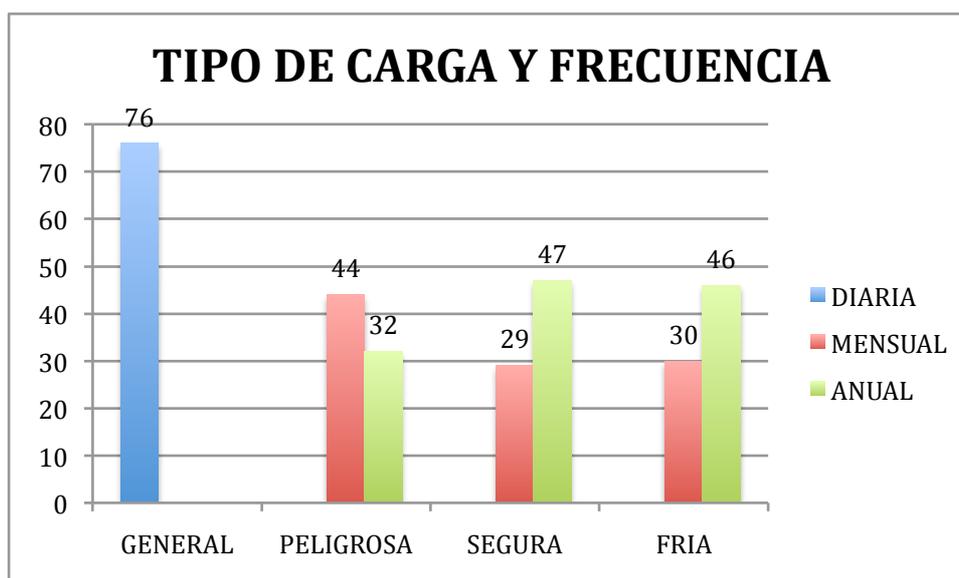


Gráfico 2.8 : Tipo de carga y frecuencia
Fuente: Encuesta
Elaborado por: El autor

Como se puede observar en el gráfico, el 100% de los encuestados tramita carga general diariamente, lo cual nos indica que la bodega de almacenaje tiene que ser en su mayoría para carga general.

Mientras que para los demás tipos de carga con un promedio de casi 50% lo tramitan mensual y anualmente, ningún encuestado importa carga peligrosa, segura y fría diariamente, por lo tanto las bodegas para este tipo de carga tendrán que ser pequeñas a diferencia de la bodega para carga general.

Pregunta 5: Cuánto está dispuesto a pagar por el costo operacional de almacenamiento?

\$ 0.006	67
\$ 0.008	7
\$ 0.010	
Otro	2
TOTAL	76

Los resultados obtenidos de la encuesta son mostrados en el gráfico a continuación:

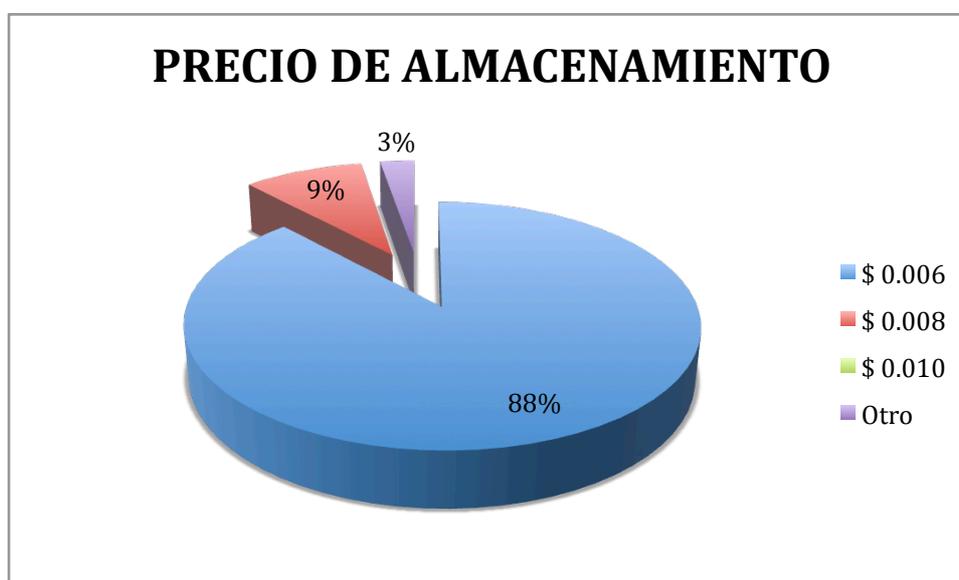


Gráfico 2.9 : Precio de almacenamiento
Fuente: : Encuesta
Elaborado por: El autor

En este gráfico se aprecia que la mayoría (88%) prefiere pagar el valor actual que es de 0.006 ctvos por kilo en lo que se refiere al costo operacional de los almacenes. Cabe resaltar que a este valor se le suma lo fijado por la CAE, que varía dependiendo de la cantidad de kilos.

Un porcentaje pequeño (9%) ha contestado que pagaría 0.008 ctvos si es que el servicio mejoraría. Eso se podría entender como que existe gente que está pensando en un servicio nuevo y sofisticado.

Pregunta 6: Las actuales almaceneras le dan crédito para el pago de almacenamiento?

SI	45
NO	31
TOTAL	76



Gráfico 2.10 : Crédito para pago de almacenamiento
Fuente: Encuesta
Elaborado por: El autor

Se observa que al 59% de los encuestados se les da crédito para el pago de almacenaje, pero sin embargo existe un 41% a los cuales no se les da crédito por diferentes razones. El proyecto en estudio deberá ofrecer crédito a la mayoría de Agentes Aduaneros, para captar más clientes.

Pregunta 7: Qué requerimientos básicos le gustaría que le ofrezcan?

Parqueaderos	75
Seguridad	73
Espacios transitables	53
Otros	25

A continuación se indican los datos obtenidos en la encuesta en un gráfico de barras.

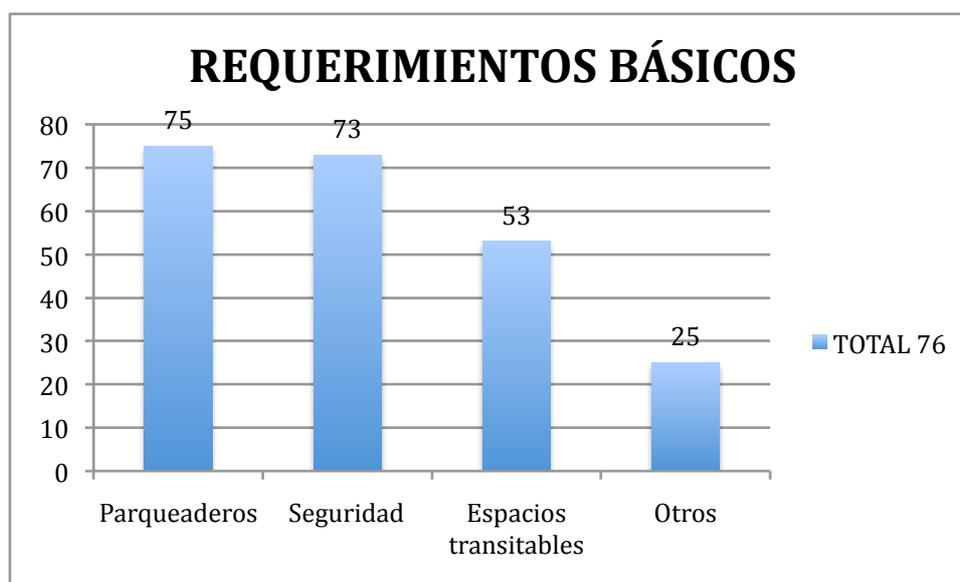


Gráfico 2.11 : Requerimientos básicos

Fuente: Encuesta

Elaborado por: El autor

Como se observa en el gráfico, casi todos los encuestados opinan que debería haber mejores parqueaderos, seguido por seguridad, lo que se deberá tomar en cuenta en el momento de hacer el edificio de éste proyecto.

Se puede deducir de esta respuesta que casi todos los agentes aduaneros están insatisfechos con los servicios actuales y que se mencionan en esta pregunta.

Pregunta 8: Qué servicios adicionales solicitaría en una almacenera?

Agilidad en el servicio	69
Zona de carga con rampa	51

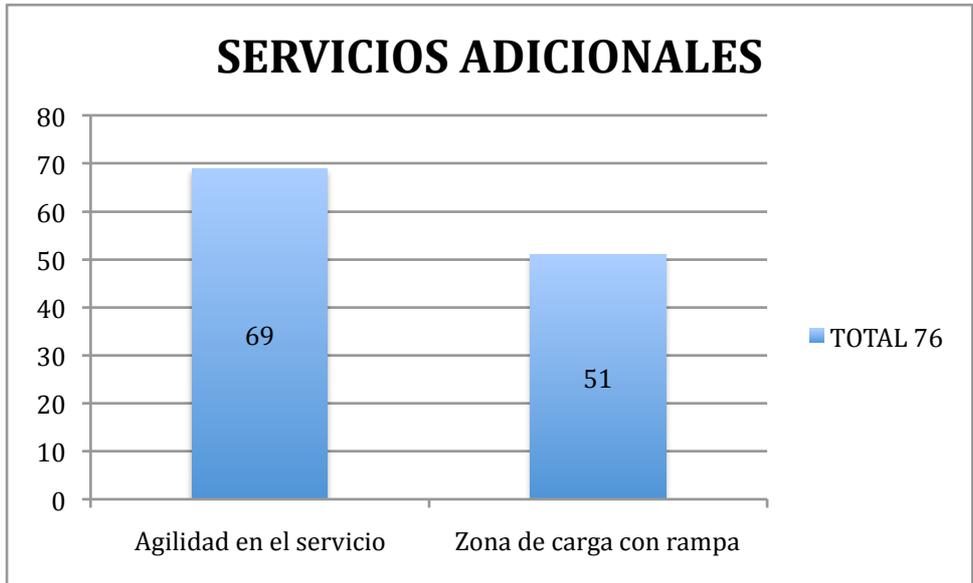


Gráfico 2.12 : Servicios adicionales
Fuente: Encuesta
Elaborado por: El autor

De 76 encuestados a 69 le gustaría que el proceso de del servicio sea mas eficiente que el actual. Esto se mejorará creando oficinas para tramitaciones que sean independientes de la zona de carga, sin crear interrupciones entre los procesos.

Tambien existe gran aceptación en la pregunta acerca de un edificio con rampa, esta favorece en gran medida a los importadores en el momento de retirar la mercancía.

Pregunta 9: Le interesaría a Ud. una almacenera temporal con nuevas características que favorezcan al servicio?

SI	51
NO	25



Gráfico 2.13 : Interés en nueva almacenera
Fuente: Encuesta
Elaborado por: El autor

Con esta pregunta hemos resuelto que hay una gran mayoría de encuestados que estas insatisfechos con los actuales almaceneras, y así encontramos que un 67% de ellos están dispuestos a cambiar de almacen temporal, siempre y cuando se les ofrezca un servicio de acorde a lo que es la Aduana de un País.

2.1.3 PROYECCIÓN DE LA DEMANDA

Se utilizará el método TASA DE CRECIMIENTO PROMEDIO, al fin de estimar o predecir los nuevos valores en base al comportamiento pasado y así determinar la factibilidad del proyecto desde el punto de vista del mercado, en base a los datos recopilados en los índices anteriores.

Para calcular dicha tasa se tomara en cuenta el valor total de las importaciones en kilos ingresadas a los diferentes Almacenes Temporales, estos datos pertenecerán a los 7 últimos años.

Primero se deberá calcular la tasa de crecimiento de cada uno de los años hasta el 2010 para luego sacar el promedio de estas tasas. A los datos del año 2010 se le multiplicará por esa tasa dando unos nuevos resultados para el año 2011, y así consecutivamente para los próximos cinco años.

En el cuadro 2.5 que corresponde al capítulo de demanda pasada, se puede observar los datos históricos con las respectivas tasas de crecimiento.

El promedio de las tasas de crecimiento es de **6.80%** anual. La cual se utilizó para estimar los próximos cinco años de la demanda.

DEMANDA FUTURA
PROYECCIÓN EN KILOS BRUTOS POR ALMACEN TEMPORAL

KILOS BRUTO									
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
TASA CRECIMIENTO %			5.15	49.21	-9.21	-13.94	16.45	-5.26	5.21
TASA CRECIMIENTO PROMEDIO %			6.80						

IMPORTACIONES EN KILOS BRUTOS 2010 - 2015

ALMACEN TEMPORAL	KILOS BRUTO						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
COIMPEXA CIA. LTDA	3,518,688.51	3,767,459.79	4,033,819.19	4,319,010.21	4,624,364.23	4,951,306.79	5,301,364.17
EMSAAIRPORT SERVICES CEM (QUITO)	13,431,596.92	14,381,210.82	15,397,962.42	16,486,598.37	17,652,200.87	18,900,211.47	20,236,456.42
EXTECOMEXSA COMERCIO EXTERIOR	2,376,680.58	2,818,172.34	3,017,417.12	3,230,748.51	3,459,162.43	3,703,725.22	3,965,578.59
FRIOEXPORT	3,754,869.53	4,020,338.81	4,304,576.76	4,608,910.34	4,934,760.30	5,283,647.85	5,657,201.76
INTERCARGA QUITO	1,025,504.09	1,098,007.23	1,175,636.34	1,258,753.83	1,347,747.73	1,443,033.49	1,545,055.96
TELEMERC S.A	4,557,213.57	4,879,408.57	5,224,382.75	5,593,746.61	5,989,224.50	6,412,662.67	6,866,037.92
TOTAL	29,028,990.99	31,081,340.65	33,278,791.43	35,631,601.99	38,007,460.07	40,694,587.50	43,571,694.83

Cuadro: 2.5 Proyecciones por almacén 2011-2016
Fuente: CAE (Dirección de Planificación Institucional)
Elaborado por: El autor

A continuación se grafican los datos obtenidos en esta tabla, con el fin de visualizar e interpretar de mejor forma los resultados.

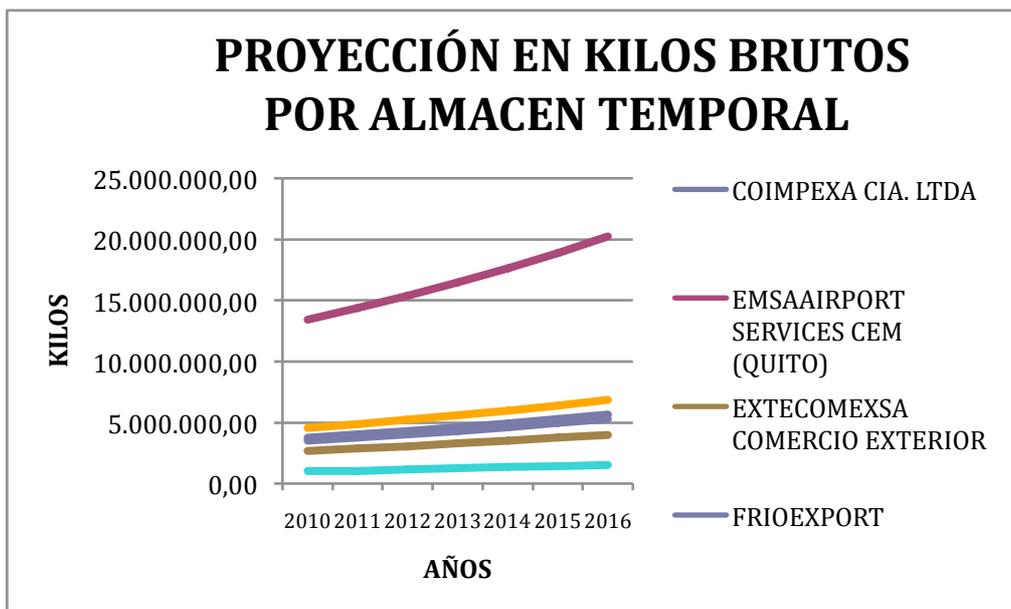


Gráfico 2..14 : Proyección en kilos por almacén temporal
 Fuente: Investigación autor
 Elaborado por: El autor

El gráfico muestra claramente que la demanda futura tiene una tendencia de crecimiento en casi todos los casos, la empresa EMSA es la que mayor tendencia positiva tiene, esto se debe por la cantidad de mercancía que ésta almacena.

A la empresa EXTECOMEXA se le fue negada la concesión en el año 2010, dicho puesto podría ocupar el proyecto aquí planteado.

Entonces se puede concluir que efectivamente la necesidad de almacenamiento seguirá creciendo durante los próximos años, es decir, que hay cabida para nuevos proyectos como la “Almacenera Temporal Rich Imports”.

También hay que mencionar que la apertura del Nuevo Aeropuerto de Quito traerá un aumento de carga de importación a este Distrito Aduanero, ya que aviones de carga más grandes podrán aterrizar en la ciudad.

2.2 ANÁLISIS DE LA COMPETENCIA

El Distrito Aduanero de Quito actualmente cuenta con 6 bodegas de almacenamiento temporal, de las cuales la mayoría ofrecen servicios diferenciados como bodega para carga pequeña, para carga peligrosa, entre otras, sin embargo no todas ofrecen todos los servicios juntos.

Dentro de las empresas que se consideran como competencia directa para el proyecto tenemos:

EMSA

Extecomexsa

Telemerk

Coimpexa

Frio Export

Intercarga

A continuación haremos un análisis de las 6 empresas de la competencia:

EMSA

“EMSA nace de la fusión de Dirección de Aviación Civil (DAC) y la Lufthansa Airport Ground Services (LAGS) subsidiaria de Lufthansa de Alemania.

Esta empresa cubre los aeropuertos de Quito y Guayaquil, cubre vuelos de pasajeros y de carga, en el Ecuador inicio operaciones en 1995 y en 1996 firmó un acuerdo con el gobierno para extender sus servicios de almacenamiento aduanero.

Esta empresa es una de las más grandes en el aspecto de almacenamiento que es donde nos enfocamos, hoy en día la plataforma donde las aerolíneas descargan las mercancías es de propiedad de EMSA, desde ahí se distribuyen para los demás almacenes”¹².

EXTECOMEXSA

“Este almacén se ubica en una zona secundaria, en la Av. Real Audiencia, no esta junto a la pista del aeropuerto pero igual es un almacén temporal, cuenta con infraestructura necesaria para el almacenamiento de carga general.

Posee una capacidad de almacenaje de 1000 m².

Esta empresa también ofrece otros servicios de comercio exterior como:

Liquidación de tributos

Excenciones

Depósito comercial

Depósito industrial

Maquila

Zonas francas

Entre otros.

¹² CAE

En el año 2010 se le fue negada la conceción para sus operaciones del siguiente año, debido a la lejanía que tenía esta con la pista del aeropuerto y de la Zona Primaria”¹³.

TELEMERC SA

“Es una empresa ubicada en zona primaria con 1000 m² de bodega con capacidad de almacenaje de 8 938 m³ y ofrece los siguientes servicios:

- Recepción de la mercadería en manga de carga directo a las instalaciones.
- Otorga crédito directo a la empresa consignante, de quince días calendario en el caso que así lo requieran.
- Reporte de la llegada y salida de la carga con las especificaciones necesarias para su información vía mail o fax, directamente con el Jefe de importaciones o Agente Afianzado de Aduanas.
- Ubicación preferencial en la Bodega por volumen de carga.
- Acceso a las instalaciones a través del Internet con código y usuario propio para la constatación del estado de su mercadería”¹⁴.

COIMPEXA CIA LTDA

“Esta empresa tiene 27 años en el mercado y desde el año 2000 tiene el servicio de almacenamiento temporal con oficinas en Quito, Guayaquil, Tulcán y Esmeraldas, ofrece servicios como:

Logística internacional

¹³ CAE

¹⁴ CAE

Asesoramiento legal en comercio exterior

Bodegaje simple

Transporte y distribución dentro y fuera de la ciudad

Almacén temporal

Con respecto al almacenamiento temporal esta bodega cuenta con 800 m² de predio y ofrece lo siguiente”¹⁵:

- Circuito cerrado de televisión, al que pueden tener acceso los clientes a través de nuestra pagina web.
- Servicio de guardianía privada Instalación de sistemas de alarmas monitoreadas electrónicamente.
- Jaulas de seguridad
- Cuarto frío

FRIOEXPORT

“Es una empresa que originalmente prestaba el servicio de cámaras frías para el aeropuerto, luego consiguió las concesiones para Depósito Comercial y Almacén Temporal y Zona Franca.

Está ubica en zona primaria junto a la pista del actual aeropuerto con una dimensión de 800 m².

Su principal ventaja hasta hoy en día es la cámara de frio”¹⁶.

¹⁵ CAE

¹⁶ CAE

INTERCAGA S.A.

“Esta empresa esta ubicada a 10 minutos de Zona Primaria, y también esta situada junto a la pista del aeropuerto, con 4000 m² incluidos patios de carga y descarga”¹⁷.

Ofrece los siguientes servicios:

- Información electrónica de llegada de la carga
- Tracking de carga por página web
- Bodega de seguridad para cargas de alto valor
- Sección de carga pequeña
- Sección aislada para carga peligrosa
- Video vigilancia y guardianía armada 24 horas al día
- Planta eléctrica de emergencia de 150 KVA
- Amplio parqueo para autos y camiones

2.2.1 MATRIZ ANÁLISIS DE COMPETENCIA

EMPRESA	VENTAJAS COMPARATIVAS	DESVENTAJAS COMPARATIVAS	ESTRATEGIAS DEL PROYECTO
EMSA	- Posesionada en el mercado. - Servicio de plataforma para descarga de aerolíneas - Amplio espacio de bodegaje	- Espacio muy pequeño para el nivel de carga. - Espacios de aforos mal situados.	-Poner énfasis en espacios para carga fría y peligrosa. -Convenio con EMSA para distribución de carga

¹⁷ CAE

EXTECOMEXSA	<ul style="list-style-type: none"> - Servicios como: cuarto frío, carga peligrosa. -Servicios adicionales: depósitos industriales, zona franca. 	<ul style="list-style-type: none"> - Alejado de Zona Primaria y del Aeropuerto. - Pocos parqueaderos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Contar con todos los servicios de almacenamiento para todo tipo de carga. - Situarnos cerca del Aeropuerto y Zona Primaria.
TELEMERC	<ul style="list-style-type: none"> - Otorga crédito directo a empresas importadoras - Bodega a un metro del nivel del suelo. 	<ul style="list-style-type: none"> - No da a la pista 	<ul style="list-style-type: none"> -Proyecto estará a 1 m del nivel del suelo, y posiblemente dando a la pista
COIMPEXA	<ul style="list-style-type: none"> - Lleva 27 años en el mercado. - Tiene mas servicios de comercio exterior - Jaula seguridad cuarto frío - Circuito de cámara 	<ul style="list-style-type: none"> - No da a la pista del aeropuerto. - Poco espacio para parqueaderos 	<ul style="list-style-type: none"> - Implementar publicidad basada en la seguridad - Construir parqueaderos para clientes
FRIOEXPORT	<ul style="list-style-type: none"> - Tiene un gran mercado para sus cámaras de frío - Da a la pista del aeropuerto 	<ul style="list-style-type: none"> - Se inunda en temporada de invierno - Poco espacio para parqueaderos 	<ul style="list-style-type: none"> -Construir parqueaderos para salida de mercancías
INTERCARGA	<ul style="list-style-type: none"> -Amplio espacio de almacenamiento -Parqueaderos para carga en los camiones 	<ul style="list-style-type: none"> - Alejado de Zona primaria 	<ul style="list-style-type: none"> - Convenios con transportistas para transportación de mercancías

Cuadro 2.6 : Matriz análisis de la competencia

Fuente: CAE

Elaborado por: El autor

2.3 MARKETING MIX

Para plantear la mezcla de mercadotecnia, este proyecto toma en cuenta los servicios que se estimaron necesarios inicialmente; sin embargo una vez procesadas las encuestas de requerimiento de los clientes se harán las modificaciones necesarias para el plan de negocio, pudiendo modificárselas de forma que se eliminen o se agreguen elementos.

