

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS Y MARKETING

Tema: “Análisis de los factores socioeconómicos que generan mayor impacto en la dinámica económica del sector del transporte pesado nacional en la ciudad de Tulcán”

Trabajo de titulación previa la obtención de
Título de Ingenieras en Administración de Empresas y Marketing

AUTORAS: Yessenia Alejandra Auz Vallejo

Nelly Lorena Quiroz Rosero

TUTOR: Dr. Luis Sanipatín Ponce

TULCÁN - ECUADOR

2019

CERTIFICADO JURADO EXAMINADOR

Certificamos que las estudiantes Yessenia Alejandra Auz Vallejo con el número de cédula 0401544440; Nelly Lorena Quiroz Rosero con el número de cedula 0401583885 han elaborado el trabajo de titulación: "Análisis de los factores socioeconómicos que generan mayor impacto en la dinámica económica del sector del transporte pesado en la ciudad de Tulcán"

Este trabajo se sujeta a las normas y metodología dispuesta en el Reglamento de Titulación, Sustentación e Incorporación de la UPEC, por lo tanto, autorizamos la presentación de la sustentación para la calificación respectiva.



Dr. Luis Samipatin Donce
Tutor



MSc. Marcelo Cahuasqui
Lector

Tulcán, 25 de febrero de 2019

AUTORÍA DE TRABAJO

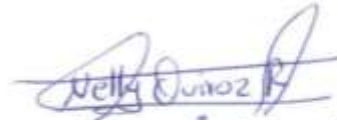
El presente trabajo de titulación constituye requisito previo para la obtención del título de Ingenieras en Administración de Empresas y Marketing de la Facultad de Comercio Internacional, Integración, Administración y Economía Empresarial.

Yo, Yessenia Alejandra Auz Vallejo con cédula de identidad número 0401544440 declaro: que la investigación es absolutamente original, autentica, personal. Los resultados y conclusiones a los que he llegado son de mi absoluta responsabilidad.

Yo, Nelly Lorena Quiroz Rosero con cédula de identidad número 0401583885 declaro: que la investigación es absolutamente original, autentica, personal. Los resultados y conclusiones a los que he llegado son de mi absoluta responsabilidad.



Yessenia Alejandra Auz Vallejo



Nelly Lorena Quiroz Rosero

Tulcán, 25 de febrero de 2019

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, Yessenia Alejandra Auz Vallejo declaro ser autora de los criterios emitidos en el trabajo de investigación: "Análisis de los factores socioeconómicos que generan mayor impacto en la dinámica económica del sector del transporte pesado nacional en la ciudad de Tulcán" y eximo expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales.

Yo, Nelly Lorena Quiroz Rosero declaro ser autora de los criterios emitidos en el trabajo de investigación: "Análisis de los factores socioeconómicos que generan mayor impacto en la dinámica económica del sector del transporte pesado nacional en la ciudad de Tulcán" y eximo expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales.



Yessenia Alejandra Auz Vallejo



Nelly Lorena Quiroz Rosero

Tulcán, 25 de febrero de 2019

AGRADECIMIENTO

Me van a faltar páginas para agradecer a las personas que se han involucrado en la realización de este trabajo, sin embargo, merecen reconocimiento especial mis Abuelitos y mis Padres que con su esfuerzo y dedicación me ayudaron a culminar mi carrera universitaria y me dieron el apoyo suficiente para no decaer cuando todo parecía complicado e imposible.

Asimismo, agradezco infinitamente a mis Tíos, Hermanos, mi Esposo y mi Hija que con sus palabras me hacían sentir orgullosa de lo que soy y de lo que les puedo enseñar. Ojalá algún día yo me convierta en su fuerza para que puedan seguir avanzando en su camino.

De igual manera, agradezco a mi tutora y lector de Tesis, que gracias a sus consejos y correcciones hoy puedo culminar este trabajo. A los Profesores que me han visto crecer como persona, y gracias a sus conocimientos hoy puedo sentirme dichosa y contenta de ser lo que ahora soy.

Yessenia Alejandra Auz Vallejo

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por darme la vida y guiarme a lo largo de mi existencia, ser el apoyo y fortaleza en aquellos momentos de dificultad y de debilidad.

Gracias a mis padres: Eliecer y Elisita, por ser los principales promotores de mis sueños, por confiar y creer en mis expectativas, por los consejos, valores y principios que me han inculcado.

Agradezco a mis docentes de la Escuela de Administración de empresas y Marketing, por haber compartido sus conocimientos a lo largo de la preparación de mi profesión, y a los compañeros de aula con quien he compartido vivencias y experiencias a lo largo de mi carrera profesional.

Nelly Lorena Quiroz Rosero

DEDICATORIA

El presente trabajo investigativo lo dedicó principalmente a la memoria de Judith Rodríguez, madre, abuelita y mejor amiga quien con sus sabias palabras alentaron cada paso dado en mi vida y jamás permitió que abandonara mi lucha luego de cada caída, y aunque ya no está presente su recuerdo sigue impulsando mis logros

También dedico este proyecto a mi abuelito, padres, tíos y hermanos por animarme y por estar siempre conmigo en todo momento de mi vida, a mi hermosa Kathaleya por ser mi inspiración para ser mejor madre y alguien de provecho para ella, a mi esposo que con su apoyo total y paciencia han hecho de mí alguien capaz de luchar por lo que desea y anhela, y por último a mis amigos y amigas con los cuales hemos pasado buenos y malos momentos además que los considero mi segunda familia.

Yessenia Alejandra Auz Vallejo

DEDICATORIA

El presente trabajo está dedicado a Dios, quien es mi verdadero amigo que ha estado guiándome cada paso y darme fortaleza para seguir adelante y no perder la esperanza de llegar a cumplir mis metas.

A mis padres, Elisita Rosero y Eliecer Quiroz, quienes estuvieron apoyándome en el transcurso de mi etapa de vida, por sus consejos, comprensión y amor incondicional agradezco de todo corazón por estar hay cada momento cuando más los necesitaba.

A mi hermana que estuvo apoyándome, gracias por el cariño y carisma de seguir adelante a pesar de las circunstancias que se me presento en el camino.

A mi compañera Alejandra Auz y docentes que me brindaron su apoyo que fueron forjadores de terminar con perseverancia y responsabilidad la investigación que genera desarrollo para nuestra provincia del Carchi.

Nelly Lorena Quiroz Rosero

INDICE

CERTIFICADO JURADO EXAMINADOR	2
AUTORÍA DE TRABAJO	3
ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN	4
AGRADECIMIENTO	5
DEDICATORIA	7
RESUMEN	14
ABSTRACT.....	15
INTRODUCCIÓN	16
I. PROBLEMA.....	18
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	18
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	19
1.2.1. Variable independiente: Factores socioeconómicos.....	19
1.2.2. Variable dependiente: Dinámica económica del transporte pesado	20
1.3. JUSTIFICACIÓN.....	20
1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	21
1.4.1. Objetivo General	21
1.4.2. Objetivos Específicos	21
1.4.3. Preguntas de Investigación	22
II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	23
2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS.....	23
2.2. MARCO TEÓRICO	25
2.2.1. Paradigma Económico.....	25
2.2.2. Socioeconomía	26
2.2.3. Factores socioeconómicos	26
2.2.3.1. Población.....	26
2.2.3.2. Calidad de vida.....	27
2.2.3.3. Trabajo	27
2.2.3.4. PIB	27

2.2.3.5. Infraestructura Vial.....	28
2.2.3.6. Balanza Comercial	29
2.2.4. Actividad Económica	29
2.2.5. Dinámica Económica.....	29
2.2.6. Sector Económico.....	30
2.2.6.1. Transporte	30
2.2.6.2. Carga	31
2.2.6.3. Fundamentos de economía del transporte	31
2.2.6.4. Transporte y logística	32
2.2.6.5. PIB y sector de transporte pesado Tulcán	32
III. METODOLOGÍA.....	33
3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO	33
3.1.1. Enfoque	33
3.1.2. Tipo de Investigación	33
3.2. IDEA A DEFENDER.....	34
3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	34
3.3.1. Variable independiente	34
3.3.2. Variable dependiente	35
3.4. MÉTODOS UTILIZADOS	36
3.4.1. Método Inductivo – Deductivo	36
3.4.2. Método Analítico - Sintético	36
3.5.1. Población.....	36
3.5.2. Determinación de la Muestra.....	37
3.5.4. Técnicas de investigación e instrumentos de investigación	37
3.5.5. Instrumentos	38
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	39
4.1. RESULTADOS	39

4.1.1. Calidad de vida.....	40
4.1.2. Balanza comercial	43
4.1.3. PIB	43
4.1.4. Infraestructura vial	45
4.1.5. Fletes	50
4.1.6. Costos de operación.....	50
4.1.7. Ingreso Bruto de los transportistas.....	51
4.1.8. Nivel de utilidad	52
4.2. DISCUSIÓN.....	52
4.2.1. Factores socioeconómicos	53
4.2.2. Nivel de impacto generado	54
4.2.3. El transporte	56
4.2.4. Regresión lineal múltiple.....	58
4.2.5. Calidad de vida vs Dinámica económica del sector transporte pesado	61
4.2.6. Producto Interno Bruto vs Dinámica económica del sector transporte pesado.....	62
4.2.7. Balanza Comercial vs Dinámica económica del sector transporte pesado	63
4.2.8. Dinamización del sector en una zona fronteriza	65
V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	66
5.1. CONCLUSIONES.....	66
5.2. RECOMENDACIONES	68
VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	69
VII. ANEXOS.....	75

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Operacionalización de variable independiente	35
Tabla 2. Variable dependiente	35
Tabla 3. Ingreso transporte distribuido por años (2013 - 2017)	46
Tabla 4. Inversión de automotores por empresas último año	47
Tabla 5. Costos de operación mensual.....	51
Tabla 6. Nivel de impacto.....	54
Tabla 7. Factores socioeconómicos	58
Tabla 8. Dinámica económica	59
Tabla 9. Calidad de vida vs Din. Eco.	59
Tabla 10. PIB vs Dinámica económica.....	60
Tabla 11. Balanza Comercial vs Din. Eco.	60
Tabla 12. Base de datos operadoras.....	75
Tabla 13. Datos proporcionados por los transportistas de Tulcán.....	77
Tabla 14. Ficha de observación "Análisis documental"	78
Tabla 15. Factores socioeconómicos y dinámica económica	78
Tabla 16. Desempleo	79
Tabla 17. Calidad de vida	79
Tabla 18. PIB	79
Tabla 19. Balanza comercial.....	79

INDICE DE FIGURAS

Figura 1. Tasa de empleo por sector	40
Figura 2. Tasa anual de desempleo urbano y variación.....	41
Figura 3. Tasa de empleo por sector	41
Figura 4. Pobreza por necesidades insatisfechas por cantones.....	42
Figura 5. Vol. de exportaciones e importaciones en millones de dólares.....	43
Figura 6. Variación del PIB	44
Figura 7. PIB Nacional	44

Figura 8. Infraestructura Vial.....	45
Figura 9. Aportación del sector del transporte al ingreso provincial.....	47
Figura 10. Edad de los transportistas.....	48
Figura 11. Viajes que realiza al mes.....	49
Figura 12. Rutas frecuentes de los transportistas.....	49
Figura 13. Costo flete por operadoras.....	50
Figura 14. Ingreso Bruto del transportista.....	51
Figura 15. Nivel de Utilidad del transportista.....	52
Figura 16. Calidad de vida vs Din. Eco. del sector de transporte pesado.....	62
Figura 17. PIB vs Din. Eco. del sector de transporte pesado.....	63
Figura 18. Balanza económica vs Din. Eco. del sector de transporte pesado.....	64

RESUMEN

El transporte pesado ocupa el tercer lugar en los sectores de producción del Carchi, es decir, este sector que genera mayor aporte a la economía provincial, Tulcán es el cantón con más aglomeración de habitantes y el transporte pesado se convirtió en generador de trabajo de la mayoría de los Tulcaneños.

Una de las líneas de investigación enfatiza el análisis de variables que, a consideración de los autores se relacionan directamente con la problemática existente en el sector y están conectadas entre sí por la magnitud de afectación que puede generar la una en la otra. Los factores socioeconómicos es una de las variables a analizar para considerar el nivel de impacto sufrido tras las normativas y las irregularidades que afectan al transporte pesado y evidenciado en los transportistas en relación a su calidad de vida, empleo, además conocer las aportaciones que el sector realiza a los indicadores micro y macroeconómicos del país. Otra variable clave en este proyecto es la dinámica económica del sector, su importancia está en la manera en que se mueve el sector, tipos de carga, rutas frecuentes, ingresos percibidos al mes y los costos generados por mantenimiento y rodaje del vehículo.

A partir del análisis de la información recolectada, se determinó que el impacto generado en la dinámica del sector del transporte pesado es negativos, creando déficit económico evidenciado en diferentes aspectos como la aportación que realizan al PIB nacional que no sobrepasa el 1%, siendo el 2016 el período más bajo con el 0,26% del aporte del transporte pesado provincial a este indicador, también algo similar sucede en la dinámica de la balanza comercial debido a la aplicación de la normativa implementada por el gobierno.

Palabras clave: Dinámica, factores socioeconómicos, transporte pesado.

ABSTRACT

The heavy transport occupies the third place in the sectors of production of Carchi, i.e. This sector generates the greatest contribution to the provincial economy, Tulcán is Canton with more agglomeration of inhabitants and heavy transport became generator of work of most of the Tulcaneños.

One of the lines of research emphasizes on the analysis of variables that to the consideration of the authors are directly related to the problems existing in the sector and are connected to each other by the magnitude of affectation that can generate them. The socio-economic factors are one of the variables to be analyzed in order to consider the level of impact suffered after the regulations and the irregularities affecting the heavy transport and evidenced in the carriers in relation to their quality of life, employment, in addition to know the contributions that the sector is to indicators micro and macro-economic country. Another variable key in this project is the economic dynamics of the sector. Its importance is given to the way in which moves the sector, types of load, routes frequent, earned income per month and the costs generated by maintenance and running of the vehicle.

From the analysis of the collected information, it was determined that; the impact generated by the dynamics of the transport sector heavy is negative, creating economic deficits evidenced in different aspects as the contribution they make to national GDP that does not exceed 1%, being the 2016 the lowest period with 0.26% of the contribution of provincial heavy transport to this indicator. Also, something similar happens in the dynamics of the trade balance due to the application of the regulations implemented by the Government.

Key words: Dynamic, socio-economic factors, heavy transport.

INTRODUCCIÓN

En la actualidad al sector de transporte pesado se caracteriza como eje y promotor para el desarrollo económico de la provincia según lo manifiesta la prefectura del Carchi en su informe de desarrollo económico 2016, en Tulcán el movimiento de carga ha generado un cambio en el ámbito económico y social. Siendo esta la fuente de ingresos en las familias, se consideró este estudio para determinar sus ventajas y desventajas al momento de generar ingresos además sus fortalezas y debilidades en cuanto a costos y gastos. El cantón Tulcán presenta una variedad de estaciones climáticas, y también variedad de sectores productivos siendo el mayor la agricultura y como tercer puesto el transporte, estos representan los mayores sectores de ingreso en Tulcán, debido a estos dos sectores se crea una cadena productiva que genera ingreso conjunto por la relación estrecha que existe entre ellos, siendo el sector del transporte el vínculo de relación interna del país, porque transporta producción local, nacional e internacional.

El proyecto se desarrolló mediante la identificación de la problemática que se presenta en el sector de transporte pesado nacional asentado dentro del cantón desde hace varios años atrás y los respectivos antecedentes que tuvieron relación con la investigación, de igual manera en el marco teórico se basó en artículos científicos y documentales como base. Mientras que en el aspecto metodológico se utilizó un enfoque cuantitativo para analizar datos obtenidos en fuentes documentales y económicas y recolección de información a través de técnicas como: entrevista y fichas nemotécnica.

Los resultados fueron determinados en el aspecto demográfico, cadenas productivas, grupo de transportistas, número de empresas, cálculo del aporte del ingreso al PIB mediante una variación porcentual; análisis de la Red Vial actual, el aporte del ingreso que se ha generado por la actividad económica, nivel de desempleo, calidad de vida, parque automotor; además se analizó a los transportistas para determinar factores como: nivel de ingresos, el pago de fletes y los destinos de preferencia, entre otras variables para realizar el análisis de los factores socioeconómicos y la dinámica económica del transporte pesado. En la discusión se detalla aspectos demográficos, económicos y sociales que sirvieron para conocer la relación existente entre las variables de estudio y su grado de impacto a través de la comparación entre los factores socioeconómicos y la utilidad generada por los transportistas en los últimos años, de los cuales

se obtuvo que tan solo tres de los factores presentan una fuerte relación con la variable dependiente, mismos resultados sirvieron para confirmar que la dinámica depende de los factores socioeconómicos que intervienen en el sector. El último capítulo se conforma de conclusiones y recomendaciones de la investigación, además de anexos en relación al tema de estudio y que aportaron al desarrollo de la investigación.

I. PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El transporte pesado representa el tercer sector de producción en la provincia con el 17% de la aportación a la economía del Carchi de acuerdo al Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia del Carchi, (2015) en su fascículo provincial; Tulcán por ser zona fronteriza con Colombia concentra la mayor parte del sector del transporte pesado contando con un total de 481 empresas concentradas en toda la provincia según datos registrados en la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) de las cuales 31 empresas de transporte pesado se encuentran agremiadas a la Asociación de Transporte Pesado del Carchi.

El sector del transporte de carga pesada se encuentra ligado y es indispensable para crecimiento de la economía nacional, es por ello, que en últimos años ha venido experimentando una disminución que afecta a todos los transportistas, de manera directa al sector formal. Luis Felipe Vizcaino presidente de la Federación Nacional de Transporte Pesado manifiesta lo siguiente: “De acuerdo a las proyecciones analizadas, la economía ecuatoriana no superará el 2% de crecimiento en 2018, razón por la cual, el dinamismo económico se mantendrá bajo a pesar de que el desempeño será mejor que en años anteriores”.

Dicha situación dio paso a una serie de complicaciones para los transportistas como en el costo de los insumos: precios de los vehículos, llantas, aceite, filtros, repuestos, mantenimiento, mano de obra, costos de operación entre otros los cuales elevaron sus precios, mientras que los precios de fletes tuvieron un descenso enorme, situación que genera una afectación directa en la rentabilidad del transportista a nivel nacional y a la vez la sostenibilidad del sector. A estos factores se suma el aumento desmedido del parque automotor frente a una baja tasa de oferta de carga en el año 2017.

