



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS,
ADMINISTRATIVAS Y TURISMO**

ESCUELA DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

Trabajo de fin de carrera titulado:

**PLAN DE EXPANSIÓN DE OPERACIONES DE
TRANSINTERNACIONAL CARGO EN LOS PUERTOS
URUGUAYOS DE MONTEVIDEO Y COLONIA**

Realizado por:

JOHANNA PAOLA VÁSCONEZ ARBOLEDA

Como requisito para la obtención del título de
INGENIERA COMERCIAL CON MENCIÓN EN NEGOCIOS
INTERNACIONALES

QUITO , FEBRERO DE 2011

DECLARACIÓN JURAMENTADA

Yo JOHANNA PAOLA VÁSCONEZ ARBOLEDA, 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 correspondientes 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.

.....
JOHANNA PAOLA VÁSCONEZ ARBOLEDA

DECLARATORIA

El presente trabajo de investigación de fin de carrera, titulado

***“PLAN DE EXPANSIÓN DE OPERACIONES DE TRANSINTERNACIONAL
CARGO EN LOS PUERTOS URUGUAYOS DE MONTEVIDEO Y COLONIA”***

Realizado por la alumna

JOHANNA PAOLA VÁSCONEZ ARBOLEDA

como requisito para la obtención del título de

**INGENIERA COMERCIAL CON MENCIÓN EN NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

ha sido dirigido por el profesor

INGENIERO JOSÉ JAVIER UNDA DUQUE

quien considera que constituye un trabajo original de su autora.

Ing. JOSÉ UNDA DUQUE

Director

LOS PROFESORES INFORMANTES

Los profesores informantes

Ing. SERGIO LAITA DE HAAS

Econ. HUMBERTO NIETO BOADA, MBA

después de revisar el trabajo escrito presentado,

lo han calificado como apto para su defensa oral ante el tribunal examinador.

Ing. SERGIO LAITA DE HAAS

Econ. HUMBERTO NIETO BOADA, MBA

Quito, 1 de Febrero de 2011

DEDICATORIA

Han transcurrido varios años de constante estudio y sacrificio para alcanzar la ansiada meta de la formación y desarrollo profesional. Las horas interminables de estudio se han transformado en retos personales y familiares, los cuales han sido los peldaños de la escalera que ahora me dirigen hacia la pronta culminación de un sinnúmero de sacrificios que han involucrado a toda mi familia e incluso a los amigos cercanos y a aquellos que a pesar de no estar presentes físicamente han demostrado su apoyo y cariño.

Los tropiezos en la carrera estudiantil fueron las pruebas que buscaron medir la fortaleza de mi espíritu y mi compromiso personal por defender la confianza depositada por la persona que más amo en el mundo y a la cual dedico la presente tesis, mi madre ZOILA ARBOLEDA.

Gracias a su apoyo incondicional y su confianza, mi Madre supo demostrarme el verdadero sentido de la constancia, y es su entereza de espíritu la brújula que marca la ruta de crecimiento personal y espiritual de quien ahora es una futura ingeniera y nunca dejará de ser su pequeña muñeca.

Además quiero dedicar el presente trabajo a mi abuelita TULIA, a mis tíos MARTHA, FRANCISCO, RAFAEL, JESÚS, MARCO, JORGE y mis primos queridos PATRICIO FERNANDO y DAVID ALEJANDRO; quienes más de una vez me han escuchado y ayudado con su presencia y cariño, para poder culminar con gran satisfacción este reto de mi vida.

JOHANNA PAOLA

AGRADECIMIENTO

Mi eterna gratitud para a todas las personas especiales que han dejado su huella imborrable en mi mente y corazón a lo largo de este largo sendero de aprendizaje diario y de enriquecimiento profesional; pero de una manera especial dirijo mi agradecimiento a las siguientes personas:

En primer lugar, quiero agradecer a Dios, el ser supremo que ha llenado mi vida y a quien debo todo lo que soy con mis triunfos alcanzados y con las derrotas y fracasos que han logrado modelar mi espíritu y mi personalidad.

A mi madre por su dedicación diaria y el amor incondicional que me ha entregado durante todas las etapas de mi vida, además de su confianza.

A toda mi familia, en especial a mi tía MARTHA, quienes han sido los pilares fundamentales en mi vida, al cumplir con amor y entrega su compromiso permanente de mantener una familia unida.

A mis maestros, quienes con su conocimiento y experiencia han sabido transmitirme las bases necesarias para modelar mi vida profesional; pero de manera especial agradezco a mí querido director de tesis, el Ing. JOSÉ UNDA, quien con su ejemplo de profesionalismo y su apoyo incondicional me ha motivado a culminar con éxito la presente tesis.

A mis amigos quienes han sido testigos presenciales del desarrollo de mi carrera y de cada una de las aventuras transcurridas como educandos, pero de una manera especial agradezco a María Esther y Cristina, mis amigas incondicionales quienes han sido artífices de este sueño profesional próximo a cristalizar.

Para concluir, me permito extender un agradecimiento especial al Sr. Embajador y a todas las personas de la EMBAJADA DE LA REPÚBLICA DEL URUGUAY, quienes con su ayuda oportuna, me permitieron culminar exitosamente del presente trabajo.

RESUMEN EJECUTIVO

El presente proyecto de investigación describe el análisis investigativo para implementación de un “plan de expansión de operaciones de TRANSINTERNACIONAL CARGO, una empresa logística actualmente operativa en el mercado de servicios de transportación internacional, ubicada en la ciudad de Quito; a los puertos uruguayos de Montevideo y Colonia.

El estudio se enfoca en la idea corporativa de ampliar el sistema de transportación internacional actual, a través de los principales puertos y aeropuertos latinoamericanos, promoviendo así el desarrollo de la región y la exportación de bienes a las diversas latitudes del planeta.

El desarrollo del proyecto continúa con la investigando los diversos factores socio - económicos que enfrenta la empresa de transporte internacional, en los escenarios seleccionados: REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY y la REPÚBLICA DEL ECUADOR. El panorama general y los indicadores económicos de los dos países proporcionan el marco referencial propicio para analizar las condiciones de los puertos de Montevideo y Colonia comparados técnicamente con el puerto de Guayaquil, actual ruta naviera utilizada por la agencia de carga.

Las condiciones generales de los puertos de Montevideo y Colonia, demuestran una amplia apertura comercial claramente identificada con las políticas arancelarias de baja restricción a la mercadería en tránsito, liberándola de tributación alguna mientras mantenga esta figura legal.

El análisis de las condiciones técnicas de los puertos tanto uruguayos como ecuatoriano, se consideran el antecedente propicio para establecer un referencial comparativa entre la ruta

actual y la ruta propuesta. El Capítulo II integra las condiciones iniciales de costos generados por el transporte internacional en las condiciones citadas a continuación:

Transporte marítimo directo desde Guayaquil a Hamburgo – Alemania

Transporte multimodal con país de origen Ecuador, conexión aérea con Montevideo, y transporte marítimo a Hamburgo Alemania (Transporte Multimodal)

El desarrollo comparativo a nivel de costos se traslada directamente al análisis financiero propuesto en el Capítulo IV del estudio.

La continuidad del proyecto prosigue con el estudio técnico que delimita las condiciones generales de una agencia de carga internacional. En referencia, se toma a la actual sede ubicada en la ciudad de Quito como el modelo de estructural, analógico y financiero de las operaciones de TI. Se considera además los parámetros legalmente establecidos para colocar la sucursal en territorio extranjero y para la exportación de bienes con país de origen el Ecuador.

El estudio Económico, como etapa final de análisis del proyecto, contempla en cifras económicas los tipos de transportación propuestas en el estudio. La comparativa refleja la no procedencia del plan expansivo, debido a los altos costos que integran el servicio multimodal comparado con la actividad actual de la agencia de carga.

Después de analizar las variables en cada capítulo, se concluye la no viabilidad del proyecto en función de transporte multimodal, por lo cual se recomienda mantener la línea del negocio convencional a través de guías aéreas directas a destino.

SUMMARY

This project describes the research analysis to implement a "plan to expand operations TRANSINTERNACIONAL CARGO, a logistics company currently operating in the market of international transportation services, located in Quito, to the Uruguayan harbors of Montevideo and Colonia.

The study focuses on the corporate idea of expanding the current international transportation system, through the major American harbors and airports, thereby promoting regional development and export of goods to the different places of the planet.

The development project continues to investigate the various socio - economic challenges facing the international carrier in the selected scenarios: REPUBLIC OF URUGUAY AND THE REPUBLIC OF ECUADOR. The overview and economic indicators of the two countries provided the reference framework for analyzing the harbors of Montevideo and Colonia compared technically with the port of Guayaquil, the current shipping route used by the freight forwarder.

The general conditions of harbors of Montevideo and Colonia, show a broad trade liberalization policy clearly identified with low-tariff restrictions on goods in transit, freeing it from taxation as long as you have this legal.

The analysis of the technical conditions of both harbors Uruguay and Ecuador, are considered the proper background to establish a benchmark comparison between the current route and the proposed route. Chapter II includes the original terms of costs incurred by the international transport under the conditions listed below:

1. Direct shipping from Guayaquil to Hamburg - Germany

2. Multimodal transport: home country Ecuador, Montevideo connection, and final shipping to Hamburg Germany (Multimodal Transport)

The comparative development level costs are transferred directly to the financial analysis proposed in Chapter IV of the project.

The project continues by technical study that defines the general conditions of an international freight forwarder. In reference, making the current headquarters in Quito as the structural model, analog and financial IT operations. It is also considered the legally conditions for placing the branch in a foreign country and for export goods from Ecuador.

Economic study, as the final stage of project analysis, economic data referred to in transportation rates proposed. The comparison reflects the expansion plan comes not because of the high costs that make up the multimodal service compared to the current activity of the freight forwarder.

After analyzing the variables in each chapter, it conclude the non-viability of the project on multimodal transport function, so it is recommended to keep the line of conventional business through direct air waybill destination.

ÍNDICE

DECLARATORIA	iii
LOS PROFESORES INFORMANTES	iv
DEDICATORIA.....	v
AGRADECIMIENTO	vi
RESUMEN EJECUTIVO	viii
SUMMARY	x
ÍNDICE.....	xii
ÍNDICE DE GRÁFICOS	xix
ÍNDICE DE TABLAS.....	xxi
ÍNDICE DE MAPAS	xxiii
CAPÍTULO I.....	1
PLAN DE TESIS.....	1
1.1. TEMA DE TESIS	1
1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
1.3. OBJETIVO GENERAL.....	2
1.4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	2
1.5. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	3
1.6. MARCO TEÓRICO	4
1.6.1 EL COMERCIO MUNDIAL.....	4

1.6.2	TRANSPORTE INTERNACIONAL	5
1.7.	MARCO CONCEPTUAL	6
1.8.	HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN.....	9
1.9.	DELIMITACIÓN DEL ESTUDIO Y VIABILIDAD DE LA INVESTIGACIÓN	9
1.9.1.	Delimitación del Estudio.....	9
1.9.2.	Viabilidad de la Investigación.....	10
1.10.	METODOLOGÍA Y FUENTES DE DATOS	10
1.10.1.	MÉTODO DEDUCTIVO.....	10
1.10.2.	MÉTODO DE OBSERVACIÓN	11
1.10.3.	MÉTODO MATEMÁTICO	11
1.10.4.	FUENTES PRIMARIAS.....	11
1.10.5.	FUENTES SECUNDARIAS.....	12
1.11.	TEMARIO PRELIMINAR	12
CAPÍTULO II.....		14
EVALUACIÓN GENERAL DE CONDICIONES DEL NEGOCIO		14
2.1.	INTRODUCCIÓN	14
2.2.	ANTECEDENTES DE LA COMPAÑÍA	16
2.2.1.	Crecimiento de los Mercados Europeos de los Últimos 2 Años – Actividad Logística de TRANSINTERNACIONAL CARGO.....	17
2.3.	ENTORNO ECONÓMICO GENERAL (URUGUAY – ECUADOR).....	26
-	Contexto General de América Latina	26
2.3.1.	Uruguay Panorama General	28

- Descripción Técnica:	29
2.3.1.1. Principales Indicadores Económicos	33
- Producto Interno Bruto:	34
- Ingreso Per – Cápita o Personal.....	36
- Riesgo País	38
- Balanza Comercial.....	39
- Exportaciones	41
- Importaciones	42
- Tasa de Inflación	42
- Inversión Extranjera	43
- Política Comercial	46
- Política Económica.....	47
2.3.2. ECUADOR PANORAMA GENERAL.....	49
2.3.2.1. Principales Indicadores Económicos	53
- Producto Interno Bruto:	53
- Ingreso Per – Cápita o Personal.....	56
- Riesgo País	58
- Balanza Comercial.....	60
- Exportaciones	62
- Importaciones	63
- Tasa de Inflación	64

- Inversión Extranjera Directa.....	66
- Política Económica:.....	69
- Política Comercial	72
2.4. ESTUDIO DE COSTOS DE LA RUTA ACTUAL.....	72
2.4.1. “Generalidades.-.....	72
2.4.2. Situación Geográfica.-.....	73
2.4.3. Características y Muelles	74
2.4.4. Cotización Embarques de Exportación Marítimo – hacia ALEMANIA	79
- Cargos Locales en Origen.....	79
2.5. ENTORNO MICROECONÓMICO DE LOS PUERTOS (MONTEVIDEO Y COLONIA).....	81
- VÍAS NAVEGABLES Y PUERTOS	81
- ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS (URUGUAY).....	82
2.5.1. PUERTO DE MONTEVIDEO	83
2.5.1.1. CONDICIONES GENERALES.....	83
2.5.1.2. VISIÓN.....	84
2.5.1.3. MISIÓN	84
2.5.1.5. CONDICIONES FAVORABLES DEL PUERTO DE MONTEVIDEO	87
2.5.1.6. SERVICIOS DEL PUERTO DE MONTEVIDEO	89
2.5.2.1. Consideraciones generales y ubicación	91
2.5.2.2. Infraestructura actual	92
2.5.2.3. Estimaciones de Tarifas Portuarias:	94

2.6.	ANÁLISIS COMPARATIVO DE LA RUTA ACTUAL FRENTE A LA NUEVA RUTA PORTUARIA DE MONTEVIDEO Y COLONIA	95
-	Consideraciones previas:	96
-	Cotización Embarques Marítimo – hacia ALEMANIA	96
-	Cargos Locales en Origen.....	97
-	PRINCIPALES VENTAJAS DE LA NUEVA RUTA DE EXPORTACIONES	98
2.7.	CONCEPTOS BÁSICOS A APLICARSE.....	100
CAPÍTULO III		103
ESTUDIO TÉCNICO.....		103
3.1.	Análisis situacional de la empresa con sede en Quito	103
-	Estructura Analógica	103
-	Las Finanzas	104
-	Alianzas Estratégicas.....	105
-	Infraestructura.....	107
-	Logística	108
3.2.	Procesos Internos	109
3.3.	Marco legal General.....	111
3.3.1.	“SUCURSAL DE SOCIEDAD EXTRANJERA.....	111
3.3.2.	ASPECTOS PRINCIPALES DE LAS SUCURSALES A CONSIDERAR POR EL INVE­SOR.....	111
-	“Requisitos formales	112
-	“Rentas de Actividades Internacionales	113

3.3.3. PROCESO DE EXPORTACIÓN	114
PROCEDIMIENTO PARA EXPORTAR EN LA ADUANA.....	117
3.3.4. CORPEI.....	119
3.3.5. “BUSSINES ALLIANCE FOR SECURITY COMMERCE (BASC)	119
- Consideraciones Generales.....	120
- INICIATIVAS ACTUALES DE SEGURIDAD:	121
CAPÍTULO IV	125
ESTUDIO ECONÓMICO.....	125
4.1. Estudio General de costos en la implementación de los medios operativos de la filial en Uruguay.....	125
- “SUCURSAL DE SOCIEDAD EXTRANJERA	125
- “Requisitos formales	125
4.2. Análisis Cuantitativo de la filial uruguaya.....	128
4.2.1. ANÁLISIS COMPARATIVO DE COSTOS.....	130
4.2.2. PROYECCIÓN DE INGRESOS REGISTRADOS POR ACTIVIDAD ECONÓMICA.....	137
4.3. ESTIMACIÓN DE UTILIDADES PROVENIENTES DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA.....	140
CAPÍTULO V	144
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	144
5.1. CONCLUSIONES	144
5.2. RECOMENDACIONES.....	148
BIBLIOGRAFÍA.....	150

LIBROS	150
BOLETINES Y DOCUMENTOS DE ORGANISMOS OFICIALES	151
PÁGINAS WEB	151

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 2.1 Cadena Logística	14
Gráfico 2.2 Tiempo y Costos.....	15
Gráfico 2.3 Crecimiento de los Clientes y sus Destinos.....	20
Gráfico 2.4 Clientes y sus Destinos / Año 2008.....	21
Gráfico 2.5 Clientes y sus Destinos Año 2009	21
Gráfico 2.6 Clientes y sus Destinos / Año 2010.....	22
Gráfico 2.7 Crecimiento Sostenido de los Clientes y sus Destinos.....	23
Gráfico 2.8 Pagos Realizados por Servicio de Transporte	25
Gráfico 2.9 Distribución de la Población por Sexo 2008	32
Gráfico 2.10 Producto Interno Bruto	35
Gráfico 2.11 Tasa de Crecimiento Real Estimada para el 2010 Comparada con Países del MERCOSUR	36
Gráfico 2.12 Saldos de la Balanza Comercial de Bienes	40
Gráfico 2.13 Principales Destinos de Exportación de Bienes	41
Gráfico 2.14 Tasa de Inflación	43
Gráfico 2.15 Inversión Extranjera Directa en Uruguay (US\$, millones)	46
Gráfico 2.16 Proyección de la Población Ecuatoriana por Sexo (2010)	51
Gráfico 2.17 Evolución del Producto Interno Bruto.....	54
Gráfico 2.18 Producto Interno Bruto Ecuatoriano.....	56
Gráfico 2.19 Ingreso Per Cápita (Enero 2000 – Enero 2009)	58
Gráfico 2.20 Riesgo País (Junio 23, 2010 – Julio 20, 2010)	60
Gráfico 2.21 Balanza Comercial	62
Gráfico 2.22 Evolución de la Inflación en el País (mayo 2007 – mayo 2010).....	64
Gráfico 2.23 Tasa de Inflación (Septiembre 2008 – Junio 2010).....	66
Gráfico 2.24 Inversión Extranjera Directa (2002 – 2009).....	69
Gráfico 2.25 Arribo de Buques (Período 2005 – 2009)	93
Gráfico 2.26 INCOTERMS	100
Gráfico 2.27 INCOTERMS – Descripción de Actividades.....	101
Gráfico 3.1 Recursos – Proceso de Integración Corporativa.....	104
Gráfico 3.2 Alianzas Estratégicas.....	107

Gráfico 3.3 Plano Interno de la Infraestructura Matriz	108
Gráfico 3.4 Logística	109
Gráfico 3.5 Procesos Internos de la Compañía.....	110
Gráfico 3.6 Procedimiento para la Exportación	117

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 2.1 Crecimiento de los Clientes y sus Destinos.....	20
Tabla 2.2 Pagos Realizados por Servicios de Transporte.....	24
Tabla 2.3 Población Uruguaya (2008).....	31
Tabla 2.4 Ingreso Medio Mensual del Hogar según Departamento (2008)	37
Tabla 2.5 Riesgo País	39
Tabla 2.6 Saldo de la Balanza Comercial de Bienes	40
Tabla 2.7 Tasa de Inflación	42
Tabla 2.8 Inversión Extranjera Directa	45
Tabla 2.9 Proyección de la Población Ecuatoriana por Sexo (2010)	51
Tabla 2.10 Producto Interno Bruto Ecuatoriano.....	55
Tabla 2.11 Ingreso Per Cápita	57
Tabla 2.12 Riesgo País	59
Tabla 2.13 Balanza Comercial por Continente.....	61
Tabla 2.14 Tasa de Inflación	65
Tabla 2.15 Inversión Extranjera Directa.....	68
Tabla 2.16 Tarifas Generales de Uso del Puerto de Guayaquil.....	78
Tabla 2.17 Tarifa por Contenedor a Transportarse.....	79
Tabla 2.18 Tarifa Cargos Locales en Origen.....	80
Tabla 2.19 Arribos de Buques	93
Tabla 2.20 Tabla General de Costos de Uso de Puerto	94
Tabla 2.21 Cotización de Guía Aérea Quito - Montevideo.....	96
Tabla 2.22 Tarifa por Contenedor a Transportarse.....	97
Tabla 2.23 tarifa Cargos Locales en Origen - Montevideo	97
Tabla 4.1 Estimación de Costos de Constitución de la Sucursal Extranjera	126
Tabla 4.2 Estimación de Carga Manipulada.....	129
Tabla 4.3 Características del Contenedor Refrigerado.....	129
Tabla 4.4 Requirimiento de Contenedores por Temporada.....	130
Tabla 4.5 Matriz de Evaluación de Ruta Multimodal vs Vía Marítima Directa	132
Tabla 4.6 Matriz de Evaluación de Ruta Multimodal vs Vía Aérea Directa.....	134
Tabla 4.7 Estimación de Ingresos Promedio por Servicio de Guía Aérea	138

Tabla 4.8 Estimación de Ingresos Promedio por Flete Marítimo.....	138
Tabla 4.9 Estimación de Ingresos Promedio por Cargos Adicionales	138
Tabla 4.10 Estimación de Ingresos Promedio	139
Tabla 4.11 Estimación de Utilidades Provenientes de la Actividad Económica.....	141
Tabla 4.12 Proyección de estado de Resultados.....	143

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa N° 2.1 América Latina – División Política.....	27
Mapa N° 2.2 República Oriental del Uruguay	28
Mapa N° 2.3 Uruguay – Situación Geográfica.....	29
Mapa N° 2.4 República de Ecuador	49
Mapa N° 2.5 Ecuador Situación Geográfica	50
Mapa N° 2.6 Ubicación Geográfica del Puerto de Guayaquil.....	74
Mapa N° 2.7 Uruguay Ubicación Estratégica	81
Mapa N° 2.8 Puerto de Montevideo	83
Mapa N° 2.9 Puerto de Colonia.....	91
Mapa N° 2.10 Mapa Náutico del Puerto de Colonia	95

CAPÍTULO I

PLAN DE TESIS

1.1. TEMA DE TESIS

“PLAN DE EXPANSIÓN DE OPERACIONES DE TRANSINTERNACIONAL CARGO EN LOS PUERTOS URUGUAYOS DE MONTEVIDEO Y COLONIA”

1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El plan de expansión de actividades logísticas de TRANSINTERNACIONAL CARGO, operador logístico ecuatoriano con 18 años de experiencia en el mercado ecuatoriano en el manejo de bienes perecederos como son el transporte de Flor Ecuatoriana a mercados extranjeros entre otros productos considerados como carga seca o no perecederos; a puertos uruguayos se encuentra enfocado a establecer un sinnúmero de alianzas estratégicas a nivel latinoamericano para el manejo de productos de exportación de la región a las diferentes coordenadas geográficas del planeta.

América Latina, considerada bajo el perfil de productor exclusivo de bienes manufacturados, artesanales y productos de primera línea de cosecha como café, cacao, banano, flores y demás bienes provenientes de suelos ricos en recursos naturales; es una zona geográfica de libre paso de bienes que permiten las relaciones comerciales entre latitudes, generando de tal manera el recurso monetario que impulsa las economías interrelacionadas.

El desarrollo del proyecto, enfocado en las actividades logísticas de bienes que pueden ser considerados como elementos de comercio exterior, orienta sus actividades operacionales a los puertos uruguayos de Montevideo y Colonia, considerando que el Uruguay es un nexo entre la parte Occidental de América del Sur y los países que se encuentran asentados en sus alrededores; pueden ser considerados como puertos de enlace de las actividades comerciales de exportación e importación desde y hacia el continente.

1.3. OBJETIVO GENERAL

Desarrollar un plan de negocios y ampliación de actividades logísticas de la empresa de actividades de carga denominada TRANSINTERNACIONAL CARGO a los puertos uruguayos de Montevideo y Colonia con la finalidad de que sus actividades operacionales sirvan como nexo comercial de las zonas occidentales y orientales de América Latina.

1.4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Conocer las características de los puertos uruguayos de Montevideo y Colonia, como centro de actividades logísticas en el manejo de carga perecedera y no perecedera.

- Determinar planes de acción para introducir nuestros servicios en los mercados empresariales de la región, vinculados con las actividades de exportación e importación de bienes, productos y servicios, objetos de comercio exterior.

- Establecer los parámetros generales operativos y comerciales de la empresa en las ciudades sede, como proveedores del servicio de transporte y comercialización de bienes de comercio exterior.

- Determinar un modelo de acción similar a la Matriz – Quito para establecer alianzas estratégicas a nivel Sudamérica.

1.5. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Conociendo que el Uruguay es una de las zonas con alto potencial de exportación e importación de bienes por sus niveles de actividad portuaria en las zonas de Montevideo y Colonia; son considerados nexos directos e interrelacionados con destinos en el continente europeo por su posición estratégica en el océano Atlántico.

Su ventajosa posición geográfica en las costas orientales de Sudamérica, lo promueve como el país con una de las mejores latitudes para la concentración de bienes nacionales e internacionales de libre tránsito objetos de comercio internacional.

Por los motivos anteriormente expuestos y previamente mencionados en el desarrollo de este plan de tesis, considero relevante manejar el estudio en estas zonas portuarias de Montevideo y Colonia, para implementar el plan de expansión de la carguera, diversificando su actividad operativa, actualmente radicada en la ciudad de Quito. Este impulso a nivel Latinoamericano, promoverá las relaciones comerciales entre los involucrados.

Además este plan de acción directamente enfocado sobre las actividades mercantiles, permitirá ampliar los horizontes de nuestros clientes al encontrar la versatilidad de destinos a los cuales nuestras actividades logísticas se proyectan, argumentando las políticas de globalización y versatilidad de mercados vigentes.

1.6. MARCO TEÓRICO

El desarrollo de un proceso de evaluación de un plan de expansión de una cadena logística radicada en Ecuador, con proyecciones a los puertos de Montevideo y Colonia; requiere de un análisis general de dos tipos de parámetros generales, tales como se encuentran descritos a continuación.

1.6.1 EL COMERCIO MUNDIAL

Existen una serie de consideraciones respecto del comercio mundial entre las que se considera un panorama general y un referencial estimado de las corrientes que envuelven las transacciones comerciales entre socios y país, dentro de las cuales se consideran las siguientes perspectivas generales:

“El problema general más grave es que la actividad comercial se realiza entre países de fuerzas desiguales. Las mismas reglas del juego deben ser observadas por países que registran diferentes niveles de desarrollo.

El comercio de bienes manufacturados es el que actualmente se lleva a cabo entre países industrializados. Los de menor nivel de desarrollo son exportadores de productos básicos o primarios que constituyen el 45% de sus exportaciones totales.

Dadas las características del mercado de productos y las variaciones de los precios de los productos, el déficit de los países de menor nivel de desarrollo es cada vez mayor. O sea que los países pobres son cada vez más pobres y más dependientes.

Existe actualmente un llamado nuevo de proteccionismo tendiente a mantener defensas frente a las importaciones baratas. Esta actitud genera inflación en los mercados protegidos, les quita competitividad a sus productos en el extranjero y de esta manera se reduce el comercio mundial. Los países desarrollados han sentido el impacto; se registran en ellos recesión económica, desempleo, que en algunos como el nuestro son muy preocupantes en los últimos años”

1.6.2 TRANSPORTE INTERNACIONAL

“El transporte es un componente vital en el diseño y administración de los sistemas logísticos.”¹

“El éxito de la industria de la transportación para desarrollar sistemas de transporte rápidos, confiables y eficientes han contribuido en gran medida al creciente nivel (24 veces) de comercio internacional que se ha presentado en los últimos 30 años... La transportación económica ha permitido que las compañías locales tomen ventaja de las diferencias de tarifas de mano de obra en el mundo, para conseguir materias primas que se encuentran geográficamente dispersas y para hacer llegar bienes en forma competitiva a mercados distantes de sus fronteras locales. De esta forma, el responsable de logística debe conocer los requerimientos especiales para desplazar bienes a nivel internacional”²

“Otra característica distintiva de la transportación internacional es el número y variedad de intermediarios, o agentes, que pueden apoyar al consignatario o al comprador involucrado en la transportación internacional.

(...) Cuando se utilizan agentes, éstos ofrecen más servicios que sólo transportación. Manejan los envíos a través de las fronteras. Esto puede incluir la preparación del papeleo para las aduanas, la coordinación de las inspecciones aduanales, el almacenamiento y consolidación del envío, la optimización de la carga, y el rastreo del envío. Sin embargo, las empresas con importante actividad internacional pueden establecer grupos especiales dentro de su propio departamento de tráfico para manejar los asuntos de transportación internacional.”³

¹ BALLOU Ronald, “LOGISTICA – ADMINISTRACIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTRO” editorial Prentice Hall, quinta edición. Tomado de la página 215

² BALLOU Ronald, “LOGISTICA – ADMINISTRACIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTRO” editorial Prentice Hall, quinta edición. Tomado de la página 180

³ BALLOU Ronald, “LOGISTICA – ADMINISTRACIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTRO” editorial Prentice Hall, quinta edición. Tomado de la página 183 – AGENCIAS Y SERVICIOS.

1.7. MARCO CONCEPTUAL

- ✓ **Logística.-** “Tener un producto justo a tiempo, en el lugar correcto, y en cantidades exactas al menor costo posible.

El punto funcional que proporciona el movimiento físico de artículos de las fuentes de las materias primas a las fábricas, de las fábricas a los almacenes y de los almacenes a los clientes.”⁴

- ✓ **Agencias de Transporte de Mercancías.-** “Se trata de empresas mediadoras fundamentalmente en el transporte terrestre por carretera. Su misión fundamental es poner en contacto a cargadores y transportistas, asumiendo además la responsabilidad del envío. La agencia de transporte es un medio cómodo:

- ✓ **Para el cargador:** pues no tiene que buscar empresas que puedan realizar un envío determinado, basta con dirigirse a la Agencia que cuenta con una base de datos de transportistas.

- ✓ **Para el transportista:** pues facilita clientes con los que desarrollar su actividad”⁵

- ✓ **Operador Logístico.-** “... Aquellas empresas que realizan diversas actividades relacionadas con el transporte y almacenaje de mercancías para terceros”⁶

“Son cada una de las empresas que soportan el transporte y manejo de la carga desde el punto de salida en origen, hasta el punto de entrega en destino. Estas empresas han evolucionado ajustándose a los requerimientos de los mercados globales, y están en

⁴ www.camara.ccb.org.co – página 3

⁵ LÓPEZ FERNÁNDEZ Rodrigo, “LOGÍSTICA COMERCIAL – GESTIÓN COMERCIAL Y MARKETING” editorial Thomson Paraninfo. Tomado de la página 138 – La función del transporte

⁶ LÓPEZ FERNÁNDEZ Rodrigo, “LOGÍSTICA COMERCIAL – GESTIÓN COMERCIAL Y MARKETING” editorial Thomson Paraninfo. Tomado de la página 138 – La función del transporte

capacidad de brindar todos los servicios conexos con la cadena logística de manera integrada...”⁷

- ✓ **Distribución Física Internacional.-** “Es el proceso logístico que se desarrolla en torno a situar un producto en el mercado internacional cumpliendo con los términos negociados entre el vendedor y el comprador. Su objetivo principal es reducir al máximo los tiempos, los costos y el riesgo que se puedan generar durante el trayecto, desde el punto de salida en origen hasta el punto de entrega en destino”⁸

- ✓ **Transporte Internacional.-** “También conocido como transporte principal, se encarga de cruzar las fronteras y entregar los productos en el país de destino. Es la columna vertebral de las operaciones de la DFI, y dependiendo de los INCOTERMS negociados, define la ruta de embarque y entrega al comprador”⁹

- ✓ **Puerto.-** “Se define el puerto como el conjunto de obras, instalaciones y servicios que proporcionan el espacio de aguas tranquilas necesarias para la estancia segura de los buques, mientras se realizan las operaciones de carga, descarga y almacenaje de las mercancías y el tránsito de viajeros. En general, las funciones de un puerto son: [comercial](#), intercambio modal del transporte marítimo y terrestre, base del barco y fuente de desarrollo regional. Entre las funciones de índole específica tenemos: actividad [pesquera](#), de recreo y de defensa”.¹⁰

- ✓ **Transporte Marítimo.-** Aplica para vías navegables marítimas, o de navegación interior como ríos o lagos. Se contrata Puerto a Puerto a través de agentes de carga o embarcadores.