2.3.1 PLAZA

Este proyecto esta diseñado para ubicarse en el Sector de Tababela a 25 kilómetros del Distrito Metropolitano, donde se construye el Nuevo Aeropuerto de Quito, se localizará junto a las demás almaceneras existentes es este Distrito Aduanero, para facilidad de los clientes estará junto a Zona Primaria.

Este servicio esta destinado para todas las personas que usen el Aeropuerto de Quito para realizar sus importaciones.

2.3.2 PRECIO

“El precio de mercado de un producto influye en salarios, alquiler, interés y utilidades. Es decir el precio de un producto influye en el precio que se paga por los factores de producción.”¹⁸

Sin embargo esta empresa no puede fijar los precios, ya que la CAE es la que impone los precios a la carga.

El Almacén Temporal de Aduanas cobra las tarifa(s) impuestas a la carga por la Aduana del Ecuador más el gasto operacional del almacén temporal.

El gasto operacional hasta marzo del 2011 es de US\$0.066 por kilo de carga.

La siguiente tabla contiene las tarifas básicas fijadas por la aduana para los Almacenes Temporales de Aduana durante el periodo de los primeros 7 días calendarios a partir de que la carga es recibida:

¹⁸ BIBLIOTECA PRACTICA DE NEGOCIOS – TOMO VIII, MCGRAW-HILL, 1986, PAG 93

CUADRO DE PRECIOS

Peso en Kilos		Tarifa (US\$)		
Desde	Hasta	Neto	IVA	Total
0	50	7.00	.84	7.84
51	100	12.00	1.44	13.44
101	300	18.00	2.16	20.16
301	500	25.00	3.00	28.00
501	750	40.00	4.80	44.80
751	1000	70.00	8.40	78.40
1001	2000	90.00	10.80	100.80
2001	3000	120.00	14.40	134.40
3001	5000	180.00	21.60	201.60
5001	10000	240.00	28.80	268.80
10001	20000	350.00	42.00	392.00
20001	30000	450.00	54.00	504.00
30001	40000	600.00	72.00	672.00
40001	En Adelante	750.00	90.00	840.00

Cuadro 2.7 : Cuadro de precios

Fuente: CAE

Elaborado por: El autor

A partir del octavo día se cobra la tarifa adicional designada por la aduana de US\$ 0.005 por día calendario y por kilo o fracción de kilo de carga.

2.3.3 PRODUCTO

El producto ofertado por “Rich Imports” será un servicio de almacenamiento de mercancía para la carga de importación.

Ante el eminente aumento de carga de importación para el Nuevo Aeropuerto de Quito, este proyecto se ve obligado a ofrecer servicios diferenciados a más del almacenamiento simple; así como:

Almacenamiento de carga peligrosa.- será una bodega que tenga la protección necesaria para almacenar carga con rasgos peligrosos que puedan afectar la demás mercancía o al personal de la empresa.

La normativa de la Comunidad Andina en su decisión 617 para Tránsito Aduanero Comunitario menciona lo siguiente:

“Carga o mercancías peligrosas es toda materia que durante su producción, almacenamiento, transporte, distribución o consumo, genere o pueda generar daño a los seres vivos, bienes y/o el medio ambiente. Así como los residuos tóxicos y los envases vacíos que los han contenido y las consideradas como peligrosas por organismos internacionales, las legislaciones nacionales de los Países Miembros y demás normas comunitarias”¹⁹.

Según la OMI (Organización Marítima internacional) la carga peligrosa se clasifica en nueve categorías:

1. Explosivos
2. Gases: comprimidos, líquidos o disueltos bajo presiones.
3. Líquidos Inflamable
4. Sólidos Inflamables
5. Sustancia Oxidante, peróxido orgánico

¹⁹ <http://www.comunidadandina.org/normativa/dec/d617.HTM>

6. Sustancia Venenosa
7. Sustancia Radioactiva
8. Corrosivos
9. Otras sustancias peligrosas.

Bodegas para carga de alto valor.- se ofrecerá una bodega con máxima seguridad para mercancía que tenga un alto valor económico, cultural, científico, etc. O simplemente la carga que el importador quiera proteger en un lugar de alta seguridad. Como obras importantes de arte, joyas, reliquias culturales, etc.

Bodega con refrigeración.- se ofrecerá una bodega con refrigeración para la carga que requiera de una cámara de frío.

Productos como carne, alimentos o frutas se almacenarán en esta bodega.

Bodega para carga pequeña.- es un espacio dentro del almacén que esta destinado para almacenar solo carga pequeña con el fin de agilizar los procesos, y que no pasen de 50 kilogramos. Un ejemplo de este tipo de mercancías son los repuestos pequeños de maquinaria.

Operaciones del almacén temporal:

- Recepción de la mercadería en manga de carga directo a nuestras instalaciones.

- Manipulación y custodia de su mercadería en forma profesional y con valores de honradez.

Área de seguridad:

- Servicio de guardianía privada 24 horas.
- Servicio de vigilancia aduanera.
- Cámaras de seguridad para la vigilancia y cuidado de su mercadería las 24 horas del día.
- Extintores de incendio.
- Supervisión las 24 horas con sistema de alarmas.

Así mismo, se contará con espacios físicos para los distintos aforos que se necesiten realizar con la seguridad pertinente dentro del almacén.

2.3.4 PROMOCIÓN

Necesariamente se deberá trabajar y desarrollar el tema de Marketing que es de vital importancia a efectos de vender el servicio que se está proponiendo, y para ello se realizará visitas personalizadas a potenciales clientes, utilizando medios de presentación en los que se establecerá aspectos de carácter general, la misión, la visión, los valores, la oferta de servicios, la seguridad, el cumplimiento, la transparencia, los recursos físicos con que contará la almacenadora, la ubicación, las características, el área disponible, la cobertura de seguros con que contará la almacenadora; como complemento a este sistema de promoción y marketing, será necesarios implementar todo lo que se enmarca en la denominación de papelería, como carpetas, hojas, trípticos, sobres, etc.

La publicidad estará enfocada en dos puntos importantes:

- Resaltando que es una nueva empresa que ofrece dicho servicio y que esta diferenciada en la agilidad de los procesos y sus servicios que ofrece.
- En dar crédito a los importadores o agentes afianzados de la aduana que utilicen esta bodega a menudo, y dando facilidades de pago en plazos que atraigan a los clientes.

La publicidad se realizará a través de los siguientes medios:

Hojas volantes disponibles en la zona primaria donde puedan enterarse los importadores sobre la nueva empresa.

Entrega directa a los importadores de tarjetas detalladas sobre los servicios que se ofertará.

Se enfocará en los clientes potenciales, dándoles toda la información necesaria para que ellos soliciten a la aduana que desean que “Rich Imports” sea la bodega que almacene su mercancía.

2.4 FODA

“La matriz FODA es una herramienta de análisis estratégico, que permite analizar elementos internos o externos de programas y proyectos.”²⁰

²⁰ www.infomipyme.com

Por lo tanto, se deberá hacer un análisis de los posibles factores que puedan intervenir a futuro en el proyecto donde se deberá hacer con cada uno lo siguiente:

- Las fortalezas deberán utilizarse
- Las oportunidades deberán aprovecharse
- Las debilidades deberán eliminarse y
- Las amenazas deberán sortearse

Para el siguiente análisis se ha designado un puntaje de la siguiente manera:

Fortaleza Mayor	2
Fortaleza Menor	1
Oportunidad mayor	2
Oportunidad menor	1
Debilidad Mayor	-2
Debilidad Menor	-1
Amenaza mayor	-2
Amenaza menor	-1

2.4.1 FORTALEZAS

Factores Clave	Ponderación	Ponderación Específica	Clasif.	Resultado Ponderación	Tipo de Factor
Organigrama bien estructurado	8	0,2	2	0,4	Fortaleza Mayor
Buena calidad del servicio	8	0,2	2	0,4	Fortaleza Mayor
Eficiencia en los	8	0,2	2	0,4	Fortaleza

procesos del servicio					Mayor
Diversidad de servicios	8	0,2	1	0,2	Fortaleza Menor
Pago a tiempo a proveedor	8	0,2	2	0,4	Fortaleza Mayor
TOTAL	40				

Cuadro 2.8 : Fortalezas
Fuente: Investigación Autor
Elaborado por: El autor

En las fortalezas existen factores con una buena puntuación los cuales nos indican que deberíamos usarlos una vez puesto en marcha el proyecto.

2.4.2 OPORTUNIDADES

Factores Clave	Ponderación	Ponderación Especifica	Clasif.	Resultado Ponderación	Tipo de Factor
Aumento del comercio exterior	9	0,23076923	2	0,46	Oportunidad Mayor
Sistemas informáticos para agilizar los procesos	6	0,15384615	1	-0,15	Oportunidad Menor
Nuevos acuerdos bilaterales con otros países	8	0,20512821	2	0,41	Oportunidad Mayor
Más rapidez en los procesos por el nuevo aeropuerto de Quito	8	0,20512821	2	0,41	Oportunidad Mayor
Lucha contra el contrabando	8	0,20512821	2	0,41	Oportunidad Mayor
TOTAL	39				

Cuadro 2.9 : Oportunidades
Fuente: Investigación Autor
Elaborado por: El autor

En las oportunidades tenemos algunos aspectos que podemos aprovecharlos así como el aumento del comercio exterior que nos traería cada vez más carga de importación.

2.4.3 DEBILIDADES

Factores Clave	Ponderación	Ponderación Especifica	Clasif.	Resultado Ponderación	Tipo de Factor
Que no existe buena publicidad	4	0,16	-2	-0,32	Debilidad Mayor
Que el trabajo no sea distribuido correctamente	5	0,2	-2	-0,4	Debilidad Mayor
Actitud de los empleados incorrecta	5	0,2	-2	-0,4	Debilidad Mayor
Pago no a tiempo a empleados	5	0,2	-1	-0,2	Debilidad Menor
Posibles problemas con pago de los clientes	6	0,24	-1	-0,24	Debilidad Menor
TOTAL	25				

Cuadro 2.10 : Debilidades
Fuente: Investigación Autor
Elaborado por: El autor

Algunas de las debilidades que esta empresa podría tener es la deuda de los clientes con crédito que no pagarían a tiempo, aquí se deberá trabajar para que haya garantías para el pago de la misma.

Otra importante debilidad sería una publicidad débil debido a que los importadores están acostumbrados a usar las bodegas ya establecidas, por lo tanto habrá que hacer la diferenciación para lograr conseguir clientes.

2.4.4 AMENAZAS

Factores Clave	Ponderación	Ponderación Especifica	Clasif.	Resultado Ponderación	Tipo de Factor
Aumento de aranceles para las importaciones	6	0,15789474	-2	-0,15789474	Amenaza Menor

Poca inversión extranjera en el país	6	0,15789474	-1	-0,15789474	Amenaza Menor
Inestabilidad de las leyes o acuerdos en el sector internacional	8	0,21052632	-1	-0,21052632	Amenaza Menor
Cambios en las leyes aduaneras	6	0,15789474	-1	-0,15789474	Amenaza Menor
Inestabilidad económica del país	6	0,15789474	-1	-0,15789474	Amenaza Menor
TOTAL	32				

Cuadro 2.11 : Amenazas
Fuente: Investigación Autor
Elaborado por: El autor

Existen algunas amenazas a nivel nacional e internacional que podrían afectar al sector del comercio internacional y consigo a este proyecto. Una de las principales amenazas con la que cuenta este proyecto es el aumento de los aranceles, que disminuye la importación de ciertos productos que se ven afectados

2.5 CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE MERCADO

- El análisis de las encuestas realizadas nos ratifican las necesidades del cliente y sus preferencias en cuanto a la eficiencia del servicio, espacios amplios en los cuales se ofrece el servicio, lo cual está muy alineado con el planteamiento que “Rich Imports” desea ofertar.
- Entre otros el estudio nos permitió conocer aspectos importantes como: el precio que el Importador o Agente Afianzado estaría dispuesto a pagar por el almacenaje en una bodega de las características de “Rich Imports”, el tiempo que duraría en liquidar la mercancía, tipo de carga la frecuencia con la que importa.

- Las encuestas realizadas a los Agentes Afianzados de la Aduana nos demuestran el gran interés que tienen por amplios parqueaderos tanto para la zona de carga como para los clientes.
- La tendencia de la demanda es de crecimiento, lo que da la confianza necesaria para la sostenibilidad del proyecto a largo plazo.

CAPÍTULO III

3 ESTUDIO TECNICO

OBJETIVOS

- Definir el tamaño óptimo y el diseño estructural necesario para lograr un funcionamiento adecuado del Almacén.
- Definir la localización del proyecto en estudio a fin de situarlo estratégicamente tanto para los clientes como para los procesos de producción.
- Definir los procesos productivos necesarios para la operación de los servicios ofrecidos sean lo más funcionales y con un debido uso de recursos.
- Establecer la estructura funcional y organizacional necesaria de la empresa.
- Determinar el marco legal con el fin de acatar las disposiciones jurídicas vigentes en la Ley Orgánica de Aduana y otras.

El proyecto “Almacenera Temporal Rich Imports” está diseñado para ofrecer un servicio al cliente en el sector de las importaciones. Si se toma en consideración que el comercio exterior del país ha tenido un repunte en los últimos años, aunque en menor cantidad estos dos últimos años, pero siempre en aumento, lo cual obliga a ofertar un servicio de alta calidad que incluya alternativas para hacer la diferenciación ante las demás bodegas.

Debido a que estará ubicado en el Distrito Aduanero de Quito que es uno de los más grandes del país seguido por el Puerto de Guayaquil, y que está en constante aumento de recepción de carga de importación. Para atender a esta creciente demanda este

proyecto se ve obligado a contar con una infraestructura nueva que refleje agilidad y comodidad tanto para los empleados como para los clientes.

A continuación una descripción de los componentes que conforman el proyecto de estudio:

Bodega para carga general: donde se almacenará todo tipo de carga, siempre y cuando no tenga rasgos específicos de bodegaje, cubriendo la mayoría de espacio del almacén.

Bodega para carga pequeña: será un espacio dentro del almacén que será destinado solo para carga pequeña, agilizando los procesos de entrega de mercancía.

Bodega de alta seguridad: se destinará un espacio con máxima seguridad para toda la mercancía que necesite de la misma, donde pueda entrar solo personal autorizado por la gerencia.

Bodega con refrigeración: se implementará una cámara de refrigeración dentro del almacén con las respectivas normativas que debe tener para toda la mercancía que lo necesite. Esta cámara o cuarto frío viene completamente fabricado y se le ubica en el sector designado del almacén.

Bodega para carga peligrosa: una pequeña bodega se destinará para almacenar cualquier tipo de carga que sea catalogada como peligrosa o que pueda afectar al ambiente. Este cuarto es hermeticamente bien cerrado y solo personal autorizado podrá ingresar.

Desde este punto de vista, el Distrito de Quito se convierte en un sitio estratégico para la implementación de este proyecto en el que cada uno de sus componentes tiene una muy buena vinculación con el comercio exterior especialmente con la importación.

3.1 ANALISIS DEL ESTUDIO TECNICO

El estudio técnico se realizará en base a lo que la Ley Orgánica de Aduanas especifique, así también como los requerimientos técnicos que la Corporación Aduanera Ecuatoriana solicite.

Dada la naturaleza del proyecto, el enfoque del estudio técnico se centra en dos aspectos fundamentalmente:

El primero es el aspecto físico que comprende el estudio de la ubicación, tamaño y la ingeniería del proyecto, análisis de cada uno de los componentes principales del proyecto desde el punto de vista de obras civiles, equipamiento de cada uno de ellos y adicionalmente el análisis del proceso productivo que se generará para el funcionamiento ideal de este proyecto.

El segundo aspecto del estudio técnico es el jurídico-organizacional, el marco jurídico estará determinado por los requerimientos legales que apliquen al tipo y naturaleza del proyecto así como las garantías que se deben tener para el funcionamiento de la Almacenera, mientras que el marco organizacional estará determinado por el tamaño del proyecto y tipo de estructura administrativa que se establecerá, lo cual, a su vez, estará determinado por los requerimientos reales que permitan un manejo óptimo del proyecto y en última instancia permitan alcanzar los objetivos generales y específicos que se han planteado.

3.1.1 TAMAÑO

La Corporación Aduanera Ecuatoriana mediante su Instructivo de Trabajo de los Almacenes Temporales dispone los requisitos para el funcionamiento de los mismos.

“Entre los Requerimientos Físicos y Técnicos Mínimos para la estructura, manifiesta lo siguiente:”²¹

- Área de Oficina: 60 m²
- Área de almacenamiento cubierto 600 m² para los que estarán ubicados cercano al terminal portuario o en las fronteras terrestres ó 1000m² de patios.
- Área de almacenamiento de 400 m² para los que estarán ubicados en el aeropuerto o sus alrededores.
- En caso de que el almacén temporal se dedique únicamente al almacenamiento de carga courier, el área requerida para el almacenamiento será mínimo de 100 m², entre otros.

Por lo tanto para la implementación del proyecto en estudio se prevé la utilización de un área física de 2000 m², de los cuales 1000 m² se destinarán para la construcción del Almacén, que se distribuirán los diferentes componentes del proyecto, para lo cual se considerarán aspectos de diseño que permitan una optimización del espacio físico, funcionalidad y, adicionalmente, se tratará de que haya confort en la bodega tanto para los empleados como para los clientes que ingresen a realizar los respectivos trámites.

El diseño de la estructura del almacén, se muestra junto con los componentes, en los planos de implementación que hacen parte de este capítulo y que son descritos en parte de ingeniería.

²¹ Instructivo de Trabajo, Registro y Mantenimiento de Almacenes temporales, Agosto 2002

Como se explicó anteriormente los componentes principales del proyecto y que están dentro de un mismo almacén son cinco:

- Bodega para carga general
- Bodega para carga pequeña
- Bodega de alta seguridad
- Bodega con refrigeración
- Bodega para carga peligrosa
- Espacio para aforos físicos

A continuación se indica los detalles y el área de cada uno de los componentes del almacén. Así como también las oficinas de administración, de trámites y espacios para aforos.

Bodega para carga general

Tipo	Área	Detalles
Bodega	650 m ²	Es la más grande del almacén.

Esta bodega es todo lo que sobra después de construir los demás componentes, y es la primera que se encuentra cuando llega la mercancía para que haya agilidad en el proceso debido a que la mayoría de carga, que es la carga general viene a almacenarse aquí.

Bodega para carga pequeña

Tipo	Área	Detalles
Espacio pequeño	60 m ²	Bodegas pequeñas dentro de la bodega general.

Se ubicarán dos bodegas para carga pequeña dentro de la bodega general que se destina para colocar toda la mercancía pequeña, tratando de mercancía pequeña o toda carga menor a 25 kilogramos.

Bodega de alta seguridad

Tipo	Área	Detalles
Bodega	40 m ²	Bodega cerrada dentro del almacén.

Se creará una pequeña bodega dentro del almacén, con características de alta seguridad, y donde solo personal autorizado ingresará. Este espacio se destinará a la mercancía que los importadores consideren como de alta importancia y tendrá un valor agregado.

Bodega con refrigeración

Tipo	Área	Detalles
Cámara de refrigeración	30 m ²	Bodega cerrada dentro del almacén.

Esta bodega es un componente fundamental en el diseño del proyecto ya que permitirá mostrar a los importadores un servicio más que esta empresa va a ofrecer.

Consta de una cámara de refrigeración de 5 x 6 m, para la mercancía que lo necesite, situado dentro del almacén en un espacio designado donde no interfiera con el trabajo de alrededor.

Bodega para carga peligrosa

Tipo	Área	Detalles
Bodega	40 m ²	Bodega cerrada del almacén.

Es un compartimiento cerrado donde se pueden almacenar todo tipo de mercancía que sea considerado como peligrosa o que pueda afectar al entorno, estará situada en un espacio específico donde no haya mucho flujo de personal.

Mercancías peligrosas son cargas que por su naturaleza y peligrosidad requieren de un manejo adecuado y tomando las precauciones necesarias debido a que las mismas ponen en riesgo la vida humana y la instalación o lugar donde se trabajan. Puede causar enfermedades, dependiendo de gases tóxicos, venenosos y hasta incluso puede causar explosión.

Oficinas de Administración

Tipo	Área	Detalles
------	------	----------

Oficinas	200m ²	Oficinas fuera del almacén para administración.
----------	-------------------	---

Las oficinas para administración tendrán un espacio destinado fuera del almacén para que no interfiera con el trabajo o el flujo de la mercancía.

Esta será una estructura aparte que se ubicará a la llegada del Almacén Temporal, donde tendrá las oficinas de administración y de trámites, el diseño de la misma se presenta mas adelante en el acápite de infraestructura.

Espacio para Aforos

Tipo	Área	Detalles
Espacio	15 m ²	Espacio vacio dentro del almacén.

Es un lugar destinado para la realización de aforos físicos que la CAE crea necesarios. Y que estará junto a la bodega general.

Como complemento a los componentes anteriormente descritos se ah previsto la construcción de un espacio fuera del almacén para los autos o camiones que vayan a retirar la mercancía así como también rampas para los camiones en cada una de las bodegas.

El detalle de los costos de la infraestructura se lo puede apreciar en el cuadro que se muestra más adelante.

3.1.2 LOCALIZACIÓN

3.1.2.1 ANÁLISIS DE MACRO – LOCALIZACIÓN

El proyecto esta diseñado para ubicarse junto al Nuevo Aeropuerto de Quito que se está construyendo al nororiente de la ciudad capital, en la plataforma de Caraburo cerca de la parroquia Tababela, rodeada de tres quebradas, estas quebradas son:

Por el sur la del Guambi, por el norte el río Uravia, por el este la quebrada de Santa Rosa, por el oeste el cañón del Guayllabamba.

MACRO – LOCALIZACIÓN

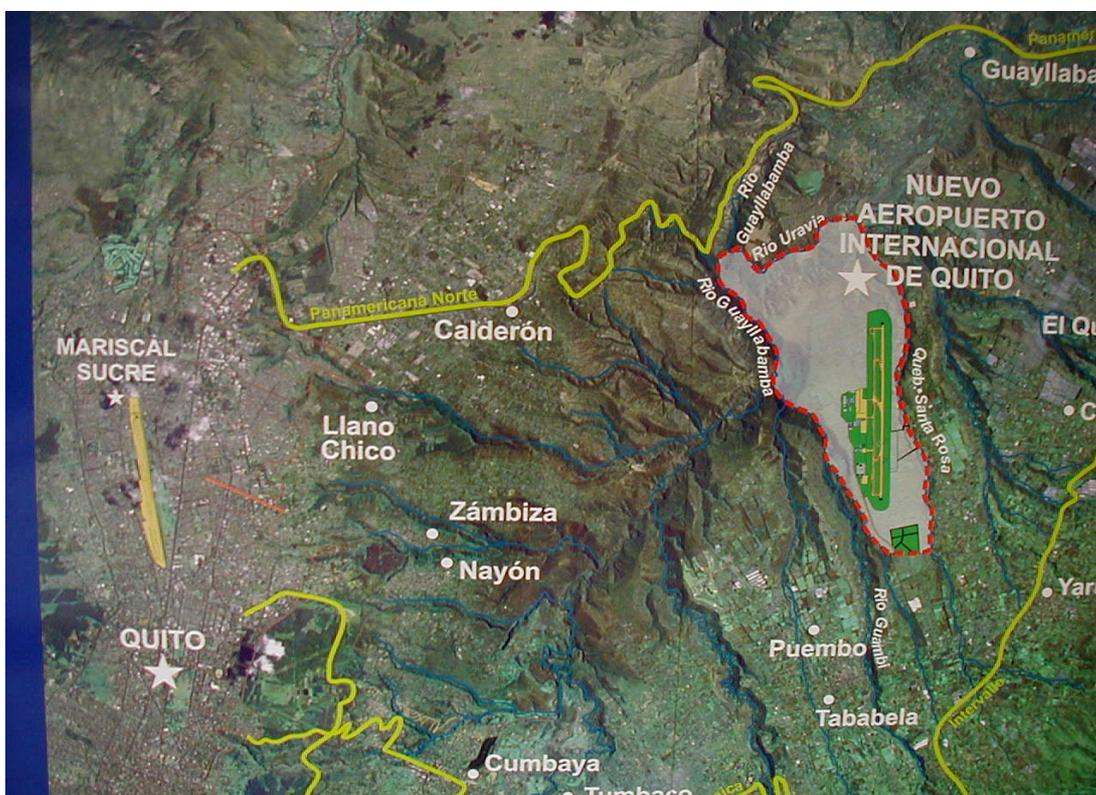


Gráfico 3.1: Macro – localización
Fuente: www.vivaquito.net/aeropuerto/Tababela

Debido al aumento tanto de pasajeros como de volúmenes de carga que tiene el actual Aeropuerto de Quito, este se vió en la necesidad de mejorar su servicio e instalaciones, construyendo un nuevo aeropuerto.

