



## **ANÁLISIS ACTUAL DE LAS PEQUEÑAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA DE CONTENEDORES DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL**

**Adriana Carolina Jugacho Hidalgo**

<https://orcid.org/0000-0002-1458-9667>  
Estudiante de la carrera de Economía  
Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil.  
Ecuador  
Email: [ajugachoh@ulvr.edu.ec](mailto:ajugachoh@ulvr.edu.ec)

**Rubén Darío Paz Morales**

<https://orcid.org/0000-0002-0891-7396>  
Docente de la carrera de Economía  
Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil.  
Ecuador  
Email: [rpazmorales@ulvr.edu.ec](mailto:rpazmorales@ulvr.edu.ec)

### **RESUMEN**

*El presente artículo de investigación tiene como objetivo analizar la situación actual que atraviesan las pequeñas empresas de transporte de carga pesada de contenedores en Guayaquil, para aquello se debe mencionar que esta es una actividad muy importante en la comercialización de bienes de forma nacional e internacional, en tal sentido para obtener el objetivo de la investigación se desarrollaron métodos de análisis cualitativos y cuantitativos que permitieron recabar la información que evidencia las necesidades por las que atraviesan las empresas en estudio. Los resultados demuestran que, a pesar de la existencia de una normativa de regulación, esta promueve la competencia desleal, por tanto, provoca la afectación directa de las pequeñas empresas que brindan el servicio en el mercado. Finalmente queda demostrada la pérdida de competitividad frente a grandes empresas que fijan tarifas a conveniencia, además de la afectación económica producida por empresas informales.*

**Palabras claves:** transporte pesado, competitividad, regulación.

**Recibido:** 26-08-2020

**Aceptado:** 26-12-2020

**CURRENT ANALYSIS OF SMALL HEAVY  
CONTAINER TRANSPORT COMPANIES IN  
THE CITY OF GUAYAQUIL**

**Adriana Carolina Jugacho Hidalgo**

<https://orcid.org/0000-0002-1458-9667>  
Economics student  
Vicente Rocafuerte Lay University of Guayaquil.  
Ecuador  
Email: [ajugachoh@ulvr.edu.ec](mailto:ajugachoh@ulvr.edu.ec)

**Ruben Darío Paz Morales**

<https://orcid.org/0000-0002-0891-7396>  
Professor of the Economics career  
Vicente Rocafuerte Lay University of Guayaquil.  
Ecuador  
Email: [rpazmorales@ulvr.edu.ec](mailto:rpazmorales@ulvr.edu.ec)

**ABSTRACT**

The present article of investigation has as objective to analyze the present situation that crosses the small companies of transport of heavy load of containers in Guayaquil, for that it is due to mention that this is a very important activity in the commercialization of goods of national and international form, in such sense to obtain the objective of the investigation methods of qualitative and quantitative analysis were developed that allowed to collect the information that evidences the necessities by which the companies study go through. The results show that, despite the existence of a regulatory legislation, this promotes unfair competition, so, provoke the direct affectation of small businesses providing the service on the market. Finally, the loss of competitiveness towards large companies that set tariffs at convenience, in addition to the economic affectation produced by informal companies, is demonstrated.

**Keywords:** heavy transport, competitiveness, regulation

### 1. INTRODUCCIÓN

*En la comercialización de mercancías el transporte juega un papel importante, por tal razón para satisfacer al cliente se deben considerar los tiempos de entrega y la seguridad con la que cuente el transportista para que la carga llegue a su destino a salvo, bajo este precepto la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa sostiene que para la facilitación comercial el transporte de mercancías es valioso dentro de la cadena de suministros y por ende agiliza el comercio. (Naciones Unidas, 2019)*

*En el contexto nacional el Estado ecuatoriano de acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 promueve una economía en servicio de la población, además otorga incentivos, regulaciones y políticas para los subsistemas público, privado, popular y solidario que permiten tener productividad y competitividad, para las pequeñas empresas de transporte de carga pesada de contenedores en Guayaquil, esto no es posible, puesto que, a pesar de la normativa regulatoria aún hay vacíos que impiden obtener competitividad con las grandes empresas que brindan el mismo servicio. (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2017)*