- ✓ La carga se embarca en contenedores especializados para lo cual debe ser consolidada.

⁷ www.camara.ccb.org.co – página 43

⁸ www.camara.ccb.org.co – página 35

⁹ www.camara.ccb.org.co – página 45

¹⁰ <http://www.arqhys.com/casas/puertos-construccion.html>

- ✓ **Carga General.-** “Todo tipo de carga de distinta naturaleza que se transporta conjuntamente, en pequeñas cantidades y en unidades independientes. Se pueden contar el número de bultos y en consecuencia se manipulan como unidades.¹¹”

- ✓ **Productos Perecederos.-** “Los productos perecederos son aquellos que necesitan ser transportados y manipulados bajo ciertas condiciones de temperatura. Es decir, se debe respetar el mantenimiento de lo que se conoce como “cadena de frío” desde el momento mismo en que las mercaderías comienzan a ser transportadas hasta su destino final.

Por ejemplo:

- Carnes
- Pescados
- Frutas, vegetales y legumbres
- Plantas y flores
- Productos farmacéuticos
- Productos químicos¹²

- ✓ **Unidad de Carga.-** “Agrupación de embalajes en una carga compacta de mayor tamaño, para ser manejada como una sola unidad, reduciendo superficies de almacenamiento, facilitando operaciones de manipulación de mercancías y favoreciendo labores logísticas.¹³”

¹¹ <http://camara.ccb.org.co/documentos> - página 16

¹² <http://www.webpicking.com/hojas/assekuransa.htm>

¹³ www.camara.ccb.org.co – página 18

- ✓ **Demanda.**-“La cantidad demandada de un bien o servicio es la cantidad que los consumidores planean comprar en un período dado, a un precio en particular”¹⁴

- ✓ **Oferta.**- “En economía, **oferta** se define como la cantidad de productos o servicios disponibles para ser consumidos, depende de las empresas y de los productores. **Oferta** también se define como la cantidad de productos y servicios disponibles para ser consumidos.”¹⁵

1.8. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

El desarrollo de un plan de negocios y ampliación de actividades logísticas de la empresa de actividades de carga denominada TRANSINTERNACIONAL CARGO a los puertos uruguayos de Montevideo y Colonia incrementará las exportaciones al continente europeo.

1.9. DELIMITACIÓN DEL ESTUDIO Y VIABILIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

1.9.1. Delimitación del Estudio

El plan de expansión de las operaciones logísticas de TRANSINTERNACIONAL CARGO se encuentra exclusivamente enfocado a los dos puertos más relevantes de Uruguay, como son Montevideo y Colonia. El plan de negocio está relacionado con las operaciones de consolidación de carga de exportación y la recepción de carga de importación.

¹⁴ PARKING MICHAEL Y ESQUIVEL GERARDO, “MICROECONOMÍA” VERSIÓN PARA LATINOAMÉRICA, QUINTA EDICIÓN.

¹⁵ PARKING MICHAEL Y ESQUIVEL GERARDO, “MICROECONOMÍA” VERSIÓN PARA LATINOAMÉRICA, QUINTA EDICIÓN

De tal manera que el impulso a las economías de los países de la zona occidental Sudamericana, se vean canalizados a través de nuestro operador logístico proyectado a enviar bienes, objeto de procesos de comercio internacional a las zonas comerciales de las diversas partes del mundo.

1.9.2. Viabilidad de la Investigación

Ampliar las fronteras es sinónimo de abrir mercados hacia el mundo, desarrollar métodos concadenados y alianzas estratégicas con nuestro continente Sudamericano, potencialmente rico en recursos.

El proyecto es altamente viable ya que la empresa se encuentra interesada en invertir sus recursos financieros disponibles en una ampliación directa de las operaciones logísticas en los puertos uruguayos de Montevideo y Colonia.

Las operaciones logísticas de manejo de carga perecedera y seca pueden ser perfectamente encaminadas a concentrar la carga de los países aledaños con mercaderías en tránsito tanto de importaciones como exportaciones, y llevar una línea de negocio similar al de la filial en la ciudad de Quito.

1.10. METODOLOGÍA Y FUENTES DE DATOS

1.10.1. MÉTODO DEDUCTIVO

El desarrollo del PLAN DE EXPANSIÓN DE TRANSINTERNACIONAL CARGO A LOS PUERTOS URUGUAYOS DE MONTEVIDEO Y COLONIA, se encuentra enfocado a través del método deductivo, sabiendo que este es un **método científico** que considera que **la conclusión está implícita en las premisas**.

Además el método deductivo, se ajustará como lineamiento para el análisis situacional de la matriz referencial, ubicada en la ciudad de Quito con miras a los puertos de Montevideo

y Colonia, aduciendo en cada ciudad su entorno geográfico, cultural, científico y de comercio internacional.

1.10.2. MÉTODO DE OBSERVACIÓN

Se analizará el movimiento de mercancías en los puertos uruguayos de Montevideo y Colonia, como país de conexión de mercancías entre la región Sudamericana y su conglomerado de naciones plenamente activas en políticas de negocios en el mercado internacional.

1.10.3. MÉTODO MATEMÁTICO

A través de cifras estimadas de embarques y flujos de mercancías se realizarán estimaciones de ventas reales y proyectadas para un tiempo de vida del negocio aproximado de 5 años, con miramientos a futuros prolongados. Este proceso estará directamente atado a las condiciones sociales políticas y económicas del Uruguay y su entorno de negociación con la región.

1.10.4. FUENTES PRIMARIAS

“Contienen información original, que ha sido publicada por primera vez y que no ha sido filtrada, interpretada o evaluada por nadie más. Son producto de una investigación o de una actividad eminentemente creativa. Componen la colección básica de una biblioteca, y pueden encontrarse en formato tradicional impreso como los libros y las publicaciones seriadas; o en formatos especiales como las microformas, los videocasetes y los discos compactos.”¹⁶

Por la naturaleza del negocio y el tema de desarrollo del sistema de un plan de expansión en una latitud diferente a la nuestra, se consideran a las fuentes primarias como poco

¹⁶ http://ponce.inter.edu/cai/manuales/FUENTES-PRIMARIA_files/frame.htm

accesibles y de baja manipulación, debido a que por motivos ajenos a la autora, el desplazamiento al centro de operaciones contempladas para el plan de expansión es poco probable y las relaciones directas con personas involucradas en el sector, pueden resultar inaplicables.

1.10.5. FUENTES SECUNDARIAS

“Contienen información primaria, sintetizada y reorganizada. Están especialmente diseñadas para facilitar y maximizar el acceso a las fuentes primarias o a sus contenidos. Componen la colección de referencia de la biblioteca y facilitan el control y el acceso a las fuentes primarias. Se debe hacer referencia a ellas cuando no se puede utilizar una fuente primaria por una razón específica, cuando los recursos son limitados y cuando la fuente es confiable. La utilizamos para confirmar nuestros hallazgos, ampliar el contenido de la información de una fuente primaria y para planificar nuestros estudios”¹⁷

Las fuentes de investigación secundaria se transformarán en la base sobre las cuales radicará la investigación y desarrollo del presente trabajo, por considerarse como elementos de acceso dinámico y fácil uso.

1.11. TEMARIO PRELIMINAR

CAPÍTULO I

PLAN DE TESIS

CAPITULO II

EVALUACIÓN GENERAL DE CONDICIONES DEL NEGOCIO

- Introducción
- Antecedentes de la Compañía

¹⁷ http://ponce.inter.edu/cai/manuales/FUENTES-PRIMARIA_files/frame.htm

- Entorno Económico General (Uruguay – Ecuador)
- Estudio de costos de las rutas actuales
- Entorno Microeconómico de los puertos (Montevideo y Colonia)
- Conceptos Básicos a aplicarse.

CAPITULO III

ESTUDIO TÉCNICO

- Análisis situacional de la empresa con sede en Quito
 - a. Estructura Analógica
 - b. Infraestructura
 - c. Logística
- Diagrama de procesos internos de la compañía
- Marco legal para la manipulación de la carga

CAPITULO IV

ESTUDIO ECONÓMICO

- Estudio general de costos en la implementación de los medios operativos de la filial en Uruguay destinada a las operaciones portuarias en Montevideo y Colonia
- Análisis comparativo de las rutas actuales frente a la ruta por Montevideo y Colonia
- Proyección de ingresos generados por la filial uruguaya.
- Estimación de utilidades provenientes de la actividad económica
- Viabilidad del proyecto con los datos numéricos y referenciales.

CAPITULO V

- Conclusiones y Recomendaciones

CAPÍTULO II

EVALUACIÓN GENERAL DE CONDICIONES DEL NEGOCIO

2.1. INTRODUCCIÓN

LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Logística es la parte del proceso de gestión de la cadena de suministro encargada flujo de materiales y/o productos terminados, así como el flujo de información relacionada, desde el punto de origen hasta el punto de destino, cumpliendo al máximo con las necesidades de los clientes

Cadena Logística: Es el proceso continuo de flujo de materiales e información entre proveedores y clientes.

GRÁFICO N° 2.1

CADENA LOGÍSTICA

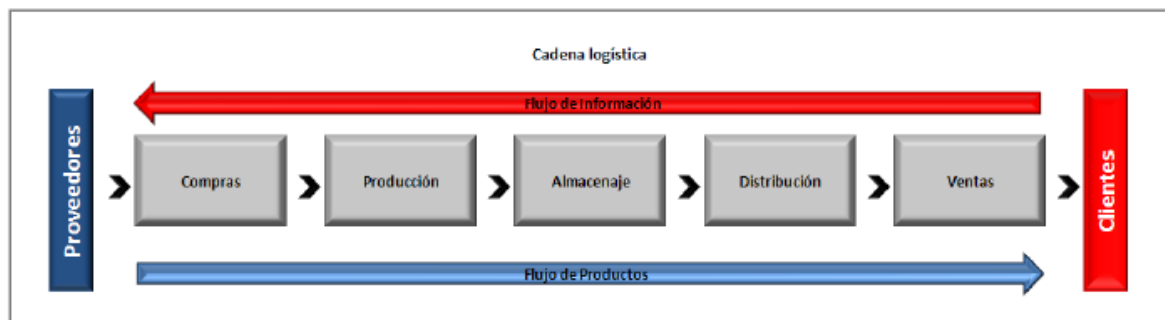


Gráfico 2.1 Cadena Logística

Fuente: Logística y Distribución Física Internacional

Elaborado por: Cámara de comercio de Bogotá

LA LOGÍSTICA COMO UNA NECESIDAD ESTRATÉGICA

La Logística es clave para lograr el máximo de **eficiencia y efectividad** en el proceso, lo cual teóricamente se puede resumir así:

Eficiencia porque entre menos tiempo permanezca un producto en cada una de las etapas de una cadena logística menores costos se agregarán al valor final del producto y se abastecerá el mercado con mayor rapidez.

Efectividad porque menores gastos se pueden traducir en mayores utilidades operacionales.

GRÁFICO N° 2.2
TIEMPO Y COSTOS

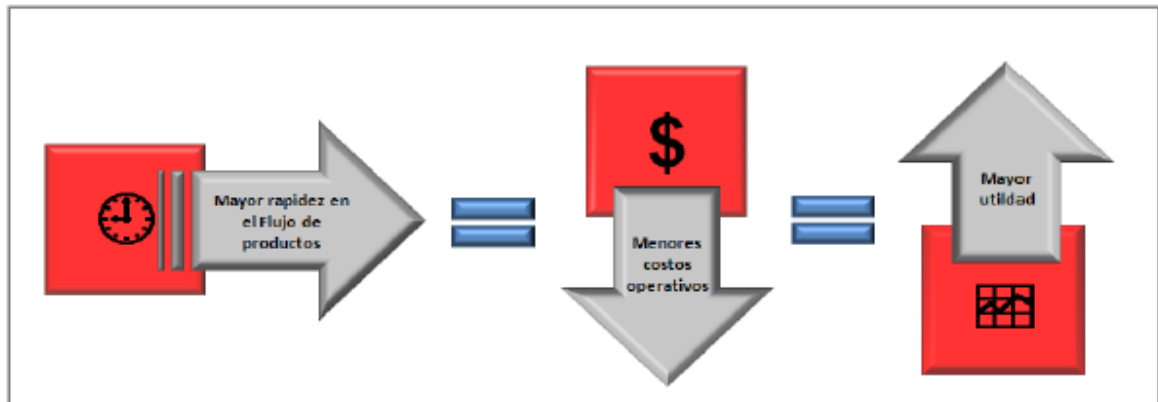


Gráfico 2.2 Tiempo y Costos
Fuente: Logística y Distribución Física Internacional
Elaborado por: Cámara de comercio de Bogotá

Agencias de Transporte de Mercancías.- “Se trata de empresas mediadoras fundamentalmente en el transporte terrestre por carretera. Su misión fundamental es poner en contacto a cargadores y transportistas, asumiendo además la responsabilidad del envío. La agencia de transporte es un medio cómodo:

- ✓ **Para el cargador:** pues no tiene que buscar empresas que puedan realizar un envío determinado, basta con dirigirse a la Agencia que cuenta con una base de datos de transportistas.
- ✓ **Para el transportista:** pues facilita clientes con los que desarrollar su actividad”¹⁸

Operador Logístico.- “... Aquellas empresas que realizan diversas actividades relacionadas con el transporte y almacenaje de mercancías para terceros”¹⁹

“Son cada una de las empresas que soportan el transporte y manejo de la carga desde el punto de salida en origen, hasta el punto de entrega en destino. Estas empresas han evolucionado ajustándose a los requerimientos de los mercados globales, y están en capacidad de brindar todos los servicios conexos con la cadena logística de manera integrada...”²⁰

2.2. ANTECEDENTES DE LA COMPAÑÍA

TRANSINTERNACIONAL CARGO es una compañía proveedora de servicios logísticos y transporte internacional de bienes perecederos y no perecederos con un alto valor para los socios comerciales ubicados en cualquier latitud de nuestro planeta.

La experiencia en el transporte y manejo de carga, está avalada por 18 años en el mercado; experiencia que se ha ido fortaleciendo día a día con el manejo de procesos y personal altamente capacitado que se involucra y siente pasión por lo que hace.

¹⁸ LÓPEZ FERNÁNDEZ Rodrigo, “LOGÍSTICA COMERCIAL – GESTIÓN COMERCIAL Y MARKETING” editorial Thomson Paraninfo. Tomado de la página 138 – La función del transporte

¹⁹ LÓPEZ FERNÁNDEZ Rodrigo, “LOGÍSTICA COMERCIAL – GESTIÓN COMERCIAL Y MARKETING” editorial Thomson Paraninfo. Tomado de la página 138 – La función del transporte

²⁰ www.camara.ccb.org.co – página 43

TRANSINTERNACIONAL CARGO es una empresa sólida que se preocupa por su seguridad y la de los suyos; por tal razón es prioritario poner en conocimientos de sus socios estratégicos y comerciales su integración a entidades nacionales e internacionales que acreditan su operación logística, como son la IATA (INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION) desde 1996 y somos portadores de la certificación BASC (BUSINESS ALLIANCE FOR SECURITY COMMERCE) desde el 2002. Estos son los sellos de calidad que garantizan la seguridad de sus negocios.

Los sistemas de software integrado, permiten a la compañía ofrecer un proceso adecuado de integración a la cadena de transporte internacional, de tal manera que tanto las plantaciones y floricultoras del país; así como los clientes internacionales ubicados en las regiones del planeta, puedan identificar ampliamente el compromiso organizacional de brindar un servicio personalizado y bien organizado.

El acceso al centro de servicios virtuales, enfocado y desarrollado a través de la página web corporativa, permiten a sus usuarios un libre acceso a la información con solo digitar su código personal, desplegando de manera automática e inmediata el estado de su carga las 24 horas al día / 365 días al año.

Los sistemas logísticos integrados a través de las oficinas ubicadas estratégicamente en ciudades claves como Quito, Guayaquil y Miami, permiten garantizar un control completo del manejo de la carga.

TRANSINTERNACIONAL CARGO se encuentra actualmente adecuada para ofertar una amplia gama de servicios tales como pre-enfriamiento, almacenamiento fresco y seco, la manipulación, procesamiento de documentos, logística y comunicaciones que mejoren el valor agregado de su producto.

2.2.1. Crecimiento de los Mercados Europeos de los Últimos 2 Años – Actividad Logística de TRANSINTERNACIONAL CARGO

El comercio internacional y su alta demanda de bienes han creado un escenario propicio para el incremento en la cantidad de exportaciones de bienes producidos por florícolas encargadas de la transformación de las más diversas variedades de flores provenientes de

todas las regiones del país; haciendo de las relaciones comerciales bilaterales un negocio rentable.

La mayor parte de las ventas de este tipo de bienes perecederos, se encuentra encaminando hacia destinos europeos y asiáticos, con niveles de exigencia elevados en cuanto a la calidad de los productos se refiere.

Por este motivo, y como factor fundamental en la integración de latitudes diversas, es importante el uso de los medios de transporte como vínculo de conexión. Razón por la cual las corporaciones han hecho uso de los servicios de empresas de transporte que les ayuden a movilizar desde su país de origen, los diversos bienes requeridos por cada una de las economías hasta la puerta de su casa y al alcance de su mano.

Considerando los parámetros previamente descritos y prestando atención esencial al nivel de competitividad que requieren los mercados de destino, es importante mencionar la importancia de un sistema de transporte eficaz y su aporte en las economías seccionales y nacionales:

“Sólo se necesita comparar las economías de una nación “desarrollada” con las de una “en desarrollo” para ver la participación que tiene el transporte en la creación de un nivel alto de actividad económica. Es típico de la nación en desarrollo que la producción y el consumo tengan lugar en un sitio cercano, que mucha de la fuerza de trabajo participe en la producción agrícola, y que una baja porción de la población total viva en áreas urbanas. Con la llegada de los servicios de transporte de bajo costo y disponibilidad inmediata, la estructura integral de la economía cambia hacia la de las naciones desarrolladas. Las grandes ciudades se generan de la migración de la población a centros urbanos, las áreas geográficas limitan la producción a una estrecha gama de productos y el estándar económico de vida para el ciudadano promedio por lo general se eleva. Más específicamente, un sistema eficiente y económico de transporte contribuye a una mayor competencia en el mercado, a mayores economías de escala en la producción y a la reducción de precios de bienes.²¹”

Las connotaciones previamente argumentadas, describen un marco conceptual referencial, vinculando a la evolución de la población con la introducción de los diversos medios de

²¹ BALLOU Ronald, “LOGÍSTICA, ADMINISTRACIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTRO”, Editorial Pearson – Prentice Hall, quinta edición. Página 165

transporte, y es así, como se demuestra la necesidad de generar empresas proveedoras de servicios de conexión, desarrollando múltiples conceptos de ofertar su servicio.

TRANSINTERNACIONAL CARGO, una empresa a la vanguardia en el mercado de transportación, ha generado varios parámetros que demuestran su excelencia en el servicio y su diversificación de clientes en destinos y condiciones distintas a las conocidas habitualmente con los países vecinos.

A partir de su año de creación (1992), la empresa se ha visto inmersa en la búsqueda vertiginosa por ampliar su potencial de envíos a destinos comerciales y no convencionales, haciendo del transporte internacional su forma de obtener rentabilidad para sus empleados y retorno de capitales para sus inversionistas.

La expansión de puertos y aeropuertos de destino de los bienes, objeto de comercio internacional se han desarrollado de manera instantánea, reaccionando de acuerdo a los requerimientos de clientes antiguos y nuevos que se han ido agregando a la lista de demandantes a través de los últimos años.

A partir del 2008, el impulso a los servicios post-embarques marcaron una diferencia profunda en la oferta de servicios propuesta por TRANSINTERNACIONAL CARGO, proyectando una imagen de entrega total sobre el servicio logístico internacional. Este cambio generó la adhesión de corporaciones nacientes en el mercado y otras empresas que mantenían relaciones con otros proveedores del mercado local.

La siguiente tabla, desplegada a continuación, demuestra el cambio en el número de corporaciones, que mantienen vínculos de negocios con la compañía.

TABLA N° 2.1

CRECIMIENTO DE LOS CLIENTES Y SUS DESTINOS

DESTINO CLIENTE	AÑO 2008	AÑO 2009	AÑO 2010 ²²
EUROPEOS	23	26	31
AMERICANOS	14	14	15
TOTAL CLIENTES	37	40	46

Tabla 2.1 Crecimiento de los Clientes y sus Destinos
Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA
Elaborado por: Johanna Vásquez

GRÁFICO N° 2.3.

CRECIMIENTO DE LOS CLIENTES Y SUS DESTINOS

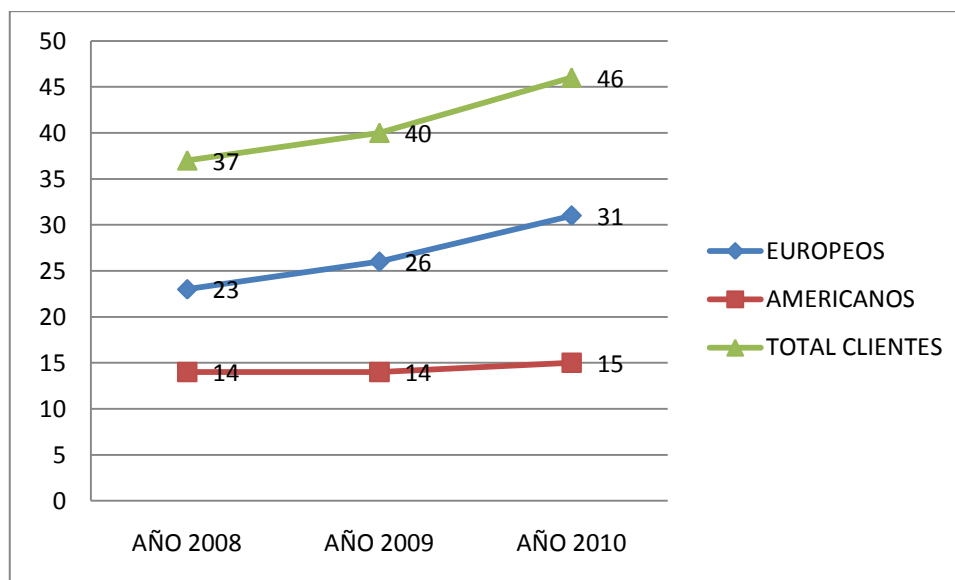


Gráfico 2.3 Crecimiento de los Clientes y sus Destinos
Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA
Elaborado por: Johanna Vásquez

²² Número de clientes reales del primer semestre del año en curso

GRÁFICO N° 2.4.

CLIENTES Y SUS DESTINOS AÑO 2008

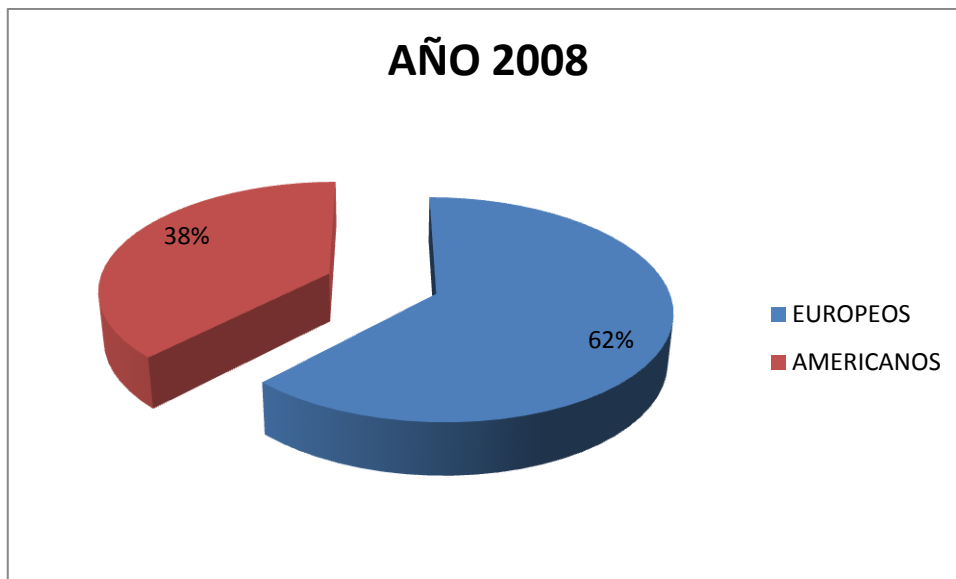


Gráfico 2.4 Clientes y sus Destinos / Año 2008

Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA

Elaborado por: Johanna Vásquez

GRÁFICO N° 2.5.

CLIENTES Y SUS DESTINOS AÑO 2009

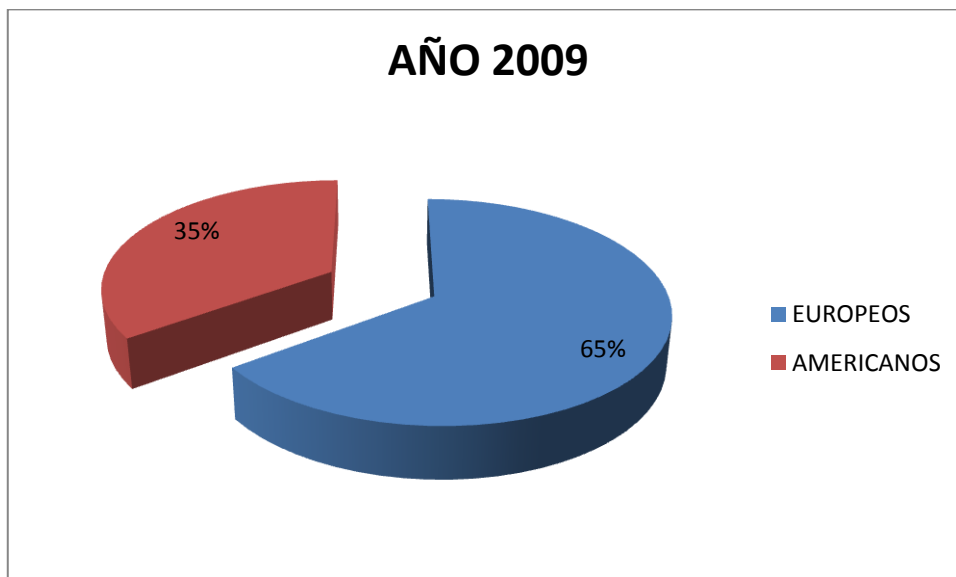


Gráfico 2.5 Clientes y sus Destinos Año 2009

Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA

Elaborado por: Johanna Vásquez

GRÁFICO N° 2.6.

CLIENTES Y SUS DESTINOS AÑO 2010

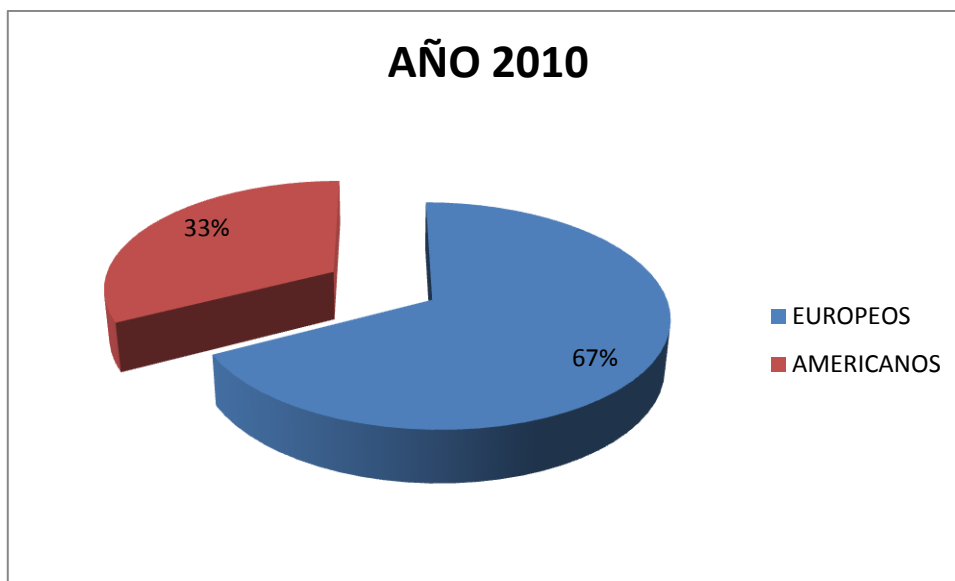


Gráfico 2.6 Clientes y sus Destinos / Año 2010

Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA

Elaborado por: Johanna Vásquez

GRÁFICO N° 2.7.

CRECIMIENTO SOSTENIDO DE LOS CLIENTES Y SUS DESTINOS

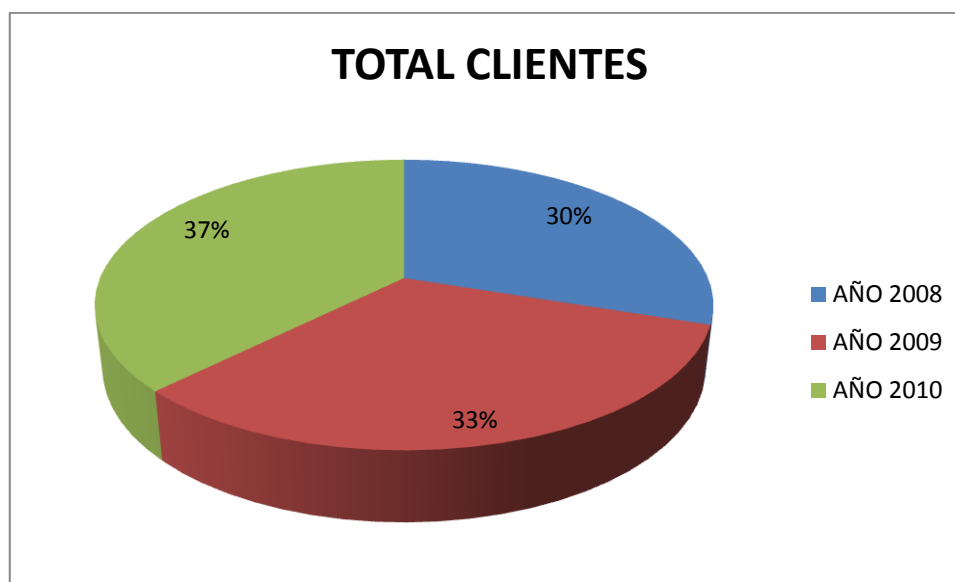


Gráfico 2.7 Crecimiento Sostenido de los Clientes y sus Destinos

Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA

Elaborado por: Johanna Vásquez

Una de las pruebas fehacientes del incremento de las operaciones logísticas nos demuestra las cifras canceladas como parte de pago de la corporación a las líneas de transporte aéreo por servicios de fletes en los últimos meses del 2009 y los meses iniciales del 2010, descritos a continuación. (Los valores se encuentran expuestos en cifras aproximadas, debido a la confidencialidad de la compañía)

TABLA N° 2.2

PAGOS REALIZADOS POR SERVICIOS DE TRANSPORTE

NOV. 2009 – JUNIO 2010

MES DE PAGO	VALOR CANCELADO	EUROPA		AMÉRICA	
Nov-09	1.230.000,00	80%	984.000,00	20%	246.000,00
Dic-09	1.450.000,00	75%	1.087.500,00	25%	362.500,00
Ene-10	1.632.000,00	80%	1.305.600,00	20%	326.400,00
Feb-10	2.365.000,00	80%	1.892.000,00	20%	473.000,00
Mar-10	1.829.823,15	82%	1.500.454,98	18%	329.368,17
Abr-10	1.610.000,00	75%	1.207.500,00	25%	402.500,00
May-10	2.224.000,00	78%	1.734.720,00	22%	489.280,00
Jun-10	1.580.000,00	80%	1.264.000,00	20%	316.000,00
TOTAL CANCELADO	13.920.823,15	79%	10.975.774,98	21%	2.945.048,17

Tabla 2.2 Pagos Realizados por Servicios de Transporte
Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA
Elaborado por: Johanna Vásquez

GRÁFICO N° 2.8.