La construcción del Nuevo Aeropuerto de Quito, en una zona franca, constituye el más ambicioso proyecto para impulsar el desarrollo de la ciudad, del país y de sus habitantes en los próximos 30 años.

Este nuevo aeropuerto estará ubicado a unos 25 km de la ciudad que se recorren en 50 minutos aproximadamente, donde también se ubicará el Distrito Aduanero o Zona Primaria de Quito y junto a este los almacenes temporales, que por disposiciones de leyes, tienen que estar ubicados junto a los puertos o aeropuertos.

3.1.2.2 ANÁLISIS DE MICRO – LOCALIZACIÓN

La Corporación Aduanera Ecuatoriana aún no tiene la ubicación exacta para el Distrito Aduanero de Quito, todos los planes para sus operaciones en el nuevo aeropuerto están aún en estudios, los cuales todavía no tienen credibilidad debido a la falta de interés de la CAE por su nueva ubicación.

La Corporación Aduanera Ecuatoriana será la que destine el lugar para la ubicación del almacén en Zona Primaria, que es donde deberán ubicarse las almaceneras, el Reglamento General de Aduanas manifiesta lo siguiente:

“Art. 39.- Lugares de funcionamiento.- Los locales para el almacenamiento temporal se situarán en los lugares en la zona primaria previamente determinados y autorizados por la Gerencia General.

En casos debidamente justificados y por no contar con espacios suficientes en las zonas primarias, el Gerente General autorizará la instalación de almacenes temporales en la zona secundaria previa calificación de las seguridades y demás requisitos necesarios.

El Gerente Distrital por excepción debidamente justificada podrá habilitar lugares en la zona secundaria, para almacenar mercancías que por su calidad, volumen o naturaleza así lo ameritan, sin perjuicio de comunicar a la Gerencia General de la dispensa otorgada.”²²

Sin embargo este proyecto en estudio se ha visto obligado a analizar ciertas ubicaciones posibles para la implementación de este Almacén Temporal, junto al nuevo aeropuerto.

“Para determinar si la localización del terreno con que se cuenta para la implementación del proyecto es óptima se procede a aplicar el método cualitativo por puntos”²³. La aplicación se lo va a realizar entre las siguientes alternativas de terrenos:

- Terreno A, propiedad de los inversionistas (700 m² y a 15 minutos de la construcción del nuevo aeropuerto).
- Terreno B, con opción de compra, ubicado a 10 minutos de la construcción del aeropuerto, con 2000 m².
- Terreno C, también con opción de compra, (3500 m² y a 10 minutos de la construcción del aeropuerto).

²² Reglamento General de Aduanas, Art 39, Sep. 2000

²³ Evaluación de Proyectos-Quinta Edición-Gabriel Baca Urbina-McGraw-hill/Interamericana Editores, S.A. DE C.V. – México – 2001,2006, Páginas107-108-109

El cuadro que relaciona los factores a evaluar y los terrenos que son tomados como alternativas de localización, se muestra a continuación.

MÉTODO CUALITATIVO DE PUNTOS LOCALIZACIÓN ÓPTIMA DEL PROYECTO							
FACTOR RELEVANTE	PESO ASIGNADO	TERRENO A		TERRENO B		TERRENO C	
		CALIFICACIÓN	CALIFICACIÓN PONDERADA	CALIFICACIÓN	CALIFICACIÓN PONDERADA	CALIFICACIÓN	CALIFICACIÓN PONDERADA
CERCANIA AL AEROPUERTO	0,20	8	1,60	8	1,60	9	1,80
CERCANIA A LA POSIBLE UBICACIÓN DE LA CAE	0,15	6	0,90	6	0,90	7	1,05
VÍAS DE ACCESO	0,20	5	1,00	9	1,80	7	1,40
DISPONIBILIDAD DE SERVICIOS BÁSICOS	0,20	7	1,40	8	1,60	6	1,20
CERCANIA A LA PISTA	0,25	5	1,25	9	2,25	5	1,25
TOTAL	1,00		6,15		8,15		6,70

Cuadro 3.1 : Localización del proyecto
Elaborado por: El autor

Una vez que se ha realizado la calificación por puntos se puede observar que la mejor opción es el denominado Terreno B, debido a que obtuvo la mayor puntuación ponderada en los factores que se consideran importantes para la evaluación de la localización del proyecto en estudio.

El proyecto en un principio estuvo encaminado a ubicarse en el denominado Terreno A, que es de propiedad de la empresa “Rich Comp”, pero luego de analizar varios aspectos que se consideran de suma importancia para una almacenadora temporal de la aduana, se llegó a la conclusión de que es mejor adquirir otro terreno, el denominada Terreno B,

este se aproxima a la mayor puntuación en casi todos los factores, uno de ellos y de alta importancia es de estar junto a la pista del aeropuerto, esto se debe por razones de logística en el momento de descargar la mercancía de los aviones y trasladar al almacén.

Por otro lado tenemos la cercanía a la vía que llega al aeropuerto que en el futuro serán vías modernas y por último este terreno cuenta con los servicios básicos que necesita este proyecto para su desarrollo.

3.1.3 INGENIERÍA

En este acápite se hace referencia a los aspectos técnicos de cada componente del proyecto, su diseño y los procesos a ejecutarse para la prestación de los servicios.

3.1.3.1 INFRAESTRUCTURA - MEMORIA TÉCNICA – DESCRIPTIVA

El desarrollo de los aspectos que constituyen este capítulo, se lo realizó contando con el apoyo y criterio técnico de profesionales en las ramas de Ingeniería Civil y Procesos.

3.1.3.2 INFRAESTRUCTURA COMPONENTE ALMACÉN

El almacén temporal constará de una sola infraestructura general, y dentro de esta estarán situadas las diferentes bodegas para los distintos tipos de cargas o mercancías que se va a almacenar.

Para el diseño de la infraestructura general, que hace el papel de almacén temporal se han considerado como parámetros fundamentales, los espacios con los que contarán

cada una de las bodegas especializadas que estarán ubicadas dentro de la misma, con el propósito de crear agilidad en los procesos.

Bodega para carga peligrosa

La bodega para carga peligrosa se construirá afuera del almacén, cumpliendo las normativas que están establecidas para la construcción de la misma.

Una de las funciones del almacenamiento es proteger las mercancías peligrosas del calor, de la humedad, de la corrosión, daños mecánicos, del acceso de personas y brindar condiciones de seguridad. Los rótulos y etiquetas que llevan los envases/embalajes de los productos deben ser respetados durante el almacenamiento producto de que ellos no ayudan a reconocer un peligro que podría ocasionar un daño irreparable tanto para las personas como para los materiales.

Los principales riesgos que deben tenerse presente y por lo tanto ser considerados son los incendios, los derrames, las intoxicaciones accidentales y la contaminación ambiental.

El incendio de un depósito se considera el accidente de mayor repercusión negativa sobre el medio, derivado de las nubes de humo, gases y aguas de extinción.

Para minimizar los riesgos expuestos, las bodegas deben considerar ciertas exigencias de ubicación, de construcción y de gestión de estos almacenes. Existen una amplia gama de regulaciones y normativas y prácticas de probada eficacia para alcanzar una mayor seguridad en el almacenamiento

De ubicación: Deben instalarse preferiblemente en una zona industrial, separada de zonas urbanas pobladas, autorizada para almacenar mercancías peligrosas. Debe estar

alejado de viviendas, hospitales, escuelas, cursos de agua y de otros depósitos de sustancias, como inflamables, o inocuas.

En lo posible el terreno debiera estar más alto que la zona circundante, evitando terrenos sujetos a inundaciones. La zona debe ser de fácil acceso.

De construcción: Los almacenes deberán construirse en estructura sólida, incombustible, techo liviano y con muros con resistencia al fuego de acuerdo a lo indicado por al Ordenanza General de Urbanismo y Construcción, de acuerdo a su destino (almacenamiento) y densidad de carga de combustible.

El interior de la bodega deberá estar protegido de las inclemencias climáticas y la humedad.

El almacenamiento debe ser exclusivo para Mercancías peligrosas, está estrictamente prohibido almacenar alimentos, animales o sustancias incompatibles.

Los pisos deberán ser impermeables, sólidos, lisos y no porosos, a fin de facilitar la limpieza y descontaminación de éstos.

Las áreas de carga y descarga deberán estar preferentemente cubiertas para proteger los productos de la lluvia.

Oficinas, vestuarios, duchas, etc. deberán estar fuera de las bodegas.

A continuación se presenta una descripción de la infraestructura general de los principales elementos físicos con la que contará el Almacén Temporal.

Infraestructura General

Desglose por Construcción

DESCRIPCIÓN	COSTO TOTAL (USD)
BODEGA GENERAL	145 000
OFICINAS ADMINISTRATIVAS	45 000
PARQUEADEROS	15 000
CASA GUARDIA Y CONSERJE	15 000
OTROS	10 000
TOTAL	230 000

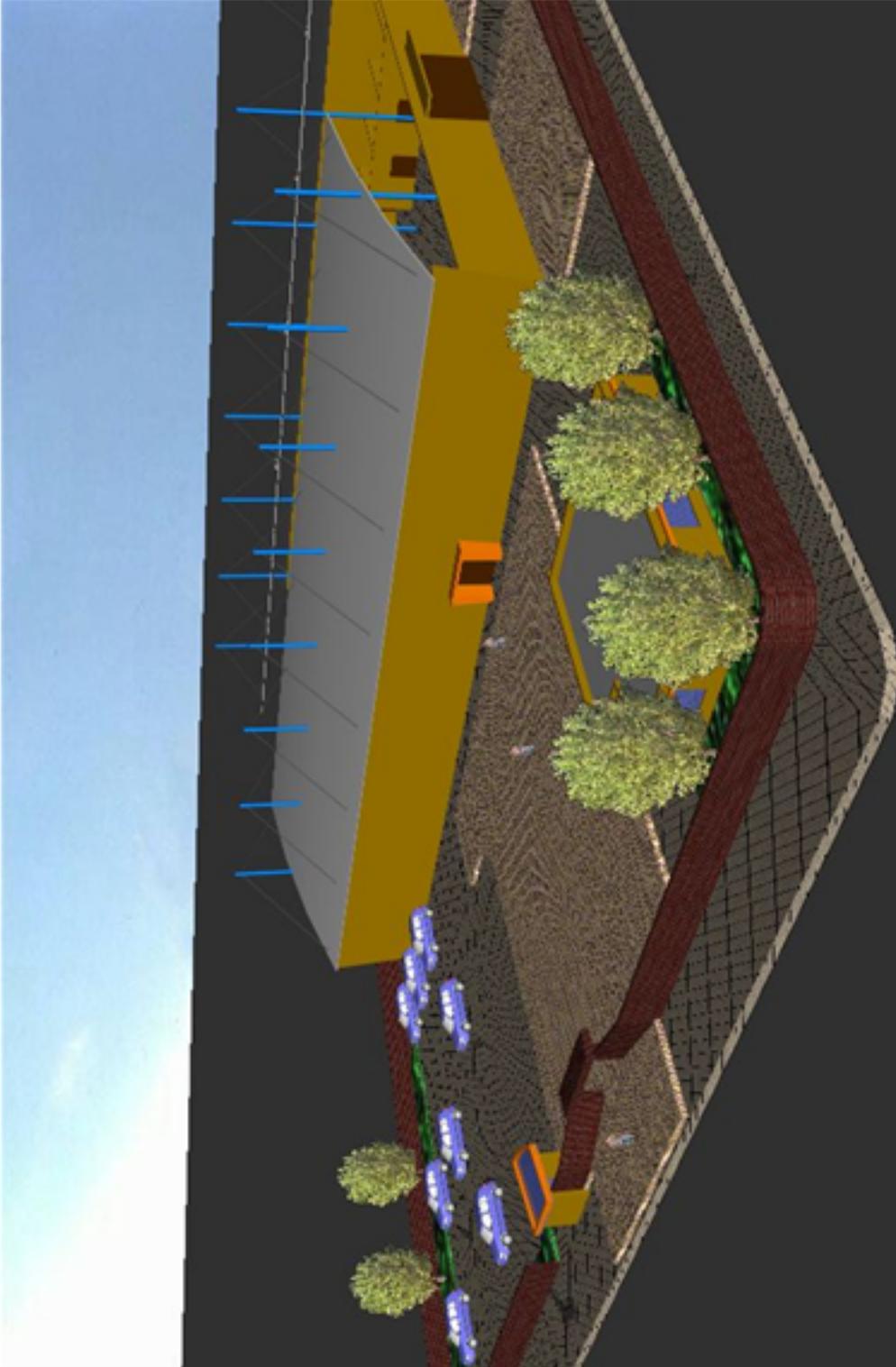
Cuadro 3.2 : Desglose de construcción
Fuente: Ing. Civil. Pablo Simbaña
Elaborado por: El autor

3.1.3.3 DISEÑO ESTRUCTURAL DE LA PLANTA

Para el diseño estructural del Almacén Temporal, también se ah contado con la ayuda de profesionales en la rama de arquitectura, aquí se diseñará la ubicación exacta de cada bodega del proyecto.

A continuación tenemos la estructura en 3D, en la parte de anexos estarán todos los planos del almacén.

ESTRUCTURA EN 3D



La carga que llegará a la bodega se almacenará en los denominados Racks.

Los Racks de metal posibilitan un mejor uso de la altura disponible, posibilitando un mejor uso del espacio, pero necesitan de un sistema de grúas especiales.

Las ventajas son:

- Almacenaje más estable, con menos daño a los productos que se encuentran en la base.
- Un mejor control del stock y un picking²⁴ más expedito. Acceso fácil a cada pallet y una fácil inspección.
- Se puede instalar un sistema de sprinkler²⁵ eficiente entre los racks.

Además, analizados los aprovechamientos de los espacios y de las áreas especiales del almacenamiento se debe tener en cuenta:

1. Pasillos: Los pasillos, hasta donde sea posible, deben ser rectos y conducir directamente a las salidas, deben existir el menor número de cruces posibles. Los mismos deben ser situados donde existe la mayor iluminación y visibilidad. Dejar un pasillo peatonal periférico de 70 cm. a 100 cm., entre los materiales almacenados y los muros del almacén, lo que facilita realizar inspecciones, prevención de incendios y defensa del muro contra los derrumbes.

Los pasillos interiores longitudinales y transversales deben tener dimensiones apropiadas al tipo de manipulación y al equipo a utilizar en esta maniobra. Los pasillos de circulación de marcados deben estar constantemente libres de obstáculos.

²⁴ Picking.- Recolección de mercancía

²⁵ Sprinkler.- Sistemas de grúas sobre los racks

2. Demarcación: Pintar una franja de 10 cm., con pintura amarilla en los pasillos, las zonas de almacenamiento y la ubicación de los equipos de control de incendios y primeros auxilios.

3. Señalización: Colocar carteles y/o avisos en los sitios de ubicación de los equipos de control de incendios y de primeros auxilios, salidas de emergencia, sitios y elementos que presenten riesgos como columnas, áreas de almacenamiento de materiales peligrosos y otros. Permitir el fácil acceso a los extintores y demás equipos de lucha contra incendio, las válvulas, interruptores, cajas de fusibles, tomas de agua, señalizaciones, instalaciones de seguridad, botiquín, etc...

3.1.3.4 CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO

El detalle de la implementación del proyecto, se muestra en base a un avance mensual en el siguiente diagrama:

COMPAÑÍA	RICH IMPORTS
TITULO	PROYECTO ALMACENERA TEMPORAL
FECHA INICIO	01-Jun-11
FECHA FINAL	Dic-11

ID	DETALLE	DURACIÓN	COMIENZO	FIN	Jun-11	Jul-11	Ago-11	Sep-11	Oct-11	Nov-11	Dic-11
1	Infraestructura General	5 meses	1-Jun-11	28-Oct-11	■	■	■	■	■		
2	Bodega Segura	1 mes	30-Oct-11	26-Nov-11						■	
3	Bodega Carga Peligrosa	1 mes	30-Oct-11	26-Nov-11						■	
4	Oficinas Administrativas	2 meses	3-Oct-11	26-Nov-11					■	■	
5	Equipamiento de Bodegas	1 mes	28-Nov-11	23-Dec-11							■
6	Equipamiento de Oficinas	1 mes	28-Nov-11	9-Dec-11							■
7	Señalización	2 semanas	28-Nov-11	23-Dec-11							■
8	Parqueaderos	1 mes	3-Oct-11	26-Nov-11					■		

Cuadro 3.3 : Cronograma del proyecto
Elaborado por: El autor

Como se puede observar en la tabla de cronograma de actividades, el proyecto de implantación de la infraestructura tiene una duración de siete meses, desde su etapa inicial hasta su finalización completa.

Una vez que las instalaciones estén terminadas la Corporación Aduanera Ecuatoriana hará las inspecciones para comprobar que el almacén cuente con todos los requerimientos que esta dicta para el funcionamiento del almacén.

3.1.4 PROCESO DEL SERVICIO

Ha sido necesario realizar el diagrama de flujo de operaciones de la mercancía, es decir, el proceso desde la llegada de la mercancía al Aeropuerto de Quito, el traslado de la mercancía a la Almacenera Temporal, registro de tarja, ingreso al sistema informático

de inventarios, ubicación de la carga en los lugares destinados para el efecto dentro de la Almacenera Temporal, espacios para el aforo físico de las mercancías, verificación de la salida de la mercancía, facturación, verificación del pago y dar de baja del inventario una vez que la mercancía ha salido de la almacenera temporal, registro de mercancías que han caído en abandono y finalmente el registro de todas las personas que ingresan y salen de la Almacenera. Sobre todos los puntos establecidos se ha desarrollado minuciosamente las funciones específicas que se van a realizar en cada una de las áreas citadas, lo que comprende la descripción del proceso, el alcance; es decir a quién está dirigido; las políticas generales; con sus respectivos flujogramas en cada una de las fases propuestas.

Todas las mercancías que ingresan al País deben ser almacenadas temporalmente en bodegas de la Aduana o en bodegas autorizadas bajo el control aduanero (Almacenes Temporales o Depósitos), salvo casos especiales amparados por la ley y aprobados por la CAE.

La salida del recinto aduanero requiere la Autorización de Salida del Almacén Temporal o el Depósito, una vez que se haya comprobado el cumplimiento de la disposiciones legales y el pago de los tributos.

Otro aspecto importante es el control del personal, abarca a funcionarios, y todos los operadores del comercio exterior, quienes serán debidamente identificados, controlados y vigilados durante la permanencia en la Almacenera Temporal, debiendo estrictamente portar su credencial de identificación, registrar los datos personales, la hora de ingreso como la de salida, en la respectiva hoja de control establecida para el efecto.

A continuación se muestra un gráfico donde explica el proceso aduanero desde que llega la mercancía hasta su salida del almacén.

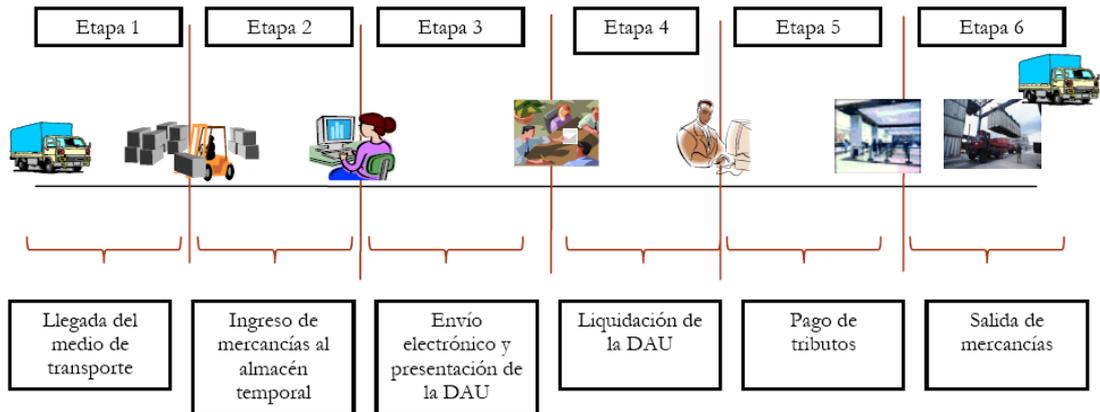


Gráfico 3.2 : Proceso del servicio
 Fuente: Investigación autor
 Elaborado por: El autor

DISTRIBUCIÓN DE LA MERCANCIA EN LOS ALMACENES TEMPORALES

Para la distribución de la carga a los almacenes temporales la CAE consta de su instructivo de trabajo, que manifiesta lo siguiente:

“Al momento de registrar la llegada del medio de transporte (DRM), el sistema asignará automáticamente los Almacenes Temporales correspondientes de la siguiente manera:

- a) Si está consignado en el sistema, se le asigna al Almacén Consignado de acuerdo a la Carta de Consignación registrada en el Sistema.
- b) Si no está consignada en el sistema, se le asigna el Almacén de turno.

El sorteo de turnos para la asignación de Almacenes Temporales se lo realiza de forma aleatoria y automática a través del Sistema Informático de la CAE²⁶.

²⁶ INSTRUCTIVO DE TRABAJO; DISTRIBUCION DE CARGA AÉREA A ALMACENES TEMPORALES, Octubre 2007

El Almacén Temporal de turno recibirá la carga que no esté consignada a almacén alguno, de acuerdo a lo que el sistema informático determine. De presentarse algún impedimento para recibir la carga, el Almacén Temporal comunicará de dicho particular al Jefe de Zona Primaria o su delegado, quién autorizará el traslado a otro almacén temporal.

Una vez desembarcada y despaletizada la mercancía, las aerolíneas representadas por cualquier persona jurídica que preste servicios aeroportuarios, serán las responsables de la movilización y manejo de la carga hacia y en la zona de distribución.

Producto de la asignación automática, el delegado del Departamento de Control de Zona Primaria imprime el “Listado de Distribución de Mercancías a los Almacenes Temporales”, en la que se refleja la relación Consignatario – Almacén Temporal.

“Los documentos exigibles por la Corporación Aduanera Ecuatoriana para el traslado de las mercancías al Almacén Temporal son:

- Manifiesto de carga electrónico impreso
- Manifiesto de de carga físico y
- Guía aérea acompañada del formulario “Guía de Traslado de Mercancías” debidamente firmado por el jefe o Supervisor del departamento de Control de Zona Primaria y el funcionario del Servicio de vigilancia aduanera que confirmo físicamente la salida de la carga.

El traslado de la mercancía será de absoluta responsabilidad del Almacén Temporal y se efectuará con sus respectivos equipos de carga, de acuerdo a lo determinado por el Directorio de la Corporación Aduanera Ecuatoriana²⁷.

Para el traslado de la mercancía desde la zona de Distribución de Carga hacia el Almacén Temporal, el delegado del Servicio de Vigilancia aduanera deberá custodiar la carga durante el traslado, en conjunto con el representante del Almacén Temporal, siendo éste último el responsable de la carga.

La plataforma que recibe la carga en el actual aeropuerto es la de la Empresa EMSA, que también es Almacén temporal, desde ahí se distribuye a los diferentes Almacenes.

El proyecto en estudio llamado “Rich Imports” ofrecerá servicios de almacenamiento para cinco diferentes tipos de mercancías: mercancía general, mercancía peligrosa, mercancía que requiera seguridad y almacenamiento en una cámara de frío, y lugar para mercancías pequeñas, para lo cual se implementará los procesos productivos en los flujogramas que se explican más adelante.

