

HIDALGO TORRES JOSE LUIS
MORENO CUEVA NEIMA YADIRA
CUEVA ORTEGA JOSE FERNANDO
RIVADENEIRA PIEDRA CHRISTIAN

INTRODUCCIÓN A LA LOGÍSTICA



EDWARDS DEMING®
saber qué hacer y cómo hacerlo

compAs
Grupo de capacitación e investigación pedagógica

Primera edición: abril 2018
© Ediciones Grupo Compás 2018

ISBN: 978-9942-33-257-8
Diseño de portada y diagramación: Grupo Compás

Este texto ha sido sometido a un proceso de evaluación por pares externos con base en la normativa de la editorial.

Quedan rigurosamente prohibidas, bajo las sanciones en las leyes, la producción o almacenamiento total o parcial de la presente publicación, incluyendo el diseño de la portada, así como la transmisión de la misma por cualquiera de sus medios, tanto si es electrónico, como químico, mecánico, óptico, de grabación o bien de fotocopia, sin la autorización de los titulares del copyright.

Guayaquil-Ecuador 2018

INTRODUCCIÓN A LA LOGÍSTICA

Autores

HIDALGO TORRES JOSE LUIS
MORENO CUEVA NEIMA YADIRA
CUEVA ORTEGA JOSE FERNANDO
RIVADENEIRA PIEDRA CHRISTIAN

INTRODUCCIÓN A LA LOGÍSTICA

Autor.

HIDALGO TORRES JOSE LUIS
MORENO CUEVA NEIMA YADIRA
CUEVA ORTEGA JOSE FERNANDO
RIVADENEIRA PIEDRA CHRISTIAN

Experiencia académica:

Docentes del Instituto Superior Tecnológico
Corporativo Edwards Deming.

Este libro fue elaborado en el contexto de desarrollo de la educación por el Instituto Superior Tecnológico Corporativo Edwards Deming, sus contenidos son una estructura básica para lograr un proceso de aprendizaje ideal.

El documento mantiene una revisión de doble par ciego lo que permite considerarse como una obra que contribuye con la formación profesional, consiguiendo el aval de universidades en América como la Universidad de Oriente y UO University.

Contenido

INTRODUCCIÓN	3
CAPÍTULO I.....	5
FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	5
CONCEPTOS BÁSICOS Y GENERALIDADES DE LA LOGÍSTICA.....	5
EVOLUCIÓN DEL CONCEPTO, SEGÚN LA UIDE (2017).....	6
DEFINICIONES DE LA LOGÍSTICA	7
CARACTERIZACIÓN	9
COMPONENTES DE LA LOGÍSTICA.....	9
OBJETIVOS DE LA LOGÍSTICA	10
PRECIO MERCADO – COSTOS = UTILIDAD	10
ALCANCE DE LA LOGÍSTICA	12
VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LA LOGÍSTICA.....	12
CAPÍTULO II.....	14
LOGÍSTICA EMPRESARIAL	14
PROCESOS LOGÍSTICOS	14
COMPRAS EN EL ÁREA LOGÍSTICA	14
GESTIÓN DE INVENTARIOS LOGÍSTICOS.....	15
TIPOS DE INVENTARIOS	15
GESTIÓN DE ALMACENAMIENTO	17
¿PLANIFICACIÓN Y ORGANIZACIÓN?	18
TIPOS DE CARGA	22
TIPOS DE CONTRATOS DE TRANSPORTE.....	22
MARÍTIMO	23
CARRETERO O TERRESTRE	23
FÉRREO.....	24
AÉREO.....	25
FLUVIAL	25

CARGA DE MERCANCÍA.....	27
DEFINICIÓN Y CONTEXTO ACTUAL	27
TRANSPORTE DE CARGA COMPLETA	28
TIPOS DE CARGA.	29
CARGA GENERAL	29
CARGA FRACCIONADA.....	30
CARGA UNITARIA.....	30
CARGA A GRANEL.....	30
CLASIFICACIÓN DE LOS TIPO DE CARGA	32
CLASIFICACIÓN SEGÚN SU NATURALEZA	32
RECOMENDACIONES A LA HORA DE PROCEDER CON LA CARGA	33
CAPÍTULO III	35
COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA	35
CONTEXTO ACTUAL Y CONCEPTOS BÁSICOS.....	35
PRINCIPALES INDICADORES DE COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA.....	36
GLOSARIO DE TÉRMINOS.....	38
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	41

INTRODUCCIÓN

El tema de la logística ha evolucionado hasta ser una de las principales herramientas para que una empresa sea altamente competitiva. La logística es el resultado de conjugar aquellas acciones tendientes con movilizar y almacenar materias primas, productos en proceso, productos terminados y materiales directos o indirectos, en medio de una cadena de procesos que comienza con los proveedores y termina hasta los clientes o consumidores finales según corresponda.

La logística se ha convertido en una ventaja competitiva en el entorno actual debido a los avances tecnológicos, lo que conlleva alta competencia y mayor exigencia del cliente, por ende, las empresas deben ser más eficientes en los diferentes procesos de la cadena de abastecimientos y así poder competir en el mercado.

A lo anterior se debe adicionar el término o actividad de transporte ya que es la herramienta de la cadena de distribución más valiosa dentro del proceso económico de un país y de una empresa. Por ello es de suma importancia darle un valor especial como componente de un proceso de gestión de sistema logístico de una compañía. El transporte hace parte de la cadena de distribución y es responsable de la articulación de todos los eslabones del proceso, desde la compra hasta el consumidor final, siempre optimizando procesos tales como comunicaciones, con el uso de tecnologías de la información, a través de una gestión de transporte eficiente y efectiva y así poder competir a nivel local e internacional, gracias a esto y a la gran competitividad que se está desarrollando en esta actividad, existen empresas u organizaciones que ofrecen mejores precios y diferentes servicios de alta calidad y confianza, que son capaces de competir nacional e internacionalmente.

El proceso logístico crea indicadores de gestión que permite a las empresas analizar sus operaciones cuantitativamente para tomar decisiones oportunas, que lleven a la compañía a ser muy competitiva desde el punto de vista de costos, utilidades operativas y procesos. Por tal razón se debe planear estratégicamente y ejecutado con precisión y controlado directamente para que tenga valor agregado en los costos.

Partiendo de un mundo globalizado, la competencia busca que los procesos al igual que los bienes y servicios que hacen parte de las Cadenas de Abastecimiento se manejen con los más altos niveles demandando sencillez y agilidad con el objetivo de consolidar las relaciones con el cliente lo cual redundará en garantías para el consumidor final.

El transporte hace parte de la cadena de abastecimiento, y es la responsable de la articulación de todos los eslabones con el flujo de materiales desde la compra hasta el consumidor final; buscando optimizar procesos, lograr grandes cambios y mejoras en la comunicación con el uso de tecnologías de la información, a través de una gestión eficaz del transporte.

El sistema de transporte ha tenido un gran desarrollo que beneficia a todo el entorno comercial, su expansión es cada vez mayor, por lo cual el rol del Líder del proceso de la gestión del transporte, es el de una persona asertiva, que está a cargo de las decisiones estratégicas y tácticas, que conozca específicamente todos los factores que influyen en el transporte, así como los medios existentes, los costos operativos y la metodología apropiada para la administración de éste.

CAPÍTULO I

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

Conceptos Básicos y Generalidades de la Logística

Definición y Contexto Actual de la Logística

- Orígenes y evolución del área de la Logística



MR Ospina-Díaz - 2017 dice: *En el ámbito empresarial, el concepto logístico no tiene más de dos décadas, sin embargo, la ingeniería industrial y las operaciones militares lo utilizaron desde la II Guerra Mundial.*

Por lo general distribución física y logística son confundidos entre sí. Distribución física es un concepto originado en el marketing. En el mercado Estadunidense se introdujo a finales de los años sesenta. Éste se refiere a una unificación de cinco subsistemas (transporte, almacenaje, embalaje, carga / descarga y distribución) y un sistema de apoyo e información. La logística en cambio está ligada al área de compra, producción y ventas. De esto se desprende que debe ser considerado como Gerente de Negocios.

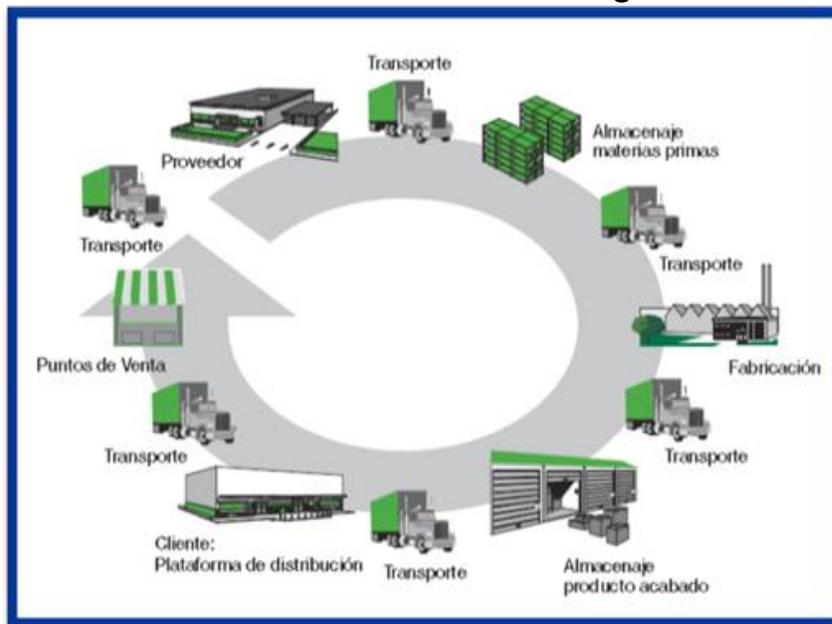
En el presente este término es relacionado con organizaciones que cuentan con puntos de suministro y de clientes ubicados en diferentes puntos geográficos. Un ejemplo representativo de esta situación lo constituyen las multinacionales, que llevan a cabo el aprovisionamiento de materiales, la fabricación y la distribución de sus productos en distintos lugares geográficos dentro y fuera de un país.