*En cuanto a la Constitución de la República se establece como política comercial evitar las prácticas de monopolio, oligopolio y demás que afecten el mercado, también, se menciona el compromiso de prevalecer un comercio justo, asegurando la transparencia y eficiencia en los mercados; fortaleciendo el aparato productivo y la producción nacional especialmente del sector privado. Estos enunciados a pesar de ser normados tienden a no facilitar la situación económica de las empresas en estudio ya que hace falta la creación de entes regulatorios. (Asamblea Nacional República del Ecuador, 2008)*

*En la actualidad la norma que regula el transporte es la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, esta refiere a las formas de impedir los monopolios y para ello indica los documentos habilitantes para poder ejercer la actividad, entre estos el más importante el permiso de operaciones, que es entregado a personerías jurídicas constituyéndolas así como operadoras de transporte terrestre autorizadas. (Pleno de la Asamblea Nacional, 2008)*

*La Corporación Financiera Nacional muestra datos que indican que en el 2018 se registraron 5,607 empresas de transporte, con ello se dieron 63,671 plazas de empleo y en relación con el Producto Interno Bruto (PIB) este representó el 7.02%, teniendo un crecimiento del 0.11% en relación al periodo anterior, los niveles de endeudamiento del sector bordean el 61% y 63%, siendo alarmante cierto resultado, puesto que se consideran óptimos los niveles entre el 40% y 60%; las ventas en el año 2017 tuvieron un incremento del 29% en relación al periodo anterior, mientras que, en el 2018 apenas el incremento fue del 7%; durante el año 2018 los créditos*

*que el sector ha solicitado los ha entregado en un 94% la banca privada. (Corporación Financiera Nacional, 2019)*

*Conforme a lo mencionado anteriormente, este estudio se basa en el análisis de las desventajas que tienen las pequeñas empresas que brindan el servicio de transporte pesado en Guayaquil, abordando documentación oficial de organismos regulatorios que permitan conocer la situación económica, la falta de competitividad y las regulaciones existentes para estas empresas y así poder generar recomendaciones para futuras políticas públicas que generen crecimiento para estas organizaciones; para esto se definieron objetivos específicos de la investigación y son: desarrollar fundamentos teóricos acordes a la investigación, diseñar la metodología de la investigación que permita alcanzar el objetivo general, identificar la situación económica de las empresas en estudio y por último definir las condiciones actuales por las que pasan estas organizaciones.*

*Hay que mencionar que conforme a los datos obtenidos de la Superintendencia de Compañías hay 683 empresas que se dedican al transporte de carga pesada en Guayaquil con un capital suscrito de \$800.00, estas deben asumir gastos como la obtención de pólizas de seguros para la carga transportada y contenedor, pólizas de responsabilidad civil, como también para los carros, además, para generar mayor confianza en sus clientes obtienen la certificación BASC. (Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, 2019).*

*La organización BASC es una alianza internacional sin fines de lucro que promueve el comercio seguro, trabaja en alianza con organismos internacionales y gobiernos, busca la implementación de sistemas de gestión en control y seguridad. BASC Ecuador tiene administraciones regionales que son: BASC capítulo Azuay-Cuenca, BASC capítulo Guayaquil, BASC capítulo Pichincha, BASC capítulo Umiña; según información oficial en el año 2019 en Guayaquil se encontraban afiliadas 90 empresas de transporte de carga pesada y 18 estaban realizando el proceso de certificación. (BASC CAPÍTULO GUAYAQUIL, 2020).*

### 2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

#### 2.1 Teoría económica de la regulación

*El modelo de Stigler menciona como objetivo de la regulación identificar el motivo por el cual la industria busca ayuda del Estado para sus fines y como la empresa es manipulada por el Estado para fines particulares, por tal razón se considera que las empresas buscan el poder del Estado para lograr algún beneficio o para reducirlos, mediante políticas como: subsidios directos, control de ingresos, mecanismos que afectan sustitutos y complementarios y la fijación de precios administrados. (Páez & Silva, 2010)*

La intervención del gobierno se da en situaciones donde los mercados no brindan un máximo bienestar social, esto al producirse fallas de mercado, por ello se pretende corregirlas a través de regulaciones evitando que causen costos de transacción al aplicarlas para buscar soluciones. (Zipitría, Ponce, & Domingo, 2016)

Para (Ferreya, 2014) la regulación es el resultado del accionar de diferentes instituciones para evitar la materialización de conflictos sociales, para tal motivo no debe ser eterna, pero el Estado y el mercado deben determinar las reglas que permitan identificar a los agentes económicos y su participación en el mercado, las características de las transacciones, la fijación de los precios y la identificación de los tipos de mercados.