Otra fase es el Control del Manejo de la Carga, la misma que se realizará en el traslado, durante la ubicación en la Almacenera Temporal, diferenciando con el almacenamiento de carga o mercancía que tenga el carácter de peligrosa, serán primordial en este punto el control que se tenga sobre el manejo de la maquinaria, herramientas y equipos.

A continuación se presenta y se hace una explicación de los diagramas de flujo de los procesos de los diferentes servicios.

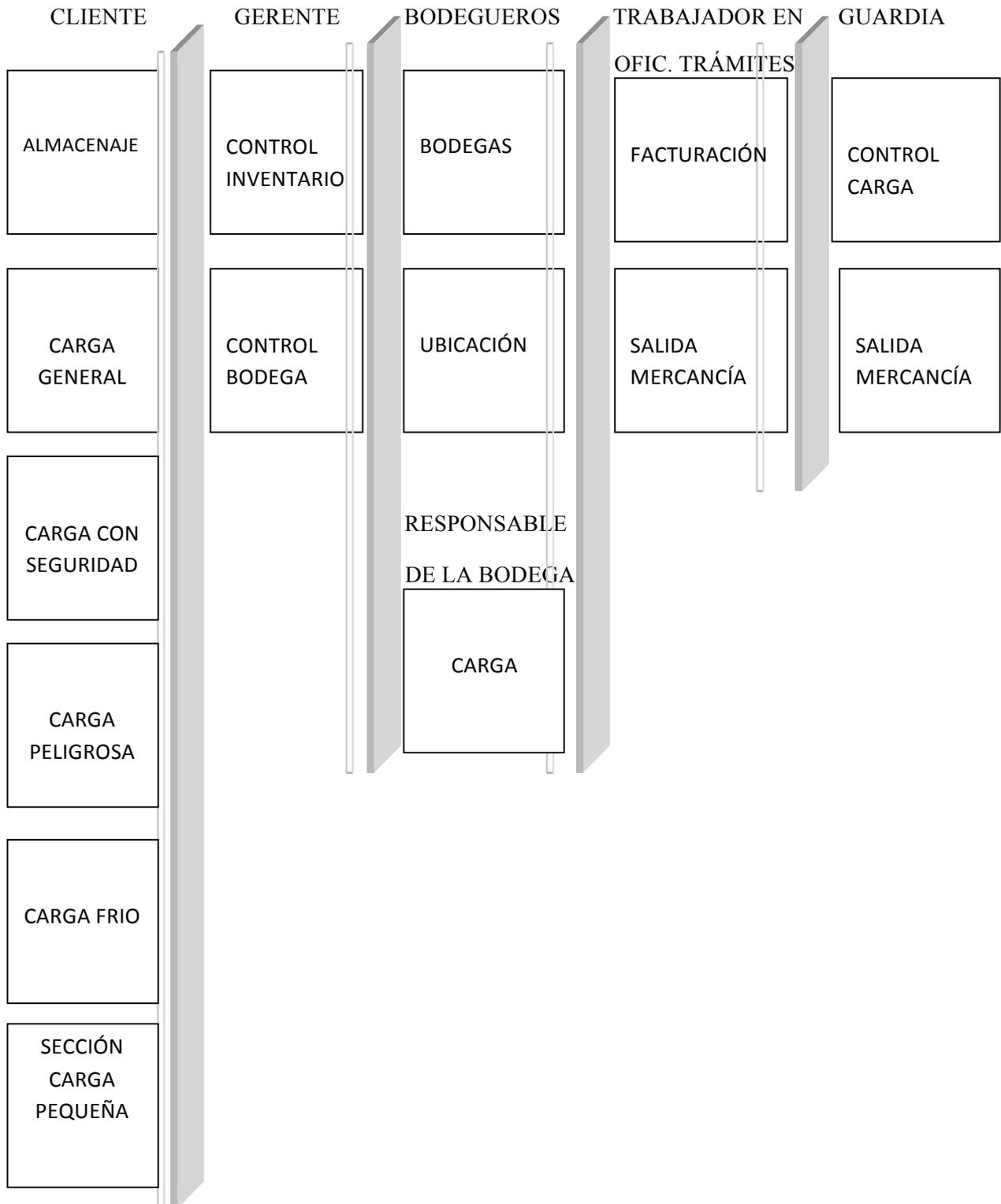
²⁷ INSTRUCTIVO DE TRABAJO; DISTRIBUCION DE CARGA AÉREA A ALMACENES TEMPORALES, Octubre 2007

3.1.4.1 DIAGRAMA DE MACROPROCESOS

Este diagrama presenta los cuatro servicios que el Almacén Temporal va a ofrecer a sus clientes los mismos que serán: almacenaje para carga general, carga que requiera alta seguridad, carga peligrosa, carga que necesite una cámara de frío u sección para carga pequeña. Adicionalmente para que estos servicios se puedan ofrecer se requiere de la intervención de cinco responsables:

DIAGRAMA DE MACROPROCESOS

EJECUTORES

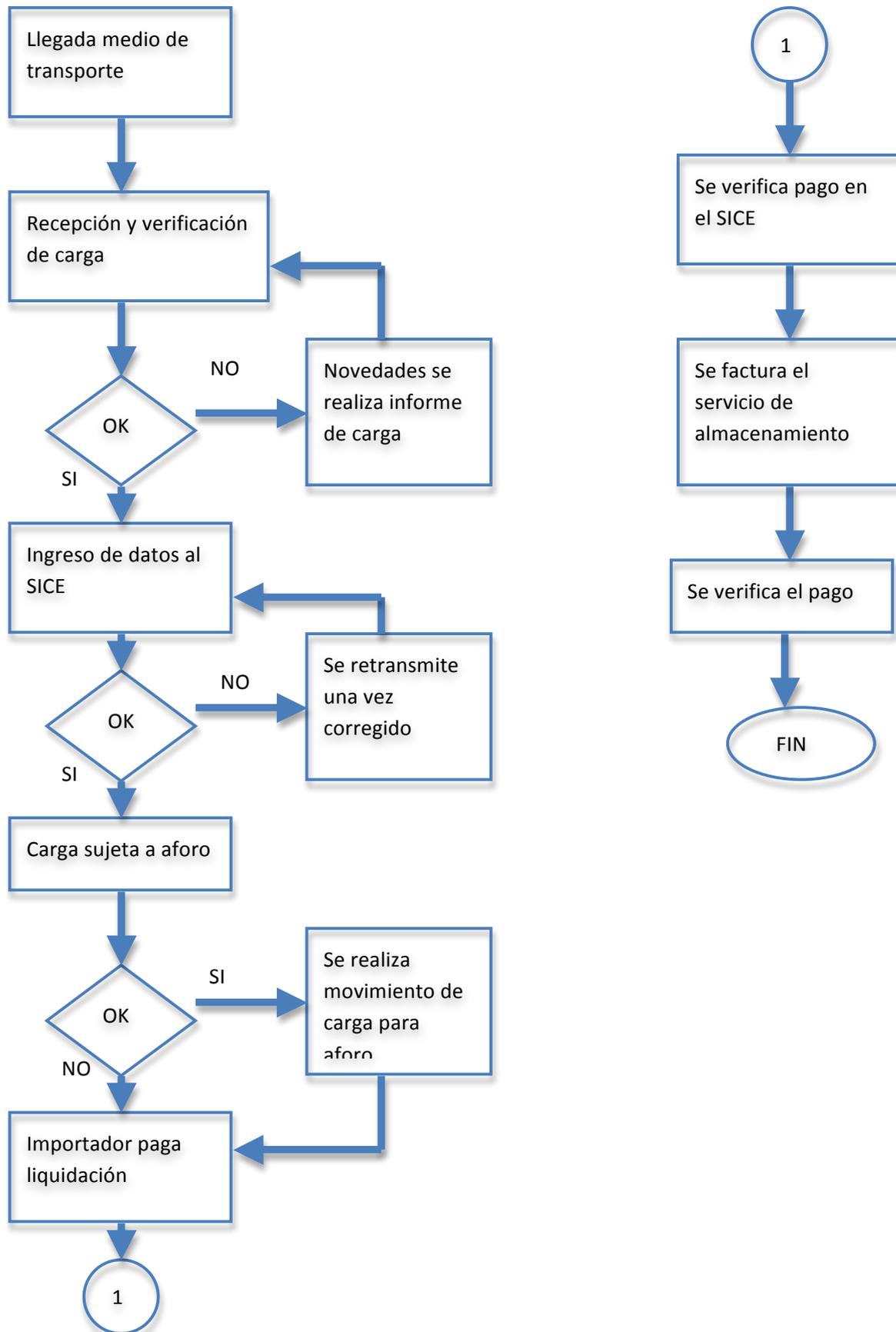


- **Administrador.-** responsable del funcionamiento del Almacén Temporal y de que se cumplan las tareas de todos los empleados de la empresa. Así también será el responsable de tener las llaves de las bodegas de seguridad y de carga peligrosa.
- **Bodeguero.-** responsable de ubicar la carga en sus puestos al momento de la llegada de la misma, será responsable también de ubicar la carga para su salida del almacén y sacar hasta el vehículo del cliente, y por último será el encargado de poner la carga en el sitio de aforo físico cuando se requiera.
- **Trabajadores en la oficina de Trámites.-** serán los responsables de verificar el pago de los impuestos y de facturar para que la mercancía pueda ser retirada del Almacén.
- **Guardia.-** es la última persona con la que el cliente tiene contacto porque es el encargado de confirmar el número de guía que esta en la carga con la del DAU para que esta pueda salir del almacén.
- **Responsable de la Bodega.-** es el encargado de recibir la mercancía en el momento de la distribución de la carga en el aeropuerto.

3.1.4.2 DIAGRAMA FLUJO DE OPERACIONES

El siguiente es un flujograma general desde que se recibe la mercancía hasta que sale del Almacén Temporal.

DIAGRAMA DE FLUJO DE OPERACIONES DE ALMACÉN TEMPORAL



3.1.4.3 DIAGRAMA DE PROCESO DE UTILIZACIÓN DE SERVICIOS

Participante: Cliente o Importador

Este proceso comienza con el contacto del cliente con el almacén, enviando una carta de consignación que detalle su deseo de que su mercancía sea almacenada por nuestro Almacén Temporal, la carta tendrá que ser enviada a la CAE para que ellos autoricen el almacenaje en nuestro almacén.

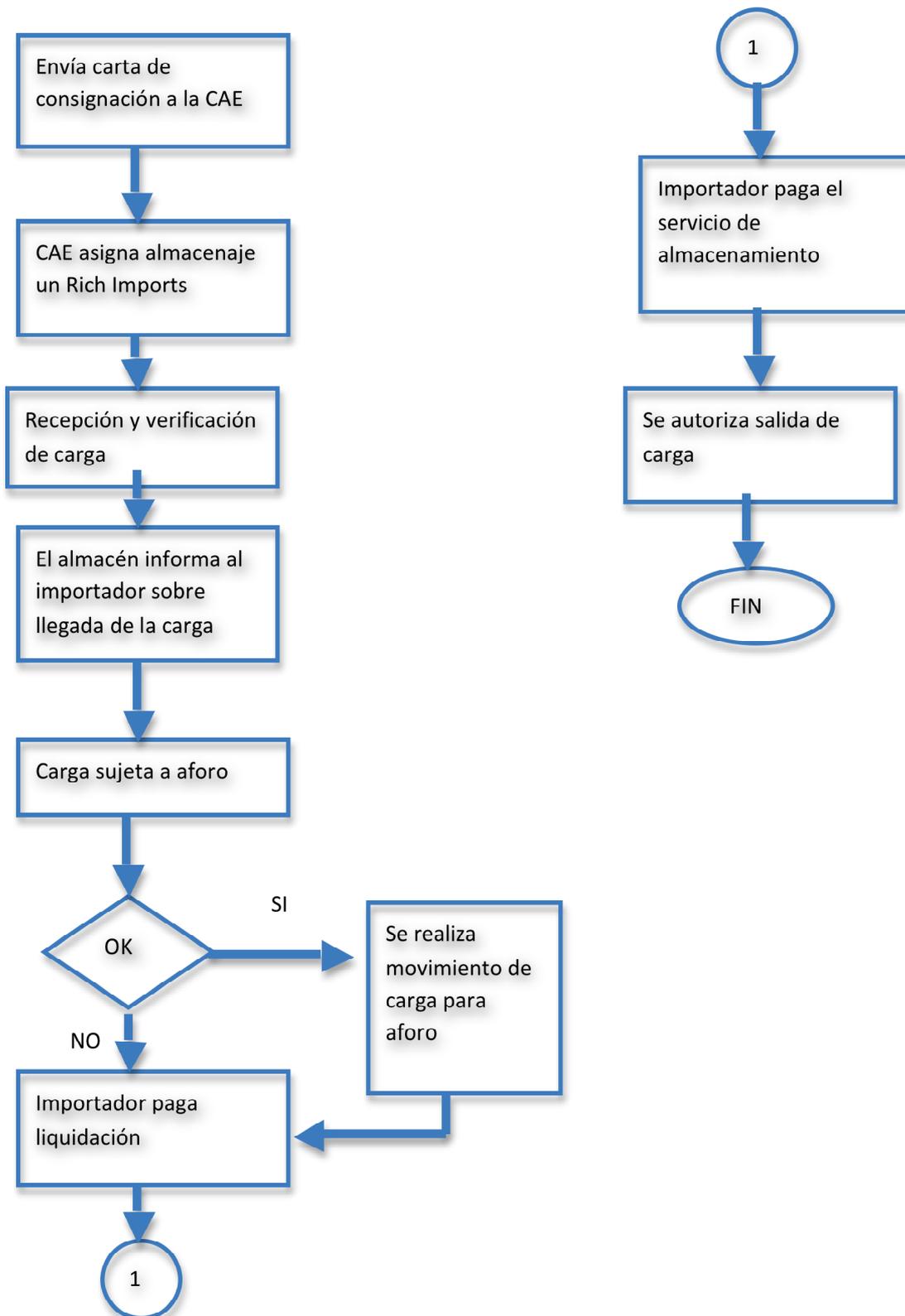
Beneficios para empresa consignante:

- Se le otorgará crédito directo a la empresa consignante, de quince días calendario en el caso que así lo requieran.
- Reporte de la llegada y salida de su carga con las especificaciones necesarias para su información vía mail o fax, directamente con su Jefe de Importaciones o Agente Afianzado de Aduanas.
- Ubicación preferencial en la bodega por volúmen de carga.
- Acceso a nuestras instalaciones a través del internet con código y usuario propio para la constatación del estado de su mercadería.

En la parte de anexos se encontraran los formatos de las cartas de consignación que deberán presentarse a la CAE por parte del importador para que la carga sea consignada al “Almacén Temporal Rich Imports”.

PROCESO DE UTILIZACIÓN DE SERVICIOS

Participante: Importador



Participante: Bodeguero – Aforo Físico

Cuando la carga sea sujeta a realizarse aforo físico, el importador deberá entregar el DAU al bodeguero para que este ubique la carga y lo ponga en el lugar designado para los aforos, una vez que el encargado de la aduana para realizar el aforo haya terminado su trabajo, el bodeguero deberá regresar la carga a su lugar de inicio.

PROCESO DE UTILIZACIÓN DE SERVICIOS

Participante: Bodeguero – Aforo Físico



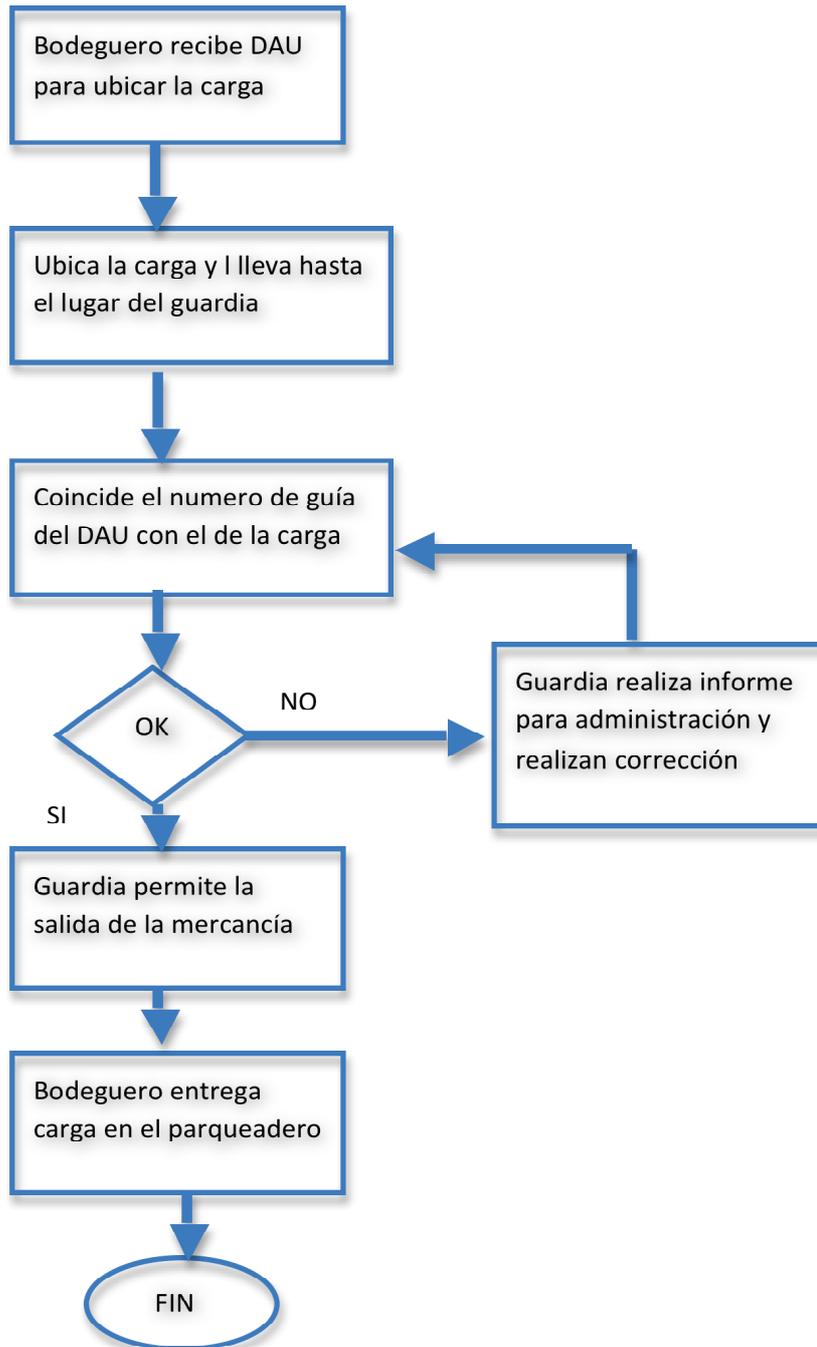
PROCESO DE UTILIZACIÓN DE SERVICIOS
SALIDA DE MERCANCÍA

Participante: Bodeguero

El importador una vez realizado la facturación, deberá entregar el DAU al bodeguero para que éste ubique la carga y lleve hasta donde está el guardia para que verifique que coincida el número de guía que tiene la mercancía con el que está en el DAU, una vez verificado se permitirá la salida de la mercancía y se lo llevará hasta el parqueadero, si es necesario se lo pondrá en el camión del importador.

PROCESO DE UTILIZACIÓN DE SERVICIOS
SALIDA DE MERCANCÍA

Participante: Bodeguero



PROCESO DE ENVIOS DE INFORMACION ENTRE LA ALMACNERA Y LA CAE

Un aspecto técnico que complementa el avance en el servicio que va a prestar la Almacenera Temporal, es el que se soporta en el Sistema Informático de Aduanas provisto por la CAE y que sirve para el registro de todas las actividades que se relacionan con la carga, desde la transmisión del manifiesto electrónico de carga, descarga, tarja general, sobrantes, faltantes, ingreso de mercancías al almacén temporal, informe de salida de mercancías del Almacén Temporal, listado de mercancías caídas en abandono, solicitud para consolidación de mercancías y de informes de desconsolidación y transmisión de correcciones o variaciones. Toda esta información será transmitida a través de los formatos específicos para cada uno de ellos, el mismo que ha sido desarrollado bajo los parámetros dictados por la Corporación Aduanera Ecuatoriana.

La información citada en el último párrafo, es transmitida directamente por los diferentes operadores de comercio exterior, los mismos que a través del sistema informático SICE, remiten a las bases principales de la CAE en Guayaquil toda la información relacionada con cada una de las funciones que cumplen en forma específica; esta información es validada por el SICE y de ser correcta, es almacenada en la base principal del sistema para que una vez que se inicie el proceso de presentación de la declaración aduanera para el desaduanamiento de las mercancías se enlacen todos los datos de tal manera que permitan el despacho de la mercancía y la salida de la misma.

PROCESO DE ENVÍO DE INFORMACIÓN ENTRE OCE'S Y LA CAE

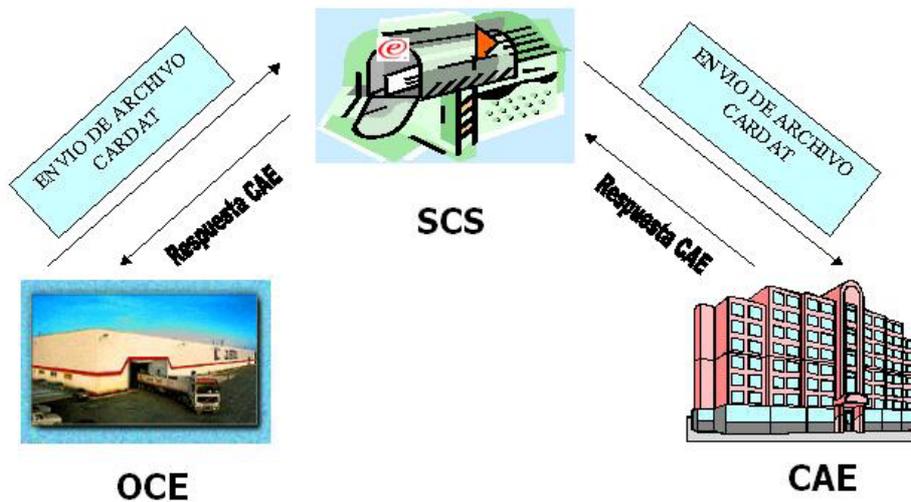


Gráfico 3.3 : Proceso de envío de información entre oce's y cae
Fuente: Investigación autor
Elaborado por: El autor

3.2 ORGANIZACIÓN DE LA EMPRESA

MISIÓN

RICH IMPORTS tiene como misión ofrecer almacenamiento para carga de importación para todos los importadores, brindándoles un servicio especializado enfocado en la diferenciación.

VISIÓN

La visión de “Almacenera Temporal Rich Imports” es consolidarse en un mediano plazo como una empresa líder en el mercado de almacenamiento de mercancías, en el sector de importaciones, con la más alta atención y servicio a sus clientes.

La empresa “Almacenera Temporal Rich Imports” estará organizada en base a un sistema de actividades conscientemente coordinadas del personal que la conformará e incorporando principalmente cuatro de los denominadores comunes que se emplean en todas las organizaciones:

- Coordinación de esfuerzos – “ésta se basa en la formulación y puesta en vigor de políticas, normas, reglamentos y valores corporativos”²⁸.

Aplicando este concepto administrativo al proyecto “Almacenera Temporal Rich Imports”, las políticas básicamente se enfocarán en la calidad de servicio, productividad y cumplimiento. Esta disciplina y accionar permitirá generar beneficios satisfactorios y de rentabilidad con los cuales se asegurará la sostenibilidad de la empresa y el cumplimiento del compromiso crediticio que financiará parcialmente las inversiones necesarias, así como otro tipo de obligaciones con el personal, proveedores, aduana y otros que participan para su normal operación.

- Objetivo común – “consiste en alcanzar un resultado de todo el esfuerzo empleado por el equipo de trabajo y que sea favorable para la empresa”²⁹.

