

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



**FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN,
ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL**

**CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN COMERCIAL
INTERNACIONAL**

Tema: “Infraestructura física de las empresas de transporte de carga del cantón Tulcán y los efectos en el desarrollo económico local.”

Trabajo de titulación previa la obtención del
Título de Ingeniero en Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional

AUTOR: Aguirre Pozo Kevin Leonardo

TUTOR: Valdivieso Aslalema Jimmy Alexander, Msc.

Tulcán, 2021

CERTIFICADO JURADO EXAMINADOR

Certificamos que el estudiante Aguirre Pozo Kevin Leonardo con el número de cédula 040153788-1 ha elaborado el trabajo de titulación: “Infraestructura física de las empresas de transporte de carga del cantón Tulcán y los efectos en el desarrollo económico local.”

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.



Firmado electrónicamente por:
**JIMMY ALEXANDER
VALDIVIESO
ASLALEMA**

f.....

MSc. Jimmy Alexander Valdivieso

TUTOR

**WILLINGTON
GERARDO
MERA
RODRIGUEZ**

Firmado digitalmente por
WILLINGTON GERARDO MERA
RODRIGUEZ
Fecha: 2021.09.27 08:10:50 -05'00'

f.....

MSc. Willington Gerardo Mera

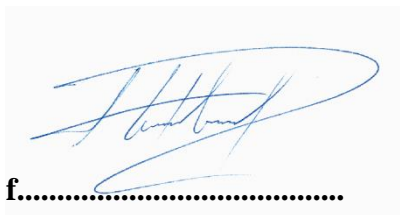
LECTOR

Tulcán, septiembre de 2021

AUTORÍA DE TRABAJO

El presente trabajo de titulación constituye requisito previo para la obtención del título de **Ingeniero** en la Carrera de comercio exterior y negociación comercial internacional de la Facultad de Comercio Internacional, Integración, Administración y Economía Empresarial

Yo, Aguirre Pozo Kevin Leonardo con cédula de identidad número 040153788-1 declaro: que la investigación es absolutamente original, auténtica, personal y los resultados y conclusiones a los que he llegado son de mi absoluta responsabilidad.



f.....

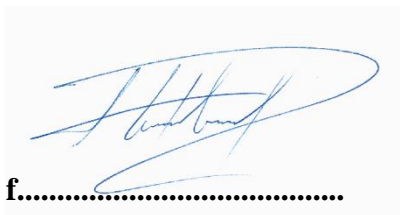
Aguirre Pozo Kevin Leonardo

AUTOR

Tulcán, septiembre de 2021

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, Aguirre Pozo Kevin Leonardo declaro ser autor de los criterios emitidos en el trabajo de investigación: “Infraestructura física de las empresas de transporte de carga del cantón Tulcán y los efectos en el desarrollo económico local.” y eximo expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales.



f.....

Aguirre Pozo Kevin Leonardo

AUTOR

Tulcán, septiembre de 2021

AGRADECIMIENTO

Esta tesis, si bien ha requerido de esfuerzo y mucha dedicación, no hubiese sido posible finalizarla sin la cooperación desinteresada de todas y cada una de las personas que me acompañaron en el recorrido laborioso de este trabajo y muchas de las cuales han sido un soporte muy fuerte en todo momento. Primordialmente, dar gracias a familia y amigos, por estar presentes en cada paso, por fortalecer e iluminar mi mente y por haber estado siempre presentes.

DEDICATORIA

Este trabajo está dedicado a mi familia y amigos cuyo apoyo, paciencia y esfuerzo han sido fundamentales para culminar este proceso.

ÍNDICE

ABSTRACT	13
INTRODUCCIÓN.....	14
I. EL PROBLEMA	16
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	16
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	17
1.3 JUSTIFICACIÓN	17
1.4 OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	18
1.4.1 Objetivo General.....	18
1.4.2 Objetivos Específicos	18
1.4.3 Preguntas de Investigación	18
II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	19
2.1 ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS	19
2.2 MARCO TEÓRICO	24
2.2.1 Función económica del transporte.....	24
2.2.2 Teoría de la Ventaja Competitiva.....	25
2.2.3 Teoría de la Ventaja Comparativa.....	25
2.2.4 La teoría moderna del crecimiento económico.....	26
2.2.5 Costo de Oportunidad.....	26
2.3 FUNDAMENTACIÓN LEGAL.....	26
2.3.1 Constitución del Ecuador 2008	26
2.3.2 Acuerdo de Cartagena	27
2.3.3 Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, COPCI.....	28
2.3.4 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.	28
2.3.5 Plan Binacional de Integración Fronteriza Ecuador – Colombia 2014-2022.....	29
2.4 Fundamentación Conceptual.....	29
2.4.1 Capital humano.....	29
2.4.2 Competitividad	30

2.4.3	Corresponsabilidad	30
2.4.4	Desarrollo Económico	30
2.4.5	Desarrollo Local	30
2.4.6	Economía	30
2.4.7	Estabilidad	30
2.4.8	Infraestructura.....	31
2.4.9	Parque automotor.....	31
2.4.10	Productividad.....	31
2.4.11	PIB per cápita	31
2.4.12	Producto interno bruto	31
2.4.13	Servicios logísticos	31
2.4.14	Sustentabilidad	31
2.4.15	Transporte de carga	32
2.4.16	Transporte internacional	32
III.	METODOLOGÍA.....	32
3.1	ENFOQUE METODOLÓGICO.....	32
3.1.1	Enfoque cuantitativo.....	32
3.1.2	Enfoque cualitativo.....	33
3.2	Tipo de Investigación.....	33
3.2.1	Descriptiva.....	33
3.2.2	Exploratoria	34
3.2.3	Longitudinal	34
3.3	HIPÓTESIS O IDEA A DEFENDER	34
3.4	DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	34
3.5	MÉTODOS UTILIZADOS	38
3.5.1	Población de estudio	38
3.5.2	Técnicas para la recolección de datos.....	38

3.6	Análisis Estadístico.....	38
3.7	Análisis situacional de la infraestructura física de transporte de carga.	38
3.7.1	Aspectos generales de transporte de carga en el Ecuador.	38
3.7.2	Aspectos de la infraestructura de transporte.....	42
3.7.3	Acuerdos sobre el Transporte de carga por carretera	47
3.7.4	Transporte de carga en el cantón Tulcán.....	49
3.8	Desarrollo económico local.	64
3.8.1	Aspecto político.....	64
3.8.2	Aspecto económico.....	64
3.8.3	Aspecto social.....	71
3.8.4	Aspecto tecnológico	75
3.8.5	Aspecto ecológico.....	75
3.8.6	Factor legal.	76
IV.	RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	77
4.1	RESULTADOS	77
4.1.1	Resultados del análisis situacional del transporte de carga e infraestructura física	77
4.1.2	Resultados del análisis situacional de economía local.	80
4.1.3	Resultados de las entrevistas a los representantes de las empresas de transporte de carga que cuentan almacenamiento.	80
4.2	DISCUSIÓN	81
4.2.1	La infraestructura física (almacenamiento) del transporte de carga y los efectos en el desarrollo económico local	82
V.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	84
5.1	CONCLUSIONES	84
5.2	RECOMENDACIONES.....	85
VI.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	86
VII.	ANEXOS.....	88

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Operacionalización de la variable independiente.....	36
Tabla 2 Operacionalización de la variable dependiente.....	37
Tabla 3 Participación del sector transporte en el PIB Nacional.....	40
Tabla 4 El transporte en las importaciones y exportaciones.....	40
Tabla 5 Número de unidades de cada tipo de transporte destinado a la carga.....	41
Tabla 6 Capacidad instalada de transporte de carga (toneladas 2020).....	41
Tabla 7 Indicadores de actividad logística.....	42
Tabla 8 Indicadores de infraestructura.....	44
Tabla 9 Inversión en infraestructura del sector del transporte de Ecuador.....	46
Tabla 10 Red vial de la provincia del Carchi.....	50
Tabla 11 Inversión en la red vial de la provincia del Carchi.....	51
Tabla 12 Empresas de transporte pesado del cantón Tulcán.....	51
Tabla 13 Usuarios del servicio de transporte de carga.....	54
Tabla 14 Cantidad de mercancías que ingresan a Colombia desde Ecuador.....	59
Tabla 15 Cantidad de mercancías que a Ecuador desde Colombia.....	59
Tabla 16 Número de Empresas por Sectores Económicos.....	68
Tabla 17 Sectores Económicos.....	71
Tabla 18 Principales actividades según ocupación PEA.....	72
Tabla 18 Matriz de Valoración de Impactos.....	85
Tabla 19 Impacto en el desarrollo económico local.....	86

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Inversión en Infraestructura del sector del transporte de Ecuador.....	46
Figura 2 Conocimiento de los servicios de las empresas de transporte de carga.....	53
Figura 3 Conocimiento del proceso para contratar el servicio.....	54
Figura 4 Usuarios del servicio de transporte de carga.....	55
Figura 5 Percepción del servicio del transporte de cargo.....	55
Figura 6 Servicios de las empresas de transporte de carga.....	56
Figura 7 Aspectos para contratar el servicio de transporte de carga.....	57

Figura 8 Aporte del sector del transporte al ingreso de la provincia.....	62
Figura 9 Frecuencias de viajes.....	62
Figura 10 Rutas frecuentes del transporte de carga.....	63
Figura 11 Ingresos Brutos de los transportistas.....	63
Figura 12 Población Económicamente Activa del Cantón Tulcán.....	65
Figura 13 Actividades Económicas del Cantón Tulcán.....	66
Figura 14 Población por sectores económicos	68
Figura 15 Sectores Económicos en Porcentaje.....	69
Figura 16 Líneas de pobreza y extrema pobreza (dólares).....	72
Figura 17 Pobreza y extrema pobreza en porcentaje.....	73
Figura 18 Índice de pobreza en área urbana y rural	73
Figura 19 Tasa de desempleo de la provincia del Carchi	74

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1 Formato de entrevistas a los representantes de las empresas de transporte de carga que cuentan almacenamiento.....	88
Anexo 2 Evidencia de la investigación de campo efectuada a los representantes de las empresas de transporte de carga del Cantón Tulcán	90

RESUMEN

El sector del transporte de carga se encuentra posicionado en el tercer lugar dentro de los principales sectores económicos de la provincia del Carchi, es decir, este sector es uno de los que genera mayor aporte a la economía provincial; el objetivo principal de la investigación fue analizar la incidencia de la infraestructura física de las empresas de transporte internacional de carga por carretera del cantón Tulcán en el desarrollo económico local. Para el desarrollo de la investigación se utilizó el enfoque cuantitativo y cualitativo para poder recopilar información estadística y caracterizar los aspectos de las variables, entre las conclusiones más importantes se puede mencionar que: la ciudad de Tulcán tiene una vocación comercial y el transporte pesado a servicio de apoyo, para que esta actividad se mantenga, aunque en muchos casos con niveles de supervivencia. En el sector económico del Ecuador; las empresas dedicadas a prestar el servicio de transporte constituyen desde su origen, un pilar fundamental para el normal desarrollo de las actividades de comercio exterior entre los países que conforman la Comunidad Andina de Naciones. Ya que sin su aporte las transacciones internacionales se verían afectadas en su envío terrestre y oportuno desperdiciando la infraestructura vial que actualmente existe. Para lograr una adecuada dinamización es importante y necesaria la implantación de almaceneras que cuenten con tecnología renovada y eficiente y que además tengan servicios colaterales de mantenimiento logístico en especial la protección de la infraestructura de movilidad, si se logra que cambien la filosofía de quienes hacen el transporte de carga entonces Tulcán será un polo de desarrollo económico comercio internacional competitivo con respecto a la ciudad de Ipiales.