## 2.2 Teoría de la Ventaja Competitiva

La competitividad según Porter se basa en el posicionamiento de una firma en el mercado, esta se refleja a través de cinco fuerzas que son: la rivalidad que hay entre firmas, los nuevos competidores en el mercado, el poder que tienen los proveedores en la negociación, el poder de negociación que tienen los clientes y la existencia de bienes sustitutos, de esta forma se puede analizar las fortalezas y amenazas a las que están expuestas las empresas y lo que las hace competir de forma diferente en el mercado. (Monterroso, 2016)

Para obtener la ventaja competitiva se debe hacer algo distinto del proceso o servicio que brinda la organización, es lo que los hace diferente de los competidores y les genera una ventaja exponencial sobre ellos, esto puede darse en precio y la forma de operar; al realizar cambios, aunque sean pequeños, en el largo plazo evidenciaran el crecimiento organizacional de tal manera que la competencia será difícil alcanzarla. (Arellano, 2017)

Otro de los preceptos es que la ventaja competitiva en una empresa nace de la satisfacción que produce a los consumidores con la complacencia de sus necesidades, con productos o servicios mas eficientes y con menor costo; es por aquello que las empresas compiten para obtener la preferencia de sus clientes, proveedores y consumidores, al conseguir que esto suceda las organizaciones se vuelven competitivas. (Donawa & Morales, 2018)

Al analizar todos los conceptos se puede notar que para obtener la competitividad de una empresa se debe complacer al cliente brindando un servicio de calidad y a un menor costo, en el caso de las empresas de estudio, estas sí buscan complacer a sus clientes pero ante las grandes empresas y las informales les es complicado ponerse al mismo nivel, puesto que, unas abaratan mucho el mercado y otras no se hacen cargo de los mismos gastos que normalmente una organización formal tiene.

## 2.3 Estrategias para la fijación de precios

Los transportistas generalmente fijan precios de forma intuitiva, mientras que hay quienes ya tienen establecidas estructuras que les permiten fijar precios, las estrategias básicas según (Ministerio de comercio exterior y turismo de Perú, 2015) son las siguientes:

1. Estrategia basada en costos: el transportista considera el costo que conlleva brindar el servicio, el precio varía dependiendo de la distancia y el volumen de la carga
2. Estrategia basada en valor: el precio depende de la capacidad que el mercado pueda pagar y está en función de la demanda existente, esta estrategia se la usa con productos de alto valor o con competencia limitada en el mercado.
3. Estrategia combinada: este precio es intermedio del mínimo costo al brindar el servicio y el valor máximo que pueden pagar por el servicio.
4. Precio por entrega: esta estrategia es establecida con el comprador para conocer quien asumirá el costo de entrega.
5. Precios por zonas: las zonas geográficas se las categoriza en zonas logísticas, para establecer el precio se estudia la zona y el costo que genera la entrega.
6. Precios desde punto base: el precio se lo establece de acuerdo al posicionamiento para el retiro de la carga, puesto que esto se da cuando hay que retirar carga en varios sitios
7. Descuentos por cantidad: este varía en función del volumen de carga que se transportará, la cantidad de carros ocupados y el número de viajes que se van a realizar.

