

**UNIVERSIDAD LAICA “ELOY  
ALFARO” DE MANABÍ  
FACULTAD DE CIENCIAS  
ECONOMÍCAS**

**TESIS DE GRADO**

**PREVIA LA OBTENCION DEL TITULO DE:  
ECONOMISTA**

**TEMA:**

“Análisis de la evolución del sector del transporte pesado en la ciudad de Manta y su  
incidencia en la economía local, durante el periodo 2007-2011”

**AUTORES:**

**RIVAS FLORES CARMEN AZUCENA**

**PAZMIÑO DELGADO JUAN CARLOS**

**DIRECTOR DE TESIS:**

**Econ. Robert Pilozo Cedeño**

**Manta – febrero de 2014**

# TESIS DE GRADO

Sometida a consideración de la Facultad Ciencias Económicas de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, como requisito, previo a la obtención del **TÍTULO DE ECONOMISTA**.

**APROBADA POR:**

DECANO

---

DIRECTOR DE TESIS

---

JURADO EXAMINADOR

---

---

---

# **CERTIFICACIÓN**

**Econ. PILOZO CEDEÑO ROBERT, DIRECTOR DE TESIS** de los egresados **PAZMIÑO DELGADO JUAN CARLOS** y **RIVAS FLORES CARMEN AZUCENA**, tiene a bien certificar que el trabajo de investigación con el tema: **“ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE PESADO EN LA CIUDAD DE MANTA Y SU INCIDENCIA EN LA ECONOMÍA LOCAL, DURANTE EL PERIODO 2007-2011”** ha cumplido con los requisitos establecidos en la Facultad de Economía, bajo mi asesoría, análisis, coordinación y colaboración.

Por tal situación autorizo su presentación ante las autoridades competentes para su futura sustentación.

De igual manera dejo constancia que la responsabilidad de la Investigación, resultados y conclusiones del presente trabajo, pertenecen única y exclusivamente a los autores

---

Econ. Robert Piloza Cedeño

**DIRECTOR DE TESIS**

## **AUTORÍA DE LA TESIS**

Declaramos bajo juramento que el trabajo aquí describimos es de nuestra autoría; que no ha sido previamente presentado para ningún grado o calificación profesional; y que hemos consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

Los resultados y conclusiones obtenidos en este trabajo de investigación son de nuestra responsabilidad, lo manifestamos como previa declaración de los autores.

**PAZMIÑO DELGADO JUAN CARLOS**

**RIVAS FLORES CARMEN AZUCENA**

## **DEDICATORIA**

Mi Tesis va dedicada a las personas más importantes de mi vida, a mis padres que siempre estuvieron a mi lado dándome todo su apoyo.

A mi esposo por su comprensión y paciencia y en especial al ser que ilumino mi vida, el que es mi gran motivación para seguir adelante mi hijo Renán David.

**CARMEN AZUCENA RIVAS FLORES**

## **DEDICATORIA**

Al concluir esta fase de escolaridad y dejar impreso un trabajo de investigación previo a la titulación del suscripto como economista, siento emoción al recordar a todas y aquellas personas que tiene un espacio especial en mi profesionalización, lo que hace meritorio para que en esta tesis quede sintetizada mi dedicatoria, por ello dedico a mis padres Mariano y Ginger, a mi esposa Kethy, a mi hijo Juan Carlos teniendo un espacio también a mis hermanos, a mi compañera Carmen y porque dejar de lado a mis maestros, aquellos que con su sabias enseñanza moldearon en mi un perfil profesional que estoy seguro en el día a día atreves del desempeño sobre corresponder los esfuerzos y sacrificios de todos los involucrados en mi vida y como capitulo a parte porque no dedicar mis éxitos como estudiante hoy, y profesional mañana, al alma mater del pueblo a la UNIVERSIDAD LAYCA ELOY ALFARO DE MANABI, a quienes a más de dedicarle este trabajo prometo solemnemente llevarlos gravados en la mente y el corazón bajo la consigne nunca les fallare.

Al Economista Robert Piloza, compañero de clases, maestro y director de mi tesis, para ti un estrechón de manos rubricando una amistad, un agradecimiento y la dedicatoria que corresponde a quien siempre ha sido como compañero un apoyo, como maestro una guía y como director de tesis un asesor de gran talento.

**JUAN CARLOS PAZMIÑO DELGADO**

## **AGRADECIMIENTO**

Mi Agradecimiento a Dios y a la Virgen por bendecirme y guiarme para llegar hasta donde he llegado, porque hiciste realidad mi sueño tan anhelado

A la Universidad Laica Eloy Alfaro por haberme dado la oportunidad de haber estudiado en sus aulas.

A mis profesores por aportar ese grano de arena durante todos estos años para que sea un profesional

De manera especial y sincera a mi Director de Tesis el economista Roberth Piloso por dirigirnos y hacer que nuestro trabajo sea mucho mejor, ya que su apoyo y capacidad fueron un aporte invaluable, en el desarrollo de esta tesis.

A mis hermanos, mis padres, las personas más importante porque siempre estuvieron a mi lado dándome su apoyo y comprensión, sobre todo mi madre que sin ella no hubiese llegado a lograr mis sueños.

A mi esposo por todo su cariño y su apoyo incondicional.

Gracias a todas las personas que en algún momento estuvieron conmigo en mi vida profesional apoyándome y dándome sus bendiciones.

**CARMEN AZUCENA RIVAS FLORES**

## **AGRADECIMIENTO**

Decir gracias, de pronto resulta una frase protocolaria, que al concluirla pocas huellas dejan en la vida, pero vivir agradecido es un sentimiento noble y profundo que nace de nuestro propio ser como huellas indeleble que se perenniza en los seres implicados, entonces si vivo agradecido de Dios porque es el que hace todo y porque con sus bendiciones podemos proyectarnos en la vida. Vivo agradecidos de mis padres porque ellos a más de darme el ser me cuidaron me han guiado y me enseñaron los valores que me dan una identidad para proyectarme en la vida, ayer como hijo, en algún instante de la vida como estudiante, como profesional cuando ya lo sea, como hermano, como esposo, como padre, por eso es que al concluir mi carrera no puedo menos que decir soy un hombre agradecido.

**JUAN CARLOS PAZMIÑO DELGADO**



## INDICE

<b>RESUMEN EJECUTIVO:</b>	<b>Pág.</b>
I. INTRODUCCIÓN	7
II. ANTECEDENTES	9
III. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	11
IV. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA	12
V. DELIMITACIÓN DEL TEMA	14
VI. OBJETIVOS:	14
Objetivo General	
Objetivos específicos	
VII. MARCO TEÓRICO	15
VIII. HIPÓTESIS	24
IX. VARIABLES	24
Variable Independiente	
Variable Dependiente	
X. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	24

### CAPITULO I

#### **1. Diagnostico situacional de transporte Pesado en Manta 2007-2011**

1.1. Manta ciudad productiva	26
1.2. Tipos de cargas en Manta.	29
1.3. Tipos de transportes en Manta.	34
1.4. Territorio de transportación.	41
1.5. Equipos y maquinarias utilizadas.	43

### CAPITULO II

#### **2. El Cooperativismo Y El Transporte Pesado En Manta.**

2.1. Numero de cooperativas	46
2.2. Gremios de transportistas	47
2.3. Servicios que brindan las cooperativas	47
2.4. Costos de la transportación	48

### **CAPITULO III**

#### **3. Principales Factores De Incidencia Del Transporte Pesado En La Economía Local En El PERIODO 2007-2011**

3.1.	Involucrados directos e indirectos	49
3.2.	Procesos y mecanismos de la transportación pesada	51
3.3.	Aspecto social	51
3.4.	Aspecto económico	52

### **CAPITULO IV**

#### **4. Análisis e Interpretación de Resultados**

4.1.	Determinación de la Muestra	54
4.2.	Encuestas	55
4.3.	Entrevistas	70
4.4.	Validación de hipótesis	147

### **CAPITULO V**

#### **5. Propuesta Alternativa De Solución Para El Incremento De La Rentabilidad Y Organización Del Transporte Pesado En La Ciudad De Manta**

5.1.	Título de la propuesta	150
5.2.	Antecedentes	150
5.3.	Objetivos	151
5.4.	Justificación	151
5.5.	Involucrados	152
5.6.	Estrategias de solución	153

### **CAPITULO VI**

#### **6. Conclusiones, Recomendaciones**

6.1.	Conclusiones.	157
6.2.	Recomendaciones.	158

<b>ANEXOS</b>	161
---------------	-----

<b>BIBLIOGRAFIA</b>	164
---------------------	-----

## **RESUMEN EJECUTIVO**

### **I. INTRODUCCIÓN**

Desde la aparición del hombre, este se desplazaba de un lugar a otro para generar el intercambio de mercancías, base del sostenimiento de su familia. La creatividad del hombre en franca correspondencia con las necesidades de los contextos y por las lejanías de los territorios de intercambio, creó la aparición del transporte terrestre, seguidamente en su afán de cruzar mares, espacio aéreo y ríos para intercambiar con otras ciudades, países y continentes, implantó naves de transporte marítimo, aéreo y fluvial, todo con la objetividad de ir a la par de la acelerada y urgente logística integral contemporánea de la sociedad.

Para transportar personas y bienes a escala local, nacional e internacional, existen varios medios de transporte, entre ellos terrestres, aéreos y acuáticos, para cuya tarea se necesita de una sólida infraestructura en carreteras, vías férreas, aeropuertos, puertos etc, a efectos de que funcionen los medios como: vehículos, trenes, aviones, embarcaciones marítima y fluviales etc. Con la revolución industrial que tuvo inicio en el siglo pasado, el hombre creó e innovó un sinnúmero de medios de transporte para atender la creciente producción mundial, específicamente de los países propulsores de la revolución transformadora de materia prima.

El transporte para algunos estudiosos, se clasifica en servicios de pasajeros y de mercancías, estos han sido soportes fundamentales para el dinamismo y desarrollo de los pueblos, principalmente en los contextos originarios de la revolución industrial, pues para América Latina y el Caribe la falta de recursos postergó la posibilidad de contar con todos estos medios modernos, contribuyendo por décadas junto a un débil cambio de sus matrices productivas y a la escasa acumulación de talento humano, a un lento crecimiento de sus economías, rezagándose de los países desarrollados.

En el Ecuador el transporte terrestre, marítimo y aéreo, son piezas claves del encadenamiento logístico del movimiento de la carga pesada, especialmente el terrestre que mueve a diferentes puntos de origen del país, toda la producción para el consumo nacional sin dejar de considerar los bienes importados y

exportados que se movilizan por los puertos de Guayaquil, Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar, nichos ofertadores de carga pesada terrestre que dinamizan significativamente la economía de la nación, cuya operativización multiplica esfuerzos para ser competitivos de acuerdo a los designios de la globalización que se vive a escala mundial.

La ciudad de Manta, cuenta con cooperativas, compañías y personas naturales informales que gestionan la demanda terrestre de carga pesada de manera empírica, sin obedecer a estructuras reguladas, coordinadas y supervisadas por ente público o privado alguno, que en esencia los limita a ser competitivos con los ofertantes nacionales, esto nos permite detectar que las tarifas hacía las diferentes rutas y el inadecuado manejo de costos, obedece a la falta de competencias específicas en administración, por parte de los gestores de la transportación de carga pesada terrestre, debilidad que ha desencadenado en una desorganización del sector, descuidando para ello los niveles de rentabilidad y competitividad a pesar de haber realizado esfuerzos para innovar sus flotas.

Para buscar las ventajas competitivas esperadas por este sector, para crecer económicamente y beneficiar a los agentes directos e indirectos, se propone generar una propuesta de solución que consiste en asociar a un ente técnico y logístico a todas las cooperativas, compañías e independientes (este último debe regularizarse), de transporte de carga pesada terrestre de la ciudad de Manta, mismo que brindará los siguientes servicios: concretar alianzas estratégicas de trabajo con los representantes: de los sectores industriales, instituciones Públicas (Autoridades Portuarias), y con los demás sectores de comercio formal e informal; adscribir un centro de gestión organizacional perteneciente a la nueva asociación que distribuya la cantidad de viajes a los asociados equitativamente, que evalúe el servicio que se brinda, atención de rastreo y monitoreo y la creación de una escuela de formación académica para los agremiados, para que adquieran competencias en Conducción, Finanzas, economía, leyes de tránsito, otro idioma etc. A efectos de mejorar la organización y los niveles de rentabilidad, con la objetividad rectora de mejorar las ventajas competitivas de los agremiados y obtener una mejor participación

en el mercado de la transportación de la carga pesada terrestre y por ende ser uno de los principales soportes del Producto Interno Bruto local y nacional, evidenciando con ello la posibilidad a futuro de estar a la par de las exigencias de la logística integral promovida por los sectores productivos de la Ciudad de Manta y el País.

## **II. ANTECEDENTES**

Toda nación mantiene dentro del sector servicios de su economía un importante espacio para la inclusión del transporte en sus distintas actividades, por ello el Ecuador considera a la transportación, como un eje complementario de vital importancia para el desarrollo de su economía, por estar articulado y vinculado a las actividades y exigencias de los sectores primario, secundario y terciario, permitiendo con ello corresponder a la logística requerida por todo un país, que demanda puntualidad de este servicio, para producir, consumir y usar a tiempo bienes y servicios para el consumo y uso nacional e internacional, evidenciando con ello los esfuerzos conjuntos entre los entes naturales y jurídicos y el gobierno nacional, en otorgar unidades de transporte de usos múltiples y eficientes, para la oportuna movilidad de recursos con los que el estado satisface sus necesidades básicas y elementales correspondiendo con ello a los objetivos planteados en el plan nacional del buen vivir.

La provincia de Manabí es un territorio que cuenta con una de las mayores poblaciones en nuestro país y con una diversidad de actividades que van desde la extracción y transformación de la pesca, turismo, agricultura, agroindustria, exportaciones etc, convirtiéndose en una gran consumidora y usuaria de la producción con valor agregado proveniente del interior de la nación y fuera de ella, utilizando sustancialmente como soporte de complementariedad para satisfacer sus demandas y ofertas a la transportación en general, originando con ello plazas de trabajo para una gran cantidad de recursos humanos provenientes de las distintas ciudades del país.

Manta es una de las ciudades con mayor índice de crecimiento poblacional y económica, convirtiéndose en el principal aportante de las arcas fiscales y desarrollo de la provincia de Manabí, lo que la afianza como uno de los referentes de mayor trascendencia turística y pesquera del territorio nacional, cuya fortaleza radica en las industrias de extracción y transformación de la pesca, palma africana y su cadena turística, requiriendo para el desarrollo de las actividades inherentes y anotadas a la transportación en sus distintas aristas.

Los representantes de la transportación terrestre en Manta conscientes de la evolución y exigencias generadas por las diferentes industrias pertenecientes a los sectores internos y externos de su economía, han optado por renovar su parque automotor con la finalidad de enfrentar los nuevos desafíos de la logística integral y de la seguridad, implementado a sus unidades vehiculares e infraestructuras, innovaciones técnicas y tecnológicas, con la objetividad de darle eficiencia al servicio que ofertan, cuyos cambios han permitido mitigar la vulnerabilidad a la que se enfrentan diariamente, para dar seguridad a la carga desde su punto de origen hasta su destino final.

Sin embargo vale la pena destacar que existen en nuestra ciudad, ciertos entes que ofertan el servicio en mención de manera deficiente e irregular, inobservando leyes y reglamentos que regulan la actividad de la transportación, demostrando que se cumple la tarea de transportar con choferes no aptos ni calificados por las distintas escuelas de conducción, para conducir vehículos sin la licencia pertinente, con unidades que ya cumplieron con su ciclo de vida y que no cuentan con rastreo y monitoreo satelital, que permita a las partes contratante y contratada dar la seguridad y el debido respaldo a la mercadería encargada, Es por ello que el gobierno municipal de Manta haciéndose eco de estas insuficiencias en plena era de modernización, ha gestionado ante el gobierno central las competencias de la transportación, posibilidad que le permitirá realizar los cambios específicos, para que los oferentes de la transportación en Manta se cooperativicen de manera organizada y eficiente y

que a su vez se adapten a las nuevas exigencias de los sectores productivos en pro del bienestar de la ciudadanía Mantense.

El gobierno Nacional en su afán de esgrimir políticas con sus respectivas leyes y reglamentos para exigir un servicio de calidad, ha dado paso a la reorganización y constitución de nuevas y existentes cooperativas y compañías de transporte de carga pesada, las que se han destacado por innovar e ir a la par de la volatilidad de los requerimientos del mercado Mantense, entre las que se destacan las siguientes, las que a su vez de acuerdo a sus balances y a pesar de sus esfuerzos no encuentran correspondencia con la rentabilidad esperada para este tipo de trabajos :

1. Cooperativa puerto de Manta
2. Cooperativa Alianza Manabita
3. Cooperativa Manabita de Transporte
4. Cooperativa Umiña
5. Transchiri Compañía
6. Compañía Fotcam
7. Informales
8. Cooperativa Costa manabita
9. Cooperativa transporte Carga pesada
10. Cooperativa de transporte de Carga Pesada Presidents
11. Compañía Ciudad Rodrigo

### **III. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

La existencia de una baja rentabilidad y deficiente organización de los transportistas de carga pesada en Manta se han convertido de manera específica en la problemática central de este tema de investigación, de acuerdo a las insuficiencias y limitaciones a la que se exponen sus inversiones; se denota que el nivel de rentabilidad y su comportamiento organizacional, se presentan con escasa atracción debido a una débil gestión de los procesos,

cuya correspondencia los ha desarticulado en su afán de competir satisfactoriamente a nivel local y nacional.

La desorganización provocada por la falta de planificación institucional y competitividad, tiene su origen en la ausencia de competencias profesionales en los directivos y responsables de las organizaciones regulares e irregulares, causa fundamental del sub desarrollo de la transportación de carga pesada cuya afectación genera barreras al crecimiento económico de la ciudad de Manta; causas que repercuten directamente en las familias involucradas y en las empresas establecidas de manera formal e informal, logrando con ello un desequilibrio en la economía local.

De acuerdo a lo expresado de manera deductiva, se establece que la baja rentabilidad que brinda el sector, desestimula la inversión, pero el mayor peso de esta insuficiencia la genera la desorganización con la que los entes jurídicos y naturales han enfrentado la demanda de este servicio dinámico en la telaraña de la logística integral, reconociendo que la falta de innovación del servicio y otros componentes han generado desconfianza en los demandantes del servicio. Analizado este tema se establece una gran interrogante:

¿Cómo sería el sector de la transportación de carga pesada si se asocian todos los transportistas en un solo gremio a nivel local?

#### **IV. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA**

Cabe resaltar que el transporte permanentemente ha sido soporte fundamental en la vida cotidiana de los seres humanos desde el nacimiento de los pueblos, aportando evolutivamente en mejorar el estilo de vida de los ciudadanos. Al transporte sin duda alguna debe considerárselo dentro de la intermediación, como un instrumento para lograr una objetividad, que se consiste en el negocio que traslada y moviliza personas y bienes.



Los grandes desafíos impuestos por la globalización, han permitido que el comercio local haya desarrollado una serie de industrias, productoras de bienes y servicios, cuya producción ha generado oportunidades al transporte de carga pesada en lo referente al intercambio de productos con otras regiones internas y externas a la ciudad de Manta, evidenciando con ello un nuevo reto para los oferentes del servicio, incorporando unidades de transporte actualizadas técnica y tecnológicamente.

El plan de desarrollo y la Constitución de la República del Ecuador establecen las relaciones que deben existir entre los conocimientos, la educación y la colectividad por tanto se justifica el presente trabajo debido a que estamos articulando estos factores en pro de un beneficio común que fortalecerá indiscutiblemente el desarrollo de la ciudad de Manta.

Por ser Manta también una ciudad de progreso y permanente crecimiento se ha considerado que se debe implementar directrices que apunten a la solución de las diferentes problemáticas existentes dentro de una colectividad con ambición de desarrollo.

El auge que se mantiene de manera creciente en el sector comercial de la ciudad ha incrementado los procesos de transporte de carga pesada lo cual ha influenciado directamente en el establecimiento de este tema por ello la importancia del mismo.

Es importante mencionar también que el parque automotor de la ciudad de Manta en lo referente a la flota de transporte pesado, se encuentra en un proceso de transformación y renovación vehicular por lo que es fundamental la aplicación y análisis de este tema.

## **V. DELIMITACIÓN DEL TEMA**

**Campo.-** Económico Social

**Área.-** Transportación

**Tema.-** “Análisis de la evolución del sector del transporte pesado en la ciudad de Manta y su incidencia en la economía local, durante el periodo 2007-2011”

**Problema.-** Baja rentabilidad y débil organización de los transportistas pesados de Manta.

**Delimitación Espacial.-** Ciudad de Manta provincia de Manabí.

**Delimitación Temporal.-** 2007-2011.

## **VI. OBJETIVOS:**

### **Objetivo General**

Realizar un análisis de la evolución del sector del transporte pesado en la ciudad de Manta para determinar su incidencia básica en la economía local.

### **Objetivos específicos:**

1. Diagnosticar la situación de transporte Pesado en Manta en el periodo 2007-2011.
2. Identificar los impactos principales del Cooperativismo Y El Transporte Pesado En Manta.
3. Determinar los principales Factores De Incidencia Del Transporte Pesado En La Economía Local.
4. Presentar una propuesta alternativa de solución a la problemática planteada.

## VII. MARCO TEÓRICO

- **EL TRANSPORTE**

Se denomina **transporte** o **transportación** (del latín trans, "al otro lado", y portare, "llevar") al traslado de algún lugar a otro algún elemento, en general personas o bienes, pero también un fluido. El transporte es una actividad fundamental dentro del desarrollo de la humanidad.

El inicio del transporte comenzó en la era primitiva cuando los hombres se desplazaban a pies y descalzos por largas distancias llevando sus alimentos en ancas o grupas, esto hacía que su traslado de un lugar a otro fuera lento y arriesgado.

Con la necesidad de aumentar la carga surge una especie de auxiliar llamado la narria que permitía arrastrar las cargas con mayor facilidad. En los países fríos se fabricó el primer vehículo conocido por el hombre llamado trineo, evolución de la narria, el cual era arrastrado por los hombres, aunque más tarde se utilizó animales domesticados.

Las poblaciones con tendencia a concentrarse en las costas o las vías fluviales, tuvieron sus primeros navíos sin duda alguna en troncos flotantes conducidos con pies y manos sobre los cuales ataban su carga. Después pensaron que uniendo varios troncos con ataduras podrían construir una plataforma firme o balsa (como le llamaron).

Luego apareció la rueda, de la cual no se tiene la certeza de cuando fue creada, a partir de esta apareció la carretilla empujada por el hombre, las carretas, coches, carrozas, movidos por animales hasta nuestros días, por ende se necesitaba crear caminos más anchos y lisos. También surge entonces la inquietud de crear algún tipo de instrumento para transportarse individualmente de un lugar a otro, inventándose así la bicicleta.

Con la Revolución Industrial se agregan grandes avances a la transportación, como el descubrimiento de la máquina de vapor (James Watt), la locomotora, hacia 1830.

En 1882, con el descubrimiento del petróleo, Gottlielo Daimler descubrió que podía impulsar un pistón. Posteriormente se inventa el motor de combustión

(Forest), poco a poco fueron surgiendo más inventos con la aplicación del petróleo como la motocicleta.

Con una aplicación mejorada del petróleo y buen acero barato que fue el que utilizó en su producción Henry Ford, se creó el automóvil y aparecen grandes personajes (Ford, Daimler, Benz, etc.,...) que se destacaron tanto en Norteamérica como en Europa.

En Estados Unidos, Orville y Wilbur Wright se convierten en los pioneros de la aviación hicieron el primer vuelo en el aparato más pesado que el aire en Kitty Hawk, Carolina del Norte en 1903.

Con la primera guerra mundial se usan nuevas máquinas y comienzan a aparecer nuevos modelos y diseños de automóviles, camiones, tanques y autobuses, etc. Como las vías de tránsito no eran muy aptas para estos vehículos, surge la necesidad de solucionar el problema de desplazamiento (Goodyear), con el vulcanizado colocando neumáticos de goma a los vehículos, de allí la creación y construcción de carretas y vías transitables (Mc Adam). A su vez el transporte aéreo alcanzó un lugar destacado en todos los países.

La segunda revolución industrial fue ante todo, la revolución del acero y de la electricidad, de las máquinas-herramientas, del automóvil y de los medios de comunicación. Fue el resultado de la coincidencia y acumulación de una serie de circunstancias y factores favorables: innovaciones tecnológicas, disponibilidad abundante de recursos básicos como carbón, mineral de hierro, saltos de agua y bosques; gran dinamismo empresarial; efecto acumulado de la extensión desde mediados de siglo de la educación y de la alfabetización; formidable expansión de los medios de transporte (ferrocarriles, grandes barcos de vapor, carreteras) y de los tráficos internacionales de mercancías, capital, mano de obra y tecnología.

En nuestro país las primeras unidades de transporte de mercancías por carretera se presentaron por primera vez desde la década de los 30, aunque de poca capacidad de carga, pero con cualidades que permitían un movimiento cada vez más rápido de las mercancías y productos transportados frente a los modos de transporte convencionales.

En 1958 los transportistas aéreos comerciales recibieron un mayor impulso cuando los propulsores de los aviones se hicieron más grandes y eficientes. Aparte de los aviones supersónicos, en 1970 un gran avance en los viajes aéreos fue la introducción del Boeing 747, el llamado reactor Jumbo, que puede llevar desde 360 hasta más de 500 pasajeros en vuelos regulares.

La industria marítima también juega su papel importante, con la creación de grandes barcos transatlánticos impulsados por motores a diésel.

En la navegación moderna es normal encontrar embarcaciones equipadas con los adelantos tecnológicos más actuales y pueden navegar en altamar destinadas al uso de un pequeño grupo de personas, como los yates y lanchas o embarcaciones como los aerodeslizadores que van sobre un colchón de aire a unos centímetros del agua o del terreno y son equipados con reactores o con alas parecidas a las de un avión.

El metro (evolución del ferrocarril) y el tren bala (más usual en Japón) se han convertido en un medio de transporte efectivo en las grandes ciudades ya que consumen energía eléctrica por lo tanto el costo de mantenimiento es bajo y no contamina.

En este siglo la formación e instalación de grandes corporaciones de fabricantes ha dado un gran impulso a la producción de vehículos tanto para el uso particular como para el transporte público y de mercancías, así como la exportación a terceros países.

El transporte automotor ha permitido vincular a regiones aisladas con los centros urbanos y puertos de embarque; una mayor intercomunicación entre las localidades de cada región; desarrollar el turismo interno; recibir las cargas de productos en los mismos lugares de producción (campos, estancias, fábricas, etc.) y depositarlos, sin trasbordo, en los lugares de destino.

En todas estas fases el transporte se fue convirtiendo en una industria generadora de ingresos para sus dueños, motivándose un interés de inversión que provocó un incremento en la oferta de estos servicios, estableciéndose el

nivel actual de competencia, en el que la demanda y elección del transporte a emplearse obedece a 3 factores fundamentales: calidad, servicio y precio.

El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías o de carga<sup>1</sup>.

- **SISTEMA DE TRANSPORTE**

### **Componentes del sistema de transporte**

Para lograr la efectivización de la acción de transporte se requieren varios elementos, que interactuando entre sí, permiten se lleven a cabo:

- Una infraestructura en la cual se lleva físicamente la actividad, por ejemplo las vías para el transporte carretero, ductos para el transporte de hidrocarburos, cables para el transporte de electricidad, canales para la navegación en continente (inland navigation), aeródromos para el transporte aéreo, etc.
- vehículo instrumento que permite el traslado rápido de personas. Ejemplos de vehículos son la bicicleta, la motocicleta, el automóvil, el autobús, el barco, el avión, etc.
- Un operador de transporte, que hace referencia a la persona que conduce o guía el vehículo.
- Unos servicios que permiten que la actividad se lleve a cabo de forma segura, como semáforos.

<sup>1</sup> HAY, William W, Ingeniería del Transporte, Ed. Limusa S.A., impreso en México, Primera edición 1983.

- **OFERTA Y DEMANDA**

Los ingenieros de transporte utilizan estos conceptos a la hora de concebir, planificar, diseñar y operar un sistema de transporte. Para tener un sistema eficiente, es deseable que la demanda utilice al máximo la infraestructura existente. La demanda deberá solo en muy pocas ocasiones superar la oferta.

Uno de los ejemplos más ilustrativos es el de las vías. La oferta para este caso son las vías y los vehículos las demandan. Cuando pocos vehículos demandan la vía, se dice que la infraestructura está prestando un buen servicio, pero es ineficiente. Cuando muchos vehículos utilizan la vía de forma funcional, operarán de forma eficiente la infraestructura, pero el servicio que presta a los usuarios ya no es tan bueno. Cuando el exceso de la cantidad vehículos demandan las vías, se forma congestión y esto se considera inaceptable.

- **CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PESADO TERRESTRE**

El transporte puede ser clasificado de varias maneras de forma simultánea. Por ejemplo, referente al tipo de viaje, al tipo de elemento transportado o al acceso. Por ejemplo, es transporte de pasajeros generalmente se clasifica en transporte público y el transporte privado.

