



UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

TRABAJO DE TITULACIÓN ESPECIAL

**PARA LA OBTENCIÓN DEL GRADO DE MAGISTER EN
ADMINISTRACION DE EMPRESAS**

**EL TRANSPORTE INFORMAL Y SU INCIDENCIA EN EL
MERCADO DE LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE DE
CARGA PESADA EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL**

AUTOR: DANIEL VIZÑAY CRIOLLO

TUTOR: MARITZA PAREDES SANTIAGO

GUAYAQUIL – ECUADOR

Septiembre - 2016

 <p>Presidencia de la República del Ecuador</p>	 <p>Plan Nacional de Ciencia, Tecnología, Innovación y Saberes</p>	 <p>SENESCYT Secretaría Nacional de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación</p>
REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIAS Y TECNOLOGÍA		
FICHA DE REGISTRO DE TRABAJO DE TITULACIÓN ESPECIAL		
TÍTULO: EL TRANSPORTE INFORMAL Y SU INCIDENCIA EN EL MERCADO DE LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL		
AUTOR/ES: Daniel Vizñay Criollo	REVISORES: PH D. Hermes Viloría Marín	
INSTITUCIÓN: Universidad de Guayaquil	FACULTAD: Ciencias Administrativas	
PROGRAMA: Maestría en Administración de Empresas		
FECHA DE PULICACIÓN:	NO. DE PÁGS:	
ÁREA TEMÁTICA:		
PALABRAS CLAVES: Compañía de transporte de carga pesada, transporte, transporte de carga pesada, transporte informal.		

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de tutor del estudiante **Daniel Vizñay**, del Programa de Maestría/Especialidad Administración de Empresas, nombrado por el Decano de la Facultad de Ciencias Administrativas CERTIFICO: que el trabajo de titulación especial titulado **El Transporte Informal y su Incidencia en el Mercado de las Compañías de Transporte de Carga Pesada en la Ciudad de Guayaquil**, en opción al grado académico de Magíster (Especialista) en Administración de Empresas, cumple con los requisitos académicos, científicos y formales que establece el Reglamento aprobado para tal efecto.

Atentamente

Lic. Maritza Paredes Santiago, Ph.D.

TUTOR

Guayaquil, Septiembre 12 de 2016

Resultado Urkund

Documento: [TRABAJO DE TITULACIÓN ESPECIAL DANIEL VIZÑAY.docx \(D21528384\)](#)

Presentado: 2016-08-28 19:47 (-05:00)

Presentado por: maritza.paredess@ug.edu.ec

Recibido: maria.britochoch.ug@analysis.urkund.com

Mensaje: Pasar Urkund. [Mostrar el mensaje completo](#)

1% de esta aprox. 24 páginas de documentos largos se componen de texto presente en 1 fuentes.

Lista de fuentes Bloques

Categoría	Enlace/nombre de archivo
	https://prezi.com/8oe7qopoz7z/ley-organica-y-reglamento-de-transporte-terrestre-tran...
Fuentes alternativas	
La fuente no se usa	

la subsistencia de un indeterminado y cuantioso número de choferes informales que de forma independiente prestan el servicio en la ciudad de Guayaquil. Para lo cual la metodología utilizada tiene un enfoque cuali-cuantitativo, sustentándose en los métodos histórico-lógico, analítico-sintético e inductivo-deductivo. Los resultados obtenidos muestran la evidencia en el 100% de los encuestados quienes consideran que el transporte informal incide negativamente en la demanda del servicio formal, siendo la opinión del 64,4% que disminuye mucho el nivel de ingresos, un 27,1% que manifiesta, algo, y el 8,5% como poco. Resaltando un 55,9% que la existencia del transporte informal causa pérdida de clientes, seguido en un 39,8%, resta prestigio al mercado del transporte formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil y un último criterio en un 4,2%, permite mejorar la calidad del servicio de carga pesada. De manera general el 100% de la muestra abarcada expresa que mientras exista el transporte informal estará afectado el mercado del transporte formal de carga pesada en Guayaquil. Siendo la y principal conclusión y novedad científica del estudio el diseño de una propuesta para demostrar a los usuarios del mercado de servicios del transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil los beneficios de la contratación formal. Palabras claves: transporte, transporte de carga pesada, transporte informal, compañía de transporte de carga pesada. Summary This research entitled "paratransit and its impact on the market for companies transporting heavy loads in the city of Guayaquil" had as its background the recognition by the transport company's heavy burden of the problem of subsistence and an unspecified large number of informal drivers who independently provide the service in the city of Guayaquil. For which the methodology has a qualitative and quantitative approach, sustained in the historical and logical, analytic-synthetic-deductive and inductive methods. The results show evidence in 100% of respondents who believe that informal transport negatively affects formal demand service, being the opinion of 64.4%, which greatly decreases the level of income, 27.1% that manifest something, and 8.5% at best. 55.9% highlighting the existence of paratransit cause loss of customers, followed by 39.8%, remains the formal market prestige heavy cargo in the city of Guayaquil and a final judgment by 4.2%, improves the quality of service of heavy load. Generally, 100%

Lic. Maritza Paredes Santiago, Ph.D.

TUTOR

DEDICATORIA

A Dios

Por darme la oportunidad de llegar a la culminación de este objetivo y estar conmigo en cada paso que doy después de haber pasado muchos días y noches con esfuerzos, ha sido mi soporte y mi guía para este logro

A mis eternos Tesoros

Mis hijos, parte de mi ser que me llenaron de fuerza para seguir adelante para llegar a la meta, Daniela, Daniel y Danna.

A mi Abuela Palmira Mosquera

Por estar siempre a mi lado y ser quien me tuvo paciencia para que aprendiera a leer y escribir, a ti madre querida que estas en el cielo te dedico esta nueva obtención en mi vida.

A mi madre Gladys Criollo

Por darme la vida y estar siempre a mi lado, en todo momento por sus consejos, sus valores con esa demostración de una madre ejemplar que me enseñó a no rendirme ante nada y siempre perseverar

A mi Hermana Alba Paz

Por ser parte de mi vida y tener siempre su apoyo para seguir adelante en mis estudios, gracias de corazón

AGRADECIMIENTO

Agradecimiento a cada una de las personas que durante el periodo que desarrolle los estudios aportaron para la obtención hoy del Título

Agradecimiento a la Universidad de Guayaquil con su facultad de administración que me permitió ser parte de sus alumnos y llenar mi vida profesional de conocimientos y lograr este éxito.

Debo agradecer de manera especial y sincera a la Lic. Maritza Paredes Santiago, Ph.D. por guiarme en la realización de este trabajo de tesis. Su capacidad, apoyo y confianza para guiar mis ideas han sido un aporte invaluable, no solamente en el desarrollo de esta tesis, sino también en mi formación como investigador.

Agradezco a los profesores de cada uno de los módulos que aprobé, quienes con su experiencia y metodología de estudios llenaron de conocimientos mi vida profesional

Agradecer a mis compañeros de estudios con quienes vivimos muchas jornadas de discusiones profesionales con la finalidad de llegar a las mejores conclusiones en nuestros trabajos de estudios, para el gran grupo de amigos que empezamos y terminamos juntos.
Patty, Jorge, Martha, Gustavo.

DECLARACIÓN EXPRESA

“La responsabilidad del contenido de este trabajo de titulación especial, me corresponden exclusivamente; y el patrimonio intelectual de la misma a la “UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL”

FIRMA

Daniel Antonio Vizñay Criollo

ABREVIATURAS

BCE: Banco Central del Ecuador

INEC: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos

MTOP: Ministerio de Transporte y Obras Públicas

PEA: Población Económicamente Activa

PIB: Producto Interno Bruto

ÍNDICE DE CONTENIDO

Ficha de registro de trabajo de Titulación Especial.....	ii
Certificado del Tutor.....	iii
Resultado Urkund.....	iv
Dedicatoria.....	v
Agradecimiento.....	vi
Declaración expresa.....	vii
Abreviaturas.....	v
Introducción	1
La delimitación del problema:	1
Formulación del problema:	2
Justificación:	3
Objeto de estudio:	3
Campo de acción o de investigación:.....	3
Objetivo general:.....	3
Objetivos específicos:	3
La novedad científica:.....	4
Capítulo 1	5
MARCO TEÓRICO	5
1.1. Teorías generales	5
1.1.1. El transporte de carga pesada.....	5
1.1.2. Historia del transporte pesado en Ecuador.....	6
1.1.3. Participación del transporte en la economía	8
1.1.4. Organismos que controlan el sector de transporte de carga pesada.....	10
1.2. Teorías sustantivas	12

1.2.1. El sector informal.....	12
1.2.2. Determinantes de la informalidad.....	16
1.3.Referentes empíricos.....	18
Capítulo 2.....	23
MARCO METODOLÓGICO.....	23
2.1. Metodología:.....	23
2.2. Métodos:.....	23
2.3. Premisas o Hipótesis.....	24
2.4. Universo y muestra.....	24
2.5. CDIU – Operacionalización de variables.....	266
2.6. Gestión de datos.....	277
2.7. Criterios éticos de la investigación.....	27
Capítulo 3.....	28
RESULTADOS.....	28
3.1. Antecedentes de la unidad de análisis o población.....	28
3.2. Diagnóstico o estudio de campo:.....	29
Capítulo 4.....	32
DISCUSIÓN.....	32
Capítulo 5.....	36
PROPUESTA.....	36
Conclusiones y recomendaciones.....	39
Conclusiones.....	39
Recomendaciones.....	40
Bibliografía.....	41
Anexos.....	43

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Vida útil de los vehículos	6
Tabla 2: Cifras del sector informal en Ecuador del 2007 al 2015	15
Tabla 3: Cuadro CEDIU.	26
Tabla 4: Contenido y actividades de los talleres.....	37

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Tasas de variación por industria y contribuciones al crecimiento.....	9
Gráfico 2: Inflación por industrias.....	9
Gráfico 3: Estructura de la ocupación de la PEA urbana.....	10
Gráfico 4: Porcentaje de ocupados en empleos y en sectores informales.....	14
Gráfico 5: Ocupados en el sector formal y en el sector informal.	15

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1: Encuesta dirigida a los proveedores formales de servicios de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil.....	43
Anexo 2: Resultados de la encuesta.....	46

Resumen

La presente investigación titulada El transporte informal y su incidencia en el mercado de las compañías de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil tuvo como antecedentes el problema que representa para las compañías de transporte de carga pesada la subsistencia de un indeterminado y cuantioso número de choferes informales que de forma independiente prestan el servicio en la ciudad de Guayaquil, siendo el objetivo general de la investigación determinar la incidencia que tiene el transporte informal en el mercado de las compañías de transporte de carga pesada en la Ciudad de Guayaquil, la metodología utilizada tiene un enfoque cualitativo y cuantitativo, sustentándose en los métodos históricos y lógicos. Los resultados obtenidos muestran en el 100% de los encuestados que el transporte informal incide negativamente en la demanda del servicio formal, siendo opinión del 64,4% que disminuye mucho el nivel de ingresos. Resaltando un 55,9% que la existencia del transporte informal causa pérdida de clientes, seguido en un 39,8%, resta prestigio al mercado del transporte formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil. De manera general el 100% de la muestra abarcada expresa que mientras exista el transporte informal estará afectado el mercado del transporte formal de carga pesada en Guayaquil. Siendo la y principal conclusión y novedad científica del estudio el diseño de una propuesta para demostrar a los usuarios del mercado de servicios del transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil los beneficios de la contratación formal.

Palabras claves: compañía de transporte de carga pesada, transporte, transporte de carga pesada, transporte informal.

Summary

This research entitled "paratransit and incidence do in Market Companies Heavy Haulage in the City of Guayaquil" had the Background The problem represent For companies Heavy Haulage subsistence United Nations undetermined and large number of informal drivers who independently provide the service in the city of Guayaquil, m being the overall objective of the research to determine S. the incidence of the informal transport in the Market Companies Heavy Haulage in Guayaquil, the methodology has a qualitative and quantitative, Focus Building on the historical and logical, analytic-synthetic-deductive and inductive methods. The results show in 100% of respondents that informal transport negatively affects Formal Demand Service Opinion Being 64.4% decreases much income level. Underscoring the United Nations 55.9% of the existence of paratransit Lost Cause subscribers, followed by 39.8%, remaining prestige Market Heavy Haulage official in the city of Guayaquil. In general, 100% of the samples covered Expresses that while there will be affected informal transport Transport of formal Heavy Load in Guayaquil Market. He is the director conclusion and scientific novelty of the study design a proposal to show Users Market Services Heavy Haulage in the City of Guayaquil Benefits of formal recruitment.