En el ámbito local precisamente en Tulcán el escenario económico es alarmante, debido a la crisis que atraviesa desde hace tres años, dicho problema limita la generación de nuevos negocios y a la vez la estabilidad económica de sus habitantes. La crisis permanente en la zona ha dado paso al cierre de almacenes, despido de personal de los negocios, migración de

negociantes que buscan un mejor porvenir en otras ciudades del país y la alta tasa de viviendas y negocios en venta. Dentro del sector de transporte es evidente el impacto generado por esta crisis, claramente se evidencia que decenas de automotores de distintos tipos, capacidad de carga, marcas y modelos se encuentran inmovilizados y a la venta, la situación es tan alarmante que los propietarios de las unidades luchan por conseguir un viaje a costa de bajar sus precios a lo más mínimo generando así conflicto dentro del sector. El transportista local presenta deudas y préstamos a instituciones bancarias las cuales se han convertido en un enorme problema debido a que la crisis que atraviesa le imposibilita pagar con puntualidad, sus ingresos y el número de viajes que realizaban se redujeron en un 80 por ciento.

De seguir todo igual se estima que en los próximos años Tulcán tan solo sea un lugar de paso dentro del transporte pesado y que las empresas que pertenecen al sector con el tiempo desaparezcan o emigren a ciudades donde la prestación del servicio sea más fluida y requerida. Es por esta razón que la investigación se hizo para responder a las incógnitas sobre la relación existente entre la economía del transportista de carga pesada local, y los factores socioeconómicos.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Existe relación entre los factores socioeconómicos y la dinámica económica del sector del transporte pesado nacional en la ciudad de Tulcán?

1.2.1. Variable independiente: Factores socioeconómicos

Son indicadores que representan importantes herramientas para la toma de decisiones ya que transmiten información científica y técnica que permite transformar a la misma acción donde los resultados son fundamentales para evaluar y predecir tendencias de la situación de una región o una localidad. (Tereza & Natacha, 2013)

1.2.2. Variable dependiente: Dinámica económica del transporte pesado

Es el funcionamiento económico de una ciudad que permite comprender los intereses que marcan el destino actual de los recursos financieros, humanos y naturales. Conociendo los intereses de los agentes económicos se puede inferir el manejo de los recursos y el impacto de las actividades productivas. (Carlín, s.f.)

Dinámica económica del transporte pesado hace referencia a los movimientos de carga y a todos los factores que en ello implica tales como; la red vial, balanza comercial, talento humano entre otras.

1.3. JUSTIFICACIÓN

La presente investigación permitirá identificar la relación entre los factores socioeconómicos y la dinámica económica del sector del transporte pesado en Tulcán.

En las fronteras norte y sur del Ecuador el transporte pesado nacional cumple con un rol importante en cuanto a ingresos, permitiendo con ello su sustento de vida para la mayoría de familias de Tulcán y Huaquillas según lo manifiesta Mora (2015), es entonces una de las más importantes fuentes generadoras de empleo para la población, mejorando la calidad de vida de los individuos que viven de esta actividad económica sean estos; conductores, estibadores, empresarios de transporte, almacenadoras temporales, autoridades y demás personas que han hecho de esta actividad su medio de sustento diario.

Para el desarrollo de este trabajo, se entiende por dinámica económica al movimiento de carga que realizan las operadoras de transporte pesado en la ciudad de Tulcán, hay que resaltar que la dinámica económica depende de los factores socioeconómicos nacionales que puedan intervenir en su funcionamiento, se tomaron datos actualizados para el total del parque automotor existente en Tulcán y sus alrededores ingresados en los últimos 5 años en la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) (Anexo 1) y la Asociación de Transportistas del Carchi, para realizar una relación entre los datos encontrados que forman parte de este estudio, también fue importante la información arrojada por los transportistas que laboran en las diferentes empresas de la ciudad de Tulcán

(Anexo 2); los cuales fueron objeto de estudio para determinar factores determinantes sobre la situación de la dinámica del sector. Tomando en cuenta el número de viajes en el mes, las rutas más frecuentes que realizan, los productos que transportan, los ingresos y costos del flete, se pretende determinar la dinámica económica del transportista y su afectación debido a diferentes factores socioeconómicos como la Balanza Comercial, estado vial, calidad de vida y desempleo debido a que la dinámica económica depende de los factores socioeconómicos que afectan a todos los sectores productivos del país según un diagnóstico realizado por Müller, (2015). En lo referente al ámbito académico su importancia está en que se contará con una actualización sobre estudios en el sector del transporte pesado para mantener a los interesados informados sobre los cambios que ha sufrido, además que esta investigación servirá como referente para futuros estudios por parte de estudiantes y personas interesadas en obtener información, por último es de vital importancia para los estudiantes de la carrera de administración de empresas y marketing realizar este tipo de estudio para aplicar los conocimientos obtenidos en la carrera.

1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1.4.1. Objetivo General

Establecer la relación existente entre los factores socioeconómicos y la dinámica económica del transporte pesado para determinar su grado de impacto.

1.4.2. Objetivos Específicos

- Analizar la situación socioeconómica del cantón Tulcán para determinar los factores socioeconómicos que intervienen en el sector.
- Determinar la dinámica del sector del transporte pesado nacional en la ciudad de Tulcán para conocer el estado en el que se encuentra.
- Realizar un análisis estadístico de los resultados obtenidos para determinar si existe relación entre las variables de estudio y el grado de impacto.

1.4.3. Preguntas de Investigación

- ¿Cuál es la situación socioeconómica del cantón Tulcán y que factores sobresalen dentro del sector del transporte pesado?
- ¿Cuál es la dinámica del sector de transporte pesado nacional en la ciudad de Tulcán?
- ¿Existe relación entre los factores socioeconómicos y la dinámica económica del transporte pesado y cuál es su impacto?

II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

Chérrez (2012) realizó un plan de investigación denominado “Creación de una empresa de transporte pesado en la ciudad de Quito”, en el que desarrolla la implementación de una nueva compañía transportista con una capacidad instalada de 5 automotores, clientes fijos que permitan viajes seguros logrando así un trabajo seguro para sus empleados. Además presenta una proyección en donde se estima que en el quinto año de creación la posición de la empresa será estable ayudando a incrementar la economía general al mismo tiempo permitiera que sus clientes aumenten su participación en el mercado, así como también presenta los precios y salarios establecidos para sus empleados y clientes.

Este proyecto identifica al sector del transporte pesado como fuente económica y de desarrollo para el Ecuador. Teniendo en cuenta toda la información recopilada en este documento, dió apertura a la realización de una entrevista destinada a los transportistas del sector con ellas se pudo conocer la situación económica de sus empresas, el número de viajes que realizan al mes, rutas frecuentes, tipo de mercadería que transportan, número de años de trabajo en la empresa y en el sector, también se pudo conocer la estructura funcional de una empresa en donde se muestra el perfil del de los beneficiarios directos e indirectos entre los que resaltan los choferes, ayudantes y estibadores siendo estos quienes son tomados como objeto de estudio para la investigación. En este documento la empresa propone un salario de 450 dólares para choferes, 330 dólares para ayudantes y 300 dólares para estibadores.

Así mismo, Revista Líderes (2016), realizó un artículo en denominado “El transporte de carga pesada registra caída en las ventas” el cual presenta datos sobre los ingresos que las empresas automotrices han perdido a lo largo de estos últimos años en los que la economía del país ha presentado bajas, las causas a esta crisis se deben a dos factores determinantes como son la implementación de salvaguardias arancelarias del 40% las cuales entraron en vigencia en marzo del 2015 y la desaceleración económica del país, Genaro Baldeón, director ejecutivo de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (Aeade), manifiesta que los dos factores han sido un problema dentro del sector del transporte pesado así como también para el sector

automotriz. En el primer trimestre del 2016 las ventas de camiones, buses y furgones descendieron en un 58,2%, afectando de manera directa a la producción interna y a las exportaciones del país. También el artículo habla del antes y después de la implementación de estas medidas arancelarias siendo la más importante la venta de los automotores, Manuel Antonio Malo, presidente ejecutivo de Teojama Comercial, sostiene que en anteriores épocas el número de vehículos vendidos sobrepasaba los 1000, pero gracias a estas medidas las ventas llegan solo a 400 vehículos vendidos, este problema corresponde a una baja demanda en ciertos sectores como la producción y construcción encareciendo los bienes de capital.

Si bien es cierto las medidas tomadas afectan de manera directa al sector del transporte, este artículo de Lideres permite relacionar los factores socioeconómicos estudiados en este proyecto con los problemas del sector del transporte, tomando en cuenta la realidad económica que atraviesa el país más la implementación de medidas arancelarias realizadas por el gobierno que han dado paso a problemas económicos en varios sectores entre ellos el sector del transporte pesado.

Por otro lado Enriquez (2015) presento un proyecto de investigación denominado “La transformación de la matriz productiva y el transporte internacional de mercancías por carretera Ecuador-Colombia” en el cual el autor expone la situación actual del transporte pesado en Tulcán, mediante la recopilación de información a las empresas agremiadas, Asociación de Transporte Pesado del Carchi y dirigentes del sector, además, el investigador realiza un revisión de los objetivos, metas y lineamientos que el gobierno ecuatoriano estableció en sector del transporte para el cumplimiento del objetivo 10 del Plan Nacional del Buen Vivir (PNBV) “Transformación de la matriz productiva” y obtener la aportación que el sector realiza a la misma.

La revisión de este trabajo investigativo permitió comprender la situación por la que atraviesa este sector, además presenta una idea clara aplicable a la investigación en curso sobre los factores que afectan al transporte pesado, aportan datos para realizar una proyección del sector para los años venideros, también permitió tener información sobre el grado de afectación y el número de empresas que generan mayores ingresos al sector las cuales están asentadas en Tulcán.

Mora (2011), por su parte presenta un informe sobre la dinámica económica del sector del transporte de Tulcán, en la cual se pudo evidenciar mediante datos estadísticos en que grado afecta el transporte de carga pesada al desarrollo de la economía de Tulcán y sus alrededores, tomando en cuenta que los tres tipos de servicios de transporte (carga, pasajeros y otros), constituyen el segundo medio de ingreso económico de la población.

Finalmente, Erazo (2013) en su investigación determina la relación existente entre los factores socioeconómicos y el sector del transporte pesado con ello la aportación para el presente trabajo investigativo es comparativo, mediante los datos recopilados por el autor, se usó para encontrar relaciones entre las variables de estudio.

2.2. MARCO TEÓRICO

En el marco teórico presentado a continuación, se abordan conceptos sobre Factores socioeconómicos y dinámica económica del sector transporte pesado, se explica cada temática que abarca las variables del proyecto de investigación:

2.2.1. Paradigma Económico

Taccone, (2018) toma a Rifkin para definir el enunciado, en si los paradigmas económicos son simples construcciones realizadas por el ser humano, para justificar las grandes transformaciones económicas que se han producido a lo largo de la historia mediante descubrimientos de nuevas formas de energía y medios de comunicación. La relación existente entre estos dos permite establecer una matriz que reorientan la dinámica espacio-temporal y permite que más individuos puedan agruparse de manera más independiente y complejo. De acuerdo a este concepto el paradigma económico es el cambio generado a lo largo del tiempo y la historia para crear la relación existente hoy en día permitiendo que estos cambios sean de gran ayuda al momento de comunicarse y dar paso a la gestión económica en todo el mundo.

2.2.2. Socioeconomía

Este concepto es relativamente nuevo, Figueras, (2009) define a la socioeconomía como un intento de incorporar de manera estructurada y equilibrada al análisis económico, la sociología, psicología, y las ciencias políticas. Esto a raíz de una nueva disciplina la cual es una visión fiel de la economía. Aquí los derechos individuales deben las personas deben ser balanceados con las responsabilidades de ellas con la comunidad.

La socioeconomía agrupa los factores sociales que influyen en la vida de una persona con los factores económicos que la rodean.

2.2.3. Factores socioeconómicos

Se entienden por factores socioeconómicos a los factores que caracterizan a un individuo o grupo dentro del marco social los cuales se relacionan principalmente con la calidad de vida, condiciones sociales y aspectos económicos criterio dado por la OSMAN, (2000), Los cuales son tomados como la variable independiente de esta investigación misma que pretende encontrar una relación de estos factores con la dinámica del transporte pesado, además de esto conocer cuál de los factores socioeconómicos genera mayor impacto en el transporte, para ello López, (2015) presenta los siguientes indicadores económicos:

2.2.3.1. Población

La información sobre la población debe ser un aspecto clave, la misma se refiere al entorno humano que debe ser el sujeto y el objeto del desarrollo social y económico de las comunidades.

Del mismo modo, el volumen, la composición y el ritmo de crecimiento de la población son factores interrelacionados, que condicionan los diferentes hechos sociales de un País, una Región, una Comunidad o un Municipio.

Siendo de gran importancia este indicador en la presente investigación debido al número de habitantes que existe en Tulcán, y de los cuales se puede determinar la población

económicamente activa y especificar el porcentaje de aquellos que trabajan dentro del sector del transporte, de la misma manera a los productores de papa asentados en la zona norte quienes se encuentran en relación estrecha con el transportista.

2.2.3.2. Calidad de vida

En muchos lugares la limitada cobertura respecto del trabajo, la salud y la seguridad social, transforma a la familia en la única institución de protección social frente al desempleo. Por otra parte, nuevos enfoques relacionados con las políticas sociales transversales e integrales y los programas de superación de la pobreza se centran en las familias.

Con lo dicho anteriormente es de vital importancia el conocimiento de este factor para conocer indicadores que intervienen en los hogares, con este factor se relaciona el nivel de ingresos con la satisfacción de necesidades, para conocer si este puede afectar de gran manera con algún cambio a la dinámica económica del transporte.

2.2.3.3. Trabajo

Desde una perspectiva económica, el mundo del trabajo se refiere a aquellas actividades humanas que tienen como objetivo la producción de bienes y servicios. A cambio de ese esfuerzo productivo, los trabajadores perciben remuneraciones, ya sea bajo la forma de ingresos netos (trabajadores independientes) o sueldos y salarios (trabajadores dependientes).

Respecto al concepto anterior el trabajo en si se relaciona con el tema de estudio por el nivel de ingreso que recibe el transportista por la prestación de su servicio, el número de años que lleva trabajando en ese sector.

2.2.3.4. PIB

Callen, T. (2008), define al PIB como el punto clave para determinar la salud de la economía nacional y mundial, este mide el valor monetario de la producción de un país en un periodo determinado. El PIB es esencial debido a que mediante este se puede obtener información sobre

el tamaño de la economía y su desempeño. Para realizar una comparación del PIB entre dos países es necesario realizar algunos ajustes debido a la diferencia de moneda que maneja cada nación. Es necesario tomar en cuenta que este indicador no mide el nivel de vida ni el bienestar de un país.

Con relación a la presente investigación el PIB se relaciona con el tema de estudio por el aporte que el sector de transporte realiza a este indicador, mediante el cual se puede conocer si la aportación realizada es notable o es mínima, de acuerdo al resultado obtenido se puede determinar si el transporte pesado mantiene una estabilidad económica o por lo contrario presenta bajas en sus ingresos.

2.2.3.5. Infraestructura Vial

Este factor incurre mucho en la economía de un país debido a su gran valor en cuanto al costo de construcción, mantenimiento, adecuación además de los costos que se desprenden por el mal estado de las vías. Almario, F. (2014) define a la infraestructura vial como el conjunto de caminos de propiedad pública sujetos a la normatividad y marco institucional vigente. Está compuesto por las redes primaria y secundaria, denominada red nacional y las vías terciaria y vecinal, denominada provincial además determina que para analizar la economía de un país es necesario estudiar la infraestructura vial que tiene, siendo esta una prioridad en las políticas públicas.

Referente a este punto se toma en cuenta este indicador para conocer el estado de las vías mayormente utilizadas por los transportistas para llevar la mercadería, mediante este se puede determinar el tiempo estimado por viaje y los costos que genera el automotor en cada viaje, al relacionar el estado de vías con el costo de operación se puede determinar si las vías en buen estado generan menores costos al automotor por la accesibilidad a los diferentes puntos de llegada.

2.2.3.6. Balanza Comercial

Se entiende por balanza comercial al indicador que refleja la diferencia entre las exportaciones e importaciones de bienes, existen dos resultados posibles: saldo positivo cuando el país realiza más exportaciones de bienes por un monto mayor que el de importaciones en un mismo periodo. Saldo negativo cuando el valor de las importaciones supera al valor de exportaciones de bienes en un mismo periodo. (Cárdenas, 2015).

Con este concepto se puede comprender que la balanza comercial es el saldo existente entre exportaciones e importaciones y se aplica en esta investigación porque la ubicación geográfica del sector de estudio se encuentra en la frontera, por ende, las importaciones y exportaciones afectan al sector en la demanda de vehículos para transporte de la mercadería que ingresa o sale del país.

2.2.4. Actividad Económica

Los procesos destinados a la producción de bienes o servicios son denominados actividad económica, mediante esta satisfacen las necesidades de la sociedad con el único propósito de obtener un beneficio. las actividades económicas generan riquezas que son de gran apoyo a la economía un país. La Agencia Tributaria define al enunciado como todo trabajo que genera una persona permitiéndole así participar en el mercado de bienes y servicios. En definitiva, las actividades económicas son todos los procesos de producción que generan beneficios y aportan a la economía del país.

2.2.5. Dinámica Económica

Según La Gran enciclopedia de la Economía, (2009) conceptualiza al término como el estudio de los fenómenos económicos en su relación con el tiempo. A diferencia de lo que ocurre en los modelos estáticos, en los dinámicos las variables están referidas a diferentes fechas, para poder conocer el proceso de cambio o trayectoria temporal del sistema económico que el modelo representa.

De acuerdo al concepto generado, dentro de la investigación se entiende por dinámica económica al movimiento de carga generado por el sector del transporte pesado nacional, el cual permitirá determinar el grado de afectación con relación a los diferentes factores socioeconómicos tomados en cuenta para el desarrollo de este proyecto. Dentro de la dinámica económica se encuentra el número de viajes que el transportista realiza, las rutas más frecuentes que utiliza para transportar la mercadería y también que tipo de mercadería y el destino que mantiene el sector.