PAGOS REALIZADOS POR SERVICIOS DE TRANSPORTE

NOV. 2009 – JUNIO 2010

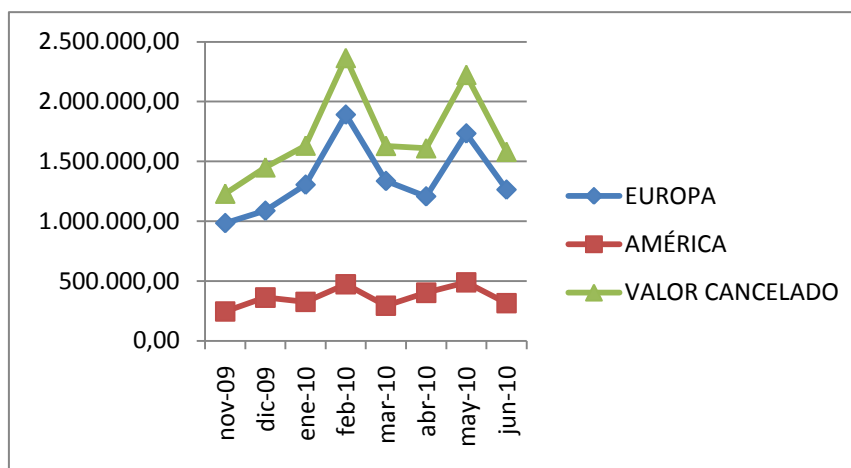


Gráfico 2.8 Pagos Realizados por Servicio de Transporte
Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA
Elaborado por: Johanna Vásquez

En los meses que se denotan un gran despunte las cantidades pagadas por servicios de transportes prestados por las líneas aéreas, se debe al sistema cíclico de temporadas o festividades de los destinos comerciales de las compañías demandantes del servicio.

- TEMPORADA DE SAN VALENTIN (Enero 22 – Febrero 12):

Es considerada la temporada de mayor actividad productiva en la rama de servicios de transporte, debido a que se requiere movilizar gran cantidad de flor fresca a todos los destinos donde se encuentran ubicados los clientes corporativos, por considerarse una de las festividades a nivel mundial, que desencadena un consumo superior del producto.

La actividad comercial se inicia a partir del día 22 del mes de enero hasta el día 12 del mes de febrero. Esta época precisa de una mayor cantidad de personal operativo y administrativo, debido al volumen de carga manipulada.

- **TEMPORADA DÍA INTERNACIONAL DE LA MUJER (Febrero 25 – Marzo 8):**

Por su nivel de intensidad en la demanda de sistemas logísticos de transportación, esta época es considerada como la festividad número tres, en el top de temporadas vigentes en el medio.

La actividad comercial se inicia a partir del día 25 del mes de febrero culminando el día 8 del mes de marzo. Los niveles de costos por la manipulación de los bienes se modifican, debido al volumen de bienes de comercio internacional enviados desde la zona ecuatorial y las latitudes aledañas.

- **TEMPORADA DE MADRES:**

La última festividad catalogada como la número dos en el ranking de uso de servicios logísticos, es la TEMPORADA de MADRES. Este nuevo despegue, causado por los números elevados de pedidos emitidos por los empresarios europeos y americanos, representa un incremento general en las transacciones comerciales desde y hacia el continente americano.

Las evidencias comerciales de la última temporada demuestran un cambio en la tendencia de consumo de servicio de transporte en el medio mundial. Por esta razón es que su posición en el top de demandas la colocó en el segundo lugar.

2.3. ENTORNO ECONÓMICO GENERAL (URUGUAY – ECUADOR)

- **Contexto General de América Latina**

“Iberoamérica se localiza al sur del río Grande o Bravo del Norte, desde México hasta el cabo de Hornos. Incluye México, América central y América del Sur, lo que supone algo más de la mitad del continente”²³

²³ “LA ENCICLOPEDIA DEL ESTUDIANTE”, grupo editorial SANTILLANA, tomo 08 Geografía General. Página 242.

MAPA N° 2.1

AMÉRICA LATINA – DIVISIÓN POLÍTICA



Mapa N° 2.1 América Latina – División Política

Fuente: <http://pages.prodigy.net>

“El crecimiento económico de Iberoamérica después de la Segunda Guerra Mundial fue elevado. Se crearon numerosas industrias destinadas a sustituir las importaciones del exterior. Pero fue el fuerte peso del capital público sobre la economía produjo la crisis de los años ochenta, conocida como la <<década perdida>>, porque ella esta región sufrió una gran regresión.

A partir de los noventa se asiste a un liberalismo desmesurado: se están privatizando incluso las infraestructuras básicas, como las carreteras. Esto conlleva un duro proceso de ajuste económico, que se traduce en un deterioro de las condiciones de vida de la población.

Sin embargo, la economía iberoamericana se ha modernizado, reduciéndose el empleo y las rentas derivadas del sector agrario, a pesar de que se mantienen producciones muy altas para la exportación”²⁴

América latina y su esquema general de desarrollo a través de una breve síntesis en su evolución económica en el siglo XX, permite establecer el marco referencial general, para determinar el entorno general macroeconómico de Ecuador y Uruguay.

2.3.1. Uruguay Panorama General

MAPA N° 2
REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY



Mapa N° 2.2 República Oriental del Uruguay

Fuente: /www.ine.gub.uy

²⁴ “LA ENCICLOPEDIA DEL ESTUDIANTE”, grupo editorial SANTILLANA, tomo 08 Geografía General. Página 243

- **Descripción Técnica:**

Ubicación: La República Oriental del Uruguay, en el espacio geográfico del planeta, está situada en América del Sur, con su costa oriental sobre el Océano Atlántico, comprendida entre los paralelos 30 y 35° de latitud Sur y los meridianos 53 y 58° de latitud Oeste. En consecuencia, se ubica en la zona templada del Hemisferio Sur, de predominio marítimo.

MAPA N° 2.3
URUGUAY - SITUACIÓN GEOGRÁFICA



Mapa N° 2.3 Uruguay – Situación Geográfica

Fuente: <http://www.atlasescolar.com.ar/mapas/uruguay.gif>

Nombre oficial: República Oriental del Uruguay

Capital: Montevideo

Límites:

- **Norte:** Brasil
- **Sur:** Estuario del Río de la Plata
- **Este:** Brasil y Océano Atlántico
- **Oeste:** Argentina

Superficie: 176.215 (+/- 64 Km²)²⁵

Aguas jurisdiccionales: 137.567 Km²

Población: 3.334.052 habitantes (2008)

²⁵ www.ine.gub.uy

TABLA N° 2.3
POBLACIÓN URUGUAYA (2008)

Población, por sexo, según Departamento. 2008				
Departamento	Total	Población		Índice de Masculinidad
		Hombres	Mujeres	
Total	3.334.052	1.610.356	1.723.696	93,4
Artigas	79.297	39.805	39.492	100,8
Canelones	514.616	251.783	262.833	95,8
Cerro Largo	89.871	44.150	45.721	96,6
Colonia	120.842	59.365	61.477	96,6
Durazno	61.321	30.686	30.635	100,2
Flores	25.648	12.607	13.041	96,7
Florida	70.235	35.145	35.090	100,2
Lavalleja	61.910	30.739	31.171	98,6
Maldonado	149.071	73.048	76.023	96,1
Montevideo	1.340.273	625.456	714.817	87,5
Paysandú	115.854	57.674	58.180	99,1
Río Negro	55.934	28.574	27.360	104,4
Rivera	110.180	54.143	56.037	96,6
Rocha	70.515	34.948	35.567	98,3
Salto	127.345	62.562	64.783	96,6
San José	108.649	54.235	54.414	99,7
Soriano	87.508	43.419	44.089	98,5
Tacuarembó	95.313	47.617	47.696	99,8
Treinta y Tres	49.670	24.400	25.270	96,6

Fuente : Instituto Nacional de Estadística (INE) - Proyección de la Población Total País.

Tabla 2.3 Población Uruguaya (2008)
Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE) Uruguay

GRÁFICO N° 2.9
DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR SEXO 2008



Gráfico 2.9 Distribución de la Población por Sexo 2008
Fuente: Banco Central del Uruguay
Elaborado por: Johanna Vásquez

Idioma: Español

Moneda: Peso Uruguayo

Tasa Anual de Crecimiento Demográfico: 0.6%

Densidad: 19 Hab/Km²

Clima: cálido y templado, las temperaturas de congelación son casi desconocidas

Forma de Gobierno: República Democrática

Presidente: José Alberto Mujica Cordano

Principales Ciudades: Montevideo, Canelones, Maldonado, Salto, Paysandú y Rivera.

Puertos:

- Puerto de Montevideo

- Puerto de Colonia
- Puerto de Nueva Palmira
- Puerto de Fray Bentos
- Puerto de Juan Lacaze
- Puerto de Paysandú
- Puerto de Salto

Aeropuertos:

- Aeropuerto Internacional de Carrasco General Cesareo L.Berisso
- Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce.

2.3.1.1. Principales Indicadores Económicos

El desarrollo de los países y su desempeño económico es evaluado a través de indicadores económicos extraídos de la actividad desarrollada por los sectores productivos en la economía local.

El procesar, relacionar e interpretar los indicadores económicos es una de las herramientas de uso múltiple que contribuyen al análisis de los núcleos productivos y su contribución a la riqueza de las naciones; los cuales a través de una investigación exhaustiva desencadenan comportamientos bursátiles – financieros en la latitud geográfica en la que se encuentran asentados.

- **Producto Interno Bruto:**

“La medida más común para medir el desempeño económico de una nación es el producto **interno bruto (PIB)**, que es el valor de mercado de todos los bienes y servicios finales producidos en una nación durante un periodo, generalmente de un año. Por lo tanto el PIB excluye la producción de las empresas en el extranjero”²⁶

- **VOLUMEN FÍSICO DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO**

“La economía uruguaya continuó su proceso de recuperación en el primer trimestre del año.

Con relación al período inmediato anterior, el Producto Interno Bruto (PIB) creció 1,7% en términos desestacionalizados. En la comparación interanual, el crecimiento del primer trimestre fue de 8,9%

²⁶ “TRUCKER Irvin B., “FUNDAMENTOS DE ECONOMÍA”, editorial THOMSON LEARNING, tercera edición. Página 236.

GRÁFICO N° 2.10

PRODUCTO INTERNO BRUTO

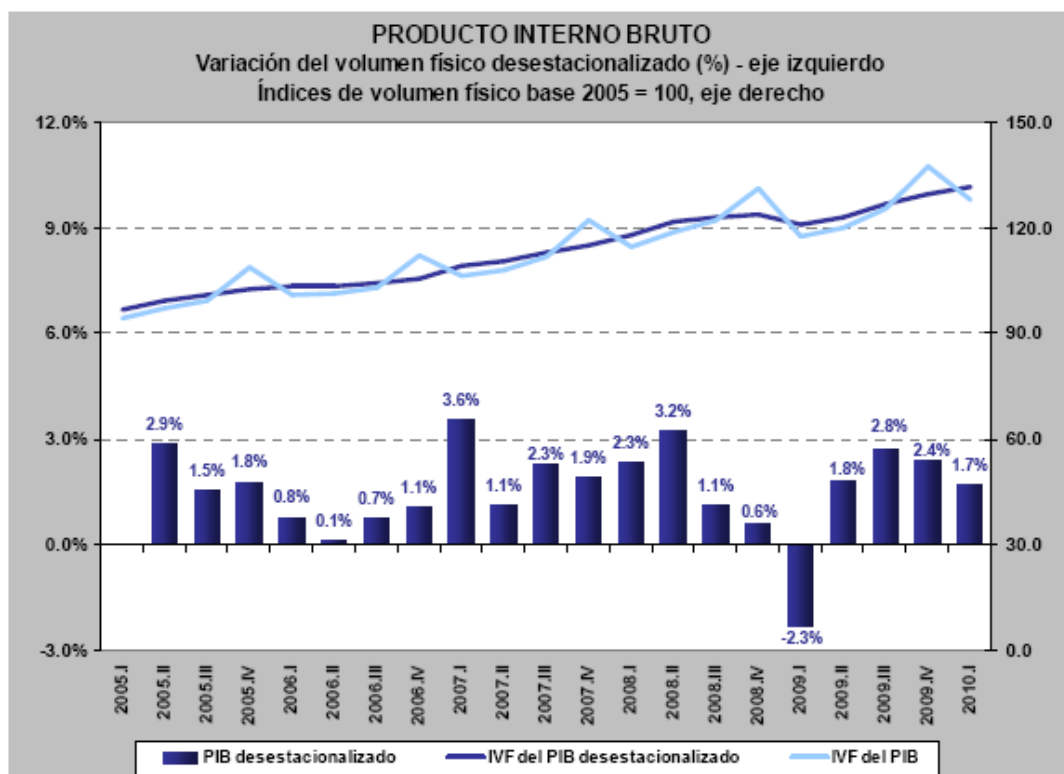


Gráfico 2.10 Producto Interno Bruto
Fuente: Banco Central del Uruguay
Elaborado por: Asesoría Económica – Aérea de Estadísticas económicas

La demanda interna de la economía, medida en términos de volumen, creció en el primer trimestre del año impulsada por el aumento del Gasto de Consumo Final (7,7 %) y de la Formación Bruta de Capital (26,4%), en este último caso por aumento tanto de la inversión fija como de los stocks. El saldo neto con el exterior fue positivo aunque su incidencia en el PIB fue menor respecto de la verificada en igual trimestre del año anterior, dado el crecimiento relativamente menor de las Exportaciones (3,8%) frente al de las Importaciones (10,1%).”²⁷

²⁷ Tomado del “INFORME TRIMESTRAL DE CUENTAS NACIONALES / Enero – Marzo 2010”, Banco Central del Uruguay. Página 2

GRÁFICO N° 2.11

TASA DE CRECIMIENTO REAL ESTIMADA PARA EL 2010 COMPARADA CON PAÍSES DEL MERCOSUR

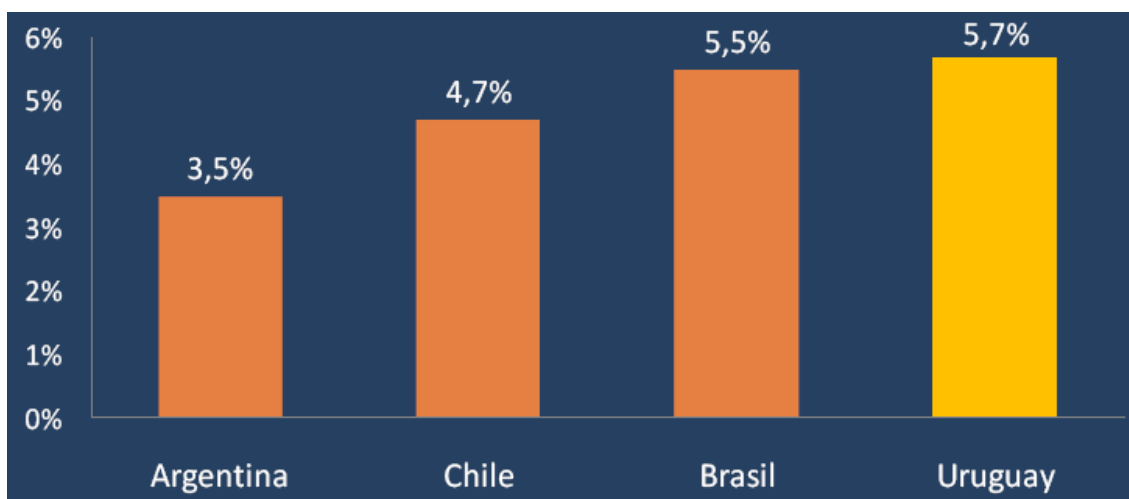


Gráfico 2.11 Tasa de Crecimiento Real Estimada para el 2010 Comparada con Países del MERCOSUR

Fuente: FMI, World Economic Outlook, abril 2010

Elaborado por: Uruguay XXI Promoción de Inversiones y Exportaciones

El gráfico N° 2.11 denota el importante crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) comparado con las economías de mayor productividad de la región.

- Ingreso Per – Cápita o Personal

“Es el ingreso total recibido por las familias que está disponible para el consumo, el ahorro y el pago de impuestos personales”

TABLA N° 2.4

INGRESO MEDIO MENSUAL DEL HOGAR SEGÚN DEPARTAMENTO (2008)

Ingreso medio mensual del hogar según departamento. (1) 2008			
	Ingreso hogar sin valor locativo		
	Ingreso Medio del hogar	Límite Superior 20% más pobre	Límite Inferior 20% más rico
Total	23.096	8.600	31.295
Montevideo	29.029	10.600	39.620
Resto País	19.187	7.726	26.311
Artigas	15.850	6.800	21.600
Canelones	20.938	8.000	28.612
Cerro Largo	17.026	6.874	23.243
Colonia	19.342	8.000	26.608
Durazno	17.781	7.169	25.574
Flores	20.968	8.774	28.320
Florida	17.481	7.170	24.447
Lavalleja	18.273	7.770	25.236
Maldonado	21.142	9.170	28.808
Paysandú	19.478	7.884	26.744
Río Negro	22.232	9.349	29.669
Rivera	14.991	6.300	20.880
Rocha	17.213	7.316	23.462
Salto	19.419	7.938	27.268
San José	19.199	8.078	25.807
Soriano	20.794	8.074	27.676
Tacuarembó	18.061	7.294	24.776
Treinta y Tres	15.920	6.820	21.600

Fuente : Instituto Nacional de Estadística (INE) - Encuesta Continua de Hogares (ECH).
(1) : En pesos corrientes.

Tabla 2.4 Ingreso Medio Mensual del Hogar según Departamento (2008)

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE) Uruguay

- **Riesgo País**

“El riesgo país es un índice que intenta medir el grado de riesgo que entraña un país para las inversiones extranjeras. Los inversores, al momento de realizar sus elecciones de dónde y cómo invertir, buscan maximizar sus ganancias, pero además tienen en cuenta el riesgo, esto es, la probabilidad de que las ganancias sean menor que lo esperado o que existan pérdidas”²⁸

“En principio, el riesgo país se puede hacer explícito como riesgo de crédito o riesgo de mercado (en la medida que puede afectar la capacidad de recuperación de créditos otorgados al exterior o precio de valores públicos).

En este sentido se observa que el principal destino de la inversión de los bancos en el exterior se encuentra fuera de la región y que, pasada la turbulencia en los mercados bancarios internacionales -que básicamente implicó fuertes desembolsos por parte de las tesorerías de los países desarrollados-, no existen problemas derivados de riesgo país que pudieran impactar en el negocio de los bancos que operan en Uruguay.

El principal destino de la inversión del sistema se encuentra en Uruguay, que concentra un 68,2% de los activos de los bancos, seguido por EE.UU. con 18,4% y la Unión Europea con 8,8% de participación.”²⁹

²⁸ www.econlink.com.ar

²⁹ <http://www.bcu.gub.uy>

TABLA N° 2.5
RIESGO PAÍS

País	Disponible	Valores	Crédito SNF	Crédito SF	Resto	Totales
Uruguay	52,3 %	50,3%	98,6%	48,8%	95,6%	68,2%
Región* ³⁰	0,2 %	5,3%	0,9%	0,7%	0,2%	1,4%
Estados Unidos	34,2%	27,0%	0,0%	30,6%	3,9%	18,4%
Resto de América	2,6%	5,0%	0,3%	3,3%	0,1%	2,4%
Unión Europea	7,3%	9,6%	0,1%	16,3%	0,1%	8,8%
Resto	3,3%	2,9%	0,0%	0,3%	0,0%	0,8%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabla 2.5 Riesgo País

Fuente: Banco Central del Uruguay

Elaborado por: Superintendencia de Servicios Financieros / Reporte de Estabilidad Financiera

- **Balanza Comercial**

“La **balanza comercial** es la diferencia entre exportaciones e importaciones en otras palabras, el registro de las importaciones y exportaciones de un país durante un período de tiempo”³¹

“Valor de las exportaciones menos las importaciones. Los invisibles normalmente se excluyen, por lo cual se llama también balanza de tangibles. Las cifras pueden citarse en FOB/FAS, despachado de aduanas o FOB exportaciones”³²

³⁰ *Región: Incluye Argentina, Brasil, Chile y Paraguay

³¹ <http://blog.todocomercioexterior.com.ec/2009/03/balanza-comercial.html#ixzz0vITc3sEm>

³² <http://es.dailyforex.com>

TABLA N° 2.6
SALDO DE LA BALANZA COMERCIAL DE BIENES³³
(Abril 2009 – Marzo 2010, en millones de dólares)

ENTIDAD	Exportaciones	Importaciones	Saldo Comercial
Dirección Nacional de Aduanas (DNA)	5.801	6.601	-800
Zonas Francas y otros ajustes	784	340	445
TOTAL	6.585	6.941	-356

Tabla 2.6 Saldo de la Balanza Comercial de Bienes
Fuente: Departamento de Integración y Comercio Internacional en base a datos de SmartDATA y estimaciones propias

GRÁFICO N° 2.12
SALDO DE LA BALANZA COMERCIAL DE BIENES³⁴
(Abril 2009 – Marzo 2010, en millones de dólares)

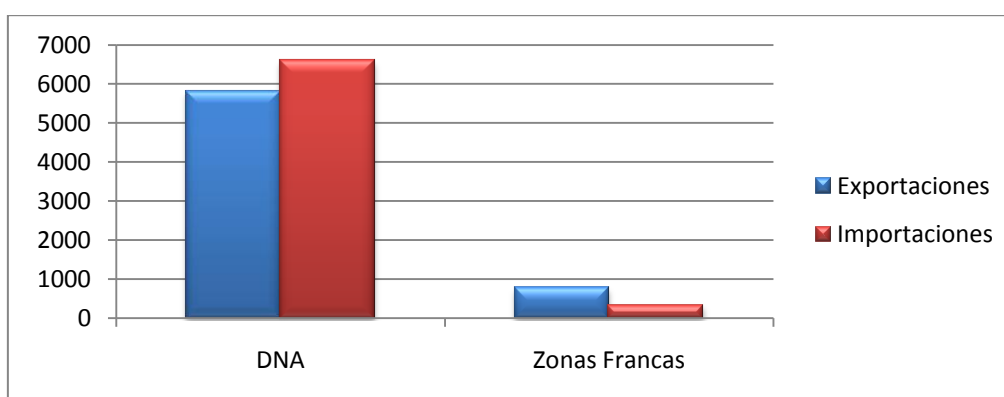


Gráfico 2.12 Saldos de la Balanza Comercial de Bienes
Fuente: Departamento de Integración y Comercio Internacional en base a datos de SmartDATA y estimaciones propias
Elaborado por: Johanna Vásquez

³³ /www.ciu.com.uy

³⁴ /www.ciu.com.uy

- Exportaciones

“La exportación consiste en enviar con fines comerciales bienes y servicios de un país a otro.... Las exportaciones dan como resultado el recibo de dinero o el reclamo de dinero”³⁵

“Venta de bienes y servicios de un país al extranjero; es de uso común denominar así a todos los ingresos que recibe un país por concepto de venta de bienes y servicios, sean estos tangibles o intangibles. Los servicios tangibles corresponden generalmente a los servicios no factoriales tales como, servicios por transformación, transportes diversos, fletes y seguros; y los intangibles corresponden a los servicios, como servicios financieros que comprenden utilidades, intereses, comisiones y algunos servicios no financieros.”³⁶

GRÁFICO N° 2.13

PRINCIPALES DESTINOS DE EXPORTACIÓN DE BIENES

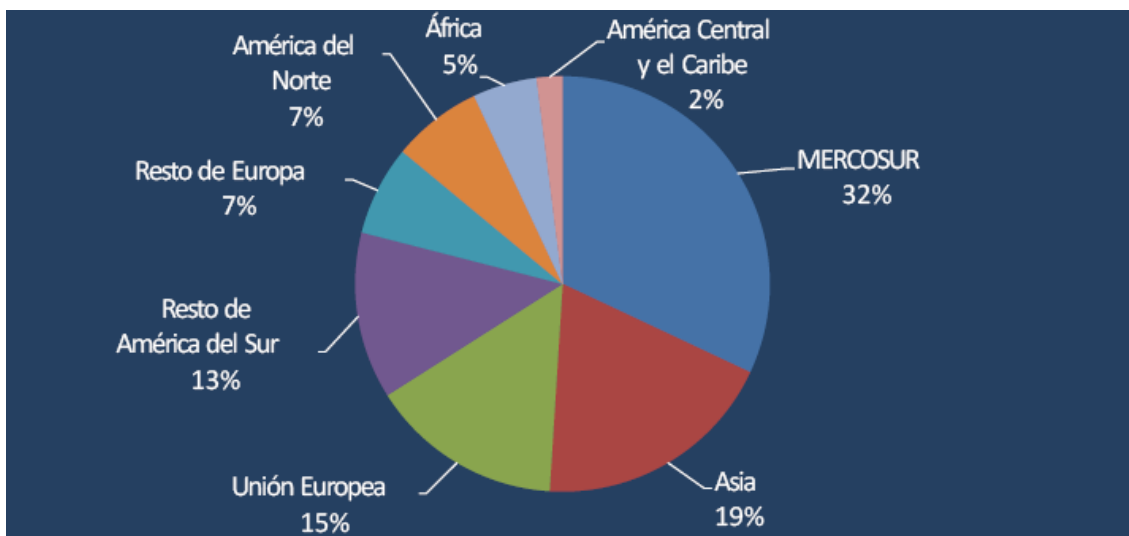


Gráfico 2.13 Principales Destinos de Exportación de Bienes
Fuente: Dirección Nacional de Aduanas (DNA)

³⁵ DANIELS John D., RADEBAUGH Lee H., SULLIVAN Daniel P., “NEGOCIOS INTERNACIONALES – AMBIENTES Y OPERACIONES” Ed. PEARSON PRENTICE HALL, decima edición. Página 507

³⁶ www.bancafacil.cl

- Importaciones

“La importación es ingresar bienes y servicios a un país desde otro... Las importaciones dan como resultado el pago de dinero o el reclamo de dinero”³⁷

“Ingreso legal al país de mercancía extranjera para su uso y consumo, la que debe pagar, previamente, si corresponde, los gravámenes aduaneros, el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y otros impuestos adicionales.”³⁸

- Tasa de Inflación

“Esta variable suministra el cambio porcentual anual de los precios al consumidor comparados con los precios al consumidor del año anterior.”³⁹

TABLA N° 2.7

TASA DE INFLACIÓN⁴⁰

AÑO	Tasa de Inflación	Posición	Cambio Porcentual
2003	14,10%	24	
2004	19,40%	12	37,59%
2005	7,60%	177	-60,82%
2006	4,70%	134	-38,16%
2007	6,50%	155	38,30%
2008	8,50%	176	30,77%

Tabla 2.7 Tasa de Inflación

Fuente: www.indexmundi.com

³⁷ DANIELS John D., RADEBAUGH Lee H., SULLIVAN Daniel P., “NEGOCIOS INTERNACIONALES – AMBIENTES Y OPERACIONES” Ed. PEARSON PRENTICE HALL, decima edición. Página 507

³⁸ <http://es.mimi.hu/economia/importacion.html>

³⁹ <http://www.indexmundi.com>

⁴⁰ <http://www.indexmundi.com>

GRÁFICO N° 2.14

TASA DE INFLACIÓN⁴¹

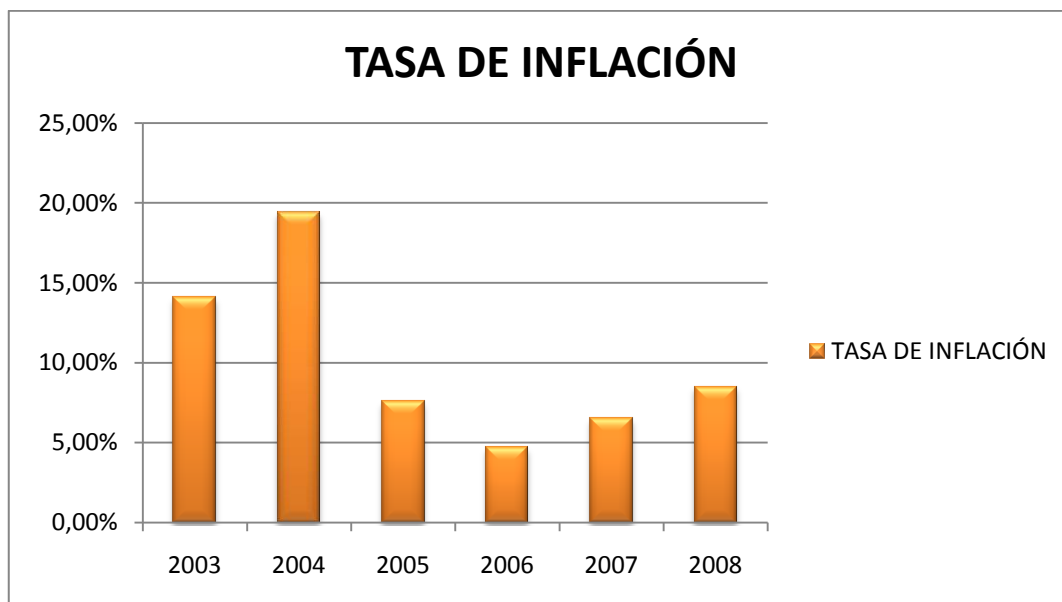


Gráfico 2.14 Tasa de Inflación

Fuente: www.indexmundi.com

- Inversión Extranjera

“Inversión extranjera significa la posesión de propiedades en el extranjero a cambio de un rendimiento financiero, como intereses y dividendos.”⁴²

INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA

“Es aquella que proviene de una persona natural o jurídica del exterior, cuyo capital es invertido en un país con la intención de tener injerencia directa de largo plazo en el desarrollo de una firma. Esta inversión se puede realizar mediante la participación en otras

⁴¹ <http://www.indexmundi.com>

⁴² DANIELS John D., RADEBAUGH Lee H., SULLIVAN Daniel P., “NEGOCIOS INTERNACIONALES – AMBIENTES Y OPERACIONES” Ed. PEARSON PRENTICE HALL, decima edición. Página 11

empresas ya establecidas o por medio del establecimiento de una filial de la empresa inversora.”⁴³

La realidad económica actual latinoamericana demanda un nivel elevado de inversión en los sectores productivos desarrollados y en etapa de crecimiento, por lo cual, las jurisdicciones internas de los estados han desarrollado diversos programas para ofertar un sinnúmero de concesiones que incentiven la inversión.

A continuación se describe las políticas implementadas por el gobierno uruguayo enfocados al desarrollo de la inversión.