Keywords: company transporting heavy loads, transportation, heavy cargo transportation, par transit

Introducción

En el Ecuador el transporte de carga pesada es de gran importancia porque ha contribuido con la comercialización de productos, siendo una actividad fundamental en cada sector de la economía nacional ya que “se ha convertido en el medio más utilizado de movilización de mercancía tanto en el comercio interno como en la materia de importaciones y exportaciones, ya que facilita el acceso a las diferentes industrias” (Cherrrés, 2012, pág. 1) tanto de materia prima, de mercancías semi-elaboradas como de bienes terminados.

Por lo que durante los últimos años el transporte de carga pesada en Ecuador debido al aumento en el desarrollo de la economía nacional y el comercio internacional ha contribuido al sostenimiento de la economía del país, especialmente en Guayaquil, el principal puerto del país pues como se registra estadísticamente “la industria del Transporte Terrestre de Carga Pesada en el país, mueve más del 70 por ciento del comercio internacional que llegan a las terminales portuarias, movilizando a diario miles de contenedores y carga en general” (Merele & Alejandro, 2014, pág. 1)

La delimitación del problema:

Aunque en Guayaquil como en el resto del país existen numerosas compañías legales de servicio de transporte terrestre de carga pesada se reconoce como un problema la subsistencia de un indeterminado y cuantioso número de choferes informales que de forma independiente prestan el servicio y “de acuerdo a lo manifestado por los transportistas formales han sido una amenaza para sus labores en virtud que son considerados competidores desleales, al dañar el negocio con los precios más bajos” (Solórzano, 2013, pág. 1), es decir inciden negativamente en el mercado formal de transporte de carga pesada. Las causas y efectos del problema se mencionan seguidamente:

Causas:

1. Guayaquil posee el puerto donde más carga pesada se mueve en Ecuador.
2. Incremento de la demanda de transporte de carga pesada en Guayaquil.
3. Los guayaquileños ven en el transporte de carga pesada la posibilidad de un negocio informal que genera cuantiosos ingresos.
4. Existe gran cantidad de transportistas terrestres de carga pesada que practican la actividad de modo informal.

Efectos:

1. Resta prestigio al mercado del transporte terrestre formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil.
2. Incumplimiento con las regulaciones legales que establecen lo relacionado al transporte terrestre de carga pesada.
3. Falta de conocimientos logísticos y técnicos para practicar la actividad de transporte terrestre formal de carga pesada.
4. Disminución del nivel de ingresos al mercado de transporte terrestre formal de carga pesada.
5. Incidencia negativa en los precios establecidos por los proveedores del transporte terrestre formal de carga pesada en Guayaquil.
6. Pérdida de clientes para el mercado de transporte terrestre formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil.

Formulación del problema:

¿Cómo incide el transporte informal en el mercado de las compañías de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil?

Justificación:

La propuesta de solución que se ha elaborado en la presente investigación será de mucho utilidad para el conocimiento y la solución de la problemática estudiada pues hasta la actualidad el mercado de las compañías de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil no ha implementado acciones orientadas a demostrar a los usuarios del mercado de servicios del transporte terrestre de carga pesada en la ciudad de Guayaquil los beneficios de la contratación formal, lo que se hace en la propuesta diseñada con la expectativa de que impacte favorablemente a los proveedores y usuarios del servicio de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil reduciendo y/o desapareciendo los efectos negativos que se producen por no contar con la misma. Esto se manifestará en un aumento de la contratación formal del transporte de carga pesada frente a la de transporte informal por las ventajas y garantías legales, técnicas y logísticas que el mismo posee.

Objeto de estudio:

Proveedores del mercado de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil.

Campo de acción o de investigación:

La incidencia del transporte informal en el mercado de las compañías de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil

Objetivo general:

Determinar la incidencia que tiene el transporte informal en el mercado de las compañías de transporte de carga pesada en la Ciudad de Guayaquil.

Objetivos específicos:

Analizar los referentes teóricos generales sobre la incidencia del transporte informal en el mercado de transporte de carga pesada en la Ciudad de Guayaquil.

Diagnosticar la incidencia del transporte informal en las compañías de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil en cuanto a la demanda del servicio y repercusión económica.

Elaborar una propuesta orientada a los usuarios del servicio de transporte de carga pesada en la Ciudad de Guayaquil respecto a las desventajas de la contratación del transporte informal demostrando los beneficios de la contratación formal.

La novedad científica:

El presente estudio investigativo es el primero en la ciudad de Guayaquil y en el país que permitirá determinar la incidencia que tiene el transporte informal en el mercado de las compañías de transporte terrestre de carga pesada en la Ciudad de Guayaquil, ofreciendo una propuesta para demostrar a los usuarios del mercado de servicios del transporte terrestre de carga pesada en la ciudad de Guayaquil los beneficios de la contratación formal.

Capítulo 1

MARCO TEÓRICO

1.1. Teorías generales

1.1.1. El transporte de carga pesada

Especificaciones para carga pesada

Es considerado como vehículo de carga pesada a aquel que cumpla con las siguientes características:

- Tipo de cabina: Metálica sencilla con una sola fila de asientos y con dos puertas laterales.
- Capacidad: A partir de 3501 kg.
- Estado general: La carrocería, el motor y el chasis deberán presentar un adecuado funcionamiento, de tal manera que se pueda garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios y la carga a transportar en el servicio. No se permiten roturas, modificaciones ni reconstrucciones en el chasis. (Área de Formación y Comportamiento de Conductores, 2011)

La Norma NTE INEN 2 204:2002 señala que:

Vehículo pesado: “Es aquel vehículo automotor cuyo peso bruto del vehículo sea superior a 3 860 kg, o cuyo peso neto del vehículo sea superior a 2 724 kg, o cuya área frontal excede de 4,18 m²” (NTE INEN 2 204:2002 , 2002).

Vida útil de los vehículos

Mediante Resolución No.080-DIR-2010-CNTTTSV del 03 de marzo de 2010, la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, aprobó en base al

Proyecto de Desarrollo de un método para determinar la vida útil vehicular que sirve de base para la implementación de un programa nacional de renovación de flota de vehículos de servicio público, no incluye transporte de servicio urbano:

Tabla 1:

Vida útil de los vehículos

CUADRO DE APLICACIÓN DE LA VIDA ÚTIL TOTAL				
MODALIDAD DE TRANSPORTE	TIPO DE VEHÍCULO	CONSTITUCIÓN JURÍDICA Y PERMISO DE OPERACIÓN	INCREMENTOS Y CAMBIOS	VIDA ÚTIL TOTAL
		AÑOS	AÑOS	AÑOS
Taxis	Automóvil	0	6	15
Taxis Ejecutivos	Automóvil	0	0	5
Carga Liviana	Camioneta	5	10	15
Transporte Mixto	Camioneta doble cabina	5	10	15
Carga pesada	Camión	32	32	32
	Tractocamión	32	32	32
Escolar e Institucional	Bus o Minibús	4	12	20
	Furgoneta	4	10	15
Intraprovincial	Bus o Minibús	5	13	20
Interprovincial	Bus	5	13	20

Fuente: (Comisión de Transito del Ecuador, 2010)

1.1.2. Historia del transporte pesado en Ecuador

Varias fuentes bibliográficas concuerdan que el inicio de la actividad del transporte tuvo sus inicios en la era primitiva cuando los hombres se trasladaban a pie y descalzos por largas distancias llevando sus alimentos en las espaldas, lo cual era riesgoso, agotador y muy lento. Particularmente en el Ecuador tras la conquista española, se produjo en la región

andina significativos cambios en los medios de transportación, siendo las vías marítimas el principal modo de comunicación, por su eficiencia y rapidez (Ordóñez & Puma, 2015).

Varias fechas señalan los avances presentados en el país respecto al desarrollo del transporte estas se remontan al año 1873 con el inicio de la construcción del ferrocarril. Siendo retomada en el año 1895 por Eloy Alfaro. Durante la presidencia del Dr. Isidro Ayora fue creado el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, siendo una de las funciones que el fomento del transporte vial terrestre.

El 9 de julio de 1929, la Asamblea Nacional promulgó la Ley de Régimen Político-Administrativo, en la que consta el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Las funciones que les correspondía en ese entonces fueron las siguientes:

- Los caminos y ferrocarriles
- Las obras portuarias marítimas y fluviales
- Los canales de navegación
- Los trabajos necesarios para la buena conservación de las playas del mar y de las riberas de los ríos.

Con estos antecedentes el Ministro de Obras Públicas en el gobierno del Presidente León Febres Cordero, Ing. Alfredo Burneo, mediante Acuerdo Ministerial No. 037 del 15 de octubre de 1984, declara como fecha oficial del Ministerio de Obras Públicas, el 9 de julio. El 15 de enero del 2007, el Presidente de la República, Eco. Rafael Correa Delgado, mediante Decreto Ejecutivo 053, cambia la estructura de este Portafolio y crea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con cuatro Subsecretarías.

- DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES
- DE TRANSPORTE VIAL Y FERROVIARIO
- DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

- DE AEROPUERTOS Y TRANSPORTE AÉREO. (Bodero, Burgos, & Sánchez, 2011)

Entre algunos hechos históricos que se destacan sobre el transporte en el Ecuador, se encuentra:

- En 1983, se crea el Transporte, Rutas y Terminal Terrestre.
- En 1985, el gobierno nacional otorga un plan de transporte para Quito y Guayaquil.
- En 1990, el gobierno nacional compra locomotoras para tratar de recuperar el ferrocarril.
- En 1991, se crea los Estudios de Transporte.
- En 1993, el Municipio de Quito demandó la transferencia del servicio de transporte.
- En 1995, el Municipio de Quito crea la Planificación y Gestión del Transporte.
- En 1999, se transfiere la competencia del transporte terrestre a los municipios mediante reforma constitucional. (Naranjo, 2013, pág. 13)

1.1.3. Participación del transporte en la economía

Varios son los indicadores que muestran la participación del transporte en la economía del Ecuador, se puede apreciar que “en cuanto a la variación inter-anual del PIB (3.4%), las actividades que presentaron mayor contribución fueron: Construcción, 0.90%; Actividades profesionales, técnicas y administrativas, 0.58%; y, Petróleo y minas, 0.57” (Banco Central del Ecuador, 2015, pág. 12).

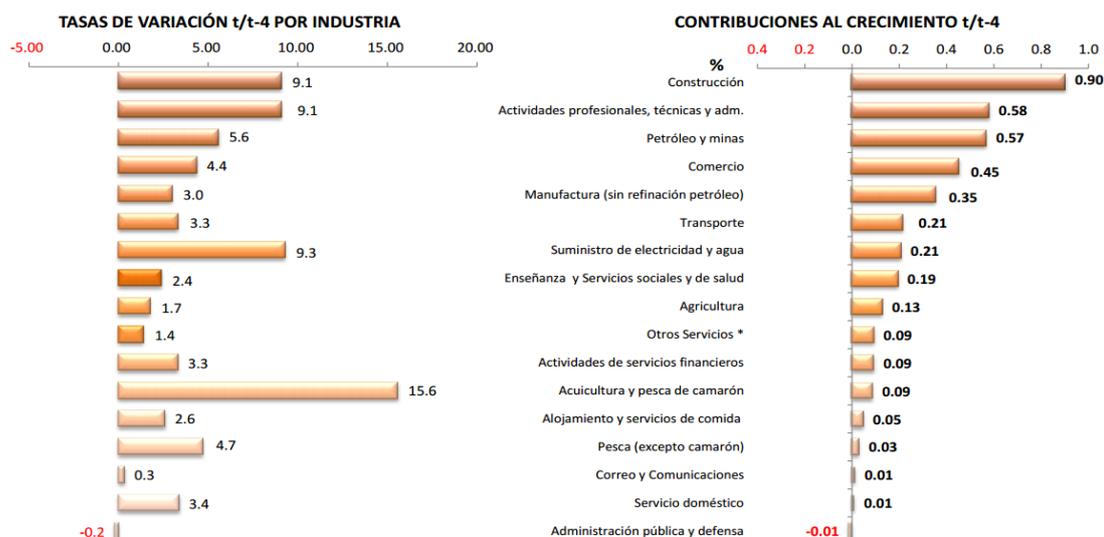


Gráfico 1: Tasas de variación por industria y contribuciones al crecimiento

Fuente: (Banco Central del Ecuador, 2015, pág. 12)

Según el BCE, en su informe 2015, la inflación anual vista al mes febrero de 2015 se comportó en un 4.05%, superior a igual mes del año 2014 la cual fue de 2.85%. “Por divisiones de consumo, 5 agrupaciones se ubicaron por sobre el promedio general, siendo los mayores porcentajes los de Bienes y Servicios Diversos; Bebidas Alcohólicas, tabaco y estupefacientes y; por el contrario, en las Comunicaciones se registró deflación” (Banco Central del Ecuador, 2015, pág. 12) .