- **Transporte de pasajeros, transporte de carga**

El transporte de carga es la disciplina que estudia la mejor forma de llevar de un lugar a otros bienes. Asociado al transporte de carga se tiene la Logística que consiste en colocar los productos de importancia en el momento preciso y en el destino deseado. La diferencia más grande del transporte de pasajeros es que para éste se cuentan el tiempo de viaje y el confort.

- **Transporte urbano, transporte interurbano**

Esta clasificación es muy importante por las diferencias que implican los dos tipos de viajes. Mientras los viajes urbanos son cortos, muy frecuentes y recurrentes, los viajes interurbanos son largos, menos frecuentes y recurrentes.

- **Transporte público, transporte privado**

Se denomina transporte público a aquel en el que los viajeros comparten el medio de transporte y que está disponible para el público en general. Incluye diversos medios como autobuses, trolebuses, tranvías, trenes, ferrocarriles suburbanos o ferrys. En el transporte interregional también coexiste el transporte aéreo y el tren de alta velocidad.

El transporte público se diferencia del transporte privado básicamente en que:

- en transporte privado el usuario puede seleccionar la ruta
- en transporte privado el usuario puede seleccionar la hora de partida, mientras que en transporte público el usuario debe ceñirse a los horarios
- en transporte privado el usuario puede influir en la rapidez del viaje, mientras que en transporte público el tiempo de viaje está dado por las paradas, los horarios y la velocidad de operación.
- en el transporte público el usuario recibe un servicio a cambio de un pago, conocido técnicamente como tarifa, mientras que en transporte privado, el usuario opera su vehículo y se hace cargo de sus costos.

El más representativo de los modos de transporte privado es el automóvil. Sin embargo, la caminata y la bicicleta también están dentro de esta clasificación. El taxi, pese a ser un servicio de acceso abierto al público, es clasificado como transporte privado.

- **Transporte escolar**

El transporte escolar o transporte de estudiantes lleva a cabo viajes de niños y adolescentes desde los lugares de residencia hasta los colegios y vice versa. Pese a que muchos de estos viajes se llevan a cabo en medios de transporte privado, es también muy frecuente que se lleven a cabo de forma colectiva en buses y caravanas especiales para este propósito.



- **MEDIOS DE TRANSPORTE**

- **Modos de transporte**

Los modos de transporte son combinaciones de redes, vehículos y operaciones. Incluyen el caminar, la bicicleta, el coche, la red de carreteras, los ferrocarriles, el transporte fluvial y marítimo (barcos, canales y puertos), el transporte aéreo (aviones, aeropuertos y control del tráfico aéreo), incluso la unión de varios o los tres tipos de transporte.

Según los modos de transporte utilizados, el transporte se clasifica o categoriza en:

- Transporte por carretera: peatones, bicicletas, automóviles y otros vehículos sin rieles.
- Transporte por ferrocarril: material rodante sobre vías férreas.
- Transporte por vías navegables: transporte marítimo y transporte fluvial.
- Transporte aéreo: aeronaves y aeropuertos.
- Transporte combinado: se utilizan varios modos de transporte y la mercancía se transborda de vehículo a otro. Este modo de transporte se ha desarrollado dando lugar al transporte intermodal o transporte multimodal, en el que la mercancía se agrupa en «unidades superiores de carga», como el contenedor, que permiten el transporte por diferentes vías sin «ruptura de carga».
- Transporte vertical: ascensores y montacargas.
- Transporte por tuberías: oleoductos y gasoductos, en los que se impulsan fluidos a través de tuberías mediante estaciones de bombeo o de compresión.

Asimismo, puede distinguirse entre transporte público y transporte privado dependiendo de la propiedad de los medios de transporte utilizados.

También puede ser interesante la distinción entre el transporte de mercancías y el transporte de pasajeros.

- **MODELIZACIÓN DEL TRANSPORTE**

La modelización de transporte o modelación de transporte permite planificar situaciones futuras y actuales del transporte urbano. El concepto de “modelo”

debe ser entendido como una representación, necesariamente simplificada, de cualquier fenómeno, proceso, institución y, en general, de cualquier "sistema". Es una herramienta de gran importancia para el planificador, pues permite simular escenarios de actuación y temporales diversos que ayudan a evaluar alternativas y realizar el diagnóstico de futuro.

El esquema clásico de modelación es el de cuatro etapas o cuatro pasos.

- **Paso 1: Modelos de generación de viajes** para evaluar viajes producidos y atraídos por cada zona de transporte en distintos escenarios.
- **Paso 2: Modelos de distribución**, para estimar matrices origen-destino (O/D) futuras.
- **Paso 3: Modelos de selección modal**, para determinar la captación de cada modo entre las distintas relaciones O/D, para los motivos que se calibren.
- **Paso 4: Modelos de selección de ruta o asignación** que permite determinar los caminos o rutas escogidas para cada relación y la carga por tramos para líneas o redes viarias en los distintos períodos horarios analizados.

A veces, según los datos disponibles y el tipo de análisis que se desea se pueden prescindir del modelo de generación, quedando en tres etapas y obteniéndose únicamente el modelo de distribución. En corredores de carreteras sin transporte público realmente competitivo, es frecuente suponer que no hay trasvase modal y sólo se use el de distribución (o un modelo de crecimientos) y el de asignación únicamente.

También se pueden mencionar otros tipos de modelos como los de usos del suelo que permiten análisis interrelacionados y complejos entre actividad en el territorio y transportes.

- **TRANSPORTE Y COMUNICACIONES**

El transporte y la comunicación son tanto sustitutos como complementos. Aunque el avance de las comunicaciones es importante y permite transmitir

información por telégrafo, teléfono, fax o correo electrónico, el contacto personal tiene características propias que no se pueden sustituir.

El crecimiento del transporte sería imposible sin la comunicación, vital para sistemas de transporte avanzados (control de trenes, control del tráfico aéreo, control del estado del tránsito en carretera, etc.). No existe, sin embargo, relación probada entre el crecimiento de estos dos sistemas. El mejor predictor del crecimiento de un sistema de transporte es el crecimiento del producto interno bruto (PIB) de un área. Resulta, además, relativamente fácil encontrar predicciones del PIB. La utilización de series históricas para predecir el crecimiento futuro del sistema de transporte puede llevar a serios errores (problema de la "suboptimización" o de análisis fragmentario de un sistema).

- **Transporte, actividades y uso de la tierra**

El transporte y el uso de la tierra están relacionados de manera directa. Dependiendo del uso de la tierra se generan actividades específicas que no necesariamente coinciden con el lugar de residencia de quienes las desarrollan, en cuyo caso se deben trasladar. Una jornada puede ser dividida entre el tiempo gastado en actividades y el tiempo gastado viajando desde y hacia el lugar en el cual se desarrollan tales actividades. Se dice que el transporte es "una demanda indirecta", dado que carece de fin en sí mismo, pero es necesario para desarrollar las actividades en el sitio de destino.

La agrupación de una variedad de actividades dentro de la misma zona terrestre minimiza la necesidad del transporte. Por el contrario, la organización por zonas de actividades exclusivas la aumenta. Sin embargo, hay economías de escala al agrupar actividades, lo que impide una organización de actividades por zonas completamente heterogéneas. También el transporte y el uso de tierra actúan recíprocamente de otro modo, dado que los servicios de transporte consumen tierra, al igual que las ciudades. Un sistema de transporte eficiente puede minimizar el uso de la tierra. Sin embargo, este ahorro debe ser

comparado con el coste; un sistema de transporte eficiente en una ciudad grande puede tener un coste sumamente elevado<sup>2</sup>.

## VIII. HIPÓTESIS

Las actividades económicas del sector de servicios de transporte de carga pesada en el periodo 2007-2011, contribuyeron de manera significativa a la economía local del cantón Manta: empleabilidad, aporte al PIB, establecimientos y bienestar de los trabajadores.

## IX. VARIABLES

### Variable Independiente

*El transporte pesado de Manta:* a esta variable se pueden asignar como indicadores básicos: el tipo de transporte y el número de transportista así como también la demanda del transporte.

### Variable Dependiente

La Economía local de la ciudad de Manta: con sus indicadores que son: Número de trabajadores directos e indirectos, ingreso anual, número de establecimientos, bienestar de los trabajadores

## X. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

**MÉTODO:** Se ha planificado implementar modalidades de **investigación primaria** al momento de realizar un trabajo exploratorio y trabajo de campo; además de **nivel secundario** al momento de investigar o recopilar información de otras fuentes lo cual conlleva a procesos descriptivos, analítico y un nivel propositivo de las conclusiones y recomendaciones.

<sup>2</sup> términos sobre el transporte, [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)

Se aplicaron los siguientes estudios durante todo el tiempo que se desarrolló el trabajo dentro y fuera de la comunidad: El estudio de campo, descriptivo y bibliográfico.

En la realización del presente trabajo se aplicará el Método inductivo-deductivo, al momento de inducir los conocimientos hacia la descripción de las variables en estudio lo cual fue muy importante para el trabajo investigativo.

El Método analítico-sintético también será parte del estudio ya que servirá para la extracción de conclusiones y recomendaciones así como en el análisis de resultados que se verificaron todos los datos de estudio manteniendo una ligera relación con un nivel propositivo.

Es importante también señalar que el Método histórico-lógico también formará parte de la presente investigación en el momento de investigar la bibliografía de estudio que fundamenta las variables planteadas.

**TÉCNICAS:** Las principales técnicas a utilizarse es la encuesta la misma será parte del estudio de campo a realizar y que estará dirigida a un total de 365 ciudadanos de los involucrados en la investigación, entre estas se encuentran las familias de los mismos, los choferes, los empleados de las compañías de transportes, las empresas que utilizan el transporte, entre otros, para la aplicación de esta técnica se ha podido establecer un proceso al azar considerando la población que participan en el proyecto, para esto se aplicará una fórmula para la reducción de muestra dentro del trabajo de campo a desarrollarse.

Se realizaran también entrevistas dirigidas a 11 autoridades entre el gobierno autónomo y dirigentes de cooperativas de transporte pesado, propietarios de camiones y tráiler por cuanto ellos son los principales conocedores de esta problemática así también se contactará a dirigentes de la cámara de comercio, y el SRI con lo que se afianzarán los resultados a obtener.

En ambos casos se aplicará el cuestionario como instrumento principal.

## **CAPITULO I**

### **1. DIAGNOSTICO SITUACIONAL DE TRANSPORTE PESADO EN MANTA 2007-2011.**

#### **1.1. MANTA CIUDAD PRODUCTIVA**

Sin duda alguna la economía de Manta está ligada sustancialmente al sector pesquero, actividad que procesa la mayor cantidad de productos marinos y paralelo aquello se concentra una ingente cantidad de carga y descarga de dichos bienes. Es por ello que la industria atunera juega un papel fundamental en la economía de la ciudad; el sector empresarial atunero es considerado el motor principal del desarrollo de la ciudad, este se debe en gran medida a la prosperidad que tuvo este sector con su mayor impulso a partir de los años ochenta, cuando empezaron a llegar al país embarcaciones de gran tonelaje para la extracción de pesca. Desde entonces las empresas se hicieron presentes en la ciudad y la hicieron de ella un centro de operaciones, la presencia de estos entes en el medio contribuyeron al procesamiento, distribución y exportación de bienes y servicios, elementos neurálgicos de la cadena productiva, motor generador de empleo y desarrollo de la urbe porteña.

La producción de la industria atunera se compone básicamente de pesca blanca (productos congelados), lomos precocidos empacados al vacío, productos procesados como el atún enlatado y harina de pescado.

A continuación se muestra una tabla emitida por diario el comercio, misma que fue difundida por el INEC; el cual detalla ingresos de las ventas de la manufactura en la ciudad de Manta de las cuales fueron participes los operadores de transporte de carga pesada en su logística integral.



Fuente: INEC; EL COMERCIO

Las principales actividades económicas que tiene el transporte pesado de Manta son:

- Industria Pesquera
- Sector Industrial (aceites, jabones, manteca, harina de trigo, etc.)
- Industria Manufacturera
- Sector Artesanal
- Sector Comercial.
- Sector Inmobiliario
- Sector Turístico

Cabe mencionar que dichas actividades requieren para generar valor agregado a las materias primas, de la importación y exportación de bienes y servicios para la transformación definitiva de la producción, generando con ello un mayor movimiento de carga y descarga a través de las diferentes terminales, evidenciando la oportunidad a la transportación de carga pesada

en ofertar servicios específicos de acuerdo al tipo de carga, para su traslado final.

Por otro lado, los habitantes de este cantón, de manera significativa se dedican al comercio de la pesca de forma directa e indirecta; otras actividades que están evolucionando aceleradamente son el turismo y el sector inmobiliario público y privado, por lo que para operativizar dichos negocios se cuenta con una gran cantidad de establecimientos, mismos que en función de la logística planificada, demandan de los operadores de transporte de carga pesada un servicio eficiente que corresponda a las necesidades y seguridades de la sociedad local, provincial y nacional.

Sin duda alguna, la pesca industrial y artesanal ha sido el motor económico de la evolución de la ciudad de Manta, actividad que cada día se afianza con mayor fortaleza, convirtiéndose en una corriente que se consolida paulatinamente y que se conecta con otras importantes actividades productivas.

El dinamismo de la ciudad de Manta se fundamenta en la extracción de pesca, en la industria y el comercio, por su alta producción de atún, pesca artesanal, aceites comestibles, jabonería, turismo, harineras etc., mismos que son productos demandados por el mercado nacional e internacional; considerando que esta localidad costera cuenta en su infraestructura con un aeropuerto y un puerto de aguas profundas de carga nacional e internacional.

Según Investmanabí la ubicación geográfica de Manabí es clave para consolidarse como eje logístico de transporte en Sudamérica. Por ello, es una puerta de entrada y paso de tránsito de carga internacional. El desarrollo de este sector responde proporcionalmente a la implementación de proyectos de trascendencia, como el Puerto de Transferencia Internacional de Manta, el Aeropuerto intercontinental, La Refinería del Pacífico y el Eje de transporte multimodal Manta-Manaos. Dicha revista Investmanabí reliva que el sector de transporte de carga pesada de esta urbe tendrá un masivo movimiento en los próximos años a los distintos destinos del país, debido al incremento de la mercancía por parte de los sectores productivos del país.



El transporte de carga terrestre desde y hacia el puerto de Manta constituye una excelente oportunidad ya que cuenta con la red de carreteras más modernas del país. Por ello, la empresa privada ha decidido contribuir a la realización de conexiones de rutas navieras y aéreas de carga y pasajeros, a través del Puerto de Manta y el Aeropuerto Eloy Alfaro<sup>3</sup>.

El puerto de Manta es un eje fundamental para el desarrollo comercial, productivo y social de la ciudad, la provincia y el país, a través de él, la transportación de carga pesada se dinamiza y obtiene beneficios económicos, mismos que se generan por la carga que ingresa y egresa de él, producidos por las actividades de pesca, de granel, de productos terminados, de carrero, derivados del petróleo, entre otros; por lo que ante la fluidez de carga detallada la transportación pesada tiene la responsabilidad y el reto de transportar mercadería de vital importancia para los sectores productivos locales y nacionales.

Se concluye que el transporte de carga pesada terrestre está comprometido a evolucionar para servir a la par de las exigencias de la logística integral planificada por los sectores de la economía local y nacional que operan por nuestra ciudad, a efectos de corresponder con los tiempos instaurados para producir por parte de los encargados de producir bienes y servicios para la satisfacción de consumidores y usuarios.

## 1.2. TIPOS DE CARGAS EN MANTA.

Como se lo mencionó anteriormente el puerto de Manta mueve diferentes cargas en general, a granel y otros tipos de carga:

- ❖ La **carga general** se presenta en estado sólido, líquido o gaseoso, puede ser tratada como unidad. Es importante mencionar que la carga general no debe de contar con un tiempo definido de vida.

<sup>3</sup> transporte terrestre en la Provincia de Manabí y la ciudad de Manta, [http://www.investmanabi.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=15%3Atransporte-y-logistica&catid=1%3Ainvest-manabi&Itemid=3#vialidad](http://www.investmanabi.com/index.php?option=com_content&view=article&id=15%3Atransporte-y-logistica&catid=1%3Ainvest-manabi&Itemid=3#vialidad).

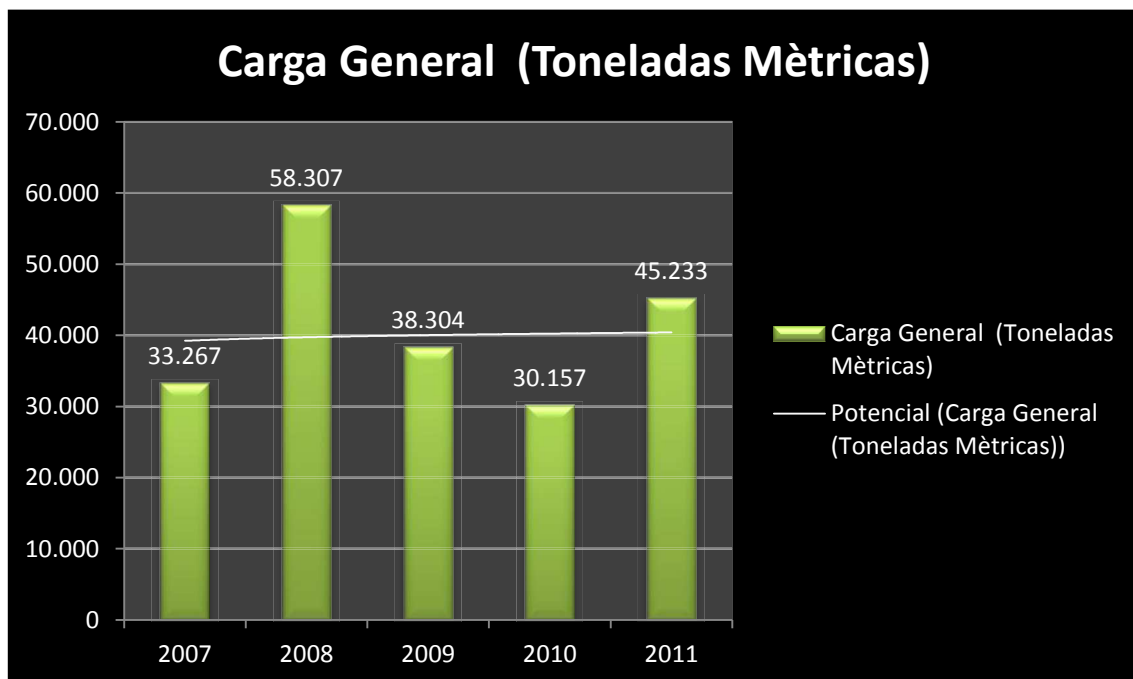
La carga general se puede subclasificar en:

- ✚ **Carga General Fraccionada:** consiste en bienes sueltos o individuales como: paquetes, sacos y cajas, entre otros.
- ✚ **Carga General Unitarizada:** está compuesta de artículos individuales agrupados en unidades como pallets o contenedores.

A continuación se muestra cuadros comparativos de los movimientos de cargas generales (toneladas métricas) que obtuvo el Puerto de Manta en el periodo 2007-2011.

AÑOS	CARGA GENERAL (Toneladas Métricas)
2007	33.267
2008	58.307
2009	38.304
2010	30.157
2011	45.233

Elaborado por: autores de tesis



Elaborado por autores de tesis

Como se puede notar en el gráfico, las tendencias de crecimiento han sido variables, el mayor movimiento se lo realizó en el año 2008. Es importante

destacar que estos movimientos se han incrementado, debido a que la ciudad está progresando en el ámbito productivo y comercial, y por ende se ha desarrollado en el orden económico y social. Dentro de este tipo de carga se incluye movimientos carreros, cruceros, entre otros.

El transporte de carga pesada tiene participación en la carga general de la siguiente forma: En lo relacionado con bultos se necesita camiones para transportar la mercancía desde el puerto hacia su destino final y de manera interna, desde una empresa de cualquier industria hacia el puerto u otros destinos internos.

Para la carga solida se necesitan vehículos que contengan bañeras y contenedores para transportar dichos bienes hacia su destino final interno o externo; Para los cruceros que arriban al puerto necesitan de buses para transportar a los turistas dentro y fuera de la ciudad.; Para la carga de vehículos es indispensable contar con tráiler que contengan niñeras para transportar los vehículos.

- ❖ La **carga a granel** son productos que son transportados a grandes cantidades, cuyo único recipiente es el vehículo de transporte. Esta carga es usualmente depositada o vertida con una pala, balde o cangilón en ferrocarriles, camiones o buques. La carga a granel se divide en:
  - ✚ **Granel Sólido:** En esta clasificación entran los granos, el carbón, el mineral de hierro, la madera, el cemento, la sal, etc.
  - ✚ **Granel Líquido:** Es la carga que se encuentra en estado líquido o gaseoso, dicha condición hace que su transportación sea, por ejemplo, en vehículos tanque de por lo menos 1000 galones. Entre los productos considerados como granel líquido se encuentran: petróleo, gas natural licuado, gasolina, químicos y alimentos líquidos (aceite vegetal, aceite de cocina, etc.), entre otros.

A continuación se presenta un cuadro de movimientos de carga a granel en el puerto de Manta en el periodo 2007-2011:

## CARGA A GRANEL, SOLIDA Y LIQUIDA

Años	Toneladas Métricas
2007	383.046
2008	448.406
2009	592.837
2010	715.631
2011	488.203



Como se observa en el cuadro estadístico el mayor movimiento de carga a granel, sólida y líquida se la realizó en el año 2010, aunque desde el año 2007 los movimientos de este tipo de carga fueron creciendo significativamente pero en el 2011 decreció, esto se debió a la fallida concesión del Puerto.

Los otros tipos de carga se clasifican en:

- ✚ **Automotriz:** carga enfocada a la industria automotriz y proveedores de transporte.
- ✚ **Maquinaria pesada:** carga que consiste en equipo pesado, empleado generalmente por la industria de la construcción.

- ✚ **Refrigerados:** carga que necesita cierta temperatura durante su transportación, como los artículos perecederos, productos farmacéuticos, etc.

Los diferentes tipos de carga que se transportan desde y hacia el puerto de Manta, han generado un reto fundamental en los transportistas de carga pesada para atender dicho servicio, evidenciando para ello, la formalización adecuada que demanda la legislación Ecuatoriana, a través de su legalización y asociatividad gremial, a partir de las exigencias y estándares aplicados por los responsables de las instituciones productivas y reguladoras, tal como lo hacen los referentes del movimiento de carga y en especial el puerto internacional de aguas profundas, administrado por Autoridad Portuaria de Manta, entidades que dinamizan los siguientes servicios de carga detallados a continuación:

### Graneles

Brindamos de manera eficiente los siguientes servicios a la carga de graneles:

- Carga
- Descarga
- Movimientos de carga



### Vehículos

Brindamos de manera eficiente los siguientes servicios a la carga de vehículos:

- Carga y descarga
- Movimiento de carga
- Traslado y reestibas
- Almacenaje



## Pesca

Brindamos de manera eficiente los siguientes servicios a la carga de pesca:

- Carga y descarga
- Movimiento de carga
- Trasbordos



### 1.3. TIPOS DE TRANSPORTES DE CARGA PESADA EN MANTA.

#### ❖ CAMIÓN TIPO TORTON

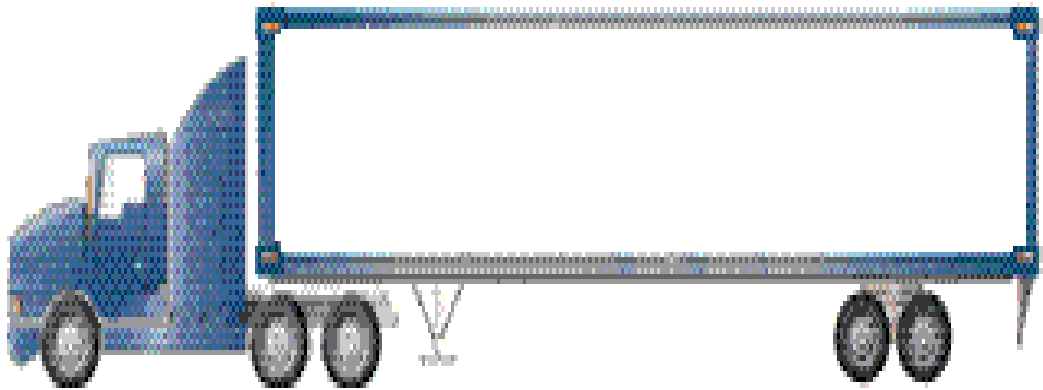
Mudanzas / Paquetería / Carga seca



Este tipo de vehículos brinda el servicio transportando mercancía que no puede ser expuesta al aire, para aquello se incorpora al cabezal, furgones cerrados y recubiertos en su totalidad.

#### ❖ CAJA CERRADA DE 53 PIES

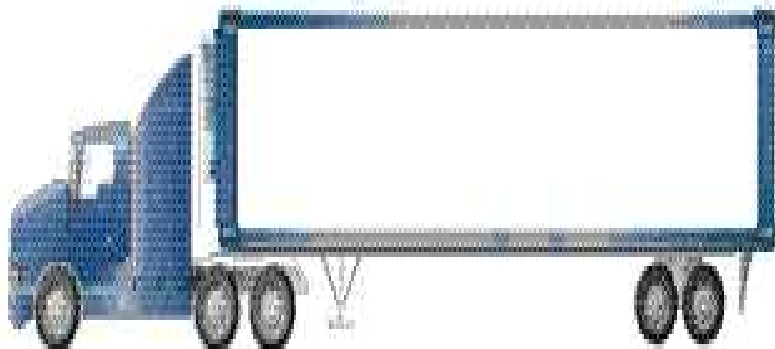
Carga seca



Se utiliza para todo tipo de carga con diferentes tipos de tonelajes. Medidas externas: Largo; 53' 0" Ancho; 8' 6" Alto; 9' 6" / Medidas internas: Largo; 52' 6" Ancho; 8' 3" Alto; 8' 11" / Capacidad máxima de carga: 3,864 ft<sup>3</sup>. Peso neto sin carga: 57,600 lb.

#### ❖ CAJA REFRIGERADA

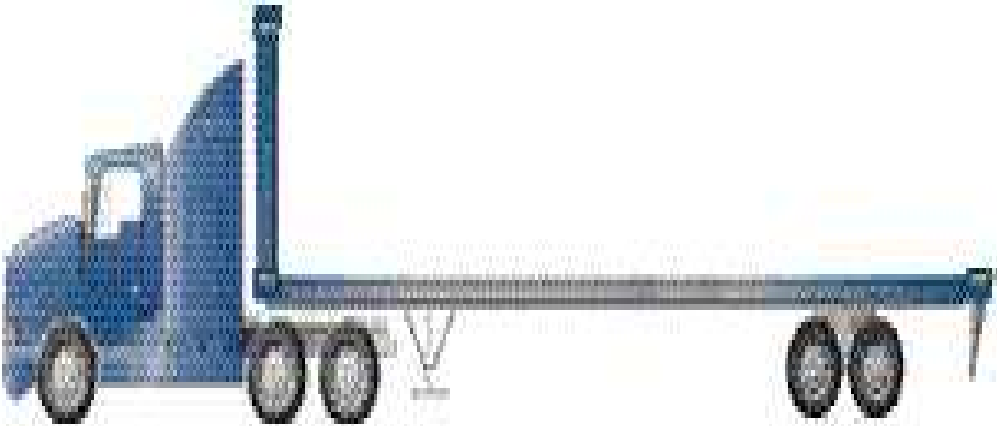
Productos precederos / productos con sensibilidad a temperaturas



Se utiliza para todo tipo de carga que requiere control de temperatura.  
Medidas externas: Largo; 40' 00" Ancho; 8' 00" Alto; 8' 50" / Medidas internas: Largo; 37' 17" Ancho; 7' 50" Alto; 7' 18" / Capacidad: 2,004 ft3

#### ❖ PLATAFORMA

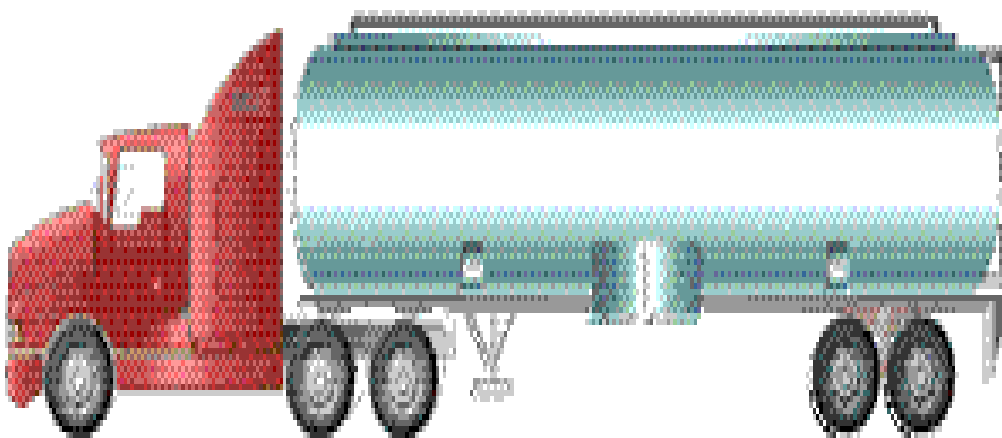
Material pesado a granel / contenedores



Es el equipo de trabajo de grandes dimensiones que se utiliza para el transporte de carga pesada como pallets con atún, pescado, brindando el servicio para la carga de maquinarias pesadas.