Evolución del Concepto, según la UIDE (2017)

Etimológicamente	"logistikos", término usado en el siglo VII antes de Cristo, que a su vez significa "diestro en el cálculo" o "saber calcular"
Grecia año 489 a.c.	"Hacer algo lógico".
Principios de la Modernidad	Barón Antoine-Henri Jomini, texto Précis de l'art de la guerre (compendio del arte de la guerra), (2017). Hace referencia a una teoría de abastecimiento y distribución de tropas y estrategia de guerra
1844, Ingeniero, Matemático Y Economista Francés Jules Juvenel Dupuit,	Actividades relacionadas con el movimiento y el almacenamiento de manera coordinada
1844 y posteriores	La logística se basa en el desarrollo militar de Estados Unidos, debido a algunos de sus más sobresalientes miembros estrategas como Alfred Thayer Mahan, Cyrus Thorpe y Henry E. Eccles, quienes sentaron bases importantes en la clasificación de los procesos logísticos.
1950-1960	Crecimiento de mercados y aumento de la demanda: La capacidad de producción y venta era muy superior a la capacidad de distribución, pero tenían dificultades para entregarlos a tiempo y de manera eficiente.
1962 es fundada CLM. (Council logistics Management)	Es fundada la organización profesional de gerentes de logística, docentes y profesionales CLM (Council logistics Management) con el ánimo de captar la esencia de la gerencia o dirección de la logística en el comercio y los negocios.
1980 tiempos de Respuesta y Gestión de Materiales	El concepto de distribución física se unió con el de gestión de materiales. La economía comenzó a experimentar períodos de recesión y de crecimiento. Los directivos de distribución física empezaron a analizar los programas de mercadeo y a preguntar sobre temas relativos al servicio al cliente. Los tiempos de respuesta podían mejorar de forma considerable la rentabilidad de la empresa. Los ejecutivos de distribución física comenzaron a ganar respetabilidad entre sus colegas de mercadeo y finanzas
1985 fundación CLM.	Conceptos: Reducción de costos, mercadotecnia, tercerización, flujos tecnológicos y administración de la calidad, define la logística como: <i>"Una parte del proceso de la cadena de suministros que planea implementa y controla el eficiente y efectivo flujo y almacenamiento de bienes, servicios e información relacionada del punto de origen al punto de consumo con el propósito de satisfacer los requerimientos del cliente"</i> .

<p>1990 globalización</p>	<p>creciente importancia de las operaciones internacionales que significan importación y exportación. Globalización exige actividades complejas. Compras, producción y la financiación en países con costos más bajos, esta nueva logística debe ser capaz de controlar el proceso complejo de distribución de dentro y entre un gran número de naciones Ejemplo, Mac Donald's</p>
<p>2003 fundación CLM.</p>	<p><i>"Una parte del proceso de la cadena de suministros que planea implementa y controla el eficiente y efectivo flujo y almacenamiento hacia delante y en reversa de bienes, servicios e información relacionada del punto de origen al punto de consumo con el propósito de satisfacer los requerimientos del cliente"</i></p>

Definiciones de la logística



Fuente: (Astros, s.f.)

Para Salazar López B. (2016), "La logística comprende los procesos de estrategia de planeación, abastecimiento, fabricación, movimiento o distribución y venta, desde los proveedores hasta los clientes que permita obtener una optimización sobre las variables que determinan una ventaja competitiva, ya sean costo, flexibilidad, calidad, servicio e innovación mediante la máxima integración de su estructura organizacional a través de la adopción de una estrategia de "coevolución" entre proveedores, gestión interna y clientes que permita administrar la estructura como una sola idea de negocio que beneficie a todos los eslabones que participan en ella, y que a su vez requiere de total sincronización basándose en el uso de plataformas idóneas que

permitan un elevado grado de comunicación en tiempo real." Instituto Colombiano de Codificación y Automatización - GS1 Colombia "Logística es la gerencia de la cadena de abastecimiento, desde la materia prima hasta el punto donde el producto es finalmente consumido o utilizado. Como función gerencial, la logística debe proveer el producto correcto, en la cantidad requerida, en condiciones adecuadas, en el lugar preciso, en el tiempo exigido".

Observar resume Cuadro #1

Resumiendo, se puede definir la logística como la gerencia de la cadena de abastecimiento, desde la materia prima hasta el punto donde el producto o servicio es finalmente consumido o utilizado; con tres flujos importantes de materiales (inventarios), información (trazabilidad) y capital de trabajo (costos). Como función gerencial, la logística involucra además de la distribución física, es decir, del almacenamiento y el transporte, otros conceptos como la localización de las plantas y bodegas, los niveles de inventarios, los sistemas de indicadores de gestión y el sistema de información; los cuales se constituyen en aspectos importantes del proceso logístico integral.

Cuadro #1 Interpretación de la Cadena Logística

¿QUE ES LOGISTICA?			
ES LA GERENCIA DE LA CADENA DE ABASTECIMIENTO DESDE LA MATERIA PRIMA HASTA EL LUGAR DONDE EL PRODUCTO O SERVICIO ES FINALMENTE CONSUMIDO			
PRODUCTO ADECUADO	LUGAR ADECUADO	MOMENTO ADECUADO	COSTO ADECUADO
			

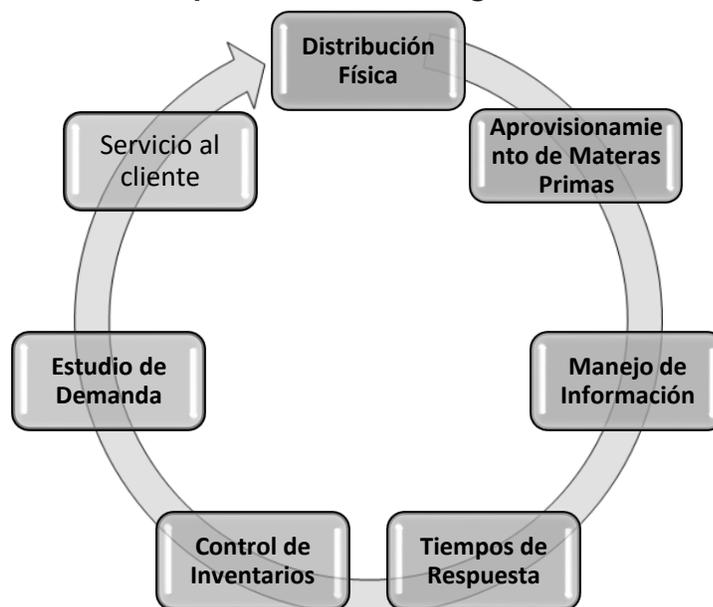
Caracterización

CARACTERÍSTICAS LOGÍSTICO

- Obtener la calidad exigida
- Con la cantidad establecida
- En el tiempo oportuno
- Con la debida confianza
- Al menor precio relativo
- Disposiciones generales
- Descripción de las mercancías y embalaje
- Responsabilidad
- Limitación de responsabilidad
- Seguro

Fuente: (Pedro, 2015)

Componentes de la Logística



Debido a que las fuentes de materias primas, fábricas y puntos de venta no están típicamente localizadas en los mismos lugares y el canal representa una secuencia de pasos de manufactura, las actividades logísticas ocurren muchas veces antes que un producto llegue al mercado.

Objetivos de la Logística

OBJETIVOS DE LA LOGISTICA

- Asegurar que el menor costo operativo sea un factor clave de éxito
- Suministrar adecuadamente y oportunamente los productos que requiere al cliente final
- Convertir a la logística en una ventaja comparativa ante la competencia
- Hacer eficiente la cadena de abastecimiento y distribución (tiempo de entrega)

Fuente: (sjbarreto, 2008)

MORA L. – (2016) dice: El objetivo de la logística es aumentar las ventajas competitivas, captando y reteniendo clientes y generando un incremento en los beneficios económicos obtenidos por la comercialización y producción de los bienes y servicios.

Otro de los objetivos primordiales de la logística es reducir costos y contribuir sustancialmente a las utilidades de las compañías, mediante la racionalización y optimización, (definido como eficiencia) de los recursos utilizados.

Precio Mercado – Costos = Utilidad



Fuente: (Martínez, 2014)

Su objetivo, consiste en la generación de un servicio que proporcione el nivel adecuado de disponibilidad de las mercancías, al menor costo y en las mejores condiciones posibles. Esto significa competitividad logística en la que intervienen los

siguientes elementos:

Satisfacción completa del cliente.