Palabras claves: infraestructura física, transporte de carga, desarrollo económico local.

ABSTRACT

The transport ranks third in the Carchi production sectors, that is, this sector is one of those that generates the greatest contribution to the provincial economy, Tulcán has a commercial vocation and heavy transport to support service, so that this activity is maintained, although in many cases with survival levels. Within the Ecuadorian economy; The companies dedicated to providing transportation services constitute, from their origin, a fundamental pillar for the normal development of foreign trade activities between the countries that make up the Andean Community of Nations. Since without their contribution, international transactions would be affected in their land and timely shipping, wasting the road infrastructure that currently exists. To achieve an adequate dynamization, it is important and necessary to implement warehouses that have renewed and efficient technology and that also have collateral services of logistics maintenance, especially the protection of the mobility infrastructure, if it is possible to change the philosophy of those who make the cargo transportation then Tulcán will be a competitive international trade economic development pole with respect to the city of Ipiales.

Keywords: physical infrastructure, cargo transportation, local economic development.

INTRODUCCIÓN

El transporte de carga es una actividad que mueve al mundo, se encuentra relacionada desde un servicio de encomienda de alimentos, como grandes contenedores para la exportación o importación, por consiguiente, es un elemento o factor muy importante en la actual economía globalizada, tanto en el traslado de recursos entre países como al desarrollo interno. En la actualidad al sector de transporte carga 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 actividad la fuente de ingresos de varias familias, la ciudad no es ajeno a esta dinámica de crecimiento globalizado.

El presente trabajo tiene como finalidad determinar la incidencia de la infraestructura física de las empresas de transporte internacional de carga ubicadas en el Cantón Tulcán, en el desarrollo económico local, para esto se efectuaron diferentes estudios, que a continuación se detalla.

En el capítulo I corresponde al problema, donde se describió de manera objetiva la problemática, la justificación y además se plantearon los objetivos pertinentes del trabajo investigativo.

En el capítulo II se encuentra la fundamentación teórica del trabajo, el cual está formado por tres apartados, los antecedentes investigativos como primer punto, se hace referencia de estudios o investigaciones que tienen relación con el tema, en la siguiente parte se encuentra el marco teórico de las variables que intervienen en la investigación y finalmente la parte legal que respalda el trabajo.

En el capítulo III se hace referencia a la metodología en lo que tiene que ver al enfoque, el tipo de investigación, la población objeto de estudio, las técnicas y herramientas que se aplicaron en el proceso investigativo. En esta parte se efectuó la caracterización de las variables identificadas de la investigación.

El capítulo de IV de los resultados y discusiones, contiene los hallazgos más importantes, acerca del sector del transporte y la infraestructura física y de la situación económica social de la

ciudad de Tulcán, que permitieron efectuar análisis y discutir acerca de la incidencia de la infraestructura física de las empresas de transporte internacional de carga ubicadas en el Cantón Tulcán, en el desarrollo económico local.

El último capítulo se conforma de conclusiones y recomendaciones de la investigación, además de anexos en relación al tema de estudio que aportaron al desarrollo del trabajo.

I. EL PROBLEMA

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El Ecuador, según el World Economic Forum en su reporte de competitividad Global, al año 2019 ocupa el lugar 64 en el pilar de infraestructura de transporte, que a pesar de ser un avance respecto del lugar 67 en el que se encontraba en los resultados del mismo informe en el año 2016, hace caer en cuenta de que, a pesar de ser un pilar tan importante en el Ecuador, el desarrollo y crecimiento del mismo a través del tiempo realmente es bastante lento con respecto a lo que ha sucedido en otros países vecinos, lo que genera una baja competitividad para el sector.

A igual de los que sucede mundialmente es importante el desarrollo sostenible de las zonas fronterizas y en el Ecuador específicamente el cantón Tulcán; las empresas de transporte con cobertura internacional juegan un papel preponderante en el desarrollo económico como también social por la generación de empleo directo e indirecto. La respuesta que exige el mercado internacional es agilidad y velocidad, por lo tanto, es necesario maximizar la eficiencia de las diferentes operaciones que están ligadas al comercio exterior.

Para justificar lo expuesto anteriormente se inserta la siguiente cita:

Es fundamental para el desarrollo económico de los países la infraestructura, debido a la conexión económica y correlación que afectan a la calidad de vida y la competitividad de la economía de un estado. La modernización de la infraestructura tiene que ver con la evolución de la competitividad internacional, por lo tanto, sector de transporte internacional genera un papel indispensable en la competitividad y la globalización comercial (Reinoso, 2016, p. 43).

Si bien es cierto que la situación económica actual del cantón Tulcán no es la mejor por efectos de la pandemia y el valor del dólar, sin embargo, estos no son obstáculos ni óbices las empresas de transporte están obligadas a ser más eficaces para poder seguir adelante y permanecer económicamente activas, esto incide en que es necesario encontrar nuevas oportunidades de trabajo para que su desarrollo sea sustentable.

Bajo la premisa anteriormente citada son cuatro las empresas que actualmente pueden salir adelante porque disponen de almacenera propia, lo que les permite competir en mejores condiciones.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo incide la infraestructura física de las empresas de transporte internacional de carga ubicadas en el Cantón Tulcán, en el desarrollo económico local?

1.3 JUSTIFICACIÓN

Para justificar el problema propuesto en esta investigación se inicia con lo siguiente:

“El transporte, es el principal componente del consumo intermedio para realizar las diferentes actividades de los sectores productivos. Además, incentiva a integrar los mercados de capitales, bienes y servicios, financieros y laborales, favoreciendo a aumentar el nivel de calidad de vida” (Perdomo, 2015, p.37).

La importancia de esta investigación es fundamental para el desarrollo económico social del comercio fronterizo y también del cantón, esta situación reconocida por el Banco Interamericano de Desarrollo en donde se enfatiza que el desarrollo económico y la calidad de vida se activa con el fortalecimiento del transporte y su infraestructura.

En consecuencia, además de la movilidad es importante y necesaria contar con una adecuada infraestructura “almacenera” con la finalidad de reducir costos y gastos operativos, porque el transporte de mercancías a nivel internacional exige cuidados especiales para embodegar y proteger, porque el paso del producto no es de carácter simultáneo por trámites de aduana. Situación que no sucede cuando la mercadería es de carácter nacional o interna.

Descrita la importancia que tiene la transportación para exportar e internar la mercadería o productos elaborados surge la necesidad de conocer en forma bastante real cual es el verdadero aporte que tiene esta actividad en la dinamización de la economía del cantón y su importancia para ser considerada como un polo de desarrollo sustentable de la provincia del Carchi.

Vale resaltar que la principal actividad del cantón Tulcán es el comercio, tan venido a menos actualmente por problemas de pandemia y de contrabando, sin embargo es caso aparte la dinámica del transporte de carga internacional en dos sentidos para exportación y para importación y como el número de empresas de transporte dedicadas a esta actividad es relativamente pequeño en lo referente al número esto facilita la recolección de la información que permitirá cumplir los objetivos de la presente investigación.

También existe una justificación académica porque es la oportunidad para poner en práctica los conocimientos de comercio internacional relacionados con el transporte y cuál es el efecto multiplicador que tiene en la economía del cantón referente a la generación de empleo y de ingreso asociados. Además, los principales beneficiarios del proyecto son los socios de las empresas de transporte de carga, así como también la población de la ciudad de Tulcán, porque al mejorar las condiciones operativas del sector del transporte, los efectos en la economía local serán positivos.

1.4 OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1.4.1 Objetivo General

Analizar la incidencia de la infraestructura física de las empresas de transporte internacional de carga por carretera del cantón Tulcán en el desarrollo económico local.

1.4.2 Objetivos Específicos

- Sustentar la presente investigación con un marco teórico actualizado y documentado para poder deducir sugerencias o análisis.
- Investigar la infraestructura existente de las empresas de transporte internacional de carga que labora en el cantón Tulcán.
- Establecer los efectos más significativos que inciden en el desarrollo económico local del cantón relacionados con la actividad comercial de transporte de carga internacional.

1.4.3 Preguntas de Investigación

- ¿Cuáles son los aspectos bibliográficos que sustentan la investigación de las empresas de transporte internacional de mercancías?
- ¿Cómo se encuentra la infraestructura física existente de las empresas de transporte de carga en el cantón Tulcán?
- ¿Cuáles son los efectos más significativos que inciden en el desarrollo económico local del cantón, relacionados con la actividad comercial de transporte de carga internacional?

II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1 ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

En esta parte se encuentra información de estudios relacionados a la investigación propuesta, que pueden ser utilizados para establecer los aspectos que permitan direccionar el trabajo.

Antecedente N ° 1

Revista de iepala.es, Publicación de Luis José Di Pietro, Hacia un desarrollo integrador y equitativo.

El desarrollo local es la respuesta a los países y regiones cuyo desafío tiene una magnitud global. En la década de los 80 se dio este fenómeno que tuvo que ver con el desarrollo en el espacio económico (políticas de ajuste, relocalización de empresas, pérdida de autonomía de los estados, intercambio horizontal territorial, reestructuración económica), como en el espacio cultural (debilidad de la identidad nacional, privilegio de lo local) (Pietro, 2014, p.26).