#### ❖ AUTOTANQUE

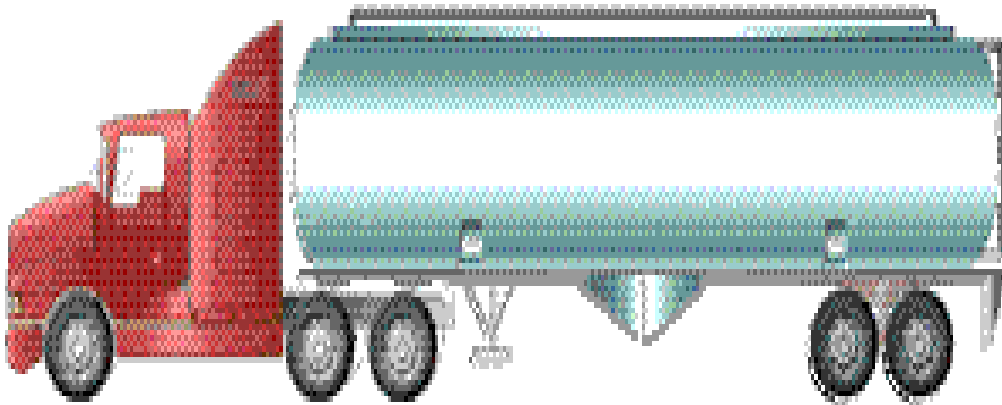
Líquidos / gases / productos químicos y petroquímicos





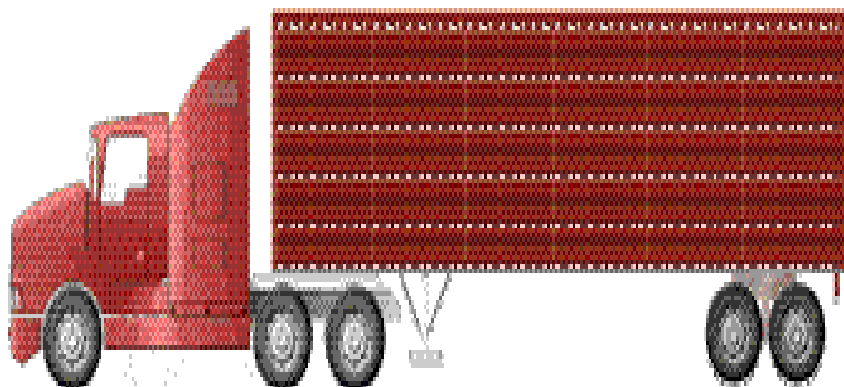
Por lo general este tipo de vehículo se lo utiliza para carga sensible y no inflamable, citándose entre ellas a las peligrosas como el gas, productos químicos, petroquímicos y los no inflamable como el aceite vegetal y el agua.

#### ❖ TANQUE PARA ASFALTO / GRANEL



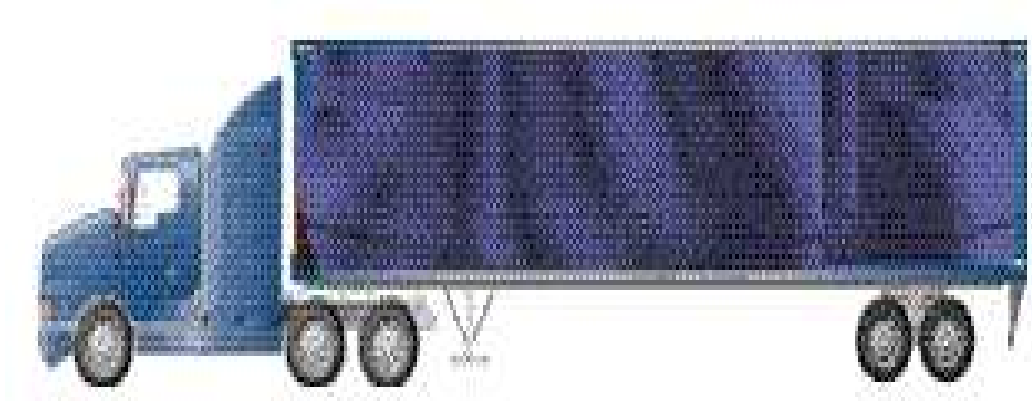
Por lo general se lo utiliza para cargar líquidos, productos químicos y petroquímicos.

#### ❖ JAULA A GRANEL



Son muy utilizados en el puerto para descargar productos alimenticios a granel.

### ❖ JAULA ENLONADA



En la ciudad son muy demandados estos vehículos, ya que transportan productos como: la cerveza y otros que requieran descarga y carga lateral.

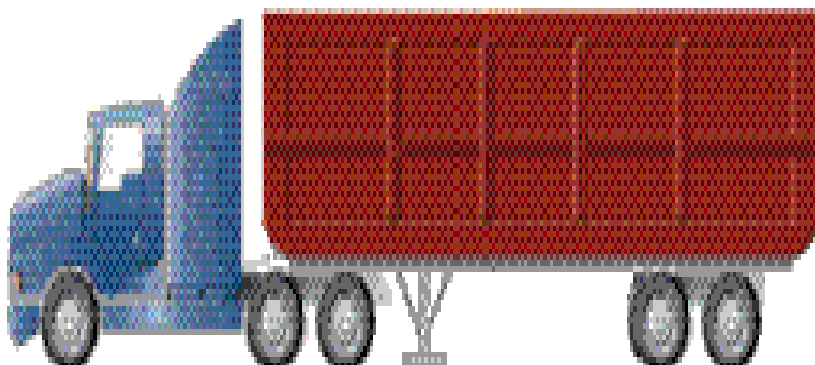
### ❖ LOW BOY / CAMA BAJA



Son trailers que se utilizan para transportar maquinarias o productos pesados.

### ❖ TOLVA

Carga a granel / Material para construcción



En los últimos años el puerto de Manta está dando muchas oportunidades de trabajo para los transportistas que cuentan con este tipo de vehículos ya que por puerto está llegando cargas de materias primas a granel y materiales para construcción.

### ❖ MADRINA / PORTA VEHÍCULOS



Este tipo de vehículos mantienen una alta demanda para brindar el servicio de transporte pesado desde el Puerto de Manta, debido a que las importaciones de vehículos se han incrementado, cuyos bienes requieren de estas unidades de transporte, la incorporación de niñeras para que dichos bienes lleguen a su destino determinado.

En lo que respecta a la evolución del transporte pesado terrestre en la ciudad de Manta, en sus inicios fue escaso el transporte pesado, en todo el Ecuador existían 200 unidades, mismas que no eran cooperadas y por ende cada dueño del vehículo trabajaba independientemente, la competencia desleal era latente, preferían esperar horas y días en el puerto, fábricas y otros lugares para obtener carga, también las vías en el 2007 no eran buenas, el territorio ecuatoriano tenía insuficiencia en la red vial.

Ahora en la ciudad el transporte pesado en la mayoría de los casos esta federado, ya que la ley ecuatoriana exige que los vehículos pesados tienen que circular con permiso de operación, y de esa manera se está combatiendo la competencia desleal.

La transportación pesada terrestre ha crecido en los últimos años y por lo tanto los dueños de vehículos pesados tuvieron y tienen la necesidad de modernizar sus flotas, esto se debe al gran desarrollo socioeconómico del país y de la ciudad de Manta. El transporte pesado ha generado miles de plazas de trabajo a los habitantes de la ciudad y del territorio ecuatoriano, lo cual reconforta a las clases de transporte existentes en el país.

Como es de conocimiento público el Ecuador en épocas anteriores se caracterizó por tener carreteras en mal estado, afectando con ello, el crecimiento económico de la transportación de carga pesada del país, uno de los ejes esenciales de la economía nacional.

Pero desde el año 2007 hasta la presente, el gobierno ecuatoriano se ha preocupado por financiar y ejecutar vías de primer orden, con la finalidad de facilitar apoyo a la logística integral de la nación, quien con su mayor aliada, la transportación de carga pesada, han reducido tiempo y costos para beneficio de ofertantes y demandantes de este tipo de servicios.

Cabe mencionar que el sector transporte, genera empleo de manera directa e indirecta, con respecto a la primera son los choferes y oficiales de los vehículos y de manera indirecta a personas naturales y jurídicas de mantenimiento,

mecánica, hojalateros, pintores, insumos, proveedores de rastreo y monitoreo satelital , etc.

#### 1.4. TERRITORIO DE TRANSPORTACIÓN



Las rutas propias y significativas del transporte pesado, que fluyen desde Manta hacia los diferentes destinos son: Portoviejo, Guayaquil, Quevedo, Machala, Santo Domingo, Esmeraldas, Quito, Cuenca, Ambato, Tulcán, Ibarra, Loja, Frontera con Perú y Colombia etc; también se utiliza para transportar productos hasta conectarse con la parte fluvial del oriente ecuatoriano con Manaos-Brasil.

Los vehículos más utilizados para transportar productos como el atún, pesca y otros productos industrializados y primarios son:

<b>SENCILLOS</b>	
<b>Tipo</b>	<b>Toneladas</b>
International	12
Chevrolet	12
Hino	12
Nissan	12
<b>TRACTOMULAS</b>	
<b>Tipo</b>	<b>Toneladas</b>
Mack	15
Mercedes	15
Ford	15
Peterbilt	15
<b>TRAYLERS</b>	
<b>Tipo</b>	<b>Toneladas</b>
Mack	28
Freight	28
International	28
Kenworth	28
Mercedes	28

La información brindaba por APM (Autoridad Portuaria de Manta) en la página web habla sobre la conexión vial que tiene el Puerto de Manta:



Fuente: APM

El puerto de Manta cuenta con las siguientes conexiones viales.

- ✚ Vía Puerto-Aeropuerto.
- ✚ Vía Circunvalación.
- ✚ Avenida de la Cultura.
- ✚ Vía Costanera
- ✚ Vía Rocafuerte-Chone
- ✚ Avenida 4 de Noviembre.
- ✚ Vía Montecristi-Portoviejo-Jipijapa.

### 1.5. EQUIPOS Y MAQUINARIAS UTILIZADAS



La maquinaria pesada es aquella que se utiliza para realizar tareas como el movimiento de tierra, levantamiento de objetos pesados, demolición, excavación o el transporte de material.



Grúas, carretillas elevadoras y otras maquinarias pesadas se requieren para mover vigas de acero, silos de granos, bloques de hormigón y otros materiales

utilizados en la construcción de barcos, puentes, torres y otras estructuras muy pesadas, por lo general en el Puerto se utilizan grúas porticas las mismas que sirven para sacar de un buque el contenedor y ubicarlos al tráiler o viceversa.

Esta maquinarias son utilizadas con el fin de transportar objetos grandes y pesados como la madera cortada o el hormigón, las maquinarias pesadas industrias como las forestales y las utilizadas en la construcción de carreteras usan equipos pesados como cargadores de troncos y tractores-remolques<sup>4</sup>.



**Montacargas:** Es un vehículo contrapesado en su parte trasera, sirve para transportar y apilar cargas generalmente montadas sobre tarimas.

Sin lugar a dudas el transporte marítimo es aquel que también forma parte del transporte pesado, este es el más utilizado en el comercio internacional y se caracteriza por tener la capacidad de soportar más movimiento de mercancías en contenedor de 20 y 40 pies, de preferencia gráneles secos o líquidos.

### **Características**

- ✓ Gran capacidad
- ✓ Transporta grandes masas de contenedores.
- ✓ Ámbito internacional
- ✓ Traslada grandes volúmenes de mercancías entre países totalmente alejados.

### **Flexibilidad y versatilidad**

Se emplea con gran facilidad buques de distintos calados, puntales y esloras para atender el servicio de acuerdo al tipo de carga a transportarse<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> [http://www.ehowenespanol.com/definicion-maquinaria-pesada-hechos\\_104163/](http://www.ehowenespanol.com/definicion-maquinaria-pesada-hechos_104163/)

<sup>5</sup> <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/transporte-mar-timo-y-tipos-de-contenedores>



## CAPITULO II

### 2. EL COOPERATIVISMO Y EL TRANSPORTE PESADO EN MANTA.

La influencia que tiene el cooperativismo en el transporte de carga pesada no es la misma que sostenía en épocas anteriores ya que existía poco interés por parte de los transportistas y a partir de aquello primaba el individualismo a pesar de que existía una Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador desde 1971, que muy poco trascendió como líder de esta agremiación. A pesar de ello el Gobierno Ecuatoriano originó planes de capacitación y de financiamiento para legalizarlos integralmente y dio paso al mejoramiento de las infraestructuras viales, instaurándose con ello, el compromiso de los transportistas en brindar un servicio profesional, seguro y de calidad.

Estructuralmente el sector transporte de carga pesada terrestre en la actualidad está representado por cooperativas, compañías e independientes, pero estas han evidenciado falencias para el crecimiento, las cuales consisten de manera integral en una administración empírica, que ha demostrado debilidades en la gestión empresarial, cuyos resultados no han correspondido totalmente a las expectativas de las organizaciones de transporte, y en ese mismo orden a las necesidades de la demanda de la transportación.

Contemporáneamente el transporte de carga pesada terrestre de la ciudad de Manta presenta los siguientes problemas:

- Falta de coordinación entre los sectores vinculados al transporte;
- Conflictos de intereses entre autoridades y operadores; y,
- Deficiencia en la provisión de servicios.

Sobre la infraestructura vial durante el periodo 2007-2011, esta fue mejorando en la gestión del actual gobierno, dotando al país de carreteras de primer nivel, lo que a la postre le significó a los transportistas una reducción significativa de los costos de operación para transportar bienes.

En la ciudad y en el país, el transporte incide en todos los sectores de la economía, ya que el bienestar de los habitantes (económico y social) depende de la eficiencia y reducción de costos de los sistemas de transportes.

El transporte de carga pesada en Manta es muy utilizado en las actividades de: la pesca, atún, y sobre todo para transportar el flujo de carga que circula por el puerto; en estos años la carga carrera y granelera se ha incrementado significativamente y aquello ha generado crecimiento económico para las personas naturales y jurídicas que están vinculadas a la transportación.

## 2.1. NUMERO DE COOPERATIVAS

Las cooperativas que se han sostenido en el tiempo, atendiendo la demanda del servicio de transportación de carga pesada son:

<b>NOMBRES DE AGENCIAS TRANSPORTISTAS</b>	<b>REPRESENTANTE LEGAL</b>	<b>DIRECCIÓN</b>
<b>COOPERATIVA PUERTO DE MANTA</b>	SR. JULIÁN FLORES – GERENTE	Calle 13 y Ave. 17
	SR. JUAN ENRIQUE PARRALES	
<b>COOPERATIVA ALIANZA MANABITA</b>	SR. SEGUNDO OÑATE – GERENTE	Edificio VIGIA oficina 214
	SR. EDISON MORÁN – PRESIDENTE	
<b>COOPERATIVA UMIÑA</b>	ABG. ALBERTO MACÍAS PRESIDENTE	Edificio EAPAM planta baja av. Malecón s/n
	SR. NELSON ORTIZ ROBLES – GERENTE	
<b>COOPERATIVA TRANS. CARGA PESADA</b>	SR. BOLÍVAR PALMA – PRESIDENTE	Calle 319 Av. 215 (Diagonal a asadero de pollos)
	SR. WALTER PAEZ QUIROZ – GERENTE	

<b>COOPERATIVA COSTA MANABITA</b>	SR. GREGORIO MENDOZA	Av. 108 calle 109 exclusividades Lauri
<b>TRANSCHIRI COMPAÑÍA</b>	SR. BORIS CHIRIBOGA	Flavio Reyes #1711 y Av.17 diagonal a Belvoni
<b>COMPAÑÍA CIUDAD RODRIGO</b>	Sr. Rodrigo Vélez Barberan	Av. Puerto Aeropuerto

## 2.2. GREMIOS DE TRANSPORTISTAS

<b>NOMBRES DE AGENCIAS TRANSPORTISTAS</b>	<b>REPRESENTANTE LEGAL</b>	<b>DIRECCIÓN</b>
<b>FEDERACIÓN NACIONAL DE COOPERATIVAS DE TRANSPORTE PESADO (FENACOTRAPE)</b>	<b>SR. ALBERTO MACÍAS GERENTE</b>	<b>Km 5 vía manta- Portoviejo frente a la empresa la Fabril (a lado de restaurante el jardín)</b>
<b>FEDERACIÓN DE ORGANIZACIONES DE TRANSPORTES DE CARGA DE MANABÍ (FOTCAM)</b>	<b>SR. SIXTO TRIVIÑO</b>	<b>Edificio Banco Del Pichincha oficina 805 piso 8</b>

## 2.3. SERVICIOS QUE BRINDAN LAS COOPERATIVAS

Estas cooperativas ofrecen servicio de transporte de carga pesada en los siguientes ítems:

- ✚ Productos de grasa líquida,
- ✚ Aguas residuales,
- ✚ Pescado congelado,
- ✚ Carga al granel
- ✚ Transportación de vehículos
- ✚ Atún, etc.

Además ofrecen seguridad a la carga, por contar con sistema de rastreo satelital **CARLIN**, que monitorea por celular y por computadora; adicionalmente **HUNTER**, monitorea por computadora las unidades

vehiculares. Estos son los 2 únicos monitoreos y rastreo que utilizan las cooperativas para dar seguridad a los vehículos y por ende la carga.

#### **2.4. COSTOS DE LA TRANSPORTACIÓN**

Precios que oferta la Federación de Cooperativas de Transporte Pesado del Ecuador (**FENACOTRAPE**) y demás cooperativas nombradas en este trabajo de investigación:

<b>RUTAS</b>	<b>VALOR \$</b>
Manta-Portoviejo	180.00
Manta-Guayaquil	400.00
Manta-El Carmen	500.00
Manta-Chone	263.00
Manta-Santo Domingo	533.00
Manta-Quevedo	683.00
Manta-Esmeralda	793.00
Manta-Quito	800.00
Manta-Machala	800.00
Manta-Cuenca	9000.00
Manta-Ambato	1,000.00
Manta-Duran	500.00
Movimientos dentro de la ciudad	120.00

## CAPITULO III

### 3. PRINCIPALES FACTORES DE INCIDENCIA DEL TRANSPORTE PESADO EN LA ECONOMÍA LOCAL EN EL PERIODO 2007-2011

#### 3.1. INVOLUCRADOS DIRECTOS E INDIRECTOS

##### Directos:

- Inversionistas
- Transportista
- Courier.



**Inversionistas:** Es aquella persona natural o jurídica que destina parte de sus recursos a la adquisición de acciones o títulos negociables con el fin de obtener ingresos y de esa manera generar ganancias. Cabe recalcar que estos inversionistas pueden ser nacionales o extranjeros.



**Transportista:** Es aquella persona que tiene como oficio transportar la mercancía de un lugar a otro, muchas veces estos son propietarios de los mismos vehículos o simplemente son choferes.



**Courier:** Es aquella persona física que se encarga de transportar la mercancía y llevarla hasta su destino final. Por lo general a este tipo se les llama correos.

## Indirectos:

- Estibadores
- Auxiliadores de Chofer
- Personal de Mantenimiento del Vehículo



**Estibadores:** Es la persona que se dedica a la carga y descarga de una embarcación (terrestre, marítima, fluvial, aérea) y a la adecuada distribución de los pesos.



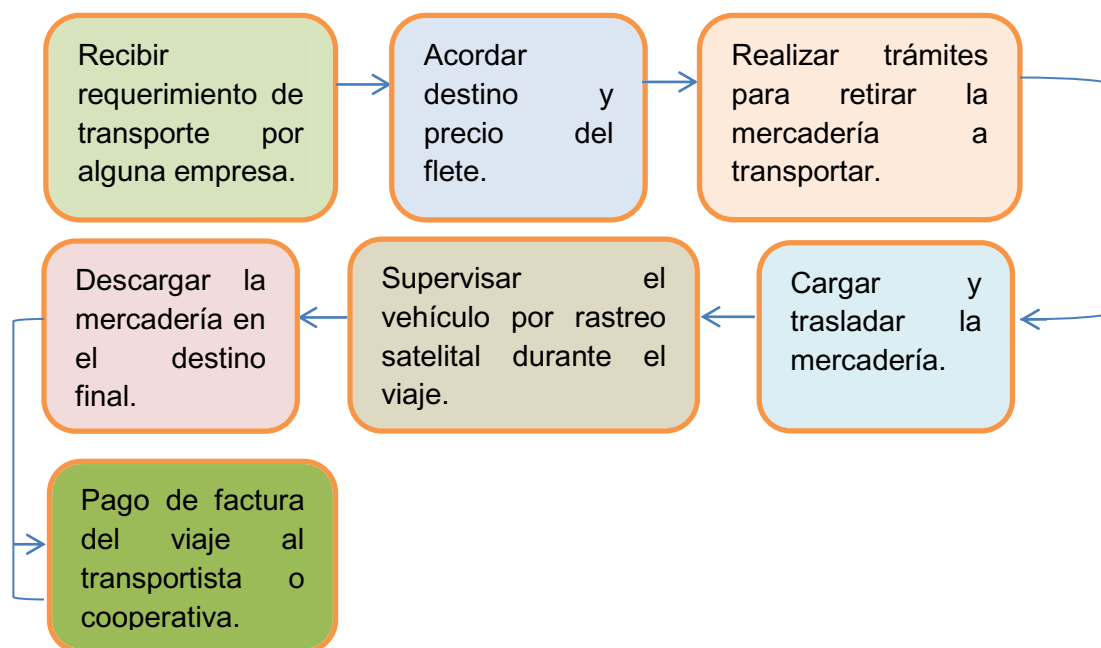
**Auxiliares de chofer:** Es aquella persona que hace su función como colaborador en lo que respecta a la transportación de la carga u otros.



**Personal de Mantenimiento del vehículo:** Son aquellas personas que se encargan de que el vehículo este en óptimas condiciones para que no sufra averías transportando la carga.

### 3.2. PROCESOS Y MECANISMOS DE LA TRANSPORTACIÓN PESADA

A continuación se describe en un mapa conceptual de los **procesos y mecanismos** de la transportación pesada en la ciudad de Manta, que por lo general son empíricos, aun siendo cooperados:



Los procesos que llevan a cabo los transportistas de la ciudad de Manta para transportar mercadería, consiste en obtener la propuesta, acordar con el solicitante el destino y la tarifa a cobrar por el flete a ejecutarse , y si es viable se realizan trámites correspondiente para retirar la mercadería del lugar de origen, la cual debe estar detallada en la guía de remisión, permiso que otorga la fábrica para retirar la carga, etc.; posteriormente se carga y se traslada a su destino transitorio o final, en el trayecto del viaje se está monitoreando y rastreando el vehículo desde una central , y una vez que se encuentre en el punto de destino, se procede a estibar la mercadería para ser acomodada.

### 3.3. ASPECTO SOCIAL

En el aspecto social se tomará en cuenta a aquellas aristas que afectan a los mantenses, este factor desde siempre ha sido vulnerable, estimulando

mucha disconformidad en la población. El Gobierno actual, se ha encaminado a mejorar la vida de los ecuatorianos, detectando primariamente sus problemas y posteriormente resolviendo aquello a partir de la inclusión social, económica y política.

Pero en los últimos años el transporte pesado terrestre de Manta ha ido evolucionando en efectividad y urgencia ya que al principio los vehículos rodaban por el centro de la ciudad y deterioraban la imagen de la misma, contaminando así los centros de recreación que se encuentran en su contexto. Actualmente aquella realidad ha cambiado, permitiendo que los ciudadanos puedan disfrutar de los centros recreativos y parques de la ciudad con menos contaminación.

Otra de las razones sociales que se identifican en el contexto mantense es la oportunidad de que los transportistas puedan obtener un ingreso para sus familias y con ello puedan cubrir con dignidad su mantención, generando con ello el buen vivir , objetivo estratégico promulgado por el gobierno central .

### **3.4. ASPECTO ECONÓMICO**

Es evidente que el transporte de carga pesada terrestre se considera un dinamizador de la economía local, ya que permite a los sectores productivos trasladar y distribuir mercancía de manera eficiente tanto a nivel local como a nivel nacional, para el consumo y uso de los conciudadanos ecuatorianos, visitantes y extranjeros.

La economía del transporte surge con la necesidad de trasladar eficientemente las mercaderías a diferentes lugares del país, y de esa forma contribuye a fortalecer el bienestar económico de la población.



Manta es una de las principales ciudades de la Provincia de Manabí, cuya actividad productiva y comercial es acelerada, requiriendo con ello que las empresas instaladas en la ciudad necesiten de la intermediación del transporte de carga pesada, para el intercambio de bienes y servicios.

Con ello el transporte es el responsable de movilizar productos terminados, materias primas e insumos, a empresas y clientes que se encuentren dispersos geográficamente , otorgándole a su vez valor agregado a la logística de la transportación de bienes cuando estos son entregados a tiempo, sin daños y en las cantidades requeridas.

## CAPITULO IV

### 4. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

#### 4.1. DETERMINACION DE LA MUESTRA

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

Simbología<sup>6</sup>:

**n**= tamaño de la muestra

**p**= es la proporción de individuos que posee en la población la característica de estudio. Este dato es generalmente desconocido y la opción más seguro es  $p=q=0.5$ .

**q**= es la opción de individuos que no posee esa característica, es  $1-p$ .

**z**= nivel de confianza, se expresa en porcentaje. Para este cálculo el nivel de confianza es del 94%.

**e**= error muestral.

**N**= tamaño de la población.

$$n = \left( \frac{(1.94)^2 * 0.5 * 0.5 * 2590}{(0,06^2(2590-1)) + (1.94)^2 * 0.50 * 0.50} \right)$$

**n= 365**

<sup>6</sup> FEEDBACK NETWORKS, calcular la muestra correcta, <http://feedbacknetworks.com>

## 4.2. ENCUESTAS

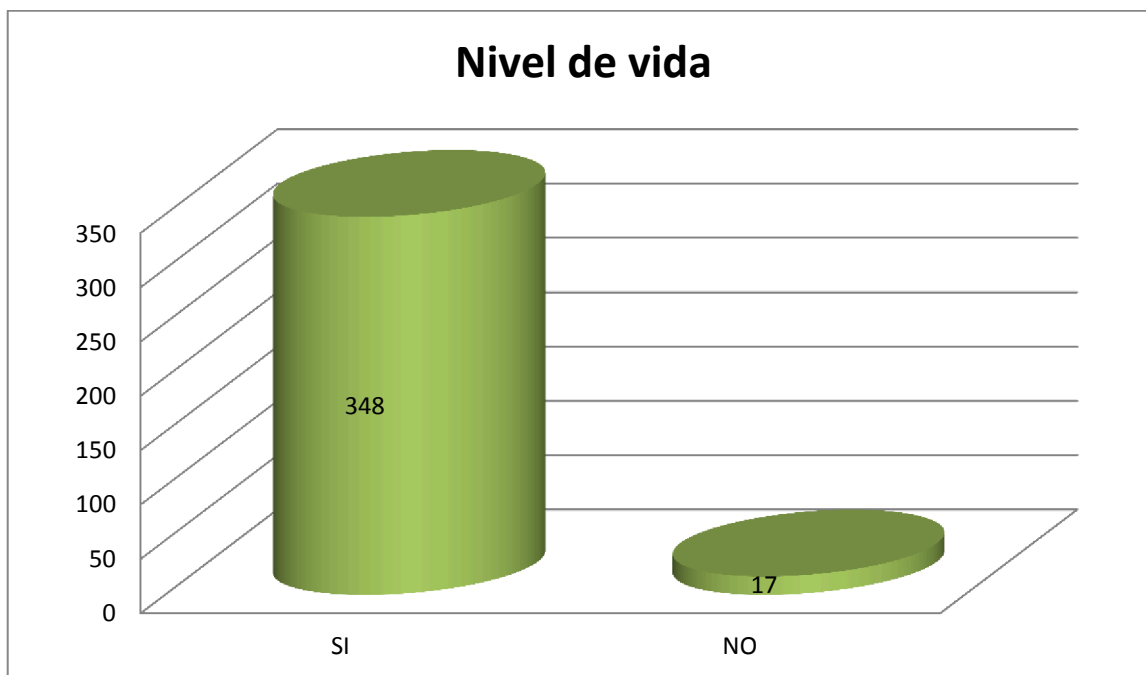
Las encuestas que se muestran a continuación se las distribuyó de la siguiente manera:

<b>Encuestados</b>	<b>#</b>
Gerentes, asistentes, secretarias y conserjes.	6
Choferes.	179
Oficiales.	38
Administradores Informales.	141
Mecánicos, lateros, pintores (Ciudad Rodrigo).	10
<b>Total encuestados</b>	<b>365</b>

1) ¿El trabajo que mantiene, le otorga un nivel de vida aceptable a usted y a su familia?