- Aplicación de tecnologías de punta.
- Estrategias logísticas coherentes.

Mejoramiento continuo de procesos.

- Generación de ventajas competitivas.
- Sistemas de información integrados.
- Rápida adaptación al cambio.

Competencia

Las empresas deben identificar y fortalecer sus ventajas competitivas, que las diferencian en el mercado de sus competidores y les generan más ventas y riqueza. Latinoamérica requiere desarrollar una infraestructura logística sostenible, que le posibilite incursionar en nuevos mercados y afrontar la fuerte competencia global con compañías de bienes y servicios.

A las compañías les compete tecnificarse y desarrollar intensamente su cadena logística en base de:

- Calidad Total a los consumidores.
- Importancia de los costos logísticos en el valor agregado de los productos o servicios.
- Competencia agresiva a nivel mundial.
- Globalización de la economía.
- Desarrollo tecnológico de los sistemas y comunicaciones.
- Aumento en el nivel de servicio al cliente
- Adquirir un nivel apropiado de conocimientos teóricos y prácticos de la gestión administrativa en las operaciones de transporte; tomando como soporte el ciclo Deming PHVA (Planificar-Hacer-Verificar-Actuar) que permitirá la planificación y optimización del tráfico y la explotación de éste en las empresas de transporte.
- El esquema del ciclo Deming se soporta en la Norma ISO 9001:2015.
- Desarrollar técnicas para planear, diseñar, organizar, ejecutar y controlar estrategias para una óptima gestión de Transporte.
- Propiciar nuevas tecnologías aplicadas a los sistemas de manejo del transporte y procedimientos que permitan el mejoramiento de la gestión del transporte. (Sistemas

Informativos)

- Desarrollar competencias que resuelvan la problemática del transporte en nuestro medio.

Alcance de la Logística

- La cadena logística empieza desde el tipo de producto requerido por el Cliente, hasta que se le entrega; entre estas etapas debemos comprender que se gestionan una serie de procesos logísticos.

Ventajas y Desventajas de la Logística

Ventajas y Desventajas

• Ventajas

- Reducción de los costes administrativos. Mediante el aprovisionamiento electrónico, se da un ahorro en los costes administrativos.
- Reducción de los precios de adquisición de las mercancías y servicios.
- Reducción de las solicitudes de compra fuera de contrato
- Incremento del uso de los proveedores preferidos
- Mejoras en la negociación con dichos proveedores.
- Reducción del tiempo requerido para completar el ciclo de compra.

• Desventajas

- Altos costos de implementación
- Retrocesos de la producción por el traspapeleo de la adquisición

Fuente: (paolanaveda, 2013)

En su sentido más general, la logística facilita:

- Enlace entre oferta y demanda, que son actividades que se realizan con la función de aprovisionamiento de los mercados.
- Elaboración de centros de costos. Estos impactan tanto sobre la política de activos fijos (bodegas automatizadas, flotas de transporte, etc.) como sobre el circulante (niveles de inventario, mejoras de flujo de caja, etc.).
- Como elemento de marketing, en lo relacionado a los precios de los productos y costos de distribución.
- El servicio logístico se convierte en un componente primario del valor del servicio. Por tanto, se convierte en una variable estratégica que influye sobre la globalidad de la compañía, a la que hay que dotar de estructura física, estructura orgánica y

estructura de gestión.

- El modo de organizar el flujo de mercancías (pedidos, recepción, devoluciones, etc.) se convierte en una operación clave del negocio.
- Normalmente, para reaprovisionar a un distribuidor se requiere planificar un gran número de referencias, fechas de vencimiento, promociones, descuentos por cantidad, surtido, etc.
- Los costos logísticos tienen una gran influencia en el valor unitario del producto, lo cual llega a condicionar la presentación del mismo (peso, volumen, diseño de envases, etc.)

CAPÍTULO II LOGÍSTICA EMPRESARIAL

Procesos Logísticos



Fuente: (nanditogonzalez, 2012)

Entre los procesos logísticos empresariales, se tiene:



Compras en el área Logística

Este proceso hace parte de la etapa de aprovisionamiento en la que se determina cuáles son los materiales, suministros y la materia prima que se necesita para fabricar los bienes que comercializan, o comprar productos terminados para venderlos u ofrecer los servicios, así como quiénes serán los proveedores en función de precios, plazos de entrega, garantía y medio de pago.

Las compras son consideradas como uno de los aspectos claves

para la rentabilidad de las empresas, ya que la política de aprovisionamiento tiene una enorme trascendencia sobre las necesidades financieras de las mismas.

“Es la gestión de aprovisionamiento de materiales y se puede definir como una primera etapa dentro de una cadena logística. Incluye no solo las materias primas sino también otros recursos necesarios para la producción, como empaques, infraestructura y servicios, entre otros.”

Gestión de Inventarios logísticos

Proceso relacionado con el control y manejo de las existencias de productos. Se aplican estrategias y métodos que hacen que la tenencia de estos bienes sea rentable y productiva. Adicionalmente, permite la evaluación de los procedimientos de ingreso y salida de dichos artículos, básicamente manejo de Kardex o libro de inventarios. Dentro de la gestión de inventarios están incluidas tres operaciones fundamentales.

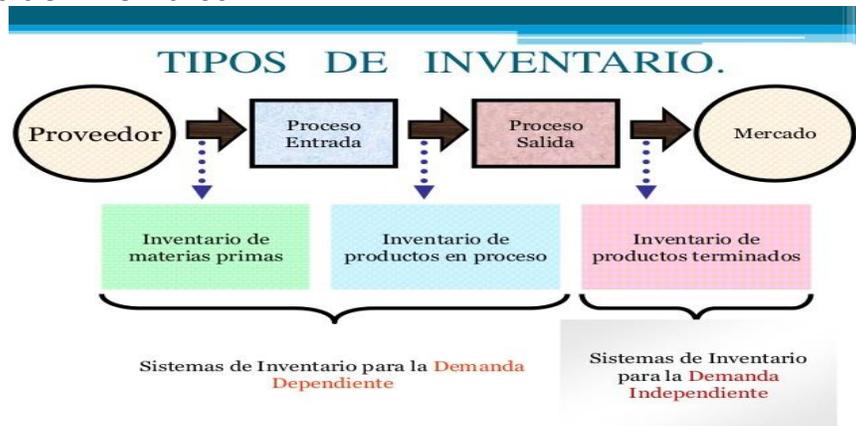
Custodia de las existencias.

Análisis de los inventarios.

Planeación de la producción.

El inventario es un activo, considerado dinero efectivo en forma de material, especialmente para los negocios dedicados a la compra y venta.

Tipos de Inventarios



Fuente: (Alvarado, 2013)

Existen una amplia variedad de tipos de inventario, que se usan de acuerdo a las necesidades de la empresa, dependiendo de sus funciones, objetivos y de lo que se quiera contabilizar. Los inventarios pueden ser según MATIAS R. (2017).

Inventario perpetuo: Ofrece un alto nivel de control, ya que lleva un continuo orden con las existencias en almacén, mediante de un registro detallado de los importes monetarios y cantidades de unidades físicas de productos.

Inventario intermitente: Se realiza varias veces al año, por conveniencia o necesidad administrativa, aunque no se puede incluir en la contabilidad del inventario permanente.

Inventario inicial: Se realiza al comenzar las operaciones.

Inventario final: Se efectúa al cierre del ejercicio económico o al finalizar un determinado periodo. Determina la nueva situación patrimonial después de realizadas las operaciones mercantiles.

Inventario físico: Considerado el inventario real. Se realiza una lista detallada de las existencias. Consiste en contar, medir, pesar y anotar todas y cada una de las mercancías que se encuentren en existencia a la fecha del inventario.

Inventario en tránsito: Se utiliza para sostener las operaciones de abastecimiento de entrada y salida de mercancía a la compañía, bien sea con los proveedores o con los clientes.

Inventario de materia prima: Cuenta las existencias de los insumos básicos para el proceso de producción de productos terminados.

Inventario en proceso: Cuenta las existencias en pleno proceso de producción, en las diferentes etapas a medida que se incorpora mano de obra y otros materiales.

Inventario a consignación: Conteo de aquella mercadería que se entrega para su venta, pero la propiedad lo conserva el vendedor hasta que sea cancelada en su totalidad.

Inventario disponible: Cuenta la mercancía (materia prima o producto terminado) que se encuentra disponible para producción o para la venta.

Inventario en línea: Es el inventario donde se lleva la cuenta de la mercancía que espera ser procesada en determinada línea de producción.

Inventario de valor agregado: Se utiliza cuando las existencias de una mercancía representan un alto costo. Para minimizar su impacto en la administración, los artículos se agrupan de acuerdo a su jerarquía económica.

Inventario de previsión: Se llevan con la finalidad de cubrir una necesidad futura que se conoce e implica un riesgo menor.

Inventario de mercadería: En este se cuentan todos los bienes que la empresa obtiene para luego vender sin hacerles modificaciones.

Inventario de fluctuación: Se llevan cuando el ritmo de producción y de las ventas no puede decidirse con exactitud debido a variaciones en la demanda y la oferta. Estas fluctuaciones se compensan con los stocks de reserva o de seguridad.