Aporte: El análisis histórico que hace el párrafo citado explica claramente que es importante conocer los efectos que tiene la competencia que tiene las empresas de transporte de carga internacional y la relación que existe entre lo que es público y es privado para establecer un desarrollo corporativo.

Antecedente N ° 2

Revista Ingeniare. Revista chilena de ingeniería, Publicación de Martín Darío Arango Serna, Silvana Ruiz Moreno, Luisa Fernanda Ortiz Vásquez, Julián Andrés Zapata Cortes, Indicadores de desempeño para empresas del sector logístico: Una orientación para el transporte de carga terrestre.

La presente investigación, en el apartado del estudio metodológico un modelo de indicadores que miden el desempeño de las actividades que forman el proceso en las empresas de transporte de carga terrestre como son: aspectos administrativos, gerencia, operaciones de logística y tecnología de procesos del sector del transporte. La fundamentación teórica contiene la descripción de bibliografía científica, del estudio es establecer las actividades importantes en cada área de decisión de las empresas, al igual que los recursos que se ven afectados por variables internas o externas a la operación y que impactan el desempeño empresarial. Se propone un modelo de indicadores para la evaluación del desempeño de las empresas de

transporte de carga que establece el significado de cada indicador y como se lo calcula. Por último se concluye, que se puede plantear índices que midan las necesidades identificadas en la bibliografía científica sin dejar atrás los aspectos de las empresas de transporte de carga, lo que da seguridad al funcionamiento y el éxito al aplicar estos indicadores (Arango, 2017, p.41).

Aporte: En referencia a la evaluación de las empresa de transporte de carga establecer indicadores permite conocer los niveles de eficiencia de las actividades de transporte internacional de carga y ayuda a jerarquizar a las empresas en función de su desempeño. En el caso de esta investigación los indicadores ayudaran a identificar jerárquicamente a las empresas que actualmente prestan los servicios de carga internacional.

Antecedente N ° 3

Revista Publicando, Publicación de Marco Erazo, Competitividad y Comercio Exterior, 2016.

El comercio exterior y la competitividad no solamente es un problema científico, sino de naturaleza práctica debido a la relación con la docencia de estos temas y tomando en cuenta los aspectos de investigación se estableció cómo ha sido estudiada anteriormente ambos aspectos en la bibliografía especializada. La revisión de la literatura permitió clasificar está en tres grandes grupos relacionados con la competitividad y comercio internacional de diferentes regiones, países y la relación con los servicios logísticos (Erazo, 2016, p.37).

Aporte: En el estudio de empresas de transporte internacional de mercancías por carretera es importante identificar los niveles de competencias para establecer liderazgos que ayudan a la captación de clientes y como las empresas adquieren sostenibilidad.

Antecedente N ° 4

Tesis de Posgrado, Publicación de Arauz Rivadeneira José Alejandro y Reinoso Mejía Manuel Mesías, Universidad Central del Ecuador (UCE), Año 2016: Análisis de la infraestructura de transporte en las operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera frontera Tulcán - Ipiiales, periodo 2015.

La presente investigación permitió determinar que la infraestructura de transporte desempeña un papel fundamental en el transporte internacional de mercancías por carretera a través de Tulcán e Ipiiales. El 32% de la infraestructura vial de Carchi tiene un estado bueno, el 58% regular y el 9% malo; en el caso de Nariño el 20% es bueno, 62% regular y 18% malo.

Dentro de la red vial que comunica a estas dos ciudades, se ubica el puente Internacional de Rumichaca, paso fronterizo primordial para la realización del transporte internacional de mercancías por carretera entre Ecuador y Colombia (Arauz & Reinoso, 2016, p.24).

Aporte: es importante y trascendental establecer en forma cuantitativa el movimiento de carga internacional por la frontera norte y el nivel de participación que tienen las empresas locales lo cual estará establecido en la investigación propuesta.

Antecedente N ° 5

Tesis de Ingeniería, Publicación de Auz Vallejo Yessenia Alejandra y Quiroz Rosero Nelly Lorena, Universidad Politécnica Estatal de Carchi (UPEC), Año 2019: Análisis de los factores socioeconómicos que generan mayor impacto en la dinámica económica del sector del transporte pesado nacional en la ciudad de Tulcán.

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 donde se encuentra la mayor cantidad de habitantes y el transporte de carga pesada es uno de los principales sectores que generan trabajo a la población Tulcaneña. La relación que existe entre las variables del tema en estudio con el problema es directa entre sí por la magnitud de afectación que puede generar la una en la otra (Auz & Quiroz, 2019, p. 28).

Aporte: Sin lugar a duda el aporte que tiene el transporte pesado para el desarrollo económico del país en la presente investigación se trata de cuantificar cual es el efecto positivo de esta actividad en el desarrollo económico del cantón Tulcán.

Antecedente N ° 6

Tesis de Ingeniería, Publicación de Silvana Patricia Montenegro Pinchao, Universidad Politécnica Estatal de Carchi (UPEC), Año 2013: El Servicio de Transporte Pesado y su Demanda en el Cantón Tulcán

Dentro del sector de los servicios, la investigación e innovación de modernas alternativas de solución a la problemática empresarial, son factores esenciales, que las empresas deben tomar en cuenta para poder competir; así como es importante la información, herramienta básica para las acciones y toma de decisiones que se requieren para alcanzar los objetivos planteados (Montenegro, 2013, p. 57).

Aporte: sin lugar a duda conocer la demanda de los servicios de transporte de carga internacional y sus variaciones ayuda a establecer si las empresas locales están compitiendo adecuadamente que es lo que pretende identificar la investigación presente.

Antecedente N ° 7

Artículo Científico, Revista Innovar Journal, Año 2015: La calidad y el valor percibido en el transporte de mercancías en España y su importancia en la segmentación de clientes.

La investigación académica acerca de las operaciones logística y de la transportación de mercancías, establece a la calidad del servicio y a la percepción de valor como aspectos que influyen en el sector del transporte, así como también en que estos dos elementos como parte del proceso para evaluar el servicio en lo particular. En el trabajo se identifica y caracteriza a los involucrados en la prestación del servicio y la gestión del transporte internación de las mercancías y el valor que se percibe del servicio de los principales proveedores de transporte de mercancías (Journal, 2015, p. 16).

Aporte: uno de los factores que inciden para la preferencia de la utilización de una empresa de transporte es la calidad y el precio por lo tanto la investigación analizar cuáles son los precios actuales y que calidad ofrecen en los servicios.

Antecedente N ° 8

Revista de alimentación contemporánea y desarrollo regional, Publicación de Jorge Martín Cordero Torres, El gobierno municipal. ¿Promotor del desarrollo local? El caso del municipio semiurbano de Cd. Ixtepec, Oaxaca

El objetivo del estudio fue realizar un diagnóstico al ayuntamiento del municipio semiurbano de Ciudad de Ixtepec, Oaxaca, para establecer si el gobierno municipal promueve el desarrollo local. Con respecto a la metodología aplicada es de tipo cualitativa exploratoria, donde se utilizaron entrevistas cuyo cuestionario fue aplicado a la ciudadanía; los resultados demuestran que los actores locales públicos ni privados, no presentan una relación positiva. Se determina la no existencia de área o unidad administrativa donde se promoció el desarrollo local; entre las limitaciones se puede mencionar que tomó un solo aspecto el de “Desarrollo Económico Sostenible”, de los cuatro que sugiere el modelo “Agenda desde lo local”, y que sólo se ha tomado en cuenta el caso de la alcaldía de Ciudad Ixtepec, lo que una difusión de los consecuencias dependerá de los aspectos políticos, institucionales y culturales de municipios

de otras entidades federativas. Dentro de las conclusiones: La modernización de la gestión y estructura administrativa basado en competencias son elementos que permitirán que el municipio genere un desarrollo local, donde se diseñe, y se ponga en marcha políticas públicas para alcanzar esa meta de un desarrollo para la población y destacar lo importante que los actores locales se encuentren en un ámbito de movilización y participación (Cordero, 2018).

Aporte: es importante tener un diagnóstico de la situación, pero al no existir se va a desarrollar un diagnóstico específico de las cuatro empresas que laboran y que han sido calificadas para el transporte de carga que ayude a identificar sus fortalezas y debilidades.

Antecedente N ° 9

Artículo Científico, Publicación de Patrick Kline y Enrico Moretti, Department of Economics, University of California, Año 2014: People, Places, and Public Policy: Some Simple Welfare Economics of Local Economic Development Programs.

“Most countries exhibit large and persistent geographical differences in wages, income, and unemployment rates. A growing class of place-based policies attempts to address these differences through public investments and subsidies that target disadvantaged neighborhoods, cities, or regions. Place-based policies have the potential to profoundly affect the location of economic activity, along with the wages, employment, and industry mix of communities” (Kline & Moretti, 2014, p. 19).

Aporte: En esta parte el análisis que se va a realizar va a tener un enfoque hacia lo que es la inversión privada y la inversión pública para establecer los verdaderos beneficios económicos de las mismas.

Antecedente N ° 10

Paspuel (2016) publica un artículo titulado “Diagnóstico de la Asociación de Transporte Pesado del Carchi (ATPC) para una propuesta de renovación de camiones a partir del bono de chatarrización y asignación de un cupo de importación”, la investigación se la efectuó en la en la Asociación de Transporte Pesado del Carchi A.T.P.C del cantón Tulcán, debido a que en esta

parte de la provincia se sitúa la mayor parte de empresas dedicadas al Transporte de Carga pesada.

En el proyecto se establece que la principal problemática son las condiciones en que se opera o desenvuelve el transporte en el Carchi en relación a los altos valores para renovar el parque automotor, lo que impide que la mayoría de los socios no hayan hecho esta gestión de poder actualizar sus unidades (Paspuel, 2016, p.21).

Como resultado, se pudo evidenciar mediante datos estadísticos del diagnóstico, que el transporte de carga generaría un gran rédito, si la importación de vehículos fuese directa con el aval del gobierno nacional mecánicamente nuevos con una cabina de cinco años atrás. Para la importación existe un vehículo recomendado por sus características técnicas en lo referente a operación del vehículo y conservación del medio ambiente.