## 2.4 Transporte terrestre de carga

Es considerado en operaciones logísticas como toda la base de actuación, por ende, se lo debe considerar por los Estados como un sector de prioridad en la economía de un país, cumple tres etapas como: recepción, tránsito y entrega; estas deben seguir normas de seguridad y según se requiera formalidad documental. (Rizzo & Toral, 2012)

Es de suma importancia a la hora de movilizar los productos terminados, insumos o materia prima, asigna valor agregado a los bienes cuando llegan a tiempo a los clientes o empresas que se encuentran dispersos en distintos lugares, siendo valioso para obtener la satisfacción del cliente. (Chávez, 2013)

Conforme a los enunciados anteriores se comprueba la importancia de las empresas en estudio, considerando que aunque cuenten con un pequeño parque automotor generan el crecimiento de sus clientes en el comercio internacional, además, a través del seguimiento de normas y el compromiso de operar bajo un comercio seguro aportan con el cumplimiento de seguridad en la cadena de suministros, es decir que estas empresas se encaminan en la búsqueda de satisfacer a sus clientes siguiendo estándares de calidad y en su mayoría obtienen certificaciones que lo avalen, para

ello se ven en la necesidad de generar gastos fin de conservar sus clientes y mantenerse en el mercado que es muy competitivo.

**2.5 Competencia de mercado**

En el planteamiento de (Graue, 2014) se analiza los mercados e indica que si no hay competencia se da apertura a los monopolios, pero también, reconoce que, sin incentivos no se consiguen estándares de calidad ni mejoramientos de productos, es así que los mercados se convierten en insuficientes y de precios altos; por tal razón se entiende la decisión que adoptan los gobiernos de prohibirlos y permitirlos solo en bienes o servicios estratégicos.

En cuanto a la proposición de (Parkin, 2014) los mercados donde interactúan las empresas son diferentes y varían mucho entre sí, unos son tan competitivos que no dan apertura a la obtención de beneficios fácilmente, mientras que otros, son libres de competencia permitiendo a las demás obtener beneficios, además, se apegan mucho a las campañas publicitarias para poder persuadir a sus clientes y ser así más competitivos.

Mediante el modelo de competencia perfecta se pueden identificar tres supuestos básicos según (Pindyck & Rubinfeld, 2013) los mismos que afirman que las empresas son precio aceptantes, que los productos son homogéneos y que hay libertad de entrada y salida, el primero hacer referencia a la falta de incidencia de las empresas en el precio del mercado, el segundo indica que los productos son sustitutos y por tanto es difícil que por un producto pueda cobrarse más que el mismo producto de otra empresa y finalmente el tercero describe la imposibilidad de crecer por costos especiales que no permitan el ingreso de otras empresas al mercado.

Según los enunciados anteriores, las organizaciones que son objeto de estudio tienen la imposibilidad de competir en el mercado con las grandes empresas que ofrecen el mismo servicio, esto debido a que no pueden establecer tarifas iguales que la competencia, al ser empresas pequeñas incurren en gastos para satisfacer a sus clientes, mientras que, las empresas grandes prefieren abaratar el mercado con la finalidad de conseguir clientes y ganar por volumen de viajes, quedando en evidencia la falta de regulación o control tarifario que impide tener un mercado con garantías de crecimiento para todas las empresas ya sean grandes o pequeñas.

**3. METODOLOGÍA**

Este estudio basó su planteamiento metodológico en el uso de métodos cualitativos y cuantitativos, los datos que permitieron realizar el análisis de la situación económica que atraviesan las empresas se consiguieron a través del uso de entrevistas y encuestas, además, se verificó información documental otorgada por la superintendencia de compañías en su sitio web.

Al tener un enfoque cualitativo la investigación se remite a conseguir una comprensión más detallada, es decir, al ser más exhaustivos en el análisis de los datos recopilados con comparaciones y contrastes que generen credibilidad. (Salgado, 2007)

El enfoque cuantitativo dio inicio al identificarse la población de estudio, luego con la selección de los instrumentos necesarios que permitirían la recolección de datos e información para después realizar el análisis correspondiente, siendo estos numéricos. (Monje, 2011)

La metodología usada tiene su condición de estudio inductivo-deductivo, dado que mediante la observación de datos generales se logró obtener una visión de la situación actual tanto de forma general e individual, permitiendo así llegar a conclusiones por medio de evidencias empíricas. (Rodríguez & Perez, 2017)

Otro de los métodos usados es el analítico, este permitió estudiar la realidad que viven las pequeñas empresas que transportan carga pesada, a través de supuestos generales, que permitieron clasificar elementos esenciales que tenían relación entre sí, es decir desprender características que formaban parte del objeto de estudio facilitando concretar objetivos. (Calduch, 2014)

Finalmente se estima el método estadístico, en vista de que, se realizó un proceso matemático para la obtención de la muestra y luego de tener los datos recabados los mismos fueron organizados y presentados adecuadamente en cuadros estadísticos.