2.2.6. Sector Económico

Un sector económico es una parte de la actividad económica cuyos elementos tienen características comunes, guardan una unidad y se diferencian de otras agrupaciones. Su división se realiza de acuerdo a los procesos de producción que ocurren al interior de cada uno de ellos. Estos se clasifican en sector primario o agropecuario, secundario o industrial y terciario o de servicios. (Banrepcultural, 2000)

De acuerdo al concepto anteriormente dado, se determina que el dentro del sector económico se encuentra el transporte pesado, siendo en el Carchi un sector fundamental dentro de los sectores productores, el cual aporta el 17% al sector Económico provincial.

2.2.6.1. Transporte

El termino Transporte de acuerdo a por Buzo, (1996) conceptualiza al termino como una actividad del sector terciario, entendida como el desplazamiento de objetos o personas (contenido) de un lugar (punto de origen) a otro (punto de destino) en un vehículo (medio o sistema de transporte) que utiliza una determinada infraestructura (red de transporte). Esta ha sido una de las actividades terciarias que mayor expansión ha experimentado a lo largo de los últimos dos siglos, debido a la industrialización; al aumento del comercio y de los desplazamientos humanos tanto a escala nacional como internacional; y los avances técnicos que se han producido y que han repercutido en una mayor rapidez, capacidad, seguridad y menor coste de los transportes. El transporte se encuentra dividido en terrestre, aéreo, acuático.

De acuerdo al concepto expresado por Buzo (1996), dentro de la investigación desarrollada, el transporte es el centro de toda la investigación realizada debido a que el estudio se enfoca en este aspecto y la problemática existente al momento de realizar la actividad propia del mismo.

El transporte presenta ciertas dificultades en relación a diferentes factores socioeconómicos, como ingreso, inversión, costos, educación, infraestructura vial, de acuerdo al criterio de varios autores tomados en cuenta en anteriores capítulos, en la actualidad existen normas y acuerdos que afectan directamente al transporte pesado y que impiden el normal desempeño del mismo.

2.2.6.2. Carga

Según el portal web Logística empresarial (s.f, 2009) manifiesta que una carga es un objeto susceptible de ser movido. Incluye por ejemplo la manipulación de personas (como los pacientes en un hospital) y la manipulación de animales en una granja o en una clínica veterinaria. Se considerarán también cargas los materiales que se manipulen, por ejemplo, por medio de una grúa u otro medio mecánico, pero que requieran aún del esfuerzo humano para moverlos o colocarlos en su posición definitiva.

Concordando con el concepto dado por Logística empresarial, en el proyecto de investigación se relaciona la oferta y demanda de carga, en este punto intervienen aduana con mercadería de exportación e importación y la producción local quienes requieren del servicio de transporte pesado para poder trasladar la mercadería a los diferentes destinos, aquí interviene el precio del flete, el tonelaje, y el destino, para poder realizar una relación y definir si los inconvenientes que se presentan dentro de este son por disminución de carga elementos como pueden ser normas y acuerdos propios del sector del transporte implantados por el gobierno y los ministerios encargados de coordinar y regular al transporte.

2.2.6.3. Fundamentos de economía del transporte

Considerando que el transporte es un servicio que facilita la condición de vida de los pueblos y regiones se toma en cuenta lo mencionado por Perdomo y Mendieta, (2008) al detallar el propósito de la economía del transporte: “El propósito de la economía de transporte es realizar

estudios del sector, con un enfoque económico positivo, para comprender la dinámica que gira en torno al transporte y de esta manera trascender hacia la perspectiva normativa, con el fin de entender y abordar el problema de dicho sector, y así ayudar a tomar decisiones acertadas; buscando generar políticas en esta importante actividad para la economía.”

Esta teoría se encuentra basada en la metodología y análisis de la política en donde argumenta que la aportación del transporte pesado en la economía afecta la dinámica entorno al sector del transporte como un eje fundamental para el crecimiento y desarrollo de la economía.

2.2.6.4. Transporte y logística

Dentro del sector del transporte pesado la dinámica ejercida es la oferta y demanda para poder desarrollar este tipo de trabajo, según manifiesta ECUADOR (2012) ... A medida que la producción nacional continúa elevándose, la demanda de servicios logísticos y de transporte se incrementa. El desarrollo de las cadenas productivas, junto con el nivel de especialización de productos y servicios, requiere de servicios de transporte y logística de mercaderías para el desplazamiento de su producción y para el comercio exterior.

El transporte y logística es un medio que generaliza el desarrollo económico de un país, mediante los demandantes y los ofertantes, donde los demandantes son los clientes o propietarios de centros comerciales y los ofertantes son las empresas dedicadas al transporte

2.2.6.5. PIB y sector de transporte pesado Tulcán

Otro termino importante dentro del transporte pesado es el aporte que realiza al PIB nacional Según manifiesta Mora (2011) ... En lo que respecta al producto interno bruto que genera el sector del transporte de carga en la economía de la ciudad de Tulcán es de 6712391,51 dólares que representa un total de 13, 74% del PIB total de esta ciudad. Para la obtención de estos datos se realizó una aproximación del PIB calculado por el Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos (INEC), determinando en PIB per cápita para el 2011 y multiplicándolo para el número de habitantes de la ciudad de Tulcán, logrando determinar la participación del sector del transporte en el total del PIB de Tulcán. (pág. 26)

III. METODOLOGÍA

3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO

3.1.1. Enfoque

El enfoque cuantitativo utiliza la recopilación de datos para comprobar una hipótesis, mediante el uso de la medición numérica y el análisis estadístico, para establecer patrones de comportamiento y probar teorías. Hernandez Sampieri, (2010)

En esta investigación se utilizó este enfoque debido a que se realizó la recopilación de información tanto de los transportistas asentados en la ciudad de Tulcán, mediante la aplicación de regresión lineal múltiple para encontrar la relación entre las variables de estudio.

En la presente investigación se utilizó este enfoque por la necesidad de analizar los factores socioeconómicos para identificar el comportamiento que generan estos dentro de la dinámica económica del sector de transporte pesado, mediante la aplicación de un método estadístico se determinó la relación existente entre las variables, Sampieri & Collado (2014) afirman que: “Los planteamientos cuantitativos pueden explorar fenómenos y poderlos describir y vincularlos con la esencia de lo correlacional considerando la tendencia si existe una posibilidad de relación entre las dos variables”.(pág.42)

3.1.2. Tipo de Investigación

3.1.2.1. Descriptiva

La investigación descriptiva fue de vital importancia dentro de este proyecto de investigación porque mediante este se pudo describir el problema en base a cada uno de los datos estadísticos obtenidos luego de la tabulación de la información recopilada.

En definitiva, mediante este tipo de investigación se pudo describir el comportamiento del movimiento de carga en base a la oferta del sector de producción y balanza comercial, el ingreso del transportista en base al pago de flete y costos de operación.

Por medio de la investigación descriptiva pudieron analizarse diferentes indicadores y factores para encontrar una relación o conexiones entre las dos variables de estudio. A la vez realizar un análisis de los resultados obtenidos y poder encontrar una razón lógica al problema presentado.

3.1.2.2. Correlacional

El uso de este tipo de investigación sirvió para responder las preguntas de investigación, además permitió encontrar la relación existente entre las dos variables de estudio, mismas que presentaron una relación directa. Según Sampieri, (2015), afirman que:” Para evaluar el grado de asociación entre dos o más variables, en los estudios correlacionales primero se mide para luego cuantificar donde pretende generar un valor explicativo para ver el comportamiento entre las variables vinculadas”. (pág.94)

El uso de una correlación sirve para dar contestación a las preguntas de investigación y tratar si la idea a defender está orientada a resolver el problema existente en este sector.

3.2. IDEA A DEFENDER

“Los factores socioeconómicos se relacionan con la dinámica económica del sector del transporte pesado”

3.3. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

3.3.1. Variable independiente

Factores socioeconómicos

Son factores económicos y sociales relacionados directamente con el sector del transporte los cuales generan un nivel de impacto en su economía, los cuales están representados por factores

sociales, económicos y políticos que permiten medir de diferentes maneras a la población y así poder relacionarlos con hechos que lo acontecen u ocurren a su alrededor y pueden generar un impacto positivo o negativo.

Tabla 1. Operacionalización de variable independiente

Dimensiones	Indicadores	Técnica	Instrumento
Desempleo	Índice de desempleo en el Ecuador	Análisis documental	Ficha nemotécnica
Calidad de Vida	Salario, educación	Entrevista y análisis documental	Cuestionario y Ficha nemotécnica
PIB	Contribución del sector al PIB	Análisis documental	Ficha nemotécnica
Infraestructura vial	Calidad de las vías de tránsito del Ecuador	Análisis documental	Ficha nemotécnica
Balanza comercial	Volumen de exportaciones e importaciones ingresado por el Puente de Rumichaca	Análisis documental	Ficha nemotécnica

Elaborado por: Auz, A & Quiroz, N

3.3.2. Variable dependiente

Dinámica económica del transporte

Determina el movimiento de carga que realizan las operadoras de transporte pesado nacional, se entiende por dinámica económica al movimiento de carga del sector, cabe recalcar que la dinámica económica depende de los factores socioeconómicos que intervienen en ella.

Tabla 2. Variable dependiente

Dimensiones	Indicadores	Técnica	Instrumento
Inversión del sector	Número de parque automotor	Entrevista	Cuestionario
Número de fletes	Número de viajes que realiza al mes	Entrevista	Cuestionario
Precios de fletes	Cobro por flete	Entrevista	Cuestionario
Costos de operación	Cuánto gasta en el automotor al mes	Entrevista	Cuestionario
Ingreso Bruto	Cuál es el ingreso bruto obtienen por flete	Entrevista	Cuestionario
Nivel de utilidad	Cuál es la ganancia obtenida en cada flete luego de descontar los costos	Entrevista	Cuestionario

Elaborado por: Auz, A & Quiroz, N

3.4. MÉTODOS UTILIZADOS

Los métodos son herramientas básicas para que una investigación pueda ser desarrollada de manera cuantitativa generalizando el análisis estadístico mediante lo inductivo y deductivo donde se identifica el por qué va a realizarse un diagnóstico a este sector y que factores va a identificar para desarrollar su plan de investigación.

3.4.1. Método Inductivo – Deductivo

Este método permitió analizar la información disponible en libros, revistas, diarios, deduciendo conclusiones basadas en los hechos, con el fin de llegar a corroborar la idea a defender de la investigación, además, se recopiló datos estadísticos mediante los instrumentos adecuados para llegar a conocer el problema en su forma global.

3.4.2. Método Analítico - Sintético

Este método permitió realizar una descomposición de todo el proyecto con el fin de analizar cada factor para determinar el problema, las causas y los efectos que presentan las variables de estudio. Con esto se reúne todos los componentes analizados para llegar a una respuesta al problema planteado.

En el presente proyecto se aplicó la regresión lineal múltiple para determinar cuál de los factores generó mayor impacto en la dinámica económica del sector del transporte pesado nacional en la ciudad de Tulcán.

3.5. ANÁLISIS ESTADÍSTICO

3.5.1. Población

La población estudiada son los transportistas para los cuales se tomo en cuenta las empresas registradas en la Asociación de transporte pesado del Carchi y en la Agencia Nacional de Transito, las cuales mantienen constante actividad de carga.

3.5.2. Determinación de la Muestra

Para determinar el tamaño de la muestra de la población objeto de investigación conocida como operadores de transporte de la ciudad de Tulcán que según datos obtenidos en la investigación exploratoria ascienden a 31, no requiere determinar tamaño de muestra para obtener la información necesaria por ende se aplicó un censo al 100% de la población.

3.5.3. Tipo de muestreo

De acuerdo a la investigación realizada se optó por el tipo de muestreo no probabilístico bajo el criterio de intencional o de conveniencia, debido a que en la recolección de la información obtenida de la Agencia Nacional de Transito (ANT) y la Asociación de transporte pesado del Carchi tan solo 31 empresas presentan movimientos constantes de carga y en la mayoría de las compañías no superan los 20 automotores.

3.5.4. Técnicas de investigación e instrumentos de investigación

Para la investigación en curso se aplicará las técnicas tales como: entrevista (anexo 2) y observación (anexos 3) para la respectiva recolección de información.

3.5.4.1. Entrevista - Guía

Mediante la entrevista diseñada permitirá a los investigadores realizar interacción directa con un representante de cada operadora, teniendo en cuenta que en Tulcán existen 31 empresas agremiadas en la Asociación de Transporte pesado del Carchi, con la finalidad de direccionarse en cuanto a los impactos que mayormente afectan a la dinámica económica de este sector, esto permitirá realizar de manera adecuada la recolección de información para el desarrollo de la idea a defender.

3.5.4.2. Análisis documental – Ficha nemotécnica

Se hizo uso de la ficha nemotécnica para recopilar información mediante la observación de los hechos generados durante un periodo de tiempo determinado dentro del sector del transporte pesado, permitiendo obtener datos concisos que permitieron el desarrollo del proyecto de investigación, los cuales son determinantes para establecer si existe o no relación entre los factores socioeconómicos y la dinámica económica del sector del transporte pesado en Tulcán.

3.5.5. Instrumentos

3.5.5.1. Cuestionario

Para la recopilación de información se precisó realizar un cuestionario encaminado a los transportistas del sector, mediante la entrevista se pudo obtener datos precisos que permitieron desarrollar la investigación.

3.5.5.2. Ficha Nemotécnica

Para la recopilación de información secundaria se hizo uso de la ficha nemotécnica para cada uno de los factores socioeconómicos además de algunos datos referente a la dinámica económica que se necesitaron para el desarrollo del proyecto.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. RESULTADOS

Tomando en cuenta los 5 años de estudio para este proyecto, se evidencio que la dinámica económica del sector de transporte pesado presento algunas eventualidades económicas y sociales, las cuales provocaron una disminución en los ingresos de los transportistas debido a altos costos de operación los mismos que fueron implementados y regularizados por el Gobierno Nacional, dando paso a una ola de incertidumbre para la población que se dedica a esta actividad económica.

Por tal razón se realizó un análisis de varios factores socioeconómicos con la finalidad de ver la relación existente entre estos y la dinámica económica del sector de transporte pesado de nuestra localidad, para determinar el grado de afectación en el desarrollo económico de forma individual y empresarial, donde la calidad de vida de los transportistas no cumple con las expectativas de ver este trabajo como aportación para sus familias o para el país.

En la Ciudad de Tulcán, se realizó entrevistas a varios transportistas pertenecientes a las compañías vinculadas a la Asociación de Transporte pesado del Carchi para recopilar información sobre la rentabilidad económica generada desde el 2014 al 2016 donde los ingresos fueron de 560 dólares a 660 de acuerdo a la ruta o el recorrido y la carga que movilizaban, además los costos operacionales fueron de 1380 dólares a 3960, donde sus ingresos brutos disminuyen y su rentabilidad económica no generó etapas de recuperación, problema que ha venido provocando la paralización de estos automotores y el cierre de algunas entidades que desarrollan sus actividades en este sector.

La investigación tuvo el propósito de identificar la relación de los factores socioeconómicos y la dinámica económica del sector de transporte pesado nacional en la ciudad de Tulcán, datos que fueron obtenidos mediante la aplicación entrevista y observación apoyadas de base de datos en el programa Excel para la interpretación de los resultados.

En cuanto al impacto de la dinámica económica de este sector se recolecto información basada en el tiempo de trabajo, número de viajes al mes, cargas frecuentes, costos de operación y el ingreso bruto que les genero al mes por la movilidad de carga que les otorga algunos transportadores que despachan mercadería.

De acuerdo a la base de datos secundarios se identificó cuáles son los factores socio-económicos que influyeron de manera directa e indirecta a este sector donde aporta con el 0,3% en el 2017 al PIB nacional por tanto existe una diferencia mínima en el ingreso generado al mes de cada conductor donde el parque automotor a nivel provincial cuenta con un total de camiones de 1451 mientras que el total de tracto mulas es de 425 por ejes y capacidad de tonelaje.

Mediante la aplicación de estas técnicas de investigación se obtuvo datos concretos como el tiempo de trabajo que llevan en esta actividad los choferes pertenecientes a las diferentes operadoras de transporte pesado más activas de la ciudad de Tulcán según datos proporcionados por la Agencia Nacional de Transito (ANT) y la Asociación de transporte pesado del Carchi. A continuación, se presentan los resultados de las entrevistas y análisis documental:

4.1.1. Calidad de vida

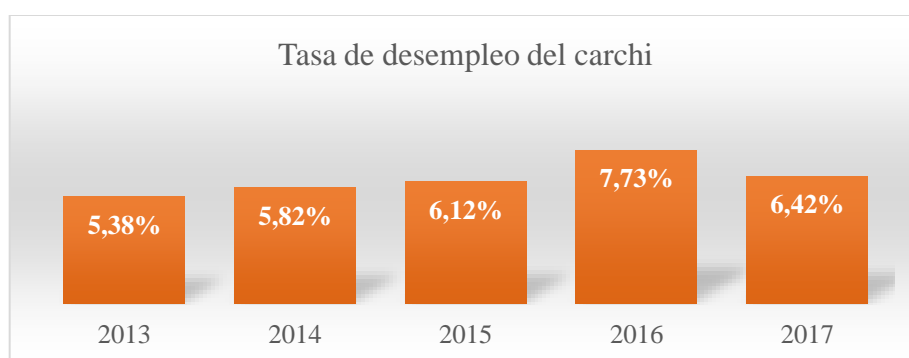


Figura 1. Tasa de empleo por sector
Fuente: Ecuador en cifras

La tasa de desempleo en la provincia del Carchi en los últimos 5 años lastimosamente muestra crecimiento, el mayor porcentaje se encuentra en el año 2016, aunque en el 2017 se observa una disminución, cabe recalcar que esta situación sigue siendo preocupante para la población de la provincia, por su puesto esto es algo negativo para la situación tanto económica como social del

país, debido a que no se han encontrado soluciones factibles para esta problemática afectando de esta manera a la calidad de vida de la población en general.