Además, se puede generar ventajas competitivas para el sector del transporte del Carchi en relación a su similar de país colombiano, en lo que tiene que ver a actualización y modernización del de la flota vehicular y no menos importante en precios de fletes, puesto que el nivel de endeudamiento se reduce, aumentando los ingresos y el nivel de vida de los transportistas miembros de la asociación

Aporte: Es de singular importancia analizar los efectos positivos y negativos de la situación actual que afectan directa e indirectamente al transporte de carga internacional y que incluso está afectando a la modernización de sus unidades lo que crea una alta desventaja frente a la competencia.

2.2 MARCO TEÓRICO

2.2.1 Función económica del transporte

La integración de personas y bienes en las distintas partes geográficas en la principal función del transporte, para fortalecer el dinamismo económico de las operaciones o actividades de la población, por consiguiente, el trasladar bienes para generar mayor rentabilidad es una consecuencia del ejercicio de la transportación (Salazar, 2015).

El valor agregado a lo transportado y satisfacer la demanda del servicio por parte de la población o las empresas son funciones importantes del sector del transporte en el desenvolvimiento

comercial. Los bienes tienen un valor en su lugar de origen y otro en su destino, lo que justifica su movilización en la práctica entre Tulcán y el vecino país Colombia.

2.2.2 Teoría de la Ventaja Competitiva.

La teoría de la ventaja competitiva habla acerca de que las empresas, tomando en consideración al sector que operan, pueden a través del tiempo y la experiencia adquirir un elemento o aspecto diferenciador en relación a la competencia del medio.

Tomando en cuenta que el servicio de transporte internacional de carga es muy competitivo, es importante que cada empresa desarrolle un aspecto que la identifique en el sector, esto quiere decir que los clientes potenciales conozcan las razones por las cuales contratan los servicios, pero hay que tomar en cuenta que los servicios de la transportación de las mercancías son iguales, por consiguiente las empresas que invierten en mejorar e innovar el servicio son competitivas en el mercado del transporte de carga, y han logrado posicionarse y ser reconocidas en el medio.

La ventaja competitiva está relacionada en establecer factores diferenciadores para que el cliente pueda escoger a la mejor y en el caso de Tulcán cuál de las cuatro es la más idónea.

2.2.3 Teoría de la Ventaja Comparativa.

Esta teoría, promueve que las empresas al no tener un factor o aspecto que sobresalen deben fortalecer los aspectos que internamente son considerados importantes para la operatividad del transporte de carga.

Bajo esta premisa, es importante que en las empresas de transporte de carga internacional establezcan en la infraestructura qué aspecto en desvalimiento de la actividad se consideran buenos, para poder fortalecerlo y generar un crecimiento eficiente en el sector de los servicios, lo que permitirá contar con más clientes e ingresos para la empresa y las familias de los empleados.

En esta teoría es como compara su trabajo con la competencia para lograr un óptimo desenvolvimiento y para el caso de la investigación sería como se diferencian y compiten las cuatro empresas.

2.2.4 La teoría moderna del crecimiento económico

La principal característica de la teoría moderna del crecimiento económico es que “manipula un número pequeño de variables económicas, establecidas de forma precisa, para la preparación de un modelo formal acerca de un aspecto del proceso de crecimiento” (Jones, 2016, p.122). Para esto el capital es importante porque representa a los medios productivos en un bien producido y puesto a disposición de una empresa o una economía en un momento determinado.

Los aspectos de infraestructura como carreteras, aeropuertos y puentes son el capital social que forma parte de la dinámica del sector del transporte, aunque su participación no sea directa en los modos de producción, si son parte para un verdadero desarrollo de las actividades que faciliten y generen mayor rentabilidad de la inversión.

2.2.5 Costo de Oportunidad.

Para tomar la decisión de invertir, las empresas están obligadas a efectuar análisis de la situación actual del negocio y valorizar la cadena de valor empresarial, esto quiere decir, establecer que elementos benefician a la organización y cuales perjudican al normal desenvolvimiento de las actividades para poder efectuar los correctivos o inversiones que generen cambios o mejoras.

De ahí que esta teoría representa el camino a establecer lo que conviene a la empresa y lo que perjudica en sus operaciones actuales. Además, el costo de oportunidad es de singular importancia para ver si al renovar sus unidades lograr una mejor competitividad y diferenciación de los servicios.

2.3 FUNDAMENTACIÓN LEGAL

2.3.1 Constitución del Ecuador 2008

Art. 284 La política económica tendrá los siguientes objetivos:

- 5.** Lograr un desarrollo equilibrado del territorio nacional, la integración entre regiones, en el campo, entre el campo y la ciudad, en lo económico, social y cultural.
- 8.** Propiciar el intercambio justo y complementario de bienes y servicios en mercados transparentes y eficientes.

Art. 304 La política comercial tendrá los siguientes objetivos:

1. Desarrollar, fortalecer y dinamizar los mercados internos a partir del objetivo estratégico establecido en el Plan Nacional de Desarrollo.

2. Regular, promover y ejecutar las acciones correspondientes para impulsar la inserción estratégica del país en la economía mundial.
3. Fortalecer el aparato productivo y la producción nacionales.
4. Contribuir a que se garanticen la soberanía alimentaria y energética, y se reduzcan las desigualdades internas.
5. Impulsar el desarrollo de las economías de escala y del comercio justo.
6. Evitar las prácticas monopólicas y oligopólicas, particularmente en el sector privado, y otras que afecten el funcionamiento de los mercados.

Art. 337 El Estado promoverá el desarrollo de infraestructura para el acopio, transformación, transporte y comercialización de productos para la satisfacción de las necesidades básicas internas, así como para asegurar la participación de la economía ecuatoriana en el contexto regional y mundial a partir de una visión estratégica.

El articulado que se ha insertado sirve como instrumento referenciar para encuadrar las actividades comerciales de las cuatro empresas analizadas y como se favorecen de la aplicación de los mismos.

2.3.2 Acuerdo de Cartagena

Artículo 104 Los Países Miembros desarrollarán una acción conjunta para lograr un mejor aprovechamiento del espacio físico, fortalecer la infraestructura y los servicios necesarios para el avance del proceso de integración económica de la subregión. Esta acción se ejercerá principalmente en los campos de la energía, los transportes y las comunicaciones, y comprenderá las medidas necesarias a fin de facilitar el tráfico fronterizo entre los Países Miembros.

Artículo 105 La Comisión, a propuesta de la Secretaría General, adoptará programas en los campos señalados en el artículo anterior con el fin de impulsar un proceso continuo destinado a extender y actualizar la infraestructura física y los servicios del sector de transporte y comunicaciones de la región.

Referente al Acuerdo de Cartagena es importante conocer cuáles son las facilidades que dan los países signatarios de este acuerdo para el transporte de la carga y como beneficia las empresas de Tulcán.

2.3.3 Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, COPCI.

Art. 5 Rol del Estado. - El Estado fomentará el desarrollo productivo y la transformación de la matriz productiva, con el establecimiento de políticas y la enunciación y ejecución de instrumentos y estímulos, que permitan dejar atrás el patrón de especialización dependiente de productos primarios de bajo valor agregado.

El estado incentivará la inversión productiva para conseguir la transformación de la matriz productiva, a través del fomento de:

- a.** La competitividad sistémica de la economía a través de la provisión de bienes públicos de salud, infraestructura, educación y asegurar el abastecimiento de los servicios básicos ineludibles, para potenciar las vocaciones productivas de los territorios y el talento humano de las ecuatorianas y ecuatorianos. El Estado establecerá como objetivo nacional el alcance de una productividad adecuada de todos los actores de la economía, empresas, emprendimientos y gestores de la economía popular y solidaria, mediante el fortalecimiento de la institucionalidad y la eficiencia en el otorgamiento de servicios de las diferentes instituciones que tengan relación con la producción;
- b.** Un desarrollo logístico y de infraestructura que potencie la transformación productiva, para lo que el Estado generará las condiciones para promover la eficiencia del transporte marítimo, aéreo y terrestre, bajo un enfoque integral y una operación de carácter multimodal;
- c.** En referencia a este código su análisis va a permitir establecer cuáles son las partes sustantivas que ayudan a la promoción y a la sostenibilidad el transporte de carga de la cuida de Tulcán.

2.3.4 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 20 Las funciones y atribuciones del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, son las siguientes:

Aprobar los informes previos pronunciados por el departamento técnico para la constitución jurídica de toda compañía o cooperativa en el ámbito de su competencia, según los parámetros que se establezcan en el Reglamento.

Así mismo deberá registrar y auditar los informes técnicos previos para la constitución jurídica emitidos por los GAD's que hubieren asumido la competencia;

Art. 55 El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.

Referente a este articulado permitirá fundamentar cual es y cuál debe ser los aportes del Gad para fortalecer la actividad del transporte de carga en el cantón Tulcán.

2.3.5 Plan Binacional de Integración Fronteriza Ecuador – Colombia 2014-2022

Eje 4 Conectividad e infraestructura

La despreocupación, el abandono y marginación son aspectos socioeconómicos que determinan las condiciones actuales e históricas de algunas zonas fronterizas. Para su desarrollo, es importante la participación de la población en los factores productivos como: el aspecto humano, recursos naturales, capital, el trabajo, e información, lo cual esta explícito por la facilidad de los intercambios binacionales en la frontera. Por tal razón, dar el impulso a la facilidad de la conectividad entre los dos países permitirá potenciar y orientar los flujos de esos factores hacia las necesidades de desarrollo de las zonas fronterizas.

En relación con la conectividad e infraestructura es importante aprovechar cuales son las ventajas que dan Colombia y Ecuador para que el transporte de Tulcán aproveche de la mejor manera.

2.4 Fundamentación Conceptual

2.4.1 Capital humano

“Consiste en medir el valor las habilidades de profesionales de las personas, así como también tienen que ver con el tiempo que un aspecto de producción del trabajo que dedican las personas en la realización de un producto o servicio para crear productividad y desarrollo económico” (Recalde, 2015, p.47).

2.4.2 Competitividad

“La competitividad es la capacidad que tiene la empresa o medio productivo para efectuar o hacer mejor las actividades relacionadas a producción, calidad, costos que a la final se convierte en una ventaja competitiva, expresado en la rentabilidad en el periodo operacional” (Fuentes, 2017, p.13).