Inventario de anticipación: Se establecen anticipadamente a los periodos de mayor demanda, o por promociones comerciales.

Inventario de lote: Estos son inventarios que se piden a gran tamaño por economía, de esta manera se reducen los costos de alistamiento o pedido.

Inventarios Estacionales: Son inventarios que se utilizan para cumplir con la demanda estacional, variando los niveles de producción para cubrir las fluctuaciones.

Inventario de productos terminados: Son los inventarios que solo lleva la cuenta de las mercancías fabricadas para vender a sus clientes.

Inventario de reserva: Es el inventario basado en los bienes que posee la empresa destinados a cubrir emergencias, por imprevistos fallos en la producción, posible e inesperados aumentos de la demanda que traerán consecuencias en el ritmo y proceso de producción.

Inventario de ciclo: Es el inventario aplicado cuando la producción ha sido mayor de lo necesario, ya que, por razones de reducir costos la empresa ha decidido comprar la materia prima en cantidades mayores a la demanda actual.

Gestión de Almacenamiento

La gestión de almacenes se compone de dos procesos principales: Planificación y Organización, y Manejo de la información y tres subprocesos que componen la gestión de actividades: Recepción, almacén y movimiento.



Fuente: (López, s.f.)

¿Planificación y organización?

Para toda empresa es de mucha importancia hacer una planificación logística, ya que este proceso que a su vez posee varios subprocesos es fundamental para el buen funcionamiento de la misma, por lo tanto, es vital que haya una organización total para que los procesos internos y externos funcionen de una manera adecuada.

Elementos que deben ser claves para la organización y planificación:

- *Tenga buenos proveedores*
- *Optimice la gestión de existencias*
- *Integre los sectores*
- *Cumpla los plazos*

Recepción: El flujo rápido del material que entra, para que esté libre de toda congestión o demora, requiere de la correcta planeación del área de recepción y de su óptima utilización.

La recepción es el proceso de planificación de las entradas de unidades, descarga y verificación tal y como se solicitaron mediante la actualización de los registros de inventario.

El objetivo al que debe tender una empresa en su proceso de

recepción de mercancías es la automatización tanto como sea posible para eliminar o minimizar burocracia e intervenciones humanas que no añaden valor al producto.

El almacenamiento o almacén: Es el subproceso operativo concerniente a la guarda y conservación de los productos con los mínimos riesgos para el producto, personas y compañía y optimizando el espacio físico del almacén.

Todo manejo y almacenamiento de materiales y productos es algo que eleva el costo del producto final sin agregarle valor, pero es un costo necesario, razón por la cual se debe conservar el mínimo de existencias con el mínimo de riesgo de faltantes y al menor costo posible de operación. (Gestión Manejo de Inventarios)

La Gestión de Almacenes se sitúa en el Mapa de Procesos Logísticos entre la Gestión de Existencias y el Proceso de Gestión de Pedidos y Distribución. De esta manera el ámbito de responsabilidad (en cuya ampliación recae la evolución conceptual del almacenamiento) del área de almacenes nace en la recepción de la unidad física en las propias instalaciones y se extiende hasta el mantenimiento del mismo en las mejores condiciones para su posterior tratamiento.

Según Aguirre Y. (2017); artículo para (zonalogistica, s.f.) *“Es la función que se encarga de custodiar toda la mercancía. Esta operación controla físicamente todos los bienes inventariados. Al crear la estrategia de almacenamiento debe definirse el modelo de almacenamiento y el sistema de gestión de la bodega. Para esto se deben considerar los Principios de Almacenaje que se enuncian a continuación”*.

- La bodega.
- Las cantidades almacenadas.
- Funcionamiento de la bodega.
- El tráfico al interior de la bodega.
- Condiciones ambientales.
- Estructura de bodega.

Los objetivos que debe plantearse una gestión de almacenes son:

OBJETIVOS
Rapidez de entregas
Fiabilidad
Reducción de costes
Maximización del volumen disponible
Minimización de las operaciones de manipulación y transporte

Y los beneficios (que justifican su importancia) son:

BENEFICIOS
Reducción de tareas administrativas
Agilidad del desarrollo del resto de procesos logísticos
Optimización de la gestión del nivel de inversión del circulante
Mejora de la calidad del producto
Optimización de costes
Reducción de tiempos de proceso
Nivel de satisfacción del cliente

ZONAS DE UN ALMACÉN
Recepción: zona donde se realizan las actividades del proceso.
Almacenamiento, reserva o stock: zonas destino de los productos almacenados. De adaptación absoluta a las mercancías albergadas.
Preparación de pedidos o picking: zona donde son ubicados las mercancías, para ser preparadas para expedición
Salida, verificación o consolidación: desde donde se produce la expedición y la inspección final de las mercancías
Paso, maniobra: zonas destinadas al paso de personas y máquinas. Diseñados también para permitir la total maniobrabilidad de las máquinas. Oficinas: zona destinada a la ubicación de puestos de trabajo.

Movimiento: Es el subproceso del almacén de carácter operativo relativo al traslado de los materiales/productos de una zona a otra de un mismo almacén o desde la zona de recepción a la ubicación de almacenamiento. La actividad de mover físicamente mercancías se puede lograr por diferentes medios, utilizando una gran variedad de equipos de manipulación de materiales.

Desde la perspectiva de las características de las mercancías, los flujos de entrada y salida del almacén de las mercancías son variadas:

- **Last In – First Out (LIFO):** La última mercancía que entra en almacén, es la primera que sale para expedición. Esta modalidad es frecuentemente utilizada en productos frescos.
- **First In – First Out (FIFO):** La primera mercancía que entra en almacén, es la primera que es sacada de almacén. Es la modalidad más utilizada para evitar las obsolescencias.
- **First Expired – First Out (FEFO):** El de fecha más próxima de caducidad es el primero en salir.

Información: Si bien la función principal de la Gestión de Almacenes es la eficiencia y efectividad en el flujo físico, su consecución está a expensas del flujo de información, este es un eje transversal de los procesos de gestión logística, y la gestión de almacenes no son la excepción.

Gestión de Transporte

Para Martin I Rezk (artículo rescatado de Monografías.com 2017); El transporte se entiende como el medio para movilizar bienes o personas desde un punto a otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público y cubre todos los modos e infraestructuras involucradas en el flujo de materiales y los servicios de entrega, manipulación y recepción de estos. Se considera el transporte un factor fundamental para el desarrollo o retraso empresas y de las naciones.

La Gestión de transporte se arma agrupando los contenidos conceptuales, sus funciones, los diversos sistemas para manejo de transporte y las estrategias de ubicación, aportando pautas y herramientas que orienten al estudioso y le permitan desenvolverse, manejar y direccionar estas situaciones logísticas,

a fin de lograr estimular y gestionar el cambio y satisfacer las cambiantes exigencias de empresas y clientes.

Para Salazar López B. (2016). El transporte es por excelencia uno de los procesos fundamentales de la estrategia logística de, este componente es de atención prioritaria en el diseño y la gestión del sistema logístico de una compañía, dado que suele ser el elemento individual con mayor ponderación en el consolidado de los costos logísticos de la mayoría de empresas.

El profesional a cargo de las decisiones estratégicas y tácticas respecto a la gestión del transporte en cada compañía debe conocer claramente todos los factores que influyen en el transporte, así como los medios existentes, los costos asociados y la metodología idónea para su elección.

TIPOS DE CARGA

CARGA GENERAL	SUELTA CONVENCIONAL	UNITARIZADA
Comprende una serie de productos que se transportan en cantidades pequeñas y está compuesta de artículos individuales.	Bienes sueltos o individuales, manipulados y embarcados como unidades separadas. Ejemplo: Fardos, paquetes, sacos, cajas, tambores, piezas atadas, etc.	Está compuesta de artículos individuales, tales como cajas, paquetes o carga suelta agrupados en unidades como eslingas, paletas o contenedores.
CARGA A GRANEL	GRANELES SÓLIDOS	GRANELES LÍQUIDOS
Comprende una serie de productos que se transportan en grandes volúmenes o en forma masiva.	Minerales Cereales Productos Químicos	Petróleo Combustibles Productos Químicos Gases líquidos Licores

Fuente: Salazar López B. (2016).

Tipos de Contratos de Transporte

El transporte propio o flota privada le otorga a la compañía una mayor flexibilidad que la que pueda conseguir con cualquier otra estrategia de transporte, sin embargo, como no es el único factor que afecta el contexto de la selección del servicio de transporte, dado que no siempre logra la misma eficiencia que la que se puede conseguir subcontratando a terceros.

Medios de Transporte

Generalmente se emplean seis modos de transporte para la

distribución de la mercancía, según High Logistics Group (2015):

Marítimo



Fuente: (albiz, s.f.)

El transporte marítimo puede trasladar personas (pasajeros) o cosas (cargas sólidas, líquidas o gaseosas) por mar de un punto geográfico a otro a bordo de un buque. El transporte marítimo, en el ámbito mundial, es el modo más utilizado para el comercio internacional. Es el que soporta mayor movimiento de mercancías, tanto en contenedor, como graneles secos o líquidos. El transporte marítimo es por su propia naturaleza internacional, aunque existe el cabotaje a lo largo de las costas de un país.