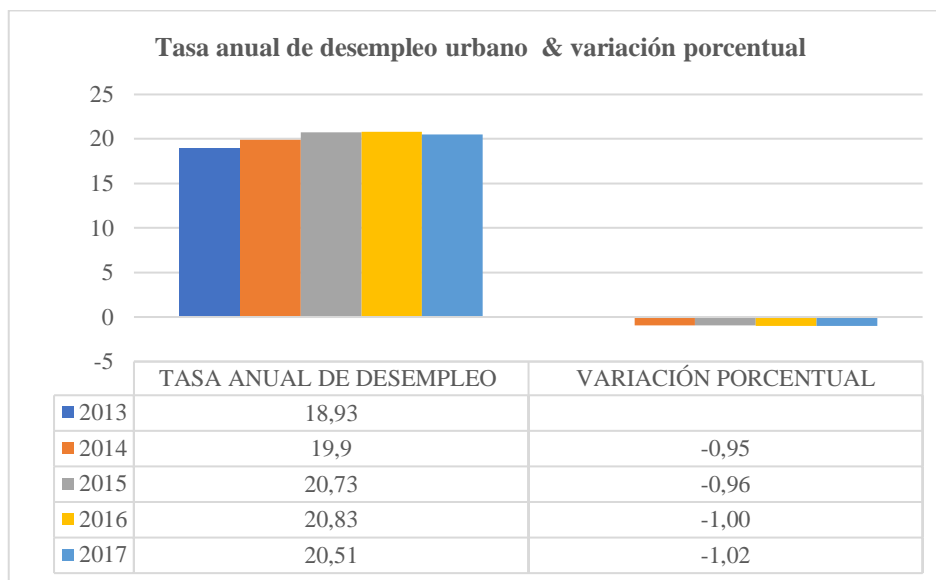


Figura 2. Tasa anual de desempleo urbano y variación

Fuente: (BCE, 2013-2017)

Elaborado por: Auz, A& Quiroz, N

La tasa de desempleo urbana trimestral del cantón donde se evidencia los datos del (BCE, 2013-2018) indica que en los últimos 5 años la tasa anual de desempleo aumento en un aproximado de 1%, presentando un aumento gradual de desempleados en el sector urbano y rural.

De acuerdo a datos recolectados en el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia del Carchi, (2015) el empleo en Tulcán en los 5 años presenta altas y bajas. Además, de acuerdo a este fascículo el porcentaje de pobres y no pobres por necesidades insatisfechas no superan al porcentaje de empleo en el cual se mantiene estable, aunque bajo.

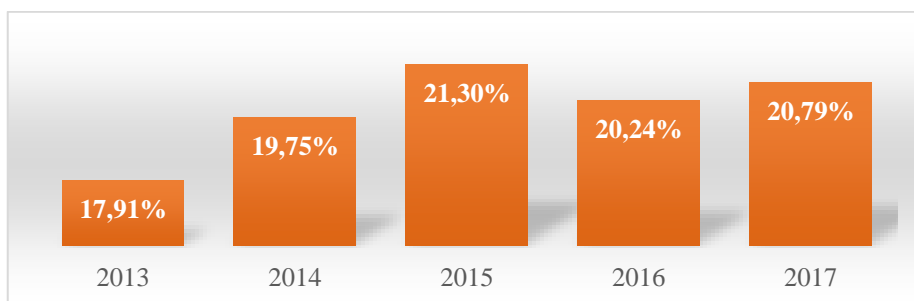


Figura 3. Tasa de empleo por sector

Fuente: Ecuador en cifras

Según la tasa de empleo de las personas que están en edad de trabajar en el sector en 2015 aportando con el 21.30% mientras en 2016 y 2017 existe una diferencia del 0,42% donde la dinámica de desarrollo ha disminuido y existe una baja en la aportación de ingresos.

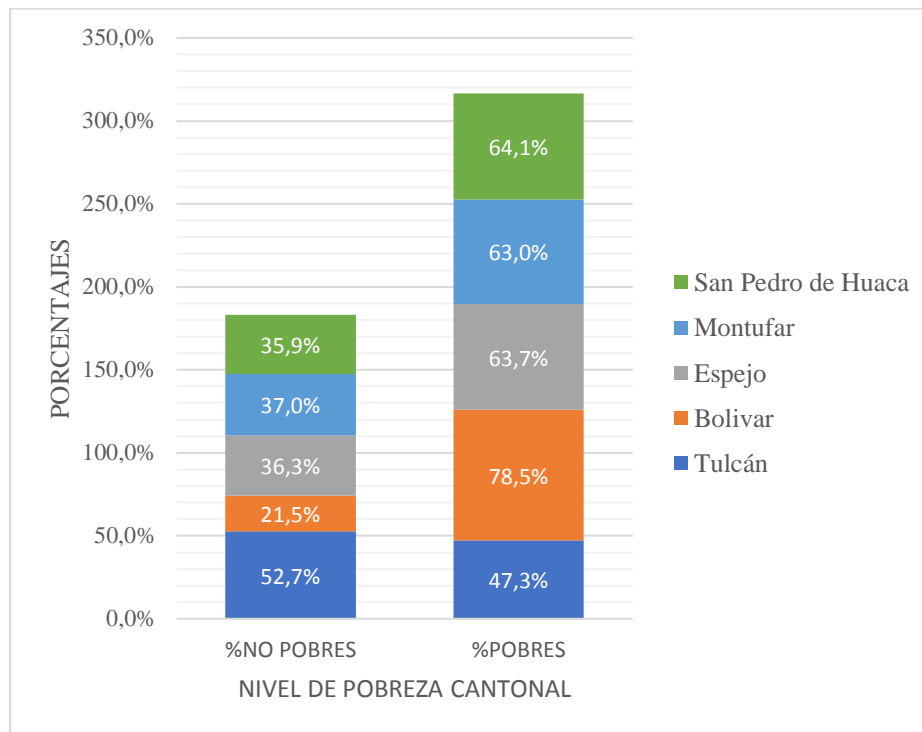


Figura 4. Pobreza por necesidades insatisfechas por cantones
Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Carchi 2015

La pobreza por necesidades insatisfechas presenta una diferencia enorme de porcentajes entre no pobres y pobres, al satisfacer las necesidades de educación, salud, nutrición, vivienda y servicios básicos, donde la población no pobre representa un mayor porcentaje en Tulcán porque su población, en donde se puede evidenciar según los datos arrojados por INEC, (2014) tan solo 5966 de un total de 45920 familias del Carchi pueden satisfacer las necesidades básicas del hogar mientras que el número más alto se encuentra posesionado en el Quintil 1 que se refiere al grado de pobreza en el que se encuentran las familias. En los porcentajes de pobres Bolívar presento el mayor nivel de pobreza mientras que en el porcentaje de no pobres Tulcán presenta más alto porcentaje.

4.1.2. Balanza comercial

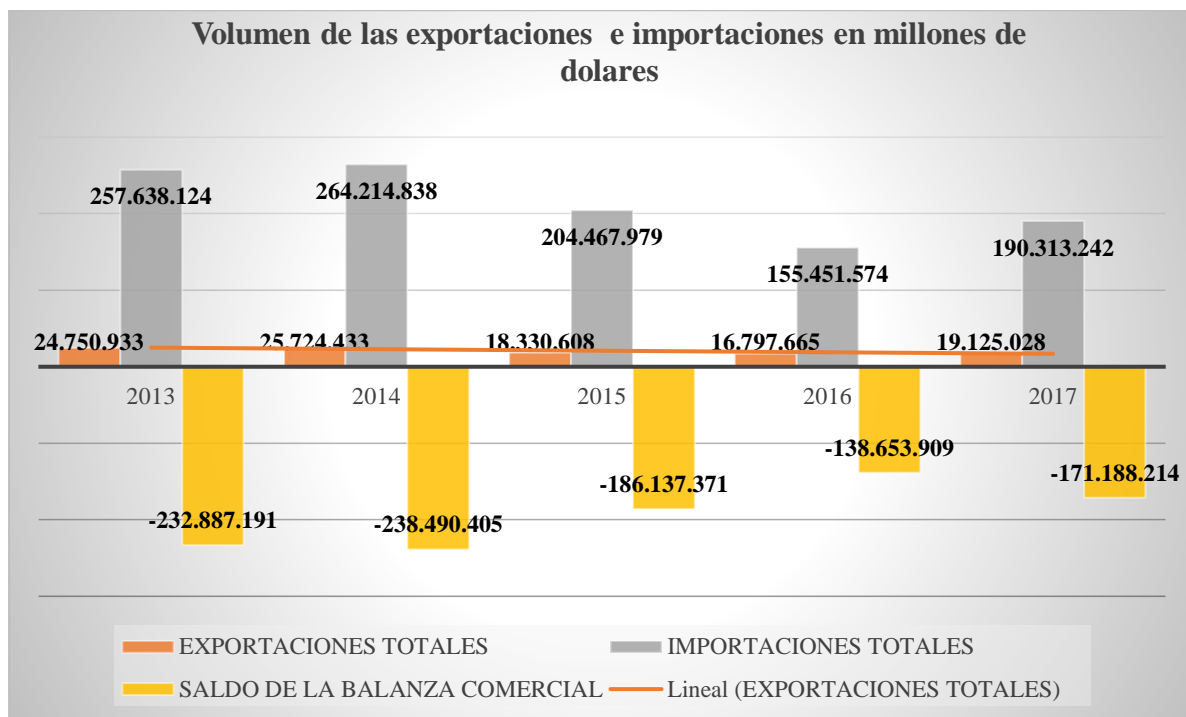


Figura 5. Vol. de exportaciones e importaciones en millones de dólares

Fuente: Banco Central del Ecuador

Según datos arrojados por el Banco Central del Ecuador, (2017) el volumen de las importaciones sobrepasa al volumen de exportaciones del País por consecuencia se aduce que en los últimos 5 años el ingreso de productos extranjeros al país dio paso a un déficit comercial siendo este un factor negativo en la producción nacional.

La provincia del Carchi se dedica en su mayoría al cultivo y a la ganadería, además de que por su ubicación geográfica siendo frontera con el país vecino de Colombia, también se dedica a la comercialización. En la siguiente grafica se muestra la variación porcentual del Producto Interno Bruto carchense en relación a años anteriores.

4.1.3. PIB

El PIB anual del Ecuador desde el 2013 hasta el 2015 ha presentado una variación constante donde ha provocado una reducción de miles de millones de dólares en las diferentes actividades

económicas a nivel nacional, mientras que en el año 2016 y 2017 ha presentado una variación del 0,3% mayor que los años anteriores en cuanto aportación económica se refiere.

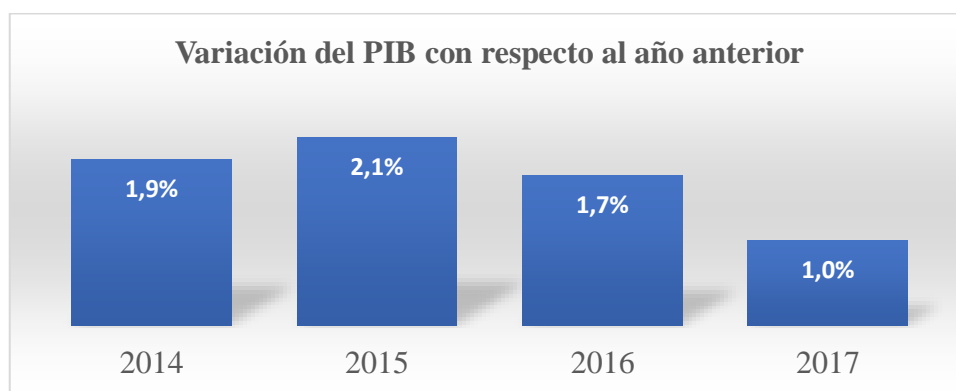


Figura 6. Variación del PIB
Fuente: Banco Central del Ecuador

Como se puede observar el crecimiento del PIB ha sido positivo en los últimos años y es muy notable en el 2015, por el contrario, en menor crecimiento se ha visto en el 2017 es decir que el Carchi no está en una constante mejoría en la producción de bienes.

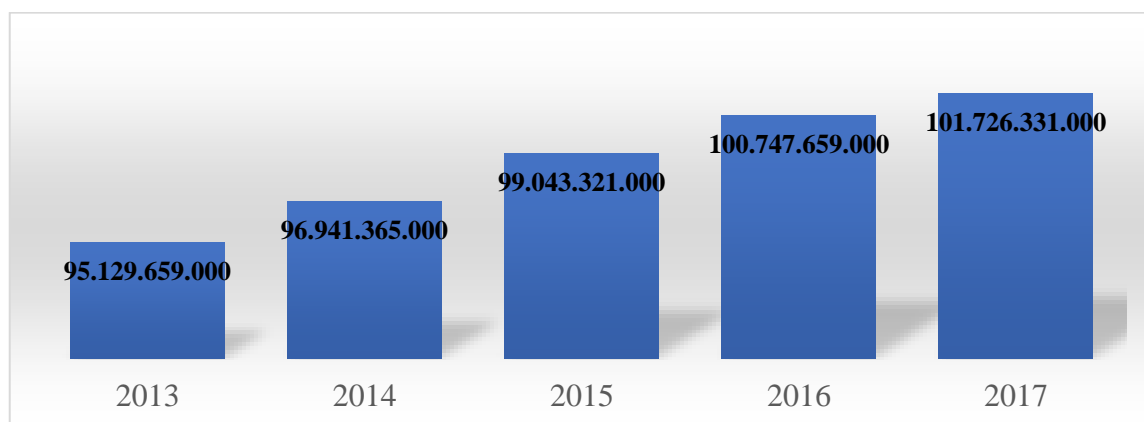


Figura 7. PIB Nacional
Fuente: Banco Central del Ecuador

El PIB anual del Ecuador desde el 2013 hasta el 2015 ha presentado una variación constante donde ha provocado una reducción de miles de millones de dólares en las diferentes actividades económicas a nivel nacional, mientras que en el año 2016 y 2017 ha presentado una variación del 0,3% mayor que los años anteriores en cuanto aportación económica se refiere.

4.1.4. Infraestructura vial

Otro factor determinante para el desarrollo del sector es la infraestructura vial la cual debe estar en buen estado con la finalidad de reducir costos de operación (mantenimiento, combustible, llantas) y obtener mayores ganancias.

Mediante el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Carchi las redes viales de la provincia se encuentran estructuradas en dos bloques tanto en vías terciarias y caminos vecinales, la distribución por cantón demuestra que el mayor porcentaje corresponde a Tulcán con un 27,69%, donde el sector de transporte pesado transita con normalidad su mercadería evitando perjuicios a su vehículo, mientras en los caminos vecinales el mayor porcentaje son carreteras empedradas generando problemas de deterioro a su herramienta de trabajo y estableciendo mayores inconvenientes en la entrega de la mercadería de origen a destino por la inseguridad prevaleciente en este medio de acceso para movilizar la carga de un país a otro.

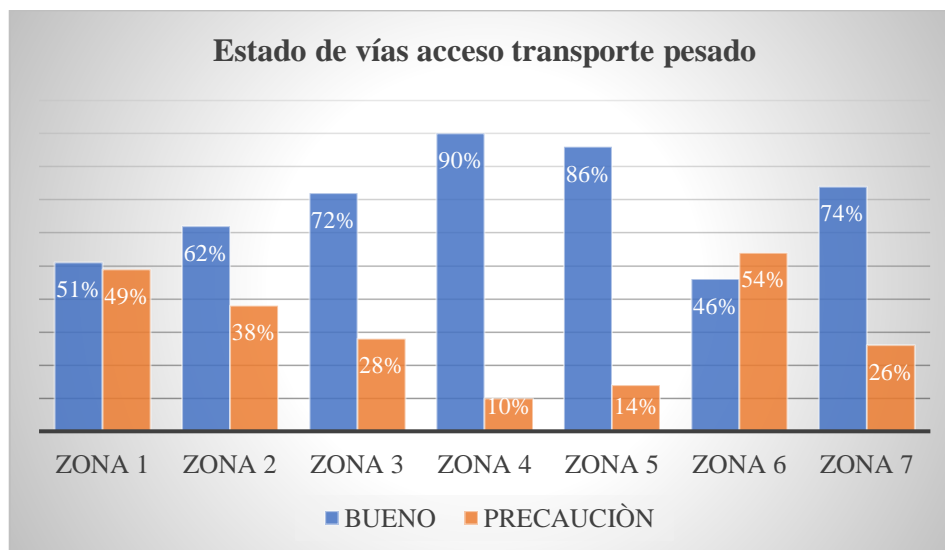


Figura 8. Infraestructura Vial

Fuente: Subsecretaría de Infraestructura del Transporte

Según datos arrojados por Obras Públicas, (2018) en los últimos 5 años las vías de transporte terrestre en todo el Ecuador se encuentran en buen estado, habiendo cubierto el 69% de mejoras y mantenimiento vial y tan solo un 31% se encuentran en estado de precaución en donde se observó que en la Zona 6 obtuvo el 54% del mal estado pero en mantenimiento de mejora de vías. En el caso de la Zona 1 a la cual pertenece el Carchi el 53% de las vías se encuentran en

buen estado y su diferencia en estado de precaución, estos datos muestran un panorama negativo para el sector transporte en general y además genera preocupación en el sector comercio.

Dinámica económica

Se entiende por dinámica económica al movimiento de carga que realizan los transportistas del sector del transporte, esta depende de los factores socioeconómicos nacionales que los rodean. De acuerdo a datos recolectados en las entrevistas realizadas y recopilación de la información en instituciones vinculadas al sector, libros, revistas entre otros se obtuvo lo siguiente:

Tabla 3. Ingreso transporte distribuido por años (2013 - 2017)

Años	Ingresos	Variación	Porcentaje de variación
2013	221.458.353		
2014	220.560.082	898.271	0,4056%
2015	217.704.041	-2.856.041	-1,2949%
2016	219.109.029	1.404.988	0,6454%
2017	230.325.900	11.216.871	5,1193%

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Auz, A & Quiroz, N

De acuerdo a los datos obtenidos el desempeño que ha ejecutado el sector de transporte pesado en la economía es generar empleo y aportación a la matriz productiva mientras en estos años la economía de este sector ha estado en una recesión por tanto esta información recolectada mediante los resultados de una entrevista a 16 conductores que laboran prestando sus servicios a diferentes operadoras por tanto se hizo el cálculo correspondiente del ingreso mensual por la aportación del PIB se obtuvo el ingreso, donde en el 2013 hasta el 2015 existió una variación porcentual positiva hubo movimiento de carga, mientras los dos periodos siguientes el impacto fue negativo esto provoco una disminución de la economía para este sector por la existencia de factores externos como la inflación, competencia y empresas que contratan mano de obra más barata, baja de la industrialización manufacturera y de construcción.