²⁸ Comportamiento de las Organizaciones, Robert Kreitner, Angelo Kinicki. Copyright, Madrid – España, 1996- 3era Edición
²⁹ Ibid

El principal objetivo de “Almacenera Temporal Rich Imports” será alcanzar la satisfacción total del cliente que utilice nuestra bodega para almacenar su mercancía, para lo cual los esfuerzos empleados serán continuos y se cuidará todos los días de ofertar un producto de calidad.

- División del trabajo – “consiste en que el personal tiene a cargo diferentes tareas pero relacionadas entre sí y sobre todo con la finalidad de alcanzar una meta u objetivo común”³⁰.

El administrador de la “Almacenera Temporal Rich Imports” deberá entregar a cada una de las personas que laboren en la empresa un manual de procedimiento e instructivo con un detalle minucioso de sus funciones a fin de que las tareas se encuentren debidamente distribuidas y con un responsable para ejecutarlas.

- Jerarquía de autoridad o cadena de mando - “es un mecanismo de control cuya finalidad es garantizar que cada empleado sea el apropiado para ejecutar el trabajo, en el momento indicado y con los resultados deseados”³¹.

En la “Almacenera Temporal Rich Imports” el administrador será el gestor de asignar las tareas, hacer el seguimiento, motivar y controlar el trabajo de sus subordinados, sin dejar de lado la autogestión que será una herramienta necesaria para sacar el máximo provecho de la empresa y enriquecer los puestos de trabajo para que cada uno de los responsables encuentre en ellos mayor estímulo, interés, autonomía y responsabilidad personal por los resultados.

³⁰ Ibid

³¹ Ibid

La “Almacenera Temporal Rich Imports” trazará un plan de acción que defina y permita monitorear constantemente los objetivos a través de indicadores de medición y responsables de los mismos, a fin de tomar las acciones correctivas y lograr un adecuado nivel de funcionamiento, basado en la eficiencia y eficacia para alcanzar un rendimiento satisfactorio.

3.2.1 ORGANIZACIÓN ESTRUCTURAL DE LA EMPRESA

En lo que tiene relación con la estructura administrativa y de requerimiento de personal, estará organizada de la siguiente manera, luego si las condiciones lo requieren se irá modificando de acuerdo al crecimiento de la misma.

A la cabeza estará el Jefe o Gerente de la Almacenera Temporal, y bajo su cargo el Departamento de Almacenamiento, Departamento de Seguridad y finalmente el Departamento de Facturación.

A continuación se presenta un organigrama para poder visualizar de mejor manera su estructura organizacional.

ORGANIGRAMA ESTRUCTURAL DE RICH IMPORTS

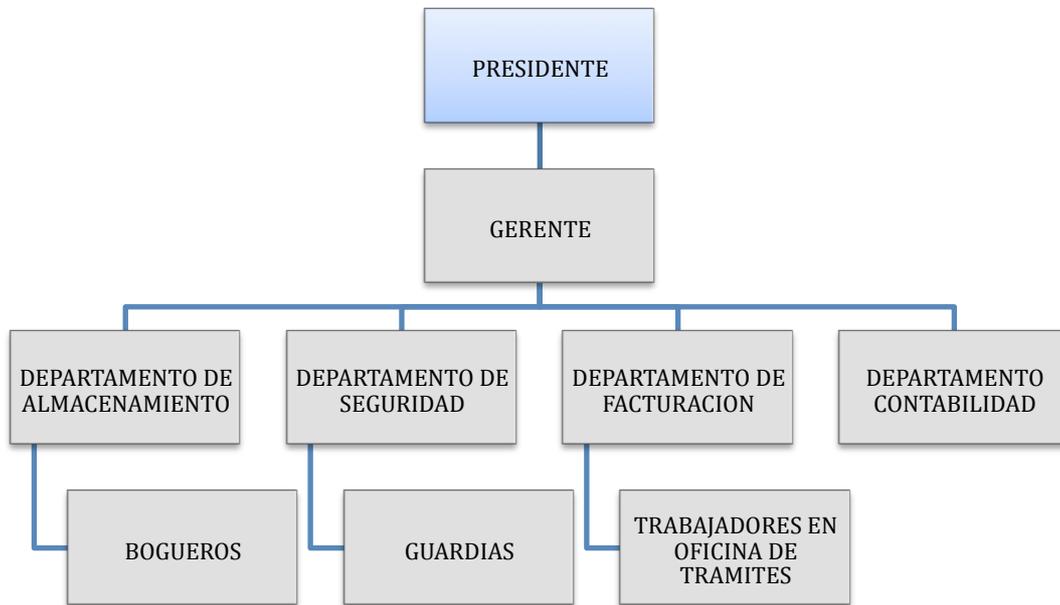


Gráfico 3.4 : Organigrama de la empresa
Elaborado por: El autor

3.2.2 ORGANIZACIÓN FUNCIONAL DE LA EMPRESA

DISTRIBUCIONES FUNCIONALES

Presidente

- Representar legal, judicial y extrajudicial a la empresa.
- Organizar, dirigir, coordinar y realizar directamente si fuera el caso, las actividades necesarias que demande el puesto.

- Presidir las sesiones de la junta directiva, suscribiendo las respectivas actas. Concederá la palabra a quienes lo soliciten y lo retirará cuando la intervención no se refiera al orden del día.
- Cumplir y hacer cumplir las decisiones adoptadas por la directiva.
- Dar el visto bueno a las actas de las sesiones de la junta directiva.
- Formalizar con su firma cuantos documentos emanen de la junta directiva.
- Presentar informes e ideas a la junta directiva.
- Promover la convocatoria a las reuniones extraordinarias.
- Cualquier otra función que, en relación a su cargo, le atribuya la Junta Directiva.

Gerente del Almacén Temporal

- Representar legalmente la empresa.
- Formular, cumplir y hacer y hacer cumplir las políticas y directrices que normarán el funcionamiento de “RICH IMPORTS”.
- Controlar el cumplimiento de los reglamentos y valores corporativos.
- Garantizar el adecuado manejo de los recursos de la empresa.
- Asegurar márgenes aceptables de rentabilidad mediante una operación eficiente, eficaz y ética.
- Seleccionar y controlar al personal, determinar su permanencia en el cargo y fijar su remuneración.
- Velar por la salud y la seguridad del personal operacional.
- El mantenimiento de las condiciones apropiadas de almacenamiento.
- La protección del medio ambiente.
- La existencia de procedimientos de emergencia.
- Prevención de incendios y contacto con las autoridades.

- El manejo de las diferentes áreas debe ser delegada en subordinados calificados, pero debe especificarse claramente su responsabilidad.

Departamento de Almacenamiento

- Llevar registro de las mercancías que entran y salen del almacén.
- Ubicar la carga en sus respectivos racks.
- Ubicar las cargas diferenciadas como pequeñas, peligrosas, de frío y de alta seguridad.
- Responsable de que la carga no sufra averías en el momento de su traslado.
- Responsable del manejo de los montacargas.
- Ubicar la carga para aforos.
- Mantener ordenado los pasillos de la bodega.

Departamento de Seguridad

- Responsable de la seguridad de la mercancía del almacén
- Hacer el chequeo de la carga que sale del almacén
- Revisar quien entra y quien sale de la bodega

Departamento de Facturación

- Realizar las liquidaciones de la importaciones
- Facturar para la salida de las mercancías

- Enviar la información mediante el SICE a la CAE

Contador

- Encargado de todos los movimientos contables de la empresa.
- Presentación a la gerencia de los estados financieros mensuales.
- Intervenir en todos los cobros y pagos correspondientes.
- Rendir a la Junta Directiva las cuantías trimestrales de gastos e ingresos.

3.2.3 MARCO JURIDICO

La disposición establecida en la Ley de Modernización, relacionada con la posibilidad de que varios de los servicios que se estaban siendo ejecutados por parte del Sector Público, indiscutible que han tenido un efecto positivo, fundamentalmente en la actividad aduanera del país, esto se debe a que diferentes servicios que eran ejecutados por parte de funcionarios de la Aduana Ecuatoriana, tales como servicios de aforo de mercancías en destino, recaudación aduanera, almacenamiento de mercancías, etc. Actualmente son prestados por empresas privadas que han sido debidamente concesionadas por parte del Estado Ecuatoriano y en representación de éste por el Directorio de la Corporación Aduanera Ecuatoriana.

Esta situación definitivamente que ha producido un nuevo giro en la prestación de los diversos servicios aduaneros que han redundado en un cambio total de la imagen de la aduana ecuatoriana aunque aún queda mucho por hacer a fin de que la Aduana logre agilidad, transparencia, buen servicio, eliminación de la corrupción, desaparecer definitivamente el manejo político, y fundamentalmente lograr insertarse en el ámbito

internacional, que vaya acorde con los diversos avances que se producen bajo el principio de la globalización comercial, orientado a lograr disminuciones totales en el despacho de la mercancía que ingresa por los diferentes recintos aduaneros del País.

Debido a que la “Almacenera Temporal Rich Imports” es una empresa Operadora de Comercio Exterior (OCE), deberá manejarse bajo los conceptos de la Ley Orgánica de Aduanas y también bajo los distintos Instructivos de Trabajo que la CAE proporciona a las OCE’S.

La Ley Orgánica de Aduanas

“Art. 1.- **Ámbito de Aplicación.**- La presente ley regula las relaciones jurídicas entre el Estado y las personas que operan en el tráfico internacional de mercancías dentro del territorio aduanero. Mercancías son los bienes corporales muebles de cualquier clase.

En todo lo que no se halle expresamente previsto en esta ley, se aplicarán las normas del Código Tributario y más leyes generales y especiales.”³²

Con respecto al almacenamiento temporal esta Ley menciona lo siguiente:

“Art. 39.- **Almacenamiento Temporal.**- Las mercancías descargadas serán entregadas por el transportista a las bodegas de almacenamiento temporal dentro de las veinte y cuatro horas siguientes al descargue, bajo el control distrital, en espera de la declaración respectiva”³³

³² LEY ORGANICA DE ADUANAS, Art. 1, Pág. 1

³³ LEY ORGANICA DE ADUANAS, Art. 39, Pág. 14

Las mercancías de exportación ingresarán al almacenamiento temporal cuando deban someterse al aforo físico, en aplicación del sistema aleatorio.

El Gerente General de la Corporación Aduanera Ecuatoriana, previa suscripción del correspondiente contrato de concesión, autorizará el funcionamiento de las bodegas para el almacenamiento temporal de mercancías.

En la parte de anexos se encontrará todo lo relacionado con la Ley de Orgánica de Aduanas y las responsabilidades desde el punto de vista de una almacenera temporal

Reglamento a la ley Orgánica de Aduanas

Para la aplicación de la Ley Orgánica de Aduanas, fue necesario expedir el Reglamento General de Aduanas, este último también tiene ciertas disposiciones a las que hay que regirse; así tenemos al respecto de almaceneras temporales lo siguiente:³⁴

Art. 37.- Autorizaciones.- El Directorio de la Corporación Aduanera Ecuatoriana aprobará los contratos de concesión que autoricen el funcionamiento de bodegas privadas bajo control de la Gerencia Distrital, para el almacenamiento temporal de mercancías de importación o exportación.

El contrato de concesión constará principalmente de:

- a) La determinación de las partes;
- b) El objeto del mismo;

³⁴ Reglamento General de Aduanas, Art 36, Sep. 2000

- c) El plazo de duración;
- d) Las medidas de control a tomarse por parte de la Gerencia General o Distrital;
- e) Las operaciones usuales y necesarias para el ingreso, permanencia y entrega de las mercancías:
- f) Clase y monto de la garantía para responder por los daños o pérdidas de las mercancías, así como por el pago eventual de los tributos aduaneros, y procedimientos indemnizatorios; y,
- g) Determinación de las regalías que por este concepto percibirá la Corporación Aduanera Ecuatoriana.

Una vez entregada la correspondiente garantía y suscrito el contrato, el Gerente General autorizará el funcionamiento de las bodegas mediante la expedición de una resolución.

Para aquellos casos en que la administración portuaria o aeroportuaria competente haya concesionado o delegado la administración y manejo de un recinto portuario o aeroportuario a un solo operador, y éste solicite a la autoridad aduanera la prestación de uno o más servicios aduaneros, así como el desarrollo de infraestructuras adecuadas para la constitución de uno o varios regímenes aduaneros, dentro del recinto concesionado, el Directorio de la Corporación Aduanera Ecuatoriana establecerá mediante resolución los requisitos técnicos y jurídicos de la concesión aduanera, así como las cláusulas contractuales con los derechos, obligaciones, sanciones, indemnizaciones y otras particularidades inherentes a la prestación del servicio

aduanero que deban cumplirse, de acuerdo a (sic) las particularidades de los servicios concesionados.

MARCO LEGAL

El marco legal ecuatoriano define dos categorías de compañías: de hecho y de derecho.

Las empresas o compañías de derecho se enmarcan en clasificaciones de: Cías de Responsabilidad Limitada, Cías en Nombre Colectivo, Cías en Comandita Simple y Dividida por Acciones, Cías. Anónimas y Cías de Economía Mixta.

Este proyecto adoptará la clasificación de Cías de Responsabilidad Limitada.

La ley de compañías manifiesta lo siguiente:

“La compañía de responsabilidad limitada es la que se contrae entre tres o más personas, que solamente responden por las obligaciones sociales hasta el monto de sus aportaciones individuales y hacen el comercio bajo una razón social o denominación objetiva, a la que se añadirá, en todo caso, las palabras "Compañía Limitada" o su correspondiente abreviatura. Si se utilizare una denominación objetiva será una que no pueda confundirse con la de una compañía preexistente. Los términos comunes y los que sirven para determinar una clase de empresa, como "comercial", "industrial", "agrícola", "constructora", etc., no serán de uso exclusivo e irán acompañados de una expresión peculiar”³⁵.

³⁵ Ley de compañías, Art 35

Para regular y controlar el funcionamiento la empresa “Almacenera Temporal Rich Imports” elaborará un reglamento interno que deberá ser aprobado por el Ministerio de Trabajo. Este contendrá entre varios aspectos: objetivos, metas, criterios de manejo de personal, obligaciones y derechos.

En el siguiente cuadro se muestra todos los documentos para constutuir legalmente la empresa:

Requisitos para la Concesión de Almacenamiento:³⁶

Art. 38.- Concesionarios.- Podrán ser concesionarios de las bodegas de almacenamiento temporal las personas jurídicas de derecho público o privado, nacionales o extranjeras, que cumplan los requisitos siguientes:

- a) Hallarse legalmente constituida o domiciliada en el país;
- b) Tener como objeto social la prestación de servicios aduaneros;
- c) Demostrar solvencia técnica y económica para la prestación de los servicios aduaneros así como disponer de equipos de informática que puedan conectarse con las gerencias distritales y los bancos corresponsales de acuerdo con las exigencias que determine la Gerencia General; y,
- d) Contar con las instalaciones físicas y equipos adecuados al tipo y magnitud de los servicios que prestará de acuerdo a los estándares fijados por la Gerencia General de la CAE;

³⁶ Reglamento General de Aduanas, Art 38, Sep. 2000

El Directorio de la CAE determinará otros requisitos o condiciones contractuales para las concesiones de servicios aduaneros situadas en recintos portuarios o aeroportuarios concesionados a un solo operador, y que se manejen con almacén temporal único.

Requisitos Legales:³⁷

- Copia de las escrituras de constitución de la empresa, en la misma debe contar que su objeto social contemple esta actividad
- Copia del nombramiento del representante legal de la empresa
- Copia del Registro Único de Contribuyentes
- Si se tratara de una empresa extranjera, adicionalmente debe demostrar que está domiciliada en el país.
- Presentar la garantía correspondiente en la forma y plazos establecidos en la LOA y su Reglamento.
- Todos los demás que estén contemplados en la Ley Orgánica de Aduanas, el Reglamento a la LOA y disposiciones emanadas de la CAE.

Requerimiento para el Personal de Operaciones de la Empresa

Es necesario que la (s) persona (s) que dirija el área de importaciones y/o Exportaciones tenga dominio del idioma Inglés.

³⁷ Resolución 3-2009-R5, Boletín 259, 2009

Una vez presentado todos los documentos para que la CAE conceda la concesión, el almacén deberá ser inspeccionado por el personal de la CAE. Por lo tanto deberá cumplir con ciertos requisitos para la inspección:

Requerimiento de documentación para realizar la Inspección:³⁸

- Diagrama de flujo de las operaciones.
- Planos de implantación general a escala.
- Copia de las pólizas de seguro (robo, incendio y responsabilidad civil). Listado de equipos (modelo, año de fabricación, marca y capacidad nominal).
- Detalle de seguridad física e industrial.
- Indicación de la capacidad de almacenamiento de la bodega.
- Explicación de la rotación diaria de bodega.
- Documentos que puedan determinar la propiedad o forma de uso de las máquinas.
- Descripción del sistema de inventario e informático
- Características del programa que usan
- Menú principal (impresión)
- Descripción del equipo informático
- Impresoras
- Línea telefónica convencional digital, sin ruido
- Conexión a Internet.
- Cuenta de correo electrónico (e-mail)
- Contar con DATA ENTRY

³⁸ Resolución 3-2009-R5, Boletín 259, 2009

- Sistema de comunicaciones.
- Indicación de las cifras de almacenamiento durante los últimos dos años (en el caso de renovaciones).
- Proyección de almacenamiento para los próximos dos años.
- Tratándose de renovación, copia del Acuerdo y del contrato otorgado por la CAE y copia de los dos últimos informes de auditoría entregados a la CAE.
- Lista actualizada de mercancías caídas en abandono tácito (en el caso de renovaciones).
- Copia de las dos últimas garantías presentadas a la CAE.
- Copia del recibo de pago de la Tasa de Inspección
- Escrituras de propiedad de sus activos.
- Certificación del Registrador de la Propiedad sobre los bienes inmuebles que posee la empresa.

RESÚMEN DE DOCUMENTACIÓN DEL MARCO LEGAL

	DETALLE	LUGAR
1	Constitución de Compañías	Notaria
	Elaboración de la Minuta Pública	Asesoría Profesional
	Depósito Cuenta Integración Capital	Entidad Bancaria
	Otorgamiento de Escritura Pública	Notaria
	Solicitud Aprobación	Superintendencia de Compañías
	Aprobación Superintendencia de Compañías	Superintendencia de Compañías
	Protocolización Pública	Notaria
	Publicación	Diario Localidad
	Reconocimiento Designación Administradores	Notaria
	Autorización Superintendencia	Superintendencia de Compañías
2	RUC (Registro Único de Contribuyentes)	SRI
3	Resultado Búsqueda Fonética	IEPI
4	Informe de Regulación Metropolitana	Administración Zonal La Delicia
5	Patente Municipal	Administración Zonal La Delicia
6	Permiso de funcionamiento del cuerpo de bomberos	Cuerpo de Bomberos de Quito
7	Permiso Sanitario	Dirección Provincial de Salud
8	Solicitud Concesión	Corporación Aduanera Ecuatoriana

Cuadro 3.4 : Cuadro resumen documentación marco legal
 Fuente. Investigación autor
 Elaborado por: El autor

GARANTIA O PÓLIZA DE SEGUROS

Uno de los aspectos más importantes para el funcionamiento de esta almacenera es la garantía que pide la CAE, para que la empresa entre en actividad.

Uno de sus instructivos de trabajo de la CAE menciona:

“Como paso previo a la autorización, deberá presentar una promesa irrevocable emitida por una institución de primer orden autorizado en el Ecuador, de otorgar a la fecha de autorización una garantía bancaria de fiel cumplimiento de las obligaciones en la prestación del servicio, por el valor indicado por la Corporación Aduanera Ecuatoriana.”³⁹

Para la concesión del servicio de Almacenes Temporales, la empresa deberá presentar a la Corporación Aduanera Ecuatoriana la garantía establecida.

Las garantías pueden ser:

- En efectivo
- Bancaria
- Póliza de seguro o hipoteca

Según el Art. 147 del reglamento general a la Ley Orgánica de Aduanas.

Las garantías serán emitidas por el plazo de un año.

³⁹ INSTRUCTIVO DE TRABAJO, Registro y Mantenimiento de Almacenes Temporales, Agosto 2002

Valor de la garantía

“El valor de las garantías para el funcionamiento de los almacenes es del 100% de los eventuales tributos por las mercancías a almacenar”.⁴⁰

Al momento de calcular el valor de la garantía, la CAE designa un perito, al mismo tiempo que la almacenera temporal contrata otro, para que en base a los análisis de la bodega y la cantidad a almacenar, el perito de la CAE designe el valor de la ganrantía.

En este caso se a optado por una poliza de seguro, donde si es necesario se hipotecará activos de la empresa actual “Rich-Comp” que auspicia este proyecto.

En la parte de anexos se encontrará toda la documentación que se deberá entregar para adquirir una Póliza se Seguro.

⁴⁰ Reglamento General de Aduanas, Art 148, Sep. 2000

CAPITULO IV

4. ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO

Avanzando en el proyecto, ha sido necesario realizar un estudio completo de la lista de equipos, que van a permitir activar el funcionamiento de la Almacenera Temporal, en los que se incluye el tipo, la cantidad, el modelo, marca, año y capacidad; en este sector es importante recalcar que lo detallado responde en forma estricta a la capacidad de carga que se va a manejar en la Almacenera Temporal que en todo caso de ser necesario posteriormente a medida que se vaya desarrollando el proyecto ya en la práctica y según el crecimiento proyectado tendrá que producirse los ajustes que el caso amerite.

Objetivo General

Establecer el monto de recursos económicos necesarios para poner en marcha el proyecto, el costo total de la operación y una serie de indicadores financieros que servirán como base para determinar la viabilidad y ejecución del proyecto objeto de estudio.

Objetivos Específicos

- Sistematizar la información monetaria que fue proporcionada en los estudios previos, a fin de poder elaborar cuadros analíticos que sean el soporte necesario para poder realizar la evaluación financiera del Proyecto.
- Determinar el monto de la inversión inicial

- Establecer el capital de trabajo o de operación con el que hay que contar para empezar a trabajar.
- Identificar el flujo de efectivo del Proyecto
- Determinar el apalancamiento, el tiempo, la tasa y las cuotas del financiamiento necesario para completar el capital requerido para este Proyecto.
- Definir los gastos administrativos, ventas y de financiamiento
- Describir los gastos de operación del proyecto
- Exponer un Balance de Situación Inicial al año 1 de operación del Proyecto.
- Exponer un Estado de Pérdidas y Ganancias al año 1 de operación del Proyecto.

4.1 INVERSIONES DEL PROYECTO

El estudio económico – financiero es la etapa donde se analiza la viabilidad del proyecto en términos financieros.

Las inversiones que se van a efectuar en el proyecto son:

- 1.- Inversiones Fijas o Tangibles
- 2.- Inversiones Diferidas o Intangibles
- 3.- Capital de Trabajo.

Estas inversiones son necesarias para iniciar las operaciones de la empresa.

4.1.1 INVERSIONES FIJAS O TANGIBLES

La inversión fija deberá basarse en el estudio técnico y básicamente en el estudio estructural o de ingeniería que es el que nos permite determinar la inversión inicial, a la cual se le afectará la amortización y las respectivas depreciaciones.