<b>ALTERNATIVAS</b>	<b>F</b>
SI	348
NO	17
<b>TOTAL</b>	<b>365</b>

**GRÁFICO #1**



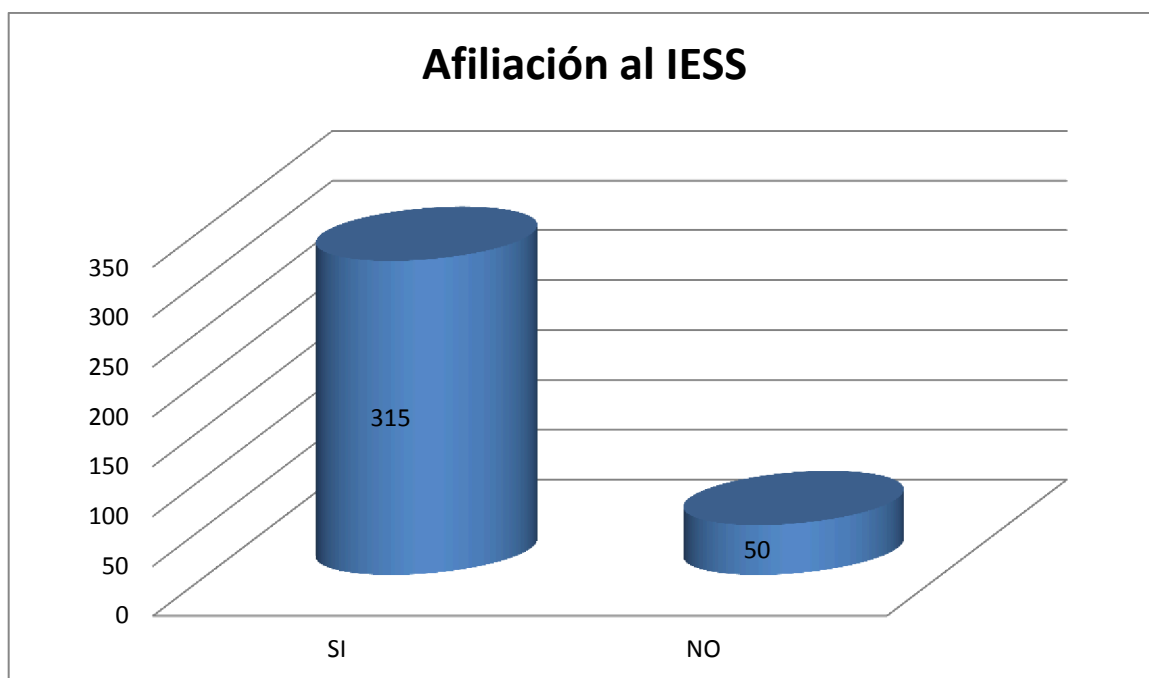
#### Análisis del Gráfico #1

El 95.34% de los encuestados coinciden que sí, porque con sus salarios y comisiones, generadas del transporte de carga pesada han logrado financiar los gastos básicos de la familia; mientras que el 4.66% dicen que no, porque los choferes no tienen un salario fijo, muchas veces solo ganan por comisiones, evidenciando con ello un aporte significativo al desarrollo social del cantón Manta.

#### 2) ¿La empresa para la que usted trabaja, lo ha afiliado al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social?

ALTERNATIVAS	F
SI	315
NO	50
<b>TOTAL</b>	<b>365</b>

**GRÁFICO #2**



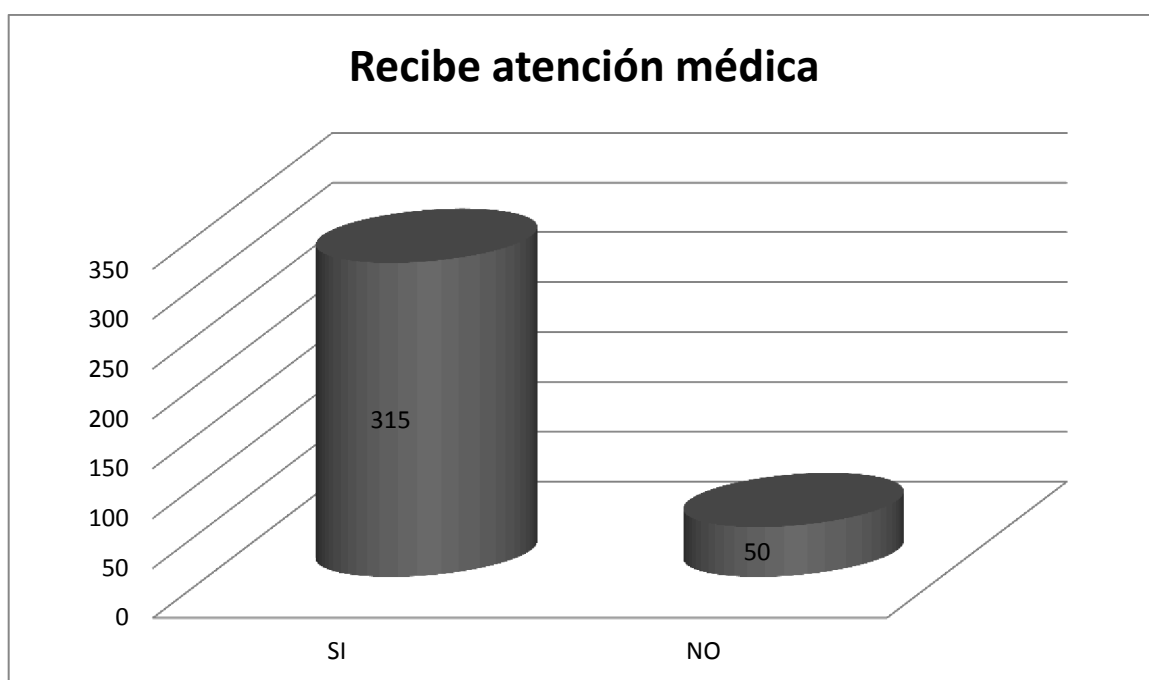
**Análisis del gráfico #2**

Producto de las exigencias de afiliación por parte del Gobierno Nacional, el 86,30% de los involucrados en esta encuesta, se encuentran afiliados al IESS, mientras que el 13,70% no han sido afiliados, evidenciando con ello, una afectación al trabajador o empleado, para recibir una futura pensión jubilar o en su defecto no ser atendido ante cualquier accidente imprevisto que se presentare contemporáneamente, afectando parcialmente al derecho pleno que tiene la ciudadanía sobre la seguridad social, perjudicando el desarrollo social de nuestros conciudadanos.

**3) ¿Recibe usted atención médica junto a sus hijos por parte del seguro social?**

<b>ALTERNATIVAS</b>	<b>F</b>
<b>SI</b>	315
<b>NO</b>	50
<b>TOTAL</b>	<b>365</b>

**GRÁFICO #3**



**Análisis Gráfico #3**

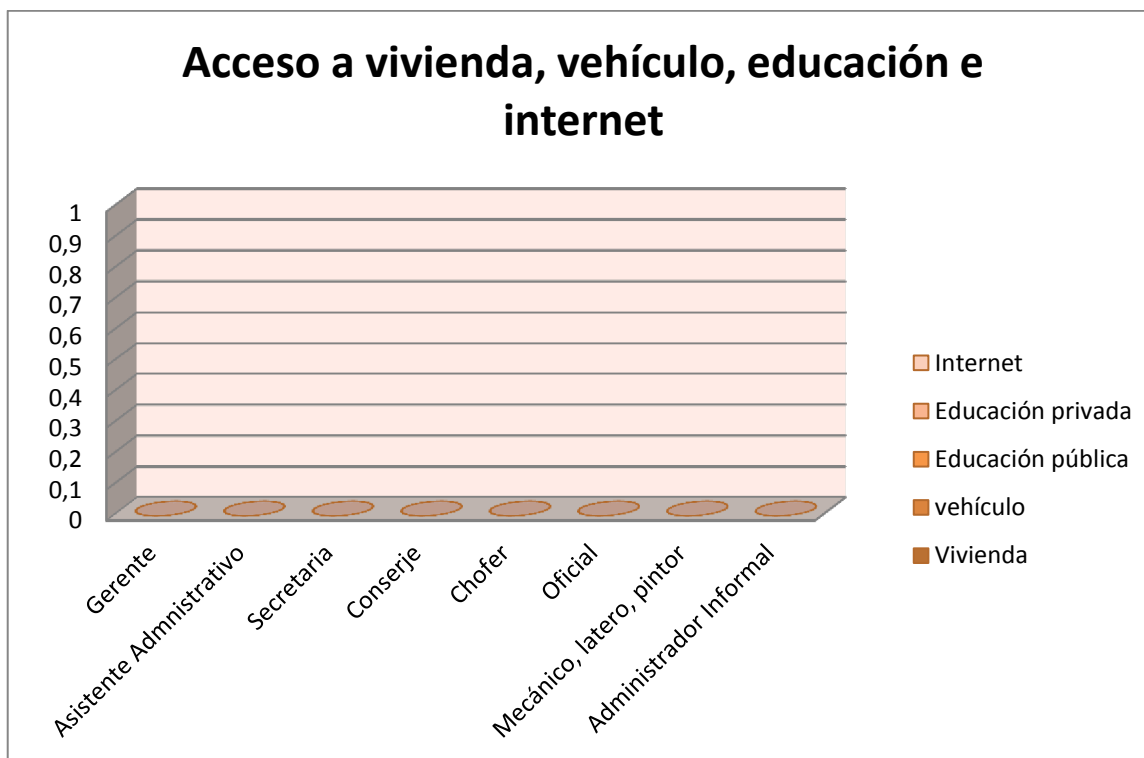
El 86,30% de los encuestados reciben atención médica junto a sus hijos, mientras que el 13,70% no, afectando con ello el derecho a la atención médica que tienen los ecuatorianos que laboran en un establecimiento, afectando de aquella manera el desarrollo social de nuestro contexto.

**4) ¿Con su salario usted le ha otorgado a su familia: vivienda, vehículo, educación, servicios de internet, etc.?**

Encuestados	Vivienda	Vehículo	Educación Pública	Educación Privada	Internet
Gerente	SI	SI	NO	SI	SI
Asistente administrativo	SI	NO	SI	NO	SI
Secretaria	NO	NO	SI	NO	SI
Conserje	NO	NO	SI	NO	NO
Chofer	SI	NO	SI	NO	SI
Oficial	NO	NO	SI	NO	NO
Mecánico,	SI	SI	SI	NO	NO

latero, pintor					
Administrador Informal	SI	SI	SI	NO	SI

**GRÁFICO #4**



**Análisis Gráfico #4**

De los 365 encuestados, en cuanto a la obtención de los rubros consultados, se manifestaron de la siguiente manera: el 62,50% sí financia su vivienda con recursos propios y el 37,50% no cuenta con los recursos propios para financiar su vivienda; en lo relacionado a la obtención de vehículos, el 37,50% financia con recursos propios la compra de un vehículo y el 62,50% no puede adquirir dicho bien; con respecto a la educación, manifestaron que el 87,50% envían a sus hijos a centros educativos públicos y el 12,50% a centros privados; finalmente los encuestados manifestaron que el 62,50% financia con recursos propios el servicio de internet y el 37,50% no accede por falta de presupuesto.

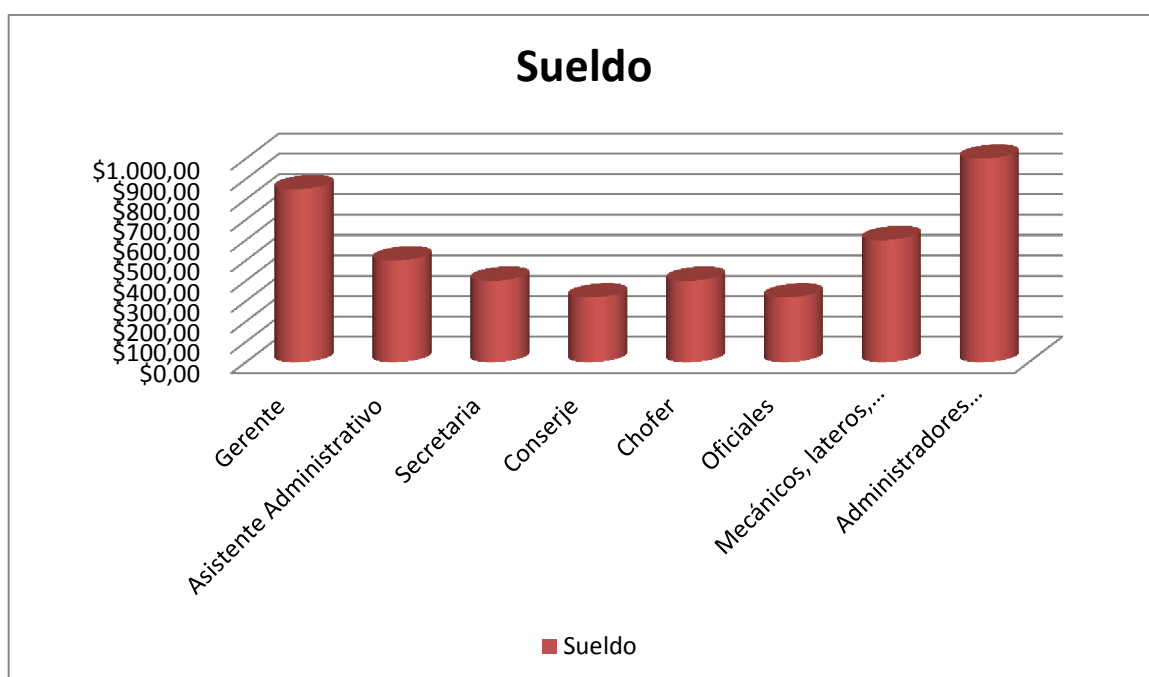
La obtención de los rubros antes indicados, se fundamenta en el cambio de mentalidad de los jefes familiares en lo referente al destino de sus salarios, quienes apuestan a una preparación y fortalecimiento de la personalidad y de los conocimientos de los miembros familiares, a efectos de consolidar el futuro familiar para enfrentar los retos y desafíos impuestos por la sociedad, sumado a estas decisiones, encontramos a un gobierno que otorga educación, salud y otros servicios gratuitos, para juntos aportar al desarrollo social que hoy vive la ciudad de Manta y sus lugares de influencia.

**5) ¿Cuál es el salario mensual que usted percibe?**

<b>ENCUESTADOS</b>	<b>SALARIO</b>	<b>F</b>
Gerente	\$850,00 + comisiones	2
Asistente Administrativo	\$500,00	1
Secretaria	\$400,00	2
Conserje	\$318,00	1
Chofer	\$400,00 + comisiones por fletes	179
Oficiales	\$318,00 + comisión por fletes	38
Mecánicos, lateros, pintores, etc.	\$600,00	1
Administradores Informales	\$1000,00 (por ser dueños de vehículos)	141
<b>TOTAL</b>		<b>365</b>



**GRÁFICO #5**



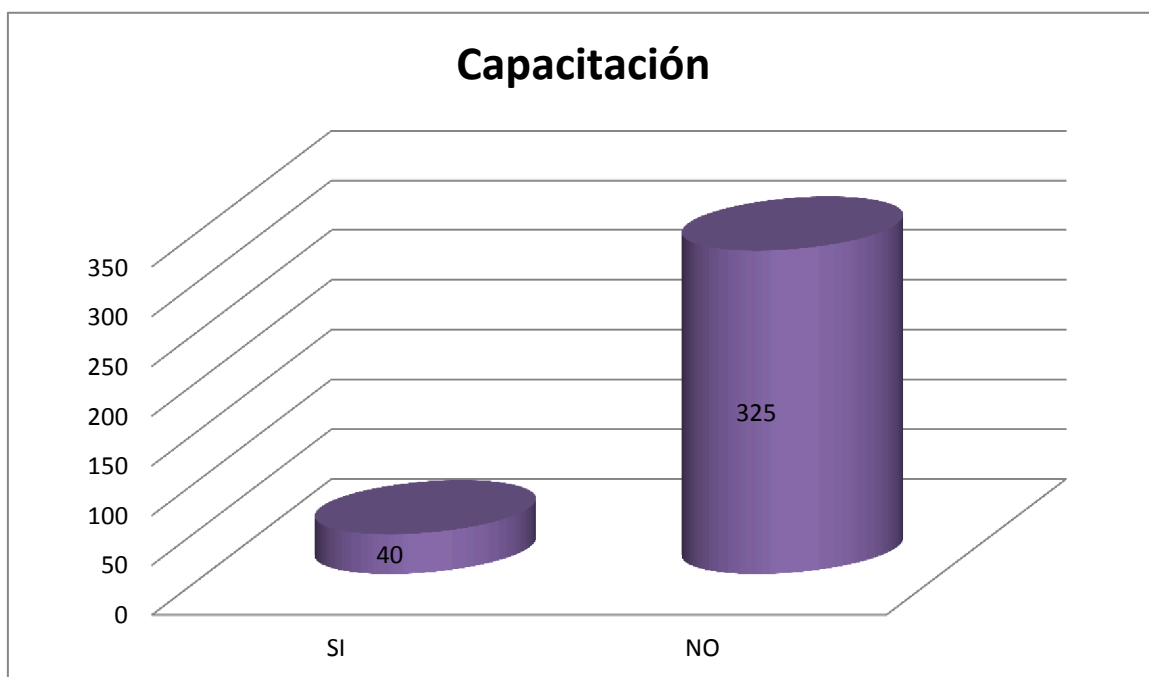
**Análisis Gráfico #5**

De acuerdo a información otorgada por los encuestados, los sueldos mensuales en promedio de todos los agentes citados son los siguientes: un gerente bordea los \$850,00 dólares; un asistente administrativo \$500,00; una secretaria \$400,00; un conserje \$318,00; un chofer \$400,00; un oficial \$318,00; el de un administrador informal (Propietario de vehículos no agremiados) \$1000,00 y los mecánicos, pintores, lateros, etc. \$600,00.

**6) ¿Recibe usted capacitación continua por parte de la empresa para la que usted labora?**

ALTERNATIVAS	F
SI	40
NO	325
<b>TOTAL</b>	<b>365</b>

**GRÁFICO #6**



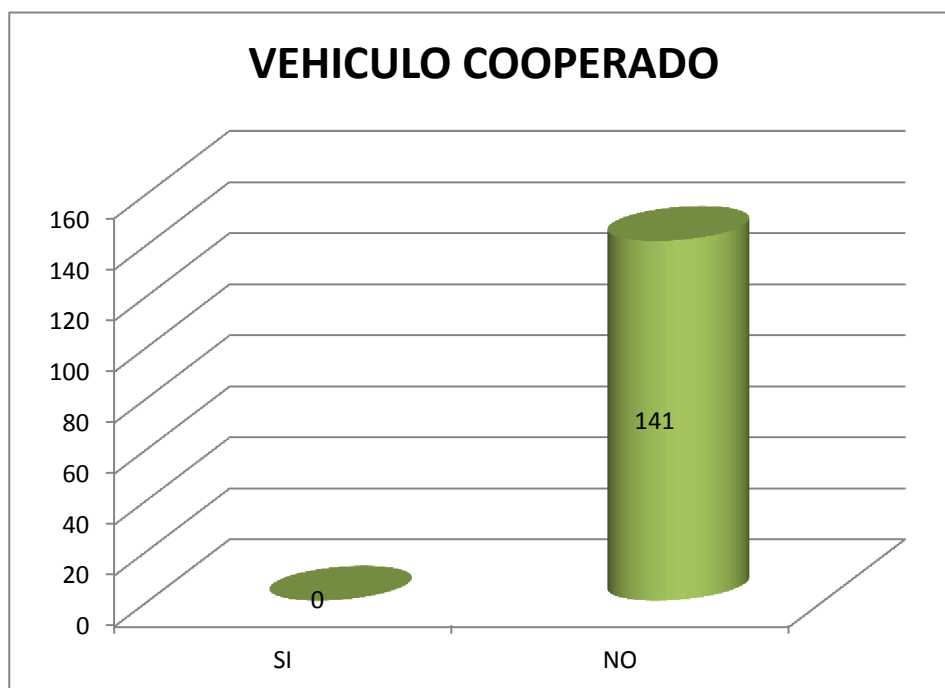
**Análisis Gráfico #6**

De acuerdo a los resultados presentados en este gráfico, es evidente que la carencia de capacitación continua se ve reflejada en la falta de ventajas competitivas, mismas que corresponden al recurso humano de las empresas de transportación de carga pesada, afectando la participación y el crecimiento de este sector dentro del contexto local, nacional e internacional.

7) **¿El vehículo se encuentra actualmente cooperado? (Esta pregunta va dirigida a los propietarios independientes que no están cooperados, por cuanto significativamente ello también asumen el rol de chofer).**

<b>ALTERNATIVAS</b>	<b>F</b>
<b>SI</b>	0
<b>NO</b>	141
<b>TOTAL</b>	<b>141</b>

**GRÁFICO #7**



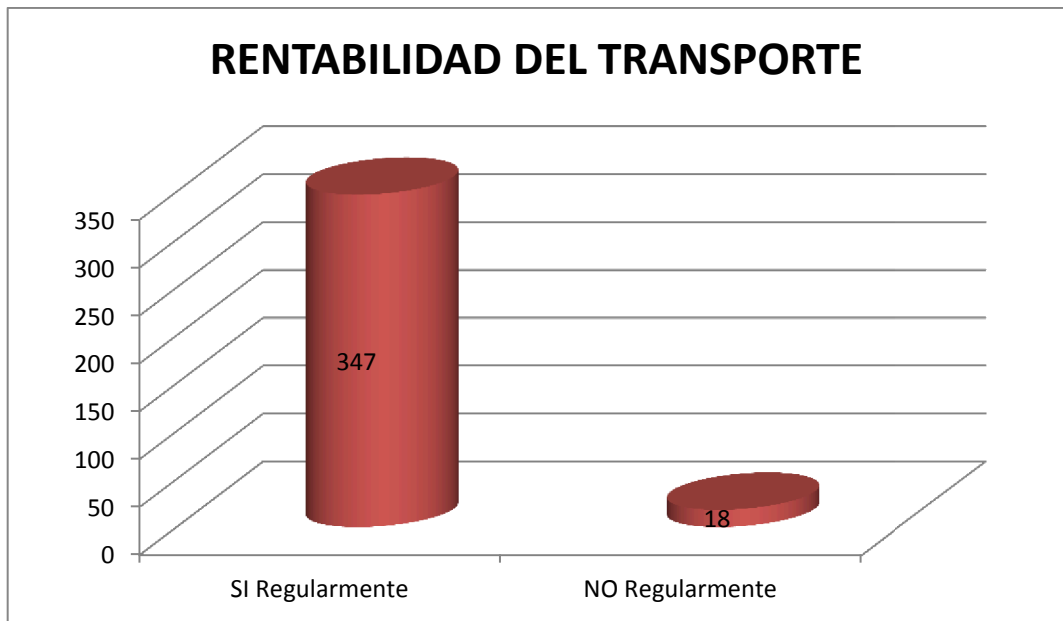
**Análisis Gráfico #7**

Es preocupante la cantidad de vehículos que no están formalmente agremiados, evidentemente aquello no le permite al estado ecuatoriano recabar impuestos y no conocer formalmente las transacciones y movimientos que genera este gran sector de la informalidad, aunque se debe precisar que sí contribuyen al desarrollo social por cuanto brindan educación, vivienda, salud y otros a todos sus miembros familiares y en ciertas ocasiones otorgan empleo directo (a veces contratan choferes) y con absoluta seguridad generan empleo indirecto.

**8) ¿Le genera rentabilidad el transporte de carga pesada?**

<b>ALTERNATIVAS</b>	<b>F</b>
<b>SI Regularmente</b>	347
<b>NO Regularmente</b>	18
<b>TOTAL</b>	<b>365</b>

**GRÁFICO #8**



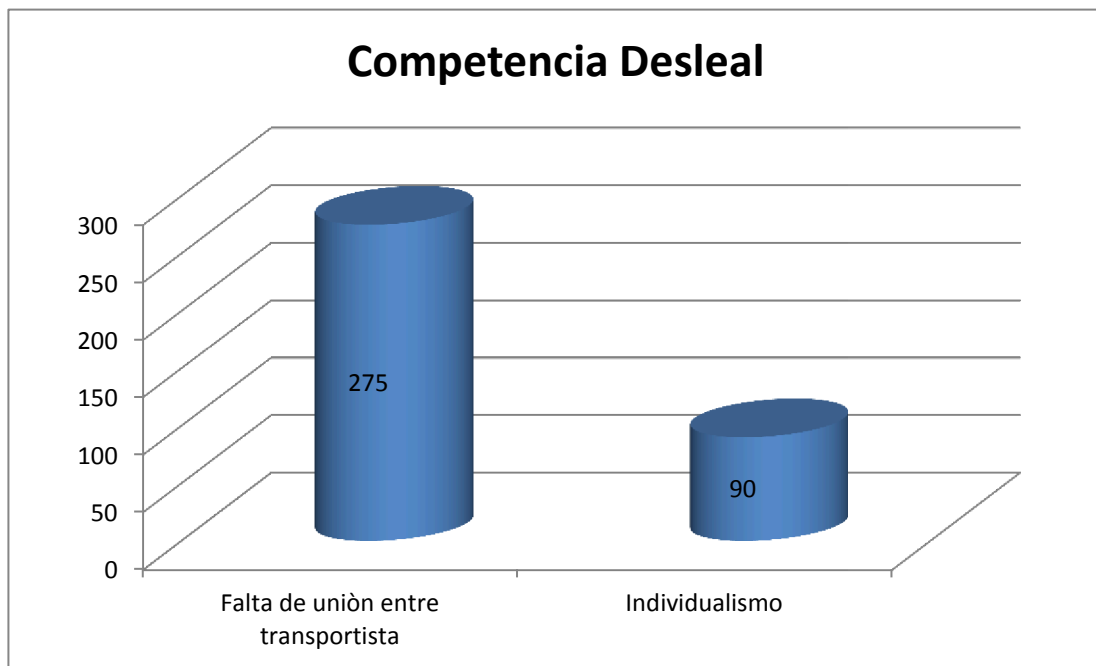
**ANALISIS GRÁFICO #8**

De acuerdo a los resultados arrojados el 95,07% de los transportistas manifestaron que sí es rentable de manera regular (sin citar cifras ni porcentajes) ya que debido a la fluidez de carga que se genera través del puerto de Manta, industrias y sectores comerciales, mientras que el 4,93% de los encuestados, enuncia que el transporte de carga pesada, no es rentable porque existe competencia desleal, misma que abarata tarifas sin fundamento alguno. Es necesario recalcar que este 4,93% son propietarios de vehículos nuevos que han ingresado recientemente al mercado, los mismos que aún no se insertan idóneamente en este servicio hasta adquirir la experiencia pertinente.

9) ¿Por qué cree usted que existe competencia desleal en el transporte pesado de la ciudad de Manta?

ALTERNATIVAS	F
Falta de unión entre transportistas	275
Individualismo	90
<b>TOTAL</b>	<b>365</b>

GRÁFICO #9



Análisis Gráfico #9

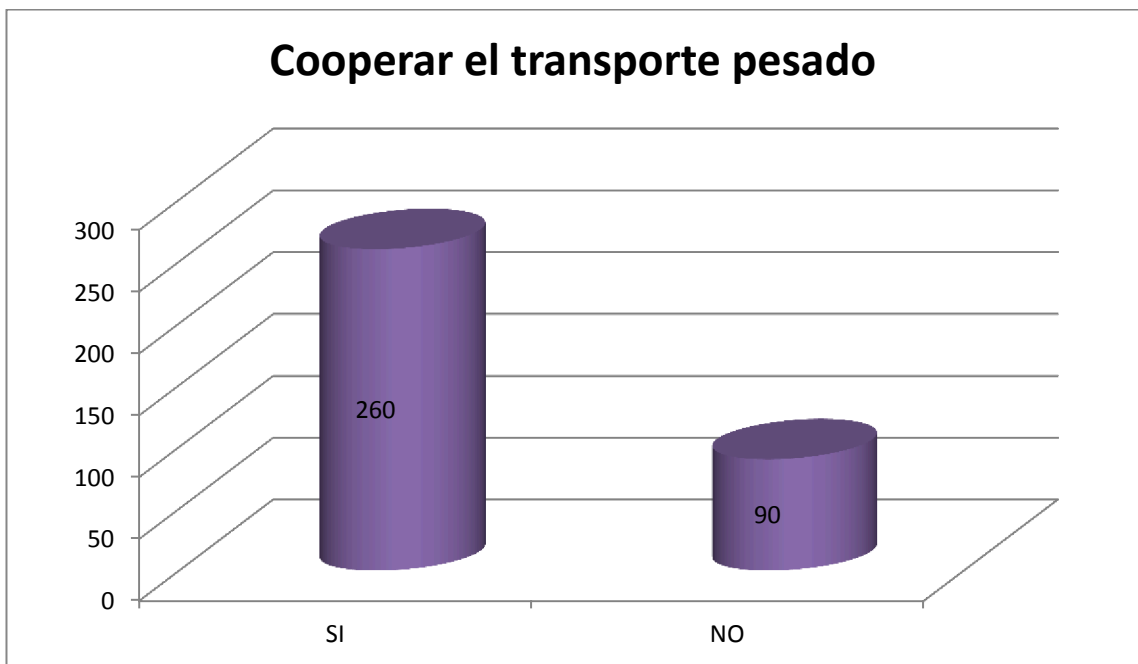
Este sector que atiende la logística integral de Manta y el país, está normado y regulado por la Dirección Nacional de Tránsito en cuanto a las actividades de accidentes, pesos y medidas, etc., pero hasta la presente no existe política estatal alguna, en lo referente a las tarifas por ruta, precios de insumo, precios por mantenimiento y reparación mecánica y eléctrica de los vehículos, etc., lo que en definitiva permite al mercado disponer variadamente de los costos y

tarifas sobre este servicio, situación que da paso a una competencia desleal producida por la instauración de diferentes costos y tarifas sin regulación alguna.