La dinámica económica del transporte pesado se refiere a los movimientos de carga que realizan los vehículos, los ingresos que obtienen para el sustento de las familias de quienes se dedican a

este trabajo y sobre todo al aporte que tiene este a la matriz productiva del país. De allí que se hace necesario conocer cuál es el aporte del sector pesado al ingreso provincial.

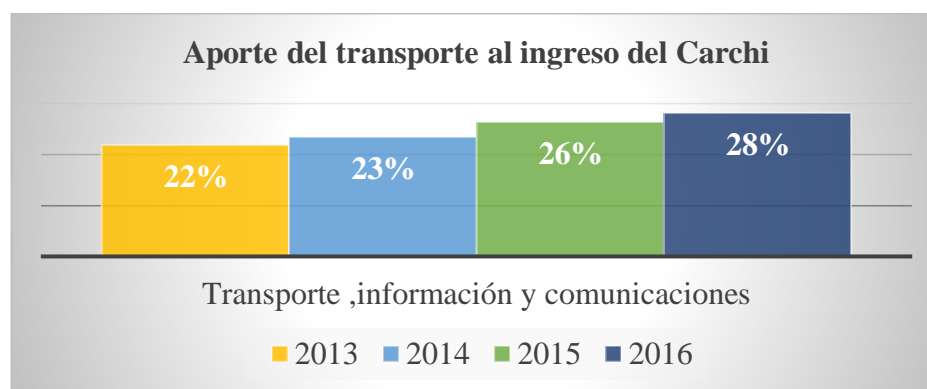


Figura 9. Aportación del sector del transporte al ingreso provincial
Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Carchi 2015

La aportación realizada por el sector del transporte pesado al ingreso provincial en los años 2013 a 2015 fue constante con el 2% mientras que en el año 2017 se evidencio un incremento del 13%, siendo este un aporte considerable positivo para la economía del país, por esta razón se ratifica que el transporte pesado es un factor que aporta al indicador del Producto Interno Bruto. A continuación, se revisa las generalidades del sector transporte pesado de la ciudad de Tulcán.

En los últimos años se evidencio una baja en la inversión del sector debido a los altos costos de la flota vehicular frente a bajos ingresos por viajes realizados, de acuerdo a la ANT en los 5 últimos años la matriculación vehicular de las empresas fue baja en comparación a años anteriores que presentaron un alto índice de matriculación vehicular de las empresas existentes en Tulcán.

Tabla 4. Inversión de automotores por empresas último año

Operadoras	Tipo de vehículo	Número de vehículos	Número Total	Costo de vehículo	Costo total
TRANSRUNORT	Camión	62	67	\$ 84.000,00	\$ 5.208.000,00
	Tráiler	5		\$104.000,00	\$ 520.000,00
CIAPRUTE	Camión	54	69	\$ 84.000,00	\$ 4.536.000,00
	Tráiler	15		\$104.000,00	\$ 1.560.000,00
CERRO NEGRO S. A	Camión	68	108	\$ 84.000,00	\$ 5.712.000,00
	Tráiler	40		\$104.000,00	\$ 4.160.000,00

Fuente: Agencia Nacional de Transito (ANT)

Elaborado por: Auz A. y Quiroz N. 2018

Según la ATN, (2013-2017) manifiesta que la operadora con mayor flota vehicular es Cerro Negro S.A 108 vehículos entre camiones y tráileres y con menor flota vehicular es TRANSRUNORT con cinco Tráileres.

Los transportistas pertenecientes a las diversas compañías existentes en Tulcán, oscilan entre los 20 a 60 años, la mayoría de ellos con vasta experiencia en el sector, lo que permitió conocer la realidad que atraviesa el transporte pesado frente a anteriores años en donde los ingresos que generaban en su trabajo les permitía obtener mejores ganancias y por ende vivir bajo las comodidades que hoy en día están limitadas.

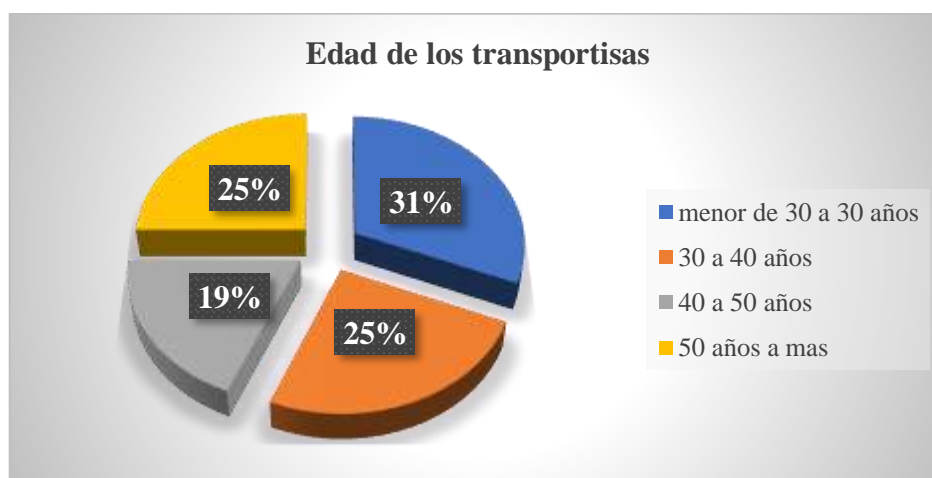


Figura 10. Edad de los transportistas

Fuente: Entrevista realizada a los transportistas de Tulcán

Como un dato general se muestra a la edad de los transportistas los cuales en su mayoría tienen menos de 30 años, aunque en las otras categorías que se pueden observar en el anterior gráfico que la edad es un factor bastante variable es decir que no se muestra una categoría que tenga mayor peso frente a las otras, lo que significa que en el ámbito del transporte pueden trabajar personas de cualquier edad siempre y cuando este dentro de las leyes de tránsito pertinentes. Además, es pertinente conocer el trabajo que realizan los transportistas, por ello se muestra cuantos viajes y las rutas que siguen con frecuencia en los gráficos a continuación.

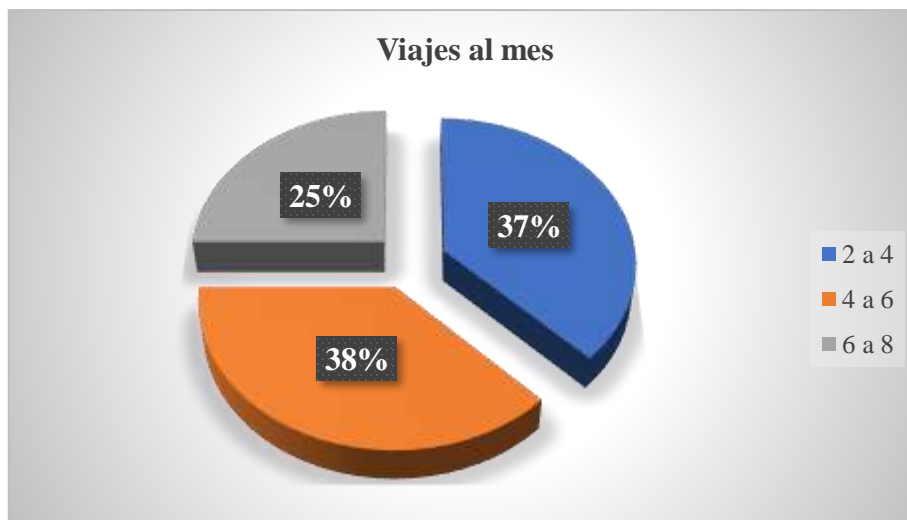


Figura 11. Viajes que realiza al mes
Fuente: Entrevista realizada a los transportistas de Tulcán

Los viajes que realizan los transportistas del Carchi del sector pesado en su mayoría tienen viajes desde 4 a 6 veces por mes, y con un porcentaje muy cercano de 2 a 4 viajes mensuales, esto demuestra que por lo general hay una baja dinámica económica, esto puede darse por dos posibles razones, por la baja producción de bienes que tiene el Carchi o por el exceso de ofertantes por parte del transporte pesado, por su puesto se dará respuesta a esta incógnita más adelante.

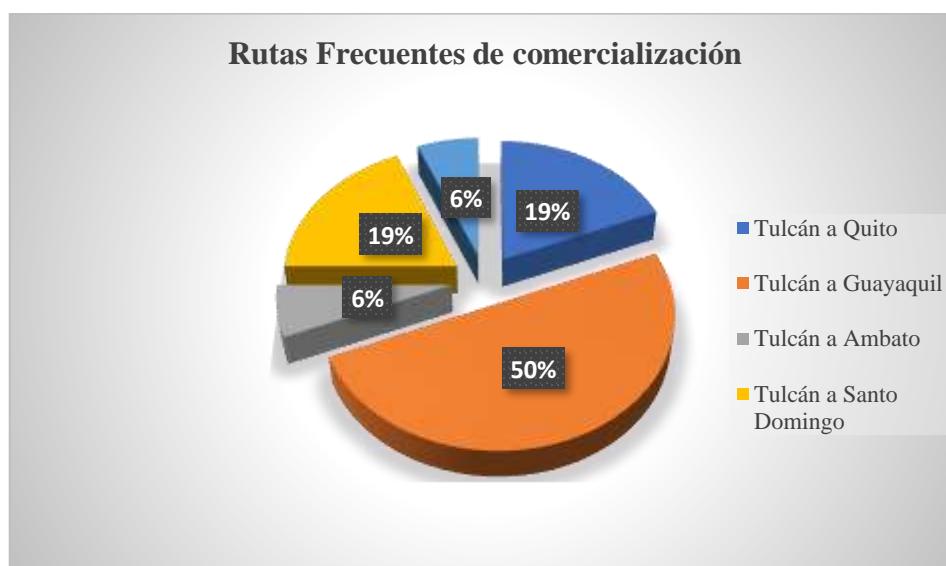


Figura 12. Rutas frecuentes de los transportistas
Fuente: Entrevista realizada a los transportistas de Tulcán

En cuanto a las rutas más frecuentes que utilizan los transportistas para llevar mercadería la que se lleva el mayor porcentaje es la de Tulcán a Guayaquil, siendo este el destino de muchos productos tanto del Carchi como provenientes de la frontera colombiana, esta ciudad por supuesto representa una buena oportunidad por razones de mayor demanda y mejores precios, además de que también funciona como un punto para la exportación dependiendo del tipo de producto.

4.1.5. Fletes



Figura 13. Costo flete por operadoras

Fuente: Encuesta realizada a los papicultores de Tulcán y sus alrededores

Por lo general las operadoras cobran un flete alrededor de 500 dólares por viaje realizado, una vez más esto depende mucho de la mercancía que transportan y a cuáles son los destinos a los que está dirigida dicha mercadería.

4.1.6. Costos de operación

La ruta con mayor costo de operación en su unidad de transporte es de Tulcán a Guayaquil en combustible es de \$252,00, mientras en llantas es de \$ 16.800,00 tanto de Tulcán a Quito; Santo domingo y Huaquillas y de cambio de lubricantes según la unidad de transporte el costo es de \$960,00 se puede mencionar que la mayor ruta que gasta en cada unidad de transporte es de Tulcán a Huaquillas.

Tabla 5. Costos de operación mensual

Rutas	Tráiler		Camión		Tracto-mula	
	Detalle	Precio Total	Precio. Total	Precio Total	Precio Total	Precio Total
Tulcán -Quito	Combustible	\$ 126,00		\$ 98,00		\$ 112,00
	Llantas	\$ 8.040,00		\$ 4.800,00		\$ 16.800,00
	Lubricantes	\$ 280,00		\$ 240,00		\$ 320,00
Tulcán -Guayaquil	Combustible	\$ 252,00		\$ 196,00		\$ 224,00
	Llantas	\$ 8.040,00		\$ 4.800,00		\$ 16.320,00
	Lubricantes	\$ 560,00		\$ 480,00		\$ 640,00
Tulcán - Santo Domingo	Combustible	\$ 66,40		\$ 31,40		\$ 182,00
	Llantas	\$ 682,00		\$ 608,00		\$ 16.800,00
	Lubricantes	\$ 214,00		\$ 184,00		\$ 960,00
Tulcán -Huaquillas	Combustible	\$ 126,00		\$ 93,80		\$ 252,00
	Llantas	\$ 8.040,00		\$ 4.800,00		\$ 16.800,00
	Lubricantes	\$ 1.120,00		\$ 960,00		\$ 1.280,00

Fuente: Entrevista realizada a los transportistas de Tulcán

Elaborado por: Auz A. y Quiroz N. 2018

4.1.7. Ingreso Bruto de los transportistas

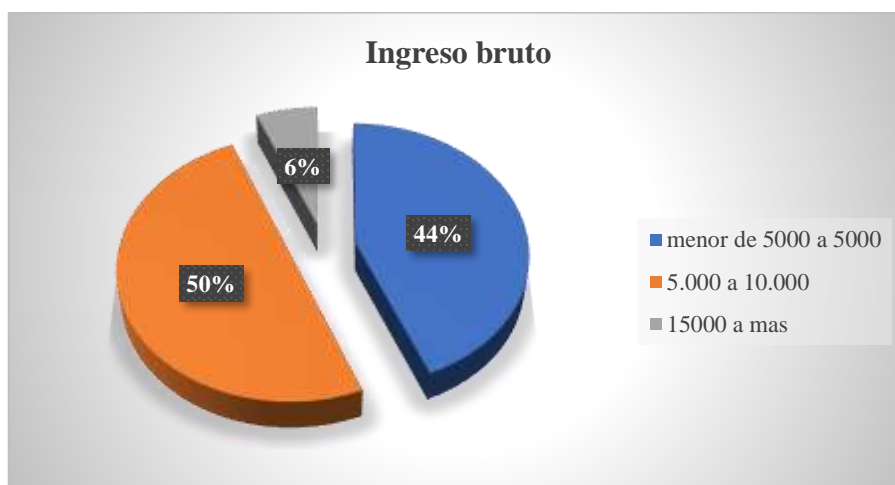


Figura 14. Ingreso Bruto del transportista

Fuente: Entrevista realizada a los transportistas de Tulcán

Los ingresos que tienen los transportistas en su mayoría van desde los 5000 a 10000 mensuales por supuesto, esto pertenece a aquellos transportistas que mantienen una dinámica muy activa en su trabajo, pero en el caso contrario también representa un porcentaje similar que indica que

sus ingresos son menores a los 5000 debido a su baja demanda de clientes. Cabe recalcar que de estos ingresos mencionados cierto porcentaje se destina a los costos y gastos de realizar el transporte de mercadería como por ejemplo el pago de peajes, combustible y mantenimiento del vehículo.

4.1.8. Nivel de utilidad



Figura 15. Nivel de Utilidad del transportista

Fuente: Entrevista realizada a los transportistas de Tulcán

Después de calcular y disminuir los costos y gastos realizados del ingreso bruto se obtiene el nivel de utilidad o la ganancia mensual, en este caso la mayoría menciona una utilidad menor a 1000 dólares, esto quiere decir que el sector transporte pesado tiene un nivel elevado de costos y gastos en referencia a sus ingresos para poder transportar mercadería de un lugar hacia otro y por su puesto asegurar la calidad de dicha mercadería hasta que llegue a su destino.

4.2. DISCUSIÓN

El Carchi es una de las provincias cuya actividad económica se centra básicamente en la agricultura, los servicios, el transporte y el comercio. Los factores socioeconómicos son “factores económicos y sociales que caracterizan a un individuo o un grupo dentro de una estructura social” OSMAN, (s.f.). Por lo que estos elementos influyen en la dinámica económica en general de un país o región ya sea de forma individual o conjunta.

Ekosnegocios (2018) menciona. “Si hablamos de transporte de carga pesada, éste se ha constituido en el aliado estratégico del sector productivo, comercial y de servicios, al ser la columna vertebral de toda la cadena logística que genera desarrollo y competitividad en las organizaciones, así lo afirma Luis Felipe Vizcaíno, Presidente Ejecutivo de Federación Nacional de Transporte Pesado (Fenatrape)”. Por lo que se vuelve necesario conocer que elementos son los que impactan a este sector.

4.2.1. Factores socioeconómicos

En este apartado se muestra la relación existente entre los factores clave que generan algún tipo de impacto, como son: el desempleo, calidad de vida, PIB, la infraestructura vial y la balanza comercial, con la dinámica económica del sector transporte pesado de Tulcán.

Para comenzar, se analizaron los factores antes mencionados de los cuales sobresalen con una relación directa los siguientes: la calidad de vida, el Producto Interno Bruto, y en un menor grado la balanza comercial.

Es importante destacar que el fortalecimiento de la infraestructura vial y la cobertura de servicio aporta a la seguridad del conductor y automotor. De acuerdo a la información obtenida se detalla el número de rutas expuestas en el Ministerio de Obras Públicas donde está distribuida por zonas y límites fronterizos y las categorías del estado de vías, asfaltadas, empedradas y de tierra de acuerdo a la longitud o kilómetro recorrido donde el conductor opte por elegir la mejor vía para optimizar costos y tiempo logrando la entrega de la mercadería, cumpliendo con todas las etapas legales impuestas para el sector de transporte terrestre contrarrestando el transporte informal y generando una ventaja competitiva tanto interna como externa.

El sector del transporte pesado es para la mayoría de habitantes del norte y sur del Ecuador la fuente de mayor ingreso para estas zonas, en lo que respecta al Carchi se posiciona en el tercer lugar en torno a los sectores de producción de la economía provincial según lo indica Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia del Carchi, (2015), además el sector del transporte realiza un aporte a indicadores macro y micro entre ellos al PIB nacional, y es un determinante

para la Balanza Comercial la cual mide el comportamiento de importaciones y exportaciones del país.

A lo largo de estos últimos años se presentaron cambios que generaron inconvenientes en los transportistas y compañías del sector, mediante una entrevista realizada a los transportistas se constató el impacto generado por algunos factores tanto en el ámbito económico, social, político, legal, tecnológico y ambiental.