Como inversiones fijas del Proyecto tenemos aquellas depreciables y no depreciables, las mismas que se presentan a continuación:

Inversiones Fijas No Depreciables Valor en USD

Descripción	Metros Cuadrados	Costo Unitario (USD)	Costo Total (USD)
Terreno	1,500	26	39,000
Garantía (Aduana)			150,000
TOTAL INV. FIJAS NO DEPRESIABLES			189,000

Cuadro 4.1: Inversiones fijas no depreciables
Fuente: Investigación autor
Elaborado por: El Autor

4.1.1.1 Inversiones Fijas Depreciables

Inversiones Fijas Depreciables Valor en Dólares

DETALLE	CANTIDAD	V. UNITARIO	V. TOTAL
MUEBLE Y ENSERES			
Sillas Empleados	10	\$ 11.00	\$ 110.00
Sillas Clientes	5	\$ 6.00	\$ 30.00
Rotulo de publicidad	1	\$ 24.00	\$ 24.00
Rotulos	5	\$ 4.00	\$ 20.00
Racks	15	\$ 60.00	\$ 900.00
Palets	30	\$ 3.50	\$ 105.00
Escritorios	6	\$ 60.00	\$ 360.00
TOTAL MUEBLES Y ENSERES			\$ 1,549.00
EQUIPOS DE OFICINA			
Telefonos	4	\$ 15.00	\$ 60.00
Fax	2	\$ 40.00	\$ 80.00
TOTAL EQUIPOS DE OFICINA			\$ 2,049.00
EQUIPOS DE COMPUTACIÓN			
Computadora	6	\$ 600.00	\$ 3,600.00
Impresora	3	\$ 55.00	\$ 165.00
TOTAL EQUIPOS DE COMPUTACION			\$ 3,765.00
VEHICULOS			
Montacargas Clark de 2.5 TNs	1	\$ 27,000.00	\$ 27,000.00
Montacargas Komatsu de 1.8 TNS	1	\$ 13,000.00	\$ 13,000.00
TOTAL VEHICULOS			\$ 40,000.00
EDIFICIOS			
Terreno	1	29,000.00\$	29,000.00\$
Almacén	1	\$ 230,000.00	\$ 230,000.00
TOTAL EDIFICIOS			\$ 230,000.00
TOTAL ACTIVOS			\$ 277,363.00

Cuadro 4.2 : Inversiones fijas depreciables

Fuente: Investigación autor

Elaborado por: El Autor

4.1.2 INVERSIONES DIFERIDAS O TANGIBLES

Inversiones Amortizables Valor en Dólares

Descripción	Valor (USD)
Estudio de Factibilidad y Asesoría Técnica	\$ 15.000,00
Asesoría Aduanera	\$ 1.200,00
Gastos de Constitución	\$ 600,00
TOTAL	\$ 16.800,00

Cuadro 4.3: Inversiones amortizables
Fuente: Investigación autor
Elaborado por: El Autor

4.1.3 CAPITAL DE TRABAJO

Partiendo de que se requiere de un capital para empezar a trabajar o a funcionar la empresa es necesario considerar ciertos gastos antes de recibir ingresos, por lo que es necesario considerar una cantidad de efectivo para cubrir las obligaciones diarias de la empresa en el período denominado cero.

Capital de Trabajo
Valor en Dólares

CAPITAL DE TRABAJO	CANTIDAD	V. UNITARIO	V. TOTAL
Insumos varios			\$ 30,00
Agua			\$ 30,00
Luz			\$ 140,00
Teléfono			\$ 40,00
Software (correo seguro)			\$ 30,00
Sice			\$ 30,00
Guardiania			\$ 600,00
Sueldo Empleados			\$ 3.750,00
Imprevistos			\$ 50,00
TOTAL CAPITAL TRABAJO			\$ 4.700,00

Cuadro 4.4: Capital de trabajo
Fuente: Investigación autor
Elaborado por: El Autor

TOTAL INVERSIONES
Valor en Dólares

Descripción	Valor total (USD)
Total Inversión Fija No Depreciable	\$ 189,000.00
Total Inversión Fija Depreciable	\$ 277,363.00
Total Inversión Diferida o Intangible	\$ 16,800.00
Total Capital de Trabajo	\$ 4,700.00
TOTAL INVERSIÓN INICIAL EN ACTIVO FIJO, DIFERIDO Y CAPITAL DE TRABAJO	\$ 487,863.00

Cuadro 4.5: Total inversiones
Fuente: Investigación autor
Elaborado por: El Autor

4.1.4 CRONOGRAMA DE INVERSIONES

Cuadro # 4.6
Cronograma de Actividades

Actividad	Meses						
	1	2	3	4	5	6	7
Constitución de la empresa	■						
Tramitación del financiamiento y garantía		■					
Acondicionamiento del terreno		■					
Construcción obra civil	■	■	■	■	■		
Compra de mobiliario				■			
Equipamiento de la bodega						■	
Prueba de arranque						■	■
Inicio de la operación							■

Cuadro 4.6: Cronograma de actividades
Fuente: Investigación autor
Elaborado por: El Autor

4.2 FINANCIAMIENTO

Como se aprecia en el cuadro # 4.5 el total de la inversión es de \$487.863, de este valor se debe restar la cantidad de \$250.000 que es con lo que cuentan los accionistas para este proyecto, por lo que la diferencia deberá ser financiado, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

Financiamiento **Valor en Dólares**

Valor Inversión Total (-) Garantía	Capital Propio USD	Porcentaje de Capital Disponible	Diferencia a Financiar	Porcentaje de Financiamiento
\$ 355.829,00	\$ 250.000,00	70,26	\$ 105.829,00	29,74

Cuadro 4.7: Financiamiento
Fuente: Investigación autor
Elaborado por: El Autor

La tabla de amortización referente al cálculo de intereses, la cuota de pago, el tiempo, la tasa, correspondiente al crédito por el valor a financiar se presenta en el punto 4.3.3 donde se detallan los gastos financieros del proyecto.

4.3 PRESUPUESTO DE GASTOS DEL PROYECTO

En un proyecto se incurren en los siguientes tipos de gastos: Gastos Administrativos, Gastos Financieros, Gastos de Venta y Gastos Operacionales, los mismos que se detallan a continuación:

4.3.1 GASTOS ADMINISTRATIVOS

Gastos Administrativos

Servicios Básicos	Mensual	Annual
Energía Eléctrica	140	1680
Agua Potable	30	360
Teléfono	40	480
Sice	30	360
Correo Seguro	30	360
Total Servicios Básicos	270	3240

Suelidos	Provisiones													
	Cargo	# de Empleados	Suelido	Total Sueldos	Aporte Individual	Total Ingreso Mensual	Total Ingreso Anual	Déc. Tercer Sueldo	Déc. Cuarto Sueldo	Vacaciones	Fondos Reserva	Aporte Patronal	Total Provis. Anual	Total Gasto Anual
Presidente	1	1,200.00	1,200.00	1,200.00	112.20	1,312.20	15,746.40	1,200.00	218.00	50.04	99.96	145.80	1,713.80	17,460.20
Gerente General	1	900.00	900.00	900.00	84.15	984.15	11,809.80	900.00	218.00	37.53	74.97	109.35	1,339.85	13,149.65
Jefe de Bodega	1	400.00	400.00	400.00	37.40	437.40	5,248.80	400.00	218.00	16.68	33.32	48.60	716.60	5,965.40
Bodegueros	4	300.00	1,200.00	1,200.00	28.05	1,228.05	14,736.60	1,200.00	872.00	50.04	99.96	145.80	2,367.80	17,104.40
Guardias	2	300.00	600.00	600.00	28.05	628.05	7,536.60	600.00	436.00	25.02	49.98	72.90	1,183.90	8,720.50
Jefe de Facturación	1	500.00	500.00	500.00	46.75	546.75	6,561.00	500.00	218.00	20.85	41.65	60.75	841.25	7,402.25
Empleados de ventanilla	3	300.00	900.00	900.00	28.05	928.05	11,136.60	900.00	654.00	37.53	74.97	109.35	1,775.85	12,912.45
Contador	1	400.00	400.00	400.00	37.40	437.40	5,248.80	400.00	218.00	16.68	33.32	48.60	716.60	5,965.40
Total Gastos de Sueldos		4,300.00	6,100.00	6,100.00	402.05	6,502.05	78,024.60	6,100.00	3,052.00	254.37	508.13	741.15	10,655.65	88,680.25

Cuadro 4.8 Gastos administrativos

Fuente: Investigación autor

Elaborado por: El Autor

Suministros y Materiales de Oficina						
Materiales	Cantidad Mensual	Costo	Total Costo Mensual	Cantidad Anual	Costo	Total Costo Anual
Facturas	1000	0.200	200.00	10000	0.200	2,000.00
Hojas Bond	1000	0.020	20.00	10000	0.020	200.00
Tinta Impresora	2	20.000	40.00	6	20.000	120.00
Sellos	5	2.000	10.00	5	2.000	10.00
EsfEros	20	0.250	5.00	30	0.250	7.50
Perforadora	1	3.000	3.00	2	3.000	6.00
Grapadoras	3	3.000	9.00	3	3.000	9.00
Cajas de Grapas	4	2.000	8.00	10	2.000	20.00
Carpetas	15	2	30.00	15	2	30.00
Total Gast. Sumin. Y Mat. De Oficina			325.00			2,402.50

Depreciaciones	Valor	%	Años	Mensual	Annual
Depreciación de Muebles y Enseres	1,064.00	10%	10	8.87	106.40
Depreciación Eq. De Oficina	500.00	10%	10	4.17	50.00
Depreciación Eq. De Computación	3,765.00	33.30%	3	104.48	1,253.75
Depreciación de Vehículos	40,000.00	20%	5	666.67	8,000.00
Depreciación de Edificios	250,000.00	20%	5	4,166.67	50,000.00
Total Depreciaciones				4,950.85	59,410.15

TOTAL GASTOS DE ADMINISTRACIÓN

MENSUAL ANUAL
\$ 12,811.07 \$ 153,732.90

4.3.2 GASTOS DE VENTA

Gastos de Venta

Gastos de Publicidad	Mensual			Anual		
	Detalle	Cantidad Mensual	Costo	Total Costo Mensual	Cantidad Anual	Costo
Impresión Tarjetas	200	0.2	40	1200	0.2	240
Hojas Volantes	200	0.2	40	1200	0.2	240
Total Gasto Publicidad			80.00\$			480.00\$

TOTAL GASTOS DE VENTA

80.00\$

480.00\$

Cuadro 4.9: Gastos de venta

Fuente: Investigación autor

Elaborado por: El Autor

4.3.3 GASTOS OPERACIONALES

Gastos de Operación

Valor en Dólares

Descripción	Mensual	Anual
Movilización	100	1,200.00
Imprevistos	100	1,200.00
Implementos de Baño	25	300.00
Total	225	2,700.00

Operación de Montacargas	Costo Mensual	Costo Anual
Mantenimiento de Montacargas	15	180.00
Combustible de Montacargas	60	720.00
Total Gasto Operación Vehículos	75	900.00

TOTAL GASTOS OPERACIONALES	300.00\$	3,600.00\$
-----------------------------------	-----------------	-------------------

Cuadro 4.10: Gastos operacionales

Fuente: Investigación autor

Elaborado por: El Autor

4.3.4 GASTOS FINANCIEROS DEL PROYECTO

Gastos Financieros
Valor en Dólares

TABLA DE AMORTIZACIÓN

Dinero a solicitar: 105,829.00\$
Plazo: 5 años
Interes: 15% anual a abril 2011
Entidad Financiera: Banco Pichincha

Año	Mes	Cuota	Interes	Amortizacion	Capital
1	1	2,517.66	1,322.86	1,194.80	104,634.20
1	2	2,517.66	1,307.93	1,209.73	103,424.47
1	3	2,517.66	1,292.81	1,224.85	102,199.62
1	4	2,517.66	1,277.50	1,240.16	100,959.46
1	5	2,517.66	1,261.99	1,255.67	99,703.79
1	6	2,517.66	1,246.30	1,271.36	98,432.43
1	7	2,517.66	1,230.41	1,287.25	97,145.18
1	8	2,517.66	1,214.31	1,303.35	95,841.83
1	9	2,517.66	1,198.02	1,319.64	94,522.19
1	10	2,517.66	1,181.53	1,336.13	93,186.06
1	11	2,517.66	1,164.83	1,352.83	91,833.23
1	12	2,517.66	1,147.92	1,369.74	90,463.49
2	1	2,517.66	1,130.79	1,386.87	89,076.62
2	2	2,517.66	1,113.46	1,404.20	87,672.42
2	3	2,517.66	1,095.91	1,421.75	86,250.67
2	4	2,517.66	1,078.13	1,439.53	84,811.14
2	5	2,517.66	1,060.14	1,457.52	83,353.62
2	6	2,517.66	1,041.92	1,475.74	81,877.88
2	7	2,517.66	1,023.47	1,494.19	80,383.69
2	8	2,517.66	1,004.80	1,512.86	78,870.83
2	9	2,517.66	985.89	1,531.77	77,339.06
2	10	2,517.66	966.74	1,550.92	75,788.14
2	11	2,517.66	947.35	1,570.31	74,217.83
2	12	2,517.66	927.72	1,589.94	72,627.89
3	1	2,517.66	907.85	1,609.81	71,018.08
3	2	2,517.66	887.73	1,629.93	69,388.15
3	3	2,517.66	867.35	1,650.31	67,737.84
3	4	2,517.66	846.72	1,670.94	66,066.90
3	5	2,517.66	825.84	1,691.82	64,375.08
3	6	2,517.66	804.69	1,712.97	62,662.11
3	7	2,517.66	783.28	1,734.38	60,927.73
3	8	2,517.66	761.60	1,756.06	59,171.67
3	9	2,517.66	739.65	1,778.01	57,393.66
3	10	2,517.66	717.42	1,800.24	55,593.42
3	11	2,517.66	694.92	1,822.74	53,770.68
3	12	2,517.66	672.13	1,845.53	51,925.15
4	1	2,517.66	649.06	1,868.60	50,056.55
4	2	2,517.66	625.71	1,891.95	48,164.60
4	3	2,517.66	602.06	1,915.60	46,249.00
4	4	2,517.66	578.11	1,939.55	44,309.45
4	5	2,517.66	553.87	1,963.79	42,345.66

4	6	2,517.66	529.32	1,988.34	40,357.32
4	7	2,517.66	504.47	2,013.19	38,344.13
4	8	2,517.66	479.30	2,038.36	36,305.77
4	9	2,517.66	453.82	2,063.84	34,241.93
4	10	2,517.66	428.02	2,089.64	32,152.29
4	11	2,517.66	401.90	2,115.76	30,036.53
4	12	2,517.66	375.46	2,142.20	27,894.33
5	1	2,517.66	348.68	2,168.98	25,725.35
5	2	2,517.66	321.57	2,196.09	23,529.26
5	3	2,517.66	294.12	2,223.54	21,305.72
5	4	2,517.66	266.32	2,251.34	19,054.38
5	5	2,517.66	238.18	2,279.48	16,774.90
5	6	2,517.66	209.69	2,307.97	14,466.93
5	7	2,517.66	180.84	2,336.82	12,130.11
5	8	2,517.66	151.63	2,366.03	9,764.08
5	9	2,517.66	122.05	2,395.61	7,368.47
5	10	2,517.66	92.11	2,425.55	4,942.92
5	11	2,517.66	61.79	2,455.87	2,487.05
5	12	2,518.14	31.09	2,518.14	

Cuadro 4.11: Tabla amortización
Fuente: Banco del Pichincha
Elaborado por: El autor

Cuadro Resumen de Gastos Mensuales

Valor en dólares

Descripción	Total USD \$
Total Gastos Administrativos Mensuales	12,811.07\$
Total Gastos de Venta Mensuales	80.00\$
Total Gastos Operacionales Mensuales	300.00\$
Total Gastos Financieros Mensuales	2,517.66\$
Total Gastos Mensuales	15,708.73\$

Cuadro 4.12: Resumen gastos mensuales
Fuente: Investigación autor
Elaborado por: El Autor

4.4 PRESUPUESTO DE INGRESOS DEL PROYECTO

Para poder determinar el cuadro de ingresos del proyecto se parte desde la capacidad de almacenaje de la bodega, y el estimado de crecimiento de la demanda.

La proyección que se establece para la Almacenera de la Aduana de Quito guarda profunda relación con la superficie de la misma (800 m² de área cubierta para almacenaje) y produce un rendimiento o capacidad de almacenamiento de 0.6 Toneladas o 600 Kilos por m², dando una capacidad máxima de 480 toneladas de almacenaje.

Para tener un cálculo más preciso sobre el ingreso de mercancía mensual, para la almacenera, se ha tomado en cuenta las cifras de la empresa EXTECOMEXA, la cual tiene la misma capacidad de almacenamiento que la de este proyecto (800 m²).

También hay que recordar que a esta empresa se le ha negado la concesión en el año 2010 lo que significa que esa carga podría ser repartida para el almacén en estudio.

El cuadro a continuación muestra la cantidad máxima de almacenamiento de del proyecto, así también como la cantidad que hubiese sido designado para la empresa Extecomexa, que sería el espacio que vamos a ocupar.

**CAPACIDAD DE CARGA ALMACENERA TEMPORAL
CANTIDAD EN KILOS**

	MENSUAL	2013	2014	2015	2016	2017
CARGA TOTAL MENSUAL TODOS ALMACENES TEMPORALES	2,680,107.87	33,278,791.43	35,631,601.99	38,059,673.98	40,694,587.50	43,571,694.83
CAPACIDAD TOTAL DE CARGA ALMACENERA	480,000.00	5,760,000.00	5,760,000.00	5,760,000.00	5,760,000.00	5,760,000.00
TOTAL DE CARGA QUE PERTENECERÍA A LA ALMACENERA	251,451.43	3,017,417.12	3,230,748.51	3,459,162.43	3,703,725.22	3,965,578.59
CAPACIDAD DE CARGA AL 100%	480,000.00	5,760,000.00	5,760,000.00	5,760,000.00	5,760,000.00	5,760,000.00
CAPACIDAD DE CARGA AL 75%	360,000.00	4,320,000.00	4,320,000.00	4,320,000.00	4,320,000.00	4,320,000.00
CAPACIDAD DE CARGA AL 50%	240,000.00	2,880,000.00	2,880,000.00	2,880,000.00	2,880,000.00	2,880,000.00

Cuadro 4.13: Capacidad de carga

Fuente: Investigación autor

Elaborado por: El Autor

Para calcular los ingresos mensuales y anuales se ha tomado en cuenta el precio promedio de los valores que están en las tarifas que designa la CAE, dando un resultado de 0.059 ctvs de dólar por kilo.

También se ha tomado como datos relevantes la encuesta, donde nos dice que un 60% de la carga se retira en 7 días, el 30% en 15 días y el 10% en 30 días.

Los primeros 7 días pagarán la tarifa de 0.059, a lo que se le suma el costo operativo que es de \$ 0.006 ctvos.

Para la mercancía que pase de los 7 días de almacenamiento tendrá que pagar un valor de \$ 0.005 ctvos, a lo cual también se le suma los 0.006 ctvos por costo de operación, más los días por los que la mercancía permanecerá.

Para un mejor análisis de los ingresos se han creado dos escenarios uno pesimista y otro optimista, en ambos casos con proyecciones que se han hecho en base al promedio de las variaciones anuales de ingreso de carga a las almaceneras.

A continuación se recrea un escenario de ingresos pesimista para el año 2013, donde se supone que solo por sorteo de la Aduana, y casi sin consignaciones, se tendría la siguiente carga:

PRESUPUESTO DE INGRESOS - ESCENARIO PESIMISTA

	Kg MENSUAL	Kg ANUAL 2013	PRECIO POR KILO			TOTAL ANUAL	TOTAL MENSUAL
			EN 7 DÍAS	8 - 15 DÍAS	15 - 30 DÍAS		
			0.065\$	0.005\$	0.005\$		
				9	23		
Total de carga de la almacenera	251,451.43	3,017,417.12				117,837.10\$	9,819.76\$
Bodegaje 60% de la carga con 7 días en promedio	150,870.86	1,810,450.27	117,837.10\$				
Bodegaje 30% de la carga con 15 días en promedio	75,435.43	905,225.14	58,918.55\$	40,735.13\$		99,653.68\$	8,304.47\$
Bodegaje 10% de la carga con 30 días en promedio	25,145.14	301,741.71	19,639.52\$		34,700.30\$	54,339.81\$	4,528.32\$
TOTAL						271,830.60\$	22,652.55\$

Cuadro 4.14: Presupuesto de ingresos - escenario pesimista

Fuente: Investigación autor

Elaborado por: El Autor

***Luego de los 7 días de almacenaje se cobra \$ 0.005 ctvos por kilo como dictamina la aduana.**

El escenario pesimista se debe a que nos darían solo la carga que por sorteo la aduana nos entregaría para almacenar, como fue para la empresa Extecomexa, con muy pocas consignaciones de carga. Esta empresa tenía gran capacidad de almacenamiento pero no fue aprovechado como es debido además de que la almacenera mencionada estaba muy lejos del aeropuerto, por lo que casi no conseguía consignaciones por parte de los importadores o agentes de aduana.

A continuación se presenta un cuadro de presupuestos de ingresos para el año 2013 en un escenario optimista, esto quiere decir que le aumentamos el 20% a toda la mercancía con la que hicimos el cuadro pesimista, el 20% se debe a que en la encuesta hubo un 60% de encuestados que podrían cambiar de almacenera, de estos 60% solo le aumentamos el 20% ya que es muy probable que las actuales empresas mejoren su servicio para el nuevo aeropuerto, dando como resultado un cambio de pensamiento de ciertos agente afianzados a los se que se encuestó.

PRESUPUESTO DE INGRESOS - ESCENARIO OPTIMISTA

	Kg MENSUAL	Kg ANUAL 2013	PRECIO POR KILO			TOTAL ANUAL	TOTAL MENSUAL
			EN 7 DÍAS	8 - 15 DÍAS	15 - 30 DÍAS		
			0.065\$	0.005\$	0.005\$		23
Total de carga escenario pesimista más 20% (encuestas)	301,741.71	3,620,900.55		9			
Capacidad total de la almacenera	480,000.00	5,760,000.00					
Bodegaje 60% de la carga con 7 días en promedio	181,045.03	2,172,540.33	141,215.12\$			141,215.12\$	11,767.93\$
Bodegaje 30% de la carga con 15 días en promedio	90,522.51	1,086,270.16	70,607.56\$	48,882.16\$		119,489.72\$	9,957.48\$
Bodegaje 10% de la carga con 30 días en promedio	30,174.17	362,090.05	23,535.85\$		41,640.36\$	65,176.21\$	5,431.35\$
TOTAL						325,679.30\$	27,156.75\$

Cuadro 4.15: Presupuesto de ingresos - escenario optimista

Fuente: Investigación autor

Elaborado por: El Autor

En el siguiente cuadro se presentan los ingresos proyectados para el año 2013, esto se hizo con el promedio de las variaciones mensuales de almacenaje de la empresa Extecomexa, del año 2010. Con el porcentaje de variación que fue del 5% se fue calculando mes a mes hasta llegar al año 2013, a este valor se le sumó el 10% que sería un porcentaje moderado, tomando en cuenta que en el cuadro optimista se le suma el 20% en base a la encuesta y se obtuvo lo siguiente:

PROYECCIÓN DE INGRESOS MENSUAL AÑO 2013

MESES	KILOS											
	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
Total carga mensual	270,225.48	272,927.74	275,657.01	278,413.58	281,197.72	284,009.70	286,849.79	289,718.29	292,615.47	295,541.63	298,497.05	301,482.02
Capacidad total de la almacenera	480,000.00	480,000.00	480,000.00	480,000.00	480,000.00	480,000.00	480,000.00	480,000.00	480,000.00	480,000.00	480,000.00	480,000.00
Bodegaje 60% de la carga con 7 días en promedio	162,135.29	163,756.64	165,394.21	167,048.15	168,718.63	170,405.82	172,109.88	173,830.98	175,569.28	177,324.98	179,098.23	180,889.21
Bodegaje 30% de la carga con 15 días en promedio	81,067.64	81,878.32	82,697.10	83,524.08	84,359.32	85,202.91	86,054.94	86,915.49	87,784.64	88,662.49	89,549.11	90,444.60
Bodegaje 10% de la carga con 30 días en promedio	27,022.55	27,292.77	27,565.70	27,841.36	28,119.77	28,400.97	28,684.98	28,971.83	29,261.55	29,554.16	29,849.70	30,148.20

MESES	DOLARES												
	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
Bodegaje 60% de la carga con 7 días en promedio	10,538.79	10,644.18	10,750.62	10,858.13	10,966.71	11,076.38	11,187.14	11,299.01	11,412.00	11,526.12	11,641.38	11,757.80	133,658.28
Bodegaje 30% de la carga con 15 días en promedio	8,917.44	9,006.62	9,096.68	9,187.65	9,279.52	9,372.32	9,466.04	9,560.70	9,656.31	9,752.87	9,850.40	9,948.91	113,095.47
Bodegaje 10% de la carga con 30 días en promedio	4,864.06	4,912.70	4,961.83	5,011.44	5,061.56	5,112.17	5,163.30	5,214.93	5,267.08	5,319.75	5,372.95	5,426.68	61,688.44
TOTAL	24,320.29	24,563.50	24,809.13	25,057.22	25,307.79	25,560.87	25,816.48	26,074.65	26,335.39	26,598.75	26,864.73	27,133.38	308,442.19

Cuadro 4.16: Proyección de ingresos mensual año 2013

Fuente: Investigación autor

Elaborado por: El Autor

En el cuadro 4.4.5 tenemos la proyección de los próximos 7 años empezando por el 2013 que sería el año en que la “Almacenera Temporal Rich Imports” empezaría sus operaciones.