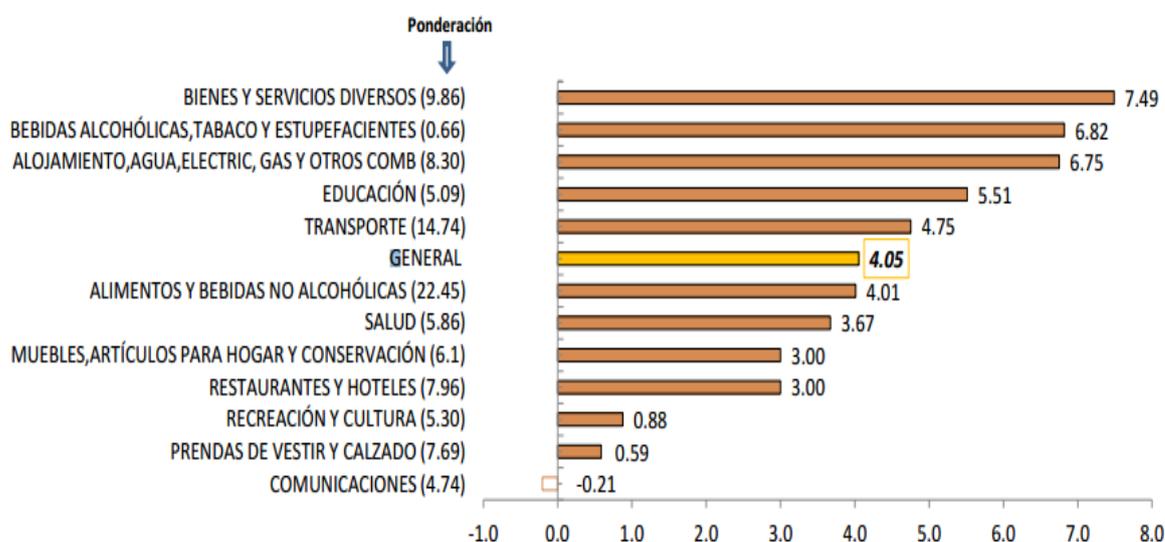


Gráfico 2: Inflación por industrias

Fuente: (Banco Central del Ecuador, 2015, pág. 26)

Un análisis de la estructura de la ocupación de la PEA urbana, muestra como la actividad de transporte se encuentra en la quinta posición generadora de empleo, con un crecimiento en un 7,1% en el año 2014, antecedido por la construcción con un 7,6%, la agricultura con un 8,2%, las industrias manufactureras con un 12,5% y el comercio con el 24,3%. Esto demuestra que esta actividad es fuente importante en la generación de empleo.

ESTRUCTURA DE LA OCUPACIÓN DE LA PEA URBANA

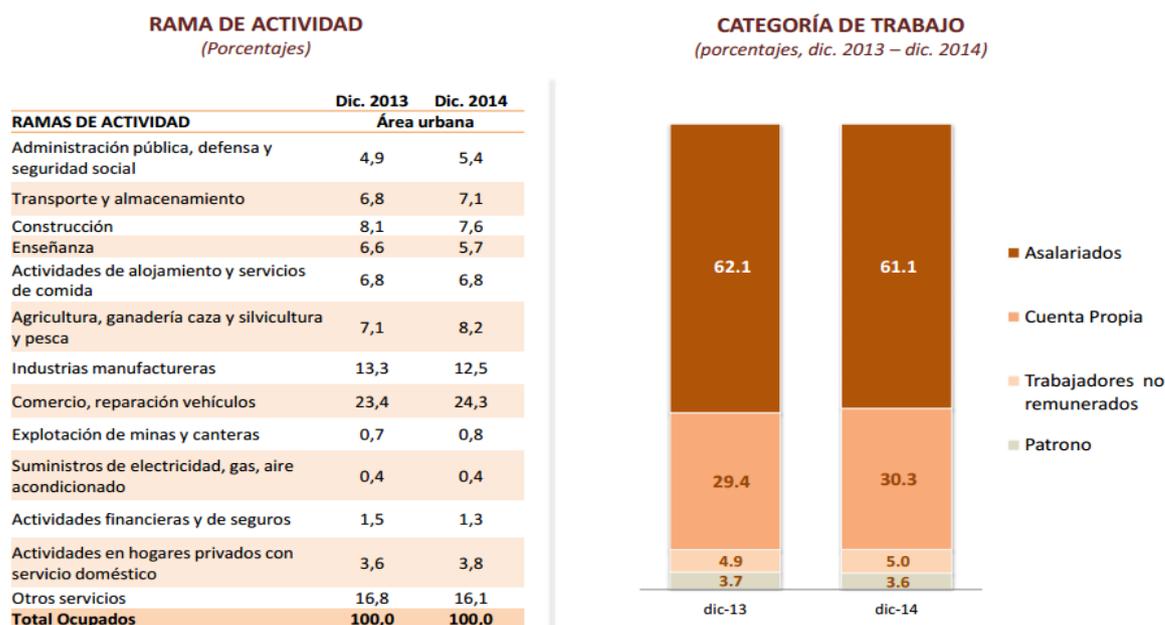


Gráfico 3: Estructura de la ocupación de la PEA urbana

Fuente: (Banco Central del Ecuador, 2015, pág. 33)

1.1.4. Organismos que controlan el sector de transporte de carga pesada

Entre los Organismos y Gremios que Controlan, Regulan y Capacitan a las Organizaciones y personal relacionado al Transporte de Carga Pesada se encuentran: Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOB):

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el encargado de la construcción y mantenimiento de la red vial nacional del Ecuador por lo que realiza operativos para el control de pesos y dimensiones del transporte pesado en las vías de la provincia del Azuay, con el propósito de regular este procedimiento y evitar la destrucción de la red estatal, por

causa de sobrecarga. Entre sus funciones se encuentran: Emitir y aplicar políticas de Transporte y Obras Públicas. (Ordóñez & Puma, 2015, pág. 25)

Agencia Nacional de Tránsito (ANT):

La Agencia Nacional de Tránsito se encarga de planificar, regular y controlar la gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el territorio nacional, a fin de garantizar la libre y segura movilidad terrestre, prestando servicios de calidad que satisfagan la demanda ciudadana; coadyuvando a la preservación del medio ambiente y contribuyendo al desarrollo del País, en el ámbito de su competencia. (Ordóñez & Puma, 2015, pág. 39)

Servicios de Rentas Internas (SRI):

El Servicio de Rentas Internas (SRI) es una entidad técnica y autónoma que tiene la responsabilidad de recaudar los tributos internos establecidos por Ley mediante la aplicación de la normativa vigente. Su finalidad es la de consolidar la cultura tributaria en el país a efectos de incrementar sostenidamente el cumplimiento voluntario de las obligaciones tributarias por parte de los contribuyentes. Las empresas de Transporte de Carga Pesada son vigiladas y controladas por el Servicio de Rentas Internas, para determinar si cumple o no con el pago de impuestos, de manera que no se evada los impuestos, evitando que existan problemas mayores de carácter legal, además deben tener los permisos autorizados por este Organismo de Control como es el RUC. (Ordóñez & Puma, 2015, pág. 45)

Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador (FENATRAPE):

La Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador es una institución gremial creada el 3 de diciembre de 1971, representa efectivamente al sector de transportistas pesados del país, apoyando de esta manera al fortalecimiento de todos sus asociados mediante la prestación de servicios de calidad, contribuyendo al desarrollo socio - económico del país. (Ordóñez & Puma, 2015, pág. 82)

Ser miembro de la misma es de libre opción pero esto otorga ciertos beneficios a sus agremiados.

- Capacitación sobre diversos temas de interés del sector;
- Gestión de trámites ante la Agencia Nacional de Tránsito y el SRI;
- Participación en los Congresos y Ferias que realiza la institución;
- Asesoramiento legal sobre temas relacionados con la actividad del transporte de carga;
- Venta de llantas para camión a precios reducidos, ya que la Federación goza de la liberación de aranceles;
- Descuentos especiales con proveedores de vehículos e insumos para el transporte pesado. (Ordóñez & Puma, 2015)

1.2. Teorías sustantivas

1.2.1. El sector informal

Al abordar la temática de informalidad se puede apreciar que esta parte de dos enfoques notoriamente diferenciables, las representaciones estructuralista e institucionalista, los que a su vez se complementan en su análisis, según expone Zurita D. (2013):

La primera analiza a la informalidad en función del escaso desarrollo del sector moderno de la economía, complementado en gran parte por la visión de los mercados internos de trabajo, donde sobresale la importancia de las instituciones laborales al interior de las empresas modernas. La perspectiva institucionalista analiza los costos de transacción y de pertenencia en el sector formal, para decidir si pertenecer o no a la legalidad institucional. (págs. 27-28)

A su vez Marcillo S. (2011), manifiesta que el sector informal está comprendido por:

Establecimientos informales de trabajadores por cuenta propia:

- Son empresas de hogares pertenecientes a, y administradas por, trabajadores por cuenta propia, ya sea individualmente o asociados con otros miembros de su propio hogar o de otros hogares, que pueden emplear trabajadores familiares auxiliares de manera ocasional; pero no emplean trabajadores asalariados de manera continua y que no llevan registros contables completos o no tienen RUC.

Establecimientos de empleadores informales:

- Son empresas de hogares pertenecientes a, y administradas por, empleadores ya sea individualmente o asociados con miembros de su propio hogar o de otros hogares, que emplean uno o varios empleados de manera continua; no llevan registros contables completos o RUC y su tamaño es de hasta 10 empleados. (pág. 19)

Abordando el tema de la informalidad se pueden apreciar datos relevantes recopilados por el INEC la población empleada en el sector informal comprende todas las personas, que durante el periodo de referencia fueron empleadas en al menos una unidad del sector informal, independiente de su estatus en el empleo y de si su ocupación es principal o secundaria (INEC, 2015).

Los índices de trabajo informal que comunes en la economía nacional a lo largo de su historia, han sido la válvula de escape que ha permitido atenuar y encubrir el complejo problema del desempleo y la escasez de fuentes de trabajo. Lo que se refleja en una buena parte de la ocupación concentrada en actividades de baja productividad, bajos salarios y precarias condiciones laborales. (Marcillo, 2011, pág. 2)

Figura 1: Clasificación de la población económicamente activa



Fuente: (Flores & Rivera, 2015, pág. 59)

Los datos de la Consulta Popular para Penalizar la no Afiliación, la tasa de empleo informal disminuyeron, pero aumentó la tasa del sector informal, esto se puede observar en el gráfico 1. Lo cual se debe fundamentalmente a la política pública que obligaba a los empleadores a afiliar a sus trabajadores.