De los resultados obtenidos y presentados en esta investigación se pudo evidenciar que los factores socioeconómicos generaron una relación directa con el sector del transporte, en el Carchi el sector del transporte pesado ocupa el tercer puesto dentro de los sectores que aportan a la economía de la provincia presentando un porcentaje del 17% de la producción total, siendo el cantón Tulcán la localidad con mayor asentamiento vehicular. Luego de un análisis de los últimos 5 años se determinó que los factores que generaron mayor impacto tanto positivo y negativo son influenciados por medidas políticas y arancelarias tomadas por el gobierno vigente, como la determinación de regulaciones mediante artículos que deben ser cumplidos por las empresas de transporte, además de medidas adoptadas por la SENAE con respecto a Importaciones y Exportaciones creando diversas normativas como las salvaguardias, pago de aranceles y control minucioso en las fronteras para evitar el ingreso de productos que pueden generar un desequilibrio económico en el país. Se determinó los mayores factores generadores de impacto en la dinámica para observar su grado de afectación dentro del sector de estudio.

4.2.2. Nivel de impacto generado

Tabla 6. Nivel de impacto

Factor	2017	% de impacto	Nivel de impacto
Inversión	\$4.332.000,00	-66,48%	alto negativo
PIB	\$104.295.000.000,86	806931,96%	alto positivo
Balanza comercial	\$-171.188.214,00	-1424,64%	alto negativo
Infraestructura	79%	79%	alto positivo
Calidad de vida	\$375,00	50%	medio positivo

Elaborado por: Auz A. y Quiroz N. 2018

El nivel de impacto indica el cambio que ejerce un determinado factor en otro. Es posible medir periodos de mediano y largo plazo debido a que se requiere un lapso de tiempo, para que se pueda medir dichos factores.

De acuerdo a la tabla 6 se determinó lo siguiente.

La inversión del sector presento un porcentaje de impacto alto negativo el cual es fiel reflejo de la situación económica que atraviesa el sector, al haber menos movimiento de carga la inversión del parque automotor disminuye, situación crítica que afecta directamente a la dinámica económica del mismo, debido a esto varias empresas locales cerraron sus puertas o emigraron hacia ciudades de mayor afluencia de carga.

El PIB presenta un porcentaje de impacto alto positivo dato que se interpreta como relación inversa, es decir, aunque este indicador presenta cifras enormes y ascendentes, el movimiento de carga va disminuyendo. Este factor representa el ingreso de todos los sectores productivos a nivel nacional, aunque la aportación del transporte sea mínima no afecta en nada a la economía nacional, cosa que no pasa dentro de la dinámica económica porque al no haber movimiento de carga la economía de las empresas de transporte disminuyen en gran medida, siendo este un problema mucho más grave para las pequeñas empresas, pues se sobre entiende que a menor contratación de carga solo las grandes empresas de la zona pueden sobrevivir mientras que las pequeñas tienden a desaparecer o ser absorbidas.

Dentro de la balanza comercial se presenta un impacto sumamente alto y negativo para la dinámica económica debido a que estos dos tienen una relación estrecha para el movimiento de carga, se sobreentiende que el déficit presentado en el último año de estudio actúa como factor determinante para el ocio vehicular, a menores importaciones y exportaciones menor número de viajes para los transportistas del sector dando como resultado una disminución de su nivel de utilidad.

El impacto que ejercen la infraestructura vial y calidad de vida dentro de la dinámica económica del sector es media alta positiva, su efecto es amenorar tiempos de entrega mejor accesibilidad

vial, reducción de costos de operación y un salario digno que les permita a los transportistas del sector contar con una mejor vida para ellos y una vida útil extendida para sus vehículos.

4.2.3. El transporte

La economía del transporte tiene varias áreas de influencia como tipo de cambio, inflación, desempleo o los recursos financieros, además es la rama de la teoría económica donde estudia un conjunto de elementos y principios que contribuye la vida económica y social de los pueblos, desde la perspectiva analítica no es posible hablar de movilidad de personas y mercancías sin relacionarlo con la planificación urbana y la modelación de las formas de territorio y la proyección, es decir, no se trata solo de pensar qué medio de transporte utilizar sino de la lógica bajo la selección de las externalidades, internacionalmente es aceptado que las sociedades modernas demandan una alta y variada movilidad, y que esto exige un sistema de transporte complejo y adaptado a las necesidades económicas y sociales que garanticen una forma económicamente eficiente y segura. HERALDO, (2017)

Dentro del análisis de los factores socioeconómicos que influyen en la dinámica del sector de transporte pesado nacional desde el 2013 y 2015 existe una variación constante calculado por el Banco Central del Ecuador, (2017) afirma que el PIB es del 0,3% esto representa una disminución a la economía y no tiene un poder adquisitivo para el crecimiento económico nacional.

Además la participación de este indicador que mide la economía de un país en el total del empleo a nivel nacional ha generado fuentes de empleo donde la población económicamente activa que trabaja para este sector está por encima del 5% que tiene un sueldo bien remunerado, la recesión económica presentada en estos cinco años ha reducido por las nuevas políticas de tránsito impuestas para este sector, donde restringen la mano de obra ecuatoriana en el caso de las empresas internacionales que poseen agencias en el vecino país y distribuyen carga a sus socios en su gran mayoría dejando al pequeño transportista ecuatoriano desempleado.

Mediante el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Carchi las redes viales de la provincia se encuentran estructuradas en dos bloques tanto en vías intermediarias y caminos

públicos, la distribución por cantón demuestra que el mayor porcentaje corresponde a Tulcán con un 27,69%, donde el sector de transporte pesado transita con regularidad su mercadería evitando perjuicios a su vehículo, mientras en los caminos vecinales el mayor porcentaje son carreteras empedradas generando problemas de deterioro a su herramienta de trabajo. Es de vital importancia que existan vías en buen estado porque permite menos costos de operación y mayor seguridad para los conductores y automotores, escoger la ruta para la optimización de tiempo para llegar al destino acordado en aduana o la empresa que genera la carga.

El desempeño que ha ejecutado el sector de transporte pesado en la economía es generar empleo y aportación a la matriz productiva, en estos últimos años la economía de este sector presentó una recesión de acuerdo a esta información recolectada mediante los resultados de una entrevista a 16 conductores que laboran prestando sus servicios a diferentes operadoras, se hizo el cálculo correspondiente del ingreso mensual por la aportación del PIB se obtuvo que el ingreso en los años 2013 hasta el 2015 existió una variación porcentual positiva hubo movimiento de carga, mientras que en los dos periodos siguientes el impacto fue negativo, esto provoco una disminución de la economía para este sector por la existencia de factores externos como la inflación, competencia y empresas que contratan mano de obra más barata, baja de la industrialización manufacturera y de construcción.

La falta de preparación empresarial presenta baja capacidad de asociación, por la costumbre de los individuos de operar individualmente y no ver los riesgos y oportunidades que se presentan por la mala gestión empresarial enfocada a un mundo global con una economía abierta.

Las mejoras tecnológicas aun no son adoptadas por las empresas y entidades relacionadas con el sector del transporte pesado, razón por la cual dan paso a bajos e incorrectos controles de calidad y a una atención al cliente que deja mucho que desear, además de maquinaria y equipo obsoleto y la falta de actualización en sus procesos de producción o comercialización (Revelo, 2013). Todos estos problemas afectan de manera directa a la economía empresarial y del transportista lo que ha provocado el cierre de varias empresas locales, en algunos casos optando por la migración de estas hacia ciudades de mayor fluidez de carga para desarrollar una ventaja competitiva que les permita generar ingresos y volver a posesionarse como las empresas de prestigio que fueron en tiempos pasados, adaptadas al cambio del entorno brindando un servicio

nuevo de calidad; y en otros casos tomando la decisión del cese total de sus servicios por el hecho de que no cuentan con la suficiente capacidad operativa que les permita competir en otros lugares para recuperar su posición dentro del sector del transporte.

4.2.4. Regresión lineal múltiple

Para determinar la relación entre las dos variables se aplicó el método de regresión lineal múltiple tomando en cuenta para todos ellos el nivel de utilidad como base para obtener el coeficiente de determinación. A continuación, se detallan los factores socioeconómicos y los datos de la dinámica económica para realizar el cálculo.

Esta técnica estadística se utiliza para analizar las causas del porque suceden ciertos fenómenos, problemas o efectos. La regresión lineal múltiple permite comparar dos variables, comprobar relaciones causales y realizar proyecciones para poder predecir el efecto que tendrá el factor estudiado en años futuros.

Tabla 7. Factores socioeconómicos

Factores socioeconómicos	2013	2014	2015	2016	2017
Inversión	\$34.236.000,0	\$19.972.000,0	\$54.208.000,0	\$74.180.000,0	\$128.388.000,0
PIB	\$95.129.000.000,7	\$101.726.000.000,3	\$99.290.000.000,4	\$99.937.000.000,70	\$104.295.000.000,9
Balanza comercial	\$-232.887.191,00	\$-238.490.405,00	\$-186.137.371,00	\$-138.653.909,00	\$-171.188.214,00
Infraestructura	42%	50%	59%	69%	79%
Calidad de vida	\$318,00	\$340,00	\$354,00	\$366,00	\$375,00

Fuente: Análisis documental

Elaborado por: Auz A. y Quiroz N. 2018

Dentro de los factores socioeconómicos se presentaron rubros obtenidos de diferentes fuentes estadísticas nacionales en las cuales se evidencia desde primera instancia que existen valores negativos pertenecientes a la balanza comercial, mediante la aplicación de regresión lineal múltiple estos datos serán relacionados con la utilidad del transportista, con la finalidad de conocer si existe o no relación entre las dos variables de estudio.

Tabla 8. Dinámica económica

Año	Número de fletes	Precio del flete	Costos de operación	Ingreso bruto	Nivel de utilidad
2013	288	\$675,00	\$2.370,00	\$194.400,00	\$192.030,00
2014	192	\$560,00	\$1.380,00	\$107.520,00	\$106.140,00
2015	144	\$790,00	\$3.360,00	\$113.760,00	\$110.400,00
2016	144	\$660,00	\$3.960,00	\$95.040,00	\$91.080,00
2017	96	\$400,00	\$3.660,00	\$38.400,00	\$34.740,00

Fuente: Entrevista transportista de Tulcán

Elaborado por: Auz A. y Quiroz N. 2018

De los datos obtenidos mediante la encuesta realizada a los transportistas pesados de Tulcán, se tomó en cuenta el nivel de utilidad para determinar la relación entre las dos variables. Dicha aplicación arrojó que las relaciones directas tan solo se presentan para tres factores como se detalla a continuación.

Tabla 9. Calidad de vida vs Din. Eco.

Estadísticas de la regresión	
Coefficiente de correlación múltiple	0,979346044
Coefficiente de determinación R ²	0,959118674
R ² ajustado	0,918237347
Error típico	10149,7251
Observaciones	3

Fuente: Aplicación del método estadístico en Excel

Elaborado por: Auz A. y Quiroz N. 2018

$$r^2 = \frac{\text{Suma de regresion de los cuadrados}}{\text{Suma total de los cuadrados}} = \frac{2416884680}{2519901600} = 0.95$$

Para la calidad de vida con relación a la dinámica económica presentó una correlación de determinación del 0,95%, valor que indica que existe una relación directa entre variables, contestando de manera afirmativa a la tercera pregunta de investigación ¿Existe relación entre las variables de estudio?

Tabla 10. PIB vs Dinámica económica

Estadísticas de la regresión	
Coefficiente de correlación múltiple	0,96225626
Coefficiente de determinación R ²	0,92593711
R ² ajustado	0,85187422
Error típico	13661,303
Observaciones	3

Fuente: Aplicación del método estadístico en Excel**Elaborado por:** Auz A. y Quiroz N. 2018

$$r^2 = \frac{\text{Suma de regresion de los cuadrados}}{\text{Suma total de los cuadrados}} = \frac{2333270400}{2519901600} = 0,93$$

De igual manera el PIB presentó una correlación de determinación del 0,93%, por lo que se afirma que existe una relación directa con la variable dependiente, se evidenció que la relación existente entre las variables es inversa porque mientras este factor socioeconómico siga creciendo la dinámica económica presenta una caída, la razón es que la aportación del sector de transporte pesado es mínimo comparado con las aportaciones generadas por otros sectores productivos, es por ello que el PIB sigue creciendo pero la situación del transporte no mejora.

Tabla 11. Balanza Comercial vs Din. Eco.

Estadísticas de la regresión	
Coefficiente de correlación múltiple	0,800237814
Coefficiente de determinación R ²	0,640380559
R ² ajustado	0,280761119
Error típico	30103,24905
Observaciones	3

Fuente: Aplicación del método estadístico en Excel**Elaborado por:** Auz A. y Quiroz N. 2018

$$r^2 = \frac{\text{Suma de regresion de los cuadrados}}{\text{Suma total de los cuadrados}} = \frac{1613695996}{2519901600} = 0,64$$

Los resultados arrojados para determinar la relación existente entre la balanza comercial y la dinámica económica del sector del transporte pesado de Tulcán muestran que existe una correlación de determinación del 0,64% aunque no sobrepasa el 0,75% para indicar que existe una relación directa entre variables, este valor se apega al establecido, aunque no en mayor grado pero la dinámica económica se ve un tanto afectada por los cambios que se generen dentro

de la balanza comercial debido a que este factor es determinante para la movilidad de carga al interior y fuera del país.

Después de la explicación sobre la aplicación del método de regresión lineal múltiple a continuación, se aborda de manera profunda cada relación para explicar de manera exacta que sucede en cada uno de los factores con respecto a la dinámica.

4.2.5. Calidad de vida vs Dinámica económica del sector transporte pesado

Según el Instituto Salamanca menciona que: El concepto de calidad de vida, es complejo y de difícil definición operativa. La calidad de vida, como manifestaba Campbell (Campbell et al., 1976) “es una entidad vaga y etérea, algunas cosas sobre las que muchas personas hablan, pero de las que nadie sabe muy claramente qué hacer con ellas”. En cualquier caso, se ha definido como un constructo que expresa una valoración subjetiva del grado en que se ha alcanzado la satisfacción vital, o como el nivel de bienestar personal percibido. Ciertamente, la mayoría de los autores consideran que esta valoración subjetiva está estrechamente relacionada con indicadores “objetivos” biológicos, psicológicos, y sociales, y que forman parte del constructo (Blanco, 1985; Chibnall y Tait, 1990; Diener, 1984; De Haes, 1988).

El concepto de calidad de vida también hace referencia al salario básico, salud, educación y vivienda, componentes que se tuvieron en cuenta en esta investigación. Según diario el Comercio (2016) sobre el salario básico unificado menciona lo siguiente:

Desde el 2006 hasta el 2014, los incrementos salariales oscilaron entre el 7 y 18%, pero tras la desaceleración económica el porcentaje se redujo. En el 2015 fue del 4,11% y en el 2016 estuvo en 3,39%. Entre el 2007 y el 2008 se registró el aumento más significativo. Pasó de USD 170 a USD 200, lo que representó un 18% de alza. Fue el más importante de la última década. Al comparar los valores del 2006 y del 2016, el incremento fue de USD 206, que representó un crecimiento del 129%.

En los últimos años se registra un crecimiento constante en el salario básico unificado, lo que demuestra una parte importante en la calidad de vida de las personas de la provincia; se tomaron

como referencia los años 2014, 2015 y 2016 de los cuales se muestra una relación inversamente proporcional con respecto a la dinámica económica del sector transporte pesado de Tulcán como se puede ver en el gráfico, por lo que se puede decir que la calidad de vida es un factor que genera mucho impacto en la dinámica económica del sector transporte pesado de la provincia.

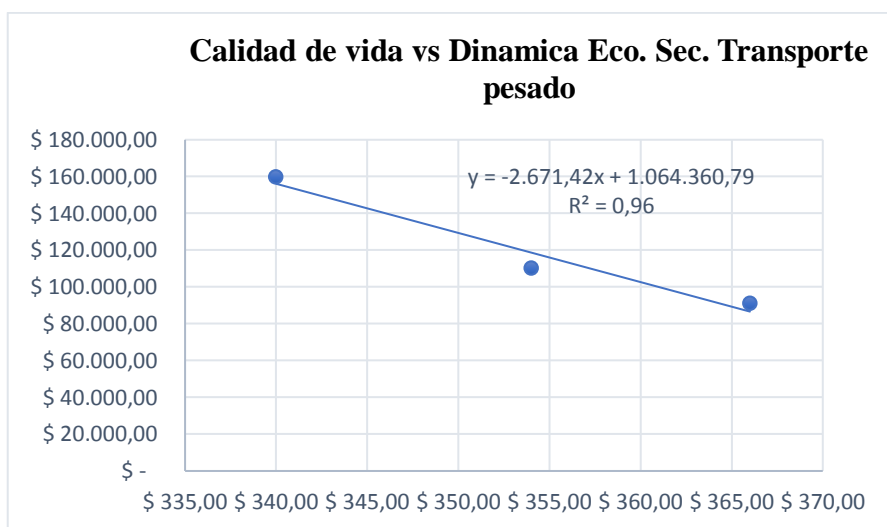


Figura 16. Calidad de vida vs Din. Eco. del sector de transporte pesado

Elaborado por: Auz, A. y Quiroz, L.

4.2.6. Producto Interno Bruto vs Dinámica económica del sector transporte pesado

El PIB nacional es el indicador económico más importante del país, según Reinoso, (2015) el aporte que realiza transporte nacional al PIB es considerable debido a que este sector es muy amplio pues en él se incluye el turismo por carretera, el turismo internacional aéreo de pasajeros; y como es evidente y de gran importancia, en el desarrollo de las actividades de comercio exterior, el cual está considerado en el tema de investigación. En los últimos 5 años el aporte realizado ha venido siendo en un porcentaje casi nulo es decir realizan un aporte muy reducido que no está influenciando en este indicador macroeconómico, a lo contrario de lo que manifiesta Reinoso estos últimos años el transporte presento bajas en sus ingresos y por ende en el aporte al PIB, de acuerdo a los hallazgos encontrados en esta investigación los años más a la baja fueron 2015 y 2016 con el 0,26% aunque no fue en gran medida y fue recuperado en el 2017 volviendo a presentar el 0,27% de los dos primeros años tomados en cuenta en el desarrollo de la investigación.