Carretero o Terrestre



Fuente: (conexiónesan, 2017)

El transporte terrestre o transporte por carretera se refiere al transporte de bienes y personas de un lugar a otro por medio de

las carreteras. La carretera es una ruta que existe entre dos destinos, que ha sido pavimentada o trabajada para permitir el transporte por medio de medios de transporte motorizados y no motorizados. El transporte por carretera presenta muchas ventajas en comparación con otros medios de transporte y la inversión requerida en el transporte por carretera es muy inferior en comparación con otros modos de transporte, como los ferrocarriles y el transporte aéreo. El costo de la construcción, el costo operativo y el mantenimiento de las carreteras es incluso más barato que el de los ferrocarriles.

Férreo



Fuente: (Sertrans, s.f.)

El medio férreo es un sistema de largas distancias y baja velocidad usado de manera regular para el transporte de materias primas (carbón, madera, cereales y químicos) y productos manufacturados de bajo valor y gran volumen y/o cantidad (papel). En países como Colombia, donde predomina la extracción de carbón el sistema férreo se constituye en un gran aliado para la distribución de esta materia, y este mercado sustenta por ende la existencia del medio.

Aéreo.



Transporte por avión es el servicio de trasladar de un lugar a otro, pasajeros o cargamento, mediante la utilización de aeronaves. Este modo de transporte, en principio, se pensó y desarrolló únicamente para pasajeros; sin embargo, gracias al uso de contenedores aéreos y al diseño de nuevos aviones destinados a carga, el volumen de mercancías transportado por este medio se incrementa año tras año. Los adelantos de la navegación aérea, de las telecomunicaciones y de las facilidades electrónicas han permitido que la aviación haya progresado de forma asombrosa.

Fluvial



(Bloch, 2012)

El transporte fluvial es un modo de transporte, es decir el traslado de productos o pasajeros de unos lugares a otros, que se realiza a través de ríos y canales fluviales con una profundidad adecuada. El transporte fluvial es una importante vía de comercio entre otros interior, por lo que, en ríos con las infraestructuras suficientes son muy importantes. Esta modalidad apareció en el Neolítico una de las etapas de la prehistoria, y ya, en aquella época, se utilizaba para el intercambio de productos (para su transporte). En la actualidad sigue siendo una importante vía comercial como por ejemplo en los ríos Misisipi y el Amazonas. Aunque hace unas décadas el transporte fluvial pasó por un cierto declive, en la actualidad se está intentando habilitar antiguos ríos que fueron importantes en su para hacerlos navegables. Existen varios tipos de barcos dependiendo del producto que lleven o si se dedican al transporte de pasajeros.

Multimodal (movimiento de productos utilizando dos o más modos diferentes de transporte).



Fuente: (comunicación, 2017)

El transporte multimodal es la articulación entre diferentes modos de transporte, a fin de realizar más rápida y eficazmente las operaciones de trasbordo de materiales y mercancías (incluyendo contenedores, palets o artículos similares utilizados para consolidación de cargas). El transporte multimodal es aquel en el que es necesario emplear más de un tipo de vehículo para

transportar la mercancía desde su lugar de origen hasta su destino final, pero mediando un solo contrato de transporte. De acuerdo con el concepto general de transporte multimodal, es posible transportar carga por medios multimodales a granel, con o sin contenedores o efectuar operaciones de transporte multimodal doméstico.

Carga De Mercancía



Fuente: (Incoterms, 2010)

Definición y contexto Actual

Según MOVERTIS.COM, (2017), revista electrónica especialista en Transporte de Carga de Mercancías: en el mundo del transporte de mercancías, se llama carga a los bienes o mercancías que se transportan. En función de cómo sea ese producto, de su naturaleza y de cómo se proteja y empaquete para su transporte, se habla de diferentes tipos de carga.

El transporte de carga forma parte de la cadena de distribución, ya que cumple con el transporte de los productos a un determinado costo (el cual es conocido como flete). Este traslado se realiza desde el punto de partida hacia el destino final de la mercadería, sin embargo, la carga durante este trayecto pasará por lugares de embarque, almacenaje y desembarque.

El servicio de transporte de carga, conocido por muchos como el servicio de distribución, logística, gestión de distribución, entre otros; es una pieza importante en el proceso económico de un país, debido a que va a incrementar o disminuir la eficiencia del servicio de transporte de carga en el mercado y este resultado se reflejará en el nivel de competitividad y el buen servicio que las

empresas de transporte de carga ofrezcan al público.

Las vías de traslado que el servicio de transporte de carga emplea es determinada por los factores como la distancia, el tamaño de la sección vial y la regulación urbana, este último según la zona a la que pertenezca.

Transporte de Carga Completa



Fuente: (logistic, s.f.)

En este mismo orden de ideas HIGH TECNOLOGIA en artículo publicado por Flores O. (2011), comenta sobre este tipo de transporte de carga: Transporte completo es uno de los principales tipos de transporte de mercancías por carretera y, en ocasiones, el idóneo dependiendo de las necesidades de tu empresa. Por ello, hoy vamos a explicar lo que es el transporte de carga completa, un tipo de transporte que se caracteriza porque un vehículo transporte exclusivamente las mercancías de un único cliente a un destino, o a destinos diferentes si se diese el caso. En términos generales, en este tipo de transporte de mercancías por carretera, la carga ocupa el máximo espacio posible del vehículo. El transporte de carga completa, es precisamente el opuesto al conocido como transporte por grupaje o carga fraccionada, que consiste en la agrupación para el transporte de las cargas de diferentes clientes. En los últimos tiempos, esta última forma de transporte de mercancías es la que ha ido cogiendo peso, aunque todavía hay razones por las que el transporte de carga completa puede ser una opción, y más todavía dependiendo de cuáles sean las necesidades de cada cliente.

Algunas consideraciones a tener en cuenta a la hora de elegir el transporte de carga completa son:

En ocasiones al llenar un camión únicamente con la mercancía de una empresa se puede conseguir un mejor coste que en otros modelos de transporte, ya que la empresa de transportes sólo tendrá un lugar de carga y entrega y podrá ahorrar en otros procesos. Además, la carga completa da mayor seguridad al reducir los procesos de manipulado, distribución, etcétera.

Es una realidad que los clientes cada vez están más interesados en saber el estado de sus envíos, por lo que el transporte de carga completa también supone una ventaja para ello. Por su propia naturaleza, este tipo de transporte facilita el seguimiento de los envíos, ya que si toda tu mercancía está en un camión hacia un destino será más fácil de localizar y mantener controlada. Además, el transporte de carga completa permite predecir con mayor exactitud los tiempos y horas de entrega de los envíos, aunque es verdad que en otros tipos de transporte como el transporte por grupaje esta cuestión se está mejorando y mucho. El transporte de carga completa se caracteriza también por llegar a ser el más rápido. Esto se debe a que en este tipo de transporte las mercancías pueden ir directamente desde el origen al destino evitando otro tipo de paradas o procesos que se tienen que dar en otro tipo de transportes.

Tipos De Carga.

A continuación, se conceptualizan los tipos de carga según varios criterios, extraídos de la revista electrónica DIARIO DEL EXORTADOR; MONDRAGON V. (2017);

Carga General **CARGA** **GENERAL**



Fuente: (studylib, s.f.)

Se trata de aquella mercancía de diferentes tamaños, pero que se puede contar por unidades. Estos productos pueden ir sueltos o empaquetados de diferentes formas.

Carga Fraccionada



Fuente: (clasificación de carga , 2016)

Cuando la carga se transporta en fardos, sacos, cajas o paquetes.

Carga Unitaria



En este caso, la carga va agrupada en paquetes de mayor volumen, en pallets o contenedores.

Carga a Granel



Fuente: (granel, 2016)

Se trata de productos que, por sus características y futuros usos, se transportan sin ser empaquetados de manera individual. Estamos hablando de productos como la arena, el hormigón, los cereales, el agua o determinados gases. Esta mercancía se transporta en contenedores especiales o en los denominados camiones

cisternas. Según las características de estos materiales, la carga se puede diferenciar también como:

- **Carga a Granel Sólida**



Fuente: (prodeca, s.f.)

Cuando el material a transportar es un producto sólido, como el abono, las harinas, granos o determinados alimentos.

- **Carga a Granel Líquida**



Fuente: (asstra, s.f.)

Cuando la mercancía es líquida, como zumos, leche, aceite, agua o petróleo.

- **Carga a Granel Gaseosa**



Fuente: (granel, 2016)

En este caso, hablamos de productos en estado gaseoso. Algunos de los más comunes son el gas propano o el butano.

Clasificación de los Tipo de Carga

Clasificación según su naturaleza

Otra forma de clasificar los diferentes tipos de carga, es atendiendo a la naturaleza de la mercancía a transportar. Así, podemos encontrarlos con:

- **Carga De Mercancías Peligrosas**



Fuente: (consegaladr, s.f.)

Determinados productos son considerados como peligrosos por sus características. Estamos hablando de productos tóxicos, inflamables, gases contaminantes, sustancias radiactivas o venenosas o productos explosivos, entre otros. Estos artículos pueden suponer un gran riesgo para la salud pública y ocasionar grandes catástrofes naturales, de ahí que la seguridad en su transporte cobre vital importancia. Todos los vehículos que transporten cargas peligrosas deben estar debidamente señalizados con los paneles reglamentarios para cada tipo de carga.