**10) ¿Está usted de acuerdo en que el transporte de carga pesada tiene que ser cooperado?**

<b>ALTERNATIVAS</b>	<b>F</b>
<b>SI</b>	260
<b>NO</b>	90
<b>TOTAL</b>	<b>365</b>

**GRÁFICO #10**



**Análisis del Gráfico #10**

El cooperativismo sin duda alguna, no solo ayuda a un individuo sino al conjunto que lo conforma, y a partir de aquello se obtiene mejores

recursos, por ende se incrementa el rendimiento y la capacidad para brindar un buen servicio, es por ello que el 75,34% de los encuestados coinciden en que es necesario cooperar el transporte de carga pesada, mientras que el 24,66% dice que no, porque los hace dependiente y no tienen la libertad para negociar.

**11) ¿Cree usted que las cooperativas de transportes pesados cuentan con una administración y organización eficiente?**

ALTERNATIVAS	F
SI	94
NO	206
POCO	65
<b>TOTAL</b>	<b>365</b>

**GRÁFICO #11**



### Análisis del Gráfico #11

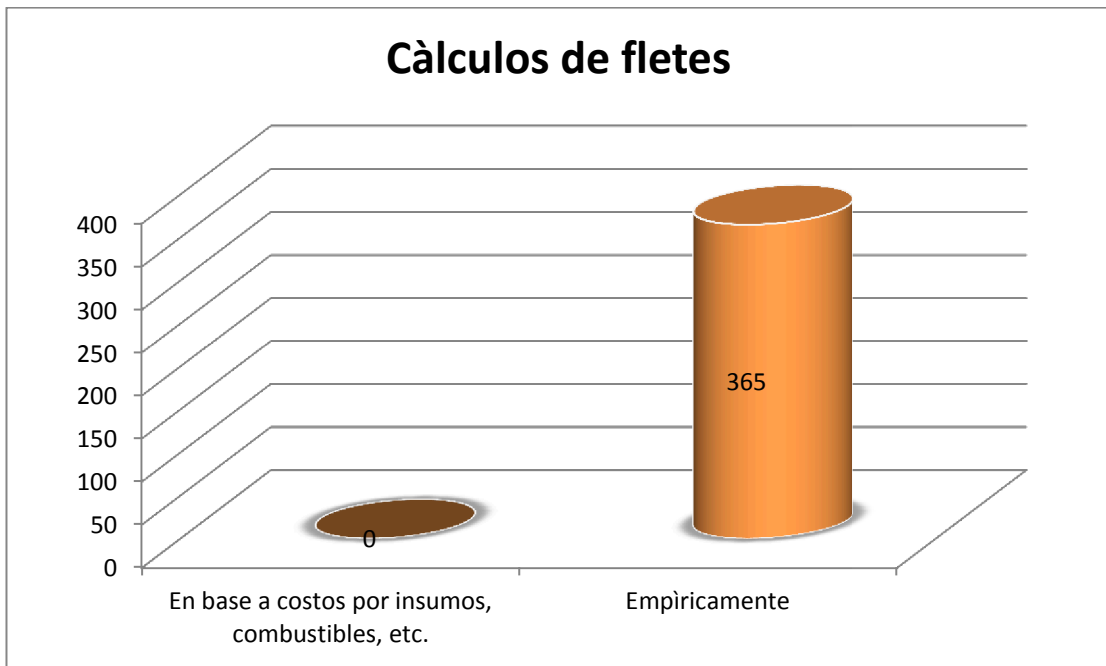
De acuerdo a la información obtenida por los involucrados en el transporte de carga pesada se concluye que el 25,75% de las cooperativas de transporte pesado son eficientes en la administración y organización de la misma, el 56,44% comentaron que no, porque en muchas de las cooperativas son los propios socios que la administran y estos no cuentan con las competencias adecuadas para asumir aquella gestión, negando así la posibilidad de contratar a profesionales expertos en materia administrativa-económica- financiera, y el 17,81% manifiesta que muy poco, por la falta de contratación de profesionales para que lleven al éxito las cooperativas, compañías e independientes.

#### 12)¿Cómo calculan el costo de los fletes?

ALTERNATIVAS	F
En base a los costos por insumos, combustibles, chofer, oficial, peajes y otros, adicionándole un porcentaje al costo de producción el mismo que oscila entre un 15 y 30% dependiendo del cliente que se lo atiende.	0
Empíricamente	365
<b>TOTAL</b>	<b>365</b>



**GRÁFICO #12**



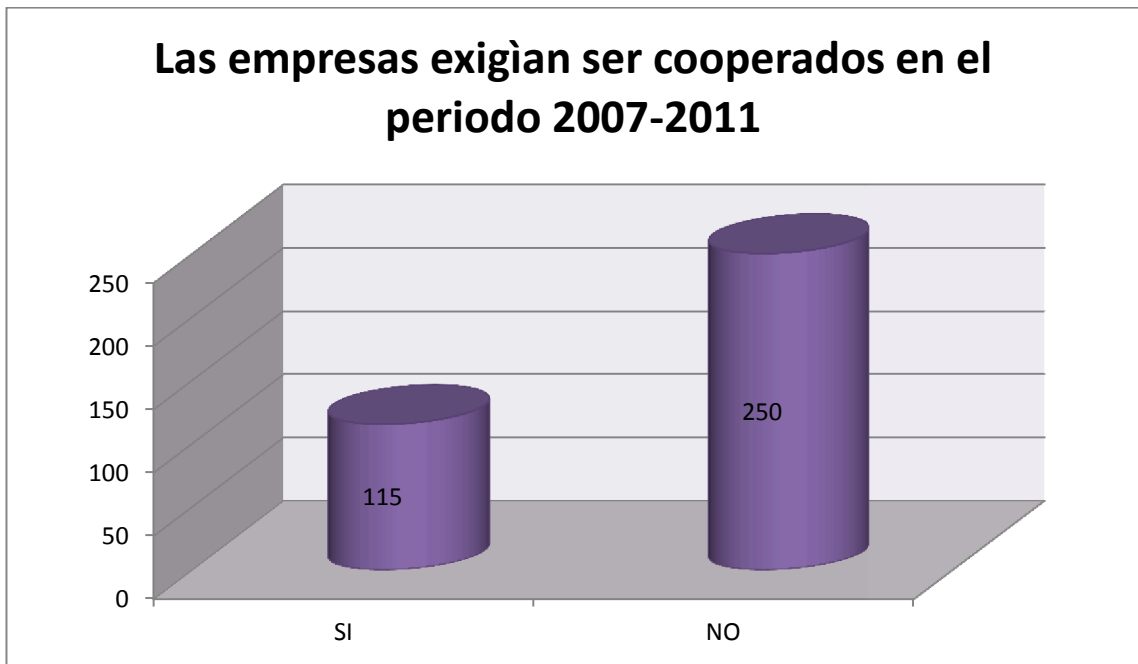
**Análisis del Gráfico #12**

El 100% de los transportistas comentaron que siempre lo han realizado empíricamente, sin asumir una fórmula matemática operativa para calcular técnicamente.

**13) ¿Las empresas que contrataban el servicio de su representada en el periodo 2007-2011 exigían estar cooperados de acuerdo a la legislación ecuatoriana?**

<b>ALTERNATIVAS</b>	<b>F</b>
SI	115
NO	250
<b>TOTAL</b>	<b>365</b>

**GRÁFICO #13**



**Análisis del Gráfico #13**

El 31,51% de los encuestados coinciden en que sí era exigido, las empresas les solicitaban documentación legal al transportista y entre ellas ser cooperados con su respectivo permiso de operación, de lo contrario no los contrataban, mientras que el 68,49% comentaban que las empresas solo llamaban al dueño del vehículo para que les transportará la carga a un destino y a su retorno del viaje pasaba a retirar su cheque.

**4.3. ENTREVISTAS**

Las entrevistas a continuación fueron realizadas a gerentes, presidentes y demás jefes de las cooperativas y compañías de transporte de carga pesada de Manta:

## #1

### ❖ INFORMALES:

1. **Nombres y apellidos del entrevistado y ¿cuántos años tiene en el cargo?**

Sr. Carlos Bravo, 9 años de transportista.

2. **¿Cuántos años tiene ofertando servicios de transporte de carga pesada a los distintos usuarios del mercado local, provincial y nacional, la empresa que usted representa?**

Se ofertan los servicios de transporte de carga pesada desde hace 9 años

3. **¿Qué tipos de carga pesada, transportan ustedes a los diferentes destinos del país?**

Esta Empresa transporta productos de grasa líquida, aguas residuales y pescado congelado.

4. **¿Cuáles son las empresas del mercado local, nacional y provincial, a las cuales ustedes les ofertan el servicio de transporte de carga pesada?**

- **Súper maxi**, todo clase de víveres Ase servís,
- **Teco pesca**, pescado fresco o congelado,
- **La Fabril** (grasas líquidas, contenedores de materia prima, productos terminados como aceites, manteca)

5. **Como medidas de seguridad y fiel cumplimiento, ¿cuáles son los horarios más comunes que ustedes como ofertantes del servicio, utilizan para transportar las cargas encomendadas?**

Transporte de carga de atún a las 4 de la mañana, con la finalidad de precautelar si existiere algún tipo de percance por la carretera; los contenedores tienen termokin para mantener el producto en perfecto estado hasta su destino Final.

**6. ¿Cuántas flotas tiene?**

Se cuenta con 20 unidades de transporte de carga pesada.

**7. ¿Qué tipos y marcas de vehículos utilizan ustedes para transportar las cargas encomendadas a ustedes, para entregarla en los diferentes puntos de destino del país?**

Se usa tráiler o tracto camión, como kemwood o mack con motores de 380 hp.

En la actualidad utilizan carros chinos con tecnología americana de 3 ejes con medida de 240 de ancho y largo de 6 metros cumpliendo las normas establecidas por la Dirección Nacional de Tránsito y utilizan plataforma

**8. ¿Qué tipo de seguridades tecnológicas (rastreo y monitoreo) ustedes utilizan en sus unidades de transporte de carga pesada y con qué compañías contratan aquellos dispositivos, para dar seguridad a la mercadería y a sus clientes; y desde que base tecnológica o virtual realizan el seguimiento?**

Nuestra compañía contrata servicios de monitoreo y rastreo, tanto para la carga que transportamos como para nuestros vehículos con la compañía HUNTER o Carlín, los cuales están colocados en el cabezal o cabina del vehículo, y el monitoreo se realiza por medio de los celulares o vía telefónica desde la empresa con el transportista.

**9. ¿Cuáles son las diferentes rutas a nivel local, provincial y nacional, en las que ustedes transportan mercaderías?**

Manta-Guayaquil

Manta-Duran

Manta-Quito

Manta-Ambato

Internamente se atiende rutas diferentes, debido a que algunas empresas se ubican en el parque del atún y demandan el servicio hasta el puerto.

**10. ¿Cuáles son los valores que ustedes facturan por cada viaje que realizan a las diferentes rutas establecidas en la pregunta nº9, y si en ellas está incluido el cobro de cuadrillas para cargar y descargar la mercadería?**

En este caso no existe cuadrilla porque las fábricas tienen su propio personal, servicio adicional, al que se le debe dar mucho énfasis por seguridad, para evitar posible colocación de droga.

Manta-Guayaquil \$450

Manta-Duran \$ 500

Manta-Quito \$750

Manta-Ambato \$850

Y dentro de la ciudad \$120

**11. Si los vehículos de esta cooperativa o compañía son financiados por una institución financiera del mercado local, nacional o internacional, podría usted contestarnos lo siguiente: ¿Cuál es el valor del vehículo, a cuantos años plazo, a que tasa de interés y cuál es el monto mensual que usted paga por la amortización de un tráiler, mula o camión?**

Los vehículos son financiados por la CFN

Un tracto camión dependiendo la marca va desde 85.000 hasta 195.000

Los años financiados son de 4 a 8 años

Con una amortización del 10%

Entrada del 20% sobre el valor total del vehículo

Las lonas se utilizan en los vehículos y tienen un costo aparte de \$1.500

Plataforma de 13 ejes \$16.000

Tanque de acero inoxidable \$75.000

**12. Cuál es el costo individual que requiere cada uno de los vehículos en las siguientes actividades para su funcionamiento diario y de largo plazo:**

**1.- ¿Cuál es el costo y cada qué tiempo usted cambia filtros, neumáticos y otros accesorios tanto a tráiler, mulas y camiones?**

Cambio de filtro cada 50.000 km, esto depende del recorrido que tenga el vehículo.

Los costos son de \$200 dólares por cambio de aceite

Neumáticos \$450 cada llanta.

**2.- ¿Cuál es el costo y cada que tiempo usted matricula los diferentes vehículos**

Cada 4 años, pero el gobierno exonera por ejemplo un vehículo de \$85.000 solo paga un valor de \$350. Cuando se debería de pagar un valor de real de \$6.000.

El Soat \$150 y debe de ser de color naranja.

**3.- Cuál es el costo y cada que tiempo ustedes le dan mantenimiento a los diferentes vehículos, en lo que respecta a la máquina, cambio de aceites, alineación y balanceo, lavado y otros.**

Maquina o motor de 5 a 12 años dependiendo el uso, el balanceo cada vez que se cambia llantas, engrasado cada quince días.

**4.- ¿Cuál es el costo que generan las distintas unidades de transporte en lo relacionado a combustibles, peajes, y otros, para viajar a las diferentes rutas establecidas en la pregunta nº9?**

✓ **Guayaquil**

Peaje \$20

Gasolina \$65

Viáticos 20

✓ **Duran**

Peajes \$32

Diésel \$80

Viáticos \$30

✓ **Quito**

Peaje \$10

Diésel \$110

Viáticos \$30

✓ **Ambato**

Viáticos \$15

Diésel \$100

**13. ¿Cuál es el costo del permiso de operación y otros permisos, que se necesitan para que la cooperativa o compañía funcione como tal y de ser el caso cada cuántos años se renova este permiso?**

El permiso se renova cada diez años, no tiene costo alguno pero por tramite se cobra de \$50 a \$100 por socio

**14. ¿Cree usted que las cooperativas y compañías de transporte existentes en el mercado, deben renovar sus vehículos para atender de manera eficiente el servicio de transporte de carga pesada?**

En la actualidad sí, porque entrega mejor servicio con la anuencia de las leyes que lo exigen; con ello se le da seguridad tanto a la fábrica como al usuario, generando un mayor rendimiento y un menor costo de operación.

**15. ¿Cree usted que las actuales cooperativas y compañías atienden totalmente toda la demanda de transporte de carga pesada de la ciudad de Manta?**

No, porque en la actualidad la oferta de transporte de carga pesada que se genera desde la ciudad de Manta no está atendido el 100%, por lo que se le ha dado paso a transportistas de otras ciudades del país.



**16. ¿Cuál es la cantidad de empleo directo, con que su compañía cuenta para atender los procesos ejecutivos, administrativos y operativos y cuál es el salario o remuneración de cada uno de ellos?**

Los informales aproximadamente son 1000 choferes y 1000 oficiales.

**17. ¿Cuáles son las plazas de empleo indirecto que su empresa genera?**

Dan trabajo indirectamente a 2000 personas.

**18. ¿ Considera usted que las personas naturales dueñas de unidades de transporte de carga pesada, que no están asociadas legalmente a compañías y cooperativas, compiten deslealmente, afectando a los que están legalmente constituidos, debido a que sus tarifas son menores a las de ustedes, por cuanto estos en determinados no tributan ni afilian a sus colaboradores etc.?**

Si porque se estima sin precisar que existen unas 1000 unidades de transportes independientes que no están cooperados, motivo que les faculta para ofertar tarifas menores a las nuestras. He allí la competencia desleal por cuanto no tributan, no aseguran a sus empleados y rinden utilidades a sus colaboradores.

**19. ¿A cuánto ascienden los ingresos brutos anuales de su empresa por viajar a las diferentes rutas locales, nacionales e internacionales?**

Los ingresos anuales promedio ascienden a \$805,85 mil dólares.

❖ **COOPERATIVA COSTA MANABITA**

**1. Nombres y apellidos del entrevistado y ¿cuántos años tiene en el cargo?**

Laura Mendoza, ocupa el puesto de SECRETARIA y tiene 8 años laborando para esta compañía.

**2. Cuantos años tiene ofertando servicios de transporte de carga pesada a los distintos usuarios del mercado local, provincial y nacional, la empresa que usted representa.**

13 años.

**3. ¿Qué tipos de carga pesada, transportan ustedes a los diferentes destinos del país?**

Productos elaborados de grasas.

**4. ¿Cuáles son las empresas del mercado local, nacional y provincial, a las cuales ustedes les ofertan el servicio de transporte de carga pesada?**

- Industrias ales
- La fabril

**5. Como medidas de seguridad y fiel cumplimiento, ¿cuáles son los horarios más comunes que ustedes como ofertantes del servicio, utilizan para transportar las cargas encomendadas?**

- A Guayaquil de 2 am a 7 am
- Santo Domingo 4am

**6. ¿Cuántas flotas tiene la compañía?**

Se cuenta con 20 unidades de transporte de carga pesada.

**7. ¿Qué tipos y marcas de vehículos utilizan ustedes para transportar las cargas encomendadas a ustedes, para entregarla en los diferentes puntos de destino del país?**

Esta compañía usa: trailers man y kenwood, contenedores de 3 ejes y tanques 26 toneladas.

**8. ¿Qué tipo de seguridades tecnológicas (rastreo y monitoreo) ustedes utilizan en sus unidades de transporte de carga pesada y con qué compañías contratan aquellos dispositivos, para dar seguridad a la mercadería y a sus clientes; y desde que base tecnológica o virtual realizan el seguimiento?**

Usan rastreo satelital como hunter por medio de monitoreo desde la computadora de la compañía.

**9. ¿Cuáles son las diferentes rutas a nivel local, provincial y nacional, en las que ustedes transportan mercaderías?**

MANTA-QUITO-SANTO DOMINGO

MANTA-GUAYAQUIL

MANTA-ESMERALDA

MANTA-CHONE

MANTA-QUEVEDO

NO TIENEN RUTAS LOCALES

**10. ¿Cuáles son los valores que ustedes facturan por cada viaje que realizan a las diferentes rutas establecidas en la pregunta n°9, y si en ellas está incluido el cobro de cuadrillas para cargar y descargar la mercadería?**

MANTA-SANTO DOMINGO \$533

MANTA-QUEVEDO \$683

MANTA-ESMERALDA \$793

MANTA-QUITO \$904

MANTA-GUAYAQUIL \$449

MANTA-CHONE \$ 269

MANTA-PORTOVIEJO \$230

EN CHONE Y PORTOVIEJO SE USA CUADRILLA Y SON DE \$120 A \$90 DOLARES.

**11. Si los vehículos de esta cooperativa o compañía son financiados por una institución financiera del mercado local, nacional o internacional, podría usted contestarnos lo siguiente: ¿cuál es el valor del vehículo, a cuantos años plazo, a que tasa de interés y cuál es el monto mensual que usted paga por la amortización de un tráiler, mula o camión?**

Los vehículos son financiados por la CFN, con un plazo de 4 a 8 años, una entrada del 20% por la amortización del tráiler se paga de un 10 al 15%, los contenedores tienen un valor aparte igual que la lona que utilizan los tráilers.

**12. Cuál es el costo individual que requiere cada uno de los vehículos en las siguientes actividades para su funcionamiento diario y de largo plazo:**

**1.- ¿Cuál es el costo y cada qué tiempo usted cambia filtros, neumáticos y otros accesorios tanto a tráiler, mulas y camiones?**

Dependiendo el recorrido de kilometraje que tengan.

**2.- ¿Cuál es el costo y cada que tiempo usted matricula los diferentes vehículos?**

Se matricula cada 4 años y en la actualidad están exonerados.

**3.- ¿Cuál es el costo y cada que tiempo ustedes le dan mantenimiento a los diferentes vehículos, en lo que respecta a la máquina, cambio de aceites, alineación y balanceo, lavado y otros?**

La alineación y el balanceo cada vez que se cambia de llantas, cambio de aceite es por kilometrajes.

**13. ¿Cuál es el costo del permiso de operación y otros permisos, que se necesitan para que la cooperativa o compañía funcione como tal y de ser el caso cada cuántos años se renova este permiso?**

El permiso de operación no tiene costo y se renova cada 10 años.

**14. ¿Cree usted que las cooperativas y compañías de transporte existentes en el mercado, deben renovar sus vehículos para atender de manera eficiente el servicio de transporte de carga pesada?**

Si deberían renovar sus vehículos para que estén en buenas condiciones y en un mejor servicio.

**15. ¿Cree usted que las actuales cooperativas y compañías atienden totalmente toda la demanda de transporte de carga pesada de la ciudad de Manta?**

No porque la demanda de transporte de carga pesada cada día es mayor y tienen que solicitar de otras ciudades para poder cubrir la demanda que genera.

**16. ¿Cuál es la cantidad de empleo directo, con que su compañía cuenta para atender los procesos ejecutivos, administrativos y operativos y cuál es el salario o remuneración de cada uno de ellos?**

En la empresa se da trabajo a 44 personas:

4 Administrativos:

- Gerente \$750 + comisión
- Asistente Administrativo \$600
- Secretaria \$380
- Conserje \$318

20 Choferes \$410,00 + comisiones

20 Oficiales \$320,00 + comisiones

**17. ¿Cuáles son las plazas de empleo indirecto que su empresa genera?**

Soldador, \$400

Mecánico, \$600

Latero \$400

**18. ¿ Considera usted que las personas naturales dueñas de unidades de transporte de carga pesada, que no están asociadas legalmente a compañías y cooperativas, compiten deslealmente, afectando a los que están legalmente constituidos, debido a que sus tarifas son menores a las de ustedes, por cuanto estos en determinados no tributan ni afilian a sus colaboradores etc.?**

Sí, porque tienen una tarifa menor que los transportistas que están cooperados y con esos precios no se pueden competir porque las empresas buscan los servicios de los transportistas informales.

**19. ¿A cuánto asciende los ingresos brutos anuales de su empresa por viajar a las diferentes rutas locales, nacionales e internacionales?**

Los ingresos brutos anuales en promedio ascienden a \$805,85 mil dólares.

### #3

#### ❖ **COMPAÑÍA TRANSPORTE DE CARGA PESADA PRESIDENTS**

**1. Nombres y apellidos del entrevistado y ¿cuántos años tiene en el cargo?**

SR. ALEJANDRO PAEZ, gerente de la compañía y labora hace 9 años en la misma.

**2. ¿Cuántos años tiene ofertando servicios de transporte de carga pesada a los distintos usuarios del mercado local, provincial y nacional, la empresa que usted representa?**

21 años.

**3. ¿Qué tipos de carga pesada, transportan ustedes a los diferentes destinos del país?**

Pescado enlatado, congelado o fresco.

**4. ¿Cuáles son las empresas del mercado local, nacional y provincial, a las cuales ustedes les ofertan el servicio de transporte de carga pesada?**

- Conservas Isabel
- Maneliza
- Proinex
- Trasnmarina
- Fealpre (Albino Reyes)



**5. Como medidas de seguridad y fiel cumplimiento, ¿cuáles son los horarios más comunes que ustedes como ofertantes del servicio, utilizan para transportar las cargas encomendadas?**

No tienen horario de salida ellos prestan sus servicios a las empresas antes mencionadas realizando un proceso ir al muelle retiran las carga las llevan a la empresa para procesarlas y después transportarla a su destino.

**6. ¿Cuántas flotas tiene la compañía?**

20 unidades.

**7. ¿Qué tipos y marcas de vehículos utilizan ustedes para transportar las cargas encomendadas a ustedes, para entregarla en los diferentes puntos de destino del país?**

- Hino,
- Chevrolet-Isuzu,
- Hyundai,
- camiones de 10,5 a 12 toneladas, motor 240 hp, con contenedores de 3 eje remolque y un eje cabezal y cajones enfibrados son de 5 a 10 toneladas con un solo eje. 5600 caballos un fc marca Hino de 10 toneladas.

**8. ¿Qué tipo de seguridades tecnológicas (rastreo y monitoreo) ustedes utilizan en sus unidades de transporte de carga pesada y con qué compañías contratan aquellos dispositivos, para dar seguridad a la mercadería y a sus clientes; y desde que base tecnológica o virtual realizan el seguimiento?**

Se usa rastreo satelital como el carlín por medio de monitoreo desde el celular y por medio de la computadora de la compañía.

**9. ¿Cuáles son las diferentes rutas a nivel local, provincial y nacional, en las que ustedes transportan mercaderías?**

- MANTA-SANTO DOMINGO
- MANTA-GUAYAQUIL
- MANTA-HUAQUILLAS
- MANTA-QUITO
- MANTA-SANTA ELENA

**10. ¿Cuáles son los valores que ustedes facturan por cada viaje que realizan a las diferentes rutas establecidas en la pregunta nº9, y si en ellas está incluido el cobro de cuadrillas para cargar y descargar la mercadería?**

MANTA- SANTO DOMINGO \$533

MANTA-GUAYAQUIL \$280 A \$300

MANTA-HUAQUILLAS\$500

MANTA- QUITO \$650

Los precios varían dependiendo las toneladas que tenga el vehículo.

**11. Si los vehículos de esta cooperativa o compañía son financiados por una institución financiera del mercado local, nacional o internacional, podría usted contestarnos lo siguiente: ¿cuál es el valor del vehículo, a cuantos años plazo, a que tasa de interés y cuál es el monto mensual que usted paga por la amortización de un tráiler, mula o camión?**

En esta compañía cada persona tiene su vehículo y ellos la financian con algún banco de su confianza o con la CFN con el plan renova que ha puesto el gobierno un vehículo estará costando desde \$85.000 y su plazo de financiación es de 4 años, con otras instituciones bancarias con una tasa de interés del 9.8%, una entrada del 20%. La lona que utilizan tiene un valor aparte.

**12. Cuál es el costo individual que requiere cada uno de los vehículos en las siguientes actividades para su funcionamiento diario y de largo plazo:**

**1.- ¿Cuál es el costo y cada qué tiempo usted cambia filtros, neumáticos y otros accesorios tanto a tráiler, mulas y camiones?**

En camiones se cambia cada 5.000 km dependiendo el recorrido que tenga el camión y los neumáticos se cambian cada 6 o 10 meses dependiendo también el recorrido.

**2.- ¿Cuál es el costo y cada que tiempo usted matricula los diferentes vehículos?**

Vehículo cooperado cada 4 años, la revisión es de cada seis meses.

En un vehículo de 10 toneladas la matrícula es de \$564 y el soat de \$80 a \$100.

**3.- ¿Cuál es el costo y cada que tiempo ustedes le dan mantenimiento a los diferentes vehículos, en lo que respecta a la máquina, cambio de aceites, alineación y balanceo, lavado y otros?**

A la maquina cada 6000 km se da cambio de aceite y filtro de combustible, el alineado y balanceado cada 6 meses.

**4. ¿Cuál es el costo que generan las distintas unidades de transporte en lo relacionado a combustibles, peajes, y otros, para viajar a las diferentes rutas establecidas en la pregunta nº9?**

➤ **MANTA-QUITO**

COMBUSTIBLE \$55,00

PEAJE \$8,00

VIATICOS \$10,00

CHOFER \$60,00

➤ **MANTA-GUAYAQUIL**

COMBUSTIBLE \$33,00

PEAJE \$8,00

VIATICOS \$6,00

CHOFER \$30,00

➤ **MANTA-HUAQUILLAS**

COMBUSTIBLE \$55,00

VIATICOS \$10,00

CHOFER \$60,00

**13. ¿Cuál es el costo del permiso de operación y otros permisos, que se necesitan para que la cooperativa o compañía funcione como tal y de ser el caso cada cuántos años se renova este permiso?**

El permiso de operación no tiene costo y se renova cada 5 años y el permiso de medidas y peso cada dos años con un costo de \$60 y por los trámites para obtener el permiso de operación son \$600.

**14. ¿Cree usted que las cooperativas y compañías de transporte existentes en el mercado, deben renovar sus vehículos para atender de manera eficiente el servicio de transporte de carga pesada?**

Sí debería renovar sus vehículos porque cuando uno presta servicios con un vehículo nuevo los precios se nivelan además el producto se transporta en el tiempo debido y el cliente queda satisfecho además la mayoría de los carros antiguos no están cooperado.

**15. ¿Cree usted que las actuales cooperativas y compañías atienden totalmente toda la demanda de transporte de carga pesada de la ciudad de Manta?**

No solo un 30% de carga de transporte pesado en manta, el resto es informal porque vienen transportes de otras ciudades para cubrir la falta de transportistas que hay en la ciudad.

La empresa Molinera es una de las empresas que usan vehículos informales para transportar su carga.