Para la investigación se tomaron los años anteriormente mencionados y se encontró que existe una relación directa lo que demuestra que este factor genera impacto en la dinámica económica del transporte pesado carchense como se puede observar en el siguiente gráfico

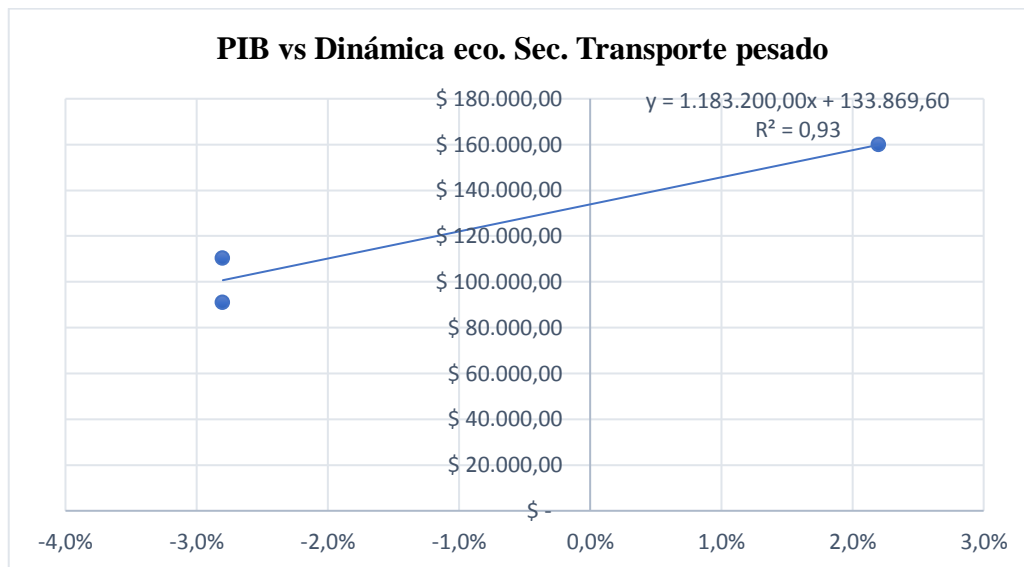


Figura 17. PIB vs Din. Eco. del sector de transporte pesado
 Elaborado por: Auz, A. y Quiroz, L.

4.2.7. Balanza Comercial vs Dinámica económica del sector transporte pesado

Según el Banco Central del Ecuador en 2013 el crecimiento del comercio de mercaderías fue débil pero positivo aportando en menor porcentaje a la producción nacional, la tasa de crecimiento que ha aportado las exportaciones en este periodo es muy bajo que las importaciones, mientras en 2014 aporta con una tasa débil de crecimiento positivo del 3,9%, por tanto en los años 2015 hasta 2017 se producir un impacto negativo tanto de exportaciones, disparando precios por la escasez de productos para comercializar por tanto esto hoy en día ocasiono una recesión económica fuerte en este sector.

El déficit comercial existente en un país afecta a la economía y provoca el desempleo y desequilibrio comercial donde la demanda total interna por bienes es mayor a la oferta interna es decir lo que se produce en el país, donde los consumidores e inversionistas y gobierno adquieren en el exterior el faltante que solicitan es donde existe una guerra de precios y se graven

el intercambio comercial, además la inversión interna es más elevada que los recursos financieros disponibles. (Solís, 2017)

Según Datos Macro (2017) sobre la Balanza Comercial menciona que: En 2017 Ecuador registró un déficit en su Balanza comercial de 785,4 millones de euros, un 0,85% de su PIB, lo que supone un cambio importante en su balanza comercial, que el año anterior registró un superávit que fue de 427,7 millones de dólares, el 0,48% del PIB. La variación de la Balanza comercial se ha debido a un incremento de las importaciones superior al de las exportaciones de Ecuador. Si tomamos como referencia la balanza comercial con respecto al PIB, en 2017 Ecuador ha empeorado su situación. Se ha movido del puesto 50 que ocupaba en 2016, hasta situarse en la posición 58 de dicho ranking, así pues, tiene un saldo de la balanza comercial medio si lo comparamos con el del resto de los países.

Lo que demuestra que la balanza comercial se encuentra en números negativos para el Ecuador, mientras las importaciones son mayores a las exportaciones; mediante el análisis de estos datos y las utilidades que muestra el sector transporte pesado se encuentra como se observa en el gráfico que existe una relación, aunque en este caso no con un gran impacto.

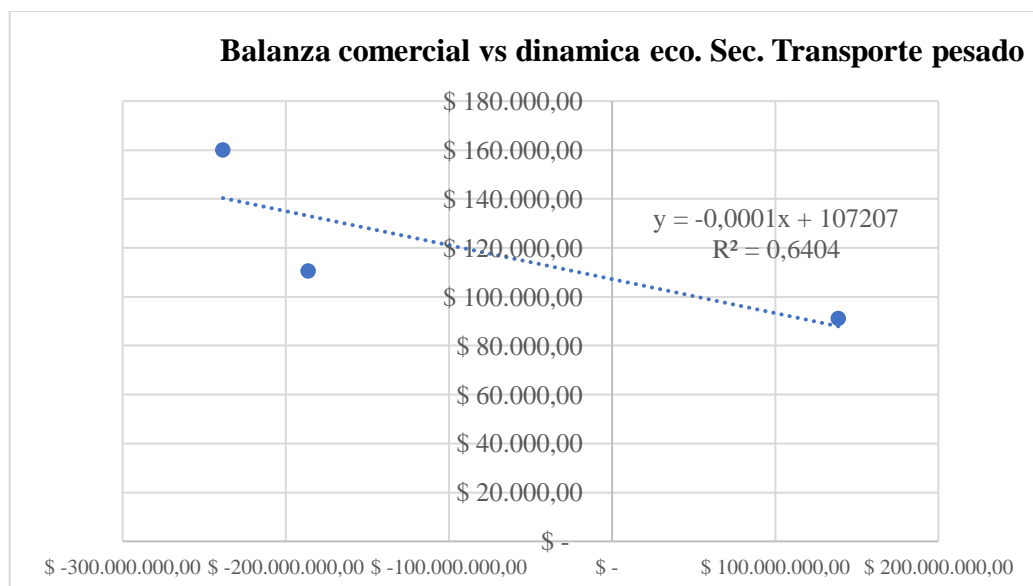


Figura 18. Balanza económica vs Din. Eco. del sector de transporte pesado
Elaborado por: Auz, A. y Quiroz, L.

4.2.8. Dinamización del sector en una zona fronteriza

La variación economía dentro del sector desde que se firmó el acuerdo 399 entre los países pertenecientes a la Comunidad Andina de Naciones, con el pasar de los años se implementó políticas como la ley de tránsito directo que ha ocasionado diferentes conflictos entre asociaciones de transporte Colombiano y Ecuatoriano por generar mayores demandas de vehículos en estado ocio, estableciendo un índice de desempleo en este sector en su gran mayoría perdiendo su trabajo por la contratación de conductores que sirven como intermediarios para generar carga, el modelo de integración entre estos dos países (Colombia y Perú) y las fronteras de Ecuador, diariamente existe un registro de ingreso y salida de mercadería por pasos fronterizos o puntos de embarque, dependiendo de los costos internos el precio de las exportaciones puede disminuir o incrementar su valor debido a la baja industrialización de manufactura y construcción en el vecino país y los países que deben cumplir con este acuerdo comercial de forma bilateral . (Ponce, 2011)

Es importante destacar que el fortalecimiento de la infraestructura vial y la cobertura de servicio aporte a la seguridad del conductor y automotor, además es fundamental que el sector de transporte pesado conjuntamente con organismos de control ejecuten sinergias de acuerdo al desarrollo de la productividad y la eficacia e innovación de crear un espacio seguro para incentivar y llevar un sistema de operación basada en una tabla de costos para que las empresas y cooperativas trabajen no de forma competitiva sino conjuntamente para la toma de decisiones.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

Los factores socioeconómicos permiten conocer el contexto económico social, Lopez & Gentile (2008) expresan lo siguiente: “los indicadores constituyen una de las herramientas que permiten operativizarlas, de manera de identificar la calidad en cada una de ellas, verificar condiciones, comparar distintos lugares y situaciones; administrar información temprana de advertencia, y anticipar tendencias y condiciones futuras...”. El sector del transporte pesado es considerado como ente de conexión entre las diferentes regiones del país y fuera de él, es el encargado de diversificar los productos y bienes que se produce en el Ecuador lo cual es fuente generadora de aportaciones al desarrollo del país. De acuerdo a los hallazgos encontrados en esta investigación se llegaron a las siguientes conclusiones:

- En Ecuador la situación es preocupante debido a que el porcentaje de la población desempleada presentó un 18,93% del total de la población económicamente activa, aunque si bien es cierto tan solo representa la cuarta parte del total se considera que el porcentaje debería ser más bajo mismo que puede ser verificado también en el Instituto nacional de Censo Poblacional (INEC).
- El PIB presenta variaciones en sus cifras anuales, en los años 2013 y 2014 la variación fue del 1,7% mientras que en el 2015 la variación superó el 2% no obstante en los últimos dos años 2016 y 2017 disminuyó hasta llegar al 1%, de acuerdo a estos datos se concluye que el PIB es el factor que genera mayor impacto en la dinámica económica del sector del transporte pesado porque su reducción se refleja en los sectores productivos del país, comparados con información del Banco Central del Ecuador (BCE).
- La calidad de vida es un indicador representativo en este proyecto de investigación, se evidencio que el salario que reciben los transportistas no cubre todas las necesidades fundamentales como salud, educación, vivienda, entre otros, aunque el salario mejoró en un 200%, también los costos de operación dentro del sector obteniendo con ello una

reducción de sus ingresos, provocando bajas dentro del sector, cierre de compañías o migración de las mismas.

- Se analizó la situación socioeconómica de Tulcán y se determinó que los factores que intervienen en el sector del transporte pesado tan solo son tres, de acuerdo a los datos obtenidos esos generan una relación directa y un gran impacto dentro del sector, su influencia es negativa debido a que estos factores afectan directamente al transportista.
- Después de realizar los análisis respectivos en esta investigación se determinó que la dinámica del sector del transporte pesado está dada por el movimiento de carga y depende netamente de los factores socioeconómicos que intervienen en ella. El estado en el que se encuentra la dinámica económica del sector es malo, debido a que la mayoría de unidades se encuentra en estado de ocio y luchan entre ellos por conseguir un viaje, algunas empresas cerraron por banca rota y otras decidieron emigrar a ciudades de mayor concurrencia de carga.
- Después de la aplicación del método de regresión lineal múltiple se determinó que existe una relación de más del 90% entre las dos variables de estudio de acuerdo a los resultados el PIB y la calidad de vida se relacionan directamente con la dinámica económica del sector del transporte pesado. El grado de impacto generado es alto negativo en los factores de mayor influencia como son la inversión y la balanza comercial, estos representan el resultado de las diferentes reformas arancelarias aplicadas en los últimos años.

5.2. RECOMENDACIONES

- Este proyecto queda abierto a futuros estudios por lo que se recomienda tomar en cuenta este trabajo como base para continuar con investigaciones más a fondo sobre la dinámica del transporte y los factores socioeconómicos en la ciudad de Tulcán y dar soluciones a la problemática de la zona.
- Se recomienda a los organismos de control como Autoridades nacionales, SENA, y los diferentes ministerios, gobiernos seccionales, realizar un análisis del sector del transporte en la zona norte del Ecuador para determinar estrategias que permitan el mejoramiento económico del sector como pueden ser: reformar las políticas arancelarias a favor del transporte pesado de Tulcán, crear subsidios a diferentes costos de operación.
- Se recomienda a las autoridades de control poner más atención en el transporte pesado local debido a que el impacto generado por los factores socioeconómicos afecta en mayor grado a las empresas pequeñas quienes no pueden salir de la depresión económica que acarrea la zona norte del Ecuador.
- En relación a automotores que se encuentran paralizados por la disminución del flujo de carga se recomienda realizar socializaciones entre autoridades y beneficiarios para incentivar la asociación y operar bajo una licencia entregando los productos justo a tiempo y con mayor responsabilidad empresarial para fomentar el liderazgo organizativo y la toma de decisiones a corto plazo, dando solución al problema presentado en este sector.
- La Universidad Politécnica Estatal del Carchi al ser un ente de desarrollo social en beneficio de la colectividad se recomienda realizar socializaciones con las diferentes compañías y asociaciones de transporte pesado para capacitar a su personal sobre la operación bajo un régimen común y no individualmente con la finalidad de evitar la competencia entre compañeros del sector.

VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Albolacio, M. (2013). *Gestion Contable*. Obtenido de <https://www.casadellibro.com/libro-gestion-contable/>

Alejandre, M. (16 de Febrero de 2016). *UNE EN 13816*. . Obtenido de <https://es.linkedin.com/pulse/une-en-13816-una-norma-esencial-el-sector-transporte-para-alejandre>

Almario, F. (s/a). *Infraestructura vial y de transportes*. Bogotá: Universidad Javeriana.

Arciniegas, O. (2014). *Sistemas de Gestion de calidad (teoria y practica bajo la norma ISO 2015)*.

ARGENPAPA. (17 de 09 de 2016). *Ecuador (Carchi): La papa contará con registro agrícola*. Obtenido de <https://www.argenpapa.com.ar/noticia/2962-ecuador-carchi-la-papa-contara-con-registro-agricola>

Banrepcultural. (2000). *Red Cultural del Banco de la República de Colombia*. Obtenido de Sectores económicos: http://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php?title=Sectores_econ%C3%B3micos

Buzo, I. (1996). Definición de transporte. *APUNTES DE GEOGRAFÍA HUMANA*, 15.

Callen, T. (2008). ¿Qué es el Producto Interno Bruto? *Finanzas & desarrollo*, 48.

Cárdenas, S. (2015). *Balanza comercial del Ecuador en tiempos de dolarización*. Samborondón: Universidad Espiritu Santo.

Carlín, N. C. (s.f.). *Dinámica económica*. Obtenido de http://www.emapas.inecc.gob.mx/download/lch_dinamica_economica.pdf

CHÉRREZ, J. (2012). *CREACIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE PESADO*. Quito: FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS.

Comunidad Andina. (s.f de s.f de s.f). CAN. Obtenido de Quienes somos: <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?tipo=QU>

Drucker, P. (08 de 01 de 2013). *Calidad y Gestion*. Recuperado el 29 de 11 de 2016, de <https://calidadgestion.wordpress.com/tag/peter-drucker/>

ECUADOR, P. (2012). *Transporte y Logistica*. Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/sector11/>

Ekos. (2014). Zoom Transporte y Logística. *Ekos*.

Enriquez, P. (2015). *La transformación de la matriz productiva y el transporte internacional de mercancías por carretera Ecuador-Colombia*. Tulcán: UPEC.

Erazo, A. (2013). *Estudio de la gestión financiera del sector del transporte pesado asociado en la provincia del Carchi y su impacto en el desarrollo económico y social de la población*. Quito: ESPE.

Figueras, A. (2009). Socioeconomía, Economía y territorio (**). *Actualidad Económica*, 40-42.

Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia del Carchi. (2015). Fascículo de la Prefectura del Carchi. *Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de la provincia del Carchi*, 18-22.

HERALDO, E. (2017). *ECONOMIA DEL TRANSPORTE*. Obtenido de <https://www.elheraldo.co/columnas-de-opinion/bienvenida-la-economia-del-transporte-325861>

Hernandez Sampieri, R. (2010). *Metodología de la Investigación*. Mexico: McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.

<https://books.google.com.ec/books?id=baUwDgAAQBAJ&pg=PT163&lpg=PT163&dq=gestion+de+calidad+en+el+medio+de+transporte+autores&source=bl&ots=blzFgZbUlz&>. (2015). *Sistema de Gestion de calidad (teoria y practica bajo la norma ISO*. Obtenido de

<https://books.google.com.ec/books?id=baUwDgAAQBAJ&pg=PT163&lpg=PT163&dq=gesti+on+de+calidad+en+el+medio+de+transporte+autores&source=bl&ots=blzFgZbUlz&>

INEC. (2014). *Compendio Estadístico*. QUITO: INEC.

La Gran enciclopedia de la Economía. (2009). *La Gran enciclopedia de la Economía*. Obtenido de Dinámica Económica: <http://www.economia48.com/spa/d/dinamica-economica/dinamica-economica.htm>

LA HORA. (4 de OCTUBRE de 2011). Transporte pesado de Ecuador en problemas. *LA HORA*.

La Papa en Ecuador. (18 de septiembre de 2009). Obtenido de <http://jdsproducciondepapas.blogspot.com/2009/09/la-papa-en-ecuador.html>

LEGAL, A. B. (2016). *aenor.es/aenor/certificacion/calidad*. Obtenido de https://www.aenor.es/aenor/certificacion/calidad/calidad_transporte_13816.asp#.WMjLKtLhDIW

Legales, E. (2015). *DECISIÓN 399: TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS*. Obtenido de http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/LOTAIP2015_DECISION-DE-LA-CAN-399.pdf

Libera, B. (2015). *Aula Fácil*. Obtenido de Qué es impacto: <https://www.aulafacil.com/cursos/organizacion/evaluacion-de-impacto/que-es-impacto-120260>

López, F. (2002). El análisis de contenido como Método de Investigación. *XXI, Revista de Educación* , 167-179.

Lopez, M. &. (2008). *Sistema de indicadores económicos y sociales: la importancia del análisis integrado*. La Plata: Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Universidad Nacional de Mar del Plata.

LOPEZ, M. T. (2015). Sistema de indicadores económicos y sociales: la importancia del análisis integrado. En M. T. LOPEZ, *CENTRO DE INVESTIGACIÓN, SEGUIMIENTO Y*

MONITOREO DEL DESARROLLO (págs. 8 - 10). Fac. de Ciencias Económicas y Sociales – Universidad Nacional de Mar del Plata.

Millán., T. A. (2008). *METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN* . Obtenido de <https://metodoinvestigacion.wordpress.com/2008/02/29/investigacion-cualitativa/>

Millares, R. D. (2006). *LA CALIDAD EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE*. Obtenido de <http://www.eumed.net/ce/2010a/cmcd.htm>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (5 de 05 de 2016). *MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS*. Obtenido de Pesos y Dimensiones: <http://www.obraspublicas.gob.ec/consulta-de-citaciones-pesos-y-dimensiones/>

Mora, J. (2011). El Transporte Pesado de Carga y la Economía de la Ciudad de Tulcán. *SATHIRI*, 21-30.

Mora, J. (2015). *Estudio prospectivo del sector de Logística y Transporte para el cambio de la matriz productiva de la Provincia del Carchi*. Quito: Universidad Central del Ecuador.