“El gobierno reconoce el importante rol de la IED y mantiene un clima de negocios favorable:

- a) Uruguay tiene una larga historia captando inversiones en agropecuaria, industria, servicios e infraestructura.
- b) Ley de Inversiones (N° 16.906) –Enero 1998:
 1. Los inversores extranjeros y locales son tratados en igualdad de condiciones (ej.: el directorio de una empresa puede estar conformado íntegramente por extranjeros)
 2. No se requiere autorización o registro previo
 3. No existen restricciones para la transferencia de capital o utilidades provenientes de inversiones extranjeras
 4. Los proyectos de inversión pueden llegar a obtener exención del pago del impuesto a la renta empresarial, por hasta el **100%**de la inversión realizada
 5. En el 2008 el gobierno mejoró la Ley de Inversiones, creando un mecanismo automático, predecible, efectivo y transparente, que beneficia a una base más amplia de empresas y establece criterios objetivos para el otorgamiento de las exoneraciones tributarias.
 6. Procedimientos mejorados para las solicitudes de exoneraciones tributarias
 7. Ventanilla única de apoyo y consultoría a inversionistas

⁴³ <http://www.icesi.edu.co/departamentos/economia/publicaciones/docs/Apecon8.pdf>

8. Los impuestos a la renta (25%) y al valor agregado (22% o 10%) sólo existen a nivel nacional

Las exoneraciones del impuesto a la renta dependen del tamaño de la inversión y de:

- Creación de empleo (cantidad y calidad)
- Contribución a la descentralización territorial
- Contribución al crecimiento y la diversificación de las exportaciones
- Desarrollo de proveedores e incremento del valor agregado
- Inversión en investigación, desarrollo e innovación (I+D+i) para mejorar la competitividad
- Uso de tecnologías limpias que no afecten negativamente el medio ambiente
- Impacto del proyecto en la economía nacional

TABLA N° 2.8

INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA

Tamaño del proyecto (nombre)	Tamaño del proyecto* (US\$ millones)	Máximo % de la inversión deducible de impuestos	Período máximo (años)
Pequeño	Hasta 0,3	60	5
Mediano S1	Hasta 1,3	70	15
Mediano S2	Hasta 6,7	80	20
Grande S1	Hasta 13	90	25
Grande S2	Hasta 48	90	25
Grande S3	Hasta 670	100	25
Muy grande	Más de 670	100	25

*Montos aproximados; los rangos dependen del valor de la Unidad Indexada (UI)

Tabla 2.8 Inversión Extranjera Directa
Fuente: Banco Central del Uruguay

GRÁFICO N° 2.15
INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA EN URUGUAY (US\$, millones)



Gráfico 2.15 Inversión Extranjera Directa en Uruguay (US\$, millones)
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
Elaborado por: www.uruguayxxi.gub.uy

- Política Comercial

“Uruguay fue una de las primeras economías de América Latina que evolucionó hacia un comercio internacional abierto y sin restricciones. El coeficiente de apertura, medido como exportaciones más importaciones de bienes y servicios en relación al Producto Interno Bruto (PIB) fue de 58% entre los años 2005 y 2008, siendo mayor que el de sus vecinos Argentina y Brasil.

En 1991, Uruguay firmó un tratado con Argentina, Brasil y Paraguay que estableció el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), el cual aceleró la apertura de la economía uruguaya, estableciendo un proceso de integración progresiva desde la etapa actual de Unión Aduanera hasta llegar a conformar un Mercado Común.

El tratado del MERCOSUR prevé la libre circulación de mercaderías, servicios, y factores productivos dentro de los países signatarios a través de la eliminación progresiva de las barreras arancelarias y no arancelarias. A su vez, existe un Arancel Externo Común (AEC) acordado por los cuatro países signatarios para casi todos los bienes introducidos a la zona. El AEC varía entre 0% para los bienes de capital y 20% para algunos bienes de consumo

(prendas de vestir, electrodomésticos, etc.). Existen excepciones para algunos bienes específicos como el calzado, el azúcar y los automóviles, donde el AEC es mayor al 20%.

Además de los aspectos referidos al Arancel Externo Común, sus excepciones y adecuaciones por país, el MERCOSUR ha adoptado decisiones en materia de régimen de origen, tratamiento de prácticas desleales de comercio interior del mercado ampliado, bases para la defensa de la competencia, políticas públicas que condicionan la competitividad, eliminación o armonización de restricciones no arancelarias al comercio y reglas de política aduanera. Asimismo, se han acordado ciertas bases para coordinar y armonizar políticas macroeconómicas relativas a comercio exterior, agricultura, industria, tributación, cambios, transporte y otros asuntos.

Es importante destacar que el MERCOSUR ofrece a las empresas instaladas y a las que inicien actividades en Uruguay el acceso a un mercado de 234 millones de personas, con un PIB de USD 1,95 billones, que representa el 68% del PIB de América del Sur.

Uruguay se encuentra en una ubicación privilegiada dentro del MERCOSUR dado que está en el centro de la zona de mayor población y nivel de ingreso. En un radio de 1.500 km de Uruguay se concentran 90 millones de habitantes en áreas de gran desarrollo industrial y agrícola”.⁴⁴

- **Política Económica**

“Las políticas de liberalización y apertura mantenidas en forma estable durante más de veinte años, así como el cumplimiento estricto de sus obligaciones internacionales, han permitido al Uruguay mantener un posicionamiento favorable en los mercados internacionales y desarrollar una extendida reputación como centro financiero regional con larga tradición de libertad y seguridad.

Uruguay tiene un régimen de total libertad en el movimiento de capitales, divisas y oro desde y hacia el exterior y un sistema cambiario de libre convertibilidad para la moneda nacional.

⁴⁴ www.uruguayxxi.gub.uy / Guía de Negocios Uruguay XXI Noviembre 2009. Página 17

El mantenimiento de un sistema financiero abierto, la liberalización de las transacciones financieras internacionales y el secreto bancario garantizado por ley, han convertido al Uruguay en el mayor centro financiero de la región. Aproximadamente el 80% de los depósitos en el sistema financiero se mantienen en dólares, de los cuales un 23% corresponde a no residentes.

La estabilidad de la política económica, a pesar de los cambios en la Administración propios del régimen democrático, ha sido determinante en el desempeño económico y en el logro del actual posicionamiento internacional. En este sentido se destaca el mantenimiento de una política macroeconómica prudente, que combina una política fiscal basada en el logro de superávit primarios consistentes con la sostenibilidad de la deuda pública, con una política monetaria orientada a velar por la estabilidad de precios que contribuya con los objetivos de crecimiento y generación de empleo.

Los ingresos públicos provienen fundamentalmente de la recaudación de impuestos llevada a cabo por la Dirección General Impositiva (DGI), aunque también contribuye el superávit de las empresas públicas. Las decisiones de gasto público se toman en función de la Ley de Presupuesto aprobada durante el primer año de gobierno, y las subsiguientes rendiciones de cuentas anuales. La disciplina en materia fiscal se refleja en la existencia de una ley de tope de la variación anual de endeudamiento neto que indirectamente fija una restricción a los desequilibrios fiscales en los cuales puede incurrir el gobierno”.⁴⁵

Para procurar la estabilidad de precios, el BCU lleva a cabo una política de metas de inflación. Como instrumento para la consecución de dicha meta, el Comité de Política Monetaria se basa en la fijación de una tasa de interés de referencia para los préstamos interbancarios de corto plazo.

⁴⁵ www.uruguayxxi.gub.uy / Guía de Negocios Uruguay XXI Noviembre 2009. Páginas 16 -17

2.3.2. ECUADOR PANORAMA GENERAL

MAPA N° 2.4 REPÚBLICA DE ECUADOR



Mapa N° 2.4 República de Ecuador

Fuente: www.waoraniexhibition.com

- DESCRIPCIÓN TÉCNICA:

Ubicación: “ El área continental de la República del Ecuador se localiza al noroeste de América del Sur entre las latitudes 01° 27' 06'' N y 05° 00' 56'' S, y las longitudes 75° 11' 49'' W.”⁴⁶

⁴⁶ Enciclopedia del Ecuador, Océano. Página 3

MAPA N° 2.5

ECUADOR SITUACIÓN GEOGRÁFICA



Mapa N° 2.5 Ecuador Situación Geográfica

Fuente: www.waoraniexhibition.com

Nombre oficial: República del Ecuador

Capital: Quito

Límites:

- **Norte:** Colombia
- **Sur:** Perú
- **Este:** Perú
- **Oeste:** Océano Pacífico

Superficie: 256.370 Km²⁴⁷

Aguas jurisdiccionales: 200 millas marinas⁴⁸

Población: 14.204.900 habitantes (2010)⁴⁹

⁴⁷ Enciclopedia del Ecuador, Océano. Página 3

⁴⁸ Según acuerdo firmado en Santiago de Chile en 1952; países participantes Ecuador, Perú y Chile

⁴⁹ INSTITUTO ECUATORIANO DE ESTADÍSTICAS Y CENSO, BOLETIN "PROYECCIÓN POBLACIONAL POR PROVINCIAS, AREAS Y SEXOS 2001 - 2010

TABLA N° 2.9
PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN ECUATORIANA POR SEXO (2010)

SEXO	2.010
Hombres	7.115.983
Mujeres	7.088.917

Tabla 2.9 Proyección de la Población Ecuatoriana por Sexo (2010)
Fuente: Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censo (INEC)

GRÁFICO N° 2.16
PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN ECUATORIANA POR SEXO (2010)

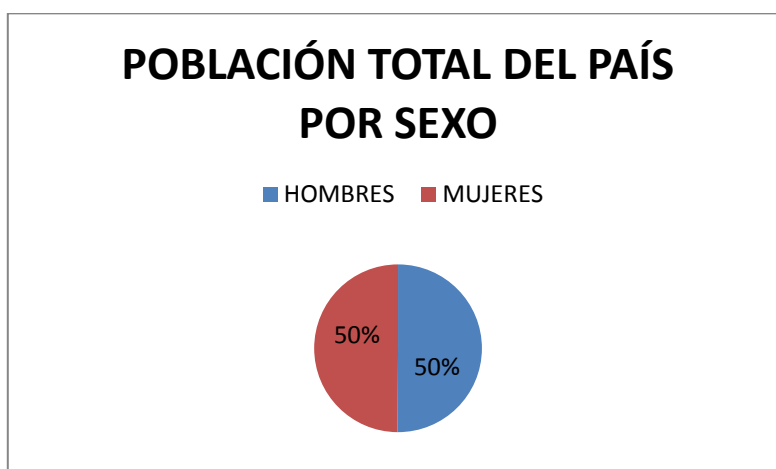


Gráfico 2.16 Proyección de la Población Ecuatoriana por Sexo (2010)
Fuente: Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censo (INEC)
Elaborado por: Johanna Vásquez

Idioma: Castellano

Moneda: Dólar

Tasa Anual de Crecimiento Demográfico: 1,9% anual

Densidad: sobre los 47 Hab/Km²⁵⁰

Clima: “En el Ecuador, donde el relieve y la hidrología son tan variados, el clima corresponde a esa diversidad”⁵¹

“El tiempo y el clima inciden sobre todas las actividades humanas. Las características geográficas de Ecuador han dado paso a una configuración compleja de climas y microclimas en cada una de sus regiones. Si nos fijamos en su posición geográfica, le corresponde un clima ecuatorial”⁵²

Forma de Gobierno: República Democrática

Presidente: Eco. Rafael Correa Delgado

Principales Ciudades: Quito, Guayaquil, Cuenca, Ambato, Manta, Machala.

Puertos:

- Puerto de Guayaquil
- Puerto Bolívar
- Puerto de Esmeraldas
- Puerto de Manta

Aeropuertos:

- Aeropuerto Internacional Mariscal Antonio José de Sucre (QUITO)
- Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo (GUAYAQUIL).
- Aeropuerto de Latacunga (aeropuerto de carga en rehabilitación)

⁵⁰ <http://geografia.laguia2000.com/geografia-de-la-poblacion/ecuador-poblacion>

⁵¹ Enciclopedia del Ecuador, Océano. Página 39

⁵² La Enciclopedia del Estudiante, tomo 20 “Historia y Geografía de Ecuador” página 178

2.3.2.1. Principales Indicadores Económicos

El desarrollo económico de una región depende de los niveles productivos de cada uno de los sectores económicos que contribuyen a la riqueza interna de un país; por lo tanto el análisis de los indicadores económicos contribuye a la formulación de un planteamiento macroeconómico de Ecuador, un país lleno de contrastes.

- Producto Interno Bruto:

“Ecuador registró un superávit en su balanza comercial de 45,6 millones de dólares entre enero y mayo de 2010, lo que representa una "recuperación" de 105,98%, frente al déficit del mismo período del año pasado, de 762,51 millones, informó el Banco Central en un comunicado.

Las exportaciones totales al finalizar el quinto mes del año alcanzaron a 6.986,44 millones de dólares, 45,76% más que en 2009, mientras que las importaciones sumaron un total de 6.879,64 millones, 24,04% más que el año pasado.

Según el organismo, el crecimiento de las exportaciones se debe al aumento de los precios del barril de petróleo crudo y sus derivados, mientras que la subida de las importaciones responde a un "aumento en los volúmenes y precios totales".⁵³

⁵³ www.ecuacomercio.com

GRÁFICO N° 2.17
EVOLUCIÓN DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO

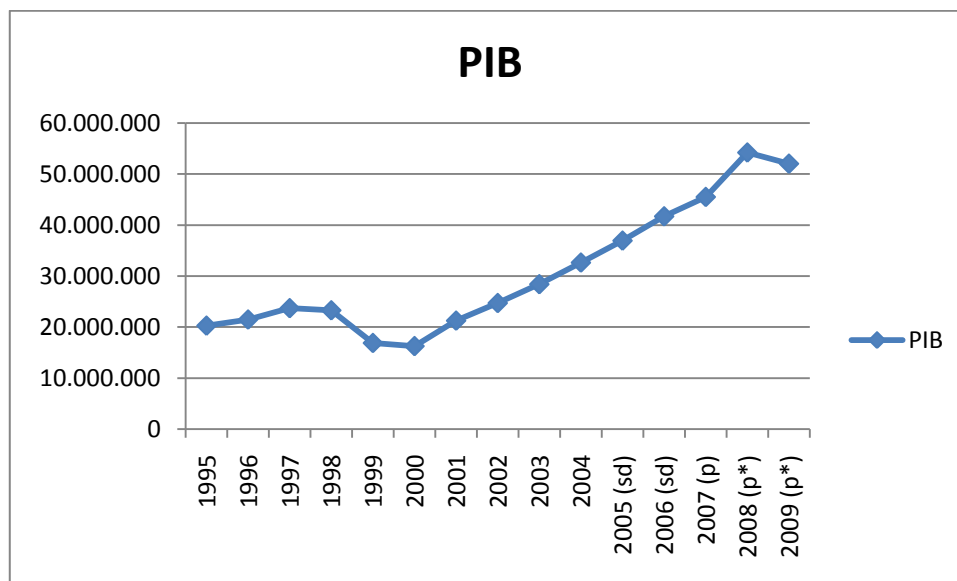


Gráfico 2.17 Evolución del Producto Interno Bruto
Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Johanna Vásquez

TABLA N° 2.10
PRODUCTO INTERNO BRUTO ECUATORIANO
(ENERO 2000 – ENERO 2009)

FECHA	PIB (VALOR EN MILLONES DE USD)
Enero-31-2000	16283,00
Enero-31-2001	21271,00
Enero-31-2002	24718,00
Enero-31-2003	28409,00
Enero-31-2004	32646,00
Enero-31-2005	36942,00
Enero-31-2006	41705,00
Enero-31-2007	45504,00
Enero-31-2008	54209,00
Enero-31-2009	52022,00

Tabla 2.10 Producto Interno Bruto Ecuatoriano
Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Banco Central del Ecuador

GRÁFICO N° 2.18

PRODUCTO INTERNO BRUTO ECUATORIANO

(ENERO 2000 – ENERO 2009)

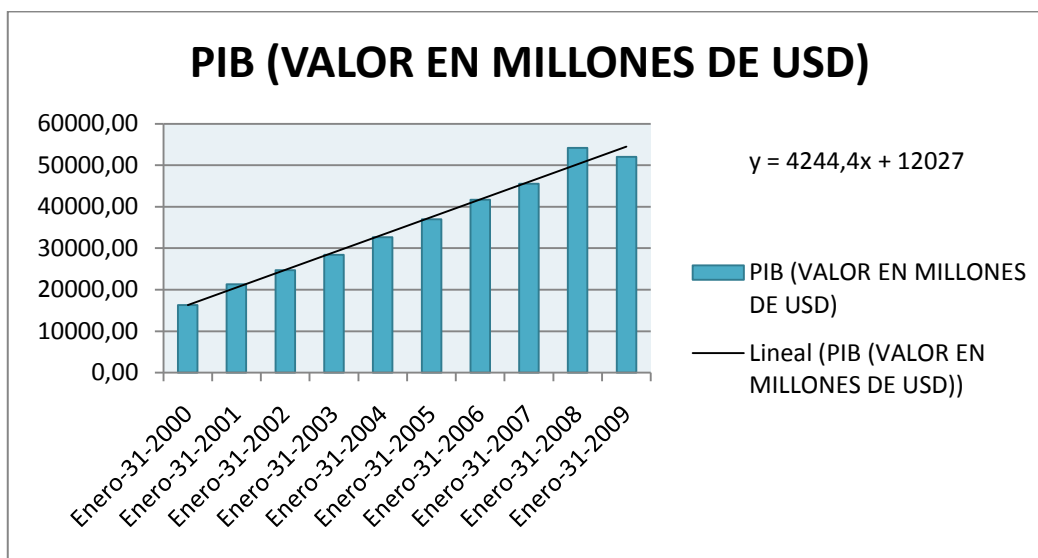


Gráfico 2.18 Producto Interno Bruto Ecuatoriano

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Johanna Vásquez

- Ingreso Per – Cápita o Personal

Las condiciones de vida y el ingreso personal o per – cápita de los ecuatorianos ha ido variando en función de la economía y su etapa productiva por la cual atraviesa el entorno económico – social, proveyendo a los ciudadanos de un nivel de vida estimado en la siguiente línea de tiempo.

TABLA N° 2.11
INGRESO PER CÁPITA
(ENERO 2000 – ENERO 2009)

FECHA	INGRESO PER CÁPITA (VALOR USD)
Enero-31-2000	1324
Enero-31-2001	1704
Enero-31-2002	1952
Enero-31-2003	2212
Enero-31-2004	2506
Enero-31-2005	2795
Enero-31-2006	3110
Enero-31-2007	3345
Enero-31-2008	3927
Enero-31-2009	3715

Tabla 2.11 Ingreso Per Cápita
Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Banco Central del Ecuador

GRÁFICO N° 2.19
INGRESO PER CÁPITA
(ENERO 2000 – ENERO 2009)

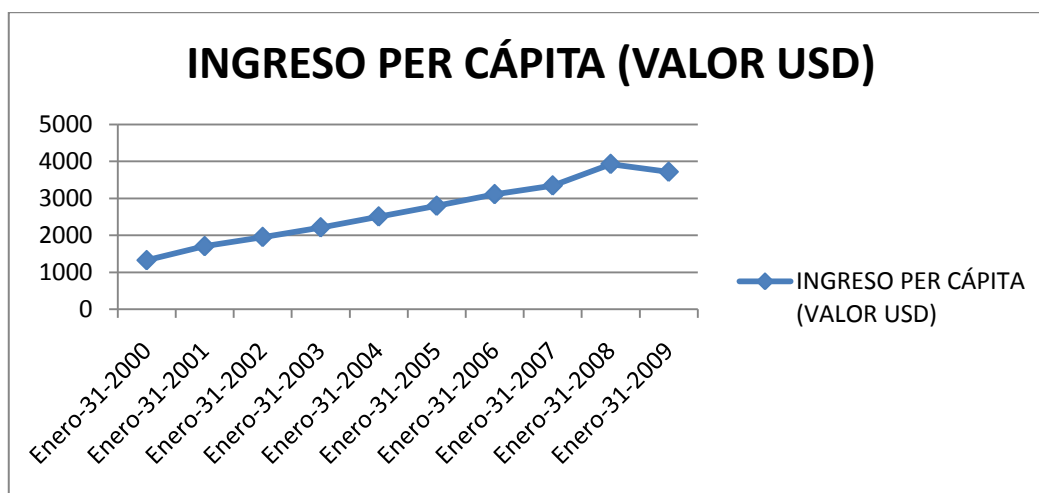


Gráfico 2.19 Ingreso Per Cápita (Enero 2000 – Enero 2009)
Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Johanna Vásconez

- Riesgo País

“El riesgo país es un concepto económico que ha sido abordado académica y empíricamente mediante la aplicación de metodologías de la más variada índole: desde la utilización de índices de mercado como el índice EMBI de países emergentes de Chase-JPmorgan hasta sistemas que incorpora variables económicas, políticas y financieras. El Embi se define como un índice de bonos de mercados emergentes, el cual refleja el movimiento en los precios de sus títulos negociados en moneda extranjera. Se la expresa como un índice ó como un margen de rentabilidad sobre aquella implícita en bonos del tesoro de los Estados Unidos.”⁵⁴

⁵⁴ www.bce.fin.ec

TABLA N° 2.12
RIESGO PAÍS
(JUNIO 23, 2010 – JULIO 20, 2010)

FECHA	RIESGO PAÍS VALOR
Junio-23-2010	974,00
Junio-24-2010	971,00
Junio-25-2010	974,00
Junio-28-2010	995,00
Junio-29-2010	1.000,00
Junio-30-2010	1.013,00
Julio-01-2010	1.014,00
Julio-02-2010	1.013,00
Julio-05-2010	1.013,00
Julio-06-2010	1.018,00
Julio-07-2010	1.016,00
Julio-08-2010	1.014,00
Julio-09-2010	997,00
Julio-12-2010	998,00
Julio-13-2010	991,00
Julio-14-2010	999,00
Julio-15-2010	1.007,00
Julio-16-2010	1.012,00
Julio-19-2010	1.011,00
Julio-20-2010	1.013,00

Tabla 2.12 Riesgo País
Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Banco Central del Ecuador

GRÁFICO N° 2.20
RIESGO PAÍS
(JUNIO 23, 2010 – JULIO 20, 2010)

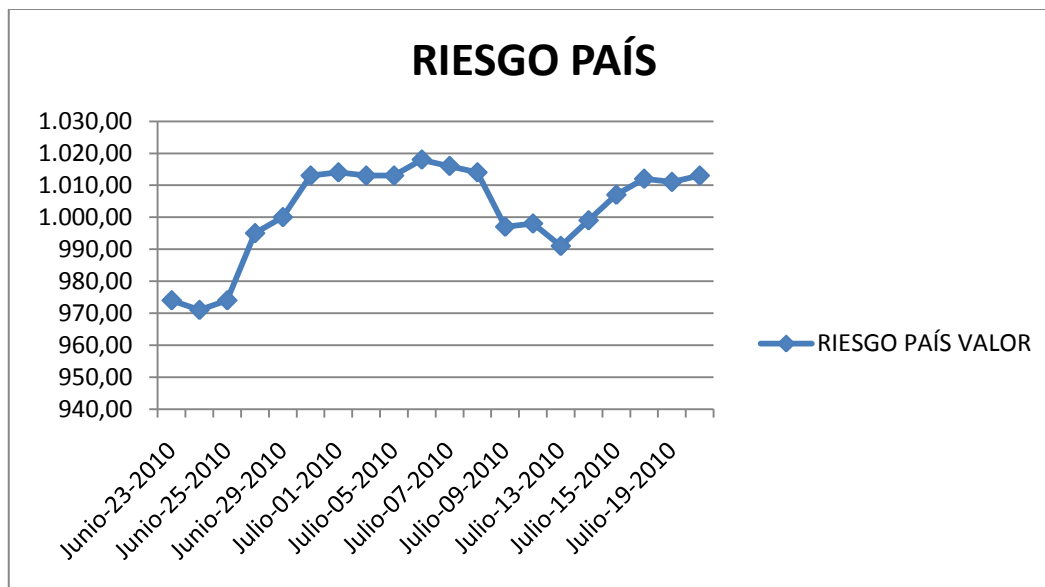


Gráfico 2.20 Riesgo País (Junio 23, 2010 – Julio 20, 2010)

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Johanna Vásquez

- Balanza Comercial

“Durante los primeros cuatro meses de 2010, la balanza comercial total (comercio registrado) continuó incrementando su superávit hasta alcanzar USD 166 millones a finales de abril. Este resultado contrasta con el déficit de USD 754 millones observado entre enero – abril 2009 y refleja el alto dinamismo de la balanza comercial petrolera (superávit de USD 2,199 millones) que superó al déficit de la balanza no petrolera (USD 2,032 millones).

El progresivo aumento del precio del petróleo en el mercado internacional, observado hasta abril de 2010, así como el ligero incremento en el volumen de crudo exportado, generó mayores ingresos de divisas a la economía. La balanza comercial petrolera presentó una

variación de 146.5% respecto al período enero – abril 2009. El precio del crudo facturado ascendió a USD 78.9 por barril frente a USD 32.5 por barril en el periodo enero - abril 2009 (incremento de 124.5%)

La balanza no petrolera continúa ampliando su déficit al incrementarse en USD 386 millones, esto es 23.5% más que lo observado a abril de 2009. Las exportaciones no petroleras representaron una variación nominal de 12% mientras que el dinamismo de las importaciones ascendió a 17%.⁵⁵

Los saldos de las balanzas comerciales del Ecuador por continente a abril del año 2010, registraron el siguiente comportamiento: América (USD 187.74 mm); Europa (USD 519.00 mm); Asia (USD -624.76 mm); África (USD 8.71mm); y, Oceanía (USD 9.91 mm).

TABLA N° 2.13
BALANZA COMERCIAL POR CONTINENTE
(ABRIL 2010)

CONTINENTE	BALANZA COMERCIAL (MILES DE USD)
AMÉRICA	187.747,00
EUROPA	519.003,00
ASIA	-624.769,00
ÁFRICA	8.712,00
OCEANÍA	9.914,00
OTROS(*)	99.343,00

Tabla 2.13 Balanza Comercial por Continente
Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Johanna Vásquez

⁵⁵ “Evolución de la economía ecuatoriana, mayo de 2010” elaborado por el BANCO CENTRAL DEL ECUADOR

GRÁFICO N° 2.21 BALANZA COMERCIAL

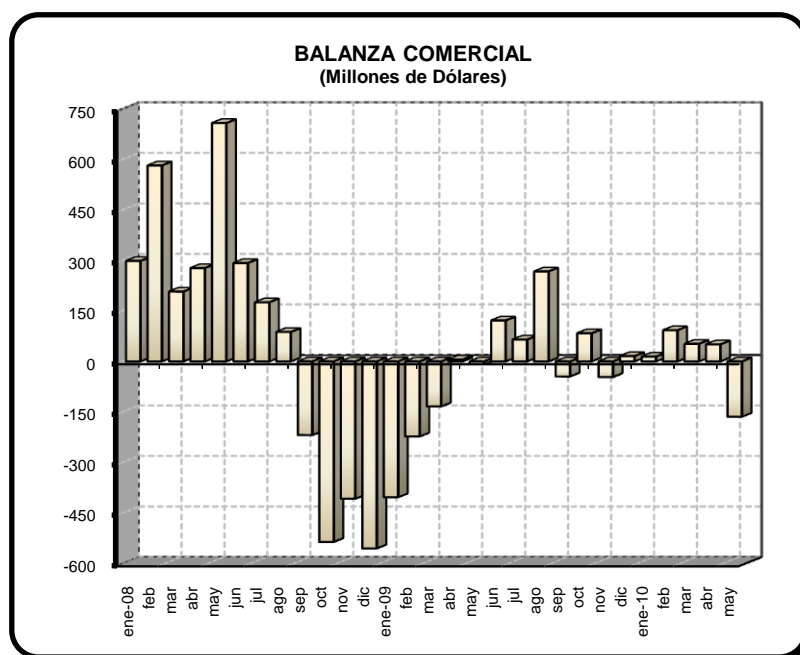


Gráfico 2.21 Balanza Comercial
Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Banco Central del Ecuador

- Exportaciones

Durante el período enero- abril de 2010, el 71.18% del total de las **ventas externas** del país en valor FOB se comercializaron en América; EEUU fue el primer mercado para las exportaciones ecuatorianas con el 30.67% de participación, seguido por el grupo de países que conforman la ALADI con el 22.42%; y dentro de este la CAN con el 11.82%; mientras que al resto de países de América se vendió el 18.09%. A Europa se destinó el 18.87% de las exportaciones, ocupando el tercer lugar de importancia como mercado; porcentaje dentro del cual la Unión Europea tiene el 14.25% de participación, el resto de países de Europa contabilizaron el 4.62%; Asia participó con el 7.14%; África, Oceanía y Otros sumaron 2.82%.

Los mercados que más incrementaron su participación de igual manera en términos

FOB, al comparar enero- abril de 2009 fueron: El mercado Asiático con el 5.19%, en el mismo que sobresalen el grupo de países que en este análisis se han denominado Resto de Asia (3.86%) y la China (0.99%); le sigue en porcentaje el Resto de países de América con el 4.18%; y, la ALADI con el 0.58%, de esta variación corresponde a la CAN el 0.16%. Redujeron su participación: Europa -6.33%, corresponde a la Unión Europea el -4.57% y al resto de países de ese Continente el -1.76%; y, EEUU el -5.46%.

“Ecuador exporta los siguientes productos: petróleo crudo y derivados; productos tradicionales- banano, plátano, café procesado, camarón, cacao elaborado, atún y pescado - ; productos no tradicionales primarios – flores naturales, abacá, madera, productos mineros, frutas, tabaco en rama –; productos no tradicionales industrializados – jugos y conservas de fruta, harina de pescado, enlatados de pescado, químicos y fármacos, vehículos, manufacturas de metal, de cuero y plástico, vestimenta, textiles, maderas terciadas, extractos y aceites vegetales, elaborados de banano, manufacturas de papel y cartón, etc.”⁵⁶

- **Importaciones**

“Ecuador importa bienes de consumo – no duraderos y duraderos –; combustibles y lubricantes; materias primas para la agricultura, la industria y la construcción; bienes de capital – vehículos, maquinaria agrícola e industrial –; y equipos de transporte.”⁵⁷

Las compras del exterior registradas durante el período enero-abril del año 2010 muestran que el mercado común de la ALADI es el principal proveedor del Ecuador, aportando con el 39.82% del valor total FOB, la CAN participa con el 15.30%. El segundo proveedor de las importaciones del país son los Estados Unidos de Norteamérica con el 24.08%, Asia ocupa el tercer lugar con 18.95%, y finalmente Europa el 9.97%.