Las preguntas se redactaron de manera que permitan conseguir cada objetivo de la investigación, la encuesta fue de tipo cerrada, es decir con contestación de si o no; en cuanto a la entrevista se procuró aprovechar todos los detalles, para aquello se la grabó y luego fue transcrita y aprobada por los informantes.

**4. RESULTADOS**

Los principales hallazgos referentes al análisis de datos de las empresas que brindan el servicio en Guayaquil se encuentran a continuación en la tabla 1

**Tabla 1.** Datos de empresas

<b>Interrogantes</b>	<b>Resultados</b>
Personería Jurídica de las pequeñas empresas de transporte pesado de contenedores	El 83% de las empresas son sociedades anónimas. El 17% son compañías limitadas
Propiedad de vehículos que brindan el servicio a los clientes	El 64% de los carros pertenecen a las empresas El 36% de los vehículos no

Interrogantes	Resultados
Cantidad de vehículos que tienen las empresas	El 58% más de 9 carros El 42% entre 1 y 4 carros
Proveniencia de la carga que moviliza	El 89% de la carga es de clientes directos El 11% no es carga directa de sus clientes
Uso de vehículos subcontratados	El 60% usa vehículos subcontratados El 40% no los usa
Empresas certificadas BASC	El 55% de las empresas cuentan con la certificación El 45% no la tienen, pero están en el proceso de obtenerla
Uso de rastreo satelital	El 89% de las empresas si cuentan con rastreo satelital El 11% restante no
Pólizas de seguro	El 100% de las empresas cuentan con al menos 1 póliza contratada
Pólizas contratadas	El 50% tienen 3 pólizas, la de responsabilidad civil, la carga transportada y sus carros. Un 16% de empresas solo cuentan con la póliza para la carga transportada. El 11% cuenta con 2 pólizas, la de responsabilidad civil y para los carros. Otro grupo correspondiendo a un 11% tiene pólizas de responsabilidad y de la carga transportada. Por último, otro 11% que solo tiene una póliza contratada de responsabilidad civil
Exigencia de pólizas por clientes	El 89% afirman que el cliente les exige al menos una. Hay un 11% a las que no se las exigen.

**Fuente:** Elaboración propia en base a Resultados de aplicación de encuestas

En la tabla 2 se detallan los resultados obtenidos para conocer la situación económica actual de las empresas en estudio, estas interrogantes fueron realizadas en base al periodo anterior.

**Tabla 1.** Situación económica

Interrogantes	Resultados
Incremento de ventas	En relación al periodo anterior el 87% de las empresas no ha incrementado sus ventas. El 13% si lo hizo.
Incremento de clientes	El 75% no obtuvo incremento de clientes. El 25% restante si consiguió nuevos clientes en relación al

Interrogantes	Resultados
	periodo anterior.
Reducción de personal	El 71% de empresas no ha tenido que despedir personal El 29% de organizaciones ha tenido que hacerlo para poder seguir brindando el servicio a sus clientes.
Reducción de Tarifas	El 88% de las empresas ha reducido las tarifas del servicio para poder competir en el mercado. El 12% no ha tenido que hacerlo.
Venta de Activos fijos	El 70% de organizaciones no lo ha hecho. El 30% si lo ha hecho para poder solventar gastos.

**Fuente:** Elaboración propia en base a Resultados de aplicación de encuestas

Los resultados del análisis para conocer otras características que definen la situación actual de las pequeñas empresas de transporte de carga pesada en Guayaquil, se las detallan a continuación en la tabla 3.