**16. ¿Cuál es la cantidad de empleo directo, con que su compañía cuenta para atender los procesos ejecutivos, administrativos y operativos y cuál es el salario o remuneración de cada uno de ellos?**

Son 44 personas que laboran en la empresa:

4 en la administración:

- Gerente \$850 + comisión
- Asistente Administrativo \$500
- Secretaria \$318
- Conserje \$318

20 Choferes \$400 + comisiones

20 Oficiales \$318

**17. ¿Cuáles son las plazas de empleo indirecto que su empresa genera?**

Mecánico \$600

Pintor \$380

Soldador \$450

**18. ¿ Considera usted que las personas naturales dueñas de unidades de transporte de carga pesada, que no están asociadas legalmente a compañías y cooperativas, compiten deslealmente, afectando a los que están legalmente constituidos, debido a que sus tarifas son menores a las de ustedes, por cuanto estos en determinados no tributan ni afilian a sus colaboradores etc.?**

Sí, todos los compañeros transportistas tienen que estar cooperados para que tengamos una competencia leal, además debería de haber una cámara de transportistas para que ellos rijan los precios y así no haber competencia desleal con los compañeros que aún son informales.

**19. ¿A cuánto asciende los ingresos brutos anuales de su empresa por viajar a las diferentes rutas locales, nacionales e internacionales?**

Los ingresos brutos anuales en promedio ascienden a \$833,67

## #4

### ❖ COOPERATIVA ALIANZA MANABITA

**1. Nombres y apellidos del entrevistado y ¿cuántos años tiene en el cargo?**

Segundo Onasta, Gerente

14 años en el cargo.

**2. ¿Cuántos años tiene ofertando servicios de transporte de carga pesada a los distintos usuarios del mercado local, provincial y nacional, la empresa que usted representa?**

17 años.

**3. ¿Qué tipos de carga pesada, transportan ustedes a los diferentes destinos del país?**

Toda clase de carga pesada.

**4. ¿Cuáles son las empresas del mercado local, nacional y provincial, a las cuales ustedes les ofertan el servicio de transporte de carga pesada?**

- General Motors
- IMESSA(ensambladoras)

**5. Como medidas de seguridad y fiel cumplimiento, ¿cuáles son los horarios más comunes que ustedes como ofertantes del servicio, utilizan para transportar las cargas encomendadas?**

No tienen horarios fijos para salir por el despacho que se hace desde portuaria.

**6. ¿Cuántas flotas tiene la compañía?**

La empresa tiene 20 carros a disposición de quienes lo requieran para transportar.

**7. ¿Qué tipos y marcas de vehículos utilizan ustedes para transportar las cargas encomendadas a ustedes, para entregarla en los diferentes puntos de destino del país?**

Toda clase de vehículo kemwood internacional, Hino tipo tráilers y camiones

Tipo plataformas de 2 ejes.

**8. ¿Qué tipo de seguridades tecnológicas (rastreo y monitoreo) ustedes utilizan en sus unidades de transporte de carga pesada y con qué compañías contratan aquellos dispositivos, para dar seguridad a la mercadería y a sus clientes; y desde que base tecnológica o virtual realizan el seguimiento?**

Usan rastreo satelital como hunter por medio de monitoreo desde la computadora de la compañía.

**9. ¿Cuáles son las diferentes rutas a nivel local, provincial y nacional, en las que ustedes transportan mercaderías?**

ESMERALDA-QUITO

LAGO AGRIO

**10. ¿Cuáles son los valores que ustedes facturan por cada viaje que realizan a las diferentes rutas establecidas en la pregunta nº9, y si en ellas**



**está incluido el cobro de cuadrillas para cargar y descargar la mercadería?**

ESMERALDA AL ORIENTE \$1.100

ESMERALDA-QUITO\$420

**11. Si los vehículos de esta cooperativa o compañía son financiados por una institución financiera del mercado local, nacional o internacional, podría usted contestarnos lo siguiente: ¿cuál es el valor del vehículo, a cuantos años plazo, a que tasa de interés y cuál es el monto mensual que usted paga por la amortización de un tráiler, mula o camión?**

Los vehículos son financiados por la CFN con un plazo de 4 a 8 años, una entrada de 45.000; los contenedores tienen un valor aparte igual que la lona que utilizan los tráilers, la tasa de interés es del 9.5%

**12. ¿Cuál es el costo individual que requiere cada uno de los vehículos en las siguientes actividades para su funcionamiento diario y de largo plazo?**

**1.- ¿Cuál es el costo y cada qué tiempo usted cambia filtros, neumáticos y otros accesorios tanto a tráiler, mulas y camiones?**

En un tráiler 10.000 kilómetro y el gasto es de \$160.

**2.- ¿Cuál es el costo y cada que tiempo usted matricula los diferentes vehículos?**

Se matricula cada 4 años y la revisión cada seis meses.

**3.- ¿Cuál es el costo y cada que tiempo ustedes le dan mantenimiento a los diferentes vehículos, en lo que respecta a la máquina, cambio de aceites, alineación y balanceo, lavado y otros?**

Cambio de aceite y de filtros \$345,00.

**13. ¿Cuál es el costo del permiso de operación y otros permisos, que se necesitan para que la cooperativa o compañía funcione como tal y de ser el caso cada cuántos años se renova este permiso?**

El permiso de operación no tiene costo por tramites tiene un costo de \$600.

**14. ¿Cree usted que las cooperativas y compañías de transporte existentes en el mercado, deben renovar sus vehículos para atender de manera eficiente el servicio de transporte de carga pesada?**

Sí, deberían renovar sus vehículos para que estén en buenas condiciones y den un mejor servicio y así poder llevar la carga a su destino, sin ningún contratiempo.

**15. ¿Cree usted que las actuales cooperativas y compañías atienden totalmente toda la demanda de transporte de carga pesada de la ciudad de Manta?**

No porque en manta la demanda de transporte de carga pesada ha crecido en estos últimos años, siendo así que hay la necesidad de que vengan transportistas de otro lado a cubrir esta demanda, aunque también es un poco contradictorio porque algunos de nuestros transportistas emigran a otras ciudades en busca de un mejor trabajo.

**16. ¿Cuál es la cantidad de empleo directo, con que su compañía cuenta para atender los procesos ejecutivos, administrativos y operativos y cuál es el salario o remuneración de cada uno de ellos?**

Actualmente se cuenta con 44 personas, las mismas que se distribuyen en 4 administrativos:

- Gerente \$850,00 + comisiones
- Asistente Administrativo \$600,00
- Secretaria \$318,00
- Conserje \$318,00

Cabe recalcar que también se cuenta con:

- 20 choferes \$400,00 + comisiones
- 20 oficiales \$320,00 + comisiones.

**17.- ¿ Considera usted que las personas naturales dueñas de unidades de transporte de carga pesada, que no están asociadas legalmente a compañías y cooperativas, compiten deslealmente, afectando a los que están legalmente constituidos, debido a que sus tarifas son menores a las de ustedes, por cuanto estos en determinados no tributan ni afilian a sus colaboradores etc.?**

Si un 100% porque hasta los agremiados juegan con los precios de los fletes generando así una competencia desleal, para mi concepto todos los transportistas deberíamos de estar dentro de una compañía para así poder llevar un mejor control de precio.

**18. ¿A cuánto asciende los ingresos brutos anuales de su empresa por viajar a las diferentes rutas locales, nacionales e internacionales?**

Los ingresos brutos en promedio ascienden a \$839,43 mil dólares.

❖ **COOPERATIVA PUERTO DE MANTA**

- 1. Nombres y apellidos del entrevistado y ¿cuántos años tiene en el cargo?**

Sr. JULIÁN FLORES, Gerente, 2 años tiene en el cargo.

- 2. Cuantos años tiene ofertando servicios de transporte de carga pesada a los distintos usuarios del mercado local, provincial y nacional, la empresa que usted representa.**

Más de 8 años en el mercado.

- 3. ¿Qué tipos de carga pesada, transportan ustedes a los diferentes destinos del país?**

- Granos,
- Atún enlatado,
- Pesca fresca y congelada,

- 4. ¿Cuáles son las empresas del mercado local, nacional y provincial, a las cuales ustedes les ofertan el servicio de transporte de carga pesada?**

Conservas Isabel Ecuatoriana, Molinera.

- 5. Como medidas de seguridad y fiel cumplimiento, ¿cuáles son los horarios más comunes que ustedes como ofertantes del servicio, utilizan para transportar las cargas encomendadas?**

Cuando transportamos atún enlatado a la ciudad de Guayaquil, cuyo punto de destino es Almacenes Tía, es necesario salir del punto de origen (Manta) a las

4 de la madrugada, para estar a las 7 a.m. en el punto de destino (Guayaquil), y la transportación de los demás productos depende de lo que decida el cliente.

**6. ¿Cuántas flotas tiene la compañía?**

La empresa tiene 20 carros para carga pesada.

**7. ¿Qué tipos y marcas de vehículos utilizan ustedes para transportar las cargas encomendadas a ustedes, para entregarla en los diferentes puntos de destino del país?**

Marca Hyundai, camiones de 10,5 a 12 toneladas, motor 240 hp, con contenedores de 3 eje remolque y un eje cabezal y cajones enfibrados son de 5 a 10 toneladas con un solo eje. 5600 caballos un fc marca Hino de 10 toneladas.

**8. ¿Qué tipo de seguridades tecnológicas (rastreo y monitoreo) ustedes utilizan en sus unidades de transporte de carga pesada y con qué compañías contratan aquellos dispositivos, para dar seguridad a la mercadería y a sus clientes; y desde que base tecnológica o virtual realizan el seguimiento?**

Tanto para la carga que transportamos como para nuestros vehículos, utilizamos el servicio de HUNTER, dichos dispositivos están colocados en el cabezal o cabina del vehículo y en las plataformas en caso de ser un tráiler, camión o tráiler. El seguimiento se lo realiza desde el departamento de monitoreo de la compañía Hunter.

**9. ¿Cuáles son las diferentes rutas a nivel local, provincial y nacional, en las que ustedes transportan mercaderías?**

MANTA-PORTOVIEJO

MANTA-GUAYAQUIL

MANTA-SANTO DOMINGO

MANTA-QUITO

MANTA-AMBATO

**10. ¿Cuáles son los valores que ustedes facturan por cada viaje que realizan a las diferentes rutas establecidas en la pregunta n°9, y si en ellas está incluido el cobro de cuadrillas para cargar y descargar la mercadería?**

Los siguientes valores incluyen cuadrillas:

MANTA-PORTOVIEJO \$180,00

MANTA-GUAYAQUIL \$320,00

MANTA-SANTO DOMINGO \$533,00

MANTA-QUITO \$650,00

MANTA-AMBATO \$ 850,00

**11. Si los vehículos de esta cooperativa o compañía son financiados por una institución financiera del mercado local, nacional o internacional, podría usted contestarnos lo siguiente: ¿cuál es el valor del vehículo, a cuantos años plazo, a que tasa de interés y cuál es el monto mensual que usted paga por la amortización de un tráiler, mula o camión?**

Los vehículos son financiados por la CFN

Un tracto camión dependiendo la marca va desde 85.000 hasta 195.000, los años financiados son de 4 a 8 años, con una amortización del 10% y una

entrada del 20% sobre el valor total del vehículo. Las lonas se utilizan en los vehículos y tienen un costo aparte de \$1.500.

**12. Cuál es el costo individual que requiere cada uno de los vehículos en las siguientes actividades para su funcionamiento diario y de largo plazo:**

**1. ¿Cuál es el costo y cada qué tiempo usted cambia filtros, neumáticos y otros accesorios tanto a tráiler, mulas y camiones?**

Se cambia cada 50.000 km, el cambio de aceite cuesta \$185,00 y el cambio de cada neumático \$480,00.

**2. ¿Cuál es el costo y cada que tiempo usted matricula los diferentes vehículos?**

Cada 4 años, pero el gobierno exonera por ejemplo un vehículo de \$85.000 solo paga un valor de \$350. Cuando se debería de pagar un valor real de \$6.000 y el Soat \$150.

**3. ¿Cuál es el costo y cada que tiempo ustedes le dan mantenimiento a los diferentes vehículos, en lo que respecta a la máquina, cambio de aceites, alineación y balanceo, lavado y otros?**

La alineación y el balanceo cada vez que se cambia de llantas, cambio de aceite es por kilometrajes.

**4. ¿Cuál es el costo que generan las distintas unidades de transporte en lo relacionado a combustibles, peajes, y otros, para viajar a las diferentes rutas establecidas en la pregunta nº9?**

**MANTA-PORTOVIEJO**

COMBUSTIBLE \$15,00

PEAJE \$4,00

VIATICOS \$5,00

CHOFER \$15,00

**MANTA-GUAYAQUIL**

COMBUSTIBLE \$33,00

PEAJE \$8,00

VIATICOS \$6,00

CHOFER \$30,00

**MANTA-QUITO**

COMBUSTIBLE \$55,00

PEAJE \$8,00

VIATICOS \$10,00

CHOFER \$60,00

**MANTA-AMBATO**

COMBUSTIBLE \$70,00

PEAJE \$10,00

VIATICOS \$20,00

CHOFER \$80,00



**13. ¿Cuál es el costo del permiso de operación y otros permisos, que se necesitan para que la cooperativa o compañía funcione como tal y de ser el caso cada cuántos años se renova este permiso?**

El permiso de operación no tiene costo y se renova cada 5 años y el permiso de medidas y peso cada dos años con un costo de \$60 y por los trámites para obtener el permiso de operación son \$600.

**14. ¿Cree usted que las cooperativas y compañías de transporte existentes en el mercado, deben renovar sus vehículos para atender de manera eficiente el servicio de transporte de carga pesada?**

Sí, porque en la actualidad existe mucha competencia y además el mercado exige flotas modernas donde la carga vaya segura y a tiempo.

**15. ¿Cree usted que las actuales cooperativas y compañías atienden totalmente toda la demanda de transporte de carga pesada de la ciudad de Manta?**

No porque muchas empresas industrializadoras contratan a vehículos no cooperados porque el costo del flete es más económico que el de un cooperado.

**16. ¿Cuál es la cantidad de empleo directo, con que su compañía cuenta para atender los procesos ejecutivos, administrativos y operativos y cuál es el salario o remuneración de cada uno de ellos?**

Son 44 personas que laboran en la empresa:

4 en la administración:

- Gerente \$850 + comisión
- Asistente Administrativo \$500
- Secretaria \$318
- Conserje \$318

20 Choferes \$400 + comisiones

20 Oficiales \$318

**17. ¿Cuáles son las plazas de empleo indirecto que su empresa genera?**

Mecánico \$600

Pintor \$380

Soldador \$450

**18.¿ Considera usted que las personas naturales dueñas de unidades de transporte de carga pesada, que no están asociadas legalmente a compañías y cooperativas, compiten deslealmente, afectando a los que están legalmente constituidos, debido a que sus tarifas son menores a las de ustedes, por cuanto estos en determinados no tributan ni afilian a sus colaboradores etc.?**

Todos los transportistas deben cooperarse para tener una competencia leal, además debería de haber una cámara de transportistas para que ellos rijan los precios y así no haber competencia desleal con los compañeros que aún son informales.

**19. ¿A cuánto asciende los ingresos brutos anuales de su empresa por viajar a las diferentes rutas locales, nacionales e internacionales?**

Los ingresos brutos anuales en promedio ascienden a \$834,63 mil dólares.

## #6

### ❖ **COMPAÑÍA FOTCAM**

- 1. Nombres y apellidos del entrevistado y ¿cuántos años tiene en el cargo?**

Sr. Sixto Triviño, tiene 3 años laborando en la compañía.

- 2. Cuantos años tiene ofertando servicios de transporte de carga pesada a los distintos usuarios del mercado local, provincial y nacional, la empresa que usted representa.**

3 años.

- 3. ¿Qué tipos de carga pesada, transportan ustedes a los diferentes destinos del país?**

- Granos,
- Productos terminados,
- Atún enlatado.

- 4. ¿Cuáles son las empresas del mercado local, nacional y provincial, a las cuales ustedes les ofertan el servicio de transporte de carga pesada?**

Conservas Isabel Ecuatoriana, Eurofish, Mardex.

- 5. Como medidas de seguridad y fiel cumplimiento, ¿cuáles son los horarios más comunes que ustedes como ofertantes del servicio, utilizan para transportar las cargas encomendadas?**

No existe horario establecido, ya que se viaja de acuerdo a lo que diga el dueño de la carga.

**6. ¿Cuántas flotas tiene la compañía?**

Se cuenta con 20 flotas.

**7. ¿Qué tipos y marcas de vehículos utilizan ustedes para transportar las cargas encomendadas a ustedes, para entregarla en los diferentes puntos de destino del país?**

Esta compañía usa: trailers man y kenwood, contenedores de 3 ejes y tanques de hasta 26 toneladas.

**8. ¿Qué tipo de seguridades tecnológicas (rastreo y monitoreo) ustedes utilizan en sus unidades de transporte de carga pesada y con qué compañías contratan aquellos dispositivos, para dar seguridad a la mercadería y a sus clientes; y desde que base tecnológica o virtual realizan el seguimiento?**

Se utiliza el servicio que brinda Carlink, el cual consiste en un dispositivo que se le coloca a la cabina del vehículo. El seguimiento se lo realiza desde el departamento de monitoreo de la empresa.

**9. ¿Cuáles son las diferentes rutas a nivel local, provincial y nacional, en las que ustedes transportan mercaderías?**

MANTA-GUAYAQUIL

**10. ¿Cuáles son los valores que ustedes facturan por cada viaje que realizan a las diferentes rutas establecidas en la pregunta nº9, y si en ellas está incluido el cobro de cuadrillas para cargar y descargar la mercadería?**

Incluyen cuadrillas:

MANTA-GUAYAQUIL \$320,00

**11. Si los vehículos de esta cooperativa o compañía son financiados por una institución financiera del mercado local, nacional o internacional, podría usted contestarnos lo siguiente: ¿cuál es el valor del vehículo, a cuantos años plazo, a que tasa de interés y cuál es el monto mensual que usted paga por la amortización de un tráiler, mula o camión?**

Los vehículos son financiados por la CFN

Un tracto camión dependiendo la marca va desde 85.000 hasta 195.000, los años financiados son de 4 a 8 años, con una amortización del 10% y una entrada del 20% sobre el valor total del vehículo. Las lonas se utilizan en los vehículos y tienen un costo aparte de \$950,00.

**12. Cuál es el costo individual que requiere cada uno de los vehículos en las siguientes actividades para su funcionamiento diario y de largo plazo:**

**1. ¿Cuál es el costo y cada qué tiempo usted cambia filtros, neumáticos y otros accesorios tanto a tráiler, mulas y camiones?**

Se cambia cada 50.000 km, el cambio de aceite cuesta \$185,00 y el cambio de cada neumático \$480,00.

**2. ¿Cuál es el costo y cada que tiempo usted matricula los diferentes vehículos?**

Cada 4 años, pero el gobierno exonera por ejemplo un vehículo de \$85.000 solo paga un valor de \$350. Cuando se debería de pagar un valor real de \$6.000 y el Soat \$150.

**3. ¿Cuál es el costo y cada que tiempo ustedes le dan mantenimiento a los diferentes vehículos, en lo que respecta a la máquina, cambio de aceites, alineación y balanceo, lavado y otros?**

La alineación y el balanceo cada vez que se cambia de llantas, cambio de aceite es por kilometrajes.

**4. ¿Cuál es el costo que generan las distintas unidades de transporte en lo relacionado a combustibles, peajes, y otros, para viajar a las diferentes rutas establecidas en la pregunta nº9?**

**MANTA-GUAYAQUIL**

COMBUSTIBLE \$33,00

PEAJE \$8,00

VIATICOS \$6,00

CHOFER \$30,00

**13. ¿Cuál es el costo del permiso de operación y otros permisos, que se necesitan para que la cooperativa o compañía funcione como tal y de ser el caso cada cuántos años se renova este permiso?**

El permiso de operación no tiene costo y se renova cada 5 años y el permiso de medidas y peso cada dos años con un costo de \$60 y por los trámites para obtener el permiso de operación son \$600.

**14. ¿Cree usted que las cooperativas y compañías de transporte existentes en el mercado, deben renovar sus vehículos para atender de manera eficiente el servicio de transporte de carga pesada?**

Sí porque una flota moderna con equipo de tecnología abarata tiempo y costos tanto para cliente como para el dueño del vehículo.

**15. ¿Cree usted que las actuales cooperativas y compañías atienden totalmente toda la demanda de transporte de carga pesada de la ciudad de Manta?**

No porque aún existe competencia desleal y eso afecta a muchos agremiados.

**16. ¿Cuál es la cantidad de empleo directo, con que su compañía cuenta para atender los procesos ejecutivos, administrativos y operativos y cuál es el salario o remuneración de cada uno de ellos?**

4 en la administración:

- Gerente \$900 + comisión
- Asistente Administrativo \$550
- Secretaria \$318
- Conserje \$318

20 Choferes \$420 + comisiones

20 Oficiales \$320 + comisión

**17. ¿Cuáles son las plazas de empleo indirecto que su empresa genera?**

Soldador \$400

Mecánico \$550

Pintor \$340

**18.¿ Considera usted que las personas naturales dueñas de unidades de transporte de carga pesada, que no están asociadas legalmente a compañías y cooperativas, compiten deslealmente, afectando a los que están legalmente constituidos, debido a que sus tarifas son menores a las de ustedes, por cuanto estos en determinados no tributan ni afilian a sus colaboradores etc.?**

Los informales compiten deslealmente ya que el costo no lo calculan como debe de ser y eso afecta a los agremiados. La cooperación es buena ya que genera beneficios en conjunto como afiliaciones y todos ganan equitativamente en las tarifas expuestas a los clientes.

**19. ¿A cuánto asciende los ingresos brutos anuales de su empresa por viajar a las diferentes rutas locales, nacionales e internacionales?**

Los ingresos brutos anuales en promedio ascienden a \$804,89 mil dólares.



❖ **COOPERATIVA UMIÑA**

- 1. Nombres y apellidos del entrevistado y ¿cuántos años tiene en el cargo?**

Sr. Nelson Ortiz, 2 años en el cargo.

- 2. Cuantos años tiene ofertando servicios de transporte de carga pesada a los distintos usuarios del mercado local, provincial y nacional, la empresa que usted representa.**

5 años.

- 3. ¿Qué tipos de carga pesada, transportan ustedes a los diferentes destinos del país?**

- Granos,
- Atún enlatado,
- Productos terminados.

- 4. ¿Cuáles son las empresas del mercado local, nacional y provincial, a las cuales ustedes les ofertan el servicio de transporte de carga pesada?**

Molinera, Industria Ales, Seafman y La Fabril.

- 5. Como medidas de seguridad y fiel cumplimiento, ¿cuáles son los horarios más comunes que ustedes como ofertantes del servicio, utilizan para transportar las cargas encomendadas?**

En sí no hay horarios específicos, debido a que la carga se la traslada a la hora que deciden los dueños de las empresas contratantes.

**6. ¿Cuántas flotas tiene la compañía?**

La empresa cuenta con 20 carros agremiados.

**7. ¿Qué tipos y marcas de vehículos utilizan ustedes para transportar las cargas encomendadas a ustedes, para entregarla en los diferentes puntos de destino del país?**

Toda clase de vehículo kemwood internacional y camiones Jac tipo plataformas de 2 ejes.

**8. ¿Qué tipo de seguridades tecnológicas (rastreo y monitoreo) ustedes utilizan en sus unidades de transporte de carga pesada y con qué compañías contratan aquellos dispositivos, para dar seguridad a la mercadería y a sus clientes; y desde que base tecnológica o virtual realizan el seguimiento?**

Tanto para la carga que transportamos como para nuestros vehículos, utilizamos el servicio de HUNTER, dichos dispositivos están colocados en el cabezal del tráiler. El seguimiento se lo realiza desde el departamento de monitoreo de la compañía Hunter.

**9. ¿Cuáles son las diferentes rutas a nivel local, provincial y nacional, en las que ustedes transportan mercaderías?**

MANTA-GUAYAQUIL

MANTA-QUITO

**10. ¿Cuáles son los valores que ustedes facturan por cada viaje que realizan a las diferentes rutas establecidas en la pregunta nº9, y**

**si en ellas está incluido el cobro de cuadrillas para cargar y descargar la mercadería?**

Los siguientes valores incluyen cuadrillas:

MANTA-GUAYAQUIL \$290,00

MANTA-QUITO \$670,00

**11. Si los vehículos de esta cooperativa o compañía son financiados por una institución financiera del mercado local, nacional o internacional, podría usted contestarnos lo siguiente: ¿cuál es el valor del vehículo, a cuantos años plazo, a que tasa de interés y cuál es el monto mensual que usted paga por la amortización de un tráiler, mula o camión?**

Los vehículos son financiados por la CFN con un plazo de 4 a 8 años, una entrada de 45.000; los contenedores tienen un valor aparte igual que la lona que utilizan los tráilers, la tasa de interés es del 9.5%.

**12. Cuál es el costo individual que requiere cada uno de los vehículos en las siguientes actividades para su funcionamiento diario y de largo plazo:**

**1. ¿Cuál es el costo y cada qué tiempo usted cambia filtros, neumáticos y otros accesorios tanto a tráiler, mulas y camiones?**

Se cambia cada 10.000 km, el cambio de aceite cuesta \$165,00 y el cambio de cada neumático \$450,00.

**2. ¿Cuál es el costo y cada que tiempo usted matricula los diferentes vehículos?**

Cada 4 años y el costo en promedio es de \$400,00.

**3. ¿Cuál es el costo y cada que tiempo ustedes le dan mantenimiento a los diferentes vehículos, en lo que respecta a la máquina, cambio de aceites, alineación y balanceo, lavado y otros?**

La alineación y el balanceo cada 2 meses y el cambio de aceite es por kilometrajes.

**4. ¿Cuál es el costo que generan las distintas unidades de transporte en lo relacionado a combustibles, peajes, y otros, para viajar a las diferentes rutas establecidas en la pregunta nº9?**

**MANTA-GUAYAQUIL**

COMBUSTIBLE \$33,00

PEAJE \$8,00

VIATICOS \$6,00

CHOFER \$30,00

**MANTA-QUITO**

COMBUSTIBLE \$55,00

PEAJE \$8,00

VIATICOS \$10,00

CHOFER \$60,00

**13. ¿Cuál es el costo del permiso de operación y otros permisos, que se necesitan para que la cooperativa o compañía funcione como tal y de ser el caso cada cuántos años se renova este permiso?**

El permiso de operación no tiene costo y se renova cada 5 años y el permiso de medidas y peso cada dos años con un costo de \$60 y por los trámites para obtener el permiso de operación son \$600.

**14. ¿Cree usted que las cooperativas y compañías de transporte existentes en el mercado, deben renovar sus vehículos para atender de manera eficiente el servicio de transporte de carga pesada?**

Sí, porque en la actualidad la competencia así lo exige.

**15. ¿Cree usted que las actuales cooperativas y compañías atienden totalmente toda la demanda de transporte de carga pesada de la ciudad de Manta?**

No porque aún se siguen contratando a informales y eso le resta a las cooperativas y compañías de transporte de carga pesada.

**16. ¿Cuál es la cantidad de empleo directo, con que su compañía cuenta para atender los procesos ejecutivos, administrativos y operativos y cuál es el salario o remuneración de cada uno de ellos?**

Son 44 personas que laboran en la empresa:

4 en la administración:

- Gerente \$800 + comisión
- Asistente Administrativo \$550
- Secretaria \$400

- Conserje \$318

20 Choferes \$400 + comisiones

20 Oficiales \$318 + comisión

**17. ¿Cuáles son las plazas de empleo indirecto que su empresa genera?**

Mecánico \$600

Pintor \$380

Soldador \$450

**18.¿ Considera usted que las personas naturales dueñas de unidades de transporte de carga pesada, que no están asociadas legalmente a compañías y cooperativas, compiten deslealmente, afectando a los que están legalmente constituidos, debido a que sus tarifas son menores a las de ustedes, por cuanto estos en determinados no tributan ni afilian a sus colaboradores etc.?**

Sí, porque ellos para competir ofertan sus servicios a costos bajos que realmente no están calculados debidamente sino empíricamente.

**19. ¿A cuánto asciende los ingresos brutos anuales de su empresa por viajar a las diferentes rutas locales, nacionales e internacionales?**

Los ingresos brutos anuales en promedio ascienden a \$805,85 mil dólares.

#8

❖ **TRANSCHIRI COMPAÑÍA**

- 1. Nombres y apellidos del entrevistado y ¿cuántos años tiene en el cargo?**

Sr. Boris Chiriboga, 3 años.

- 2. Cuantos años tiene ofertando servicios de transporte de carga pesada a los distintos usuarios del mercado local, provincial y nacional, la empresa que usted representa.**

Más de 3 años en el mercado.

- 3. ¿Qué tipos de carga pesada, transportan ustedes a los diferentes destinos del país?**

- Atún enlatado,
- Pesca fresca y congelada,

- 4. ¿Cuáles son las empresas del mercado local, nacional y provincial, a las cuales ustedes les ofertan el servicio de transporte de carga pesada?**

Conservas Isabel Ecuatoriana y Eurofish.

- 5. Como medidas de seguridad y fiel cumplimiento, ¿cuáles son los horarios más comunes que ustedes como ofertantes del servicio, utilizan para transportar las cargas encomendadas?**

Por lo general 6 de la tarde.

**6. ¿Cuántas flotas tiene la compañía?**

La empresa tiene 20 carros para carga pesada.