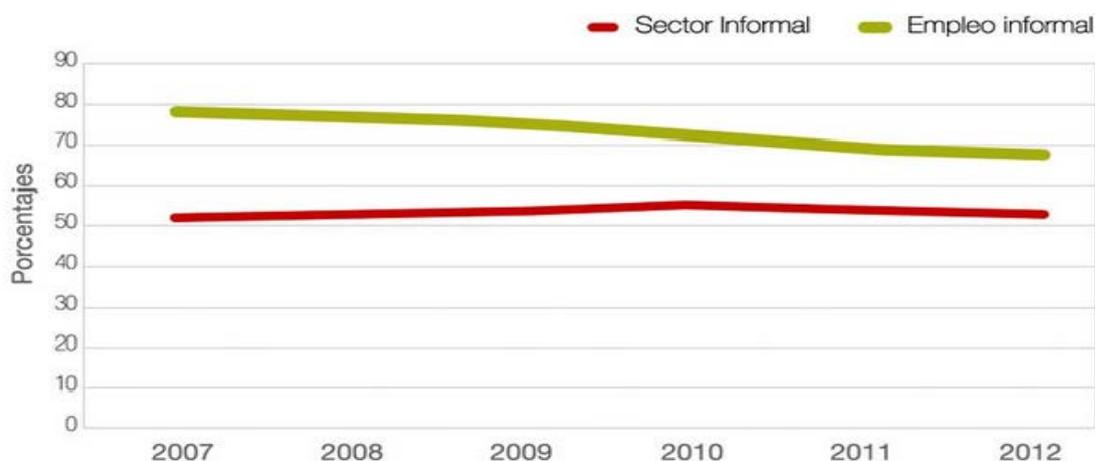


Gráfico 4: Porcentaje de ocupados en empleos y en sectores informales

Fuente: (INEC, 2012)

Según datos del INEC el sector informal paso de un 45,1% en diciembre 2007 a 39,7% en diciembre del 2014. La variación existente se evidencia en la siguiente tabla. (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2015)

Tabla 2: Cifras del sector informal en Ecuador del 2007 al 2015

Período	Formal	Informal
díc-07	41.0%	45.1%
díc-08	43.9%	43.5%
díc-09	43.7%	43.8%
díc-10	47.2%	42.8%
díc-11	46.5%	42.7%
díc-12	48.7%	40.8%
díc-13	49.3%	40.1%
díc-14	50.9%	39.7%
jun-15	51.2%	39.3%

Fuente: (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2015)

En un estudio realizado por el Banco Central del Ecuador se compararon el 2012 y 2013 en la misma etapa y se evidenció que el porcentaje de ocupados en el sector formal aumentó de 40.8% a 42.3%, mientras que el porcentaje de ocupados en el sector informal disminuyó en 1.8 puntos porcentuales para ubicarse en 47.3% (Banco Central del Ecuador, 2013). Lo cual se puede apreciar en la siguiente gráfica:

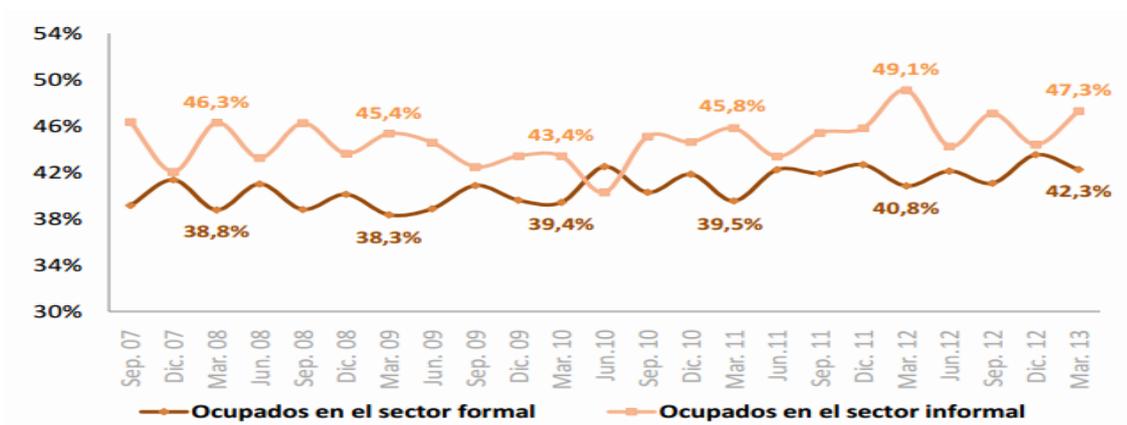


Gráfico 5: Ocupados en el sector formal y en el sector informal.

Fuente: (Banco Central del Ecuador, 2013)

Ecuador al cierre del 2010 contaba con una tasa de empleo en el sector informal del 44,6%, y la ciudad de Guayaquil era la segunda en esta pirámide. Según datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos en Guayaquil se estiman 510.243 informales, de ellos 306.027 hombres y 204.216 mujeres, lo que representa el doble que la ciudad de Quito donde existían 258.771 (INEC, 2011).

En Guayaquil, una ciudad habitada por más de 2'300.000 personas muestra en sus aceras el panorama de la dedicación y el deseo de superación y según el Censo de Población y Vivienda del 2010, realizado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) contabilizó unas 58,609 personas mayores de 15 años que realizan diferentes tipos de trabajo de manera informal sea vendiendo un producto u ofreciendo sus habilidades en algún oficio basado en la experiencia. (Peralta, 2014, pág. 82)

Sobre el sector del transporte informal no se cuentan con cifras exactas, pero las autoridades de tránsito refieren que existe un alto nivel de incidencia de transportista ilegales. Según el ministerio de Obras Públicas en la actualidad “se tiene cubierto un 60% de la totalidad del parque automotor nacional, estimado en 115.728 vehículos de carga pesada” (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2013). En la actualidad se toman medidas para mitigarlo pero sigue siendo un elemento que atenta contra los transportistas que si tienen su permiso de operación y su demanda se ve disminuida por la competencia que estos representan.

1.2.2. Determinantes de la informalidad

Varias son las variables que influyen en la elección de un individuo del trabajo informal, aunque muchas veces no representa una elección, existen varias características que asocian a los individuos con este tipo de trabajos:

- **Edad:** Son muchos los jóvenes que optan por laboral en empleos con baja remuneración, mientras esperan que aparezca una oportunidad de un trabajo formal o concluyen su etapa de estudios y estar mejor capacitados.

Cuando se observan las estadísticas las personas entre 10 a 17 años el 61,2% labora en el sector informal y aquellas que superan los 65 años laboran el 73,6% en dicho sector (INEC, 2011).

Estos estratos de la sociedad resultan más vulnerables, los primeros por no contar con los estudios y experiencia suficientes y los segundos son considerado que están en decrecimiento de sus habilidades.

- **Capital humano:** esta característica se asocia al nivel educacional y a la experiencia laboral.

Según el INEC (2011), en el año 2010 se evidencio una alta correlación entre el máximo de nivel de instrucción alcanzado y la probabilidad de pertenecer al sector informal. Aquellos personas que no contaban con estudios representaban el 70,2% de este sector, sin embargo los que poseían estudios de cuarto nivel solo representaban el 14,4%.

- **Decisión del individuo:** En la actualidad la economía del país no cuenta con suficiente capacidad para darle empleo a toda la mano de obra disponible, ante esta situación las personas buscan estrategias de supervivencia, resultando la informalidad una opción asequible.
- **La migración campo-ciudad:** Las grandes urbes presentan altos niveles de migración en la actualidad, tanto de extranjeros como de nacionales de zonas rurales. Ante esta situación resulta una modalidad el sector informal para emplearse (Galarraga, 2010), (Zurita, 2013).

1.3. Referentes empíricos

A pesar que no se encuentran investigaciones sobre el tema objeto de estudio si existen otros trabajos que de cierta manera se relacionan, pues abordan indistintamente el trabajo informal y el transporte de carga pesada, entre estas se encuentra la investigación realizada por Marcillo S. (2011), titulada “Trabajo Informal en Guayaquil: Incidencia y Determinantes (2008-2010)” con el objetivo de analizar al sector informal, así como las determinantes que conducen a las personas que ingresen a estas actividades y a manera de análisis como incide en la economía de la ciudad de Guayaquil. Para lo cual emplea una metodología cuantitativa y descriptiva, teniendo datos estadísticos del Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos (INEC), así como Boletines del Banco Central del Ecuador. La investigación concluye que la informalidad en Guayaquil constituye un refugio o estrategia de subsistencia para las personas marginadas, motivo del crecimiento poblacional y la migración, no compensándose la oferta y demanda generada ante el empleo.

Entre las condiciones de trabajo del sector informal se pueden distinguir los marginados si se toma en cuenta el nivel escolar y las prestaciones sociales como lo son el seguro social, los trabajadores por cuenta propia con alto nivel escolar no están voluntariamente en este sector sino que se auto-emplean por falta de trabajo en el sector formal. (Marcillo, 2011, pág. 91)

Recomendando acciones a distintas Instituciones gubernamentales, pero sobre todo exhortando a:

Facilitar el reconocimiento de la formalidad antes que exigir el cumplimiento de las obligaciones necesarias para cumplir con la misma. En este sentido, se propone utilizar mecanismos que incluyen el reconocimiento de títulos de propiedad, la separación patrimonial entre empresa y empresario informal, la habilitación en el

ámbito tributario, el reconocimiento de la relación laboral existente y el desarrollo del comercio ambulante en condiciones de mayor estabilidad y seguridad. (Marcillo, 2011, pág. 94)

Otro de los trabajos de referencia para la investigación es el realizado por Peralta J. (2014), titulado “El Estudio Socioeconómico del trabajo informal y su efecto en el Sector Comercial la Bahía de la Ciudad de Guayaquil 2009-2013”, por medio de este trabajo la investigadora busca analizar el entorno social y económico referente al comercio informal del sector de la Bahía de Guayaquil visualizando las causas fundamentales que motivaron el inicio de esta actividad como medio de sustento familiar, determinando la problemática a las que se deben enfrentar las personas que intentan por medio de este comercio integrarse al mercado laboral. A manera de conclusión, se obtuvo que el sector informal propicia la posibilidad de empleo para la población desplazada del trabajo formal, ya sea a causa del despido, por la incapacidad de encontrar trabajo debido a su nivel académico o por la insuficiente oferta de empleo que genera el sector moderno de la economía, siendo una estrategia de sobrevivencia, para estas personas marginadas ante un escenario de pobreza e inexistencia de seguridad social para el desempleo.

La opción del trabajo informal se distingue entre los marginados de la sociedad, los cuales no están por voluntad propia, sino dado por su nivel escolar, ante lo cual se auto-emplean como única opción de generar ingresos, para su subsistencia y la de sus familiares. A pesar que Ecuador es un país con gran desarrollo para la actividad comercial e industrial, fuentes generadoras de empleo, el marco legal existente ha limitado su crecimiento, ya que las exigencias y requisitos que deben obtenerse para formalizar una labor son muchos y a su vez engorrosos.

Apreciándose además que el trabajo informal en Guayaquil a ido en aumento a pesar del recrudescimiento de leyes gubernamentales y de ordenanzas municipales.

Aun no se lo ha logrado ya que muchas personas buscan en la informalidad su medio de sustento diario para poder mantener a su familia, por ello se concluye indicando que en los alrededores de la bahía de Guayaquil las personas se dedican al trabajo informal y prefieren este tipo de trabajo porque ganan a diario, reciben su dinero por las ventas al contado, no se ven obligados a fiar, no pagan alquiler de locales comerciales, no emiten facturas o comprobantes de ventas, no pagan patentes o tasas de habilitación municipal, evaden los tributos de servicio de rentas internas y aduanas. (Peralta, 2014, pág. 91)

A su vez como investigación de aporte para el presente trabajo, se encuentra la desarrollada por Salazar C. (2015), cuyo título, “El programa de renovación del parque automotor y de chatarrización RENOVA y el beneficio económico generado a los transportistas del ecuador a través de la exoneración de aranceles durante el período 2008-2012”, se desarrolla por medio del objetivo de cuantificar el ahorro que el Programa generó a los transportistas del Ecuador, a través de la exoneración de aranceles durante el período 2008-2012.

Por medio de esta investigación se pudo relacionar a todas las Instituciones del estado que intervienen directamente en aquellas actividades vinculadas a la transportación, así como las regulaciones, disposiciones y leyes en general que las regulan. A su vez se identificó en el caso específico del transporte de carga pesada, los años que determinan la vida útil del vehículo y las dimensiones y peso que permiten identificarlos como transporte de carga pesada. En las conclusiones de este trabajo investigativo, se aborda la importancia para el país del Programa de Renovación Vehicular, permitiendo:

- Disminución de la contaminación ambiental.
- Seguridad en la transportación pública.
- Reducción de accidentes de tránsito por fallas mecánicas.
- Actualización de Base de datos parque automotor y mayor conciencia tributaria.
- Participación activa en la recaudación por Política Fiscal (Salazar, 2015).

Por último y de gran importancia para el tema de investigación se encuentra el trabajo realizado en Guayaquil, por la autora Solórazano M. (2013) titulado “Diseño de un programa de capacitación, procesos y beneficios para los transportistas informales de carga pesada que operan en la ciudad de Guayaquil y que deben regularizarse de acuerdo a la norma de Transporte vigente en el país”, con el objetivo de realizar un estudio para conocer los motivos por los cuales los transportistas informales de carga pesada carecen de una organización, revelando la realidad actual y el fomento de la formalización de la transportación en la ciudad de Guayaquil; para lo cual se emplean instrumentos tales como encuestas y entrevistas, de tipo exploratoria, histórica, correlacional y descriptiva, se enfoca de manera cuantitativa, con la recopilación, levantamiento y análisis de información estadística. Entre las conclusiones de la investigación sustentadas en los resultados obtenidos por medio de las encuestas y se determina que el proceso de regularización incidirá en:

- El reconocimiento como persona jurídica, a través de la gestión administrativa con las entidades públicas inmersas en la formalización, previo la obtención de los requisitos para la constitución.
- Aprovechar los beneficios con que el estado contribuye para el desarrollo de las pequeñas organizaciones, mejorando sus unidades vehiculares y lograr el buen vivir.