**Tabla 3.** Situación actual

Interrogantes	Resultados
<b>Afectación por competencia desleal</b>	El 89% considera que las empresas se ven afectadas por tal motivo El 11% creen que no hay afectación
<b>Incremento de Empresas Informales</b>	El 77% de encuestados creen que si han incrementado. El 23% consideran que no
<b>Transporte tercerizado</b>	El 62% considera que el uso de transportes tercerizados afecta en la rentabilidad de las empresas. El 38% cree que no causan afectación
<b>Apoyo gubernamental</b>	El 100% de encuestados reconocen la falta de apoyo existente.
<b>Fijación de tarifas</b>	El 87% de los encuestados cree conveniente que el Estado regula las tarifas del servicio de transporte de carga. Mientras que el 13% considera que no sería lo mejor.

**Fuente:** Elaboración propia en base a resultados de aplicación de encuestas.

Conforme a lo expuesto, se determina que en Guayaquil el 83% de las empresas son sociedades anónimas, de las cuales un 40% usan carros subcontratados, evidenciando la falta de capacidad operativa para atender a los clientes, además, que solo tienen personería jurídica, pero trabajan con vehículos de terceros.

Los gastos que tienen las empresas son muy elevados entre estos están: la certificación BASC el 55% de organizaciones la tienen mientras que el resto se encuentran en proceso de obtenerla, esta incurre en pagos por auditorías, certificado y entrenamiento de auditores internos; el pago por rastreo satelital corresponde según el proveedor entre \$300 y \$600 dólares por carro.

Otro rubro alto es por la contratación de pólizas de seguro, para poder ingresar a los puertos deben tener contratada la de responsabilidad civil, dependiendo si el cliente lo exige deben contratar una por la carga transportada y por último ante cualquier eventualidad las empresas prefieren asegurar la flota de carros; generalmente una póliza de responsabilidad civil y carga transportada incluida contenedor rodea un costo de \$10,000 y \$15,000 dólares, este valor depende de los movimientos anuales que tenga la organización y el costo aproximado por asegurar los carros es de \$15,000 Y \$20,000 dólares esto dependiendo del total de carros y del año de fabricación de cada uno.

En relación al periodo anterior el 87% de las empresas no han conseguido incrementar las ventas, de manera general el 75% no lograron captar más clientes, es decir se han visto obligadas a solventar gastos para poder mantener a sus clientes y continuar en el mercado, además, han tomado decisiones como las siguientes: el 29% de las empresas redujeron el personal, el 88% han reducido las tarifas, mientras que, el 30% se han visto obligadas a vender activos fijos.

El 100% de las empresas están de acuerdo en la falta de apoyo gubernamental, ya que se han incrementado las empresas informales, mismas que generan competencia desleal al bajar las tarifas para ganar clientes, esto hace que el 89% de las organizaciones se vean afectadas en su rentabilidad, por tanto, el 87% considera que el Estado debe regular las tarifas.

Los resultados de las entrevistas realizadas a administradores de las empresas en estudio indican lo siguiente:

- El sistema de transporte de carga pesada solo beneficia a las grandes empresas, esto por la falta de regulación, las amenazas que tiene el sector son la competencia desleal y la falta de control por el Servicio de Rentas Internas, ya que no verifica que aquellas empresas que facturan tengan realmente la capacidad operativa y no sean solo empresas de papel.
- La legislación actual permite que la competencia desleal incremente, desmejorando los beneficios para las empresas que brindan el servicio, sin embargo con la actual crisis

sanitaria provocada por la pandemia durante los meses de marzo y abril no se vieron afectados ya que atendieron a clientes que no paralizaron sus operaciones en el comercio exterior, además, sirvieron de apoyo a las grandes empresas de transporte que solicitaron sus servicios; volviendo a la normalidad a partir del mes de mayo y disminuyendo sus ventas nuevamente.

- Los representantes de las empresas en estudio creen conveniente que se deberían crear subsidios para neumáticos y lubricantes, ya que estos representan altos valores por cubrir y la fijación de tarifas.