**7. ¿Qué tipos y marcas de vehículos utilizan ustedes para transportar las cargas encomendadas a ustedes, para entregarla en los diferentes puntos de destino del país?**

Esta Empresa usa tráiler o tracto camión, como kemwood o mack con motores de 380 hp.

**8. ¿Qué tipo de seguridades tecnológicas (rastreo y monitoreo) ustedes utilizan en sus unidades de transporte de carga pesada y con qué compañías contratan aquellos dispositivos, para dar seguridad a la mercadería y a sus clientes; y desde que base tecnológica o virtual realizan el seguimiento?**

Tanto para la carga que transportamos como para nuestros vehículos, utilizamos el servicio de HUNTER, dichos dispositivos están colocados en el cabezal o cabina del vehículo y en las plataformas en caso de ser un tráiler, camión o tráiler. El seguimiento se lo realiza desde el departamento de monitoreo de la compañía Hunter.

**9. ¿Cuáles son las diferentes rutas a nivel local, provincial y nacional, en las que ustedes transportan mercaderías?**

MANTA-GUAYAQUIL (Puerto de Guayaquil)

**10. ¿Cuáles son los valores que ustedes facturan por cada viaje que realizan a las diferentes rutas establecidas en la pregunta nº9, y si en ellas está incluido el cobro de cuadrillas para cargar y descargar la mercadería?**



MANTA-GUAYAQUIL \$350,00

**11. Si los vehículos de esta cooperativa o compañía son financiados por una institución financiera del mercado local, nacional o internacional, podría usted contestarnos lo siguiente: ¿cuál es el valor del vehículo, a cuantos años plazo, a que tasa de interés y cuál es el monto mensual que usted paga por la amortización de un tráiler, mula o camión?**

Los vehículos son financiados por la CFN

Un tracto camión dependiendo la marca va desde 85.000 hasta 195.000, los años financiados son de 4 a 8 años, con una amortización del 10% y una entrada del 20% sobre el valor total del vehículo. Las lonas se utilizan en los vehículos y tienen un costo aparte de \$750,00.

**12. Cuál es el costo individual que requiere cada uno de los vehículos en las siguientes actividades para su funcionamiento diario y de largo plazo:**

**1. ¿Cuál es el costo y cada qué tiempo usted cambia filtros, neumáticos y otros accesorios tanto a tráiler, mulas y camiones?**

Se cambia cada 10.000 km, el cambio de aceite cuesta \$185,00 y el cambio de cada neumático \$460,00.

**2. ¿Cuál es el costo y cada que tiempo usted matricula los diferentes vehículos?**

Cada 4 años y el valor a pagar en promedio es de \$360,00.

- 3. ¿Cuál es el costo y cada que tiempo ustedes le dan mantenimiento a los diferentes vehículos, en lo que respecta a la máquina, cambio de aceites, alineación y balanceo, lavado y otros?**

La alineación y el balanceo cada 3 meses y cambio de aceite es por kilometrajes.

- 4. ¿Cuál es el costo que generan las distintas unidades de transporte en lo relacionado a combustibles, peajes, y otros, para viajar a las diferentes rutas establecidas en la pregunta n°9?**

**MANTA-GUAYAQUIL**

COMBUSTIBLE \$33,00

PEAJE \$8,00

VIATICOS \$6,00

CHOFER \$30,00

- 13. ¿Cuál es el costo del permiso de operación y otros permisos, que se necesitan para que la cooperativa o compañía funcione como tal y de ser el caso cada cuántos años se renova este permiso?**

El permiso de operación no tiene costo y se renova cada 5 años y el permiso de medidas y peso cada dos años con un costo de \$60 y por los trámites para obtener el permiso de operación son \$600.

- 14. ¿Cree usted que las cooperativas y compañías de transporte existentes en el mercado, deben renovar sus vehículos para**

**atender de manera eficiente el servicio de transporte de carga pesada?**

Sí, para que de esa manera todos los transportistas y clientes tengan un mismo beneficio positivo, el mismo que es abaratar costos y tiempo.

**15. ¿Cree usted que las actuales cooperativas y compañías atienden totalmente toda la demanda de transporte de carga pesada de la ciudad de Manta?**

No porque aún existen informales y ellos restan viajes a las cooperativas de transporte de carga pesada.

**16. ¿Cuál es la cantidad de empleo directo, con que su compañía cuenta para atender los procesos ejecutivos, administrativos y operativos y cuál es el salario o remuneración de cada uno de ellos?**

Son 44 personas que laboran en la empresa:

4 en la administración:

- Gerente \$850 + comisión
- Asistente Administrativo \$500
- Secretaria \$318
- Conserje \$318

20 Choferes \$400 + comisiones

20 Oficiales \$318

**17. ¿Cuáles son las plazas de empleo indirecto que su empresa genera?**

Mecánico \$600

Pintor \$380

Soldador \$450

**18.¿ Considera usted que las personas naturales dueñas de unidades de transporte de carga pesada, que no están asociadas legalmente a compañías y cooperativas, compiten deslealmente, afectando a los que están legalmente constituidos, debido a que sus tarifas son menores a las de ustedes, por cuanto estos en determinados no tributan ni afilian a sus colaboradores etc.?**

Si porque no se rigen a una norma que haga el beneficio común y no se perjudique a nadie.

**19. ¿A cuánto asciende los ingresos brutos anuales de su empresa por viajar a las diferentes rutas locales, nacionales e internacionales?**

Los ingresos brutos anuales en promedio ascienden a \$460,48 mil dólares.

❖ **COOPERATIVA PUERTO DE MANTA**

- 1. Nombres y apellidos del entrevistado y ¿cuántos años tiene en el cargo?**

Sr. Juan Enrique Parrales, 1 año laborando para la cooperativa.

- 2. Cuantos años tiene ofertando servicios de transporte de carga pesada a los distintos usuarios del mercado local, provincial y nacional, la empresa que usted representa.**

3 años en el mercado.

- 3. ¿Qué tipos de carga pesada, transportan ustedes a los diferentes destinos del país?**

- Granos,
- Atún enlatado,
- Productos terminados.

- 4. ¿Cuáles son las empresas del mercado local, nacional y provincial, a las cuales ustedes les ofertan el servicio de transporte de carga pesada?**

Conservas Isabel Ecuatoriana, Industrias Ales, Molinera.

- 5. Como medidas de seguridad y fiel cumplimiento, ¿cuáles son los horarios más comunes que ustedes como ofertantes del servicio, utilizan para transportar las cargas encomendadas?**

No se tiene hora establecida.

**6. ¿Cuántas flotas tiene la compañía?**

La empresa tiene 20 carros para carga pesada.

**7. ¿Qué tipos y marcas de vehículos utilizan ustedes para transportar las cargas encomendadas a ustedes, para entregarla en los diferentes puntos de destino del país?**

Esta compañía usa: trailers man y kenwood, contenedores de 3 ejes y tanques de hasta 26 toneladas.

**8. ¿Qué tipo de seguridades tecnológicas (rastreo y monitoreo) ustedes utilizan en sus unidades de transporte de carga pesada y con qué compañías contratan aquellos dispositivos, para dar seguridad a la mercadería y a sus clientes; y desde que base tecnológica o virtual realizan el seguimiento?**

Tanto para la carga que transportamos como para nuestros vehículos, utilizamos el servicio de HUNTER, dichos dispositivos están colocados en el cabezal o cabina del vehículo y en las plataformas en caso de ser un tráiler, camión o tráiler. El seguimiento se lo realiza desde el departamento de monitoreo de la compañía Hunter.

**9. ¿Cuáles son las diferentes rutas a nivel local, provincial y nacional, en las que ustedes transportan mercaderías?**

MANTA-GUAYAQUIL

MANTA-QUITO

MANTA-AMBATO

**10. ¿Cuáles son los valores que ustedes facturan por cada viaje que realizan a las diferentes rutas establecidas en la pregunta n°9, y si en ellas está incluido el cobro de cuadrillas para cargar y descargar la mercadería?**

Los siguientes valores incluyen cuadrillas:

MANTA-GUAYAQUIL \$320,00

MANTA-QUITO \$650,00

MANTA-AMBATO \$ 850,00

**11. Si los vehículos de esta cooperativa o compañía son financiados por una institución financiera del mercado local, nacional o internacional, podría usted contestarnos lo siguiente: ¿cuál es el valor del vehículo, a cuantos años plazo, a que tasa de interés y cuál es el monto mensual que usted paga por la amortización de un tráiler, mula o camión?**

Los vehículos son financiados por la CFN, con un plazo de 4 a 8 años, una entrada del 20% por la amortización del tráiler se paga de un 10 al 15%, los contenedores tienen un valor aparte igual que la lona que utilizan los tráilers.

**12. Cuál es el costo individual que requiere cada uno de los vehículos en las siguientes actividades para su funcionamiento diario y de largo plazo:**

**1. ¿Cuál es el costo y cada qué tiempo usted cambia filtros, neumáticos y otros accesorios tanto a tráiler, mulas y camiones?**

Se cambia cada 50.000 km, el cambio de aceite cuesta \$185,00 y el cambio de cada neumático \$480,00.

**2. ¿Cuál es el costo y cada que tiempo usted matricula los diferentes vehículos?**

Se matricula cada 4 años y en la actualidad están exonerados.

**3. ¿Cuál es el costo y cada que tiempo ustedes le dan mantenimiento a los diferentes vehículos, en lo que respecta a la máquina, cambio de aceites, alineación y balanceo, lavado y otros?**

La alineación y el balanceo cada vez que se cambia de llantas, cambio de aceite es por kilometrajes.

**4. ¿Cuál es el costo que generan las distintas unidades de transporte en lo relacionado a combustibles, peajes, y otros, para viajar a las diferentes rutas establecidas en la pregunta nº9?**

**MANTA-GUAYAQUIL**

COMBUSTIBLE \$33,00

PEAJE \$8,00

VIATICOS \$6,00

CHOFER \$30,00

**MANTA-QUITO**

COMBUSTIBLE \$55,00

PEAJE \$8,00



VIATICOS \$10,00

CHOFER \$60,00

### **MANTA-AMBATO**

COMBUSTIBLE \$70,00

PEAJE \$10,00

VIATICOS \$20,00

CHOFER \$80,00

**13. ¿Cuál es el costo del permiso de operación y otros permisos, que se necesitan para que la cooperativa o compañía funcione como tal y de ser el caso cada cuántos años se renova este permiso?**

El permiso de operación no tiene costo y se renova cada 10 años.

**14. ¿Cree usted que las cooperativas y compañías de transporte existentes en el mercado, deben renovar sus vehículos para atender de manera eficiente el servicio de transporte de carga pesada?**

Se debe renovar para brindar al cliente un vehículo nuevo que va a ahorrar tiempo.

**15. ¿Cree usted que las actuales cooperativas y compañías atienden totalmente toda la demanda de transporte de carga pesada de la ciudad de Manta?**

Aún no, debido a que existen informales que abarcan la demanda de transporte de carga pesada de manta.

**16. ¿Cuál es la cantidad de empleo directo, con que su compañía cuenta para atender los procesos ejecutivos, administrativos y operativos y cuál es el salario o remuneración de cada uno de ellos?**

4 personas laboran en administración:

- Gerente \$800 + comisión
- Asistente Administrativo \$550
- Secretaria \$400
- Conserje \$318

20 Choferes \$400 + comisiones

20 Oficiales \$318

**17. ¿Cuáles son las plazas de empleo indirecto que su empresa genera?**

Mecánico \$600

Pintor \$380

Soldador \$450

**18. ¿ Considera usted que las personas naturales dueñas de unidades de transporte de carga pesada, que no están asociadas legalmente a compañías y cooperativas, compiten deslealmente, afectando a los que están legalmente constituidos, debido a que sus tarifas son menores a las de ustedes, por cuanto estos en determinados no tributan ni afilian a sus colaboradores etc.?**

Deberían cooperarse para que se rijan los precios correctamente y de esa manera no habría competencia desleal.

**19. ¿A cuánto asciende los ingresos brutos anuales de su empresa por viajar a las diferentes rutas locales, nacionales e internacionales?**

Los ingresos brutos anuales en promedio ascienden a \$469,12 mil dólares.

## #10

### ❖ COOPERATIVA TRANS. CARGA PESADA

1. **Nombres y apellidos del entrevistado y ¿cuántos años tiene en el cargo?**

Sr. Carlos Moreira, 34 años.

2. **Cuántos años tiene ofertando servicios de transporte de carga pesada a los distintos usuarios del mercado local, provincial y nacional, la empresa que usted representa.**

4 años.

3. **¿Qué tipos de carga pesada, transportan ustedes a los diferentes destinos del país?**

- Granos,
- Atún enlatado,
- Productos terminados.

4. **¿Cuáles son las empresas del mercado local, nacional y provincial, a las cuales ustedes les ofertan el servicio de transporte de carga pesada?**

Conservas Isabel Ecuatoriana, La Fabril e Industrias Ales.

5. **Como medidas de seguridad y fiel cumplimiento, ¿cuáles son los horarios más comunes que ustedes como ofertantes del servicio, utilizan para transportar las cargas encomendadas?**

Por lo general a las 3 de la mañana para que la mercadería llegue a tiempo.

**6. ¿Cuántas flotas tiene la compañía?**

Contamos con 20 carros para carga pesada.

**7. ¿Qué tipos y marcas de vehículos utilizan ustedes para transportar las cargas encomendadas a ustedes, para entregarla en los diferentes puntos de destino del país?**

Marca Hino, JAC e Hyundai camiones de 10,5 a 12 toneladas, motor 240 hp, con contenedores de 3 ejes remolque de 5600 caballos.

**8. ¿Qué tipo de seguridades tecnológicas (rastreo y monitoreo) ustedes utilizan en sus unidades de transporte de carga pesada y con qué compañías contratan aquellos dispositivos, para dar seguridad a la mercadería y a sus clientes; y desde que base tecnológica o virtual realizan el seguimiento?**

Se utiliza el servicio de CARLINK, dichos dispositivos están colocados en la cabina del vehículo. El seguimiento se lo realiza desde el departamento de monitoreo de la compañía Hunter.

**9. ¿Cuáles son las diferentes rutas a nivel local, provincial y nacional, en las que ustedes transportan mercaderías?**

MANTA-PORTOVIEJO

MANTA-GUAYAQUIL

MANTA-SANTO DOMINGO

MANTA-QUITO

MANTA-AMBATO

**10. ¿Cuáles son los valores que ustedes facturan por cada viaje que realizan a las diferentes rutas establecidas en la pregunta nº9, y si en ellas está incluido el cobro de cuadrillas para cargar y descargar la mercadería?**

Los siguientes valores incluyen cuadrillas:

MANTA-PORTOVIEJO \$180,00

MANTA-GUAYAQUIL \$320,00

MANTA-SANTO DOMINGO \$533,00

MANTA-QUITO \$650,00

MANTA-AMBATO \$ 850,00

**11. Si los vehículos de esta cooperativa o compañía son financiados por una institución financiera del mercado local, nacional o internacional, podría usted contestarnos lo siguiente: ¿cuál es el valor del vehículo, a cuantos años plazo, a que tasa de interés y cuál es el monto mensual que usted paga por la amortización de un tráiler, mula o camión?**

Los vehículos son financiados por la CFN

Un tracto camión dependiendo la marca va desde 85.000 hasta 195.000, los años financiados son de 4 a 8 años, con una amortización del 10% y una entrada del 20% sobre el valor total del vehículo. Las lonas se utilizan en los vehículos y tienen un costo aparte de \$1.500.

**12. Cuál es el costo individual que requiere cada uno de los vehículos en las siguientes actividades para su funcionamiento diario y de largo plazo:**

- 5. ¿Cuál es el costo y cada qué tiempo usted cambia filtros, neumáticos y otros accesorios tanto a tráiler, mulas y camiones?**

Se cambia cada 10.000 km, el cambio de aceite cuesta \$200,00.

- 6. ¿Cuál es el costo y cada que tiempo usted matricula los diferentes vehículos?**

Cada 4 años, pero el gobierno exonera por ejemplo un vehículo de \$85.000 solo paga un valor de \$350. Cuando se debería de pagar un valor real de \$6.000 y el Soat \$150.

- 7. ¿Cuál es el costo y cada que tiempo ustedes le dan mantenimiento a los diferentes vehículos, en lo que respecta a la máquina, cambio de aceites, alineación y balanceo, lavado y otros?**

La alineación y el balanceo cada vez que se cambia de llantas, cambio de aceite es por kilometrajes.

- 8. ¿Cuál es el costo que generan las distintas unidades de transporte en lo relacionado a combustibles, peajes, y otros, para viajar a las diferentes rutas establecidas en la pregunta nº9?**

#### **MANTA-PORTOVIEJO**

COMBUSTIBLE \$15,00

PEAJE \$4,00

VIATICOS \$5,00

CHOFER \$15,00

### **MANTA-GUAYAQUIL**

COMBUSTIBLE \$33,00

PEAJE \$8,00

VIATICOS \$6,00

CHOFER \$30,00

### **MANTA-QUITO**

COMBUSTIBLE \$55,00

PEAJE \$8,00

VIATICOS \$10,00

CHOFER \$60,00

### **MANTA-AMBATO**

COMBUSTIBLE \$70,00

PEAJE \$10,00

VIATICOS \$20,00

CHOFER \$80,00

**13. ¿Cuál es el costo del permiso de operación y otros permisos, que se necesitan para que la cooperativa o compañía funcione como tal y de ser el caso cada cuántos años se renova este permiso?**

El permiso de operación no tiene costo y se renova cada 5 años.



**14. ¿Cree usted que las cooperativas y compañías de transporte existentes en el mercado, deben renovar sus vehículos para atender de manera eficiente el servicio de transporte de carga pesada?**

Sí, porque en la actualidad existe mucha competencia y además el mercado exige flotas modernas donde la carga vaya segura y a tiempo.

**15. ¿Cree usted que las actuales cooperativas y compañías atienden totalmente toda la demanda de transporte de carga pesada de la ciudad de Manta?**

No porque aún faltan flotas para que atiendan la demanda insatisfecha que existe.

**16. ¿Cuál es la cantidad de empleo directo, con que su compañía cuenta para atender los procesos ejecutivos, administrativos y operativos y cuál es el salario o remuneración de cada uno de ellos?**

Son 44 personas que laboran en la empresa:

4 en la administración:

- Gerente \$850 + comisión
- Asistente Administrativo \$500
- Secretaria \$318
- Conserje \$318

20 Choferes \$400 + comisiones

20 Oficiales \$318

**17. ¿Cuáles son las plazas de empleo indirecto que su empresa genera?**

Mecánico \$600

Pintor \$380

Soldador \$450

**18.¿ Considera usted que las personas naturales dueñas de unidades de transporte de carga pesada, que no están asociadas legalmente a compañías y cooperativas, compiten deslealmente, afectando a los que están legalmente constituidos, debido a que sus tarifas son menores a las de ustedes, por cuanto estos en determinados no tributan ni afilian a sus colaboradores etc.?**

Compiten deslealmente porque se manejan empíricamente.

**19. ¿A cuánto asciende los ingresos brutos anuales de su empresa por viajar a las diferentes rutas locales, nacionales e internacionales?**

Los ingresos brutos anuales en promedio ascienden a \$479,67.

#11

❖ **COMPAÑÍA CIUDAD RODRIGO**

**1. Nombres y apellidos del entrevistado y ¿cuántos años tiene en el cargo?**

Sr. Rodrigo Vélez Barberan.

**2. Cuantos años tiene ofertando servicios de transporte de carga pesada a los distintos usuarios del mercado local, provincial y nacional, la empresa que usted representa.**

25 años.

**3. ¿Qué tipos de carga pesada, transportan ustedes a los diferentes destinos del país?**

- Granos,
- Atún enlatado,
- Productos terminados.
- Pesca fresca y congelada

**4. ¿Cuáles son las empresas del mercado local, nacional y provincial, a las cuales ustedes les ofertan el servicio de transporte de carga pesada?**

Conservas Isabel Ecuatoriana, La Fabril, Molinera, Industrias Ales, etc.

**5. Como medidas de seguridad y fiel cumplimiento, ¿cuáles son los horarios más comunes que ustedes como ofertantes del servicio, utilizan para transportar las cargas encomendadas?**

Por lo general a las 3 de la mañana, o cuando este la carga embarcada en la flota.

**6. ¿Cuántas flotas tiene la compañía?**

Contamos con 68 vehículos para carga pesada.

**7. ¿Qué tipos y marcas de vehículos utilizan ustedes para transportar las cargas encomendadas a ustedes, para entregarla en los diferentes puntos de destino del país?**

Marca Hino, JAC e Hyundai, tráilers, camiones, mulas, volquetas; el tonelaje es hasta 16 toneladas, además cuenta con contenedores de 3 ejes remolque de 5600 caballos.

**8. ¿Qué tipo de seguridades tecnológicas (rastreo y monitoreo) ustedes utilizan en sus unidades de transporte de carga pesada y con qué compañías contratan aquellos dispositivos, para dar seguridad a la mercadería y a sus clientes; y desde que base tecnológica o virtual realizan el seguimiento?**

Se utiliza el servicio de CARLINK y HUNTER, dichos dispositivos están colocados en la cabina del vehículo y en la plataforma. El seguimiento se lo realiza desde el departamento de monitoreo de la compañía Hunter.

**9. ¿Cuáles son las diferentes rutas a nivel local, provincial y nacional, en las que ustedes transportan mercaderías?**

MANTA-PORTOVIEJO

MANTA-GUAYAQUIL

MANTA-SANTO DOMINGO

MANTA-QUITO

MANTA-AMBATO

MANTA-HUAQUILLAS, ETC.

**10. ¿Cuáles son los valores que ustedes facturan por cada viaje que realizan a las diferentes rutas establecidas en la pregunta n°9, y si en ellas está incluido el cobro de cuadrillas para cargar y descargar la mercadería?**

Los siguientes valores incluyen cuadrillas:

MANTA-PORTOVIEJO \$180,00

MANTA-GUAYAQUIL \$320,00

MANTA-SANTO DOMINGO \$533,00

MANTA-QUITO \$650,00

MANTA-AMBATO \$ 850,00

MANTA-HUAQUILLA \$1.100,00

**11. Si los vehículos de esta cooperativa o compañía son financiados por una institución financiera del mercado local, nacional o internacional, podría usted contestarnos lo siguiente: ¿cuál es el valor del vehículo, a cuantos años plazo, a que tasa de interés y cuál es el monto mensual que usted paga por la amortización de un tráiler, mula o camión?**

Los vehículos son financiados por bancos como el Pichincha y Guayaquil, los valores del vehículo van desde \$85.000 hasta \$195.000, los años financiados son de 4 a 8 años, con una amortización del 12% y una entrada del 20% sobre

el valor total del vehículo. Las lonas se utilizan en los vehículos y tienen un costo aparte de \$800,00

**12. Cuál es el costo individual que requiere cada uno de los vehículos en las siguientes actividades para su funcionamiento diario y de largo plazo:**

**1. ¿Cuál es el costo y cada qué tiempo usted cambia filtros, neumáticos y otros accesorios tanto a tráiler, mulas y camiones?**

Se cambia cada 10.000 km, el cambio de aceite cuesta \$180,00 por cada vehículo.

**2. ¿Cuál es el costo y cada que tiempo usted matricula los diferentes vehículos?**

Cada 4 años, se paga un promedio de \$350 por vehículo.

**3. ¿Cuál es el costo y cada que tiempo ustedes le dan mantenimiento a los diferentes vehículos, en lo que respecta a la máquina, cambio de aceites, alineación y balanceo, lavado y otros?**

La alineación y el balanceo cada vez que se cambia de llantas, cambio de aceite es por kilometrajes.

**4. ¿Cuál es el costo que generan las distintas unidades de transporte en lo relacionado a combustibles, peajes, y otros, para viajar a las diferentes rutas establecidas en la pregunta nº9?**

**MANTA-PORTOVIEJO**

COMBUSTIBLE \$15,00

PEAJE \$4,00

VIATICOS \$5,00

CHOFER \$15,00

**MANTA-GUAYAQUIL**

COMBUSTIBLE \$33,00

PEAJE \$8,00

VIATICOS \$6,00

CHOFER \$30,00

**MANTA-QUITO**

COMBUSTIBLE \$55,00

PEAJE \$8,00

VIATICOS \$10,00

CHOFER \$60,00

**MANTA-AMBATO**

COMBUSTIBLE \$70,00

PEAJE \$10,00

VIATICOS \$20,00

CHOFER \$80,00

## **MANTA-HUAQUILLA**

COMBUSTIBLE \$150,00

PEAJE \$20,00

VIATICOS \$40,00

CHOFER \$120,00

**13. ¿Cuál es el costo del permiso de operación y otros permisos, que se necesitan para que la cooperativa o compañía funcione como tal y de ser el caso cada cuántos años se renova este permiso?**

El permiso de operación no tiene costo y se renova cada 5 años.

**14. ¿Cree usted que las cooperativas y compañías de transporte existentes en el mercado, deben renovar sus vehículos para atender de manera eficiente el servicio de transporte de carga pesada?**

Sí, ya que de esa manera se estaría brindando un servicio de calidad.

**15. ¿Cree usted que las actuales cooperativas y compañías atienden totalmente toda la demanda de transporte de carga pesada de la ciudad de Manta?**

Sí porque la demanda en la actualidad ha crecido y por tal motivo da cabida para todos.



**16.¿Cuál es la cantidad de empleo directo, con que su compañía cuenta para atender los procesos ejecutivos, administrativos y operativos y cuál es el salario o remuneración de cada uno de ellos?**

Son 150 personas que laboran en la empresa:

14 en la administración:

- 1 Presidente \$1.000,00
- 1 Gerente \$850 + comisión
- 3 Asistente Administrativo \$500
- 3 Secretaria \$318
- 4 Jefes departamentales \$700
- 2 Conserje \$318

68 Choferes \$400 + comisiones

68 Oficiales \$318

**17.¿ Considera usted que las personas naturales dueñas de unidades de transporte de carga pesada, que no están asociadas legalmente a compañías y cooperativas, compiten deslealmente, afectando a los que están legalmente constituidos, debido a que sus tarifas son menores a las de ustedes, por cuanto estos en determinados no tributan ni afilian a sus colaboradores etc.?**

Existe lo desleal debido al mal manejo que se le da al transporte de carga pesada, uno de esos son los precios que cobran empíricamente.

**19. ¿A cuánto asciende los ingresos brutos anuales de su empresa por viajar a las diferentes rutas locales, nacionales e internacionales?**

Los ingresos brutos anuales ascienden a un promedio de \$1.726,82 millón de dólares.