2.4.3 Corresponsabilidad

“Se entiende por corresponsabilidad a la responsabilidad de un grupo de personas ante una causa en común: un proyecto determinado o un objetivo económico” (Restrepo, 2014, p.67).

2.4.4 Desarrollo Económico

“Se refiere a la capacidad que tiene un país de generar riqueza. Algunos signos del desarrollo son: Elevada calidad de vida de los habitantes, distribución de la renta relativamente igualitaria, crecimiento económico sostenible, entre otros” (Fuentes, 2017, p.75).

2.4.5 Desarrollo Local

“Es producto de una construcción colectiva a nivel local, que tiene como objetivo movilizar los recursos del territorio en torno de un proyecto común e incluir al conjunto de la población” (Sánchez, 2016, p.54).

2.4.6 Economía

“Es la ciencia social que estudia cómo las familias, empresas y gobiernos organizan los recursos disponibles que suelen ser escasos, para satisfacer las diferentes necesidades y así tener un mayor bienestar” (Coelho, 2017, p.71).

2.4.7 Estabilidad

“En términos económicos es un medio en la que un estado no presenta variaciones en los indicadores macroeconómicos, entre los que se puede mencionan se encuentran: inflación, desempleo y el producto interior bruto (PIB)” (Restrepo, 2014, p.73).

2.4.8 Infraestructura

“La infraestructura relacionada al transporte, se define como los aspectos de construcciones que se necesitan para que el sistema de movilidad o transporte funcione de una manera eficiente para trasladar mercancías” (Roldan, 2016, p.78).

2.4.9 Parque automotor

“Son los vehículos matriculados que existen en un periodo de tiempo que puede ser un año, menos los vehículos sacados de circulación. Se incluyen vehículos de pasajeros, autobuses, camiones y camionetas” (Cepeda, 2019, p.14).

2.4.10 Productividad

“Corresponde al proceso que interviene al obtener una cantidad de productos y su relación con la utilización de recursos de producción” (Fuentes, 2017, p.18).

2.4.11 PIB per cápita

“Es un índice de análisis económico que evalúa el nivel de ingresos de un país frente a sus habitantes. Para ello, se divide el Producto Interior Bruto (PIB) de dicho territorio entre el número de habitantes” (Sánchez, 2016, p.22)

2.4.12 Producto interno bruto

“Representa el valor de los bienes y servicios finales que se producen en un país o estado en un tiempo determinado que habitualmente es anual. Se utiliza para medir la riqueza que genera un país” (Sánchez, 2016, p.21)

2.4.13 Servicios logísticos

“La expresión servicios logísticos ha sido adoptada en el sector privado y en diferentes formas, la descripción dada es correcta, porque se trata acerca de los que ocurre en el trayecto de una ruta de envío” (Cordobés, 2015, p.101).

2.4.14 Sustentabilidad

“Es algo que se puede sostener a lo largo del tiempo sin agotar sus recursos o perjudicar el medio ambiente” (Coelho, 2017, p.71).

2.4.15 Transporte de carga

“Es el tipo de transporte encargado de movilizar bienes y mercaderías de un lugar de origen a otro de destino, de manera tal que estos lleguen al destino sin percances y en perfectas condiciones en el plazo acordado entre las partes” (Zárate, 2015, p. 41).

2.4.16 Transporte internacional

“Es el proceso mediante el cual se traslada mercancías o personas entre país, basados en normas legales; en otras palabras, el transporte que ejecutan los países para llevar o trasladar mercaderías y que se aplica controles aduaneros” (Zárate, 2015, p. 49).

III. METODOLOGÍA

3.1 ENFOQUE METODOLÓGICO

3.1.1 Enfoque cuantitativo

El enfoque cuantitativo incorpora un grupo de conocimientos o procesos de orden lógico que permite probar las suposiciones o definirla de una forma más clara y contundente, para eso es importante no olvidar o saltar ningún paso de la investigación. Es decir, comienza de una idea que demarca los objetivos e interrogantes de la investigación, además se estudia bibliografía para establecer un fundamento o perspectiva teórica. Enfoque cuantitativo utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en el control numérico y el examen estadístico, con el objetivo de determinar muestras de conducta y probar teorías (Hernandez, 2014).

En la investigación se utilizó el enfoque cuantitativo debido a que es necesario tener en cuenta datos estadísticos del crecimiento de las empresas de transporte internacional de la Provincia del Carchi, para poder medir el impacto que generó en relación al crecimiento empresarial a través de la revisión bibliográfica y de campo y facilitar la recolección interpretación de datos, se estructuró cuadros, tablas y gráficos estadísticos que recolectan la información. Tomando en cuenta lo anterior se refiere a los datos tomados tanto numéricos (tiempo) y característicos (beneficios) sobre el Transito Aduanero Comunitario que serán medidos y analizados.

3.1.2 Enfoque cualitativo

Este enfoque se guía por áreas o temas significativos de investigación. Sin embargo, en lugar de que la claridad sobre las preguntas de investigación e hipótesis preceda a la recolección y el análisis de los datos como en gran número de investigaciones cuantitativas, las cualitativas consiguen desplegar interrogantes y suposiciones antes, durante o después de la recolección y el análisis de los datos. Las acciones como costumbre son para establecer las preguntas más significativas, para posteriormente mejorarlas y emitir una contestación acertada (Hernández, 2014).

La aplicación del enfoque cualitativo en la investigación se utilizó en la recolección y análisis de la información datos para definir las interrogaciones o establecer nuevas preguntas en el proceso de interpretación. Se pudo determinar cuáles son las causas por las que el tránsito aduanero comunitario no se cumple y como se desarrolla el cumplimiento de la normativa y su relación con la competitividad, en las empresas de transporte internacional de mercancías por carretera de la Provincia del Carchi.

3.2 Tipo de Investigación

3.2.1 Descriptiva

Este tipo de investigación permitirá caracterizar o especificar los aspectos de las personas, grupos, objetos, comunidades o fenómeno que se necesita estudiar. En otras palabras, consiste en medir o recolectar información de forma autónoma o conjunta acerca de las variables sujetas a investigación, el fin no es establecer la relación, sino describir para un mejor entendimiento del problema (Hernandez, 2014).

Se aplicó la investigación descriptiva porque se centró en la descripción de hechos reales de la actividad de tránsito aduanero comunitario que realizan las empresas de transporte de la Provincia del Carchi. Mismo que buscó determinar la situación actual sobre el impacto económico, la competitividad de las empresas de transporte internacional de carga, es decir permite observar, describir, analizar prácticas, opiniones, puntos de vista, actitudes, y comportamientos que se desarrollan.

3.2.2 Exploratoria

La investigación exploratoria se la aplica en temas poco estudiados, debido a la falta de información en su entorno, del cual no se conoce o se tiene muchas interrogantes porque no han sido investigadas anteriormente, debido a que al revisar mediante fuentes secundarias se determina que existe información general que abordan temas sin ningún análisis profundo, por consiguiente, es necesario utilizar la investigación exploratoria (Hernandez, 2014).

La investigación exploratoria se utilizó para tener conocimiento de los efectos que se están generando por el crecimiento y/o decrecimiento de las empresas de transporte internacional por carretera de la Provincia del Carchi, además se determinó cuáles son los efectos que se generan en la competitividad. Es así que este estudio exploratorio da la facilidad de conocer más acerca de la problemática de la investigación.

3.2.3 Longitudinal

Aplicar la investigación longitudinal consiste en establecer la relación que existe entre las variables, durante periodos prolongados de tiempo, se puede obtener información de carácter cuantitativa y cualitativa. Por lo general se estudian o analizan varias variables para poder determinar lo que está sucediendo (Hernandez, 2014).

La investigación correlacional se aplicó para determinar que grado de relación existe entre las variables: Infraestructura de las empresas de transporte internacional por carretera y desarrollo económico local e identificar la causa y el efecto que se generó en el crecimiento o decrecimiento económico. Además permitió evaluar y analizar la información que vincula a las dos variables en la situación que se desarrolla en la Provincia del Carchi.

3.3 HIPÓTESIS O IDEA A DEFENDER

La infraestructura física de las empresas de transporte internacional de mercancías ubicadas en el cantón Tulcán incide en el desarrollo económico local.

3.4 DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Variable Independiente: Infraestructura física y estructura administrativa de las empresas transporte de carga internacional.

Esta definición contiene un conjunto de apartados o aspectos físicos y organizacionales que sobrellevan el progreso de una sociedad.

Dentro de este conjunto de elementos, la infraestructura física incluye subgrupos:

- Los servicios básicos o infraestructura mínima necesaria, como los servicios públicos (agua, energía).
- La infraestructura para la vida y la convivencia.
- La infraestructura para la competitividad y el desarrollo económico, como decir las autopistas, los puertos, los aeropuertos y el sistema de transporte masivo.

Variable Dependiente: Efectos en el desarrollo económico local.

Es una consecuencia integral, de los aspectos que influyen en el sector socioeconómico, esto implica el crecimiento económico, el auto sustento de esa expansión en el progreso de la sociedad. Además, es conocido como proceso de innovación de la sociedad o proceso de incrementos repetidos en las condiciones de vida de toda la población de un país o comunidad.