- **Carga De Productos Perecederos.**



Fuente: (Ruano, 2016)

Cuando la carga a transportar contiene productos que necesitan de una temperatura constante para su conservación. Claros ejemplos son los alimentos, como frutas, verduras, carnes,

pescados y congelados, pero no son los únicos. Dentro de esta categoría también podemos incluir el transporte de flores o de ciertos medicamentos.

- **Carga De Productos Frágiles**



Fuente: (Embamat, s.f.)

Otro tipo de cargas son aquellas que transportan productos que se pueden romper fácilmente y que necesitan un embalaje y unos cuidados especiales para protegerlo. Objetos de cristal, porcelana, barro, televisores, antigüedades o piezas de arte entrarían dentro de esta categoría.

Recomendaciones A La Hora De Proceder Con La Carga

Según MOVERTIS.COM, (2017), revista electrónica especialista en Transporte de Carga de Mercancías: Un correcto transporte de la carga es la base del funcionamiento de todo negocio. Por eso, es necesario recordar algunas recomendaciones claves para garantizar que la mercancía que transportas llegue en perfecto estado:

- Selecciona el vehículo adecuado para cada tipo de carga. No es lo mismo transportar pallets con material de obra que cajas de frutas. Para las frutas, se necesita un vehículo refrigerado que controle la temperatura.
- Coloca adecuadamente tu carga. Cuando la carga sea general, organízala de la mejor manera dentro de tu vehículo es básico para una conducción más segura y eficiente. Distribuye correctamente el peso y ten en cuenta si tienes que realizar varias paradas para distribuir la mercancía.
- Planifica tu ruta. Una adecuada planificación ayudará a

acortar los tiempos, abaratar los costes y a reducir los riesgos al volante, con lo que reduces las posibilidades de que la carga que transportas pueda sufrir algún percance.

- Implementa un sistema de gestión de flotas en la empresa. Las plataformas de gestión de flotas ayudan a gestionar y monitorizar todo lo que ocurre en la empresa. Gracias a estas plataformas, se podrá saber en cada momento dónde se encuentra la mercancía o si ha ocurrido alguna incidencia. Además, algunas de ellas disponen de un efectivo sistema de alertas para mantenerte informado en todo momento.

CAPÍTULO III

COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA



Fuente: (Colombia cae en competitividad logística, 2014)

Contexto actual y conceptos básicos

El concepto de competitividad ha evolucionado con el transcurso del tiempo, en especial en los últimos años, cuando se han ido eliminando barreras arancelarias y no arancelarias, los mercados cada vez se han ido compactando y las empresas tienen mejores posibilidades de acceder a otros mercados y trascender. En un contexto de creciente intercambio comercial, resulta importante evaluar la competitividad logística. La competitividad portuaria debe ser analizada considerando el concepto de cadena logística, en la cual el puerto es un eslabón en el transporte de mercancías de exportación e importación. Los resultados de este análisis son de particular importancia para identificar las áreas de fortaleza o debilidad en la operación de logística, información que puede resultar relevante en la formulación de políticas, la generación de un marco regional de cooperación o en la toma de decisiones empresariales.

Los conceptos de competitividad en el comercio exterior y principalmente de la logística internacional han sido vistos desde diferentes perspectivas. El Banco Mundial (World Bank, 2012) utiliza y muestra los diferentes indicadores que existen para medir la competitividad logística, dividiendo éstos en tres áreas básicas: aduanas, infraestructura y calidad de los servicios logísticos.

La Competitividad logística puede definirse como la ciencia que estudia cómo las mercancías, las personas o la información superan el tiempo y la distancia de forma eficiente. Cabe señalar que el concepto de logística como una administración integrada surgió en la década de los ochenta, cuando a la logística se le agregó la función de distribución física; esto como respuesta a la desregulación del transporte y la creciente globalización (Coyle,

Langley, Gibson, Novack, & Bardi, 2008).

Contar con servicios logísticos eficientes puede contribuir directamente a mejorar la competitividad internacional y facilitar la integración en la economía mundial. Sin embargo, en muchos países en desarrollo lo reducido del volumen del comercio internacional desincentiva el desarrollo de un sector de servicios logístico competitivo, mientras que la falta de un sector logístico maduro puede desincentivar las exportaciones. Por lo que es importante saber cuáles son los principales indicadores logísticos que permiten evaluar y contrastar si un país es competitivo en el transporte de mercancías (Zamora-Torres & Sierens, 2014).

Las ventajas logísticas de localización debieran ser aprovechadas al máximo para incrementar la competitividad de los países. Sin embargo, los altos costos, la baja calidad de la infraestructura y un marco regulatorio inadecuado, han impedido aprovechar plenamente estas ventajas, especialmente en Latinoamérica. Por ello, una regulación eficiente, una infraestructura moderna y bajos costos logísticos son elementos esenciales para aumentar la eficiencia y, con ello, la competitividad del país.

Principales indicadores de competitividad logística

Los indicadores de competitividad logística son medidas de rendimiento cuantificables aplicados a la gestión logística que permiten evaluar el desempeño y el resultado en cada proceso de recepción, almacenamiento, inventarios, despachos, distribución, entregas, facturación y flujos de información entre las partes de la cadena logística. Es indispensable el desarrollo de habilidades alrededor del manejo de los indicadores de gestión logística, con el fin de poder utilizar la información resultante de manera oportuna en la toma de decisiones. A continuación, se enumeran los principales indicadores de competitividad.

El índice de desempeño logístico - LPI (del inglés Logistics Performance Index):

Es una herramienta de benchmarking desarrollada por el Banco Mundial (World Bank) que mide el desempeño de la cadena logística de abastecimiento en un país. El índice LPI puede ayudar a los países a identificar oportunidades y desafíos para mejorar su desempeño logístico. El Banco Mundial realiza esta medición cada dos años (World Bank, 2016).

El índice doing business, o de facilidad para realizar negocios, entrega una medición cuantitativa sobre las reglas para comenzar un negocio, desde obtener permisos de obra, contratar empleados, inscribir propiedades, solicitar créditos, proteger a los inversionistas, pagar impuestos, comercializar en el extranjero,

hacer cumplir contratos y cerrar empresas pequeñas y medianas. Es una medición del Banco Mundial, que se realiza anualmente a 189 economías del mundo

El índice global de competitividad (*Global Competitiveness Index*), del Foro Económico Mundial, define la competitividad como: la serie de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de un país. Evalúa los datos a nivel de país, para 148 economías del mundo, en 12 categorías (los pilares de la competitividad) y que juntos presentan un amplio panorama de la competitividad de un país.

Otro índice importante es el de los costos de la logística. Este índice incluye flete internacional, flete nacional y el desaduanamiento.

Porcentaje de volumen de exportaciones por vía de transporte de carga. Corresponde a la participación de cada uno de los modos de transporte de carga en la exportación (volumen) de bienes del país en un periodo determinado.

Índice de Conectividad de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés). Este índice pretende reflejar la disponibilidad de medios con que cuenta cada país de cara al desarrollo del comercio internacional marítimo. Algunos de los indicadores que lo conforman son: número de buques porta contenedores asignados a líneas que tocan cada país, capacidad en TEU'S de la flota asignada a líneas que operan en cada país, número de buques portacontenedores por millón de habitantes, capacidad en TEU'S por mil habitantes, número de líneas regulares que tocan cada país, número de servicios regulares existentes en un país, tamaño medio de los buques que tocan cada país, tamaño máximo de los mismos y número de buques operados por cada línea (United Nations Conference on Trade and Development, 2015).

Glosario de términos

¿Qué es ensayo?

Autor: María Estela Raffino. Para: Concepto.de. Disponible en: <https://concepto.de/ensayo/> Última edición: 15 de marzo de 2017.

La palabra ensayo proviene del latín *exagium*.

En primera instancia este concepto puede ser entendido como la acción de ensayar, es decir realizar pruebas o preparaciones para un espectáculo.

La segunda definición que puede ser encontrada de la palabra ensayo se relaciona con un género literario. Este se reconoce por su carácter reflexivo y crítico, pero sin hacer uso del aparato erudito.

¿Qué son los ensayos literarios?

Hay quienes sugieren que la lógica juega un papel elemental en los ensayos.

Los ensayos literarios son escritos breves. El autor intenta exponer un tema en particular y su forma personal de entenderlo. Hay autores que destacan la importancia de entender al ensayo como una reflexión y no una mera opinión.

La temática de los ensayos son diversas y su estructura abierta. Algunos ejemplos son los ensayos filosóficos, los políticos, poéticos, argumentativos, personales, etc. Normalmente al público al cual van dirigidos estos textos, es decir sus lectores, no deben ser expertos en el tema desarrollado. Incluso sus lectores suelen ser muy diversos.

Hay quienes sugieren que la lógica juega un papel elemental en los ensayos. Esto se debe a que a partir de estos textos se intenta convencer o demostrar algo al lector. Para ello es muy importante la manera en que serán postuladas las ideas. Suelen ser utilizadas dos tipos de lógicas, por un lado la deductiva y por otro la inductiva.

La lógica deductiva. requiere que el inicio del ensayo sea a partir de las afirmaciones generales. Las mismas serán sustentadas a lo largo del texto, gracias a la deducción, con demostraciones concretas.