⁵⁶ La Enciclopedia del Estudiante, tomo 20 “Historia y Geografía de Ecuador” página 235

⁵⁷ La Enciclopedia del Estudiante, tomo 20 “Historia y Geografía de Ecuador” página 235

- Tasa de Inflación

“La inflación mensual a mayo de 2010 fue de 0.02%, como consecuencia del incremento de precios de la canasta de bienes y servicios, en especial de los “Alimentos y bebidas no alcohólicas”. Por su parte, la inflación anual se ubicó en 3.24%, es decir, manteniendo la tendencia a la baja vista en los meses anteriores.”⁵⁸

GRÁFICO N° 2.22
EVOLUCIÓN DE LA INFLACIÓN EN EL PAÍS
(MAYO 2007 – MAYO 2010)

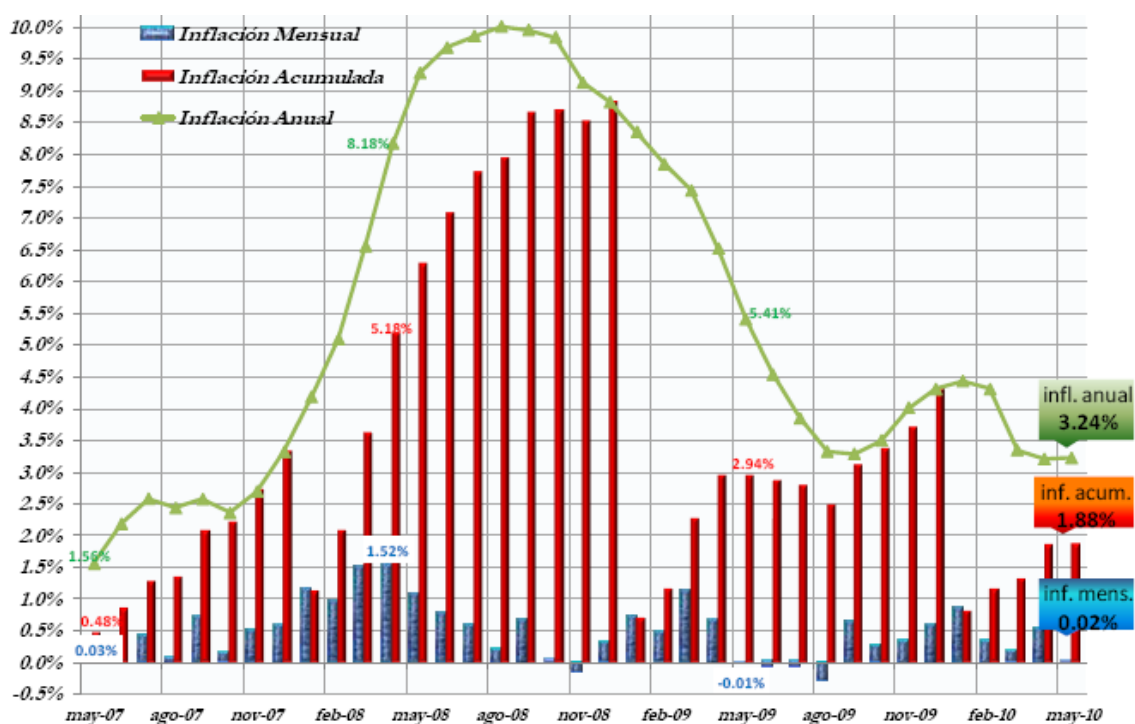


Gráfico 2.22 Evolución de la Inflación en el País (mayo 2007 – mayo 2010)

Fuente: Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censo

Elaborado por: Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censo

⁵⁸ www.bce.fin.ec – Evolución de la Economía de Ecuador 05-10

TABLA N° 2.14
TASA DE INFLACIÓN
(SEPTIEMBRE 2008 – JUNIO 2010)

FECHA	INFLACIÓN VALOR (%)
31/07/08	0,59
31/08/08	0,21
30/09/08	0,66
31/10/08	0,03
30/11/08	-0,16
31/12/08	0,29
31/01/09	0,71
28/02/09	0,47
31/03/09	1,09
30/04/09	0,65
31/05/09	-0,01
30/06/09	-0,08
31/07/09	-0,07
31/08/09	-0,30
30/09/09	0,63
31/10/09	0,24
30/11/09	0,34
30/12/09	0,58
31/01/10	0,83
28/02/10	0,34
31/03/10	0,16
30/04/10	0,52
31/05/10	0,02
30/06/10	0,01

Tabla 2.14 Tasa de Inflación
Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Banco Central del Ecuador

GRÁFICO N° 2.23
TASA DE INFLACIÓN
(SEPTIEMBRE 2008 – JUNIO 2010)

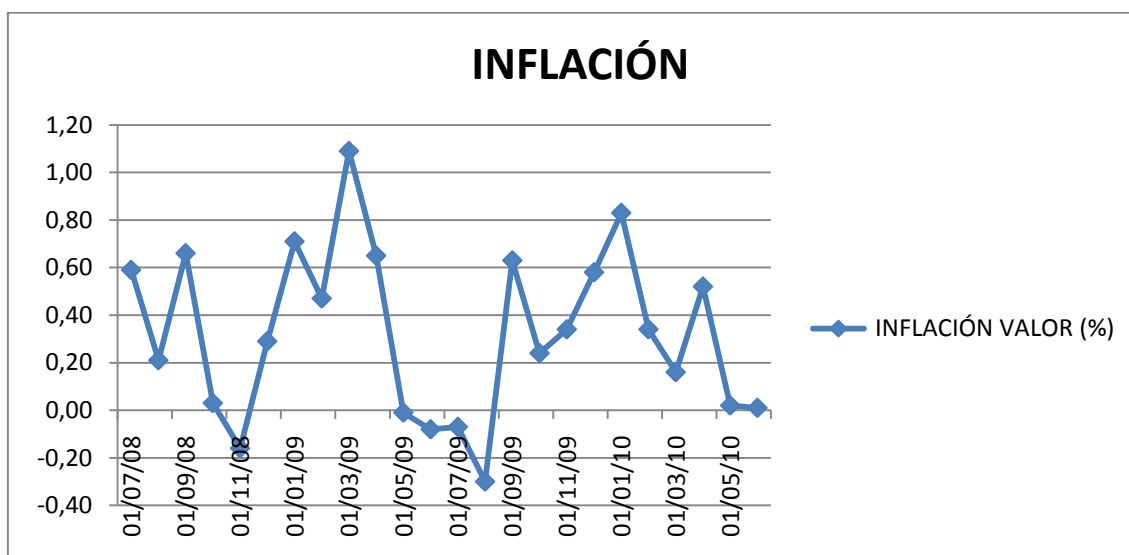


Gráfico 2.23 Tasa de Inflación (Septiembre 2008 – Junio 2010)
Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Johanna Vásquez

- Inversión Extranjera Directa

“La inversión extranjera directa (IED) a nivel mundial se expandió en a partir de 1990 con un flujo de promedio neto superior a los 183.000 millones de dólares anuales; de ese monto anual, más de 135.000 millones (casi tres cuartas partes del total) se dirigieron a los países industrializados, en tanto, que en el mismo periodo, se canalizó a los países en desarrollo un flujo neto anual promedio de alrededor de 48.000 millones de dólares. Entre 1988 y 1994 se apreció, sin embargo, una marcada tendencia hacia una menor orientación de los flujos anuales de la IED dirigidos hacia países industrializados, cuya participación relativa en el total descendió de el 84 por ciento en 1988 a menos del 60 por ciento en 1994; correlativamente se incrementó el peso de los flujos hacia los países en desarrollo, que en este período crecieron de menos del 16 por ciento (1988) a más del 40 (1994).

En lo que respecta al origen de los flujos de IED dirigida hacia América Latina, se dio así mismo una elevada concentración, ya que la proporción predominante procedía de Estados

Unidos, Japón y la Unión Europea, áreas que, en conjunto, representaban más del 90 por ciento del total. Algo similar sucedió en lo relativo al destino de los recursos, puesto que alrededor del 40 por ciento de los flujos hacia la región se concentró en los países de mayor tamaño relativo, Argentina, Brasil y México. De la inversión extranjera directa canalizada hacia América Latina, una porción significativa –estimada al menos en el 25 por ciento del total– se vinculaba con los procesos de privatización de empresas estatales, que se generalizaron en la región, especialmente desde 1990, como elemento principal de la reforma del sector público, orientada a reducir su involucramiento directo en actividades productivas de bienes y servicios. Entre 1990 y 1995, en América Latina y el Caribe se privatizaron 644 empresas públicas; casi las dos terceras partes de dichos procesos (el 64,5% del total de empresas privatizadas) se realizaron en México y Argentina, países que en la presencia del Estado en la economía había alcanzado niveles muy elevados.

Por otro lado, cabe destacar la importancia relativa de la inversión extranjera que se orienta hacia centros off-shore, a los cuales durante la primera mitad de la década de 1990 se canalizó cada año prácticamente una tercera parte de los flujos de IED. El capital extranjero se dirige hacia los centros off-shore a fin de beneficiarse de su calidad de paraísos fiscales (con tasas impositivas mínimas o nulas) y de mercados con bajísimos niveles de la regulación estatal. Otra tendencia destacable de la década de 1990 fue la aceleración de los flujos de inversión <<de portafolio>>, que incluye los instrumentos financieros, en forma de capital e instrumentos de deuda”.⁵⁹

“DISPOSICIONES LEGALES:

- La IED se rige por la Ley de Promoción y Garantía de la Inversión (1997), que es compatible con la decisión 291 de la CAN.
- La Ley reconoce los beneficios económicos potenciales de la IED: generación de empleo, incremento y diversificación de exportaciones, desarrollo de tecnologías apropiadas e integración de la economía nacional en la economía mundial.

⁵⁹ Enciclopedia del Ecuador, Editorial Océano, páginas 381 - 382

- Se establece un Sistema Nacional de Promoción de Inversiones (reglas e instituciones públicas/privadas) sobre políticas relacionadas con la participación de las empresas extranjeras en la economía ecuatoriana.”⁶⁰

El organismo nacional facultado para la formulación de las políticas nacionales de inversión en el COMEXI (Consejo de Comercio Exterior e Inversiones).

EVOLUCIÓN DE LOS FLUJOS DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA

Durante las últimas dos décadas, la IED ha evidenciado una tendencia decreciente, que se profundiza a partir del 2000.

TABLA N° 2.15
INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA
(2002 – 2009)

AÑO	INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA (USD)
2002	783.261,0
2003	871.513,4
2004	836.939,6
2005	493.413,8
2006	271.428,9
2007	194.158,5
2008	1.005.161,0
2009	316.457,9

Tabla 2.15 Inversión Extranjera Directa
Fuente: Banco Central del Ecuador

⁶⁰ LA ECONOMÍA ECUATORIANA Y LA INVERSIÓN EXTRANJERA”, elaborado por el Ministerio De Economía Y Finanzas

GRÁFICO N° 2.24
INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA
(2002 – 2009)

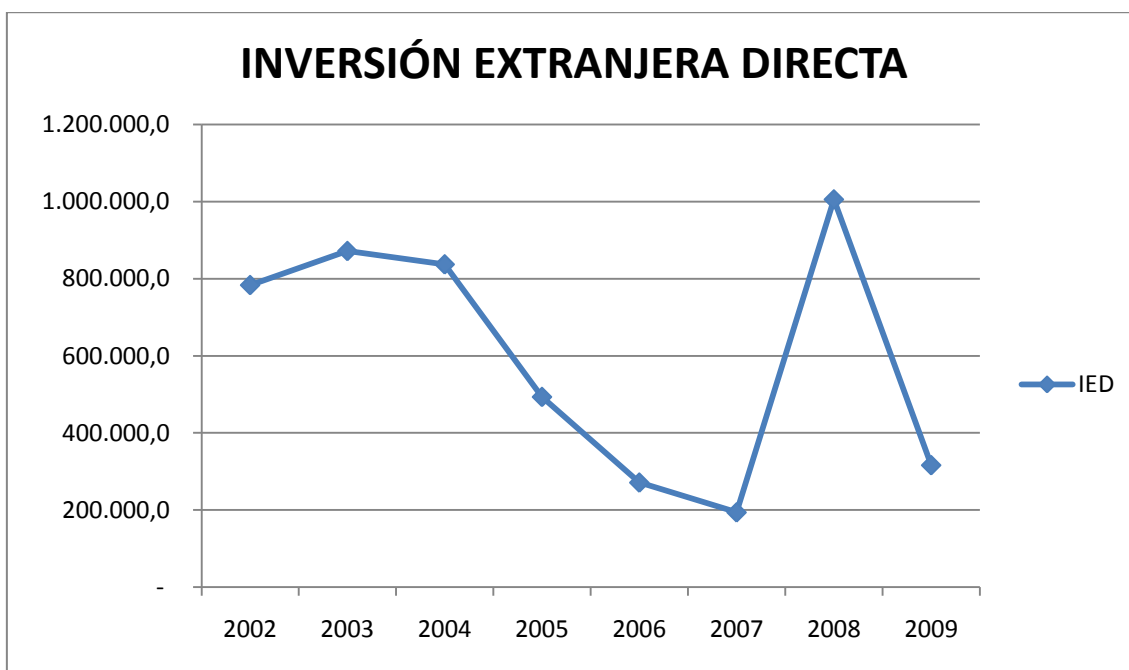


Gráfico 2.24 Inversión Extranjera Directa (2002 – 2009)

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Johanna Vásquez

- Política Económica:

Proceso de Apertura

“En 1982, el estallido de la crisis de la deuda externa se manifestó brutalmente en la agudización del desequilibrio del sector externo, y provocó, tanto en el Ecuador como en los demás países latinoamericanos, políticas económicas tendientes a reducir las importaciones e incrementar la exportaciones. El principal mecanismo aplicado fueron las devaluaciones del tipo de cambio, además de las prohibiciones directas y las listas de bienes con distinta propiedad, sujetos a licencias previas, sobrecargas arancelarias y tipos de cambio diferenciales.

La política comercial del Ecuador, durante las décadas de 1960 y 1970, y aún hasta mediados de la de 1980, se caracterizó por una estructura arancelaria altamente proteccionista, que se articulaba con una política de impulso a la industrialización sustitutiva de importaciones mediante múltiples mecanismos, sobre todo a través de créditos subsidiados y exoneraciones fiscales de diverso tipo.

A partir de 1986 se inició un proceso de desmontaje de esa estructura proteccionista, como parte de la incorporación del Ecuador al esquema de política que entonces predominaba en América Latina, caracterizada por la apertura a los flujos de capital y de mercancías procedentes del resto del mundo, por la liberación de la economía y la paulatina retirada del Estado de las diversas actividades en que había incursionado. Así en enero de 1986 se estableció un nuevo arancel que reducía el nivel máximo 125 por ciento y eliminaba varias restricciones para – arancelarias; en agosto del mismo año se incorporaron nuevas reducciones. La crisis del sector externo de 1987 y 1988, ocasionada por la interrupción de las exportaciones petroleras a causa de la destrucción de un segmento del oleoducto, obligó a suspender el servicio de la deuda y a reintroducir prohibiciones selectivas de importaciones y depósitos previos.”⁶¹

Reforma Arancelaria y Aduanera

“Más tarde la administración de Borja (1988 – 1992) reactivó y aceleró la supresión de la estructura arancelaria proteccionista, articulándose básicamente con la nueva dinámica que mostraba el proceso de integración andina. La reforma, cuyos objetivos principales eran la reducción del nivel y la dispersión de la estructura arancelaria, se emprendió en dos etapas: la primera en junio de 1990, redujo el arancel a una franja que iba del 5 al 60 por ciento, introdujo la Nomenclatura Aduanera Común (NANDINA) y eliminó los recargos que pesaban sobre algunos bienes, entre ellos los de consumo final considerados como suntuarios. La segunda etapa, que se instrumentó en enero de 1991, redujo el rango arancelario a una franja situada entre el 5 y el 35 por ciento (excepto los automotores). El nuevo esquema arancelario tenía un carácter progresivo, en función del grado de elaboración de cada bien; gravaba con el 30 por ciento los bienes de consumo y establecía tasas que oscilaban entre el 5 y el 20 por ciento para los bienes de capital e insumos. El

⁶¹ Enciclopedia del Ecuador, Editorial Océano, página 389

arancel externo común (del 5 al 20%) de la Comunidad Andina entró en vigencia en febrero de 1995.

De modo complementario, en mayo de 1992 se adoptó la Ley de Facilitación de las Exportaciones destinada a reducir los pasos administrativos para la tramitación de éstas. En el segundo semestre de 1994 se dictó una nueva Ley de Aduanas, que transfería a la banca privada la potestad de tramitar operaciones de exportación e importación, introducía la autoliquidación de tributos por dichas operaciones y creaba el aforo aleatorio de importaciones. En octubre de 1994 se contrató a compañías verificadoras internacionales para comprobar la veracidad de las declaraciones aduaneras y se incorporó la automatización a los procesos aduaneros. Desde agosto de 1996, la administración de Bucaram renegoció los términos de los contratos con las verificadoras, desestructuró los procedimientos establecidos, creó aduanas paralelas y caotizó la operación de los distritos aduaneros.

En fin, en 1994 se estableció una estructura arancelaria que fijaba gravámenes del 5 por ciento para importaciones de materias primas e insumos, de entre el 10 y el 15 por ciento para productos semielaborados y del 20 por ciento para bienes finales; el arancel de los automotores se fijó en el 40 por ciento. En forma paralela a ese proceso de desarme arancelario, la desregularización de actividad económica implicó una sustancial reducción de las medidas no arancelarias, de diverso tipo, que pesaban sobre las transacciones externas. De cualquier manera, a mediados de 1996 el Ecuador mantenía 95 medidas no arancelarias, dos terceras partes de las cuales correspondían a reglamentos técnicos, autorizaciones previas para productos sensibles y prohibición de tales productos. Por otro lado, con el fin de impulsar el comercio, el país suscribió diversos acuerdos bilaterales, en los que destacaban los de complementación económica con Argentina (1993), Uruguay (1994) y Chile (1994), un acuerdo de tratado preferencial para ciertos productos con Cuba (1995) y otro de caracteres similares con México. Además, la Comunidad Andina negoció un acuerdo conjuntamente con el MERCOSUR.”⁶²

⁶² Enciclopedia del Ecuador, Editorial Océano, páginas 389 - 390

- **Política Comercial**

“El Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización, Comercio y Competitividad (MICIP) se encarga de las negociaciones del comercio internacional, representa a Ecuador ante organismos internacionales y dirige las actividades de promoción de las exportaciones. El estado se preocupa de que las políticas de comercio exterior y las operaciones comerciales sean válidas para el país. Las instancias internacionales de orden regional son: la Comunidad Andina (CAN), Asociación Latinoamericana de Comercio (ALCA), la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y el Consejo de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI), así como a nivel mundial la Organización Mundial de Comercio (OMC). El MICIP también se ocupa de la industrialización de productos de consumo nacional y se apoya en las instituciones locales como la Cámara de Comercio, cuya sede principal está en Quito”⁶³

2.4. ESTUDIO DE COSTOS DE LA RUTA ACTUAL

Establecido el panorama general de los diferentes factores involucrados en el análisis sustancial y potencial de los países involucrados en el intercambio comercial y transacciones portuarias entre Ecuador y Uruguay; es pertinente establecer un marco referencial de las ruta actualmente utiliza (vía marítima) de las exportaciones realizadas hacia la unión el continente europeo.

Un referencial general de las condiciones operativas del PUERTO DE GUAYAQUIL, permitirán comprender mejor el análisis de los costos estipulados para la salida de mercadería, objeto de comercio internacional.

2.4.1. “Generalidades.-

Guayaquil es el puerto principal de la República del Ecuador, a través del cual se moviliza el 70% del comercio exterior que maneja el Sistema Portuario Nacional. Fue construido durante el periodo 1.959 - 1963.

⁶³ La Enciclopedia del Estudiante, tomo 20 “Historia y Geografía de Ecuador” página 235

La ubicación privilegiada del puerto constituye un incentivo para la captación de tráficos de las rutas del lejano oriente y del continente americano, especialmente los relativos a la costa del Pacífico. Asimismo, está resulta altamente conveniente para la concentración de cargas latinoamericanas destinadas a cruzar el canal de Panamá con destino a la costa este del continente o hacia Europa y África.

El marco legal sobre el que desarrolla sus actividades, permite a las empresas privadas ejercer sin limitaciones la actividad portuaria. El Ecuador se encuentra inmerso en una exitosa acción de modernización tanto de puertos como de aduanas, generando un alto grado de confiabilidad para las inversiones que se realizan en el país.

El puerto de Guayaquil posee una infraestructura adecuada para el desarrollo del comercio internacional, para lo cual cuenta con medios óptimos para la ejecución de las operaciones. En el puerto se prestan todos los servicios requeridos por las naves y las mercaderías a través de operadores privados de alta especialización que, bajo la supervisión de la Autoridad Portuaria, actúan en libre competencia para satisfacer los requerimientos de los usuarios más exigentes, logrando alta eficiencia y reducción de costos.

2.4.2. Situación Geográfica.-

El puerto marítimo de Guayaquil está localizado en la costa occidental de América del Sur, en un brazo de mar, el Estero Salado, a diez kilómetros al sur del centro comercial de la ciudad del mismo nombre y cuya situación geográfica es la siguiente:

Latitud 2° 16' 51" S

Longitud 79° 54' 49" O

Carga General

- Número de atracaderos : 5 muelles
- Longitud total: 925 mtrs.
- Ancho del delantal del muelle: 30 mtrs.
- Bodegas de primera línea : 4
- Bodegas de segunda línea : 20
- Bodegas de carga peligrosa : 4

Terminal de Contenedores

- Número de atracaderos : 3 muelles
- Longitud total: 555 mtrs.
- Ancho del delantal del muelles : 30 mtrs.
- Módulos de almacenamiento de contenedores : 4 para 7.500 teus
- Bodegas para consolidación y desconsolidación de mercaderías : 3 de 7.200 m² c/u.
- Grúa de pórtico de 40 tons.: 1 grúa
- Terminales de contenedores : 2
- Transportadores de contenedores (Transtainer) : 2

Terminal de Carga a Granel

- Número de atracaderos : 1 muelle
- Longitud total: 155 mtrs.
- Bodega de almacenamiento: 1 (30.000 tons.)
- Número de silos: 3 de 6.000 tons. c/u.
- Sistema neumático para carga y descarga de graneles : 1

Carga líquida granel melaza

- Área de almacenaje : 4.278 m²
- Capacidad de almacenaje: 30.000 tons.

Aceites vegetales

- Capacidad de almacenaje: 240 tons.⁶⁴

⁶⁴ <http://www.camae.org/paginas/puertogy.htm>

Con las consideraciones previamente descritas como marco teórico referencial de las condiciones portuarias del DISTRITO ADUANERO DE GUAYAQUIL, es pertinente iniciar la exposición de los costos generales del envío de carga a Europa, destino considerado como móvil de estudio de la presente tesis:

A continuación se encuentran descritas las tarifas generales vigentes en el PUERTO DE GUAYAQUIL, por los diferentes conceptos de uso del mismo:

TABLA N° 2.16

TARIFAS GENERALES DE USO DEL PUERTO DE GUAYAQUIL

NOMENCLATURA	EN US \$	OBSERVACIONES
<p>I. TARIFAS GENERALES</p> <p>I.1. USO DE FACILIDADES DE ACCESO</p> <p>I.1.1 Canales de Acceso al Puerto Marítimo</p> <p>I.1.2 Canales de Acceso a Muelles Privados</p> <p>I.1.3 Acceso a Zonas Portuarias Públicas y/o Privadas</p>	<p>0,16 TRB</p> <p>0,16 TRB</p>	<p>Entrada y salida</p> <p>Entrada y salida</p>
<p>I.2 USO DE MUELLES POR LAS NAVES</p> <p>I.2.1 Muelles de los atracaderos 1,1A y1B</p> <p>I.2.2 Muelles de los atracaderos 2,3,4,5 y 6</p>	<p>Mt Eslora/hora</p> <p>0,50</p> <p>0,50</p>	<p>.</p>

NOMENCLATURA	EN US \$	OBSERVACIONES
I.3 USO DE FONDEADEROS I.3.1 Naves en Operaciones Comerciales I.3.2 Naves en Operaciones no Comerciales	Mt Eslora/hora 2,00 1,00	72 Horas Libres -----
I.4 USO DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA POR LAS CARGAS I.4.1 CARGA EMBARCADA I.4.1.1 General I.4.1.2 Contenedores I.4.1.3 Graneles Sólidos I.4.1.4 Graneles Líquidos	2,50 Ton. 25 TEU	Peso
I.4.2 CARGA DESEMBARCADA I.4.2.1 General I.4.2.2 Contenedores I.4.2.3 Graneles Sólidos I.4.2.4 Graneles Líquidos	3,00 Ton/M3 40,00 TEU	Peso o Volumen(el mayor)
I.4.3 CARGA EN TRANSBORDO I.4.3.1 General I.4.3.2 Contenedores	50% 1.4.2 Ton. O Box	Las 2 operaciones
I.4.3 CARGA EN TRANSITO I.4.3.1 General I.4.3.2 Contenedores	50% 1.4.2 Ton. O Box	Cada operación
I.4.5 CONTENEDORES VACIOS	10,00 Box	Cada operación
I.4.6 CARGA PELIGROSA	.	+20% Sobre la tarifa normal

NOMENCLATURA	EN US \$	OBSERVACIONES
I.4.7 UTILIZACIÓN DE TOMAS REEFER	.	.
II. TARIFAS ESPECIFICAS		
II.1 REMOLQUE Y LANCHAS		
II.1.1 Uso de Facilidades por Remolcador	Mt. Eslora/Hora 50,00 Nave	Por atraque o desatraque (a cobrarse al operador) por cada Remolcador
II.2 PRACTICAJE		
II.2.1 Uso de facilidades por prácticos	30,00 Nave	Por entrada o salida (a cobrarse al operador)
II.3 USO DE ZONAS DE ALMACENAMIENTO		
II.3.1 De 1ra. Línea abiertos (patios)	PRIVATIZADO	PRIVATIZADO
II.3.2 De 1ra. Línea cerrados (Bodegas)	PRIVATIZADO	PRIVATIZADO
II.3.3 De 2da. Línea abiertos (patios)	PRIVATIZADO	PRIVATIZADO
II.3.4 De 2da. Línea cerrados (Bodegas)	PRIVATIZADO	PRIVATIZADO
II.3.5 Contenedores llenos	PRIVATIZADO	PRIVATIZADO
II.3.6 Contenedores Vacios	PRIVATIZADO	PRIVATIZADO
II.3.7 Movilización de contenedores en puerto	PRIVATIZADO	PRIVATIZADO

Tabla 2.16 Tarifas Generales de Uso del Puerto de Guayaquil
Fuente: <http://www.camae.org/paginas/tarifasgye.htm>

2.4.4. Cotización Embarques de Exportación Marítimo – hacia ALEMANIA

Una vez estimada la base legal de los costos establecidos por la Administración de la ZONA DISTRITAL DE GUAYAQUIL, se pone a consideración el análisis de los costos de envío de carga general al puerto de Hamburgo – Alemania.

- Cotización Embarques Exportación Marítimo - hacia ALEMANIA

<i>Términos</i>	CFR (Cost and Freight)
<i>Servicio</i>	Marítimo FCL (Full Container Load)
<i>Origen</i>	Guayaquil – Ecuador
<i>Destino</i>	Hamburgo – Alemania

TABLA N° 2.17
TARIFA POR CONTENEDOR A TRANSPORTARSE

Port of Load	Destination Port	20 STD	Tiempo de tránsito
Guayaquil	Hamburgo	\$ 2.750,00	26 días

Tabla 2.17 Tarifa por Contenedor a Transportarse
Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA
Elaborado por: Johanna Vásquez

- Cargos Locales en Origen

Los cargos generales descritos a continuación, integran los costos por el manejo de la carga en el puerto.

TABLA N° 2.18
TARIFA CARGOS LOCALES EN ORIGEN

TIPO DE CARGO	VALOR	
Documentación	\$ 60,00	por Bill of Landing + IVA
Manipulación de Exportación	\$ 40,00	por contenedor + IVA
Costos de Manejo Local	\$ 20,00	por contenedor + IVA
OTHC	\$ 105,00	por contenedor

Tabla 2.18 Tarifa Cargos Locales en Origen
Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA
Elaborado por: Johanna Vásquez

Los valores previamente descritos dependen de las condiciones generales sobre las cuales se estiman cada uno de los costos en mención. Es importante tomar en consideración los siguientes aspectos descritos a continuación.

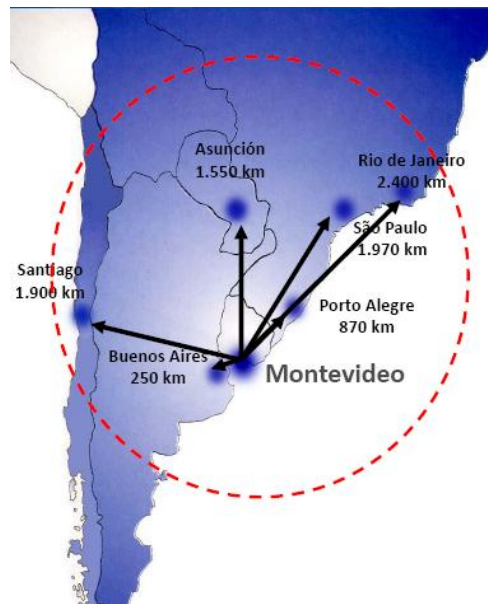
- Las condiciones de la cotización están sujetas al tiempo de vigencia del documento emitido.
- Los costos estimados no incluyen los valores emitidos por la administración del puerto de destino en el que se incluyen cargos por manejo de la carga.
- En el caso de requerirse elementos adicionales a los cotizados, será únicamente configurados bajo la autorización del cliente.

2.5. ENTORNO MICROECONÓMICO DE LOS PUERTOS (MONTEVIDEO Y COLONIA)

URUGUAY - PUERTA DE ENTRADA A LA REGIÓN

“Una ubicación estratégica, con las mejores conexiones para establecer una base logística en el corazón de la región más rica del continente”⁶⁵

MAPA N° 2.7 URUGUAY UBICACIÓN ESTRATÉGICA



Mapa N° 2.7 Uruguay Ubicación Estratégica

Fuente: www.uruguayxxi.gub.uy

- VÍAS NAVEGABLES Y PUERTOS

Los sistemas hidroviarios fluviales que sirven de área de influencia del sistema de transporte uruguayo son:

⁶⁵ www.uruguayxxi.gub.uy / Guía de Negocios

- a) El Paraguay-Paraná, distinguiéndose dos sectores del mismo, según su función de transporte, la que constituye el proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná (Cáceres-Nueva Palmira) y el sistema Alto Paraná. Se considera como un motor de especial relevancia al desarrollo físico del transporte hidroviario por la Hidrovía Paraguay-Paraná, conjugado con la navegabilidad del río Uruguay, alcanzando en el año 2015 una operatividad de 5.000.000 toneladas en todas sus terminales.

- b) La Hidrovía del Río Uruguay, desde Nueva Palmira a Salto. El sistema del Río Uruguay es de gran importancia para el desarrollo forestal del país (muy sensible a los costos de transporte), pues el mayor porcentaje de las plantaciones se encuentra en los departamentos bordeados por el río.

- c) Por su relación de competencia, la Hidrovía Tieté-Paraná. Los problemas que en la actualidad presenta esta vía se refieren a limitantes de profundidad, menores a los 2,5 metros en varios sectores. Esta Hidrovía significaría una competencia al sistema Paraguay-Paraná, en tanto pueda reorientarse por allí el flujo de parte del hinterland paraguayo, brasileño y boliviano.

Actualmente en Brasil opera cerca de 10.000.000 toneladas hacia y desde San Pablo-Santos.”⁶⁶

- **ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS (URUGUAY)**

Declara la importancia de la política nacional de puertos, que constituye un objetivo esencial y prioritario para el desarrollo económico y social del país, en el marco de un proceso orientado a promover y apoyar su eficiente y competitiva inserción e integración en los mercados regionales e internacionales.

Dicha política orienta sus objetivos hacia la prestación de servicios confiables de alta calidad y al mínimo costo para el usuario final, promoviendo, a su vez, el desarrollo del comercio exterior del país, así como hacia el posicionamiento en el ámbito regional del

⁶⁶ Oficina de Comercio Exterior – Departamento de Promoción del Uruguay

Puerto de Montevideo como puerto de trasbordo de cargas con origen o destino internacional.

2.5.1. PUERTO DE MONTEVIDEO⁶⁷

2.5.1.1. CONDICIONES GENERALES

El Puerto de Montevideo se encuentra ubicado en la orilla izquierda del Río de la Plata, latitud 34°5' S y longitud 56° 14' 0.

MAPA N° 2.8
PUERTO DE MONTEVIDEO



Mapa N° 2.8 Puerto de Montevideo

Fuente: <http://www.posadadelospajaros.com.uy>

Se perfila geográficamente como la ruta principal de movilización de cargas del MERCOSUR, constituyéndose en el eje de integración del mismo al estar inmerso en la

⁶⁷ <http://www.anp.com.uy/NTC.asp>

zona de influencia de casi 200 millones de habitantes, con el promedio económico per cápita más alto de América Latina.