Tabla 1 Operacionalización de la variable independiente

Variable Independiente	Dimensión	Indicadores	Ítems	Técnica	Instrumento	Informante
INFRAESTRUCTURA FÍSICA DE LAS EMPRESAS	Instalaciones Físicas	Empresas de transporte de carga Mantenimiento Automatización Seguridad Manejo ambiental	¿Cuántas empresas de transporte de carga hay en Tulcán?	Análisis Documental	Ficha Documental	ATPC
			¿Cuántas empresas de transporte se encuentran registradas y no registradas en la ATPC?	Análisis Bibliográfico	Ficha Bibliográfica	Antecedentes investigativos
			¿Cuáles son Los requerimientos y/o características que debe cumplir una empresa de transporte de carga internacional?	Análisis Bibliográfico	Ficha Bibliográfica	Antecedentes investigativos
			¿A qué se debe el no ingreso y/o salida de las empresas de transporte de la ATPC?	Entrevista	Formulario de Entrevista 001	ATPC
	Flota Vehicular	Vehículos habilitados Capacidad Aseguramiento	¿La ciencia y la tecnología originan la innovación y por ende la introducción nuevos productos	Entrevista	Guía de entrevista	ATPC
			¿Cuántos vehículos se encuentran habilitados para prestar el servicio de transporte de carga pesada?	Análisis Documental	Ficha Documental	ANT
	Rendimiento	Crecimiento y Sostenibilidad Ampliación y cobertura	¿Cuántos vehículos de transporte de carga e han sido retirados e incorporados del registro de vehículos habilitados para la prestación del servicio?	Análisis Bibliográfico	Ficha de Observación	ANT/ATPC
			¿A cuánto asciende la inversión en infraestructura de transporte en el Carchi?	Análisis Bibliográfico	Ficha de Bibliográfica	Banco Interamericano de Desarrollo
			¿El manejo por tarifas de la ATPC permite el crecimiento sostenido de las empresas de transporte?	Entrevista	Formulario de Entrevista 001	ATPC

Fuente: Investigación Elaborado por: Aguirre, L. (2021)

Tabla 2 Operacionalización de la variable dependiente

Variable Dependiente	Dimensión	Indicadores	Ítems	Técnica	Instrumento	Informante
DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL	Economía	PIB sectorial	¿Cuál son las principales fuentes de ingreso económico de la población de Tulcán?	Análisis Linkografico	Ficha linkografica 001	Banco Central del Ecuador
			¿Cómo ha evolucionado económicamente el sector de transporte en el cantón Tulcán?	Análisis Linkografico	Ficha linkografica 001	Banco Central del Ecuador
	Población.	Organización Social Calidad de vida Empleo y desempleo	¿Cuánto es la población del Cantón Tulcán?	Análisis Linkografico	Ficha linkografica 002	INEC
			¿Cómo ha evolucionado la población del Cantón Tulcán?	Análisis Linkografico	Ficha linkografica 002	INEC
			¿Cuánto corresponde la población económicamente activa del Cantón Tulcán?	Análisis Linkografico	Ficha linkografica 002	INEC
			¿Considera que el Capital Humano es el principal recurso dentro del Desarrollo Económico?	Entrevista	Formulario de Entrevista 001	Cámara de Comercio de Tulcán (Pdte. Ing. Alexander Chamorro)
	Determinantes de desarrollo económico.	Capital Humano	¿Cree que la empresa privada es el principal motor de desarrollo del cantón?	Entrevista	Formulario de Entrevista 002	Cámara de Comercio de Tulcán (Pdte. Ing. Alexander Chamorro)
			La inversión pública en el cantón ha sido adecuada.			

Fuente: Investigación Elaborado por: Aguirre, L. (2021)

3.5 MÉTODOS UTILIZADOS

3.5.1 Población de estudio

La población identificada para el presente estudio son 4 empresas transporte de carga pesada del cantón Tulcán que cuentan con el servicio de almacenamiento.

- Empresa TRANSBOLIVARIANA C.A.
- Empresa LOGITRANS S.A.
- Empresa Gonzalo E. Montenegro Rodríguez S.A.
- Empresa Almeida Montenegro S.A.

3.5.2 Técnicas para la recolección de datos

3.5.2.1 Entrevista

Esta técnica fue aplicada a los representantes de las empresas de transporte pesado del Cantón Tulcán, que cuentan con almacenaje de mercancías; así como también a directivos de la cámara de comercio de Tulcán, con la finalidad de recopilar información de primera fuente, se utilizó un cuestionario formal, esto quiere decir mediante preguntas estructuradas.

3.5.2.2 Bibliográfica

La técnica bibliográfica permitió obtener información de carácter secundario, se utilizó fichas bibliográficas para recolectar información de libros, documentos e internet.

3.5.2.3 Observación

Para la observación se acudió al lugar donde se encuentra el objeto investigado, con la finalidad de observar y registrar en una ficha datos que ayuden al proceso investigativos.

3.6 Análisis Estadístico

Para el análisis estadístico se utilizó fuentes oficiales de internet, documentos de instituciones públicas y privadas, con la finalidad de caracterizar las variables propuestas para el estudio.

3.7 Análisis situacional de la infraestructura física de transporte de carga.

3.7.1 Aspectos generales de transporte de carga en el Ecuador.

El transporte de carga en el Ecuador es parte importante en el sector del comercio y sus servicios, además por la relación que mantiene con los países vecinos como Colombia y Perú,

toda la dinámica comercial se encuentra relacionada con la competitividad. El traslado de mercancías en forma eficiente y optimizando recursos, es un factor importante en la movilidad e intercambio entre los países que geográficamente se encuentran cerca, por tal razón la Comunidad Andina cobra importancia, en el ámbito sudamericano y mundial. Aun así, el estado ecuatoriano ha presentado muchos inconvenientes relacionados al transporte de carga, y la normativa andina al momento de aplicarla.

En la región es evidente la problemática entre el Ecuador y Colombia, la cual afecta a las dos naciones en forma directa al sector del transporte. Los transportistas del país vecino representados por la Asociación Colombiana de Camioneros (ACC), no han permitido desde años atrás la circulación del transporte ecuatoriano en el territorio colombiano. Los representantes colombianos manifiestan que la actividad del transportista del Ecuador en territorio de Colombia ha dejado sin trabajo al sector del transporte del país vecino. Tomando en cuenta el articulado 399, se ha mantenido reuniones entre los sectores de transporte involucrados y representantes de la Secretaría General de la CAN, con la finalidad de plantear soluciones a estos problemas.

La falta de información y análisis del problema del desenvolvimiento del transporte entre Ecuador y Colombia es considerable. Los análisis de Bailen y Oliveros (1998) y Maldonado (2000), ambos representantes por la CAN hacen hincapié en los conflictos de mayor relevancia en los elementos o aspectos operacionales que en el papel del trabajador y las consecuencias del conflicto que hasta en la actualidad se vienen suscitando. El trabajo investigativo estableció que los conflictos entre transportistas se encuentran identificados en otras fronteras terrestres de la región. El análisis de estos hechos ha permitido a establecer elementos trascendentales en el entorno donde se dan los hechos como es la falta de organización del sector del transporte en cuestiones laborales, existe mucha ilegalidad del servicio y su práctica, sumado a las malas condiciones laborales que tienen los trabajadores en el servicio internacional de carga.

3.7.1.1 Participación del sector del transporte en el PIB Nacional

El transporte al igual que otros sectores de la economía tiene un aporte considerable sobre el Producto Interno Bruto de los países en cuestión. Este sector está influenciado por varios factores que están directamente ligados a él, como: 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.

Tabla 3 Participación del sector del transporte en el PIB Nacional

INDICADOR	UNIDADES	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Tendencia promedio %
Producto Interno Bruto	US\$ (Millones)	99.937	104.295	107.562	108.105	98.808	-0,15%
Part. Transporte en PIB	%	5,6	5,1	4,8	4,75	5,27	5,1

Fuente: Banco Central del Ecuador (2020)

Como se observa en la tabla anterior la tendencia del crecimiento promedio del PIB en el Ecuador es del -0,15% anual, se puede determinar que en el año 2020 por efectos de la pandemia la economía se contrae en un -8,6%, con respecto a los años anteriores donde se puede evidencian un crecimiento constante. Por otra parte, la participación del sector del transporte en el PIB presenta una tendencia promedio del 5,1% anual.

De ahí que es fundamental el sector del transporte en todas las modalidades como son: por carretera, marítimo, aéreo, fluvial y multimodal en el traslado de bienes tanto en los procesos de importación como de exportación.

3.7.1.2 El transporte en las importaciones y exportaciones

El transporte tiene una relación directa con las importaciones y exportaciones que son indicadores de comercio exterior permiten conocer en qué situación se encuentra los países en materia comercial, el patrón de comercio de un país y el dinamismo que maneja en las negociaciones internacionales.

Tabla 4 El transporte en las importaciones y exportaciones

INDICADOR	UNIDADES	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Tendencia promedio %
Valor de importaciones	US\$ (millones)	16188	19845	23019	20277	17803	3,61%
Valor de exportaciones	US\$ (millones)	16797	19122	21606	22329	20226	5,19%
Importación servicios de transporte	US\$ (millones)	3653	3726	3935	4143	2759	-5,12%
Exportación servicios de transporte	US\$ (millones)	2675	2979	3248	3348	1766	-5,94%

Fuente: datosmacron.com (2020), Banco Central del Ecuador (2020)

Las importaciones del país crecen a un promedio del 3,61%, el servicio del transporte de carga en las importaciones tiene una tendencia de -5,12%; las exportaciones crecen a un ritmo del 5,19%, el servicio de transporte de carga en la exportación presenta una tendencia a la baja del

-5,94%. Esto puede ser por los efectos de la pandemia que bloqueo de alguna manera la dinámica de las operaciones de importaciones y exportaciones de mercancías.

3.7.1.3 Conformación del sector del transporte en el Ecuador.

En el Ecuador, el sector transportador está conformado de la siguiente manera:

Tabla 5 Número de unidades de cada tipo de transporte destinado a carga

Año	Camioneta	Furgoneta	Camión	Tanquero	Volquete	Trailer
1998	193.637	1.569	44.089	1.852	6.540	3.304
2007	218.632	2.072	60.530	1.537	5.581	3.865
2011	250.667	2.019	118.378	2.808	10.557	12.860
2015	285.210	2.317	197.016	3.730	14.489	28.916
2020	324.513	2.659	327.894	4.955	19.886	65.020

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC)

Para el año 2020, el automotor tipo camioneta es el principal vehículo de carga en Ecuador, llegando ubicándose en un 62,94% del transporte total, seguidamente se encuentran los camiones con un 29,72% y los tráileres con el 3,23%.

El número de camionetas de carga creció en 13% entre los últimos 10 años; el número de furgonetas creció en 32% en el mismo período. Los camiones tuvieron un incremento significativo con el 37%. El transporte tipo tráiler se incrementó en 17%. Se presentó disminución en tanquero y volquete, en el 17% y 15% respectivamente.

Del total de capacidad de carga de 1.071.079 toneladas, la mayor parte como es 418.995 toneladas, que representa al 39,12%) correspondió a los camiones y, en segundo lugar, a las camionetas (23,69%).

Tabla 6 Capacidad instalada de transporte de carga (toneladas 2020)

CLASE	Total de Toneladas	Porcentaje
Camioneta	504.943	23,69%
Furgoneta (carga)	6.205	0,29%
Camión	833.800	39,12%
Tanquero	56.291	2,64%

Volquete	263.884	12,38%
Tráiler	385.710	18,10%
Otra clase	80.613	3,78%
Total país	2.131.445	100%

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC)

Los transportistas ecuatorianos van dando pasos para lograr un parque vehicular de carga pesada de mejores condiciones en comparación a países vecinos como Colombia que se mantiene una relación comercial en el norte del país, lo que sin duda los hace más competitivos, por la vía de los costos, porque un vehículo nuevo demanda menos gastos de funcionamiento y mantenimiento que uno ya viejo.