- Permitir la transparencia de los gastos e ingresos, mediante la aplicación de un registro contable y al final de un periodo obtener un resultado a favor o en contra.
- Creación de una estructura organizacional, procedimientos y reglas para el desarrollo de la actividad empresarial. (Solórzano, 2013, pág. 140)

Por lo que la Solórzano M. (2013), recomienda una serie de acciones a desarrollar posterior a la capacitación del transportista informal entre las que se encuentran:

- Planificación de objetivos estratégicos anuales
- Medición y evaluación periódica del rendimiento empresarial.
- Análisis y estudio de mercado de los costos actualizados y tarifas de fletes.
- Implementación de un sistema informático de costos para el cálculo de tarifas de fletes origen/destino, con información relevante como gastos administrativos; combustible; lubricantes, tipo de mercadería, distancia, etc.
- Mantenerse siempre informado y actualizado en las emisiones de los
- Decretos Ejecutivos, Resoluciones, Disposiciones, etc., emitidas por las entidades reguladoras, relacionadas al giro del negocio. (pág. 141)

Capítulo 2

MARCO METODOLÓGICO

2.1. Metodología:

El diseño metodológico del presente trabajo tiene un enfoque mixto, es decir, cualitativo, el método cualitativo se encarga de hacer estudios más conceptuales y teóricos del objeto de estudio, mientras que el método cuantitativo se ocupa de describirlo desde visiones más experimentales y prácticas (Hernández, 2014).

Esta investigación presenta ambos modelos, ya que primeramente, se aborda desde el punto de vista teórico-conceptual, a la vez que emplea elementos de la modalidad cuantitativa, pues a la hora de su evaluación, se realizarán encuestas, que necesitarán de elementos prácticos para determinar la incidencia del transporte informal en el mercado de las compañías de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil.

2.2. Métodos:

Mediante los métodos empíricos, se desarrollarán las actividades prácticas relacionadas con el objeto de estudio, el conocimiento de sus características fundamentales y las relaciones esenciales existentes que son perceptibles sensorialmente (Hernández, 2014), como la revisión documental y el método histórico-lógico pues ofrecerá información acerca de la trayectoria histórica del fenómeno estudiado en el transcurso del tiempo, constituyendo las leyes generales de su funcionamiento y desarrollo.

Los métodos teóricos permitirán determinar cómo el transporte informal en el mercado de las compañías de transporte terrestre de carga pesada en la Ciudad de Guayaquil que no son detectables de manera sensoperceptual, sustentado en el método analítico-sintético para la identificación, a partir de la de la descomposición del objeto de estudio en sus partes y de este modo establecer las relaciones causa-efecto del fenómeno, a su vez se sustentará en el método

inductivo-deductivo para establecer generalizaciones a partir de los resultados particulares obtenidos. Dichos métodos serán empleados tanto para la fundamentación teórica de la investigación como para el análisis del objeto de investigación, siendo este los proveedores del mercado de transporte terrestre de carga pesada en la ciudad de Guayaquil.

2.3. Premisas o Hipótesis

El transporte informal incide negativamente en el mercado de las compañías de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil.

2.4. Universo y muestra

Según Behar (2010), “se llama población al conjunto de todos los elementos de un tipo particular cuyo conocimiento es de interés”. (pág. 55). Por lo que la población objeto de estudio en el presente trabajo está conformada por el total de proveedores del mercado de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil, para lo cual se tiene presente datos recabados en página web del INEC (2014), partiendo de la identificación del número de vehículos pesados en Guayas, por su capacidad en toneladas, por lo que su determinación parte de 3 ¼ de tonelada ascendiendo a 15.326 vehículos de carga pesada, mismo número de proveedores de los servicios de transporte de carga pesada.

Muestra

En el caso de la muestra se tiene que es una parte de la población estadísticamente significativa que cumple con una serie determinada de características (Enciclopedia Universal, 2014). En la presente investigación para el cálculo de muestra finita se empleó la fórmula que se muestra a continuación (Gento S., 2012):

$$n = \frac{(N * Z^2 * p * q)}{(e^2 * (N - 1) + Z^2 * p * q)}$$

n = el tamaño de la muestra.

N = tamaño de la población

Z = valor obtenido mediante niveles de confianza. Es un valor constante que, que si no tiene su valor, se toma en relación al 95% de confianza equivale a 1,96 (como más usual).

e = Límite aceptable de error muestral que, generalmente cuando no se tiene su valor, suele utilizarse un valor que varía entre el 1% (0,01) y 9% (0,09), valor que queda a criterio del encuestador.

p = probabilidad esperada de ocurrencia

q = probabilidad esperada de no ocurrencia

2.5. CDIU – Operacionalización de variables

Tabla 3: Cuadro CEDIU.

Categorías	Dimensiones	Instrume	Unidades de análisis.
Social	<ul style="list-style-type: none"> • Resta prestigio al mercado del transporte formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil. • Incumplimiento con las reglamentaciones legales que regulan el transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil. 	Encuesta	Proveedores del mercado de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil.
Cultural	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de conocimientos logísticos acerca de la transportación de carga pesada. • Falta de conocimientos acerca de las técnicas de transportación de carga pesada. 	Encuesta	Proveedores del mercado de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil.
Económicos	<ul style="list-style-type: none"> • Disminución en el nivel de ingresos del mercado de transporte formal de carga pesada • Incidencia negativa en los precios establecidos por los proveedores formales de transporte de carga pesada • Pérdida de clientes 	Encuesta	Proveedores del mercado de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil.

2.6. Gestión de datos

La gestión de datos se desarrolló mediante una encuesta con preguntas cerradas y de múltiples opciones las que permiten determinar la incidencia que tiene el transporte informal en el mercado de las compañías de transporte de carga pesada en la Ciudad de Guayaquil.

Los datos obtenidos por medio de la encuesta son tabulados mediante el programa informático para Windows, Microsoft Excel y expuestos en gráficos y tablas en frecuencias y porcentajes permitiendo de manera más detallada la interpretación de los resultados encontrados.

2.7. Criterios éticos de la investigación

Respetando los criterios éticos de la investigación, primeramente se comunicará el interés del estudio a la muestra objeto de investigación, estableciendo una charla individual donde se le expone el objetivo de la investigación y la confidencialidad de la misma por lo que los nombres de los individuos, dirección, cargos u otros aspectos que puedan identificar al individuo no serán revelados. Aquellos formularios empleados en la recolección de datos serán anónimos y la identificación de los individuos dentro del estudio será por medio de un número único de participación. Los datos serán empleados exclusivamente de manera estadística. Los resultados finales podrán ser divulgados una vez concluido el estudio en forma de comunicación científica. La participación expresa de cada sujeto se manifestará en la aceptación o no de responder la encuesta presentada.

Capítulo 3

RESULTADOS

3.1. Antecedentes de la unidad de análisis o población

Los antecedentes de la unidad de análisis parten de la población identificada, la cual asciende a 15.326 proveedores de servicios de transporte de carga pesada, por lo que este será el universo a tener presente para calcular la muestra representativa a encuestar. El procedimiento de su cálculo se evidencia seguidamente:

Fórmula:

$$n = \frac{(N * Z^2 * p * q)}{(e^2 * (N - 1) + Z^2 * p * q)}$$

Donde:

n = el tamaño de la muestra.

N = tamaño de la población= 15.326 proveedores

Z = valor obtenido mediante niveles de confianza. Es un valor constante que, que si no tiene su valor, se toma en relación al 95% de confianza equivale a 1,96 (como más usual).

e = Límite aceptable de error muestral que, generalmente cuando no se tiene su valor, suele utilizarse un valor que varía entre el 1% (0,01) y 9% (0,09), valor que queda a criterio del encuestador.= 0,09

p = probabilidad esperada de ocurrencia = 0,5

q = probabilidad esperada de no ocurrencia = 0,5

Sustituyendo:

$$n = \frac{(15.326 * 1,96^2 * 0,5 * 0,5)}{(0,09^2 * (15.326 - 1) + 1,96^2 * 0,5 * 0,5)}$$

$$n = \frac{(14719,0904)}{(125,0929)}$$

$$n = 117,67 \approx 118$$

Los resultados obtenidos permiten determinar que la muestra a la cual se le aplicará la encuesta asciende a 118 proveedores de servicios de transporte pesado.

3.2. Diagnóstico o estudio de campo:

El análisis de la encuesta aplicada muestra que el total de la muestra abarcada de los 118 proveedores de servicio de transporte de carga pesada, es decir, el 100% considera que el transporte informal afecta la demanda del servicio formal. Esto está estrechamente relacionado a los precios que los transportistas informales ofrecen por sus servicios ya que la evasión de los impuestos y contribuciones por parte de estos les permite de manera desleal competir con la compañías que se dedican a esta actividad. Lo cual está muy relacionado a la respuesta de la mayoría de los encuestados sobre como se ve afectado el nivel de ingresos del mercado de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil por la existencia del transporte informal, siendo respuesta de un 64,4% que disminuye mucho el nivel de ingresos, seguido del 27,1% que manifiesta, algo, y el 8,5% como poco.

Igualmente ante la opinión de los encuestados de si el transporte informal incide negativamente en los precios establecidos por los proveedores formales de servicios de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil, el 100% de estos considera que es negativa su incidencia, mismo caso que se responde en las anteriores preguntas. A su vez es apreciable en un 55,9% que la existencia del transporte informal causa pérdida de clientes,

seguido en un 39,8%, resta prestigio al mercado del transporte formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil y un último criterio en un 4,2%, permite mejorar la calidad del servicio de carga pesada.

La pregunta que aborda la consideración de parte de los encuestados sobre si el uso del transporte formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil tiene garantías para los usuarios, un 72,9% manifiesta que sí, seguido del 27,1% que expresa, mucho, esto es claramente por el conocimiento, preparación y dominio técnico que el personal prestador de servicios posee, alcanzado por la intervención y exigencias de las instituciones y gremios que se relacionan con esta actividad. De ahí que el 95,8% de los mismos, manifiesten que los transportistas informales carecen de los conocimientos logísticos, técnicos y legales necesarios para desempeñar la actividad y solo el 4,2% manifieste que no, lo cual es motivo a que estos evaden cualquier tipo de responsabilidad, poniendo en peligro la vida de personas y exponiendo al daño, las mercancías transportadas.

Permitiendo apreciar en la pregunta sobre los beneficios del mercado de transporte formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil que el 41,4% de los encuestados considera como gran beneficio los conocimientos técnicos y logísticos que posee el personal de transporte que ejerce su actividad de manera formal, seguido del 36,2% que resalta poseer certificación del transporte por las autoridades competentes, y un 22,4% observa la actividad como legalmente regulada.

Al recabar el criterio de si el uso del transporte informal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil perjudica a los usuarios que reciben su servicio, la mayoría representada por el 83,1%, tiene el criterio que siempre se ven perjudicados estos individuos y solo el 16,9% considera que algunas veces, todo lo cual se sustenta en que los transportistas informales no ofrecen las garantías legales que puede brindar el sector formal, ni presentan un adecuado

nivel de preparación y conocimiento suficiente para ejecutar las actividades de transportación de carga pesada.

Todo lo anterior sustenta la opinión de los transportistas formales sobre si se deben implementar y/o reforzar las medidas legalmente establecidas para la detección y erradicación del transporte informal de carga pesada en Guayaquil, pues el 100% de estos considera que si debe de recrudescerse la vigilancia e implementación adecuada de las medidas establecidas por las correspondientes instituciones gubernamentales. Repercutiendo en que el 100% de los encuestados expresen que mientras exista el transporte informal estará afectado el mercado del transporte formal de carga pesada en Guayaquil.

Capítulo 4

DISCUSIÓN

4.1. Contrastación empírica:

Aplicadas las encuestas se pudo identificar que el transporte informal incide de manera negativa en el mercado de las compañías de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil, manifestado por el 100% de los encuestados, pues acapara los posibles clientes al ofrecer los servicios de transportación de carga pesada con precios más bajos que las compañías que se encuentran regularizadas, lo cual es aceptado por los usuarios, quienes no tienen presente que optar por los transportistas informales es estar sujeto a la incorrecta manipulación y trasportación de la mercancía, causa de ser dañada, así como exponer la vida de las personas al no cumplir estas con la especificaciones técnicas y legales establecidas para la logística de transportación.

Los resultados obtenidos a pesar que no mantienen estrecha relación con las investigaciones abordadas en el marco teórico, al no encontrarse estudios similares, si evidencian en el caso de la investigación titulada “Trabajo Informal en Guayaquil: Incidencia y Determinantes (2008-2010)” por Marcillo (2011) puntos coincidentes, pues revela la necesidad de facilitar el reconocimiento de la formalidad antes que exigir el cumplimiento de las obligaciones necesarias para cumplir con la misma, así como otras medidas institucionales que incidan en la eliminación de la informalidad, lo cual está acorde a lo manifestado por el 100% de los encuestados los que consideran que implementar y/o reforzar las medidas legalmente establecidas para la detección y erradicación del transporte informal de carga pesada en Guayaquil.