Las proyecciones se hicieron en base a la demanda futura, tomando en cuenta a la empresa Extecomexa como referente, a esta cantidad de mercancía que ingresaría a la empresa se le suma el 10% antes mencionado debido a las encuestas dando una proyección como se muestra a continuación

PROYECCIÓN DE INGRESOS PARA 7 AÑOS

AÑOS	KILOS						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Total carga anual (mas 10%)	3,319,158.83	3,553,823.36	3,805,078.68	4,074,097.74	4,362,136.45	4,798,350.09	5,278,185.10
Capacidad total de la almacenera	5,760,000.00	5,760,000.00	5,760,000.00	5,760,000.00	5,760,000.00	6,336,000.00	6,969,600.00
Bodegaje 60% de la carga con 7 días en promedio	1,991,495.30	2,132,294.02	2,283,047.21	2,444,458.64	2,617,281.87	2,879,010.06	3,166,911.06
Bodegaje 30% de la carga con 15 días en promedio	995,747.65	1,066,147.01	1,141,523.60	1,222,229.32	1,308,640.93	1,439,505.03	1,583,455.53
Bodegaje 10% de la carga con 30 días en promedio	331,915.88	355,382.34	380,507.87	407,409.77	436,213.64	479,835.01	527,818.51

AÑOS	DOLARRES							TOTAL
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
Bodegaje 60% de la carga con 7 días en promedio	129,447.19	138,599.11	148,398.07	158,889.81	170,123.32	187,135.65	205,849.22	866,357.10
Bodegaje 30% de la carga con 15 días en promedio	114,510.98	122,606.91	131,275.21	140,556.37	150,493.71	165,543.08	182,097.39	766,392.82
Bodegaje 10% de la carga con 30 días en promedio	59,744.86	63,968.82	68,491.42	73,333.76	78,518.46	86,370.30	95,007.33	399,857.12
TOTAL	308,442.19	325,174.84	348,164.70	372,779.94	399,135.49	439,049.03	482,953.94	2,959,349.17

Cuadro 4.17: Proyección de ingresos para 7 años

Fuente: Investigación autor

Elaborado por: El Autor

FLUJO DE CAJA

**ALMACENERA "RICH IMPORTS"
FLUJO DE CAJA MENSUAL PROYECTADO
VALOR EN DOLARES
AÑO 2013**

MESES	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
(+) INGRESOS		24,320.29	24,563.50	24,809.13	25,057.22	25,307.79	25,560.87	25,816.48	26,074.65	26,598.75	26,598.75	26,864.73	27,133.38
(-) GASTOS DE ADMINISTRACION		12,811.07	12,811.07	12,811.07	12,811.07	12,811.07	12,811.07	12,811.07	12,811.07	12,811.07	12,811.07	12,811.07	12,811.07
(-) DEPRECIACION		4,950.85	4,950.85	4,950.85	4,950.85	4,950.85	4,950.85	4,950.85	4,950.85	4,950.85	4,950.85	4,950.85	4,950.85
(-) GASTOS DE VENTA		80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00
(-) GASTOS FINANCIEROS		1,322.86	1,307.93	1,292.81	1,277.50	1,261.99	1,246.30	1,230.41	1,214.31	1,198.02	1,181.53	1,164.83	1,147.92
(-) GASTOS OPERACIONALES		300.00	300.00	300.00	300.00	300.00	300.00	300.00	300.00	300.00	300.00	300.00	300.00
(=) UTILD. ANTES DE REP. UT. E IMP.		4,855.51	5,113.65	5,374.40	5,637.80	5,903.88	6,172.65	6,444.15	6,718.42	7,258.81	7,275.30	7,557.98	7,843.54
(-) 15% PARTICIPACION UTILID.		728.33	767.05	806.16	845.67	885.58	925.90	966.62	1,007.76	1,088.82	1,091.29	1,133.70	1,176.53
(=) UTILIDAD ANTES DE IMP.		4,127.19	4,346.60	4,568.24	4,792.13	5,018.30	5,246.75	5,477.53	5,710.65	6,169.99	6,184.00	6,424.29	6,667.01
(-) 25% IMPUESTO A LA RENTA		1,031.80	1,086.65	1,142.06	1,198.03	1,254.58	1,311.69	1,369.38	1,427.66	1,542.50	1,546.00	1,606.07	1,666.75
(=) UTILIDAD NETA		3,095.39	3,259.95	3,426.18	3,594.10	3,763.73	3,935.07	4,108.15	4,282.99	4,627.49	4,638.00	4,818.21	5,000.26
(+) DEPRECIACIONES		4,950.85	4,950.85	4,950.85	4,950.85	4,950.85	4,950.85	4,950.85	4,950.85	4,950.85	4,950.85	4,950.85	4,950.85
(-) INVERSION	487,863.00												
(-) AMORTIZACION PRESTAMO		-1,194.80	-1,209.73	-1,224.85	-1,240.16	-1,255.67	-1,271.36	-1,287.25	-1,303.35	-1,319.64	-1,336.13	-1,352.83	-1,369.74
(=) FLUJO DE CAJA	-487,863.00	6,851.44	7,001.06	7,152.18	7,304.78	7,458.90	7,614.55	7,771.74	7,930.49	8,258.69	8,252.72	8,416.23	8,581.36

Cuadro 4.18: Flujo de caja
Fuente: Investigación autor
Elaborado por: El autor

FLUJO DE CAJA PROYECTADO

**ALMACENERA "RICH IMPORTS"
FLUJO DE CAJA PROYECTADO A SIETE AÑOS
VALOR EN DOLARES**

MESES	0	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
(+) INGRESOS		308,442.19	325,174.84	348,164.70	372,779.94	399,135.49	439,049.03	482,953.94
(-) GASTOS DE ADMINISTRACIÓN		153,732.90	153,732.90	153,732.90	153,732.90	155,270.22	156,822.93	158,391.16
(-) DEPRECIACION		59,410.15	59,410.15	59,410.15	59,410.15	59,410.15	59,410.15	59,410.15
(-) GASTOS DE VENTA		480.00	480.00	480.00	480.00	484.80	489.65	494.54
(-) GASTOS FINANCIEROS		1,181.53	966.74	717.42	428.02	92.11		
(-) GASTOS OPERACIONALES		3,600.00	3,600.00	3,600.00	3,600.00	3,636.00	3,672.36	3,709.08
(=) UTILD. ANTES DE REP. UT. E IMP.		90,037.62	106,985.06	130,224.24	155,128.88	180,242.21	218,653.95	260,949.01
(-) 15% PARTICIPACION UTILID.		13,505.64	16,047.76	19,533.64	23,269.33	27,036.33	32,798.09	39,142.35
(=) UTILIDAD ANTES DE IMP.		76,531.98	90,937.30	110,690.60	131,859.55	153,205.88	185,855.86	221,806.66
(-) 25% IMPUESTO A LA RENTA		19,132.99	22,734.32	27,672.65	32,964.89	38,301.47	46,463.97	55,451.66
(=) UTILIDAD NETA		57,398.98	68,202.97	83,017.95	98,894.66	114,904.41	139,391.90	166,354.99
(+) DEPRECIACIONES		59,410.15	59,410.15	59,410.15	59,410.15	59,410.15	59,410.15	59,410.15
(-) INVERSION	487,863.00							
(-) AMORTIZACION PRESTAMO		-1,336.13	-1,550.92	-1,800.24	-2,089.64	-2,425.55		
(=) FLUJO DE CAJA	-487,863.00	115,473.00	126,062.20	140,627.86	156,215.17	171,889.00	198,802.04	225,765.14

Cuadro 4.19: Flujo de caja proyectado
Fuente: Investigación autor
Elaborado por: El autor

ESTADO DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

ALMACENERA "RICH IMPORTS" ESTADO DE RESULTADOS VALOR EN DOLARES

AÑOS	2013	2014	2015	2016	2017
(+) INGRESOS	308,442.19	325,174.84	348,164.70	372,779.94	399,135.49
(-) GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	153,732.90	153,732.90	153,732.90	153,732.90	153,732.90
(-) DEPRECIACION	59,410.15	59,410.15	59,410.15	59,410.15	59,410.15
(-) GASTOS DE VENTA	480.00	480.00	480.00	480.00	480.00
(-) GASTOS FINANCIEROS	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(-) GASTOS OPERACIONALES	3,600.00	3,600.00	3,600.00	3,600.00	3,600.00
(=) UTILD. ANTES DE REP. UT. E IMP.	91,219.15	107,951.80	130,941.66	155,556.90	181,912.45
(-) 15% PARTICIPACIÓN UTILID.	13,682.87	16,192.77	19,641.25	23,333.54	27,286.87
(=) UTILIDAD ANTES DE IMP.	77,536.28	91,759.03	111,300.41	132,223.37	154,625.58
(-) 25% IMPUESTO A LA RENTA	19,384.07	22,939.76	27,825.10	33,055.84	38,656.39
(=) UTILIDAD NETA	58,152.21	68,819.27	83,475.31	99,167.53	115,969.18

Cuadro 4.20: Estado de pérdidas y ganancias

Fuente: Investigación autor

Elaborado por: El autor

BALANCE DE SITUACIÓN INICIAL

**ALMACENERA "RICH IMPORTS"
BALANCE GENERAL AL PRIMER AÑO
VALOR EN DOLARES**

ACTIVOS	(USD)	(USD)	PASIVOS	(USD)	(USD)
ACTIVO CORRIENTE		115,473.00	PASIVO CIRCULANTE		10,655.65
ACTIVO FIJO			PROVISIÓN SUELDOS		
MUEBLES Y ENSERES	1,549.00		PASIVO LARGO PLAZO		105.829,00
EQUIPOS DE OFICINA	2,049.00		PRESTAMO A 5 AÑOS		
EQUIPOS DE COMPUTACION	3,765.00				
VEHICULOS	40,000.00				
TERRENO	39,000.00				
EDIFICIOS	230,000.00				
DEPRECIACION ACUMULADA		-59,410.15			
ACTIVOS DIFERIDOS		16,800.00	PATRIMONIO		
Estudio de Factibilidad y Asesoría Técnica	15,000.00				
Asesoría Aduanera	1,200.00				
Gastos de Constitución	600.00				
TOTAL ACTIVOS		389,225.85	TOTAL PASIVOS Y PATRIMONIO		389,225.85

Cuadro 4.21: Balance de Situación inicial
Fuente: Investigación autor
Elaborado por: El autor

CAPITULO V

5. EVALUACIÓN FINANCIERA Y AMBIENTAL DEL PROYECTO

En este capítulo se realizará dos tipos de evaluaciones la financiera y la de impacto ambiental, esto con la finalidad de analizar la rentabilidad financiera que generará el proyecto en estudio y por otro lado identificar si en la ejecución del mismo se produce o no contaminación al Medio Ambiente.

Objetivos

- Determinar la rentabilidad financiera del Proyecto.
- Determinar cuales son las variables ambientales potencialmente nocivas y establecer un esquema de protección para el entorno.
- Establecer los criterios de decisión que permitan formar un juicio de valor en cuanto a la factibilidad del proyecto.
- Calcular en Valor Actual Neto del proyecto.
- Establecer la Tasa Interna de Retorno del proyecto
- Calcular la Relación Beneficio – Costo que presentará el proyecto.
- Determinar el Período de Recuperación del Capital.

5.1 VAN (Valor Actual Neto) de la inversión, es el valor actual de los flujos de caja a futuro menos el valor actual del costo de la inversión.

Para el cálculo de la tasa de descuento se tomará en consideración los siguientes datos:

⁴¹

Inflación Anual = 3.3% (año 2010)

Tasa de Riesgo = 5%

La fórmula aplicada fue: ⁴²

$$\text{TMAR} = i + f + (i * f)$$

En donde:

i = premio al riesgo

f = inflación

$$\text{TMAR} = 5 + 3.3 + (5 * 3.3)$$

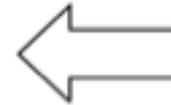
$$= 8.3 + 16.5$$

$$= 24.8 \%$$

⁴¹ <http://www.bce.fin.ec/>

⁴² Evaluación de Proyectos- Quinta Edición- Gabriel Baca Urbina- McGraw-Hill-México- Febrero 2006. Pág.184-185

AÑO	FLUJO DE CAJA	VAN
0	-487,863.00	
1	92,732.26	\$ -413,078.92
2	102,503.91	\$ -346,414.04
3	116,120.61	\$ -285,510.26
4	130,606.40	\$ -230,267.21
5	144,970.08	\$ -180,816.79
6	198,802.04	\$ -126,128.95
7	225,765.14	\$ -76,044.25
8	250,000.00	\$ -31,317.59
9	270,000.00	\$ 7,637.90
10		

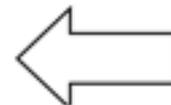


Se prevee que la inversión en el proyecto genere un valor presente neto de \$-76,044.25 usd, lo que significa que es un mal proyecto porque para ser proyectado para siete años sigue siendo el VAN negativo.

Pero hay que recordar que al total de la inversión esta tomado en cuenta la garantía del almacén que es de 150.000 usd.

A continuación se muestra un cuadro del VAN pero con la inversión restada la garantía

AÑO	FLUJO DE CAJA	VAN
0	-337,863.00	
1	92,732.26	\$ -263,078.92
2	102,503.91	\$ -196,414.04
3	116,120.61	\$ -135,510.26
4	130,606.40	\$ -80,267.21
5	144,970.08	\$ -30,816.79
6	198,802.04	\$ 23,871.05



5.2 TIR (Tasa Interna de Retorno) es la tasa de descuento capaz de igualar la serie de ingresos futuros con el desembolso original. Dicho de otro modo, es aquella tasa de descuento que da al proyecto un VAN cero.

Para el cálculo de esta variable, se utilizó la fórmula establecida en la función TIR del programa Excel, utilizando los flujos de caja proyectados anteriormente.

Período	Flujo de Caja
0	-487,867.00
1	92,732.26
2	102,503.91
3	116,120.61
4	130,606.40
5	144,970.08
6	198,802.04
7	225,765.14
TIR	19%

La TIR es menor que la tasa de descuento, lo que es un mal indicador; para ser factible el proyecto debería ser mayor que dicha tasa.

A continuación se muestra una TIR con la inversión restada la garantía, donde podemos ver que es un proyecto factible, en este caso la TIR es mayor a la tasa de descuento.

Período	Flujo de Caja
0	-337,863.00
1	92,732.26
2	102,503.91
3	116,120.61
4	130,606.40
5	144,970.08
6	198,802.04
7	225,765.14
TIR	31%

5.3 R b/c (Relación Beneficio/Costo) Es la relación que compara a base de razones, el valor actual neto de las entradas de efectivo futuras con el valor actual del desembolso original.

VA Ingresos

R b/c = _____

VA Egresos

Para simplicidad en los cálculos, en la tabla a continuación se define el factor

$\frac{1}{(1+i)^n}$

que hace parte de la fórmula del VA. Aplicando los datos del proyecto se tiene:

AÑO	INGRESOS	VA INGRESOS	FACTOR	EGRESOS	VA EGRESOS
1	308,442.19	268,961.59	0.872	232,069.45	202,364.56
2	325,174.84	247,458.05	0.761	229,599.36	174,725.11
3	348,164.70	230,833.20	0.663	226,732.22	150,323.46
4	372,779.94	215,466.81	0.578	223,404.14	129,127.59
5	399,135.49	201,164.28	0.504	221,119.24	111,444.10
6	439,049.03	193,181.57	0.44	220,395.08	96,973.83
7	482,953.94	185,454.31	0.384	222,004.93	85,249.89
		1,542,519.82			950,208.55
		R C/B =	1.6233487		

R b/c = 1.62

Este valor obtenido en la relación beneficio/costo indica que los ingresos son mayores que los egresos en un 62%, es decir que por lo tanto se muestra favorable la implementación del proyecto.

Este resultado proporciona confianza en la ejecución del proyecto donde se demuestra que no se tendrá problemas para cubrir las obligaciones de la empresa debido a que económicamente se tiene una brecha favorable entre la entrada y salida de dinero.

5.4 PRK (PERIODO DE RECUPERACIÓN DEL CAPITAL)

AÑOS	PROYECTO	VALOR DESCONTADO	
0	-487,863.00	-487,863.00	
1	92,732.26	-395,130.74	
2	102,503.91	-292,626.83	
3	116,120.61	-176,506.22	
4	130,606.40	-45,899.82	
5	144,970.08	99,070.26	
6	198,802.04	297,872.30	
7	225,765.14	523,637.44	
	AÑOS	MESES	DÍAS
PKR =	4	3	25

Como se puede apreciar en la tabla anterior, la inversión se la recupera entre el cuarto y quinto año, pues al final del cuarto año se tiene todavía un valor negativo (inversión por recuperar) de \$ 45.899.82 que, sumados a los \$ 144.970.08 obtenidos como flujo neto en el quinto año, dejan ya en éste un valor positivo (utilidad) de \$ 99.070.26. Aplicando una regla de tres, se calcula el número de días en los que el valor negativo anotado, se absorbe llegando a cero:

$$\begin{array}{rcl} 144.970.08 & & 365 \\ 45.899.82 & & X \end{array}$$

$$X = \frac{45\,899.82 \times 365}{144\,970.08} = 115 \text{ días (3 meses, 25 días)}$$

Los datos anteriores muestran que el Período de Recuperación del Capital invertido en este proyecto se recuperará en 4 años, 3 meses y 25 días, lo cual se considera un tiempo bastante bueno considerando el monto de la inversión inicial.

EVALUACION AMBIENTAL

5.5 IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES

5.5.1 INTRODUCCIÓN

“En términos generales, un estudio de impacto ambiental tiene tres componentes fundamentales: la identificación de impactos ambientales; la evaluación de impactos ambientales y la definición de acciones para eliminar, mitigar o controlar los impactos ambientales significativos.

Existen varias metodologías para la identificación de los impactos ambientales, en términos generales se las puede clasificar en matrices de interacción o de causa-efecto, diagrama de redes y listas de control, debiéndose indicar que los diagramas de redes se consideran como una variante de las matrices de interacción.

Independientemente de la metodología a utilizarse para la realización del EIA, esta debe cumplir tres requisitos básicos:

1. Ser adecuada a los procesos o actividades propias del proyecto.
2. Ser objetiva, los resultados deben replicarse independientemente del punto de vista del evaluador o grupo evaluador.

3. No debe demandar altas inversiones en términos de recursos (financieros, humanos, técnicos y otros)”⁴³.

Las matrices de causa-efecto tienen una alta aplicabilidad para la identificación y valoración de los impactos ambientales, por lo que será esta metodología la que se utilizará en el presente estudio.

5.5.2 OBJETIVO GENERAL

Identificar, a través de una matriz causa-efectos, los principales impactos ambientales del proyecto “RICH IMPORTS”, en las etapas de ejecución y operación, considerando las diferentes acciones o actividades inherentes al mismo y los diferentes aspectos ambientales presentes en el sitio del proyecto.

5.5.3 ALCANCE

La identificación de impactos ambientales se realizará para las principales áreas, actividades, productos o servicios del proyecto “RICH IMPORTS”, tanto en la fase de ejecución como en la de operación.

⁴³ Guía Metodológica para la Evaluación del Impacto Ambiental – Vicente Conesa Fdez-Vitora – 3era Edición- Ediciones Mundi Prensa – Madrid España- 2003

5.5.4 DEFINICIONES⁴⁴

Medio Ambiente

El entorno del sitio en que opera una organización, incluyendo el aire, el agua, el suelo, los recursos naturales, la flora, la fauna, los seres humanos y sus interrelaciones.

Aspecto Ambiental

Elemento de las actividades, productos o servicios de una organización que puede interactuar con el medio ambiente.

Impacto Ambiental

Cualquier cambio en el medio ambiente, sea adverso o beneficioso, total o parcial, resultante de las actividades, productos o servicios de una organización.

Objetivo Ambiental

Meta ambiental global, cuantificada cuando sea posible, surgida de la política ambiental, que una organización se propone lograr.

⁴⁴ Normas ISO 14.000: 2004- Sistema de Gestión Ambiental – ISO – Internacional Standardization Organization – Publicaco en la Secretaría General de ISO – Ginebra- Suiza.

Política Ambiental

Declaración realizada por la organización de sus intenciones y principios en relación con su desempeño ambiental global, que provee un marco para la acción y para establecer sus objetivos y metas ambientales.

Meta ambiental

Requerimiento de desempeño detallado, cuantificado cuando sea posible, aplicable a la organización y a partes de ella, que surge de los objetivos ambientales y que es necesario establecer y cumplir para lograr aquellos objetivos.

5.5.5 METODOLOGÍA

“Para la identificación de impactos ambientales se utilizará una matriz de doble entrada denominada de causa-efecto. En las columnas, tanto para la etapa de construcción como para la de operación, se identificarán las diferentes acciones a implementarse en el proyecto. En las filas se colocarán los factores ambientales identificados en el sitio del proyecto y su entorno y que son susceptibles de ser impactados.

El proceso de inter-relacionar la causa (acción), con el efecto (factores ambientales), nos permitirá decidir si se producirá o no una interacción que da como resultado un impacto ambiental, cuando esto ocurre, se marcará en la matriz con una línea diagonal

en la celda de cruce correspondiente, el resultado de este proceso permite obtener la Matriz de identificación de impactos”⁴⁵.

Entre los diferentes impactos ambientales a considerarse tenemos:

- Contaminación del aire.
- Contaminación del agua.
- Contaminación del suelo.
- Afectaciones a la fauna.
- Aspectos socioeconómicos, culturales, laborales

5.5.6 MATRIZ DE IMPACTOS AMBIENTALES

Valoración Impactos (Magitudes)

La valoración de impactos se realiza otorgando valores a dos parámetros fundamentales:

- Magnitud del factor ambiental
- Magnitud del impacto ambiental

El primero se refiere a la agresividad del impacto con respecto al medio ambiente, es decir, de cómo una actividad es capaz de afectar al entorno natural, social, económico. Este parámetro puede tener signo positivo o negativo, dependiendo de qué tipo sea el impacto. Por ejemplo, el impacto de generación de residuos peligrosos es negativo para

⁴⁵ Guía Metodológica para la Evaluación del Impacto Ambiental – Vicente Conesa Fdez-Vitora – 3era Edición- Ediciones Mundi Prensa – Madrid España- 2003

el ambiente, mientras que la contratación de mano de obra mejor la calidad de vida, siendo un impacto positivo.

En tanto la magnitud del Impacto Ambiental, se define como la duración del impacto en el entorno. Otorgando una escala de impacto temporal a impacto permanente. Este parámetro no posee signo.

La posición de estas dos magnitudes es en forma de fracción de la siguiente manera:

Para definir las magnitudes de los dos parámetros se da una escala de 1 a 10, donde en la:

- Magnitud del factor ambiental

Definiendo el signo, según el tipo de impacto (positivo o negativo)

1 = Impacto muy BAJO

10= Impacto muy ALTO

- Magnitud del impacto ambiental

1 = Impacto TEMPORAL

10 = Impacto PERMANENTE

Agregación de Impactos

Para definir la agregación de impactos se toma en cuenta las dos magnitudes, tanto la del Factor Ambiental como la de Impacto Ambiental.

Estas magnitudes se las asigna a cada interacción de las operaciones unitarias de la BODEGA “X,Y” con los elementos del entorno, medio ambiente.