En el Ecuador, todavía no ha alcanzado altos niveles en la calidad y disponibilidad de la información sobre el estado del parque automotor, lo que sin duda es un obstáculo para el diseño de políticas de Gobierno dirigidas al fomento a la actividad transportadora.

3.7.1.4 Desempeño logístico

Dentro de los factores evaluados en el ámbito de actividades logísticas se considera indicadores que permiten evaluar la competitividad de los países en un contexto internacional.

Tabla 7 Indicadores de actividad logística

INDICADOR	UNID.	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Tendencia promedio %
Ranking Índice de desempeño logístico	#	74	74	62	62	63	-4%
Índice de desempeño logístico (IDL) puntaje general	#	2,78	2,78	2,88	2,89	2,88	0,9%

Fuente: Banco Interamericano de Desarrollo (2020)

De acuerdo al Índice de Desempeño Logístico realizado por el Banco Mundial y mediante el cual se evalúan seis dimensiones claves para el desempeño de los países en diferentes temas tales como aduanas, infraestructura, comercio exterior, idoneidad logística, trazabilidad y justo a tiempo, Ecuador se encuentra en el puesto 64 de 160 países con el puntaje de 2,76. Las tendencias en el ranking es del -4%, la puntuación presenta un leve crecimiento anual del 0,9%

3.7.2 Aspectos de la infraestructura de transporte

La infraestructura del transporte en lo que tiene que ver con la calidad de la infraestructura general el Ecuador tiene una puntuación de 4,6 se encuentra el ranking 45 y la calidad de las carreteras posee una puntuación de 5,2 ubicándose en el puesto 25, estos aspectos tienen relación directa con

el desarrollo económico de un país puntualiza su progreso a través de la infraestructura para competir en igualdad a las circunstancias en el entorno del comercio internacional.

Así mismo, respecto de la decisión 271 modificada por la decisión 277 de la CAN, en su artículo número 3 se define como Ejes Troncales del Sistema Andino de Carreteras a aquellos que permiten la interconexión continua, directa, económica y segura entre los Países Miembros, en condiciones de transitabilidad durante todo el año, para facilitar el transporte de personas y el intercambio comercial andino. Siendo las siguientes vías identificadas por los puntos de unión de sus tramos:

i) En Bolivia

- a) Desaguadero –El Alto - La Paz – Oruro – Potosí – Tarija – Bermejo
- b) Tambo Quemado – Patacamaya – Caihuasi – Cochabamba – Villa Tunari – Yapacaní – Guabirá – Santa Cruz

ii) En Colombia:

- a) Cúcuta- Bucaramanga- Socorro- Tunja- La Caro-Bogotá-Armenia- Alambrado- La Paila- Cali- Popayán- Pasto- Puente Rumichaca.
- b) Paraguachón-Maicao-Riohacha-Barranquilla- Cartagena- El Viso- San Onofre- Toluviejo- Sincelejo- La Ye-Medellín- La Pintada- Cerritos - Cartago-Zarzal - Cali- Popayán-Pasto- Puente Rumichaca.
- c) Medellín - Pto.Triunfo-La Lizama-Bucaramanga-Cúcuta.
- d) Puente Terrestre Interoceánico.

iii) En Ecuador:

- a) Rumichaca - Tulcán - Ibarra - Quito- Aloag- Santo Domingo- Quevedo-Babahoyo- Guayaquil-Machala-Huaquillas.
- b) Aloag - Ambato - Riobamba-Azogues-Cuenca- Loja - Velacruz- Catacocha - Macará. (Este eje coincide con la carretera Panamericana en su paso por el Ecuador)

Estableciendo los siguientes cruces de frontera para los Ejes Troncales definidos en el Artículo 3 de la presente Decisión:

b) Entre Colombia y Ecuador:

- Puente Rumichaca
- Puente San Miguel

3.7.2.1 Indicadores de infraestructura por carretera

Tabla 8 Indicadores de infraestructura

INDICADOR	UNIDADES	CANTIDAD
Red de carreteras	Km	43.762
Red primaria	Km	8.873
Red secundaria	Km	12.350
Otras redes	Km	22.539
Red pavimentada	% del total	18,8
Densidad de carreteras (km/km ²)	Km/Km ²	0,17
Densidad de carreteras (km/1,000 habitantes)	Km/1,000 Habitantes	2,9

Fuente: Banco Interamericano de Desarrollo (2020)

3.7.2.2 Sistema Andino de Carreteras (Ecuador-Colombia)

El Sistema Andino de Carreteras para el caso de Ecuador y Colombia se determina de la siguiente manera:

Tabla 9 Sistema Andino de Carreteras

	Ejes Troncales	Ejes Interregionales	Ejes complementarios
Colombia	Cúcuta- Bucaramanga- Socorro- Tunja- La Caro-Bogotá-Armenia- Alambrado- La Paila- Cali- Popayán- Pasto- Puente Rumichaca.	a) Medellín-Guapá-Palo de Letras.	a) San Miguel (Frontera con Ecuador)- Villa Garzón -San Vicente del Caguán - Villavicencio - Yopal - Arauca (Frontera con Venezuela).
	b) Paraguachón-Maicao-Riohacha- Barranquilla- Cartagena- El Viso- San Onofre- Toluviejo- Sincelejo- La Ye- Medellín- La Pintada- Cerritos- Cartago-Zarzal-Cali- Popayán-Pasto- Puente Rumichaca.	b) Palo de Letras-Necoclí- Arboletes- Montería-La Ye.	b) Girardot-Honda-Puerto Triunfo.
	c) Medellín-Pto.Triunfo-La Lizama- Bucaramanga-Cúcuta.	c) San Miguel (Frontera con Ecuador)- Mocoa-Pitalito-Neiva-Girardot.	c) Pamplona-Málaga-Tunja.
	d) Puente Terrestre Interoceánico.	d) Palo de Letras-Bahía Solano-Las Animas- La Virginia.	d) Mocoa-Pasto-Tumaco
Ecuador	Rumichaca - Tulcán - Ibarra - Quito- Aloag- Santo Domingo-Quevedo- Babahoyo- Guayaquil-Machala- Huaquillas.		a) Esmeraldas-Santo Domingo.
	Aloag - Ambato - Riobamba-Azogues- Cuenca- Loja - Velacruz-Catacocha - Macará.		b) Puente San Miguel-Lago Agrio-Baeza- Pifo-Quito.
			c) Manta-Montecristi-Jipijapa-Guayaquil.
			d) Puerto Bolívar-Machala.

Fuente: Banco Interamericano de Desarrollo (2021)

3.7.2.3 Inversión de la infraestructura del sector de transporte de Ecuador

La inversión en infraestructura para el sector del transporte en lo que se refiere al sistema vial, en el año 2012 es significativa en relación al año 2011. A partir del año 2018 las inversiones han ido decreciendo.

Tabla 10 Inversión en Infraestructura del sector del transporte de Ecuador

AÑO	Cantidad en USD
2009	1.095.571.595
2010	990.476.080
2011	985.650.478
2012	1.234.050.307
2013	1.650.014.268
2014	1.405.429.372
2015	1.604.495.678
2016	1.485.693.690
2017	1.375.688.181
2018	440.220.218
2019	140.870.470
2020	125.374.718

Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Se puede apreciar en la figura siguiente que en los años 2013 y 2015 existe una inversión elevada por parte del estado, así como también se observa que desde el año 2018 las inversiones van de caída.

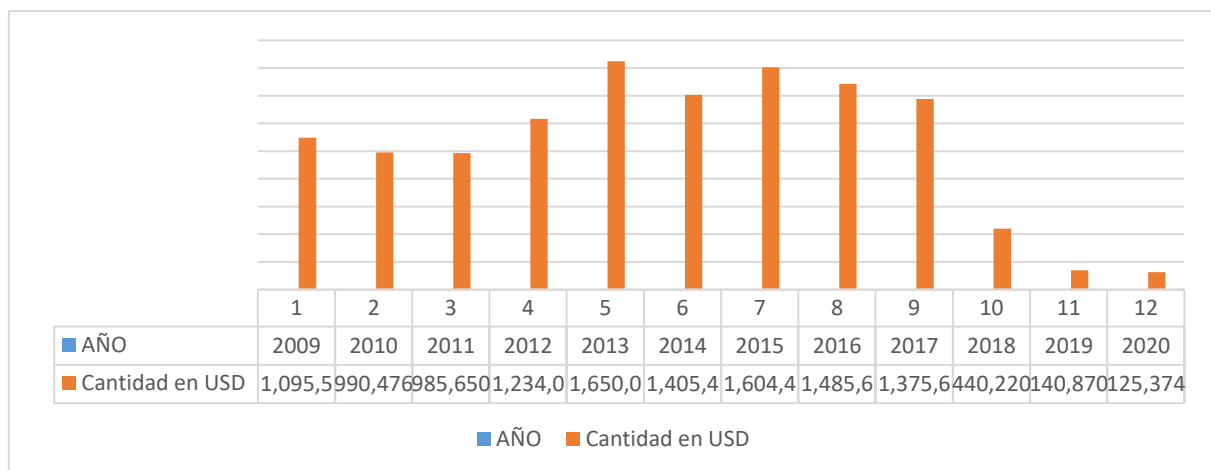


Figura 1 Inversión en Infraestructura del sector del transporte de Ecuador
Fuente: Investigación de campo

3.7.3 Acuerdos sobre el Transporte de carga por carretera

Es importante tener conocimiento de los acuerdos existentes en la Comunidad Andina de Naciones ya que éstos facilitan el transporte internacional y, a la vez permiten cumplir con las especificaciones requeridas, para así evitar sanciones.

En la Comunidad Andina se han aplicado un sinnúmero de normas corporativas para facilitar y eximir los servicios de transporte en las diferentes modalidades y favorecer, en esa forma, al crecimiento económico de los países miembros.

El Acuerdo de Cartagena: Es un acuerdo internacional firmado entre los gobiernos de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, el cual busca promover el desarrollo equilibrado y armónico de estos países en escenarios de igualdad, con la integración y la colaboración socioeconómica.