De igual manera se puede establecer comparación con el estudio realizado por Peralta (2014), titulado “El Estudio Socioeconómico del trabajo informal y su efecto en el Sector Comercial la Bahía de la Ciudad de Guayaquil 2009-2013”, donde se evidencia que pues los

transportistas informales las personas se dedican al trabajo informal prefieren este tipo de labor porque ganan a diario, reciben su dinero por las ventas al contado, no se ven obligados a fiar, no pagan alquiler de locales comerciales, no emiten facturas o comprobantes de ventas, no pagan patentes o tasas de habilitación municipal, evaden los tributos de servicio de rentas internas y aduanas, permitiéndole esto en el caso del transportista informal ofrecer sus servicios a bajos precios, lo cual a su vez incide en la negativamente en los precios establecidos por los proveedores formales de servicios de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil, manifestado por el 100%, de igual manera es apreciable en un 55,9% que la existencia del transporte informal causa pérdida de clientes, seguido en un 39,8%, resta prestigio al mercado del transporte formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil y un último criterio en un 4,2%, permite mejorar la calidad del servicio de carga pesada.

Contrastándose estos resultados con el 100% de los encuestados que consideran que el transporte informal afecta la demanda del servicio formal, siendo respuesta de un 64,4% que disminuye mucho el nivel de ingresos, seguido del 27,1% que manifiesta, algo, y el 8,5% como poco, todo lo cual conlleva a que el 100% de los encuestados expresen que mientras exista el transporte informal estará afectado el mercado del transporte formal de carga pesada en Guayaquil.

Otra de las investigaciones con la cual puede establecerse cierta comparación es la desarrollada por Salazar (2015), cuyo título, “El programa de renovación del parque automotor y de chatarrización RENOVA y el beneficio económico generado a los transportistas del Ecuador a través de la exoneración de aranceles durante el período 2008-2012”, pues el estudio al abordar la importancia para el país del Programa de Renovación Vehicular, muestra como esta renovación se efectuó en el transporte regularizado particularmente en el de carga pesada, lo cual garantiza la seguridad en la transportación y la reducción de accidentes por fallas mecánicas, algo de lo cual carecen los vehículos de los

transportistas informales pues estos no se someten a las disposiciones y regulaciones de las entidades pertinentes. Esto sin embargo en el caso del transporte formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil se evidencia que el 41,4% de los encuestados considera como gran beneficio los conocimientos técnicos y logísticos que posee el personal de transporte que ejerce su actividad de manera formal, seguido del 36,2% que resalta poseer certificación del transporte por las autoridades competentes, y un 22,4% observa la actividad como legalmente regulada.

Por último es de mencionar la relación que se puede establecer con la investigación efectuada por la autora Solórzano (2013) titulado “Diseño de un programa de capacitación, procesos y beneficios para los transportistas informales de carga pesada que operan en la ciudad de Guayaquil y que deben regularizarse de acuerdo a la norma de Transporte vigente en el país” donde se aborda que es prudente aprovechar los beneficios con que el estado contribuye para el desarrollo de las pequeñas organizaciones, mejorando sus unidades vehiculares y lograr el buen vivir, lo cual se muestra en las repuestas que ofrecen la muestra encuestada sobre las garantías que ofrece la traspotación formal para los usuarios, pues un 72,9% manifiesta que sí existen garantías, seguido del 27,1% que expresa, mucho, a su vez el 95,8% de los mismos, manifiesten que los transportistas informales carecen de los conocimientos logísticos, técnicos y legales necesarios para desempeñar la actividad y solo el 4,2% manifieste que no, lo cual es motivo a que estos evaden cualquier tipo de responsabilidad, poniendo en peligro la vida de personas y exponiendo al daño, las mercancías transportadas.

4.2.Limitaciones:

Entre las limitaciones a las cuales se hizo frente en el presente trabajo se encuentra la escases de otros estudios investigativos sobre el tema en específico, si encontrando algunas que abordan desde otra perspectiva y de manera separada el trabajo informal y el transporte

de carga pesada, de cierta manera también incidió la determinación del universo de transporte de carga pesada que realiza actividades de manera formal, identificándole por medio de datos obtenidos en informe del Instituto de Estadísticas y Censos en el año 2015 sobre el parque automotor, pero solo a nivel provincial.

4.3.Líneas de investigación:

Esta investigación aportará como pionera en su tipo, información relevante sobre la incidencia del transporte informal en el mercado de las compañías de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil, posibilitando ser referencia teórica-conceptual y de contrastación de resultados para futuros estudios con similar objeto de investigación. Permitiendo la estructuración de estrategias por parte de las instituciones gubernamentales para la erradicación o minimización del transporte informal.

4.4.Aspectos relevantes

Lo novedoso de la investigación se muestra en ser única hasta el momento en abordar directamente la incidencia del del transporte informal en el mercado de las compañías de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil, evidenciando como afecta en los niveles de ingreso de estas compañías, así como en el prestigio, pues los transportistas informales al no poseer los conocimientos logísticos y técnicos suficientes y no estar sujetos a las leyes y disposiciones de las Instituciones que se encargan de la regularización de este sector, pueden ser causa de pérdida y maltrato de la mercancía e incluso condicionar accidentes de tránsito al no contar con el adecuado estado técnico del vehículo.

Capítulo 5

PROPUESTA

Tema: “El transporte de carga pesada en la Ciudad de Guayaquil beneficios y garantías de su contratación formal.”

Objetivo general:

Demostrar a los usuarios del mercado de servicios del transporte terrestre de carga pesada en la ciudad de Guayaquil los beneficios de la contratación formal.

Objetivos específicos:

- Explicar las desventajas del uso del mercado informal de servicios de transporte terrestre de carga pesada en la ciudad de Guayaquil.
- Establecer acciones para informar las ventajas de contratar los servicios del mercado de transporte terrestre formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil.

Viabilidad

Es viable la implementación de la propuesta porque los proveedores del mercado formal de transporte terrestre de carga pesada en la ciudad de Guayaquil poseen la disposición para su ejecución.

Alcance

Usuarios del mercado de servicios de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil.

Plan piloto

La propuesta antes de su ejecución será presentada a los directivos de las compañías que integran el mercado de servicios de transporte de carga pesada en la ciudad en Guayaquil para que den su aprobación de la misma y/o sugerencias necesarias para la implementación que serán consideradas.

Metodología de la propuesta

Metodología de trabajo

Las actividades propuestas son apropiadas para demostrar a los usuarios del mercado de servicios del transporte terrestre de carga pesada en la ciudad de Guayaquil los beneficios de la contratación formal, explicando las desventajas del empleo del mercado informal de servicios de transporte terrestre de carga pesada en la ciudad de Guayaquil así como establecer acciones para informar las ventajas de contratar los servicios del mercado de transporte terrestre formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil. Las acciones a desarrollar se estructuran en talleres que estimulan la participación de los integrantes y se componen de varias actividades.

Tiempo establecido para cada actividad

Cada actividad tendrá una duración de 20 a 25 minutos para que se mantengan la motivación en los participantes durante el desarrollo de los talleres hasta su conclusión.

Tabla 4: Contenido y actividades de los talleres.

Contenido	Actividades	Responsables
Información de las regulaciones legales para el transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil	Exposición oral en la sala de espera donde atienden los proveedores de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil a los usuarios.	Investigador: Daniel Vizñay Agente de tránsito
Información acerca de las ventajas del uso del transporte formal de carga	Entrega de trípticos informativos acerca de las ventajas del uso del transporte formal de carga	Investigador: Daniel Vizñay

Contenido	Actividades	Responsables
pesada en la ciudad de Guayaquil	pesada en la ciudad de Guayaquil Análisis y discusión de la información plasmada en los trípticos entregados.	
Información acerca de los conocimientos técnicos y logísticos que deben poseer los proveedores de transporte formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil	Charla educativa por personal especializado en transporte formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil. Entrega de plegables con la información expuesta.	Investigador: Daniel Vizñay Personal especializado en el transporte de carga pesada
Información acerca de las desventajas de usar el transporte informal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil	Distribución de volantes con las desventajas de usar el transporte informal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil así como con las medidas legales que se emprenden contra los practicantes de la actividad que son detenidos.	Investigador: Daniel Vizñay

Elaborado por: Daniel Vizñay

Conclusiones y recomendaciones

Conclusiones

Por medio del análisis de los diferentes referentes teóricos abordados sobre el transporte de carga pesada y el trabajo informal se pudo determinar en primer las características que deben de poseer los vehículos para ser catalogados como carga pesada, entre las cuales se encuentra el tipo de cabina, la capacidad la cual es a partir de 3501 kg, el estado general del vehículo, relacionado a la carrocería, el motor y el chasis los que deberán presentar un adecuado funcionamiento, de tal manera que se pueda garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios y la carga a transportar en el servicio. En segundo lugar se conceptualizó el trabajo informal, apreciándose su comportamiento a través de los años en el Ecuador y las determinantes fundamentales que condicionan su práctica entre las que se encuentran: la edad, el nivel de instrucción y la propia decisión del individuo.

La aplicación de la encuesta dirigida a los proveedores formales de servicios de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil se evidenció que el 100% de estos muestran que el transporte informal incide negativamente en la demanda del servicio formal, sustentado en la opinión del 64,4% sobre que disminuye mucho el nivel de ingresos, seguido del 27,1% que manifiesta, algo, y el 8,5% como poco. Resaltando un 55,9% de los encuestados que la existencia del transporte informal causa pérdida de clientes, seguido en un 39,8%, resta prestigio al mercado del transporte formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil y un último criterio en un 4,2%, permite mejorar la calidad del servicio de carga pesada. De manera general el 100% de la muestra abarcada expresa que mientras exista el transporte informal estará afectado el mercado del transporte formal de carga pesada en Guayaquil.

Teniendo presente la incidencia negativa del transporte informal en el mercado de las compañías de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil se efectuó el diseño de una propuesta demostrar a los usuarios del mercado de servicios del transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil los beneficios de la contratación formal así como las desventajas de contratar el servicio de transporte informal.

Recomendaciones

Orientar a las Organismos que controlan el sector de transporte de carga pesada la aplicación sistemática de investigaciones para evaluar la incidencia del transporte informal en el mercado de las compañías de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil, identificando este sector e incidiendo en el cumplimiento de lo establecido en la ley, respecto a la regularización de los vehículos y de esta actividad.

Divulgar los resultados alcanzados tras la presente investigación para determinar la incidencia que tiene el transporte informal en el mercado de las compañías de transporte terrestre de carga pesada en la Ciudad de Guayaquil y de esta manera incentivar a los usuarios de esta actividad la contratación de los servicios con proveedores formales, teniendo las garantías que estas compañías ofrecen en cuento a la calidad de los recurso humanos y técnicos.

Llevar a la práctica la propuesta diseñada para demostrar a los usuarios del mercado de servicios del transporte terrestre de carga pesada en la ciudad de Guayaquil los beneficios de la contratación formal, explicando las desventajas del uso del mercado informal de servicios de transporte terrestre de carga pesada en la ciudad de Guayaquil.