Desde muy temprano en su historia, el Puerto de Montevideo fue protagonista del desarrollo del país y la región. Su privilegiada ubicación, sus ventajas comparativas por condiciones naturales e infraestructura, los servicios y opciones de inversión que ofrece, lo han convertido en un referente obligado en las rutas mercantiles.

Montevideo dispone de conexiones marítimas terrestres (carreteras fluviales y ferroviarias) con Brasil, Argentina y los países mediterráneos como Paraguay y Bolivia.

El canal de acceso al puerto tiene dos tramos, uno de orientación Norte/Sur con una extensión de aproximadamente 6 km, y el otro cuenta con una extensión de aproximadamente 36 km, con una orientación OesteNoreste/EsteSureste. Cuenta también con un acceso ferroviario conectado a su vez con la red férrea nacional.

Para abrigar sus actividades el Puerto de Montevideo dispone de dos escolleras; una Oeste de 1.300 metros de longitud, protegiendo a la Terminal de los vientos del sector sur-oeste (Pampero) y otra Este (escollera Sarandí) de 900 metros de longitud que resguarda de los vientos del sector sur-sureste. Estas dos escolleras protegen también la entrada salida del puerto cuya distancia entre morros es de 320 metros.

Estas obras de abrigo protegen las 200 há. del antepuerto para los buques que fondean en el mismo o transitan para operar en los muelles del puerto.

2.5.1.2. VISIÓN

Constituir un polo de desarrollo para el Uruguay consagrándose como el puerto preferido de la región, por la calidad de sus servicios.

2.5.1.3. MISIÓN

Administrar, conservar y desarrollar el Puerto de Montevideo generando, mediante una organización eficiente orientada a la satisfacción de los clientes, una actividad creciente y sustentable que lo distinga por la calidad de sus servicios y por su contribución a la excelencia en la cadena del transporte multimodal.

2.5.1.4. DESCRIPCIÓN DE MUELLES

Muelle de Escala – Terminal Especializada de Contenedores TCP

Tiene una línea de atraque de 638 mts; comprendidos 350 mts. de muelles adicionales fundados a 14,5 metros, que permite el atraque de dos buques a la vez. Está orientado de Oeste a Este en dirección a la cabecera del Muelle A (Muelle Fluvial), proyectándose al Antepuerto.

En julio del año 2001 se le otorgó a TCP la concesión por 30 años para operar la Terminal de Contenedores sobre una superficie de 58,5 hectáreas, a ser desarrollada en etapas. El 80% de las acciones pertenecen a Katoen Natie, sociedad belga y el 20% restante a ANP.

En octubre de este año se realizó la inauguración de las obras de extensión del muelle en 355 metros por 35 mts. de ancho, diseñado para permitir la operativa de buques de hasta 14 metros de calado, en la Terminal especializada de Contenedores (TCP).

Asimismo se amplió el área terrestre de la playa de contenedores en 15 hectáreas

El nuevo muelle tiene operativas 4 grúas pórtico de aproximadamente 1,5 toneladas, de última generación, construidas en China. que permiten operar buques de hasta 14.500 teus y de hasta 22 filas. El objetivo es que el Puerto de Montevideo sea el hub regional o sea el centro de distribución para otros destinos.

La Terminal, conectada a la red ferroviaria nacional, ofrece un centro logístico de 1.700 m² para la consolidación y desconsolidación de contenedores además de instalaciones de limpieza y reparación de contenedores así como para la operación de los que transportan materiales peligrosos.

Muelle Fluvial

Adyacente a la Terminal de Contenedores tiene una extensión de 353 metros. El muelle y sus instalaciones (Depósitos A y B) están al servicio exclusivo de las embarcaciones de la Armada Nacional.

Muelle Maciel

Tiene 382 metros de longitud y una profundidad de 5 metros, donde se encuentra la Terminal de Pasajeros de los buques que realizan la travesía Montevideo- Buenos Aires

Muelle A

Frente a Dársena 1, cuenta con una extensión de 50 metros en su cabecera y 303 en el muelle propiamente dicho con una profundidad de 10 metros. Actualmente sobre dicho muelle (lado oeste de la dársena 1) hay depósitos asociados al muelle, que han sido concesionados para servicio de logística en Puerto Libre.

Muelle B

Frente a Dársena 1 (lado este), situado en el muelle B (Atraques 6 y 7), también tiene una superficie sin depósitos de primera línea, y en él se movilizan graneles sólidos y contenedores. Su cabecera tiene 148 metros de longitud y 10 metros de profundidad, mientras que en el lado oeste del muelle (frente a Dársena 2, también conocido como Atraques 8 y 9) el cual tiene una longitud de 327 metros y un calado de 10 metros, en la actualidad carece de depósitos pues los mismos fueron demolidos en procura de obtener explanadas para la movilización de mercaderías contenerizadas, graneles y vehículos.

Muelle Central (frente a Dársena 2)

Con una extensión de 392 metros, cuenta con un depósito frigorífico, el que tiene capacidad de almacenaje para mercadería congelada (pescado, carne, etc) y para fruta enfriada.

Muelle Florida

Tiene una extensión de 53 metros., destinado a reparaciones navales y buques pesqueros

Muelle Mántaras

Terminal Pesquera destinada a buques pesqueros nacionales, tiene una extensión aproximada de 600 metros y una explanada operativa de 15.000 m².

Terminal Marítima La Teja para Hidrocarburos

Comprende tres muelles que se ubican en el lado norte de la bahía y en el mismo la compañía estatal de petróleo ANCAP tiene instalada la Refinería La Teja. La Terminal atiende a los buques petroleros para descarga de productos derivados de petróleo que ingresan a puerto a través del Canal La Teja, desde el antepuerto.

Estos muelles tienen capacidad de descarga de caudales de 300 m³/hora y hasta 1.200 recepción de LPG (Gas licuado de petróleo) con presión admisible de hasta 20 mg sobre cm². Existen facilidades de carga de bunker, agua potable y recepción de Slop.

2.5.1.5. CONDICIONES FAVORABLES DEL PUERTO DE MONTEVIDEO

- Conexiones

Los sistemas nacionales de carreteras están interconectados con la red que une a Chile con Brasil y se dividen en tres ejes viales que relacionan al puerto con Argentina y el resto de los países del MERCOSUR.

La Hidrovía Paraná- Paraguay abarca desde Puerto Cáceres, en Mato Grosso –Brasil, hasta el puerto de Nueva Palmira, en Uruguay y tiene un trazado de 3. 442 Kms. Comprende instalaciones portuarias públicas y privadas de diferentes tipos, permitiendo la operación de embarcaciones, tanto autopropulsadas como convoyes de empuje.

El Aeropuerto Internacional de Carrasco, principal terminal aérea de pasajeros y carga, dista del Puerto de Montevideo unos 18 Kms .

El sistema ferroviario conecta a Montevideo con Argentina y Brasil.

- **Hinterland**

El Hinterland del Puerto de Montevideo se ha expandido rápidamente en los últimos años debido al MERCOSUR y a al Hidrovía Paraná-Paraguay , todo lo cual extiende esta área de influencia hasta 3. 500 Km hacia el continente. Distancias desde Montevideo a las principales ciudades de la región en kms. En Argentina :Buenos Aires - 640 , Mar del Plata - 1050 - Rosario - 880.

El Puerto de Montevideo inserto en el mercado logístico uruguayo en el marco del Programa de Calidad que está impulsando, ha definido su Visión y establecido asimismo su Misión que regirá de aquí en más las acciones que se tomen en la gestión de nuestro puerto capitalino.

- **Puerto Libre.**

Con la aprobación de la Ley de Puertos N° 16.246 de mayo de 1992, Montevideo se constituyó en la primera Terminal de la costa atlántica de América del Sur, en operar en un régimen de Puerto Libre.

Se establece con la citada normativa, la libre circulación de mercaderías en Montevideo, sin la necesidad de autorizaciones y trámites formales. Durante su permanencia en el Recinto Aduanero Portuario, las mercaderías están libres de todos los tributos y recargos aplicables a la importación/exportación o en ocasión de la misma. Los bienes que ingresan o dejan el Puerto Libre, tienen que ser declarados, como en toda frontera aduanera, ante las oficinas de Aduana ubicadas en los accesos.

El Recinto Aduanero Portuario, es definido como el conjunto de espacios bajo jurisdicción de la Autoridad Portuaria que dotados de las conexiones físicas y de organización necesarias a juicio de la Dirección Nacional de Aduana, queden habilitados para la libre circulación de productos y mercaderías, en régimen de exclave aduanero.

En dicho exclave existen dos accesos especializados e informatizados, para el control de ingresos y egresos de mercadería al Uruguay controlados por la Aduana.

La normativa vigente permite, dentro de los límites del enclave aduanero-portuario, la prestación de servicios a la mercadería, que puedan, sin modificar su naturaleza, añadir valor agregado (fraccionamiento), modificar su presentación o packing (reenvasado,

remarcado) o instrumentar su libre disposición o destino (agrupado, desagrupado, consolidación y desconsolidación, clasificado y manipuleo), en atención a exigencias logísticas y comerciales.

Con respecto a las actividades relacionadas a la mercadería tenemos paralelamente a las convencionales de carga y descarga, estiba y desestiba y movilización de bulto, las siguientes: transporte, trasbordo, reembarque, tránsito, removido, depósito, almacenamiento, disposición, abastecimiento de buques conjuntamente con servicios conexos con las actividades portuarias y de Puerto Libre.

2.5.1.6. SERVICIOS DEL PUERTO DE MONTEVIDEO

- **Uso de Puerto:** El Puerto de Montevideo dispone de un canal de acceso sin tiempo de espera, dragado recientemente a 11 metros de profundidad y muelles con calados de 10 metros. Los buques deben abonar una tarifa para el uso de de estos canales, vías de acceso, aguas del puerto y obras de abrigo.
- **Uso de Muelle:** Es el servicio que usufructúa el buque en la utilización de las obras de atraque y la infraestructura portuaria, que posibilitan la cómoda estadía del buque en el Puerto.
- **Suministro de agua potable:** se efectúa desde un tanque sobreelevado, ubicado en el área de atraque, lo que asegura la completa eficiencia del servicio, así como la excelente calidad y pureza del agua.
- **Servicio de aprovisionamiento:** los suministros de carne, productos agrícolas, y lácteos son respaldados en Uruguay por empresas de reconocida aceptación a nivel nacional e internacional. Se asegura también la competitividad de los precios de productos tradicionales de venta para consumo a bordo.
- **Retiro de residuos:** Empresas privadas se ocupan del retiro de: aguas de sentina, desechos sólidos y limpieza de aguas grises.

- **Servicio de Remolque:** prestado para la entrada y salida de los buques al Puerto o cambios de atraque entre muelles y/o zonas de fondeo, atraque y desatraque. Este servicio es efectuado por las Compañías Reyla S.A. y Kios S.A. Complementan un servicio completo y confiable.

- **Servicios de Logística - Puerto Libre:** La normativa vigente permite, dentro de los límites del exclave aduanero-portuario, la prestación de servicios a la mercadería, que puedan, sin modificar su naturaleza, añadir valor agregado (fraccionamiento), modificar su presentación o packing (reenvasado, remarcado) o instrumentar su libre disposición o destino (agrupado, desagrupado, consolidación y desconsolidación, clasificado y manipuleo), en atención a exigencias logísticas y comerciales.

Con respecto a las actividades relacionadas a la mercadería, tenemos paralelamente a las convencionales de carga y descarga, estiba y desestiba y movilización de bulto, las siguientes: transporte, trasbordo, reembarque, tránsito, removido, depósito, almacenamiento, disposición y abastecimiento de buques. En el Puerto de Montevideo cuenta con empresas operadoras que se especializan en brindar este tipo de servicios logísticos.

- **Suministro de electricidad:** El Puerto de Montevideo brinda a sus usuarios un servicio de instalación y conservación de las estaciones de transformación y distribución de energía eléctrica.

El principal movimiento en este puerto se produce por las frecuencias diarias que distintas compañías realizan entre Colonia y Buenos Aires transportando pasajeros y vehículos a través de sus respectivos trasbordadores Ro-Ro.

Colonia cuenta con una zona franca “Zona Franca de Colonia” y cuenta con una población de más de 115.000 habitantes. Es un destino turístico y un punto de entrada y salida del turismo desde y hacia Buenos Aires, Montevideo y Punta del Este.

Es además una ciudad de interés histórico, pues alberga la Colonia del Sacramento antiguo bastión lusitano del Siglo XVIII, el que fuera recientemente, nombrado Patrimonio Histórico de la Humanidad por Naciones Unidas.

2.5.2.2. Infraestructura actual

El Puerto de Colonia tiene tres muelles en forma de U construidos en cemento y protegidos por el lado Sur por una escollera. El muelle de ultramar tiene una longitud de 146 mts. El de cabotaje tiene 115 mts. y el de unión 200 mts de longitud. La vía férrea corre a lo largo del muelle de ultramar.

Tiene siete depósitos de distintas dimensiones desde el “A” de 239 m² hasta el “G” de 3.350 m². La capacidad total en depósitos es de 8.378 m² y 1.766 m² de rambla. Posee además, un local de 300 m² sobre el muelle de unión donde están las oficinas de A.N.P. y un edificio sobre el muelle de ultramar como salón de pasajeros.

Dentro del recinto portuario, hay otros locales de la ANP que son arrendados a terceros para distintos servicios.

El puerto de Colonia, cuenta con dos grúas eléctricas para tres toneladas de capacidad de alzamiento y otra para cinco toneladas. Posee además una balanza automática para 60 toneladas, equipamiento para movilización de cargas, y dos rampas eléctricas para camiones y automóviles.

TABLA N° 2.19
ARRIBOS DE BUQUES (PERÍODO 2005 – 2009)

AÑO	CANTIDAD de ARRIBOS
2005	1.881
2006	2.330
2007	3.787
2008	3.435
2009	3.421

Tabla 2.19 Arribos de Buques
Fuente: Administración Nacional de Puertos (ANP)

GRÁFICO N° 2.25
ARRIBOS DE BUQUES (PERÍODO 2005 – 2009)

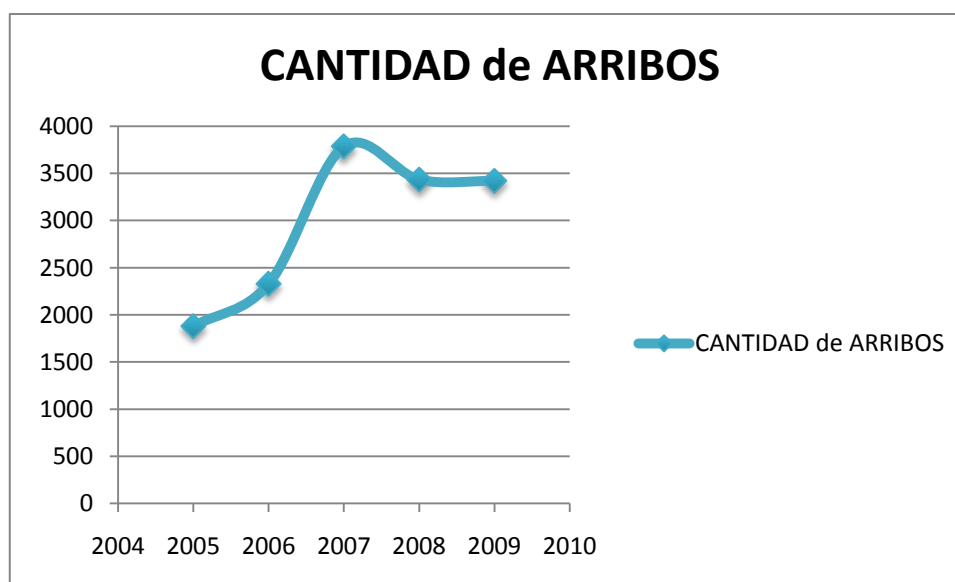


Gráfico 2.25 Arribo de Buques (Período 2005 – 2009)
Fuente: Administración Nacional de Puertos (ANP)
Elaborado por: Johanna Vásquez

2.5.2.3. Estimaciones de Tarifas Portuarias:

La estructura tarifaria se mantiene en general para todo el sistema portuario. Los ítems no reflejados en esta tarifa conservarán, caso de existir, el nivel del Puerto de Montevideo.

TABLA N° 2.20
TABLA GENERAL DE COSTOS DE USO DE PUERTO

USO DE PUERTO – ITEM 1.1

	U\$S / TRB / ENTRADA
Todo tipo de Nave	0,10

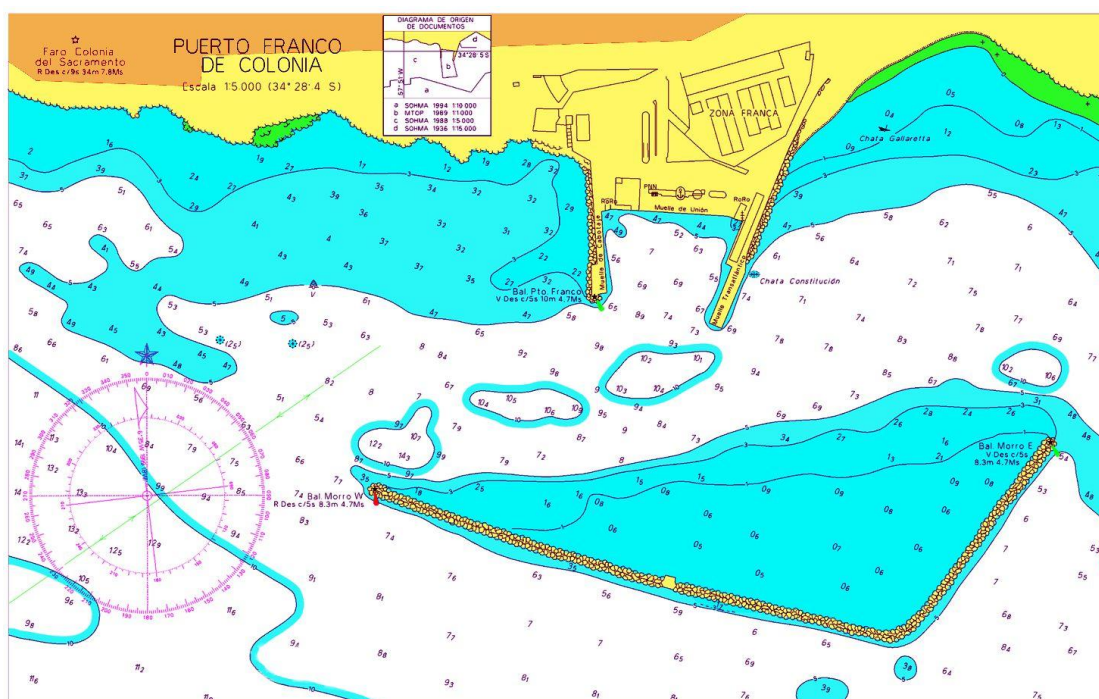
USO DE MUELLE – ITEM 1.2

	U\$S / mts. eslora / hora
Todo tipo de Nave	0,15

Tabla 2.20 Tabla General de Costos de Uso de Puerto
Fuente: Administración Nacional de Puertos (ANP)

2.6. ANÁLISIS COMPARATIVO DE LA RUTA ACTUAL FRENTE A LA NUEVA RUTA PORTUARIA DE MONTEVIDEO Y COLONIA

MAPA N° 2.10
MAPA NÁUTICO DEL PUERTO DE COLONIA



Mapa N° 2.10 Mapa Náutico del Puerto de Colonia

fuelle:www.guiacolonia.com.uy

Considerando los parámetros previamente expuestos como eje referencial de la investigación y delineando los perfiles comerciales de cada una de las rutas eventuales de transporte de mercadería hacia el destino final de la mercadería; es pertinente establecer un referencial numérico para la evaluación posterior de un sistema integral de costos formulados oportunamente descritos en el capítulo cuatro del tema en desarrollo.

- **Consideraciones previas:**

La mercadería, originaria de Ecuador con destino el PUERTO DE HAMBURGO – ALEMANIA, será manejada bajo el concepto logístico de transporte multimodal. Su condición se debe a que la mercadería objeto de transporte internacional, inicialmente será exportada del país bajo el régimen de transportación aérea.

La estimación general de los costos iniciales de la exportación contemplados en el costo de flete aéreo se describe a continuación:

TABLA N° 2.21
COTIZACIÓN DE GUÍA AÉREA QUITO – MONTEVIDEO

Aeropuerto de Embarque	QUITO
Aeropuerto de Destino	MONTEVIDEO
Kilos enviados (Kl)	23, 000
Tarifa (Kl / enviado)	\$ 0.76
Cargos adicionales: AIRWAY BILL	\$15
COSTO ESTIMADO	\$ 17,495
Tiempo de Arribo:	1 día

Tabla 2.21 Cotización de Guía Aérea Quito - Montevideo
Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA
Elaborado por: Johanna Vásquez

- **Cotización Embarques Marítimo – hacia ALEMANIA**

La referencia comercial descrita a continuación contiene valores de una cotización general de los costos de transporte marítimo, exclusivamente desde el puerto de Montevideo hacia el destino establecido como objetivo final de la mercadería, el puerto de Hamburgo en Alemania.

TÉRMINOS	CFR (Cost and Freight)
SERVICIO	Marítimo FCL (Full Container Load)
TRANSITO	Montevideo – Uruguay
DESTINO	Hamburgo – Alemania

TABLA N° 2.22
TARIFA POR CONTENEDOR A TRANSPORTARSE

Port of Load	Destination Port	20 STD	Tiempo de tránsito
Montevideo	Hamburgo	\$ 1.108,00	20 días

Tabla 2.22 Tarifa por Contenedor a Transportarse
Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA
Elaborado por: Johanna Vásconez

- Cargos Locales en Origen

TABLA N° 2.23
TARIFA CARGOS LOCALES EN ORIGEN – MONTEVIDEO

TIPO DE CARGO	VALOR	
Documentación	\$ 30,00	por Bill of Landing
Consolidación de carga en puerto	\$ 55,00	por contenedor
Costos de Manejo Local	\$ 65,00	por contenedor
OTHC	\$ 168,00	por contenedor
ISPS	\$ 9,00	por contenedor
Manejo Local de Carga	\$ 250,00	por contenedor

Tabla 2.23 tarifa Cargos Locales en Origen - Montevideo
Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA
Elaborado por: Johanna Vásconez

Una vez que se ha colocado de manifiesto los costos de consolidación de la carga en el puerto de embarque, considerando al PUERTO DE MONTEVIDEO como punto de emisión del envío del flete marítimo, y continuando con el enlace de la cadena de servicios logísticos de mercadería en tránsito, es meritorio manifestar las siguientes condiciones generales que favorecen a la REPÚBLICA ORIENTAL DE URUGUAY como punto de emisión del transporte marítimo.

- **PRINCIPALES VENTAJAS DE LA NUEVA RUTA DE EXPORTACIONES**

La principal terminal portuaria del Uruguay es Montevideo, único puerto de régimen de Puerto Libre de la costa sudamericana del Atlántico, esto supone libre circulación y exoneraciones tributarias a la mercadería en tránsito

Ventajas del Puerto Libre La Ley de Puertos del Uruguay determina que en el puerto libre se permite la circulación de mercancías en tránsito sin necesidades de permisos, autorizaciones o trámites especiales. Basta con informar el volumen y peso de la mercadería.

Otra ventaja del Puerto Libre es el plazo indeterminado de almacenaje de mercaderías. Un usuario extranjero puede mantener la propiedad de los bienes almacenados, y para ello no necesita crear una empresa uruguaya.

El depósito en el Puerto Libre funciona como una extensión del depósito de la empresa. La mercadería no pierde el certificado de origen sea cual sea su destino y pueden realizarse actividades de empaque, fragmentación, clasificación, remarcado de destinos y más.

El puerto se encuentra estratégicamente inserto en el área de mayor poder económico y tráfico comercial del cono sur, lo cual lo posiciona en el negocio del tránsito regional como un Centro Logístico eficiente y competitivo.

Con un objetivo claro en favor de sus clientes, el Puerto de Montevideo trabaja para constituirse en un polo de desarrollo para el Uruguay, consagrarse como el puerto preferido de la región, por la calidad de sus servicios.

- **PUERTO LIBRE Y DEPÓSITOS PORTUARIOS**

A partir de la Ley de Puertos N° 16.246 de mayo de 1992 -y sus posteriores reglamentaciones-, Montevideo es la primera terminal de la costa atlántica de América del Sur que opera bajo un régimen de "Puerto Libre". Este régimen se aplica también a los puertos comerciales de Fray Bentos, Nueva Palmira, Colonia, Sauce y La Paloma.

El régimen de puerto libre implica la libre circulación de mercaderías en los puertos y terminales portuarias de la República con capacidad para recibir naves de ultramar, sin necesidad de autorizaciones y trámites formales. Durante su permanencia en el recinto aduanero portuario, las mercaderías están exentas de todos los tributos y recargos aplicables a la importación o que se generen en ocasión de la misma.

Además de los mencionados beneficios aduaneros, la circulación de bienes y la prestación de servicios realizados en los recintos aduaneros portuarios se encuentran excluidos de la aplicación del Impuesto al Valor Agregado. Asimismo, las mercaderías depositadas en régimen de puerto libre no están comprendidas en la base imponible del Impuesto al Patrimonio.

El régimen de Puerto Libre constituye uno de los pilares para que Uruguay pueda posicionarse como plataforma logística en el Mercosur, y un centro de distribución para las mercaderías en tránsito.

Con los lineamientos estipulados como característica inicial del proyecto, se establecerá una matriz general comparativa de la actividad convencional de la empresa, la que será propiamente ampliada en el estudio económico.

2.7. CONCEPTOS BÁSICOS A APLICARSE

- INCOTERMS 2000

Los INCOTERMS son un lenguaje internacional para términos comerciales, facilitan las operaciones de comercio internacional y delimitan las obligaciones, esto hace que el riesgo disminuya.

Regulan cuatro grandes problemas que soporta toda transacción comercial:

- La entrega de la Mercancía
- Transferencia de Riesgos
- Distribución de Gastos
- Trámites documentales

Los Incoterms son de carácter progresivo y se dividen en grupos, **E, F, C y D**, donde cada grupo define el punto de entrega.

GRÁFICO N° 2.26
INCOTERMS

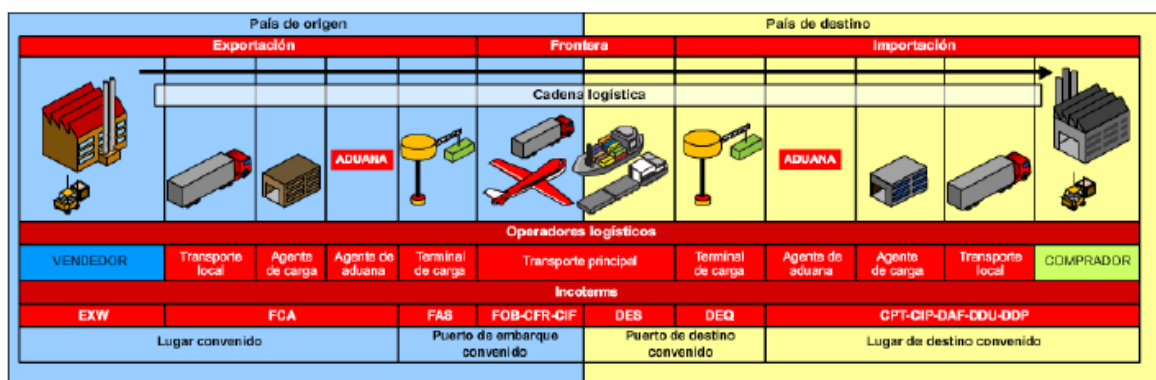


Gráfico 2.26 INCOTERMS

Fuente: Logística y Distribución Física Internacional
Elaborado por: Cámara de comercio de Bogotá

GRÁFICO N° 2.27 INCOTERMS – DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

































Incoterms	Definición	Punto de entrega	Modo de transporte
EXW	En fábrica	Lugar en origen convenido	   
FCA	Franco transportista	Lugar en origen convenido	   
FAS	Franco al costado del buque	Puerto de embarque convenido	
FOB	Franco a bordo	Puerto de embarque convenido	
CFR	Costo y flete	Puerto de destino convenido	
CIF	Costo, seguro y flete	Puerto de destino convenido	
CPT	Transporte pagado hasta	Lugar de destino convenido	   
CIP	Transporte y seguro pagado hasta	Lugar de destino convenido	   
DAF	Entregado en frontera	Lugar convenido	 
DES	Entregado sobre buque	Puerto de destino convenido	
DEQ	Entregado en muelle	Puerto de destino convenido	
DDU	Entregado derechos no pagados	Lugar de destino convenido	   
DDP	Entregado derechos pagados	Lugar de destino convenido	   

Gráfico 2.27 INCOTERMS – Descripción de Actividades

Fuente: Logística y Distribución Física Internacional

Elaborado por: Cámara de comercio de Bogotá

- ✓ **Carga General.-** “Todo tipo de carga de distinta naturaleza que se transporta conjuntamente, en pequeñas cantidades y en unidades independientes. Se pueden contar el número de bultos y en consecuencia se manipulan como unidades.⁶⁹”

- ✓ **Productos Perecederos.-** “Los productos perecederos son aquellos que necesitan ser transportados y manipulados bajo ciertas condiciones de temperatura. Es decir, se debe respetar el mantenimiento de lo que se conoce como “cadena de frío” desde el momento mismo en que las mercaderías comienzan a ser transportadas hasta su destino final.

⁶⁹ <http://camara.ccb.org.co/documentos> - página 16

Por ejemplo:

- ✚ Carnes
- ✚ Pescados
- ✚ Frutas, vegetales y legumbres
- ✚ Plantas y flores
- ✚ Productos farmacéuticos
- ✚ Productos químicos”⁷⁰

- ✓ **Unidad de Carga.-** “Agrupación de embalajes en una carga compacta de mayor tamaño, para ser manejada como una sola unidad, reduciendo superficies de almacenamiento, facilitando operaciones de manipulación de mercancías y favoreciendo labores logísticas.”⁷¹

⁷⁰ <http://www.webpicking.com/hojas/assekuransa.htm>

⁷¹ www.camara.ccb.org.co – página 18

CAPÍTULO III

ESTUDIO TÉCNICO

3.1. Análisis situacional de la empresa con sede en Quito

TRANSINTERNACIONAL CARGO ES UNA EMPRESA ESPECIALIZADA EN OFRECER SERVICIOS INTEGRALES DE LOGÍSTICA PARA EL MERCADO MUNDIAL.

TRANSINTERNACIONAL CARGO PROPORCIONA SOLUCIONES PERSONALIZADAS, AL TIEMPO JUSTO, MINIMIZANDO RIESGO Y COSTO PARA SUS CLIENTES.

- Estructura Analógica

UNA ORGANIZACIÓN FORMAL:

“La organización formal es aquella que establece líneas claras de autoridad y responsabilidad para la logística y la cadena de suministros. Esto por lo general implica: 1) colocar un gerente en una posición superior relacionada con las actividades de logística, y 2) colocar la autoridad del gerente en un nivel de la estructura de la organización que le permita el compromiso efectivo con las otras áreas funcionales importantes de la empresa (finanzas, operaciones y marketing). Esto alienta y estructura al personal logístico de manera que promueva la coordinación de las actividades. ...