La lógica inductiva. tiene como punto de partida demostraciones concretas que luego permitirán inducir afirmaciones más amplias o generales. Se considera que este tipo de lógica es más eficaz para intentar convencer a alguien ya que el lector descubre y comprende con claridad cómo se alcanzan las conclusiones.

¿Cómo se estructuran los ensayos?

En el desarrollo de un ensayo se sugieren ideas propias y se implementan fuentes.

Sin bien la estructura del ensayo no se caracteriza por su rigidez,

como ya ha sido mencionado, ciertos autores recomiendan algunos pasos a seguir a la hora de escribir un ensayo. La disposición de las partes de un ensayo depende de su autor pero, mayormente, es la unión de una introducción, un desarrollo y una conclusión final.

Introducción. Aquí se realiza la presentación del tema mediante la exposición de una hipótesis o su postura sobre el tema central al entrever el objetivo del ensayo en sí mismo; se aprecia la manera en que posteriormente será tratado el tema por el autor ya que explica brevemente el contenido y los subtemas a abarcar.

Desarrollo. Aquí se realiza la exposición y análisis donde se sugieren ideas propias y se reafirma a su vez el ensayo mediante la implementación de fuentes (revistas, páginas web, libros, entre otras). Se profundiza el tema desarrollado al utilizar una síntesis, un resumen y un comentario final. El contenido comprueba y sostiene la tesis mediante una intensiva argumentación que a su vez contiene preguntas que incitan al lector a reflexionar o porque no, ahondar más sobre el tema por su cuenta.

Conclusión. Para finalizar, la conclusión se basa en una conjunción de ideas propias del autor sobre el tema, donde puede o no sugerir una solución al mismo por medio de la utilización de un cierre al desarrollo o anticiparse a líneas de análisis para posteriores escritos. En la misma se plasman las reflexiones personales iniciales, tratando de sumar a la hipótesis nuevas ideas a partir de la investigación.

Si deseas conocer diferentes ejemplos de formas de hacer ensayos, e indagar más sobre el tema le invitamos a visitar las siguientes direcciones de internet:

https://www.ejemplode.com/11-escritos/465-ejemplo_de_ensayo.html

https://www.ejemplode.com/66-ensayos/2479-ejemplo_de_ensayo_academico.html

<https://www.milejemplos.com/lenguaje/ejemplos-de-ensayo>

¿Qué es una lectura crítica?

Cuando hablamos de una lectura crítica, nos referimos a un análisis profundo de un texto, que no se contenta con descifrar lo que dice, sino que se da a la tarea de entender sus puntos de apoyo, descubrir posibles contraargumentos y mensajes implícitos, o interpretar su contenido desde distintos puntos de vista.

De esa manera, una lectura crítica de un texto cualquiera pone a prueba su entramado de ideas y argumentos, poniéndolo en relación con un contexto, una tradición o un género en el cual se inscriben, y aportando además elementos para una comprensión

más cabal y compleja del texto. Se trata de la forma más común de puesta en práctica del pensamiento crítico.

A través de este procedimiento de lectura, además, se pueden construir textos y discursos independientes, tal y como hace la crítica literaria con las obras de literatura: construye ensayos que, sustentándose en las lecturas hechas y apoyándose en citas textuales, ofrecen un punto de vista interpretativo respecto a un libro o a la obra de un autor.

No existe un método único ni una forma universal de llevar a cabo una lectura crítica. Por el contrario, toda lectura crítica propone un método (o sigue uno ya propuesto) para establecer conclusiones puntuales sobre lo leído.

Por eso es que los textos antiguos, como las obras de la literatura clásica, pueden volver a ser leídas y hallar en ellas más y más sentidos posibles, sin agotar nunca el valor estético o filosófico de la obra.

Ejemplo de lectura crítica

No existe un método único de llevar a cabo una lectura crítica.

Un ejemplo imaginario de lectura crítica podría hacerse sobre un relato en el cual los personajes, jugadores de fútbol, se enfrentan a un equipo rival legendario, por el que son derrotados estrepitosamente.

La lectura crítica del relato sometería el texto a preguntas y consideraciones respecto a las reglas del universo ficcional allí representado, para dar con pistas respecto al mensaje que subyace a la anécdota. Por ejemplo:

¿En qué contexto ocurre la historia? ¿Dónde y en qué época?

¿Qué estaba ocurriendo en el mundo mientras el relato ocurría?

¿A qué tradición narrativa pertenece el autor y a qué posibles autores literarios hace referencia en su relato, o a qué eventos históricos hace alusión?

¿De qué manera describe a los protagonistas y a los antagonistas, y qué valores políticos, sociales o ideológicos revelan dichas descripciones?

¿Qué otros relatos semejantes pueden usarse para comparar la construcción de este relato?

Una vez extraídos ciertos argumentos, será posible citar fragmentos del cuento para sustentar lo dicho y así posteriormente deducir una serie de conclusiones posibles sobre el autor, el cuento o la tradición en que se inscribe.

Referencias Bibliográficas

- albiz. (s.f.). *Logística del transporte marítimo*. Obtenido de <https://mx.all.biz/logistica-del-transporte-maritimo-s2232>
- Alvarado, S. M. (15 de Noviembre de 2013). *Los inventarios en la producción*. Obtenido de <https://es.slideshare.net/alvalo/los-inventarios-en-la-produccion-28288570>
- AmbientalDATA. (2017). *REMEDIACIÓN DEL SUELOS CONTAMINADOS*. Obtenido de <https://ambientaldata.com/informacion/remediacion-de-suelos-contaminados/>
- asstra. (s.f.). Obtenido de <https://asstra.es/carga-especial/transporte-de-liquidos-y-mercancias-a-granel/>
- Astros, I. J. (s.f.). *El enfoque de la cadena de suministros*. Obtenido de <https://www.monografias.com/docs110/enfoque-cadena-suminitros/enfoque-cadena-suminitros.shtml>
- Bloch, D. R. (11 de Junio de 2012). *Descripción del transporte fluvial y sus ventajas y características particulares*. Obtenido de <http://rm-forwarding.com/2012/06/11/caracteristicas-del-transporte-fluvial/>
- CEUPE. (2017). *EL AGUA. SUS CARACTERÍSTICAS Y PROPIEDADES*. Obtenido de CENTRO EUROPEO DE POSTGRADO: <http://web.udlap.mx/tsia/files/2013/12/TSIA-62Kosegarten-Conde-et-al-2012.pdf>
- clasificacion de carga* . (27 de Febrero de 2016). Obtenido de <http://cargasclasificadas.blogspot.com/2016/02/no-unitarizada.html>
- COA. (12 de Abril de 2017). *REGISTRO OFICIAL SUPLEMENTO 983* . Obtenido de Código Orgánico del Ambiente: https://biodigestoresecuador.com/assets/CODIGO_ORGANICO_DEL_AMBIENTE.pdf
- Colombia cae en competitividad logística*. (20 de Marzo de 2014). Obtenido de <https://www.centralamericalink.com/noticia/colombia-cae-en-competitividad-logistica>
- comunicación, E. (24 de Abril de 2017). *La logística y el transporte multimodal de mercancías*. Obtenido de <https://www.eadic.com/la-logistica-y-el-transporte-multimodal-de-mercancias/>
- conexiónesan. (Febrero de 2017). *Apuntes empresariales*. Obtenido de <https://www.esan.edu.pe/apuntes-empresariales/2017/02>
- Congreso Nacional del Ecuador. (13 de Abril de 2017). *CÓDIGO ORGÁNICO DEL AMBIENTE*. Recuperado el 26 de Marzo de 2017, de Registro Oficial Suplemento 983 de 12-abr.-2017:

<http://www.competencias.gob.ec/wp-content/uploads/2017/06/05NOR2017-COA.pdf>
consegaladr. (s.f.). *Empresa*. Obtenido de <http://consegaladr.com/empresa>
ECODES. (2013). *ESTADO DE CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD DE LOS ECOSISTEMAS ASOCIADOS AL SECTOR ANGOSTURAS, MUNICIPIO DE CALIFORNIA, DEPARTAMENTO DE SANTANDER RESUMEN EJECUTIVO*. Obtenido de ECODES INGENIERÍA Ltda.: http://www.eco-oro.com/i/pdf/reports/eco_oro_estudio_ecodes_informe_ejecutivo.pdf
EcuRED. (2014). *Usos del suelo*. Obtenido de Estudio de los suelos.: https://www.ecured.cu/Usos_del_suelo#Fuente
Ejemplode.com. (s.f.). *Ejemplo de Ensayo académico*. Obtenido de https://www.ejemplode.com/66-ensayos/2479-ejemplo_de_ensayo_academico.html
Ejemplode.com. (s.f.). *Ejemplo de Ensayo*. Obtenido de https://www.ejemplode.com/11-escritos/465-ejemplo_de_ensayo.html
Ejemplos de ensayo. (s.f.). Obtenido de <https://www.milejemplos.com/lenguaje/ejemplos-de-ensayo>
Embamat. (s.f.). *Relleno y protección*. Obtenido de <http://www.embamat.eu/es/productos/embalajes/relleno-y-acolchado>
granel, C. a. (27 de Febrero de 2016). Obtenido de <http://cargasclasificadas.blogspot.com/2016/02/carga-granel.html>
GWC. (16 de Septiembre de 2016). *Sólidos presentes en el agua*. Obtenido de Sedimentos en el Agua: <https://gwc.com.ar/contaminantes-del-agua/solidos-agua/>
IBEROREST. (2017). *Restauración Ecológica*. Obtenido de La restauración Ecológica: <http://ibero-rest.com/restauracion-ecologica/>
IDEAM. (2017). *PROTOCOLO DE MONITOREO DE AGUA*. Obtenido de Instituto de Hidrología Meteorología y Estudios Ambientales: http://documentacion.ideam.gov.co/openbiblio/bvirtual/023773/PROTOCOLO_MONITOREO_AGUA_IDEAM.pdf
Incoterms. (2010). *Incoterms 2010 versus régimen de carga*. Obtenido de <http://www.incoterms-2010.es/articulos/incoterms-2010-versus-regimen-de-carga>
ISO 14001. (20 de Abril de 2015). *La importancia de la política ambiental*. Obtenido de Sistema de Gestión Ambiental.
ISO 14001. (23 de Julio de 2016). *El ciclo de vida y los aspectos ambientales según la norma ISO 14001 (2015)*. Obtenido de ISO