## **APORTE DEL TRANSPORTE DE CARGA PESADA TERRESTRE A LA ECONOMÍA LOCAL**

La actividad económica de Transporte de Carga Pesada está conformada por 11 (8 cooperativas y 3 compañías) legalmente constituidas, siendo las principales:

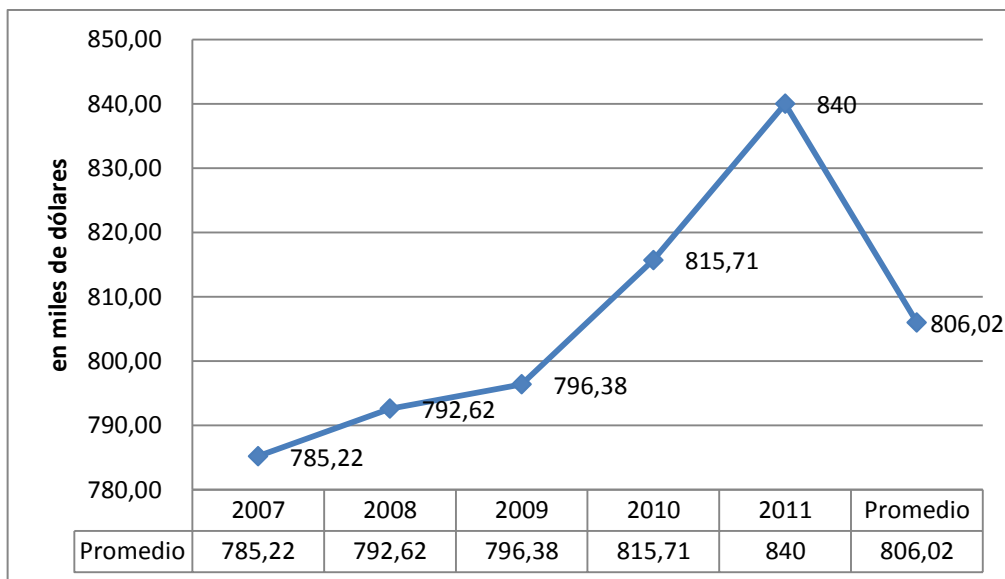
- Compañía Ciudad Rodrigo S.A.
- Cooperativa Alianza Manabita
- Cooperativa Puerto de Manta
- Cooperativa Manabita de Transporte
- Cooperativa Umiña
- Cooperativa Transporte Carga Pesada
- Cooperativa Costa Manabita
- Transchiri Compañía Ltda.
- Compañía Fotcam
- Fenacotraper
- Cooperativa Transporte de Carga Pesada Presidents

### **Ingresos Brutos Anuales Periodo 2007-2011 Empresas de Transporte Pesado Manta En miles de dólares**

Empresa	2007	2008	2009	2010	2011	Total	Promedio
1	1.682,24	1.698,11	1.706,16	1.747,57	1.800	8.634,09	1.726,82
2	785,05	792,45	796,21	815,53	840	4.029,24	805,85
3	785,05	792,45	796,21	815,53	840	4.029,24	805,85
4	812,15	819,81	823,70	843,69	869	4.168,35	833,67
5	817,76	825,47	829,38	849,51	875	4.197,13	839,43
6	813,08	820,75	824,64	844,66	870	4.173,14	834,63
7	784,11	791,51	795,26	814,56	839	4.024,45	804,89
8	785,05	792,45	796,21	815,53	840	4.029,24	805,85
9	448,60	452,83	454,98	466,02	480	2.302,42	460,48
10	457,01	461,32	463,51	474,76	489	2.345,59	469,12
11	467,29	471,70	473,93	485,44	500	2.398,36	479,67
<b>Promedio</b>	<b>785,22</b>	<b>792,62</b>	<b>796,38</b>	<b>815,71</b>	<b>840</b>	<b>4.030,11</b>	<b>806,02</b>

**Fuente:** Sr. Rodrigo Vélez Barberán, Presidente de Ciudad Rodrigo y Presidente de la Cooperativa de Transporte de Carga Pesada Alianza Manabita

### Línea de tendencia de los promedios de ingresos brutos Periodo 2007-2011



**Elaborado por:** Carmen Rivas y Juan Carlos Pazmiño

Además contribuye con 2.590 plazas de trabajo directo, entre personal administrativo y operativo, en promedio cada empresa tiene 20 vehículos (1 chofer y 1 oficial por vehículo), también en promedio 4 administrativos (gerente,

secretaria, ayudante y conserje), se considera al transporte que no está legalmente constituido (informales):

### Ocupados plenos del sector del transporte de carga pesada

Empresa	Número de Vehículos	Administrativo	Chofer	Oficial	Total
1	20	4	20	20	44
2	20	4	20	20	44
3	20	4	20	20	44
4	20	4	20	20	44
5	20	4	20	20	44
6	20	4	20	20	44
7	20	4	20	20	44
8	20	4	20	20	44
9	20	4	20	20	44
10	20	4	20	20	44
11	68	14	68	68	150
Informales	1.000	1000	1000	-	2.000
				<b>Total</b>	<b>2.590</b>

**Fuente:** Sr. Rodrigo Vélez Barberán, Presidente de Ciudad Rodrigo y Presidente de la Cooperativa de Transporte de Carga Pesada Alianza Manabita

### Plazas de trabajo indirecto

Además del trabajo directo que contribuye la actividad de transporte de carga pesada, también genera actividad económica a través de trabajo indirecto, quienes se benefician de este sector son:

- Afianzadoras de aduana
- Estibadores
- Mecánicos
- Insumos (aceites y filtros)
- Llantas

- Lubricadoras
- Operadoras de rastreo y monitoreo
- Constructoras de plataformas, contenedores y carretas
- Electricistas
- Talleres de lata y pintura
- Entre otros

Según la entrevista sostenida con el Sr. Rodrigo Vélez Barberán referente y representante del sector de transportación de carga pesada a nivel local aproximadamente 2.672 personas depende de estas actividades, por ejemplo:

Las afianzadoras de aduana 12 personas, estibadores 2.442, mecánicos 24, entre otras personas.

#### **Valoración de la información recolectada**

Según el INEC en el perfil económico del cantón Manta en el 2009 los ingresos por ventas generados en ese año son de 1.952 millones de dólares por actividades económicas, en donde el sector servicio es de 602 millones con 3.219 establecimientos y con 22.346 ocupados plenos. Además el INEC en el boletín# 238, informa sobre cifras de una de las semanas de septiembre del 2013:

#### **PIB En millones de dólares**

##### **Periodo 2007-2011**

<b>Año</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>Total</b>
<b>PIB Total</b>	49.914	51.007	54.250	54.557	56.112	265.840

**Fuente:** Inec, boletín cifras de la semana

**Aporte al PIB del país desde el sector  
De transporte de carga pesada Manta  
Periodo 2007-2011**

**(Ingresos brutos en millones de dólares)**

<b>Año</b>	<b>Inec</b>	<b>Sector</b>	<b>Aporte</b>
2007	49.914,00	785,22	1,57%
2008	51.007,00	792,62	1,55%
2009	54.250,00	796,38	1,47%
2010	54.557,00	815,71	1,50%
2011	56.112,00	840	1,50%
		<b>Promedio</b>	<b>1,52%</b>

**Elaborado por:** Carmen Rivas y Juan Carlos Pazmiño

**Aporte a la Economía Local**

**En términos de promedio del sector transporte de carga pesada**

**Año 2009**

<b>Ítems</b>	<b>Inec (2009)</b>	<b>Sector (promedio)</b>	<b>Aporte</b>
<b>Trabajo Directo</b>	22.346,00	2.590,00	<b>11,59%</b>
<b>Trabajo Indirecto</b>	22.346,00	2.672,00	<b>11,96%</b>
<b>Ingresos anuales (millones)</b>	602,00	4,03	<b>0,67%</b>
<b>Establecimientos</b>	3.219,00	11,00	<b>0,34%</b>

**Elaborado por:** Carmen Rivas y Juan Carlos Pazmiño

El sector de transporte de carga pesada afincado en la ciudad de Manta, aportó en promedio al PIB del Ecuador, según datos proporcionados por el INEC,

durante el periodo 2007-2011, en lo referente a ingresos brutos con el 1,52%; con relación al año 2009 esta industria del sector servicio de la economía Mantense, según datos del INEC, aportó en promedio al PIB nacional en un 11,59% en empleo directo, en un 11.96% en empleo indirecto y en ingresos un 0,67%.

#### **4.4. Validación de Hipótesis**

Para la validación de la hipótesis se consideró el método de Wilcoxon para dos muestras relacionadas, para el presente estudio se consideró un antes y un después en los indicadores sociales, a través de la valoración de su comportamiento en tres niveles: Nivel alto (Na), Nivel medio (Nm) y Nivel bajo (Nb).

1. Se plantea las hipótesis:  $H_0$  (hipótesis nula) y  $H_1$  (hipótesis alternativa), el objetivo es validar la hipótesis nula (rechazar o no rechazar)

**$H_0$ :** No existen cambios significativos en la economía local a través de la actividad de transporte de carga pesada

**$H_1$ :** Existen cambios significativos en la economía local a través de la actividad de transporte de carga pesada

2. El nivel de significancia es del 5%, y corresponde en la tabla Z el valor de 1,96. El valor se comparará con el estadístico de prueba (Z)
3. La regla de decisión:

Si Z es mayor que 1.96, se rechaza  $H_0$  (error de tipo I)

Si Z es menor que 1.96, no se rechaza  $H_0$  (error de tipo II)

DIAGNÓSTICO					Conteo de 1
Sujeto	Antes	Después	Desp-Antes	Rango	
1	Nb	Nm	1	10,5	1
2	Nb	Nm	1	10,5	2
3	Nm	Nm	0		
4	Nb	Nm	1	10,5	3
5	Nb	Nm	1	10,5	4
6	Nb	Nm	1	10,5	5
7	Nm	Nm	0		
8	Nb	Nm	1	10,5	6
9	Nb	Nm	1	10,5	7
10	Nm	Nm	0		
11	Nm	Nm	0		
12	Nm	Nm	0		
13	Nb	Nm	1	10,5	8
14	Nb	Nm	1	10,5	9
15	Nm	Nm	0		
16	Nb	Nm	1	10,5	10
17	Nm	Nm	0		
18	Nb	Nm	1	10,5	11
19	Nm	Nm	0		
20	Nb	Nb	0		
21	Nb	Nb	0		
22	Nb	Nm	1	10,5	12
23	Nb	Nm	1	10,5	13
24	Nb	Nm	1	10,5	14
25	Nb	Nm	1	10,5	15
26	Nb	Nm	1	10,5	16
27	Nb	Nm	1	10,5	17
28	Nb	Nm	1	10,5	18
29	Nb	Nm	1	10,5	19
30	Nb	Nm	1	10,5	20

$$Z = \frac{T - \frac{n(n+1)}{4}}{\sqrt{\frac{n(n+1)(2n+1)}{24}}}$$



210	210
	10,5
	18,17



T=	210
n=	10

### **Decisión**

El estadístico de prueba 18.17 es mayor que 1,96, por tanto se rechaza la hipótesis nula (error de tipo I, rechazar la hipótesis nula siendo verdadera), y se concluye que con un nivel de confiabilidad del 95% no se rechaza H1, en consecuencia se evidencia un cambio significativo en la economía local, en base a la actividad económica del transporte pesado.

## **CAPITULO V**

### **5. PROPUESTA ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN PARA EL INCREMENTO DE LA RENTABILIDAD Y UNA ORGANIZACIÓN EFICIENTE DEL TRANSPORTE PESADO EN LA CIUDAD DE MANTA**

#### **5.1. TÍTULO DE LA PROPUESTA**

*“ESTRATEGIAS PARA INCREMENTAR LA RENTABILIDAD Y ORGANIZACIÓN EFICIENTE DEL TRANSPORTE PESADO EN LA CIUDAD DE MANTA”*

#### **5.2. ANTECEDENTES**

El transporte de carga pesada local es un servicio dinamizador que atiende a la logística implantada por todos los sectores de la economía Mantense, su acelerado crecimiento corresponde al incremento de las actividades que regentan la economía de la urbe porteña, articulación que ha contribuido al desarrollo económico y financiero de quienes están involucrados de manera directa e indirecta dentro este sector.

En la actualidad el servicio en mención genera un importante aporte al desarrollo de la ciudad de Manta, convirtiéndose en un baluarte del empleo, reclutando para ello personal ejecutivo, administrativo y operativo, lo que a la postre no le ha brindado ventajas competitivas idóneas para enfrentar eficientemente a la competencia Nacional, afectación que no le permitió crecer adecuadamente a las empresas de la industria del transporte de carga pesada, pero en definitiva las estadísticas admiten que este sector le ha agregado valor a la economía local y por ende se ha convertido en un elemental aportante del producto interno bruto local y nacional.

En este capítulo se tiene como propósito brindar estrategias que ayuden al transporte de carga pesada a mejorar la rentabilidad y la organización del mismo.

## **5.3. OBJETIVOS**

### **5.3.1. Objetivo General**

Aportar estrategias que mejoren la baja rentabilidad y la deficiente organización del transporte de carga pesada en la ciudad de Manta.

### **5.3.2. Objetivos Específicos**

- ✚ Incrementar la rentabilidad del transporte de carga pesada.
- ✚ Mejorar la organización del transporte de carga pesada.

## **5.4. JUSTIFICACIÓN**

Las empresas Mantenses dedicadas a ofertar el servicio de transportación de carga pesada demandan de la planeación y conexión de acciones con sus respectivas estrategias que les permitan conquistar varios objetivos institucionales en lo referente a una mayor participación en el mercado, lograr una mejor rentabilidad, acrecentar su oferta, perfeccionamiento de la estructuración y funcionalidad de sus organizaciones y conseguir un mejor posicionamiento del servicio. En consecuencia estas estrategias demandan la participación del recurso humano, cuya interacción implica establecer esfuerzos para lograr las metas de las organizaciones de la transportación de carga pesada.

El permanente mejoramiento organizacional de las empresas de transporte de carga pesada, debe ser una variante constante para corresponder a las exigencias y volatilidades de la logística de los mercados y en su defecto de la competitividad, cuyas estrategias de mejoramiento determinan aspectos para lograr un sustancial desarrollo, crecimiento y sostenimiento de las referidas instituciones.

Por lo expuesto en los párrafos anteriores, se vislumbra que la aplicación de estrategias para fomentar el incremento de la rentabilidad y el mejoramiento de las organizaciones, es el puntal estratégico permanente que permitirá a esta industria de servicios de la economía Mantense, posesionarse en el mediano y largo plazo como líderes del servicio en mención de esta ciudad del pacifico.

## **5.5. INVOLUCRADOS**

Los entes más esenciales que están involucrados directa e indirectamente en este sector que atiende los requerimientos de la logística empresarial de la economía Mantense y que se vinculan entre sí a la hora de operativizar el servicio, son las compañías y cooperativas de transporte pesado legalmente constituidas, personas naturales propietarias de vehículos para el efecto sin sustento jurídico con asiento en esta ciudad, Talleres mecánicos y de reconstrucción, empresas ofertantes de insumos y materiales para vehículos pesados, ministerio de transporte y obras públicas, gobierno municipal, proveedores de vehículos pesados, Lubricadoras y lavadoras, personas naturales y jurídicas demandantes del servicio etc., acervo de organizaciones que con la aplicación de estrategias intensivas se lograra mejorar los niveles de rentabilidad y organizacional de los oferentes de la transportación de carga pesada desde la ciudad de Manta, con la objetividad de obtener la eficiencia organizacional y asumir este reto con la consecución de ventajas competitivas que nos coloquen a la par o en mejor situación que la de las empresas competidoras líderes a nivel nacional , que actualmente absorben sustancialmente la demanda de este servicio en nuestra ciudad, cuyos puntos de origen y dinamizadores de la economía Mantense se encuentran en las actividades propias del puerto de Aguas profundas, en las industrias atunera, aceitera, jabonera y pesquera, en las empresas que ofertan materiales de construcción, en la transportación de combustibles y potencialmente en todo lo que produzca la Refinería del Pacífico etc.

## 5.6. ESTRATEGIAS DE SOLUCIÓN

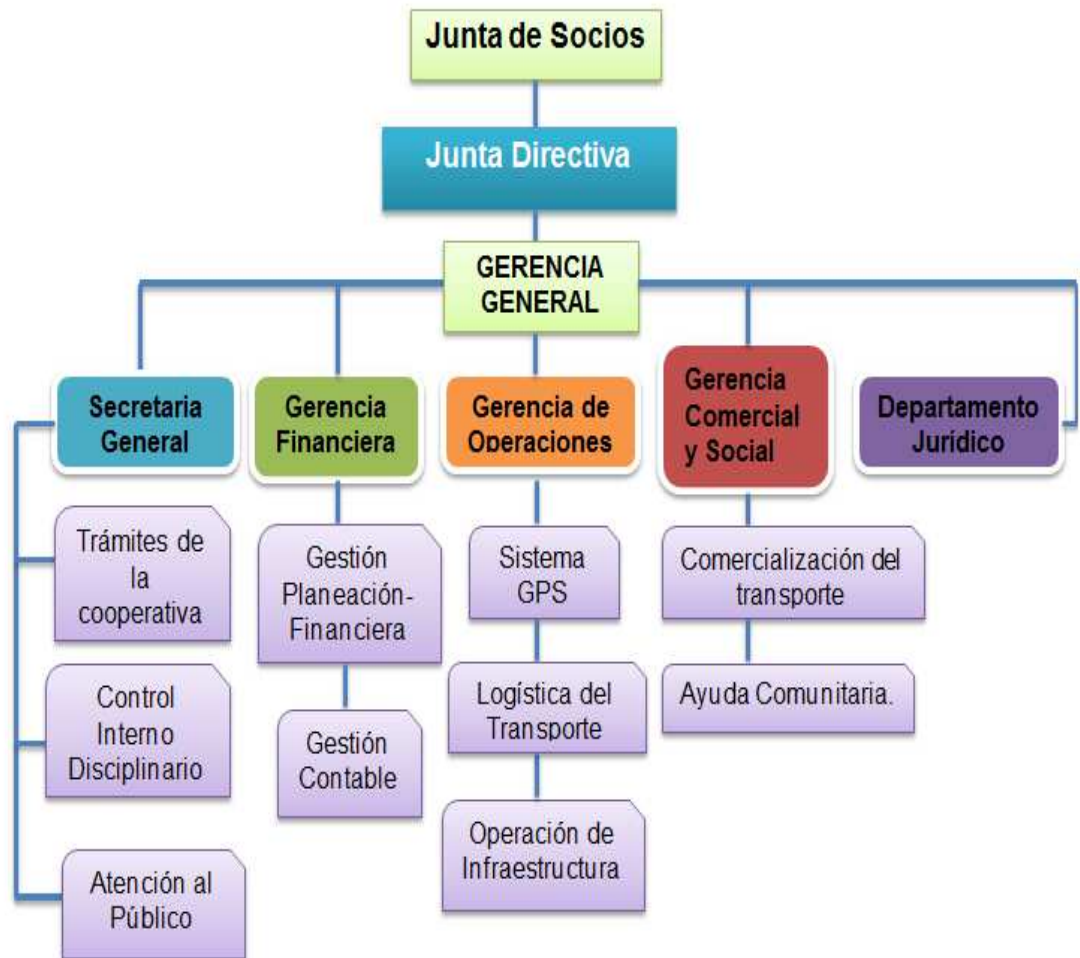
A efectos de concebir una visión integral en lo referente a las estrategias para mejorar el nivel de rentabilidad y de la organización del transporte de carga pesada se determina generar las siguientes actividades:

- ✚ Para establecer una estructura organizacional que acoja a los diversos operadores de la transportación de carga pesada de la ciudad de Manta, con la sana intención de constituirlos legalmente de manera asociativa, cuya representatividad genere espacios de competitividad y por ende una mejor participación de dicha transportación en el mercado.
  
- ✚ El ente asociativo del que se hizo referencia en el punto anterior, debe buscar y ejecutar alianzas estratégicas con los representantes de los sectores productivos y de servicios de Manta y el País, tales como: Autoridad Portuaria de Manta, con el Ministerio de Transporte y obras públicas del Ecuador, las Cámaras de la producción a nivel nacional y con todos los actores empresariales que realicen movimientos de carga pesada desde la Ciudad de Manta, a efectos de ser calificados de acuerdo a los estándares de calidad exigidos para este tipo de servicios, cuyas características de funcionamiento, estarán esgrimidas en un Centro de gestión organizacional que represente a la Asociación, mismo que tendrá las siguientes funciones, con la objetividad de que la carga sea distribuida de manera imparcial e igualitaria para todos los miembros de la nueva asociación de transportistas de carga pesada de la Ciudad de Manta:
  - ✓ Medir la calidad del servicio que está brindando la cooperativa o compañía a los diferentes demandantes.
  
  - ✓ Control periódico de las unidades de transporte de todas las cooperativas y compañías miembros de la

asociación antes expuesta, a efectos de que los vehículos estén en óptimas condiciones y cumplan con las exigencias en estructura, pesos y medidas, tal como lo establece la dirección nacional de tránsito de nuestro país, en la objetividad de brindar un servicio de calidad a los usuarios, estrategia que debe incluir:

- Revisión de neumáticos cada tres meses.
- Estado en el que se encuentra el monitoreo y rastreo electrónico del vehículo.
- Generar convenios con instituciones legalizadas que brinden servicios de mecánica, alineación y balanceo, de pintura etc, para dar el mantenimiento integral de las unidades de transportes, con la intención de abaratar costos y mantener en buen estado los vehículos y poder garantizar el servicio que oferten los diferentes operadores de transporte miembros de la asociación.
- Convocar a los diferentes representantes de las cooperativas y compañías de transporte de carga pesada, a efectos de crear un comité de competitividad, que busque sostener, innovar y mejorar la participación de la transportación pesada en el mercado local y nacional.

✚ Las cooperativas y compañías de transporte miembros de la asociación, deben realizar cambios sustanciales a la estructura organizacional de cada una de ellas, mismas que deben estar favorecidas para una eficiente competitividad bajo el siguiente esquema organizacional y factores relevantes a considerarse:



- ✚ La asociación deberá crear una escuela de Formación continua con su respectivo currículo, para que directivos, empleados, trabajadores, choferes y oficiales, mejoren sus conocimientos y prácticas, lo que a la postre generará ventajas competitivas a los entes miembros; formación académica que les permitirá a cada una de las organizaciones puedan incorporar a su estructura, nuevas tecnologías, mejoren la imagen institucional, expandan a sus empresa, cuenten con métodos específicos de comercialización y desarrollen un servicio con calidad y seguridad integral.
- ✚ La asociación, deberá sugerir la implantación de un sistema idóneo para que la contratación de todo el recurso humano requerido por las instituciones miembros, pase preliminarmente por un proceso de admisión y formación, de acuerdo con las exigencias de la escuela de

formación antes planteada, a efectos de incorporar a la planta del recurso humano, mano de obra calificada en todos sus ámbitos.

- ✚ La asociación exigirá a cada organización miembro la implementación de un sistema integral que considere la gestión oportuna de flotas, clientes, plataformas de comercio electrónico, tareas que deben agregar valor a su economía a través de la inversión en nuevas fuentes tecnológicas.
- ✚ La asociación exigirá a las organizaciones miembros la creación de centrales de adquisición, comercialización y de relaciones, con la objetividad de crear ventajas competitivas, preparar folletos de información del servicio, impulsar la compra conjunta de suministros y vehículos , promover acuerdos de transparencia en costos y establecer acuerdos de colaboración entre organizaciones miembros y otras instituciones carácter público y privado.



## **CAPITULO VI**

### **6.1. CONCLUSIONES**

En los últimos años el servicio del transporte pesado ha obtenido mucha demanda, debido al crecimiento económico de Manta, ya que a la ciudad llegaron inversionistas para montar empresas industrializadoras, comerciales, entre otras; para generar desarrollo en la ciudad y por ende crear fuentes de trabajo para los ciudadanos. Es por ello que se corrobora que el transporte pesado de Manta, incide en la economía local y nacional.

De acuerdo a los datos obtenidos en las encuestas la mayoría de los transportistas no innovan sus flotas de transporte; pues esto no genera valor agregado al transporte. Las personas que requieren del servicio de transporte pesado, necesitan flotas nuevas y con tecnología, ya que esto genera confianza para que la carga llegue a su destino final.

La metodología aplicada en este trabajo, permitió que se obtuviera información veraz, concisa y eficiente sobre el tema.

El aporte de la transportación de carga pesada en la economía local del cantón Manta es importante, si se considera que en empleabilidad contribuye con el 11,59% en trabajo directo, además dinamiza la economía por medio del trabajo indirecto con el 12% y el ingreso anual promedio es de 806 (miles de dólares) y corresponde al 1,52% del PIB del país (periodo 2007-2011), también en términos de establecimiento en comparación con el cantón aporta con el 0,34% que representan 11 establecimientos dedicados a esta actividad económica. En relación a lo anterior se concluye finalmente que en términos sociales y económicos el transporte de carga pesada es una actividad económica significativa (validada por la hipótesis), para el cantón Manta y que a través de los

empleos que genera y la dinámica en la economía, contribuye al buen vivir de las familias que depende de esta actividad económica.

## 6.2. RECOMENDACIONES

El sector de la transportación de carga pesada terrestre de la localidad de Manta, según datos establecidos en este estudio, ha aportado significativamente al desarrollo económico de la Urbe porteña durante el periodo 2007-2012, pero ante la volatilidad de los mercados, tanto local como nacional, pero urge a los operadores de la transportación generar cambios estratégicos para adaptarse a los niveles de competitividad exigidos por la logística integral emanada de los agentes: productivos, consumidores y usuarios; ante la lógica expuesta se torna indispensable pensar en estrategias que solucionen la falta de ventajas competitivas que este sector requiere para enfrentar sólidamente la demanda de este tipo de servicios, cambios que le permitirán en el mediano y largo plazo impulsar la asociatividad de los transportistas, mejorar :el rendimiento de sus inversiones, el capital físico y humano de sus organizaciones, la riqueza de sus propietarios ,el beneficio de los agentes que intervienen directa e indirectamente en el servicio de la transportación de carga pesada y que a su vez la oferta se complazca por la seguridad, estabilidad y garantía que se le otorga a los diferentes tipos de bienes que se trasladan desde y hacia la Ciudad de Manta.

Con lo refenciado y detallado en el presente trabajo de investigación y con la objetividad de mejorar la rentabilidad y organización de los transportistas de carga pesada de la ciudad de Manta, se proponen las siguientes estrategias específicas para que este sector dé el salto estratégico adecuado para mejorar su participación dentro del contexto local, nacional e internacional:

- ✚ Fomentar la Asociatividad de los transportistas de carga pesada, a efectos de constituirlos legalmente, cuya representatividad, generará espacios de reconocimiento, respeto y competitividad en el mercado local, nacional e internacional.
- ✚ Asociativamente se debe concretar alianzas estratégicas de trabajo con los representantes: de los sectores industriales, instituciones

Públicas(Autoridades Portuarias), y con los demás sectores de comercio formal e informal, cuyo vínculo estará adscrito a un centro de gestión organizacional perteneciente a la nueva asociación, cuyas funciones principales serán las siguientes:

- Atenderá la demanda del servicio y distribuirá de manera planificada, equitativa e imparcialmente a los socios (cooperativas, compañías etc.) la cantidad de viajes solicitados por los agentes antes expuestos.
  - Diseñara e implementará un instructivo de evaluación periódica, para la medición de la calidad del servicio a los diferentes agremiados de las cooperativas y compañías de transporte de carga pesada, para dar paso a un perfeccionamiento integral o parcial del servicio, para no perder competitividad dentro del mercado de transporte e inclusive mejorar la participación de los asociados en el contexto local, nacional e internacional.
  - Generará un centro integral de atención vehicular, que brinde los servicios; De mecánica automotriz; de electricidad con detección virtual y reconstrucción manual; de alineación, balanceo y lavada; de dispositivos de rastreo y monitoreo vehicular, de plataformas, carga, etc, y de reconstrucción de laterío y pintada de las unidades, a efectos de mantener a las unidades de transportes de las diferentes cooperativas y compañías de acuerdo a las condiciones establecidas por las direcciones nacional y local de tránsito, en lo referente a pesos, medidas, neumáticos en buen estado, iluminación y otros requerimientos normados, para rodar por las vías del país, todo esto con la objetividad de abaratar costos y mejorar el nivel de beneficios de todos los agremiados y de la colectividad que demanda del servicio.
- ✚ Se creará una escuela de formación académica, bajo un enfoque curricular integrador y humanista, que brinde las siguientes competencias a todos los socios y administradores de las diferentes cooperativas y compañías, con la objetividad de mejorar las capacidades

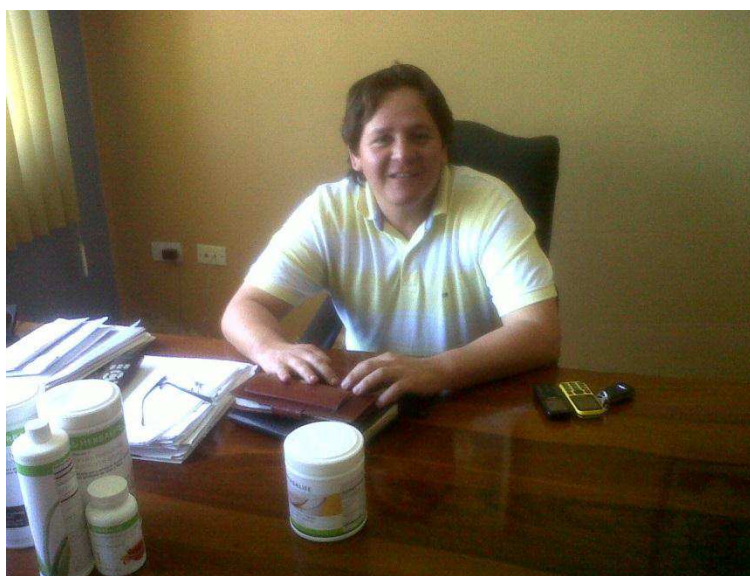
de los referidos entes, a efectos de sostener y mejorar la participación en el contexto de la transportación local, nacional e internacional:

- Dominio de las normas de tránsito a nivel nacional e internacional; dominio básico del manejo económico, financiero y contable para la buena administración de sus entes; prácticas básicas de mecánica, electricidad y neumáticos; dominio de buenas relaciones públicas; trabaja armónicamente en grupos; planifica las actividades y tareas para brindar el servicio; identifica las características propias de las vías en buen estado para poder transitar; reconoce las horas de trabajo que el ser humano debe utilizar para un rendimiento eficaz; propicia ambientes favorables para la buena interacción entre ofertantes y demandantes; dominio básico de los idiomas en inglés y mandarín etc.

## ANEXOS

FOTOGRAFÍAS POR VISITAS REALIZADAS A LOS REPRESENTANTES DE LAS COMPAÑÍAS Y COOPERATIVAS DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA TERRESTRE DE LA CIUDAD DE MANTA

#1







## BIBLIOGRAFIA

- Revista Por Ti Manta, 2012. Gobierno Autónomo Descentralizado de Manta.
- Revista CEPAL, Transporte de Carga, noviembre 2010.
- Revista Buenviaje, Transporte de Carga Pesada, noviembre 2011.
- Revista Catac, Transporte, noviembre 2012.
  
- [www.eldiario.com](http://www.eldiario.com). El Diario Manabita, El auge del sector de transporte, 2009.
- [www.eldiario.com](http://www.eldiario.com). El Diario Manabita, El transporte pesado emigra a otros lugares, 2010.
- [www.enetsa.com](http://www.enetsa.com). Servicios que brinda el transporte pesado.
- [www.puertodemanta.gob.ec](http://www.puertodemanta.gob.ec). Logística y transporte pesado.
- [www.wikipedia.org/wiki/Transporte](http://www.wikipedia.org/wiki/Transporte). El transporte y sus generalidades.