La estructura organizacional está hecha a la medida, según las circunstancias individuales dentro de una empresa.”⁷²

Las cadenas de servicios logísticos involucran procesos integrados de acción y gestión, con un nivel de inversión elevado. Los recursos para poner en marcha los proyectos eficientes de cadenas de suministros son:

GRÁFICO N° 3.1
RECURSOS – PROCESO DE INTEGRACIÓN CORPORATIVA

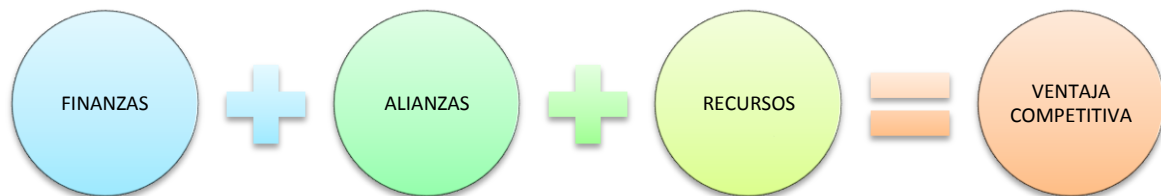


Gráfico 3.1 Recursos – Proceso de Integración Corporativa
Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA
Elaborado por: Johanna Vásquez

- Las Finanzas

La inversión en un servicio logístico puede incurrir en volumen de costos elevados, representados por inversiones en equipos que respalden la condición de los bienes en perfecto estado, desde su puerto o aeropuerto de origen hasta su destino final. Los requerimientos para una infraestructura de calidad son múltiples y caros.

Por tal motivo el capital de inversión puede ser conformado por dos niveles de inversión:

⁷² BALLOU Ronald, “LOGÍSTICA, ADMINISTRACIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTRO”, Editorial Pearson – Prentice Hall, quinta edición. Página 701

INVERSIONISTAS – APORTEN CAPITAL

Los inversionistas son la clave para desarrollar los proyectos logísticos. La inversión puede darse en bienes o dinero en efectivo para el desarrollo del proyecto.

PRESTAMOS BANCARIOS

Negocios sustentables como lo servicios de transporte, pueden considerarse como proyectos de inversión sobre los cuales las instituciones financieras desean invertir.

- **Alianzas Estratégicas**

Proveer un servicio de transporte requiere de la unión de corporaciones que trabajan en función de un cliente específico ubicado en cualquier país del mundo. Las relaciones comerciales y los vínculos de negocios son las mejores alternativas para ser atractivos a clientes reales y potenciales.

Los contactos personales no pueden ser excluidos de este tipo de negocios, ya que los contactos son valiosos en cualquier circunstancia. Las alianzas pueden ser con tres agentes:

a. AEROLÍNEAS – LÍNEAS NAVIERAS

Las aerolíneas y líneas navieras especializadas en el manejo de carga, buscan entablar convenios con las agencias de servicio logísticos para colocar su servicio y generar recursos. Las relaciones comerciales entre los involucrados hacen que la ventaja de WIN TO WIN, se vea como una herramienta de alcance mundial.

b. FINCAS / EXPORTADORES

Las fincas pueden ubicar al contacto o consumidor final para vender su producto, pero necesitan enviarlo. Para esto contactan a las agencias de carga con las que localizan precios preferenciales y adjudican la cuenta para que provean el servicio logístico.

SISTEMA =AÑADIR CLIENTES A TRAVÉS DE ALIANZAS.

LÍNEA DE BENEFICIOS BILATERALES:

La finca recibe el beneficio de un costo bajo en el envío y preferencia en la entrega de la flor, la agencia recibió una nueva cuenta por la cual obtiene beneficios económicos.

GRÁFICO N° 3.2 ALIANZAS ESTRATÉGICAS



Gráfico 3.2 Alianzas Estratégicas
Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA
Elaborado por: Johanna Vásquez

- **Infraestructura**

Los sistemas integrados que forman parte de los procesos logísticos, requieren de un avanzado proceso de distribución y diseño de las instalaciones adecuadas para el manejo de los bienes y mercancías objeto de transporte internacional.

A continuación se detalla un plano interno del cuarto frío y el acondicionamiento de los sectores de almacenamiento de carga, en la agencia matriz de la ciudad de Quito.

GRÁFICO N° 3.3

PLANO INTERNO DE LA INFRAESTRUCTURA MATRIZ

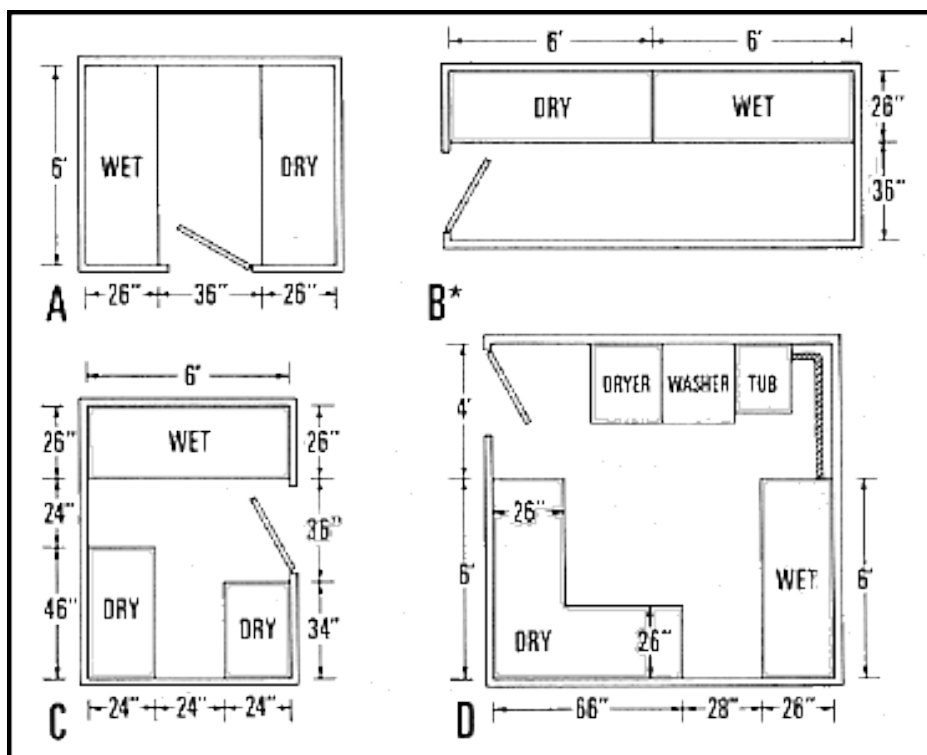


Gráfico 3.3 Plano Interno de la Infraestructura Matriz
Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA

- Logística

Los procesos integrales en la cadena de servicios logísticos, demanda un estándar de pasos sistémicos claramente definidos y vinculados entre sí, para mantener el éxito corporativo. El enfoque de procesos descrito en el diagrama desplegado a continuación, proporcionan un panorama general de las actividades desarrolladas en TRANSINTERNACIONAL CARGO, con el fin de promover una perspectiva general de su sistema logístico.

GRÁFICO N° 3.4 LOGÍSTICA

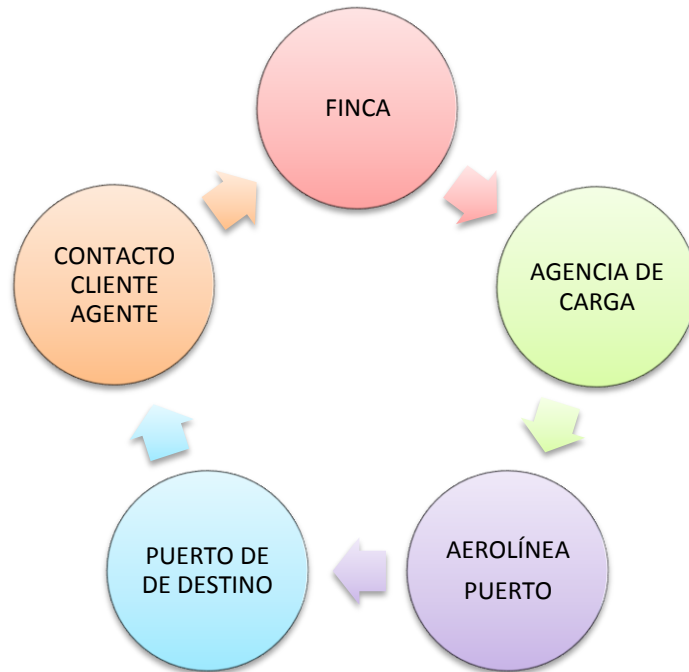


Gráfico 3.4 Logística
Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA
Elaborado por: Johanna Vásquez

3.2. Procesos Internos

Los procesos internos de la compañía, representan el elemento clave en la integración de cada uno de los agentes que participan en el proceso. El vínculo general que entabla una conexión eficaz entre los involucrados en la transferencia de los bienes, son los medios de comunicación interactivos, tales como el correo electrónico, servicio telefónico convencional, línea celular, fax, entre otros.

Estas herramientas de comunicación útiles han promovido las transacciones comerciales de un mundo globalizado, integrando dinámicamente a las diversas latitudes del planeta.

A continuación se encuentra descrito el proceso interno que se lleva a cabo en la casa matriz de TRANSINTERNACIONAL CARGO, utilizando la ruta sobre la cual se mantiene actividad comercial en los últimos años.

GRÁFICO N° 3.5

PROCESOS INTERNOS DE LA COMPAÑÍA

Gráfico 3.5 Procesos Internos de la Compañía
Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO
Elaborado por: Johanna Vásquez

3.3. Marco legal General

El establecimiento de la sucursal del TRANSINTERNACIONAL CARGO, en la República Oriental del Uruguay, debe estar amparado bajo un reglamento local, el mismo que estipule los procedimientos legales y necesarios para el pleno funcionamiento de las actividades logísticas y la prestación del servicio.

A continuación se describe el marco jurídico estipulado.

3.3.1. “SUCURSAL DE SOCIEDAD EXTRANJERA

Las sociedades constituidas en el extranjero pueden celebrar actos aislados en el país y comparecer en juicio, pero para poder ejercer habitualmente las actividades previstas en su objeto social deben instalar una sucursal.

Cuando la sociedad extranjera decida el establecimiento de la sucursal en Uruguay deberá designar a la o las personas que la administrarán o representarán.

3.3.2. ASPECTOS PRINCIPALES DE LAS SUCURSALES A CONSIDERAR POR EL INVERSOR

Giro: Si bien no tiene limitaciones operativas, mantiene el giro de su sociedad Matriz.

Responsabilidad: La sociedad Matriz extranjera, cuyo patrimonio es inseparable del de la sucursal, es responsable por las obligaciones de la Sucursal.

Capital: No existen máximos o mínimos de capital.

Al ser la Sucursal una Sociedad Extranjera, estos aspectos dependerán:

Utilidades: del régimen de la sociedad Matriz.

Transferencia: Su capital no está representado por acciones o cuotas que puedan transferirse. La empresa que opera como Sucursal sólo puede transferirse siguiendo las normas legales que regulan la enajenación de establecimientos o casas de comercio.

Otros:

Al igual que la mayoría de las sociedades constituidas en el país, debe llevar contabilidad separada en moneda nacional y en idioma español.

La Sucursal es una Sociedad Extranjera y no puede, en consecuencia, transformarse adoptando otro tipo societario.”⁷³

Una vez decidido el establecimiento legal del negocio, y considerando la acción efectiva de establecer la actividad comercial en el Uruguay, es prioridad de los inversionistas iniciar los trámites legales generales, para establecer la sucursal de hecho. Las consideraciones generales son:

- **“Requisitos formales**

Se debe inscribir en el REGISTRO NACIONAL DE COMERCIO (RCN) una copia auténtica del estatuto de la Casa Matriz Extranjera y del Acta del órgano competente de la Casa Matriz extranjera resolviendo la instalación de una Sucursal en Uruguay, indicando la denominación de la Sucursal, el domicilio, el capital asignado y la o las personas que la administrarán o representarán. Los documentos mencionados deben ser legalizados y traducidos al español si se otorgaron en otro idioma. Luego de la inscripción en el REGISTRO NACIONAL DE COMERCIO se publica en el Diario Oficial y en otro diario un extracto de toda la documentación.

⁷³ www.uruguayxxi.gub.uy / Guía de Negocios / Capítulo 4 – Formas de empresas

Se debe inscribir además en la Dirección General Impositiva (DGI), el Banco de Previsión Social (BPS) y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS) y, en caso de ocupar personal, en el Banco de Seguros del Estado.

El plazo de constitución puede extenderse varios meses, pero la Sucursal puede operar desde que se inicien los procedimientos de instalación.

RNC: Copias certificadas y legalizadas de la resolución de instalar la sucursal y del estatuto de la Casa Matriz.

DGI y BPS: Formulario de Solicitud de Inscripción y Actualización con certificación notarial

MTSS: Planilla de control de trabajo (en caso de ocupar personal) Inscripción en BPS y DGI Libro de Registro Laboral”⁷⁴

Debido a la naturaleza del negocio es importante mencionar la regulación fiscal que recaen sobre el mismo, considerando el giro sobre el cual se desarrolla la actividad comercial; la cual se encuentra descrita a continuación.

- **“Rentas de Actividades Internacionales**

Las rentas provenientes de actividades ejercidas parcialmente dentro del país se determinan, en principio, aplicando las normas que regulan el concepto de fuente uruguaya. Sin embargo, las rentas netas de ciertas actividades internacionales están específicamente determinadas por ley:

⁷⁴ www.uruguayxxi.gub.uy / Guía de Negocios / Aspectos Prácticos Para Crear Una Empresa

Compañías de transporte

Las rentas netas de fuente uruguaya de compañías de transporte (marítimo, aéreo o terrestre) se fijan en un 10% del importe bruto de los pasajes y fletes de cargas correspondientes a los transportes del país al extranjero.”⁷⁵

Una vez identificados los aspectos fundamentales del establecimiento legal de una sucursal de TRANSINTERNACIONAL CARGO en la República Oriental del Uruguay, es relevante mencionar los reglamentos generales operativos vigentes en el Ecuador, para la libre salida de los bienes, objeto de comercio internacional.

3.3.3. PROCESO DE EXPORTACIÓN⁷⁶

3.3.3.1. Trámites y Requisitos de Exportación

Los requisitos que la empresa comercializadora debe cumplir para ser exportador son:

1. Tener el Registro Único de Contribuyentes (RUC) emitido por el Servicio de Rentas Internas (SRI).
2. Registrarse en la página web de la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE).
3. Copia de la constitución de la compañía.
4. Copia del nombramiento del representante legal.
5. Copia de la cédula de identidad del representante legal.

⁷⁵ www.uruguayxxi.gub.uy / Guía de Negocios / Tributación de las empresas

⁷⁶ www.aduana.gov.ec/contenido/procExportar.html

Los documentos que se debe presentar en el momento de la exportación de bienes y mercancías, objeto de comercio internacional son las siguientes:

- **Factura comercial original**

Se debe entregar una original y cinco copias, las mismas que deben contener la siguiente información:

- a) Lugar, fecha y nombres del comparador y del vendedor.
- b) Nombre del puerto de destino.
- c) Fecha y origen de la mercadería, nombres del embarcador y destinatario. Si la carga es a consignación mencionarlo.
- d) Descripción de la mercadería, cantidad, peso, valor unitario y valor total de la factura.
- e) Subpartida arancelaria
- f) Forma de pago.

- **Lista de Bultos**

La lista de bultos describe el producto dentro de la caja, embalaje, dimensiones y peso. Este documento debe ser adjuntado con el resto de documentos para enviar al importador.

- **Certificado de Origen**

El certificado de origen ayuda para que el importador no pague ciertos tributos. Según acuerdos con el ATPDEA (Ley de Preferencias Comerciales Andinas y de Erradicación de Drogas)

- **Documento de Transporte**

El documento utilizado en el transporte marítimo es el Bill of Lading (Guía Marítima). Este documento se caracteriza por su triple función:

- a) Recibo de las mercancías embarcadas
- b) Prueba del contrato de transporte, cuyas condiciones suelen figurar al reverso.
- c) Documento acreditativo de la propiedad de la mercancía durante el tiempo que esta se encuentra viajando.

PROCEDIMIENTO PARA EXPORTAR EN LA ADUANA

GRÁFICO N° 3.6
PROCEDIMIENTO PARA LA EXPORTACIÓN

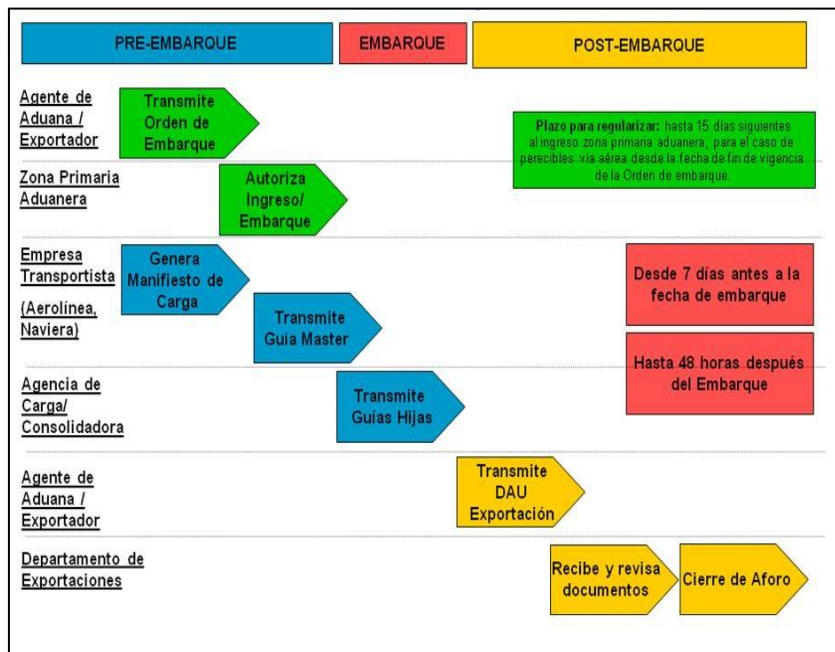


Gráfico 3.6 Procedimiento para la Exportación

Fuente: www.aduana.gov.ec

Cuando un producto quiere ser exportado el trámite al interior de la aduana comprende las siguientes fases:

- **Fase de Pre- Embarque**

El Agente de Aduana es el encargado de transmitir electrónicamente la información a través de la página web de la Corporación Aduanera Ecuatoriana la intención de exportación utilizando el formato electrónico de la Orden de Embarque.

En la orden de embarque se debe registrar los datos del exportador, descripción de la mercadería, cantidad, peso y factura provisional. Cuando esta orden es aceptada por el

Sistema Interactivo de Comercio Exterior (SICE), la mercadería puede ser llevada al recinto aduanero para que ingrese a la Zona Primaria y sea embarcada.

- **Fase de Embarque**

En esta fase, la empresa transportista transmite la información de los manifiestos de carga de exportación con los documentos de transportes respectivos, a través de la página web de la Corporación Aduanera Ecuatoriana.

- **Fase de Post- Embarque**

El agente de aduanas tiene un plazo de 15 días hábiles para regularizar la exportación por medio de la transmisión definitiva de la Declaración Aduanera Única (DAU).

El plazo para los productos perecibles en estado fresco es de 15 días hábiles después de la fecha de fin de vigencia de la orden de embarque.

El SICE compara la información de la DAU con el manifiesto de carga, si los datos son correctos, se envía un mensaje de aceptación al agente de aduana y la DAU es legalizada.

En el Departamento de Exportaciones del Distrito por donde salió la mercadería, el agente de aduana debe presentar los siguientes documentos:

1. DAU impresa
2. Orden de embarque impresa
3. Factura comercial definitiva
4. Documentos de transporte
5. Originales de Autorizaciones Previas
6. Corpei.

3.3.4. CORPEI

El exportador tiene un pago adicional de acuerdo a lo establecido en la Ley de Comercio Exterior e Inversiones (LEXI), en su Art. 22; literal e; que establece:

e) “Las cuotas redimibles del 1.5 por mil (uno punto cinco por mil) sobre el valor FOB de las exportaciones del sector privado; excepto aquellas de US \$ 3.333,00 (tres mil trescientos treinta y tres dólares de los Estados Unidos de América) o menores, las cuales deberán aportar US \$ 5,00 (cinco dólares de los Estados Unidos de América); del 0.50 por mil (cero punto cincuenta por mil) del valor FOB de las exportaciones de petróleo y sus derivados, y del 0.25 por mil (cero punto veinticinco por mil) sobre el valor FOB de toda importación, excepto aquellas menores a US \$ 20.000,00 (veinte mil dólares de los Estados Unidos de América), las cuales deberán aportar US \$ 5,00 (cinco dólares de los Estados Unidos de América). Estas cuotas redimibles serán entregadas por los exportadores de bienes y servicios al momento de la venta de las divisas y por los importadores de mercaderías y servicios a la presentación del documento único de importación en los bancos y entidades financieras del país en que se instrumenten las referidas transacciones, quienes acreditarán diariamente los valores correspondientes en las cuentas, que para tal efecto abrirá en dichas instituciones financieras la Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones, CORPEI....”

3.3.5. “BUSSINES ALLIANCE FOR SECURITY COMMERCE (BASC)

La seguridad es uno de los elementos claves en el desempeño de las actividades logísticas, debido a que se encuentra catalogado como un sector vulnerable ante ataques de terrorismo y posibles contaminaciones con sustancias psicotrópicas y estupefacientes; por lo cual es prioritario respaldar y resguardar la seguridad de todos los involucrados en el proceso de servicio logístico.

Por la razón previamente expuesta es importante mencionar que una de las organizaciones encargadas de entrenar, asociar y estimular al proteccionismo del sector es el organismo BASC (BUSSINESS ALLIANCE FOR SECURITY COMMERCE)

- **Consideraciones Generales**

Carrier Initiative Program – CIP

El Carrier Initiative Program (CIP) es un programa creado por el Servicio de Aduanas de los Estados Unidos en 1984, como un esfuerzo conjunto de transportadores aéreo, naviero, terrestre y férreo para enfrentar el problema de tráfico de drogas hacia los Estados Unidos a bordo de transportes de carga comerciales. Al firmar el acuerdo CIP con la Aduana Americana, los transportadores se comprometen a fortalecer sus medidas de seguridad tanto en los terminales domésticos y extranjeros, como a bordo de sus medios de transporte. Adicionalmente, acceden a cooperar en forma cercana con la Aduana Americana identificando y reportando intentos de contrabando y otras actividades ilícitas. Como contraprestación, la Aduana lleva a cabo auditorías de seguridad tanto domésticas como en el extranjero, análisis post decomiso, y provee entrenamiento para ayudar a identificar debilidades en la seguridad al interior de las compañías sugiriendo mejoras para fortalecer los sistemas y medidas de seguridad.

Land Border Carrier Initiative Program – LBCIP

El Land Border Carrier Initiative Program (LBCIP) fue desarrollado en la primavera de 1995 como una forma de enfrentar el problema de contrabando de narcóticos desde la frontera sur-oriental de los Estados Unidos. El propósito principal es el de evitar que los traficantes de sustancias ilícitas utilicen los medios de transporte terrestres a través de la frontera para movilizar su contrabando. Esto se logra mediante la implementación de mejoras en las prácticas de seguridad tanto en los terminales como en el recorrido mismo y alentando a los transportadores a reconocer y reportar actividades sospechosas a la Aduana de Estados Unidos.

A partir de Julio 1 de 1996, todos los importadores que deseen una liberación expedita de su mercancía, deberán contratar los servicios y de un transportador LBCIP

Supercarrier Initiative Program – SCIP

Al igual que el Land Border Carrier Initiative Program (LBCIP), El Supercarrier Initiative Program (SCIP) se deriva del Carrier Initiative Program (CIP). Este programa se enfoca en los grandes transportadores, especialmente aquellos considerados como de más alto riesgo de contaminación para parte del narcotráfico, entre ellos están las aerolíneas y las líneas navieras.

- INICIATIVAS ACTUALES DE SEGURIDAD:

Americas Counter Smuggling Initiative – ACSI

Americas Counter Smuggling Initiative (ACSI) es un programa de alta prioridad establecido en 1998 por la Aduana de Estados Unidos, fundamentado por los éxitos obtenidos por el CIP y el BASC, que busca el fortalecimiento y expansión de los programas de seguridad anti narcóticos y anti terrorismo con la industria y con gobiernos. ACSI es conformado por equipos de inspectores y agentes de Aduana, encargados de asistir a las empresas en el desarrollo de programas de seguridad y formulación de iniciativas que salvaguarden el comercio legítimo de ser utilizado como vehículo para el contrabando de narcóticos o acciones terroristas. Los países a los cuales se enfocan los equipos ACSI son los mismos en los cuales existe un Capítulo BASC. Los equipos ACSI viajan a cada país aproximadamente cuatro veces al año para proveer entrenamiento y auditorías de campo a las empresas asociadas

Código ISPS – OMI

El 13 de diciembre, la Organización Marítima Internacional, organismo de las Naciones Unidas, aprobó 9 enmiendas de su Convención Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS) de 1974. La conferencia acordó que para julio de 2004 todos los buques por encima de las 500 toneladas métricas dedicados a viajes internacionales, todos los buques de pasajeros y las plataformas móviles de petróleo y de gas costa afuera y todas las instalaciones portuarias deben satisfacer los nuevos requisitos. El código tiene el fin de mejorar la seguridad de todos los buques, personas a bordo (pasajeros y tripulación), los terminales costa afuera y las instalaciones portuarias.

Para las instalaciones portuarias designadas, el código dispone que se establezca un sistema de tres niveles de alertas de seguridad que reflejen situaciones de amenaza normal, media y alta. La declaración de un nivel activaría la implementación de medidas de seguridad apropiadas para el buque y el puerto. Por ejemplo, para los buques y puertos, un estado de alerta de nivel uno involucraría vigilar las áreas restringidas; controlar el acceso al barco; supervisar el manejo de la carga y las provisiones del barco; y abrir comunicaciones entre puertos y buques de manera que los mensajes podrían ser enviados inmediatamente.

Para establecer el nivel de seguridad que se requiere en cada uno de sus puertos, cada gobierno signatario tendrá que efectuar evaluaciones de seguridad que identifiquen los bienes críticos así como las áreas, el equipo y las edificaciones en donde un ataque podría causar una pérdida significativa de vidas o daño a la economía del puerto o al medio ambiente. Los Estándares Internacionales BASC pueden ser una guía de implementación de medidas y evaluación para identificar las debilidades de un puerto en términos de su seguridad física, integridad estructural, sistemas de protección, políticas de procedimiento, sistemas de comunicación, infraestructura de transporte, servicios públicos y otros probables blancos. Capítulos BASC de países como Perú y Ecuador, han sido reconocidos por las autoridades respectivas y están apoyando en la implementación del código ISPS.

Iniciativa para Seguridad de Contenedores – CSI

Este programa promovido por el Bureau of Customs and Border Protection - CBP , se estableció luego de los ataques terroristas del 11 de Septiembre de 2001 con el fin de evitar el uso de contenedores lícitos por el terrorismo. Inicialmente se centró en los 20 puertos marítimos mas grandes del mundo que tienen un alto nivel de comercio con los EEUU. Actualmente 10 mega-puertos del mundo han alcanzado la certificación CSI. Los países que deseen implementar el Programa CSI en sus puertos deben comprometerse a cumplir con una serie de estándares mínimos. Una de sus ventajas es que otorga un proceso de embarque más eficiente porque no se requiere evaluar los contenedores en el puerto de destino en los EEUU.

International Ship and Port Facility Security – ISPS

Luego de los atentados de Septiembre de 2001, la Organización Marítima Internacional - OMI, acordó desarrollar nuevas medidas sobre seguridad en los buques y los puertos, con la finalidad de implementar normas de seguridad compartidas con el personal de los puertos. Este proceso condujo a que el 13 de Diciembre de 2002 se estableciera una versión más estricta de la Safety of Life at Sea Convention - Convenio SOLAS y se introdujo un nuevo conjunto de pautas de seguridad, todo lo cual se denominó International Ship and Port Facility Security - ISPS . Es esta normativa que esta vigente desde el 1 de Julio de 2004 para que sea aplicada por todos los países firmantes del Convenio SOLAS.

El ISPS es un conjunto de normas y prácticas que van desde el control de acceso a las instalaciones, la prevención de ingreso de armas a puertos y buques, planes de acción frente a indicios de amenazas, planes de evacuación, etc., hasta la asignación de agentes de seguridad tanto para cada puerto y naviera como para cada nave. Bajo esta norma internacional, la seguridad pasa a ser responsabilidad principalmente de los gobiernos, los que deben delegar responsabilidades en organizaciones competentes o autoridades portuarias.

Ley contra el Bioterrorismo

Estados Unidos promulgó el 12 de Junio de 2002 la Ley Pública 107-188 Ley sobre Seguridad en la Salud Pública y la Preparación /Respuesta al Bioterrorismo , norma basada en enmiendas sustanciales hechas a los estatutos de la FDA (Food and Drug Administration). Esta ley representa un frente más de prevención y combate a posibles atentados terroristas y en general busca aplicar criterios orientados a lograr mayor control del flujo de alimentos y elementos biológicos.

Marco Normativo de la Organización Mundial de Aduanas

Durante la Reunión de la Comisión de Políticas sostenida desde el 7-9 de Diciembre de 2004 en Amman, Jordania, la Organización Mundial de Aduanas- OMA acepta el primer

borrador del Marco Normativo para asegurar y facilitar el Comercio Internacional. Este Marco establece los principios y estándares que constituyen un conjunto de medidas que deben ser adoptadas por todos sus miembros. Está encaminado a proporcionar uniformidad y predictibilidad al intercambio comercial y brindar seguridad y facilitación para el paso de productos por las fronteras.

El Marco de la OMA fue desarrollado con 4 principios en los que los Servicios de Aduanas se comprometen a: Armonizar información de manifiesto electrónico anticipado para permitir análisis del riesgo; Utilizar un enfoque de análisis de riesgo común; Utilizar equipo de detección no-intrusivo para efectuar chequeos y a definir beneficios que aduanas le darían al sector privado al cumplir los estándares.

WBO participó en las reuniones consultivas para discutir el "Marco de Estándares para asegurar y facilitar el Comercio Global". El Marco de 17 estándares fue aprobado durante las Sesiones 105-106° del Consejo de la Organización Mundial de Aduanas efectuadas en Bruselas el 23-25 de Junio de 2005.”⁷⁷

⁷⁷ <http://www.wbasco.org/espanol/iniciativas.htm>

CAPÍTULO IV

ESTUDIO ECONÓMICO

4.1. Estudio General de costos en la implementación de los medios operativos de la filial en Uruguay.

Considerando las condiciones generales sobre las cuales se han estimado la proyección de trabajo de TRANSINTERNACIONAL CARGO, en los puertos uruguayos de Montevideo y Colonia, y argumentando sobre una base legal que rige la constitución de una compañía bajo el concepto de SUCURSAL DE SOCIEDAD EXTRANJERA, en la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, se pone a consideración los siguientes lineamientos.

- “SUCURSAL DE SOCIEDAD EXTRANJERA

Las sociedades constituidas en el extranjero pueden celebrar actos aislados en el país y comparecer en juicio, pero para poder ejercer habitualmente las actividades previstas en su objeto social deben instalar una sucursal.

Cuando la sociedad extranjera decida el establecimiento de la sucursal en Uruguay deberá designar a la o las personas que la administrarán o representarán.

- “Requisitos formales

Se debe inscribir en el REGISTRO NACIONAL DE COMERCIO (RCN) una copia auténtica del estatuto de la Casa Matriz Extranjera y del Acta del órgano competente de la Casa Matriz extranjera resolviendo la instalación de una Sucursal en Uruguay, indicando la denominación de la Sucursal, el domicilio, el capital asignado y la o las personas que la administrarán o representarán. Los documentos mencionados deben ser legalizados y traducidos al español si se otorgaron en otro idioma. Luego de la inscripción en el

REGISTRO NACIONAL DE COMERCIO se publica en el Diario Oficial y en otro diario un extracto de toda la documentación.

Se debe inscribir además en la Dirección General Impositiva (DGI), el Banco de Previsión Social (BPS) y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (MTSS) y, en caso de ocupar personal, en el Banco de Seguros del Estado.