14001: <https://www.ineel.mx/boletin032003/tend.pdf>
Lenntech DMCC. (2017). *Tabla de Sustancias Olorosas*. Obtenido de <https://www.lenntech.es/tabla-de-sustancias-olorosas.htm>
LEY N° 37. (30 de Julio de 1999). *Ley de Gestión Ambiental*. (E. C. Nacional, Editor) Recuperado el 26 de Marzo de 2017, de RO 245: <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2008/6618.pdf>
logistic, R. (s.f.). Obtenido de <http://www.raymalogistic.com>
López, B. A. (s.f.). *Proceso de la gestión de almacenes*. Obtenido de <https://logisticayabastecimiento.jimdo.com/almacenamiento/>
MACHADO, C. (Marzo de 2015). *ANÁLISIS DE CRITERIOS DE VISIBILIDAD E IMPACTO VISUAL. METODOLOGÍA DE USO EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA*. Obtenido de UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID: <file:///C:/Users/LABORATORIO/Downloads/TesisCMV.pdf>
Martínez, M. (30 de Octubre de 2014). *Calcula correctamente el precio de venta*. Obtenido de <https://www.dineroenimagen.com/blogs/emprendedores/>
Massolo, L. (2015). *INTRODUCCIÓN A LAS HERRAMIENTAS*. Obtenido de Universidad Nacional de la Plata-Facultad de Ciencias Exactas: http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/46750/Documento_completo_.pdf?sequence=1
MINAMBIENTE. (2017). *METODOLOGÍAS DE VALORACIÓN ECONÓMICA AMBIENTAL*. Obtenido de Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Colombia: http://www.minambiente.gov.co/images/NegociosVerdesysostenible/pdf/valoracion_economica_ambiental/Gu%C3%ADa_de_aplicaci%C3%B3n_de_la_VEA_Comprimida.pdf
Ministerio del Ambiente. (2015). *ANEXO 2 DEL LIBRO VI DEL TEXTO UNIFICADO DE LEGISLACION SECUNDARIA DEL*. Obtenido de <http://www.ambiente.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/05/Acuerdo-097.pdf>
Ministerio del Ambiente. (2015). *ANEXO 3 DEL LIBRO VI DEL TEXTO UNIFICADO DE LEGISLACION SECUNDARIA DEL*. Obtenido de <http://www.ambiente.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/05/Acuerdo-097.pdf>
Ministerio del Ambiente. (4 de Noviembre de 2015). *Texto Unificado de Legislación Secundaria del Ambiente, Norma de Calidad Ambiental y de Descarga de Efluentes al Recurso Agua; ANEXO 1 LIBRO VI*. Obtenido de <http://www.ambiente.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/05/Acuerdo-097.pdf>

Morales Vargas, S. (Enero de 2014). *UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE HIDALGO-SISTEMA DE UNIVERSIDAD VIRTUAL*. (SUV, Editor) Obtenido de Legislación Ambiental: http://cvonline.uaeh.edu.mx/Cursos/Bach_Virt/CE103/Unidad_3/Act.3.4%20Lectura%20legislacion%20ambiental.pdf

nanditogonzalez. (7 de Febrero de 2012). *Logística empresarial*. Obtenido de <https://es.slideshare.net/nanditogonzalez/logistica-empresarial>

Navarro, J. (Noviembre de 2017). *Definición de Pirámide de Kelsen*. Obtenido de DEFINICIÓN ABC: <https://www.definicionabc.com/derecho/piramide-de-kelsen.php>

OAS. (05 de Febrero de 2017). *Producción en Ciclo Cerrado: Solución para acelerar la transición hacia una economía circular*. Obtenido de Estrategias de Desarrollo Sostenible: <https://rds.org.co/es/novedades/produccion-en-ciclo-cerrado-solucion-para-acelerar-la-transicion-hacia-una-economia-circular>

ONU. (2017). *Informe de los Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Obtenido de Organización de las Naciones Unidas: <https://unstats.un.org/sdgs/files/report/2017/TheSustainableDevelopmentGoalsReport2017-ES.pdf>

ONUAA. (2015). *Estimación de emisiones de Gases de Efecto Invernadero en la Agricultura - Un Manual para abordar de los requisitos de los datos para los países en desarrollo*. Obtenido de Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura: <http://www.fao.org/3/a-i4260s.pdf>

paolanaveda. (11 de Enero de 2013). *e_procurement e_banking e_government*. Obtenido de <https://es.slideshare.net/paolanaveda/eprocurement-ebanking-egovernment>

Parámetros y características de las aguas naturales. (2014). *CONTAMINANTES Y COMPONENTES DE LAS AGUAS NATURALES Y FORMAS DE*. Obtenido de Componentes indeseables en el agua potable, orígenes y formas de remoción: <http://www.oocities.org/edrochac/sanitaria/parametros1.pdf>

Patricio, P. V., & Universidad Católica de Chile. (2015). *APLICACIÓN DE LOS CRITERIOS DE LA UNIÓN INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA (IUCN) PARA LA EVALUACIÓN DE RIESGO DE LOS ECOSISTEMAS TERRESTRES DE CHILE*. Obtenido de MINISTERIO DEL AMBIENTE: http://portal.mma.gob.cl/wp-content/uploads/2016/01/Informe-final-Eval_ecosistemas_para_publicacion_16_12_15.pdf

Pedro, A. (2015). *Características Y Condiciones Del Servicio*

Logístico. Obtenido de <https://slideplayer.es/slide/3806412/>

PNUD. (2015). *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Obtenido de Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo: <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals.html>

prodeca. (s.f.). Obtenido de <http://www.prodeca.com.co/>

Registro Oficial Suplemento 2, Ejecutivo 3516. (4 de Noviembre de 2015). *REFORMA TEXTO UNIFICADO LEGISLACION SECUNDARIA, MEDIO AMBIENTE, LIBRO VI,*. Obtenido de Registro Oficial Edición Especial 387: <http://www.ambiente.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/05/Acuerdo-097.pdf>

Registro Oficial, Acuerdo No. 061. (4 de Mayo de 2015). *Registro Oficial Acuerdo 061 Reforma al Libro VI del Texto Unificado de Legislación Secundaria*. Obtenido de Ministerio del Ambiente: <http://suia.ambiente.gob.ec/documents/10179/185880/ACUERDO+061+REFORMA+LIBRO+VI+TULSMA+-+R.O.316+04+DE+MAYO+2015.pdf/3c02e9cb-0074-4fb0-afbe-0626370fa108>

REVE. (25 de Febrero de 2017). *Evolución de las emisiones de gases de efecto invernadero en España (1990-2017)*. Obtenido de Gases de Efecto Invernadero: <https://www.evwind.com/2017/02/25/evolucion-de-las-emisiones-de-gases-de-efecto-invernadero-en-espana-1990-2017/>

Ruano, A. (21 de Diciembre de 2016). Obtenido de <https://www.sertrans.es/trasporte-terrestre>

SAE. (29 de Junio de 2017). *Producción Más Limpia como estrategia ambiental*. Obtenido de Servicio de Acreditación Ecuatoriano: <http://www.acreditacion.gob.ec/produccion-mas-limpia-estrategia-ambiental/>

Sertrans. (s.f.). *Ventajas y desventajas del transporte ferroviario de mercancías*. Obtenido de <https://www.sertrans.es/trasporte-terrestre/ventajas-desventajas-transporte-ferroviario-mercancias>

sjbarreto. (3 de Diciembre de 2008). *Importancia De La Logística*. Obtenido de <https://es.slideshare.net/sjbarreto/importancia-de-la-logistica-presentation>

studylib. (s.f.). *Carga General*. Obtenido de <https://studylib.es/doc/85749/carga-general>

UNIVERSIDAD DE ALCALÁ. (2015). *Normas Técnicas*. Obtenido de Biblioteca de la Universidad de Alcalá : http://www3.uah.es/bibliotecaformacion/BPOL/FUENTESDEINFORMACION/normas_tcnicas.html

zonalogistica. (s.f.). Obtenido de <https://zonalogistica.com/>

ISBN: 978-9942-33-257-8