Müller, A. (2015). Transporte y patrón socioeconómico: relaciones, implicancias, equívocos. *Voces en el Fenix*, 12-13.

Obras Públicas. (31 de Marzo de 2018). *Subsecretaria de Infraestructura del Transporte*. Obtenido de Dirección de conservación del transporte: www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/.../01/Reporte_Estado_Red_Vial_Estatal.pdf

OCCIDENTALES, A. S. (1998). *Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, sustitutoria de la Decisión 257*. Obtenido de http://www.ftaa-alca.org/wgroups/wgsv/sagreem/spanish/sv_33a3.asp

Ordoñez, M. &. (2015). *EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE LOS IMPUESTOS QUE RIGEN LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE PESADO POR CARRETERA EN LA CIUDAD DE CUENCA, ANÁLISIS 2014. CASO PRÁCTICO ORMUTRANS S.A*. Cuenca: UNIVERSIDAD DE CUENCA.

OSMAN. (2000). *Observatorio de Salud y Medio Ambiente de Andalucía*. Obtenido de Factores socioeconómicos: <http://www.osman.es/diccionario/definicion.php?id=12667>

Ponce, P. S. (2011). La Economía de la Frontera Norte del Ecuador. *Fronteras*, 6-9.

Reinoso, M. (2015). *ANÁLISIS DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. FRONTERA TULCÁN – IPIALES, PERIODO 2015*. Quito: UNIVERSIDAD CENTRAL DEL ECUADOR.

Revelo, B. (2013). Análisis del caso Paso de Frontera del Municipio de Ipiales y el Cantón Tulcán. 23. Ecuador: Universidad Simon Bolivar-Ecuador.

Revista Líderes. (2016). El transporte de carga pesada registra caída en las ventas. *Líderes*, 8.

s.f. (20 de 08 de 2009). *LOGISTICA EMPRESARIAL*. Obtenido de La Carga: <http://logisticacindy.blogspot.com/2009/08/la-carga.html>

SENA. (2014). Oferta y demanda del transporte. *Tecnología en logística del transportee*, 15.

Solís, B. (04 de abril de 2017). *¿Qué origina el deficit comercial?* Obtenido de <http://www.elfinanciero.com.mx/opinion/benito-solis/que-produce-los-deficits-comerciales>

Taccone, G. (04 de 07 de 2018). *notas.taccone*. Obtenido de El cambio de paradigma económico: <http://notas.taccone.com.ar/el-cambio-de-paradigma-economico/>

TELEGRAFO, E. (2015). Gobierno anuncia nuevas medidas para reactivación económica en Carchi. 1.

Tereza, L. M., & Natacha, G. (2013). *Sistema de indicadores economicos y sociales*. CENTRO DE INVESTIGACIÓN, SEGUIMIENTO Y MONITOREO DE DESARROLLO.

terrestre, A. d. (s.f.). *NORMATIVA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE*. Obtenido de <https://www.migracion.gob.bo/upload/marcoLegal/normInternacional/8-ATIT.pdf>

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS. (2016).

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS. (2.I.1. Registro Oficial 27, Editor)

Obtenido de http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/LOTAIP2015_DECISION-DE-LA-CAN-399.pdf

UNIVERSIDAD ANDINA SIMON BOLIVAR. (2009). *Unidad Socio Ambiental*. Obtenido de

Indicadores de la Diversidad Social en el Ecuador:

http://www.campusvirtual.uasb.edu.ec/uisa/index.php?option=com_content&view=category&id=64&Itemid=91

Vivir, P. N. (2013). *Plan Nacional del Buen Vivir 2013 - 2017*. Obtenido de Objetivo 10:

<http://www.buenvivir.gob.ec/objetivo-10.-impulsar-la-transformacion-de-la-matriz-productiva>

VII. ANEXOS

Anexo 001. Base de datos de la Agencia Nacional de Transito (ANT)

Tabla 12. Base de datos operadoras

Operadora	Año	Camión	Tráiler	Total
AURA LOPEZ	2013	12		12
HORIZCUB	2013	17		17
AMEEXISCARGO S.A.	2013	19		19
VERY FAST TRANSPORT VEFATRANS.A	2013	14	3	17
TRANSURGINT S.A.	2013	13	35	48
TRANSRUNORT	2013	11	56	67
TRANSMONTEAGUILA	2013	25		25
TRANSCARMELO	2013	96	68	164
CIATITANORT	2014	41	3	44
TRUKPARADYS	2014	13	0	13
UTRAHN	2014	3	5	8
SOCOMERI CIA. LTDA.	2014	4		4
TUFITRANS	2014	18		18
TRANSTULCARGO	2014	3		3
TRANSTIC S.A.	2014	4	1	5
FRONTIERTRUCKS S.A.	2014	40	2	42
TRANSPORTES ADLER CIA LTDA	2014		4	4
SATENA	2014	11	7	18
CIA COMTRATURES S.A.	2014	24		24
CIA VM&M S.A.	2014	4		4
UTRANLOGIS	2014	9	2	11
LOGÍSTICA CETLOG	2014	3	1	4
CIA. TRANSBOLIVARIANA S.A.	2014	9	13	22
TRANSJAIVAN	2014	1	3	4
CIAPRUTE	2015	63	4	67
RODRIGUEZ MONCAYO	2015	15	2	17
SILOGTER S.A.	2015		5	5
TRANPORTE Y COMERCIO GERMOR S.A.	2015		24	24
CERRO NEGRO S.A.	2015	68	40	108
TRANSPORTES COORDIFRONTERAS S.A.	2015	1	7	8
COMPAÑIA CONTRANSTUL S.A.	2015	20	8	28

BRAVORAMIEZ S.A.	2015	3		3
CARCHITRUCKS	2016	12		12
SENAINCAP	2016	4		4
SURTITIENDASDELVALLE S.A.	2016	4		4
ALPOLO SEVEN	2017	1		1
CIATITANORT	2017	2		2
CIAPRUTE	2017	1	1	2
TRUKPARADYS	2017	1		1
QUEUVID	2017	1	2	3
ECOPERU	2017	1		1
RODRIGUEZ MONCAYO	2017	1		1
AMEEXISCARGO S.A.	2017	1		1
VERY FAST TRANSPORT VEFATRANS.SA	2017	1		1
SILOGTER S.A.	2017	1		1
TRANSRUNORT	2017	6		6
CERRO NEGRO S.A.	2017	2		2
JHOGO	2017	1		1
RODFRONT	2017	5		5
ROSERO GARZON	2017	1		1
REINOSO Y ARCOS	2017	2	2	4
DELISETRANS	2017	2		2
CIA. CONTRATORES S.A.	2017	1		1
CIA VM&M S.A.	2017	1		1
UTRANLOGIS	2017	1		1
LOGÍSTICA CETLOG	2017	1		1
COMPAÑÍA CONTRANSTUL S.A.	2017	2		2
RUNORCARCHI	2017	1		1
CIA. TRANSBOLIVARIANA S.A.	2017	1		1
TRANSJAIVAN	2017	1		1
LATINCARCHI S.A.	2017	1		1
LESAYES S.A.	2017	3		3

Fuente: Agencia Nacional de Transito (ANT)

Elaborado por: Auz A. y Quiroz N. 2018

Anexo 002. Entrevista realizada a transportistas del sector

Tabla 13. Datos proporcionados por los transportistas de Tulcán

Nombres	Edad	Tiempo de trabajo	Operadora	Pago por flete *	N.º de viajes al mes	Rutas	Carga frecuente	Ingreso bruto*	Ganancia
Pablo Castillo	55	35	CIA. RECFRONTRUKS S.A.	415	6	Tulcán - Quito	Papel - Arroz	2490	996
Leonardo Potosí	42	6	CERRO NEGRO	475	10	Tulcán - Quito - Guayaquil	Mercadería Bodega	4750	1900
Franklin Montenegro	43	15	MIDECAR	890	8	Tulcán - Quito - Ambato	Frutas - Arroz	7120	2848
Oswaldo Escobar	38	22	SANCHEZ POLO	750	10	Tulcán - Sto. Domingo	Frutas - Papa	7500	3000
Romel Cuarán	37	12	CIA PRUTE	171	8	Tulcán - Quito	Papa	1368	547,2
Marcelo Aza	33	12	CETPANOR	230	8	Tulcán - Guayaquil	Frutas - Arroz	1840	736
Alvaro Bravo	56	20	TRANSUIZAM	465	8	Tulcán - Ambato - Sto. Domingo	Mercadería Aduana - Huevos	3720	1488
Fausto García	58	35	SANCHEZ POLO	1625	8	Tulcán - Guayaquil	Rollos de Papel	13000	5200
Fernando Fraga	40	25	APOLO	645	6	Tulcán - Perú - Colombia	Madera - Arroz - Cebolla	3870	1548
Washington Piarpuezán	53	10	MAYOR ARTURO GUEVARA	870	8	Tulcán - Guayaquil	Papa - Arroz	6960	2784
Rene Torres	50	30	CIA PRUTE	500	8	Tulcán - Guayaquil	Papa	4000	1600
Wladimir Arevalo	24	4	CETPANOR	317	8	Tulcán - Guayaquil	Papa	2536	1014,4
Oscar Puetate	34	15	SICEITRANSPORT	450	10	Tulcán - Quito - Guayaquil	Mercadería Aduana	4500	1800
Esteban Rosero	45	15	CERRO NEGRO	450	10	Tulcán - Quito - Guayaquil	Mercadería Aduana	4500	1800
Jonathan Castro	24	4	TRANSRUNORT	1312	8	Tulcán - Guayaquil - Sto. Domingo	Papa - Bocadoillos	10496	4198,4
Jairo Rodríguez	53	30	CERRO NEGRO	400	8	Tulcán - Quito	papel	3200	1280

Fuente: Entrevista realizada a los transportistas del sector del transporte pesado de Tulcán

Elaborado por: Auz A. y Quiroz N. 2018

Anexo 003. Ficha Nematécnica

Tabla 14. Ficha de observación "Análisis documental"

Indicador	Fuente	Año	Análisis
PIB (Producto Interno Bruto)	Banco Central del Ecuador	2017	PIB trimestral por años desde el 2014 hasta el 2016.
Nivel de educación	Banco Central del Ecuador	2014 - 2016	Datos estadísticos de la educación ecuatoriana.
Salario básico unificado de Ecuador	Ministerio de Trabajo	2014 - 2016	Tabla de salarios en forma general.
Índice de desempleo del Ecuador	El desafío sin fronteras	2017	Tabla del índice de desempleo por años
Balanza comercial	Banco Central del Ecuador	2013 - 2020	Datos económicos
VAB Valor añadido bruto cantonal	Ecuador Cifras	2014 - 2016	Datos estadísticos
Infraestructura vial	Subsecretaria de Infraestructura del Transporte	2013 - 2017	Estado de Infraestructura
Inversión del sector	Agencia Nacional de tránsito Tulcán	2014 - 2016	Parque automotor

Elaborado por: Auz A. y Quiroz N. 2018

Anexo 004. Datos de factores socioeconómicos y dinámica económica estudiados

Tabla 15. Factores socioeconómicos y dinámica económica

Año	Desempleo	Calidad de Vida	PIB	Balanza Comercial	Dinámica Eco. Sec. Transporte pesado
2014	5,4%	\$ 340,00	2,2%	\$ -238.490.405,00	\$ 159.900,00
2015	4,78%	\$ 354,00	-2,80%	\$ -186.137.371,00	\$ 110.400,00
2016	5,3%	\$ 366,00	-2,8%	\$ 138.653.909,00	\$ 91.080,00

Elaborado por: Auz A. y Quiroz N. 2018

Anexo 005. Resultados de la aplicación del método de regresión lineal múltiple

Tabla 16. Desempleo

<i>Estadísticas de la regresión</i>	
Coefficiente de correlación múltiple	0,388274501
Coefficiente de determinación R ²	0,150757088
R ² ajustado	-0,698485823
Error típico	46260,22667
Observaciones	3

Elaborado por: Auz A. y Quiroz N. 2018

Tabla 17. Calidad de vida

<i>Estadísticas de la regresión</i>	
Coefficiente de correlación múltiple	0,979346044
Coefficiente de determinación R ²	0,959118674
R ² ajustado	0,918237347
Error típico	10149,7251
Observaciones	3

Elaborado por: Auz A. y Quiroz N. 2018

Tabla 18. PIB

<i>Estadísticas de la regresión</i>	
Coefficiente de correlación múltiple	0,96225626
Coefficiente de determinación R ²	0,92593711
R ² ajustado	0,85187422
Error típico	13661,303
Observaciones	3

Elaborado por: Auz A. y Quiroz N. 2018

Tabla 19. Balanza comercial

<i>Estadísticas de la regresión</i>	
Coefficiente de correlación múltiple	0,800237814
Coefficiente de determinación R ²	0,640380559
R ² ajustado	0,280761119
Error típico	30103,24905
Observaciones	3

Elaborado por: Auz A. y Quiroz N. 2018



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACION, ADMINISTRACION Y ECONOMIA EMPRESARIAL
CARRERA DE ADMINISTRACION DE EMPRESAS Y MARKETING

ACTA

DE LA SUSTENTACIÓN DE PREDEFENSA DEL INFORME DE INVESTIGACIÓN DE:

NOMBRE: YESSENIA ALEJANDRA AUZ VALLEJO
NIVEL/PARALELO: TITULACIÓN

CÉDULA DE IDENTIDAD: 0401544440
PERIODO ACADÉMICO: OCT. 2018 - FEB. 2019

TEMA DE INVESTIGACIÓN:

ANÁLISIS DE LOS FACTORES SOCIOECONÓMICOS QUE GENERAN MAYOR IMPACTO EN LA DINÁMICA ECONÓMICA DEL SECTOR TRANSPORTE PESADO NACIONAL EN LA CIUDAD DE TULCÁN

Tribunal designado por la dirección de esta Carrera, conformado por:

PRESIDENTE: LUIS HOMERO VIVEROS ALMEIDA
LECTOR: EDWIN MARCELO CAHUASQUÍ CEVALLOS
ASESOR: JEANETH LUCÍA BASTIDAS GUERRÓN

De acuerdo al artículo 21: Una vez entregados los requisitos para la realización de la pre-defensa el Director de Carrera integrará el Tribunal de Pre-defensa del informe de investigación, fijando lugar, fecha y hora para la realización de este acto:

EDIFICIO DE AULAS: 1 **AULA:** 11
FECHA: lunes, 18 de febrero de 2019
HORA: 09H28


Obteniendo las siguientes notas:

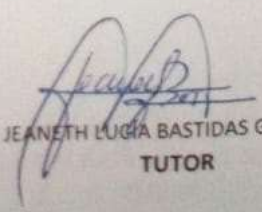
1) Sustentación de la predefensa:	4,90
2) Trabajo escrito	2,15
Nota final de PRE DEFENSA	7,05


Por lo tanto: **APRUEBA CON OBSERVACIONES** ; debiendo acatar el siguiente artículo:

Art. 24.- De los estudiantes que aprueban el Plan de Investigación con observaciones. - El estudiante tendrá el plazo de 10 días laborables para proceder a corregir su informe de investigación de conformidad a las observaciones y recomendaciones realizadas por los miembros Tribunal de sustentación de la pre-defensa.

Para constancia del presente, firman en la ciudad de Tulcán el lunes, 18 de febrero de 2019


LUIS HOMERO VIVEROS ALMEIDA
PRESIDENTE


JEANETH LUCÍA BASTIDAS GUERRÓN
TUTOR


EDWIN MARCELO CAHUASQUÍ CEVALLOS
LECTOR



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACION, ADMINISTRACION Y ECONOMIA EMPRESARIAL
CARRERA DE ADMINISTRACION DE EMPRESAS Y MARKETING

ACTA

DE LA SUSTENTACIÓN DE PREDEFENSA DEL INFORME DE INVESTIGACIÓN DE:

NOMBRE: NELLY LORENA QUIROZ ROSERO
NIVEL/PARALELO: TITULACIÓN

CÉDULA DE IDENTIDAD: 0401583885
PERIODO ACADÉMICO: OCT. 2018 - FEB. 2019

TEMA DE INVESTIGACIÓN:

ANÁLISIS DE LOS FACTORES SOCIOECONÓMICOS QUE GENERAN MAYOR IMPACTO EN LA DINÁMICA ECONÓMICA DEL SECTOR TRANSPORTE PESADO NACIONAL EN LA CIUDAD DE TULCÁN

Tribunal designado por la dirección de esta Carrera, conformado por:

PRESIDENTE: LUIS HOMERO VIVEROS ALMEIDA
LECTOR: EDWIN MARCELO CAHUASQUÍ CEVALLOS
ASESOR: JEANETH LUCÍA BASTIDAS GUERRÓN

De acuerdo al artículo 21: Una vez entregados los requisitos para la realización de la pre-defensa el Director de Carrera integrará el Tribunal de Pre-defensa del informe de investigación, fijando lugar, fecha y hora para la realización de este acto:

EDIFICIO DE AULAS: 1 **AULA:** 11
FECHA: lunes, 18 de febrero de 2019
HORA: 09H28

Obteniendo las siguientes notas:

1) Sustentación de la predefensa:	4,90
2) Trabajo escrito	2,15
Nota final de PRE DEFENSA	7,05

Por lo tanto:

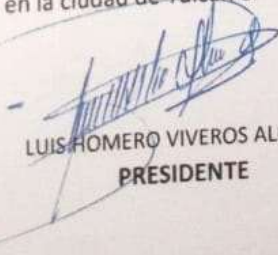
APRUEBA CON OBSERVACIONES

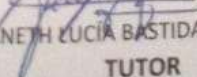
; debiendo acatar el siguiente artículo:


Art. 24.- De los estudiantes que aprueban el Plan de Investigación con observaciones. - El estudiante tendrá el plazo de 10 días laborables para proceder a corregir su informe de investigación de conformidad a las observaciones y recomendaciones realizadas por los miembros Tribunal de sustentación de la pre-defensa.

Para constancia del presente, firman en la ciudad de Tulcán el

lunes, 18 de febrero de 2019


LUIS HOMERO VIVEROS ALMEIDA
PRESIDENTE


JEANETH LUCÍA BASTIDAS GUERRÓN
TUTOR


EDWIN MARCELO CAHUASQUÍ CEVALLOS
LECTOR

Adj.: Observaciones y recomendaciones