### 5. CONCLUSIONES

Los fundamentos teóricos mencionados y analizados, tanto a nivel económico, regulatorio e institucional, así como los administrativos señalan como es que ante las afectaciones que sufren las empresas en estudio se pueden dar posibles soluciones, al analizar la estrategia para la fijación de precios se puede constatar que las pequeñas empresas objeto de estudio están obligadas a fijar tarifas para favorecer a los clientes y no porque les brinden mejores rendimientos, en cuanto al estudio de la teoría de la Institucionalidad se puede identificar que a pesar de que el Estado otorga la normativa para poder operar en el mercado esta da apertura para que se dé la competencia desleal y el incremento de empresas llamadas de papel.

Se realizó un planteamiento metodológico conforme al tipo de investigación realizada, esto a través del conjunto de métodos y técnicas que den como resultado un proceso confiable y preciso para dar cumplimiento a los objetivos planteados. De acuerdo a la aplicación de instrumentos como la encuesta y la entrevista se desarrollaron métodos analíticos, estadísticos, inductivos y deductivos, partiendo del análisis de resultados obtenidos, como también de la identificación de características y necesidades de las empresas en estudio.

La situación económica de las empresas de transporte en general no es buena, puesto que según los últimos informes de la superintendencia de compañías la utilidad neta generada por las ventas apenas representó un 0.87%, en cuanto, el apalancamiento financiero indica que los fondos financiados representan apenas el 1,12% de rentabilidad en relación a fondos propios, sin embargo, los gastos administrativos en relación a las ventas representan un 90.85%, siendo este muy alto, mientras que los resultados obtenidos por las encuestas indican que en relación al año 2019 solo el 13% de las pequeñas empresas tuvo un incremento de ventas, un 25% incrementó sus clientes, otro 29% redujo personal, un 88% redujo las tarifas y un 30% vendió activos.