Bibliografía

- Área de Formación y Comportamiento de Conductores. (2011). *Reglamentación sobre vehículos pesados, prioritarios, especiales, de transporte de personas y mercancías y tramitación administrativa*. Madrid: Ministerio del Interior.
- Banco Central del Ecuador. (2013). *Reporte trimestral del mercado laboral*. Banco Central del Ecuador.
- Banco Central del Ecuador. (2015). *Estadísticas Macroeconómicas*. Quito: BCE.
- Behar D. (2010). Metodología de la Investigación. En D. S. Rivero, *Metodología de la Investigación* (págs. 16-17). Shalom.
- Bodero C., Burgos J., & Sánchez R. (2011). *SlideShare*. Recuperado el 10 de Agosto de 2016, de <http://es.slideshare.net/cabodero76/historia-e-importancia-del-transporte-terrestre-en-el>
- Cherrrés J. (2012). *CREACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE PESADO EN LA CIUDAD DE QUITO*. Quito: UNIVERSIDAD CENTRAL DEL ECUADOR.
- Comisión de Transito del Ecuador. (2010). *Resolución No.080-DIR-2010-CNTTTSV* . Quito: Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Enciclopedia Universal. (2014). *Muestra estadística*. Recuperado el Sábado 10 de Enero de 2015, de Muestra estadística: http://enciclopedia_universal.esacademic.com/46092/Muestra_estad%C3%ADstica
- Flores K., & Rivera K. (2015). *DETERMINANTES DE LA PARTICIPACIÓN FEMENINA EN EL MERCADO LABORAL INFORMAL DE LA CIUDAD DE CUENCA: 2014*. Cuenca: UNIVERSIDAD DE CUENCA.
- Galarraga A. (2010). *ANÁLISIS DE LAS CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL SECTOR INFORMAL EN EL ECUADOR - SEGMENTO PEQUEÑOS COMERCIOS*. FLACSO-ECUADOR.
- Gento S. (2012). *La investigación en el tratamiento educativos de la diversidad*. Madrid: UNED.
- Hernández R. (2014). *Metodología de la Investigación (6a edición)*. México: McGraw-Hill Education.
- INEC. (2011). *Indicadores Laborales*. Quito: Ecuador en Cifras.
- INEC. (2012). *Infoeconomía*. Quito: Dirección de Comunicación Social INEC.
- INEC. (2014). *ecuadorencifras*. Recuperado el 15 de Agosto de 2016, de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/anuarios-de-transporte-2/>
- INEC. (2015). *Actualización metodológica: Empleo en el sector informal y la clasificación de los ocupados según sectores*. Quito: Ecuador en cifras.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2015). *Actualización metodológica: empleo en el sector informal y la clasificación de los ocupados según sectores*. Quito: INEC.
- Marcillo S. (2011). *Trabajo Informal en Guayaquil: Incidencia y eterminantes (2008 -2010)*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.
- Merelo A., & Alejandro M. (2014). *Transporte de Carga Pesada, Cambio Tecnológico y su Incidencia sobre la Economía y Comercio Internacional del Ecuador: Análisis Prospectivo. Año: 2014 - 2024*. Guayaquil: UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL.

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2013). Recuperado el 6 de Agosto de 2016, de http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/07/20-07-2013_Reportaje-Especial_Pesos-y-Dimensiones.pdf
- Naranjo F. (2013). *MODELO DE CONTROL FINANCIERO PARA UNA EMPRESA DE TRANSPORTE PESADO BASADO EN UN ANÁLISIS FINANCIERO INTEGRAL: CASO PRÁCTICO EMPRESA NH LTDA*. QUITO: PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR.
- NTE INEN 2 204:2002 . (2002). *Gestión Ambiental. Aire. Vehículos Automotores. Límites permitidos de emisiones producidas por fuentes móviles terrestres de gasolina*. . Quito: Instituto Ecuatoriano de Normalización.
- Ordóñez M., & Puma R. (2015). *“EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE LOS IMPUESTOS QUE RIGEN LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE PESADO POR CARRETERA EN LA CIUDAD DE CUENCA, ANÁLISIS 2014. CASO PRÁCTICO ORMUTRANS S.A*. Cuenca: UNIVERSIDAD DE CUENCA.
- Peralta J. (2014). *El Estudio Socioeconómico del trabajo informal y su efecto en el Sector Comercial la Bahía de la Ciudad de Guayaquil 2009 - 2013*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.
- Salazar C. (2015). *EL PROGRAMA DE RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR Y DE CHATARRIZACIÓN RENOVA Y EL BENEFICIO ECONÓMICO GENERADO A LOS TRANSPORTISTAS DEL ECUADOR A TRAVÉS DE LA EXONERACIÓN DE ARANCELES DURANTE EL PERÍODO 2008-2012*. GUAYAQUIL: UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL.
- Solórzano M. (2013). *Diseño de un programa de capacitación, procesos y beneficios para los transportistas informales de carga pesada que operan en la ciudad de Guayaquil y que deben regularizarse de acuerdo a la norma de Transporte vigente en el país*. Guayaquil: UNIDAD ACADEMICA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y COMERCIALES DE LA UNIVERSIDAD ESTATAL DE MILAGRO.
- Zurita D. (2013). *La informalidad y el subempleo en el Ecuador: Período 2007-2012*. Quito: Escuela Politécnica Nacional.

Anexos

Anexo 1: Encuesta dirigida a los proveedores formales de servicios de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil.

ENCUESTA

Con el objetivo de determinar la incidencia que tiene el transporte informal en el mercado de las compañías de transporte terrestre de carga pesada en la Ciudad de Guayaquil se aplicó una encuesta a los proveedores formales de servicios de transporte de carga pesada en Guayaquil para que proporcionen la información relacionada al tema de investigación que se requiera.

Su cooperación es fundamental para que se desarrolle con éxito la investigación que aportará información valiosa de la problemática estudiada. Se valora su honestidad al contestar las preguntas formuladas y si no entendiera alguna puede preguntar con confianza. La información que usted proporcione será confidencial y su participación anónima. Gracias por su colaboración.

- 1. ¿Considera usted como proveedor formal de servicios de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil que el transporte informal afecta la demanda del servicio formal?**

() Sí () No

- 2. ¿A su criterio el nivel de ingresos del mercado de las compañías de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil disminuye por la existencia del transporte informal?**

() Algo () No () Poco () Mucho

3. ¿Opina usted que el transporte informal incide negativamente en los precios establecidos por los proveedores formales de servicios de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil?

Sí No

4. Por su experiencia como proveedor en el mercado del transporte formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil opina que la existencia del transporte informal:

Causa pérdida de clientes.

Resta prestigio al mercado del transporte formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil

Mejora la calidad del servicio de carga pesada.

5. ¿Considera que el uso del transporte formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil tiene garantías para los usuarios?

Si No Mucho

6. ¿A su criterio los transportistas informales carecen de los conocimientos logísticos, técnicos y legales necesarios para desempeñar la actividad?

Sí No

7. Considera como beneficios del mercado de transporte formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil:

Que es una actividad legalmente regulada

Que el personal que la ejecuta tiene los conocimientos técnicos y logísticos necesarios.

Que los medios de transporte están certificados por las autoridades competentes.

8. ¿Cree usted que el uso del transporte informal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil perjudica a los usuarios que reciben su servicio?

Nunca Algunas Veces Siempre

9. ¿En su opinión se deben implementar y/o reforzar las medidas legalmente establecidas para la detección y erradicación del transporte informal de carga pesada en Guayaquil?

Si No

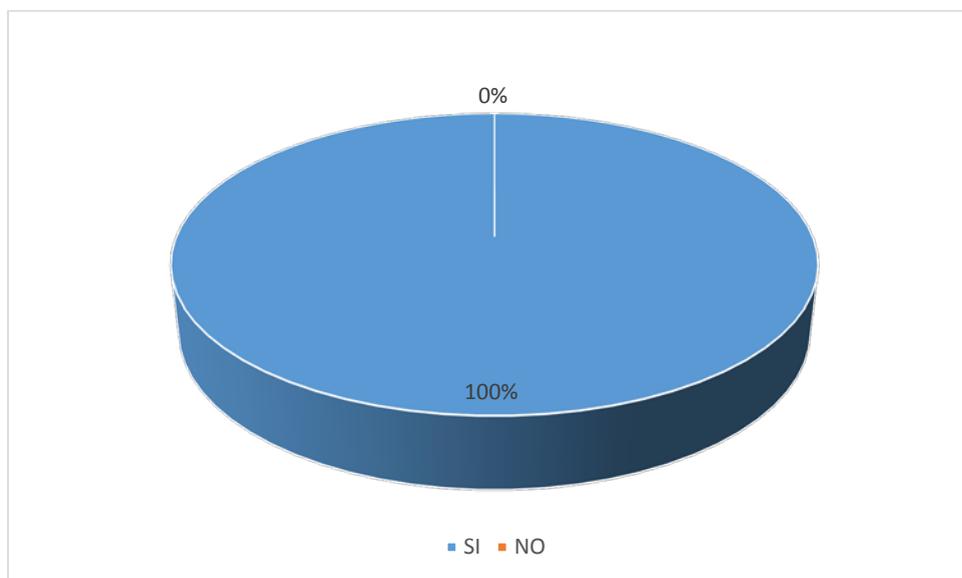
10. ¿De forma general puede usted decir que mientras exista el transporte informal estará afectado el mercado del transporte formal de carga pesada en Guayaquil?

Sí No

Anexo 2: Resultados de la encuesta

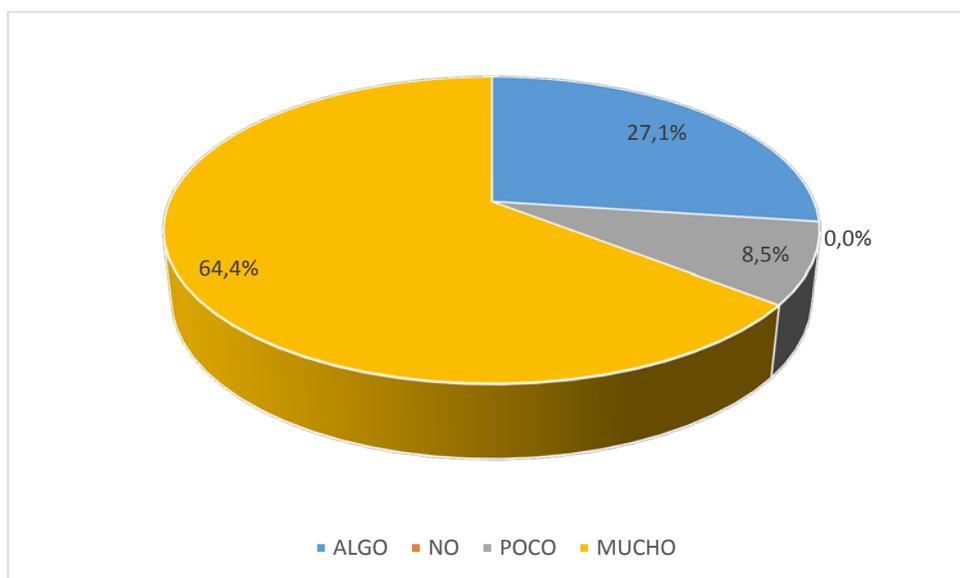
¿Considera usted como proveedor formal de servicios de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil que el transporte informal afecta la demanda del servicio formal?

CRITERIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	118	100%
NO	0	0%
TOTAL	118	100%



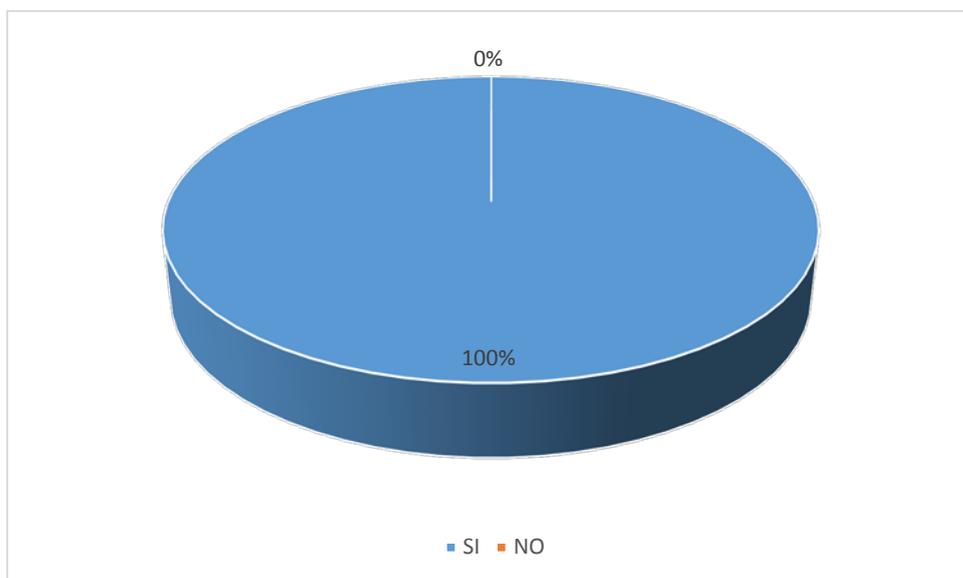
1. ¿A su criterio el nivel de ingresos del mercado de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil disminuye por la existencia del transporte informal?

CRITERIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
ALGO	32	27,1%
NO	0	0%
POCO	10	8,5%
MUCHO	76	64,4%
TOTAL	118	100%



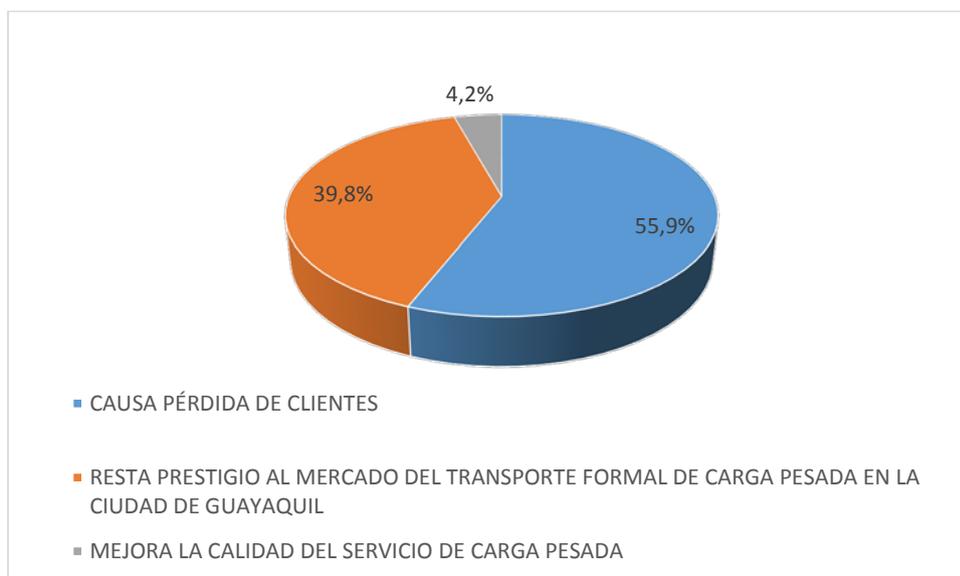
2. ¿Opina usted que el transporte informal incide negativamente en los precios establecidos por los proveedores formales de servicios de transporte de carga pesada en la ciudad de Guayaquil?

CRITERIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	118	100%
NO	0	0%
TOTAL	118	100%



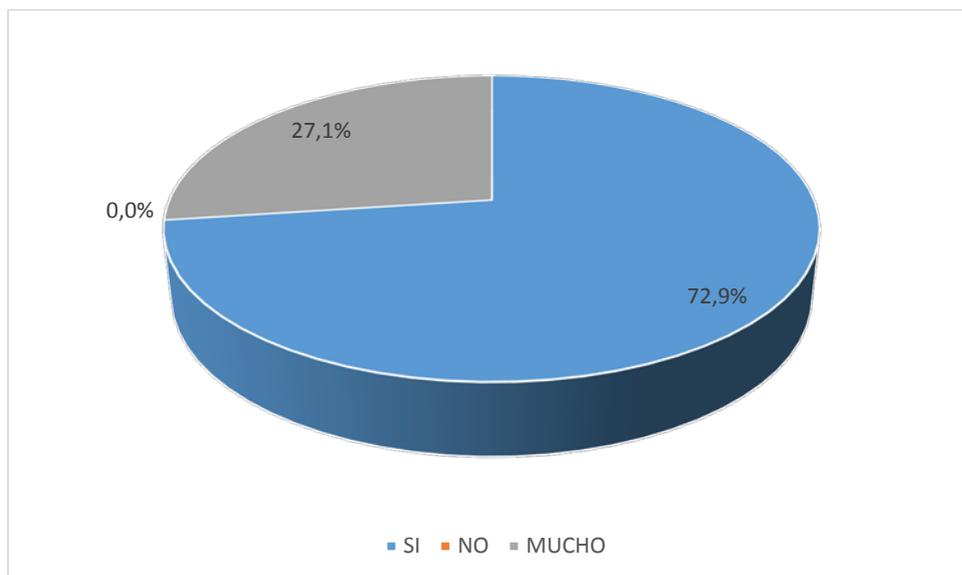
3. Por su experiencia como proveedor en el mercado del transporte formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil opina que la existencia del transporte informal:

CRITERIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
CAUSA PÉRDIDA DE CLIENTES	66	55,9%
RESTA PRESTIGIO AL MERCADO DEL TRANSPORTE FORMAL DE CARGA PESADA EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL	47	39,8%
MEJORA LA CALIDAD DEL SERVICIO DE CARGA PESADA	5	4,2%
TOTAL	118	100%



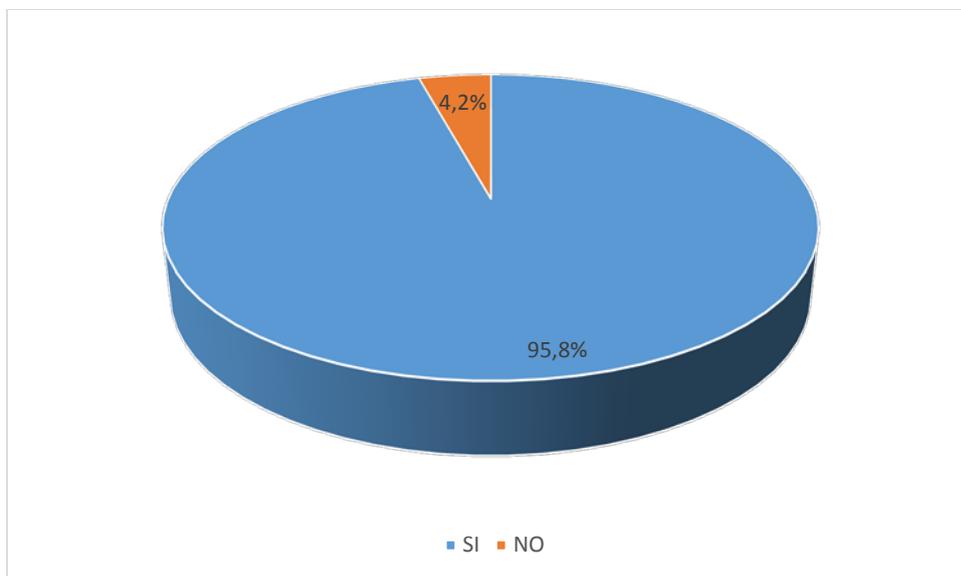
4. ¿Considera que el uso del transporte formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil tiene garantías para los usuarios?

CRITERIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	86	72,9%
NO	0	0%
MUCHO	32	27,1%
TOTAL	118	100%



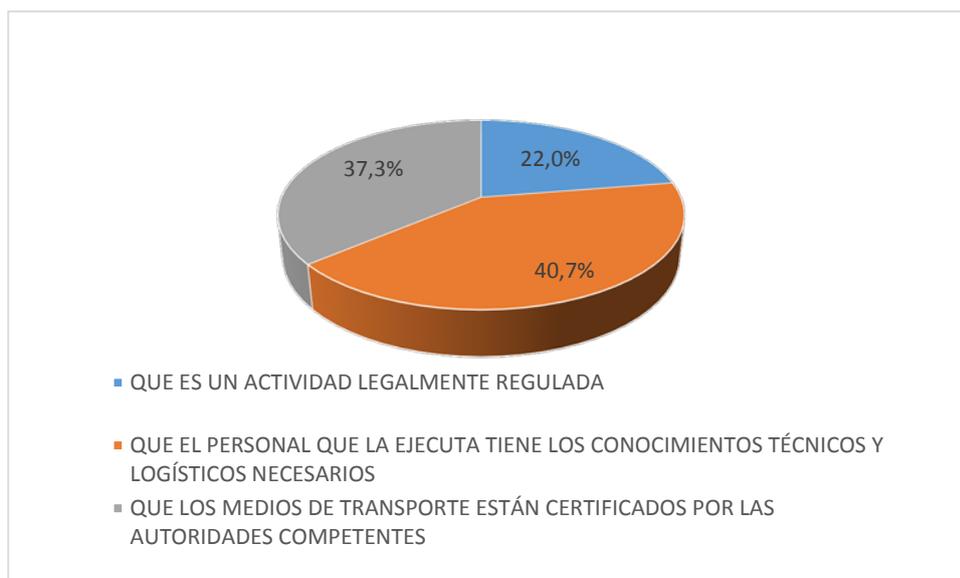
5. ¿A su criterio los transportistas informales carecen de los conocimientos logísticos, técnicos y legales necesarios para desempeñar la actividad?

CRITERIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	113	95,8%
NO	5	4,2%
TOTAL	118	100%



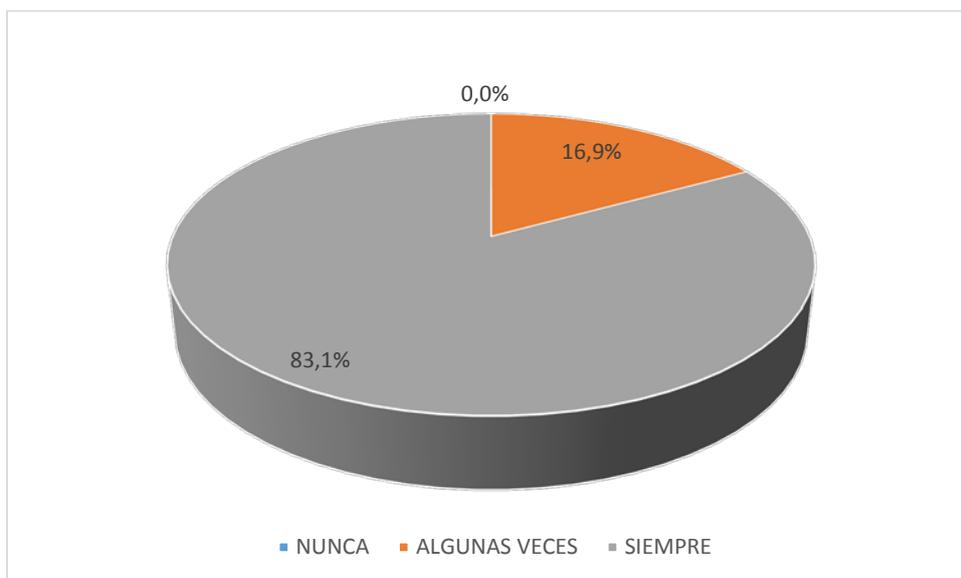
6. **Considera como beneficios del mercado de transporte formal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil:**

CRITERIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
QUE ES UN ACTIVIDAD LEGALMENTE REGULADA	26	22,0%
QUE EL PERSONAL QUE LA EJECUTA TIENE LOS CONOCIMIENTOS TÉCNICOS Y LOGÍSTICOS NECESARIOS	48	40,7%
QUE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE ESTÁN CERTIFICADOS POR LAS AUTORIDADES COMPETENTES	44	37,3%
TOTAL	118	100%



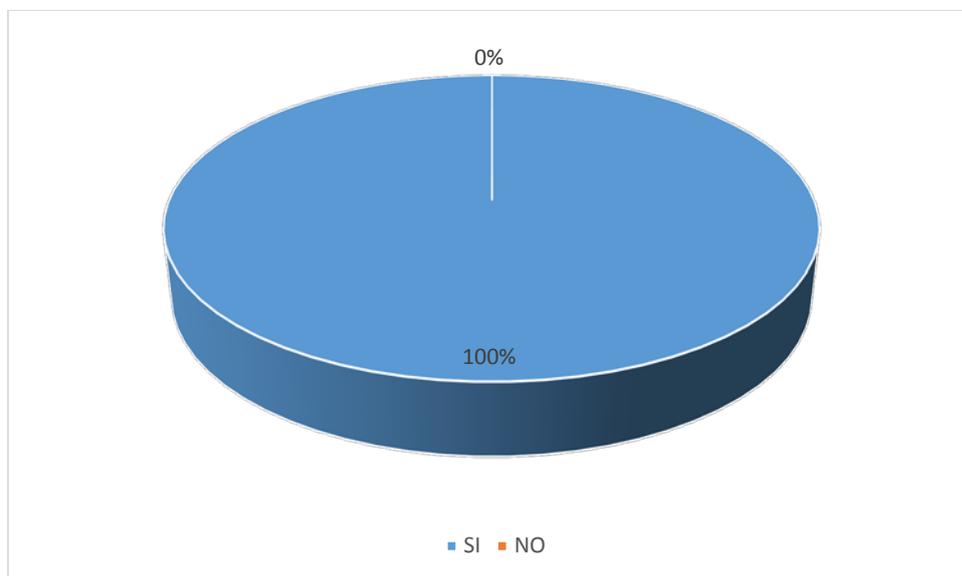
7. ¿Cree usted que el uso del transporte informal de carga pesada en la ciudad de Guayaquil perjudica a los usuarios que reciben su servicio?

CRITERIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
NUNCA	0	0%
ALGUNAS VECES	20	16,9%
SIEMPRE	98	83,1%
TOTAL	118	100%



8. ¿En su opinión se deben implementar y/o reforzar las medidas legalmente establecidas para la detección y erradicación del transporte informal de carga pesada en Guayaquil?

CRITERIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	118	100%
NO	0	0%
TOTAL	118	100%



9. ¿De forma general puede usted decir que mientras exista el transporte informal estará afectado el mercado del transporte formal de carga pesada en Guayaquil?

CRITERIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	118	100%
NO	0	0%
TOTAL	118	100%