El plazo de constitución puede extenderse varios meses, pero la Sucursal puede operar desde que se inicien los procedimientos de instalación.

RNC: Copias certificadas y legalizadas de la resolución de instalar la sucursal y del estatuto de la Casa Matriz.

DGI y BPS: Formulario de Solicitud de Inscripción y Actualización con certificación notarial

MTSS: Planilla de control de trabajo (en caso de ocupar personal) Inscripción en BPS y DGI Libro de Registro Laboral⁷⁸

TABLA N° 4.1
ESTIMACIÓN DE COSTOS DE CONSTITUCIÓN DE LA SUCURSAL
EXTRANJERA (USD)

ÍTEM	COSTO ESTIMADO
Documentación en REGISTRO NACIONAL DE COMERCIO	160,00
Documentación en DGI Y BPS	110,00
Promedio de costos adicionales estimados para la consecución legal del proceso con personería jurídica y agentes de prensa.	70,00
TOTAL	340,00

Tabla 4.1 Estimación de Costos de Constitución de la Sucursal Extranjera
Fuente: Asesoría Jurídica – Consulado de Ecuador en Uruguay

⁷⁸ www.uruguayxxi.gub.uy / Guía de Negocios / Aspectos Prácticos Para Crear Una Empresa

La compañía no estima la contratación de personal local, si fuera el caso de la implementación de la SUCURSAL, como compañía de hecho en el territorio Uruguayo.

Los costos estimados sobre los cuales se desarrollo la evaluación, previamente descritos en la TABLA N° 4.1., fueron calculados en función de datos aproximados expedidos por los organismos oficiales, sin embargo es importante mencionar que están sujetos a cambios y modificaciones sin previo aviso y de conformidad con la economía vigente.

Tomando en cuenta las connotaciones previamente descritas, se considera lógico precisar los siguientes enunciados:

Las condiciones de operatividad de la compañía como agente de servicios de logísticos, proveedor de un servicio de intermediación de la mercadería considerada como BIENES EN TRÁNSITO, pueden ser manejados a través de una alianza comercial, sin considerar la ejecución física del proyecto, por sus niveles elevados de costos de implementación.

La consideración de no establecer una base física de operaciones por sus elevados costos de instalación de los equipos y mano de obra calificada, fueron considerados debido a referentes tomados de la historia de la compañía y la experiencia inicial de la compañía.

Bajo los argumentos previamente mencionados, es oportuno indicar que la no consideración de establecer una estructura física para el manejo de la carga, ha sido desplazada por el establecimiento de una ALIANZA ESTRATÉGICA, con una prestigiosa empresa logística con años de experiencia – “ATLANTIC LOGISTICS” (Corporación uruguaya).

4.2. Análisis Cuantitativo de la filial uruguaya.

El análisis cuantitativo permite un enfoque general y amplio de los niveles de costos estimados e ingresos proyectados por la ampliación de un sistema logístico integral que permita el manejo de la carga desde el país de origen hasta el lugar donde se encuentra el consumidor final.

La consideración general establecida, previamente descrita en el CAPÍTULO II, proporciona la delimitación inicial de la alternativa de la ruta pre – diseñada que promueve el nuevo sistema de embarque a través de los medios de transporte multimodal. A continuación se describe las condiciones eventuales bajo las cuales operaría la nueva sucursal.

Con las condiciones establecidas y considerando el costo que genera el transporte aéreo y traslado de la mercadería de un país a otro, a través de un punto de partida hacia un país de tránsito como es la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, es importante identificar las condiciones de costos de servicio logístico de la agencia en virtud de los servicios proporcionados.

Como determinante inicial de las transacciones remitidas a través de la nueva ruta portuaria, se ha establecido como punto de referencia las tres temporadas con mayor demanda de flor en el año, en el cual el sistema de transportación habitualmente utilizado por la compañía (transportación aérea), tiende a rechazar los pedidos voluminosos de los clientes. Por lo tanto se demuestra a continuación un aproximado de la carga manejada, las condiciones generales de los elementos clave en el desarrollo del proyecto además del número de contenedores requeridos para efectos de la actividad logística. ***LOS DATOS REALES NO PUEDEN SER REVELADOS POR POLÍTICAS DE SEGURIDAD DE LA COMPAÑÍA.***

TABLA N° 4.2
ESTIMACIÓN DE CARGA MANIPULADA

DISTRIBUCIÓN DE KILOS ENVIADA POR TEMPORADA	KILOGRAMOS
San Valentín	184.000,00
Día Internacional de la Mujer	138.000,00
Día de la Madre	92.000,00
TOTAL KILOS ENVIADOS	414.000,00

Tabla 4.2 Estimación de Carga Manipulada
Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA
Elaborado por: Johanna Vásquez

TABLA N° 4.3
CARACTERÍSTICAS DEL CONTENEDOR REFRIGERADO

CARACTERÍSTICAS DE CONTENEDOR	
Contenedor refrigerado (pies)	20,00
Dimensiones del contenedor:	
- Largo interno (metros)	5,425
- Ancho interno (metros)	2,275
- Altura interna (metros)	2,260
Máxima capacidad de peso (Kg)	20.800,00

Tabla 4.3 Características del Contenedor Refrigerado
Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA
Elaborado por: Johanna Vásquez

TABLA N° 4.4
REQUERIMIENTO DE CONTENEDORES POR TEMPORADA

REQUERIMIENTO CONTENEDORES POR TEMPORADA	NÚMERO DE CONTENEDORES
San Valentín	9
Día Internacional de la Mujer	7
Día de la Madre	4

Tabla 4.4 Requerimiento de Contenedores por Temporada
Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA
Elaborado por: Johanna Vásquez

El análisis proporcionado por la tentativa de costos de servicio logístico, por medio del uso de una alianza estratégica con una reconocida agencia de transporte marítimo, como es ATLANTIC LOGISTICS, nos permite establecer una sinopsis general de los ingresos proyectados por los servicios logísticos otorgados a nuestros clientes.

4.2.1. ANÁLISIS COMPARATIVO DE COSTOS

Con los parámetros generales de carga establecidos en las TABLAS N°4.2, N°4.3 y N°4.4, se entabla una relación inicial con las condiciones generales para el uso de transporte para la mercadería conocida como bien perecedero, en el ítem de flores frescas

Para una mejor comprensión de los costos que se incurren en la logística internacional exclusiva de flor fresca, proporcionada por la compañía; se ha diseñado dos matrices comparativas entre la modalidad de transportación propuesta (transporte multimodal) y los diferentes recursos actuales sobre los cuales trabaja la compañía (transportación aérea – transporte marítimo ocasional).

TABLA N° 4.5

MATRÍZ DE EVALUACIÓN DE RUTAS MULTIMODAL VS VÍA MARÍTIMA DIRECTA

CONDICIONES GENERALES	RUTA URUGUAY	RUTA ECUADOR
LUGAR DE ORIGEN	Quito – Ecuador	Guayaquil
LUGAR - MERCADERÍA EN TRÁNSITO	Montevideo - Uruguay	-
CIUDAD DE DESTINO	Hamburgo - Alemania	Hamburgo - Alemania
TIPO DE TRANSPORTE	Multimodal	Marítimo
TIEMPO DE VIAJE (días hábiles)	21 días	26 días
TIPO DE MERCADERÍA	Flores Frescas	Flores Frescas

	URUGUAY		ECUADOR	
	COSTO POR KILO	TOTAL FLETE AEREO	COSTO POR KILO	TOTAL FLETE AEREO
COSTO FLETE AÉREO	\$ 0,83	\$ 343.620,00		\$ 0,00
San Valentín	\$ 152.720,00		\$ 0,00	
Día Internacional de la Mujer	\$ 114.540,00		\$ 0,00	
Día de la Madre	\$ 76.360,00		\$ 0,00	

	COSTO POR CONTENEDOR	TOTAL FLETE MARITIMO	COSTO POR CONTENEDOR	TOTAL FLETE MARITIMO
COSTO FLETE MARÍTIMO PROMEDIO	\$ 1.108,00	\$ 22.053,46	\$ 1.450,00	\$ 28.860,58
San Valentín	\$ 9.801,54		\$ 12.826,92	
Día Internacional de la Mujer	\$ 7.351,15		\$ 9.620,19	
Día de la Madre	\$ 4.900,77		\$ 6.413,46	
	CARGO POR CONTENEDOR	CARGO TOTAL	CARGO POR CONTENEDOR	CARGO TOTAL
CARGOS ADICIONALES	\$ 592,00	\$ 11.783,08	\$ 650,00	\$ 12.937,50
San Valentín	\$ 5.236,92		\$ 5.750,00	
Día Internacional de la Mujer	\$ 3.927,69		\$ 4.312,50	
Día de la Madre	\$ 2.618,46		\$ 2.875,00	
COSTO TOTAL		\$ 377.456,54		\$ 41.798,08

Tabla 4.5 Matriz de Evaluación de Ruta Multimodal vs Vía Marítima Directa

TABLA N° 4.6

MATRÍZ DE EVALUACIÓN DE RUTA MULTIMODAL VS VÍA AÉREA DIRECTA

	RUTA URUGUAY	RUTA ECUADOR
LUGAR DE ORIGEN	Quito - Ecuador	Quito
LUGAR - MERCADERÍA EN TRÁNSITO	Montevideo - Uruguay	-
CIUDAD DE DESTINO	Hamburgo - Alemania	Frankfut - Alemania
TIPO DE TRANSPORTE	Multimodal	Aéreo
TIEMPO DE VIAJE (días hábiles)	21 días	2 días
TIPO DE MERCADERÍA	Flores Frescas	Flores Frescas

	URUGUAY		ECUADOR	
	COSTO POR KILO	TOTAL FLETE AEREO	COSTO POR KILO	TOTAL FLETE AEREO
COSTO FLETE AÉREO	\$ 0,83	\$ 343.620,00	\$ 1,15	\$ 476.100,00
San Valentín	\$ 152.720,00		\$ 211.600,00	
Día Internacional de la Mujer	\$ 114.540,00		\$ 158.700,00	
Día de la Madre	\$ 76.360,00		\$ 105.800,00	

	COSTO POR CONTENEDOR	TOTAL FLETE MARITIMO	COSTO POR CONTENEDOR	TOTAL FLETE MARITIMO
COSTO FLETE MARÍTIMO PROMEDIO	\$ 1.108,00	\$ 22.053,46	\$ 0,00	\$ 0,00
San Valentín	\$ 9.801,54		\$ 0,00	
Día Internacional de la Mujer	\$ 7.351,15		\$ 0,00	
Día de la Madre	\$ 4.900,77		\$ 0,00	
	CARGO POR CONTENEDOR	CARGO TOTAL	CARGO POR CONTENEDOR	CARGO TOTAL
CARGOS ADICIONALES	\$ 592,00	\$ 11.783,08	\$ 0,00	\$ 0,00
San Valentín	\$ 5.236,92		\$ 0,00	
Día Internacional de la Mujer	\$ 3.927,69		\$ 0,00	
Día de la Madre	\$ 2.618,46		\$ 0,00	
COSTO TOTAL		\$ 377.456,54		\$ 476.100,00

Tabla 4.6 Matriz de Evaluación de Ruta Multimodal vs Vía Aérea Directa

Tras las consideraciones previamente emitidas en las matrices comparativas de las rutas comerciales de transporte multimodal o consolidado aéreo, es importante remarcar los aspectos fundamentales que distinguen las operaciones logísticas y generan valor agregado para el cliente final.

- ***COSTOS FINALES: (EXTRACTO TABLA N° 4.5)***

COMPARATIVO PROYECTO MULTIMODAL – ENVÍO MARÍTIMO

	URUGUAY	ECUADOR
COSTO TOTAL	\$ 377.456,54	\$ 41.798,08

VARIACIÓN DE COSTOS:

$$VARIACIÓN = \frac{\Delta_{final} - \Delta_{inicial}}{\Delta_{inicial}}$$

$$VARIACIÓN = \frac{\$ 41.798,08 - \$ 377.456,54}{\$ 377.456,54}$$

$$VARIACIÓN = -88,92\%$$

Los costos finales de transportación multimodal en función comparativa con las cifras arrojadas por el transporte marítimo es irrisoriamente superior al 88,92 %, lo que significa un incremento elevado en el costo final del bien.

(EXTRACTO TABLA N° 4.6)

COMPARATIVO PROYECTO MULTIMODAL – GUÍA AÉREA

	URUGUAY	ECUADOR
COSTO TOTAL	\$ 377.456,54	\$ 476.100,00

VARIACIÓN DE COSTOS:

$$VARIACIÓN = \frac{\Delta_{final} - \Delta_{inicial}}{\Delta_{inicial}}$$

$$VARIACIÓN = \frac{\$ 476.100 - \$ 377.456.54}{\$ 377.456.54}$$

$$VARIACIÓN = 26.13\%$$

Los costos finales de transportación multimodal en función comparativa con las cifras arrojadas por el transporte aéreo son menores en un 26,13 %, lo que significa un ahorro significativo en función de pagos por el servicio.

Por lo tanto se puede concluir que la ruta de mayor ahorro y propensión mínima de los gastos es a través de la **GUÍA MARÍTIMA DIRECTA ENTRE ECUADOR Y ALEMANIA**, no obstante es la ruta logística de menor demanda por su demora en tránsito de la mercadería.

- **TIEMPO DE TRÁNSITO:**

El factor tiempo es el elemento clave y determinante al momento de elegir un sistema operativo de logística. Dicho factor se distingue en los 3 tipos de modalidades en cuestión. (EXTRACTO TABLAS N°4.5 y N° 4.6)

	RUTA URUGUAY	RUTA ECUADOR	RUTA ECUADOR
TIPO DE TRANSPORTE	Multimodal	Aéreo	Marítimo
TIEMPO DE VIAJE (días hábiles)	21 días	2 días	26 días

Los días hábiles en cuanto a la transportación aérea minimizan los tiempos de entrega al destinatario final y por lo tanto la comercialización de bienes.

Por esta razón se considera como detonante de elección del sistema logístico a la transportación aérea; la misma que genera una mayor rentabilidad para la comercializadora y mayor satisfacción para el cliente. Compensando así el 26,13% de incremento general de los costos de transporte internacional.

Por tal motivo el ahorro potencial del tipo de transporte multimodal se ve desplazado por el factor tiempo y la ganancia final del cliente final de la agencia.

4.2.2. PROYECCIÓN DE INGRESOS REGISTRADOS POR ACTIVIDAD ECONÓMICA.

La proyección de ingresos generados por la filial uruguaya, se calculan en base a los réditos económicos procesados posteriormente al pago de las obligaciones estimadas con las compañías de transporte a través de las cuales se establece una alianza estratégica para la expedición del servicio integral de logística hasta el punto de destino de los clientes.

Los ingresos están estimados a través de una evaluación objetiva en función de las tarifas vigentes sobre las cuales trabaja TRANSINTERNACIONAL CARGO, y las proporciona a sus clientes ubicados en el continente europeo, quienes manejan sus acciones operativas a través del PUERTO DE HAMBURGO – ALEMANIA.

Las tarifas descritas a continuación proporcionan una visión general de los ingresos proyectados para la empresa con su filial uruguaya.

TABLA N° 4.7

ESTIMACIÓN DE INGRESOS PROMEDIO POR SERVICIO DE GUÍA AÉREA

CONCEPTO	INGRESO (USD)
Tarifa promedio por Kg.	0,83

Tabla 4.7 Estimación de Ingresos Promedio por Servicio de Guía Aérea

Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA

Elaborado por: Johanna Vásquez

TABLA N° 4.8

ESTIMACIÓN DE INGRESOS PROMEDIO POR FLETE MARÍTIMO

CONCEPTO	INGRESO (USD)
Tarifa promedio por contenedor	1.108,00

Tabla 4.8 Estimación de Ingresos Promedio por Flete Marítimo

Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA

Elaborado por: Johanna Vásquez

TABLA N° 4.9

ESTIMACIÓN DE INGRESOS PROMEDIO POR CARGOS ADICIONALES

CONCEPTO	INGRESO (USD)
Cargos adicionales	592,00

Tabla 4.9 Estimación de Ingresos Promedio por Cargos Adicionales

Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA

Elaborado por: Johanna Vásquez

Las condiciones generales establecidas en las tablas previamente elaboradas, se demuestra una sinopsis general de los ingresos programados a generar por parte de TRANSINTERNACIONAL CARGO URUGUAY por la prestación de su servicio logístico; a través de los réditos económicos cancelados por sus diferentes clientes, demandantes de los servicios de transporte de carga, en especial de flores frescas.

TABLA N° 4.10

ESTIMACIÓN DE INGRESOS PROMEDIO

TRANSINTERNACIONAL CARGO URUGUAY

	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
FLETE AÉREO		\$ 343.620,00
San Valentín	\$ 152.720,00	
Día Internacional de la Mujer	\$ 114.540,00	
Día de la Madre	\$ 76.360,00	
FLETE MARÍTIMO PROMEDIO		\$ 22.053,46
San Valentín	\$ 9.801,54	
Día Internacional de la Mujer	\$ 7.351,15	
Día de la Madre	\$ 4.900,77	
CARGOS ADICIONALES		\$ 11.783,08
San Valentín	\$ 5.236,92	
Día Internacional de la Mujer	\$ 3.927,69	
Día de la Madre	\$ 2.618,46	
INGRESO TOTAL PROMEDIO		\$ 377.456,54

Tabla 4.10 Estimación de Ingresos Promedio
Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA
Elaborado por: Johanna Vásconez

4.3. ESTIMACIÓN DE UTILIDADES PROVENIENTES DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA

La actividad económica generada por la nueva ruta pre – diseñada a través de los puertos de Montevideo y Colonia, proporciona una visión general del establecimiento de una alianza estratégica solida y consolidada con la agencia de carga uruguaya denominada ATLANTIC LOGISTICS, quienes proporcionarán los servicios de continuidad de la cadena logística interrelacionada.

- ESTADO DE RESULTADOS

“En contabilidad el estado de resultados o estado de pérdidas y ganancias, es el estado que suministra información de las causas que generaron el resultado atribuible al período sea bien este un resultado de utilidad o pérdida. Las partidas que lo conforman, suelen clasificarse en resultados ordinarios y extraordinarios, de modo de informar a los usuarios de estados contables la capacidad del ente emisor de generar utilidades en forma regular o no.”⁷⁹

⁷⁹ <http://www.wikipedia.com>

TABLA N° 4.11
ESTIMACIÓN DE UTILIDADES PROVENIENTES DE LA ACTIVIDAD
ECONÓMICA

TRANSINTERNACIONAL CARGO URUGUAY
ESTADO DE RESULTADOS
PERÍODO 2011

Ventas	\$ 377.456,54
- Costos de producción	\$ -
= Utilidad Bruta en Ventas	\$ 377.456,54
- Gastos Operativos	\$ 338.145,00
= Utilidad Operacional	\$ 39.311,54
- Gastos Administrativos	\$ -
- Gastos de ventas	\$ -
- Gastos Financieros	\$ -
= Utilidad antes de Partic. Lab.	\$ 39.311,54
- 15% PL	\$ 5.896,73
= Utilidad antes de Imp. a la Renta	\$ 33.414,81
- 25% IR	\$ 8.353,70
= Utilidad Neta	\$ 25.061,11

Tabla 4.11 Estimación de Utilidades Provenientes de la Actividad Económica
Fuente: TRANSINTERNACIONAL CARGO CIA. LTDA
Elaborado por: Johanna Vásquez

El estado de resultados evaluado, descrito en la tabla N° 4.11, se encuentra diseñado de acuerdo a los parámetros contables legales del país, debido a que generará un ingreso directo y legítimo a la contabilidad general de la compañía.

A continuación se describe la proyección del estado de resultados para los próximos cinco años de viabilidad del proyecto objeto de estudio, estimado en función de los datos provenientes de la proyección de utilidades provenientes de la actividad económica previamente desarrollada en la Tabla N° 4.11. No obstante es meritorio mencionar que las inversiones colocadas y descritas en el informe no se han podido ser insertas en cifras, debido a la **NATURALEZA CONFIDENCIAL** de las mismas por parte de la compañía.

TABLA N° 4.12

PROYECCIÓN DE ESTADO DE RESULTADOS

	AÑO 0	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
INVERSIONES	\$ 0,00					
Inversiones Fijas	\$ 0,00					
Inversiones Diferidas	\$ 0,00					
Inversiones Preoperativas	\$ 0,00					
INVERSIONES						
Ingresos Operativos		\$ 377.456,54	\$ 377.456,54	\$ 377.456,54	\$ 377.456,54	\$ 377.456,54
- Costos de producción		\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
= Utilidad Bruta en Ventas		\$ 377.456,54	\$ 377.456,54	\$ 377.456,54	\$ 377.456,54	\$ 377.456,54
- Gastos Operativos		\$ 338.145,00	\$ 338.145,00	\$ 338.145,00	\$ 338.145,00	\$ 338.145,00
= Utilidad Operacional		\$ 39.311,54	\$ 39.311,54	\$ 39.311,54	\$ 39.311,54	\$ 39.311,54
- Gastos Administrativos		\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
- Gastos de ventas		\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
- Gastos Financieros		\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
= Utilidad antes de Partic. Lab.		\$ 39.311,54	\$ 39.311,54	\$ 39.311,54	\$ 39.311,54	\$ 39.311,54
- 15% PL		\$ 5.896,73	\$ 5.896,73	\$ 5.896,73	\$ 5.896,73	\$ 5.896,73
= Utilidad antes de Imp. a la Renta		\$ 33.414,81	\$ 33.414,81	\$ 33.414,81	\$ 33.414,81	\$ 33.414,81
- 25% IR		\$ 8.353,70	\$ 8.353,70	\$ 8.353,70	\$ 8.353,70	\$ 8.353,70
= Utilidad Neta		\$ 25.061,11	\$ 25.061,11	\$ 25.061,11	\$ 25.061,11	\$ 25.061,11

Tabla 4.12 Proyección de estado de Resultados

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

- ✓ El planteamiento del problema objeto de estudio se lo focalizo para establecer los lineamientos esenciales de la estructura del proyecto, constituyéndose como el parámetro inicial del estudio. Al considerar la expansión organizacional de una corporación enfocada a la prestación de servicios, se considera pertinente mencionar la construcción de relaciones estratégicas que pre – justifiquen el análisis general del contenido.
- ✓ La redacción de un marco conceptual general involucra la fusión e incorporación de términos relevantes en la fase inicial del proyecto, generando así una breve explicación del entorno general que aportará de sobremanera al desenvolvimiento del estudio.
- ✓ Los lineamientos metodológicos y las fuentes de datos sobre los cuales radica la investigación, proponen las bases factibles para instaurar el análisis de un plan expansivo de TRANSINTERNACIONAL CARGO, como operador logístico en los puertos uruguayos de Montevideo y Colonia, atreviéndose a justificar de manera frontal la idea inicial del proyecto <<*Ampliar los horizontes de los clientes al encontrar la versatilidad de mercados*>>.
- ✓ La logística internacional, abarca un sistema integral de transacciones que vinculan a clientes con sus necesidades. Compradores y oferentes se encuentra ubicados sobre plataformas físicas o virtuales en las que exponen sus requerimientos de bienes y sus

mercancías disponibles, de tal manera que ubican en el mercado su compra y venta legítima. Los bienes negociados y acordados en términos de pago, son sometidos a procesos de transporte y conexión con su destino final, haciendo uso de los servicios logísticos interrelacionados.

- ✓ El sistema socio – económico mundial y su nivel transaccional en desarrollo, han gestado un escenario propicio para la manipulación de bienes y mercancías objeto de comercio internacional, promoviendo el crecimiento de las economías interrelacionadas y su vez generan una cadena de beneficios consecuentes para los involucrados en el proceso.

- ✓ Los mercados europeos, dominan la demanda de bienes perecederos, como son las flores frescas, haciendo que sus niveles de demanda se transformen en libre movimiento de transacciones interbancarias que generan capital de trabajo, bienes y recursos en las economías seccionales, traducidas en divisas

- ✓ Las leyes estipuladas por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay, nos permitieron desarrollar un proyecto real y factible, considerando el marco legal vigente en la República; mismo que promoverán la posible aplicación en planos reales del proyecto.

- ✓ La consideración de los aspectos ideológicos, lineamientos del proyecto están enmarcado en el establecimiento de la sucursal con sede en Montevideo del proyecto en cuestión. La factibilidad de entablar la formación legal en el mercado Uruguayo ha sido claramente desplazada y eliminada por un proceso limitado en cuanto al tiempo de transportación vía marítima.

- ✓ Las condiciones generales de los países involucrados en el objeto de estudio como son Ecuador como país de origen y Uruguay como receptor de bienes en tránsito a través de la zona franca, producen un movimiento de capitales en el sector logístico involucrado en el despliegue de la cadena de suministros, promoviendo los tratados y acuerdos bilaterales que priman entre las naciones.

- ✓ TRANSINTERNACIONAL CARGO, una compañía con una trayectoria en el país, está constituida como una corporación uniforme, capaz de expandir sus fronteras y delinear sus criterios organizacionales externos, fundamentado en su composición interna demostrada a través de su infraestructura, integridad de procesos y relaciones exteriores tal y como fueron planteadas en el Capítulo de ANÁLISIS TÉCNICO del presente estudio; dinamizando así su cadena de suministro de transporte internacional versátil en el mercado europeo.

- ✓ El Capítulo III, constituido como el ESTUDIO TÉCNICO, permitió el desarrollar un diagrama formal de los elementos referenciales de la corporación modelo localizada en la ciudad de Quito considerando su capacidad instalada y su prestación de servicios logísticos a clientes ubicados en las diversas latitudes del planeta, en especial el enfoque realizado hacia el continente europeo como puerto de destino conexo.

- ✓ Retomando el análisis substancial del estudio y refiriéndonos a las cifras específicas que develan el hecho generador de divisas y transacciones bursátiles, es coherente retomar la sección cuantitativa sobre la cual repercute directamente elección de los consumidores finales de los servicios prestados por la compañía, por tanto:

- ✓ Los costos finales de transportación multimodal en función comparativa con las cifras arrojadas por el transporte aéreo son menores en un 26,13 %, lo que significa un ahorro significativo en función de pagos por el servicio.

- ✓ Sin embargo estas cifras aparentemente decisivas en el proceso de selección de medios de transporte internacional, se ven seriamente anuladas por EL ANÁLISIS DE TIEMPO en el cual incurre el medio de transporte seleccionado. Por este motivo, el ahorro sustancial en dinero es reemplazado por el factor tiempo. Haciendo del TRANSPORTE AÉREO, el método más eficiente y efectivo para la transportación de flor fresca.

- ✓ El estado de resultados, propuestos a partir de la transportación multimodal, genera un nivel mínimo de ingresos a la corporación en propensión al despliegue logístico que demanda la compañía, por tal motivo se descarta la vía alternativa de transporte estimada en el presente proyecto.

- ✓ La proyección de ingresos propuesto para los cinco años transaccionales, contempla un nivel estático de réditos económicos corporativos, debido a su bajo uso y contratación, descrita por las condiciones previas de los demandantes del servicio.

- ✓ Por las razones previamente expuestas, y haciendo referencia directa a la hipótesis inicialmente propuesta para el presente plan de estudio, se desestima el PLAN DE AMPLIACIÓN DE NEGOCIOS DE TRANSINTERNACIONAL CARGO A LOS PUERTOS DE MONTEVIDEO Y COLONIA, por su baja contribución económica a la compañía.

5.2. RECOMENDACIONES

- ✓ Con el término del presente proyecto, se recomienda orientar y mantener una visión objetiva del proyecto, enfocada a un mercado clave con prioridades en la consecución de tiempos establecidos para la entrega del bien final en el destino propuesto, sin prestar mayor atención al costo final de las transacciones.
- ✓ La diferencia en costos puede ser totalmente desplazada por el tiempo de entrega, promoviendo la generación de compensaciones directas al incremento del valor final del transporte logístico.
- ✓ Con las conclusiones obtenidas a lo largo del desarrollo del proyecto, se establece que, La compañía al considerar el bajo nivel de ingresos generados por la filial uruguaya, debe mantener su línea de servicios convencionales de fletes aéreos programados con la aerolíneas indistintamente de los costos superiores en los que debe incurrir el cliente final.
- ✓ A pesar de la nulidad de la hipótesis planteada al inicio del desarrollo del proyecto, y su estado negativo de la ubicación de una filial en el sector uruguayo, no debe descartarse por completo la conexión de actividad logística con dicho país; debido a que el URUGUAY representa uno de los centros productivos latinoamericanos de mayor producción en toda la región.
- ✓ Se debe tomar bajo consideración, una vez más, que los datos emitidos en el presente trabajo pueden ser modificados de acuerdo a las reformas vigentes en la República Oriental del Uruguay y de la República del Ecuador, y la concepción de las cámaras de la industria de servicios.

- ✓ Las cifras descritas en el proyecto orientan a los lectores hacia una visión general del mercado de servicios de logística, no obstante me permito una vez más informar que las condiciones de estimaciones de costos fueron trabajadas sobre una plataforma de cálculos promedio del negocio y no cifras exactas del mismo, por las condiciones de confidencialidad de la organización.

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS

- BALLOU Ronald, “LOGÍSTICA – ADMINISTRACIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTRO” editorial Prentice Hall, quinta edición.
- LÓPEZ FERNÁNDEZ Rodrigo, “LOGÍSTICA COMERCIAL – GESTIÓN COMERCIAL Y MARKETING” editorial Thomson Paraninfo.
- PARKING MICHAEL Y ESQUIVEL GERARDO, “MICROECONOMÍA” VERSIÓN PARA LATINOAMÉRICA, QUINTA EDICIÓN.
- “LA ENCICLOPEDIA DEL ESTUDIANTE”, grupo editorial SANTILLANA, tomo 08 Geografía General.
- “TRUCKER Irvin B., “FUNDAMENTOS DE ECONOMÍA”, editorial THOMSON LEARNING, tercera edición.
- DANIELS John D., RADEBAUGH Lee H., SULLIVAN Daniel P., “NEGOCIOS INTERNACIONALES – AMBIENTES Y OPERACIONES” Ed. PEARSON PRENTICE HALL, decima edición.
- ENCICLOPEDIA DEL ECUADOR, OCÉANO.
- LA ENCICLOPEDIA DEL ESTUDIANTE, grupo editorial SANTILLANA, tomo 20 “Historia y Geografía de Ecuador”

BOLETINES Y DOCUMENTOS DE ORGANISMOS OFICIALES

- “Evolución de la economía ecuatoriana, mayo de 2010” elaborado por el BANCO CENTRAL DEL ECUADOR
- LA ECONOMÍA ECUATORIANA Y LA INVERSIÓN EXTRANJERA”, elaborado por el Ministerio De Economía Y Finanzas

PÁGINAS WEB

- www.arqhys.com/casas/puertos-construccion.html
- www.webpicking.com/hojas/assekuransa.htm
- www.camara.ccb.org.co
- www.ine.gub.uy
- www.atlasescolar.com.ar/mapas/uruguay.gif
- www.econlink.com.ar
- www.bcu.gub.uy
- www.blog.todocomercioexterior.com.ec
- www.es.dailyforex.com
- www.ciu.com.uy
- www.bancafacil.cl
- <http://es.mimi.hu/economia/importacion.html>
- www.icesi.edu.co/departamentos/economia/publicaciones/docs/Apecon8.pdf
- www.waoraniexhibition.com
- **www.uruguayxxi.gub.uy** / Guía de Negocios Uruguay XXI Noviembre 2009.
- <http://geografia.laguia2000.com/geografia-de-la-poblacion/ecuador-poblacion>

- www.ecuacomercio.com
- http://www.viajandox.com/guayas/guayas_guayaquil.htm
- <http://www.camae.org/paginas/tarifasgye.htm>
- www.anp.com.uy/NTC.asp
- www.guiacolonia.com.uy