Una vez que se colocaron todos los valores según un consenso, se procede a la suma total del impacto generado y se realiza de la siguiente manera:

Ejemplo:

Se realiza una multiplicación de la magnitud del Factor ambiental con la magnitud del impacto ambiental, en este caso nos daría un total de:

Agregación de Impactos = - 80

Una vez multiplicadas todas las interacciones se realiza una suma, respetando los signos de la magnitud del factor ambiental.

MATRIZ DE IMPACTOS AMBIENTALES

CAPÍTULO VI

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1 Conclusiones

- La idea de crear la “Almacenera Temporal Rich Imports ”, surgió de un conjunto de posibilidades entre las que más ponderaron fueron la disponibilidad de recursos económicos y la necesidad de extender la actual empresa Rich Comp.
- Desde un punto de vista Socio-Económico el proyecto es totalmente positivo. La generación de fuentes de empleo directos, indirectos, temporales y permanentes, tenderán a elevar el nivel de vida de la población.
- El proyecto, en general, contribuirá a impulsar la activación económica del sector y en particular en el Distrito Aduanero de Quito.
- El Estudio de Mercado también demuestra que la tendencia de la demanda es de crecimiento lo cual permite tener confianza en que el proyecto no sólo se mantendrá en el mercado sino que también tiene posibilidad de ir acrecentando.
- Los componentes del almacén como: bodega para carga general, pequeña, peligrosa, bodega de carga segura y amplios espacios tanto para parqueaderos como para operaciones que conforman el proyecto “Almacenera Temporal Rich Imports” también fueron definidos en base a las preferencias de los

importadores, las mismas que se determinaron a través de las encuestas que se aplicaron en el Estudio de Mercado. Se aprecia una demanda con tendencia creciente en estas actividades, lo cual apoya la ejecución de este proyecto.

- El Estudio Técnico permitió determinar la localización más estratégica para este proyecto dentro de las tres alternativas con que se contaba, establecer el tamaño óptimo para lograr una alta funcionalidad, desarrollar los procesos productivos que permitan implementar la operación aprovechando de mejor manera todos los recursos y puntualizar el personal que se requiere para su funcionamiento así como sus responsabilidades.
- La factibilidad de la implementación del proyecto está fundamentada en la disponibilidad del capital propio lo que representa un 70.26% del total de la inversión, es decir, que la diferencia a financiar representa un 29.74%, lo cual se considera bastante aceptable.
- Los Flujos de Caja reflejan que desde el principio del funcionamiento del proyecto se obtiene valores positivos en otras palabras se ubica sobre el punto de equilibrio, lo que demuestra que el proyecto es rentable. Además por el tipo de servicios y su costo es de gran liquidez, lo cual es bastante bueno ya que permitirá contar con el dinero necesario para la operación del mismo.
- El proyecto desde el punto de vista ambiental es viable.- La mayoría de los impactos negativos no son significativos; además, los impactos identificados

como significativos, que son muy pocos, son susceptibles de eliminarse o mitigarse mediante la implementación de medidas de control.

6.2 Recomendaciones

- El Gobierno como política de Estado debería incentivar la inversión extranjera como una alternativa de ingreso de divisas al país y generación de empleo, y así promoviendo las importaciones.
- A nivel de país se considera necesario crear una cultura de mejora en el servicio al cliente en todos los tipos de negocios y con mayor énfasis en aquellos cuya relación con el cliente es tan directa y en donde se transmite el grado de cultura de un país o región.
- En forma puntual, para este proyecto se sugiere poner énfasis en la promoción no sólo al inicio de la operación, sino tratar de mantenerla y ampliarla en un futuro para lograr despegar, impulsar y consolidar el negocio.
- Después de concluido el Estudio de Factibilidad del Proyecto y analizar la información obtenida en el mismo, se puede recomendar la ejecución del proyecto, debido a que los resultados obtenidos son bastante alentadores y con una proyección positiva, aunque ciertos indicadores nos dicen que el proyecto nos es muy factible si es que tomamos en cuenta la garantía o póliza de seguro que al final de cada año es devuelto, por lo cual no se pensaría como inversión que estaría perdida.

- El proyecto “Almacenera Temporal Rich Imports” deberá poner especial énfasis en el control de descarga y despacho de mercancía donde radica el principal aspecto del negocio planteado.

BIBLIOGRAFÍA

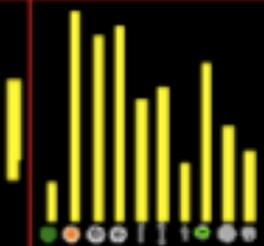
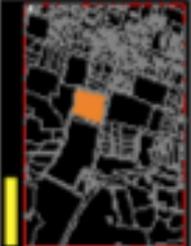
- Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestaciones de Servicios Públicos por parte de la iniciativa privada. Ley No. 50. Registro Oficial No. 349 del 31 e Diciembre de 1993.
- Corporación Aduanera Ecuatoriana
- Corporación Quiport S.A.
- Corporación Aduanera Ecuatoriana; Instructivo de Trabajo de Distribución de Carga Aérea a los Almacenes temporales; Octubre 2007
- Jean-Jacques Lambin, Marketing Estratégico – Tercera Edición – Madrid – España – 1995.
- Rochard I. Levin & David S. Rubin-Estadística para Administradores -Tercera Edición- Editorial – Prentice-Hall Hispanoamericana- 1996- Pág. 397.
- Biblioteca Práctica de Negocios – Tomo VIII, McGraw-Hill, 1986.
- Instructivo de Trabajo, Registro y Mantenimiento de Almacenes temporales, Agosto 2002
- Reglamento General de Aduanas, Sep. 2000
- Evaluación de Proyectos-Quinta Edición-Gabriel Baca Urbina-McGraw-hill/Interamericana Editores, S.A. DE C.V. – México – 2001,2006.
- Ibid
- Ley Orgánica de aduanas
- Ley de Compañías
- Resolución 3-2009-R5, Boletín 259, 2009, Aduana

- Evaluación de Proyectos- Quinta Edición- Gabriel Baca Urbina- McGraw-Hill- México- Febrero 2006.
- Guía Metodológica para la Evaluación del Impacto Ambiental – Vicente Conesa Fdez-Vitora – 3era Edición- Ediciones Mundi Prensa – Madrid España- 2003.
- Normas ISO 14.000: 2004- Sistema de Gestión Ambiental – ISO – Internacional Standarization Organization – Publicaco en la Secretaría General de ISO – Ginebra- Suiza.

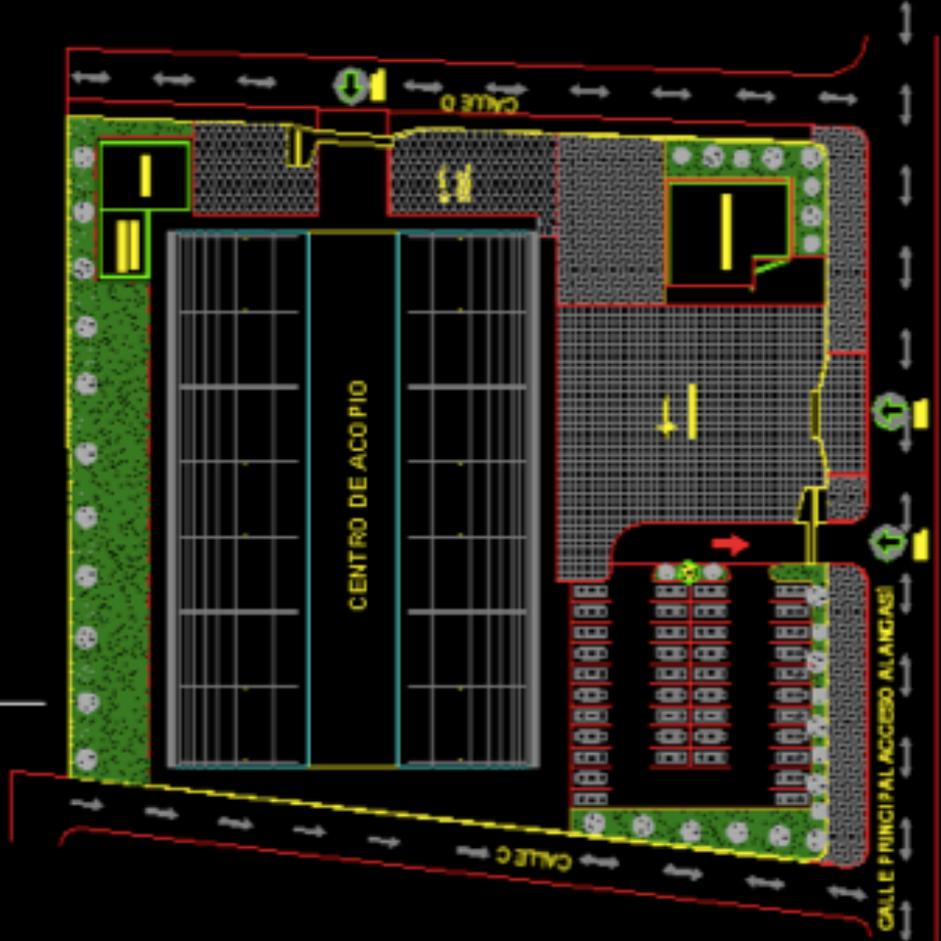
Páginas Web:

- www.supercias.gov.ec
- www.aite.com.ec
- <http://www.comunidadandina.org/normativa/dec/d617.HTM>
- www.infomipyme.com
- <http://www.bce.fin.ec/>
- www.cae.gov.ec

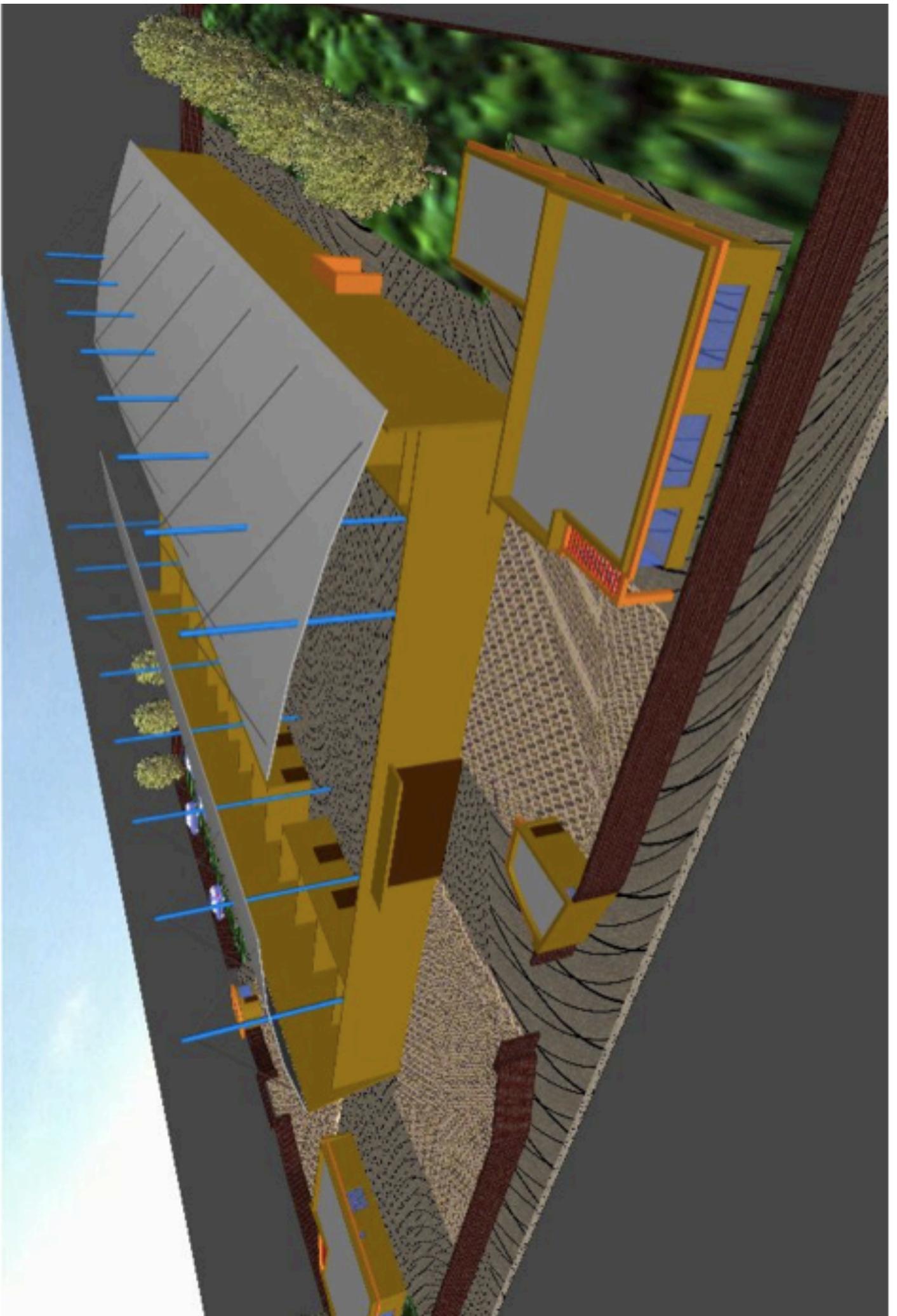
ANEXOS



IMPLANTACIÓN

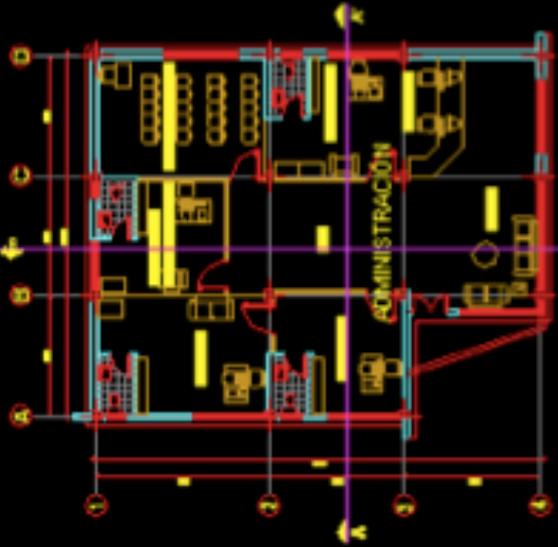


IMPLANTACIÓN





ADMINISTRACIÓN



ADMINISTRACIÓN CENTRO DE ACCESO



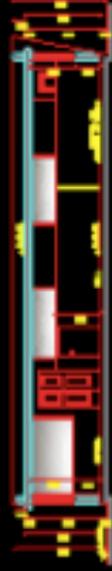
FACHADA LAE DERECHA



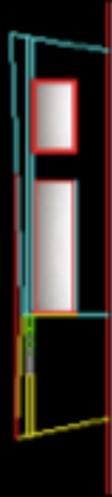
FACHADA LAE IZQUIERDA



CORTE A-A'



CORTE B-B''



FACHADA FRONTAL



FACHADA POSTERIOR



ENCUESTA

Encuesta para la implementación de una almacenera temporal.

AGENTE AFIANZADO _____

Pregunta 1: Con qué frecuencia utiliza las Almaceneras Temporales?

Diaria _____ Semanal _____ Mensual _____

Pregunta 2: Qué cantidad de carga aproximada tramita mensualmente?

Peso en Kilos

Desde	Hasta	Desde	Hasta
0	50 _____	2001	3000 _____
51	100 _____	3001	5000 _____
101	300 _____	5001	10000 _____
301	500 _____	10001	20000 _____
501	1000 _____	20001	30000 _____
1001	2000 _____	30001	En Adelante _____

Pregunta 3: Qué tiempo demoran para la liquidación de la mercancía?

Menos de 7 días _____ De 7 a 15 _____ Más de 15 días _____

Pregunta 4: Qué tipo de carga tramitan y con qué frecuencia?

General _____ diaria _____ mensual _____ anual _____
Peligrosa _____ diaria _____ mensual _____ anual _____
Segura _____ diaria _____ mensual _____ anual _____
Fría _____ diaria _____ mensual _____ anual _____

Pregunta 5: Cuánto está dispuesto a pagar por el almacenamiento?

La tarifa impuesta por la aduana más el gasto operacional por kilo que estaría en el siguientes rango:

\$ 0.006 _____ \$0.008 _____ 0.010 _____ Otro _____

Pregunta 6: Las actuales almaceneras le dan crédito para el pago de almacenamiento?

Si _____ No _____

Pregunta 7: Qué requerimientos básicos le gustaría que le ofrezcan?

Agilidad en el proceso____ Seguridad____ Espacios transitable____

Otros _____

Pregunta 8: Qué servicios adicionales solicitaría en una almacenera?

Parqueaderos _____ Zonas de carga con rampa _____

Otros _____

Pregunta 9: Le gustaría a ud. una almacenera temporal con nuevas características que favorezcan al servicio?

Si: _____ No _____

CARTAS DE CONSIGNACIÓN

[FECHA DE LA CARTA]

Señor Economista

Jorge Rosales

Gerente IV Distrito Aduanas

CORPORACION ADUANERA ECUATORIANA

Presente.

De mi consideración:

Por medio de la presente solicito a usted muy comedidamente autorice a quien corresponda asignar toda la mercadería consignada a nombre de [NOMBRE COMPLETO] con RUC No. [NUMERO DE RUC] para que sea almacenada en las Bodegas del ALMACEN TEMPORAL RICH IMPORTS.

Adjunto encontrará copias de mi cédula de Identidad y RUC actualizado.

Por la atención que se sirva dar a la presente, anticipo mis agradecimientos.

Atentamente,

[NUMERO DE CEDULA]

El siguiente formato es para una compañía, la carta tiene que ser enviada más la copia a color del representante legal, copia del ruc actualizado de la empresa y copia del nombramiento del representante legal debidamente inscrito en el Registro de la Propiedad.

[FECHA DE LA CARTA]

Señor Economista

Jorge Rosales

Gerente IV Distrito Aduanas

CORPORACION ADUANERA ECUATORIANA

Presente.

De mis consideraciones.

En mi calidad de representante legal de la compañía [NOMBRE COMPLETO DE LA COMPAÑIA], solicito a usted muy comedidamente, autorice a quien corresponda, asignar toda la carga consignada a nuestra compañía para que sea almacenada en el ALMACEN TEMPORAL RICH IMPORTS

Adjunto encontrará copias de mi cédula de identidad, RUC actualizado y de mi nombramiento como representante legal, para el registro respectivo.

Agradeciendo de antemano su gentil atención, me suscribo.

Atentamente,

DOCUMENTOS PARA PÓLIZA

EMPRESAS

DOCUMENTACIÓN NECESARIA PARA CALIFICACIÓN

Información de la Empresa (debe ser actualizada anualmente)

- a) Informe Básico de persona jurídica debidamente lleno y firmado.
- b) Escritura de Constitución y Reformas de estatutos e incrementos de capital si hubiere.
- c) Registro único de contribuyentes y declaraciones del IVA últimos 3 meses
- d) Certificado de cumplimiento de obligaciones emitido por la Superintendencia de Compañías
- e) Nombramientos de representantes legales
- f) Copia a color de la cédula de identidad de los Representantes Legales.
- g) Copia de los Estados Financieros auditados y presentados a la Superintendencia de Compañías de los últimos tres años.
- h) Currículo del contratista con el detalle de las principales obras realizadas, en proceso y por ejecutar; y/o listado de principales clientes
- i) Actas de entrega/recepción de los contratos de los últimos tres años
- j) Certificado de Contraloría
- k) Referencias Bancarias por escrito
- l) Copia de Planilla de un servicio básico (luz, agua o teléfono)

Información del Garante (puede ser el representante legal a título personal)

- a) Informe Básico de persona natural debidamente lleno y firmado.
- b) Copias a color de la cédula de identidad y del cónyuge.
- c) Copias de las matrículas de vehículos y últimos pagos prediales.
- d) Referencias Bancarias por escrito
- e) Copia de Planilla de un servicio básico (luz, agua o teléfono)

Documentos a entregar al momento de solicitar las pólizas

- 1.- Solicitud debidamente llenada y firmada por el cliente
- 2.- Copia del contrato, proyecto del contrato o bases del concurso
- 3.- Cronograma del trabajo contractual para contratos con plazo mayor a 6 meses
- 4.- Flujo de caja del contrato para contratos con plazo mayor a 6 meses
- 5.- Pagaré debidamente firmado por el cliente y el garante

NOTA: Los pagarés y documentos de obligación deben ser firmados por el cliente y su garante junto con sus respectivos cónyuges, pues constituyen sociedad conyugal

PAGARE A LA ORDEN

POR: US\$
los Estados Unidos de América)

(Dólares de LUGAR DE EMISION:

FECHA DE EMISION:

....., debidamente
representado por el Señor debe y
pagará incondicionalmente en la ciudad de Quito o en el lugar en que se le
reconvenga, a la orden de la acreedora, SEGUROS ORIENTE S.A., la cantidad de
..... **dólares de los Estados
Unidos de América (USD.**); pagaderos a la vista.

Si el valor adeudado no fuere pagado a la presentación del presente pagaré, la cantidad no pagada devengará intereses de mora, desde la fecha de vencimiento hasta la fecha de pago efectivo, (así antes como después de sentencia), a la tasa de interés de mora que este vigente a esa fecha, de conformidad con las regulaciones dictadas por el organismo competente. Acepto como válida la liquidación de la mora que efectúe la acreedora, renunciando a cualquier reclamación o alegación al respecto. Si me encontrare en mora, la acreedora podrá dar por vencido el plazo estipulado para el pago total de este pagaré y demandar inmediatamente el pago de toda la obligación.

El pago se realizará en la fecha de vencimiento en moneda de curso legal de los Estados Unidos de América (en dólares libremente transferibles de los Estados Unidos), en fondos de disponibilidad inmediata, libres de y sin deducción alguna por impuestos, gravámenes, deducciones, cargos o retenciones, presentes o futuros, gravados sobre este pagaré, el producto o el tenedor o sobre obligaciones respecto a los mismos que fueren declaradas, impuestas, gravadas, cobradas o establecidas por la República del Ecuador o por cualquier subdivisión política o autoridad tributaria de la misma.

El pago no podrá hacerse por partes.

Si se demandare el pago de este pagaré, el suscrito conviene expresamente en someterse a la competencia de los jueces y tribunales competentes de la ciudad de Quito. El deudor pagará todas las costas judiciales y extrajudiciales necesarias para asegurar la legalidad y ejecutoriedad de este documento y para recaudar los valores adeudados según este pagaré, incluyendo honorarios legales, así como otras pérdidas y daños causados por el incumplimiento, siendo suficiente prueba para establecer tales gastos la sola aseveración del gasto por parte de la acreedora.

Sin protesto. Exímese de presentación para el pago y de avisos por falta de pago.

Todas las palabras y expresiones hechas en singular en este documento, serán entendidas en plural, cuando por ser varios los deudores, su sentido así lo requiera; de igual manera, si el deudor es una persona jurídica, la declaraciones se entienden hechas por su representante legal, a nombre de ella.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, se acepta este PAGARE, bajo los términos y condiciones estipulados en este documento en la ciudad de, a los días del mes de de 200....

.....

Sr.

REPRESENTANTE LEGAL

Para fines de Ley, expresamos nuestro visto bueno. Sin protesto.

Quito,

.....

Sr.

REPRESENTANTE LEGAL

Garantía solidaria y aval

Nos constituimos como fiadores de todas las obligaciones contraídas en este documento, por **dólares de los Estados Unidos de América (USD.....)**, para cuyo efecto estipulamos expresamente nuestra fianza solidaria de toda las obligaciones aquí contenidas, comprometiéndonos al pago con todos nuestros bienes presentes y futuros, propios y gananciales. Renunciamos a los beneficios de orden, excusión, división y otros que pudieren favorecernos. Esta fianza solidaria subsistirá por todo el tiempo que duren las referidas obligaciones a cargo del deudor, aún cuando se venciere el plazo estipulado en las obligaciones a que accede esta fianza solidaria. Sin avisos ni protestos.-
Quito,

Sr.

Cónyuge