## 6. BIBLIOGRAFÍA

- Arellano, H. (enero de 2017). *La calidad en el servicio como ventaja competitiva*. Riobamba, Ecuador. Recuperado el 15 de diciembre de 2019, de <file:///C:/Users/HP/Downloads/Dialnet-LaCalidadEnElServicioComoVentajaCompetitiva-6093282.pdf>
- Asamblea Nacional República del Ecuador. (20 de octubre de 2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito, Pichincha, Ecuador. Obtenido de [https://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/documentos/old/constitucion\\_de\\_bolsillo.pdf](https://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/documentos/old/constitucion_de_bolsillo.pdf)
- BASC CAPÍTULO GUAYAQUIL. (febrero de 2020). *Empresas Certificadas*. Obtenido de *Buscador de empresas*: [http://www.basc-guayaquil.org/tipo\\_empresa/certificadas/](http://www.basc-guayaquil.org/tipo_empresa/certificadas/)
- Calduch, R. (2014). *Métodos y técnicas de investigación internacionales*. Madrid, Madrid, España. Obtenido de <https://www.ucm.es/data/cont/docs/835-2018-03-01-Metodos%20y%20Técnicas%20de%20Investigación%20Internacional%20v2.pdf>
- Chávez, G. (2013). *Aplicación de procesos de seguridad en la transportación interna de mercancías importadas*. Guayaquil, Guayas, Ecuador. Obtenido de <http://repositorio.ulvr.edu.ec/bitstream/44000/342/1/T-ULVR-0318.pdf>
- Corporación Financiera Nacional. (Noviembre de 2019). *Ficha sectorial Transporte de carga por carretera*. Ecuador. Recuperado el 12 de febrero de 2020, de <https://www.cfn.fin.ec/biblioteca/info/>
- Donawa, Z., & Morales, E. (6 de febrero de 2018). *Fuerzas competitivas que moldean la estrategia en la gerencia del sector MiPyME del distrito de Santa Marta –Magdalena, Colombia*. doi:DOI: <https://doi.org/10.21158/01208160.n84.2018.1919>
- Ferreyra, M. (2014). *Estado y mercado en la teoría de la regulación*. *Estudios digital*, 85-100. Obtenido de <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/11856>
- Graue, A. (2014). *Introducción a la economía*. En A. Graue, *Introducción a la economía* (págs. 69-106). Mexico: PEARSON. Obtenido de <https://www.biblionline.pearson.com/Pages/BookRead.aspx>
- Ministerio de comercio exterior y turismo de Perú. (2015). *guía de orientación al usuario del transporte terrestre*. Lima, Perú. Recuperado el 1 de marzo de 2020, de [https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio\\_exterior/facilitacion\\_comercio\\_exterior/Guia\\_Transporte\\_Terrestre\\_13072015.pdf](https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Guia_Transporte_Terrestre_13072015.pdf)
- Monje, C. (2011). *Metodología de la investigación cuantitativa y cualitativa*. Neiva: Universidad Surcolombiana. Obtenido de <https://www.uv.mx/rmipe/files/2017/02/Guia-didactica-metodologia-de-la-investigacion.pdf>
- Monterroso, E. (2016). *Competitividad y Estrategia: conceptos, fundamentos y relaciones*. *Revista del Departamento de Ciencias Sociales*, 3, 4-26. Obtenido de <http://www.redsocialesunlu.net/wp-content/uploads/2016/05/RSOC014-002-Competitividad-y-estrategia-MONTERROSO.pdf>
- Naciones Unidas. (15 de mayo de 2019). *Facilitación del Comercio - principios y beneficios*. Obtenido de *Facilitación del Comercio - principios y beneficios*: <http://tfig.unece.org/SP/details.html>
- Páez, P., & Silva, J. (noviembre de 2010). *Las teorías de la Regulación y Privatización de los Servicios Públicos*. Bogotá, Bogotá, Colombia. Obtenido de <file:///C:/Users/HP/Downloads/Dialnet-LasTeoriasDeLaRegulacionYPrivatizacionDeLosServici-3731126.pdf>
- Parkin, M. (2014). *Economía*. En M. Parkin, *Economía* (Decimo Primera ed., págs. 223-341). México: PEARSON Educación.
- Pindyck, R., & Rubinfeld, D. (2013). *Microeconomía*. En R. Pindyck, & D. Rubinfeld, *Microeconomía* (8 ed., págs. 456-461). Madrid, España: PEARSON EDUCACIÓN S.A. Obtenido de <https://www.biblionline.pearson.com/Pages/BookRead.aspx>
- Pleno de la Asamblea Nacional. (7 de agosto de 2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Quito, Pichincha, Ecuador. Obtenido de <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>
- Rizzo, C., & Toral, C. (2012). *Consolidación y transporte terrestre dentro de la comunidad andina, logística integral Ecuador – Colombia*. Guayaquil, Guayas, Ecuador. Obtenido de <file:///C:/Users/HP/Downloads/T-ULVR-0368.pdf>
- Rodriguez, A., & Perez, A. (2017). *Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento*. *Revista Escuela de Administración de Negocios*, 1-26. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/206/20652069006.pdf>
- Salgado, A. (21 de septiembre de 2007). *Investigación cualitativa: diseños, evaluación del rigor metodológicos y retos*. Lima, Peru. Obtenido de <file:///C:/Users/HP/Downloads/Dialnet-InvestigacionCualitativa-2766815.pdf>
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (22 de septiembre de 2017). *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021*. Obtenido de *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021*: <https://www.planificacion.gov.ec/wp-content/uploads/2017/09/Plan-Nacional-de-Desarrollo-2017-2021.pdf>

[https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL\\_OK.compressed1.pdf](https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL_OK.compressed1.pdf)

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (22 de septiembre de 2017). *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021. Toda una Vida*. Obtenido de *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021. Toda una Vida*: [https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL\\_OK.compressed1.pdf](https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL_OK.compressed1.pdf)

Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. (19 de mayo de 2019). *Portal de información sector societario*. Obtenido de *Portal de información sector societario*: [https://appscvsmovil.supercias.gob.ec/portallInformacion/sector\\_societario.zul](https://appscvsmovil.supercias.gob.ec/portallInformacion/sector_societario.zul)

Zipitría, L., Ponce, L., & Domingo, R. (2016). *Regulación económica para economías en desarrollo*. Montevideo, Montevideo, Uruguay. Obtenido de [https://www.researchgate.net/publication/301340561\\_Regulacion\\_economica\\_para\\_economias\\_en\\_desarrollo](https://www.researchgate.net/publication/301340561_Regulacion_economica_para_economias_en_desarrollo)