Dentro de la Comunidad Andina se establece el acuerdo de Cartagena el mismo que; para el transporte terrestre se han aprobado las Decisiones:

- 398 para el control del servicio internacional de pasajeros por carretera.
- 399 para el control del servicio internacional de mercancías por carretera.

Los cuales garantizan la eficiencia del servicio del sector del transporte, estipulando en forma precisa y entendible las condiciones y elementos del contrato y las obligaciones que adquieren los transportistas y los beneficiarios.

Cabe recalcar que todas las personas naturales o jurídicas que se dedican a la actividad económica del transporte pesado internacional por carretera están sujetas a la decisión 399 tal como se establece: “Esta Decisión determina las situaciones para brindar el servicio de transporte internacional de carga por carretera entre los países miembros del Acuerdo de Cartagena, con el objeto de liberalizar su oferta.”

Considerando que el transporte internacional de mercancías por carretera constituye una herramienta valiosa de integración que brinda un apoyo determinante al intercambio comercial, a la expansión competitiva y a la dinamización del comercio exterior, con la decisión 399 se establecen los lineamientos legales que se deben ajustarse las empresas que busquen ofertar sus servicios en los países miembros.

Así mismo en el capítulo i de la presente decisión en su Artículo 3, se describe que: “El transporte internacional al prestar en servicio se encuentra respaldada en los siguientes principios fundamentales: libertad de operación; acceso al mercado; trato nacional; transparencia; tratamiento legal igualitario, no segregación o discriminación; libre competencia; y, nación más favorecida”.

Sin embargo, en la realidad nacional no se cumple ya que existen contratiempos y problemas en frontera entre Ecuador y Colombia desde el año 1.997.

Donde el Ecuador impide el ingreso de empresas colombianas de transporte pesado por carretera a su territorio y viceversa. Lo que ha violentado el acuerdo firmado; dando como resultado que únicamente se desarrollen el cargue y descargue obligatorio de mercaderías en las zonas de aforo establecidas por las autoridades de las ciudades de frontera

Mientras que el en capítulo vi en el artículo 54, se establece que: “Los conductores deben estar capacitados en materia de tránsito y transporte terrestre, seguridad vial y otras indispensables para una eficiente y segura prestación del servicio”.

Determinando con ello que, para la prestación de un servicio a nivel internacional, las empresas deben de manejar procedimientos de calidad para la prestación de su oferta empresarial, de manera que se encuentren acorde a niveles competitivos de los diferentes mercados donde desarrollan sus actividades.

Ley de comercio exterior e inversiones, LEXI.

Conociendo que el servicio de transporte de mercancías por carretera traspasa zonas de frontera. Es importante considerar al comercio exterior y su normativa legal como mecanismo para mantener un crecimiento económico dinámico contribuyendo al bienestar social del país.

Como lo indica en su artículo 1 de la presente, que establece: “La presente Ley tiene por objeto normar y promover el comercio exterior y la inversión directa, incrementar la economía nacional y la competitividad del sector, propiciar el uso adecuado de los recursos productivos del País y propender un desarrollo sostenible e integrar la economía ecuatoriana con la internacional y contribuir el desarrollo y bienestar de la población”.

La presente ley pretende fundamentalmente impulsar el crecimiento empresarial nacional a través de la exploración hacia mercados internacionales, así como también promover la

diversificación de exportaciones especialmente de productos no tradicionales. De allí la importancia de la ley para normar el comercio exterior de manera que se convierta en motor de desarrollo económico.

Considerando que a los servicios se los puede exportar, la presente ley promueve la mejora continua de los procesos para su prestación eficiente orientando así a las empresas a la internacionalización de su oferta; para de esta manera el Ecuador asegure su participación en el comercio mundial.

La exportación de productos y servicios no tradicionales es considerada como medio de expansión hacia mercados internacionales y fuente de inversión; lo que impulsa al sector empresarial y estatal a trabajar conjuntamente a fin de que las transacciones comerciales generen beneficios sociales.

Tal como se establece en el artículo 7, el mismo que indica: “El Estado dentro de las normas de la Constitución y de los acuerdos internacionales que sean suscritos y aprobados, garantizará la libre competencia en los servicios de transporte internacional de pasajeros y carga y contribuirá a su eficiencia con acciones que faciliten su desarrollo”.

Donde considerando como prioridad las exportaciones de la producción nacional de productos no tradicionales el Ecuador resguarda y cumple con las disposiciones descritas en la legislación vigente y acuerdos internacionales firmados; garantizando el libre acceso de los servicios de transporte internacional a mercados externos; facilitando una libre competencia y procurando bienestar social.

3.7.4 Transporte de carga en el cantón Tulcán

El sector del transporte es considerada como estratégico para el desarrollo de los estados, porque fortalecen y promueve la interrelación y comunicación de los países; fomenta la inversión externa; garantiza la participación del país dentro de mercados internacionales; efectúa el dinamismo de sector comercial internacional, siendo estas razones suficientes para apoyar enfáticamente a su desarrollo dotándole al sector de los medios necesarios para su normal funcionamiento como es el sistema vial; siendo este uno de los aporte más importantes del estado ecuatoriano hacia el sector del transporte como medio de apoyo a su trabajo; porque el acceso es facilidad; infraestructura optima, vías en excelentes condiciones, como indicador del grado de desarrollo que se pretende alcanzar. Desde el punto de vista económico la prestación

de un servicio es una actividad que, cumpliendo con las disposiciones legales, genera ingresos a sus ofertantes; sin embargo, hay que considerar la clase de prestación que se oferta, a fin de conocer cuáles son los alcances de la contratación.

Un 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.

Tabla 11 Red vial de la provincia del Carchi

PROVINCIA	CARRETERA	UBICACIÓN	LONGITUD	ESTADO	
CARCHI	Julio Andrade - San Francisco del Troje	E10	7,19	Bueno	
	San Francisco del Troje- Puente Chingual	E10	2,56	Bueno	
	Rumichaca - TulcánLas Juntas-Julio Andrade	E35	29,3	Bueno	
	Julio Andrade - San Gabriel - Bolívar - Puente Juncal	E35	56,25	Bueno	
	Tulcán - Tufiño	E182	20,5	Bueno	
	Tufiño - Maldonado	E182	68,56	Bueno	
	Maldonado - Chical - Peñas Blancas	E182	18	Bueno	

Peñas Blancas - San Marcos	E182	30	Precaución
Chical - Carolina (San José Lachas)	E186	47,3	Bueno
Bolívar - Y del Ángel	E187	7,2	Bueno
Y del Ángel - Mascarilla	E187	33	Bueno

Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantón Tulcán (2015-2019)

La inversión de que se ha efectuado en el mejoramiento y construcción de la red vial de la provincia el Carchi se presenta a continuación.

Tabla 12 Inversión en la red vial de la provincia del Carchi

PROVINCIA	AÑO 2015	AÑO 2016	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	Crecimiento de la inversión %
Carchi	70.729.165	81.249.733	67.148.539	55.494.661	40.507.052	29.567.191	-14,77%

Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantón Tulcán (2015-2019)

Como se puede observar en la tabla 11, la tendencia de crecimiento de la inversión en la red vial del Carchi en los últimos 6 años se ubica en -14,77% anual, esto quiere decir que el gobierno cada vez destina menos recursos en mejorar las vías en la provincia norteña.

3.7.4.1 Empresas de transporte de carga

En el cantón Tulcán existe las siguientes empresas de transporte pesado, que corresponde aproximadamente al 80% de las existentes en la provincia del Carchi.

Tabla 13 Empresas de transporte pesado del cantón Tulcán

Nro.	NOMBRE DE LA EMPRESA	UBICACIÓN
1	Cerro Negro S.A.	Tulcán
2	CIA. Adler	Tulcán
3	CIA. Bodegas Privadas Terán	Tulcán
4	CIA. Ceptranor	Tulcán
5	CIA. Ciaprute	Tulcán y Julio Andrade
6	CIA. Ciategi	Tulcán
7	CIA. Citacarsa	Tulcán

8	CIA. Comitrapa	Tulcán
9	CIA. Delisertrans	Tulcán
10	CIA. Ecuatranscarga	Tulcán
11	CIA. Garcia Pozo	Tulcán
12	CIA. Gonzalo Montenegro	Tulcán
13	CIA. Jhogo	Tulcán
14	CIA. Logitrans S.A.	Tulcán
15	CIA. Newroads S.A.	Tulcán
16	CIA. Queuvid	Tulcán
17	CIA. Almeida Montenegro S.A.	Tulcán
18	CIA. Runorth	Tulcán y Julio Andrade
19	CIA. Semovicar	Tulcán
20	CIA. Setraince	Tulcán
21	CIA. Suramerica	Tulcán
22	CIA. Tranixport	Tulcán
23	CIA. Transbisam	Tulcán
24	CIA. Transbolivariana	Tulcán
25	CIA. Transcaret	Tulcán
26	CIA. Transcomerinter	Tulcán
27	CIA. Transportes Sanchez Polo	Tulcán
28	CIA. Trueca	Tulcán
29	CIA. Tulcán Express	Tulcán
30	CIA. Yanca	Tulcán
31	COOP. Automotores	Tulcán
32	COOP. Bolivariana	Tulcán
33	COOP. Continental Del Norte	Tulcán
34	COOP. Rutas Del Carchi	Tulcán
35	COOP. Utranh	Tulcán
36	Reinoso Arcos	Tulcán
37	Burbayep S.A.	Tulcán
38	CIA. Comicars.A.	Tulcán
39	CIA. LTDA. Tramovicarex.	Tulcán
40	CIA. Titanes Del Norte S.A.	Julio Andrade
41	CIA. Tranem	Tulcán
42	Cotramon S.A.	Tulcán
43	Germor S.A.	Tulcán

44	Trainter CIA. LTDA	Tulcán
45	Transecarga Ecuador. S.A.	Tulcán
46	Transjaivan CIA. LTDA.	Tulcán
47	CIA. Utrans	Tulcán
48	CIA. Trans Carmelo S.A.	El Carmelo

Fuente: Investigación de campo

En una empresa contar con suficiente información es una estrategia importante; por cuanto puede atraer más clientes, esta tiene la misión de informar, revelar alternativas, reduce incertidumbres y desvela soluciones entre otras cosas facilitan la toma de decisiones.

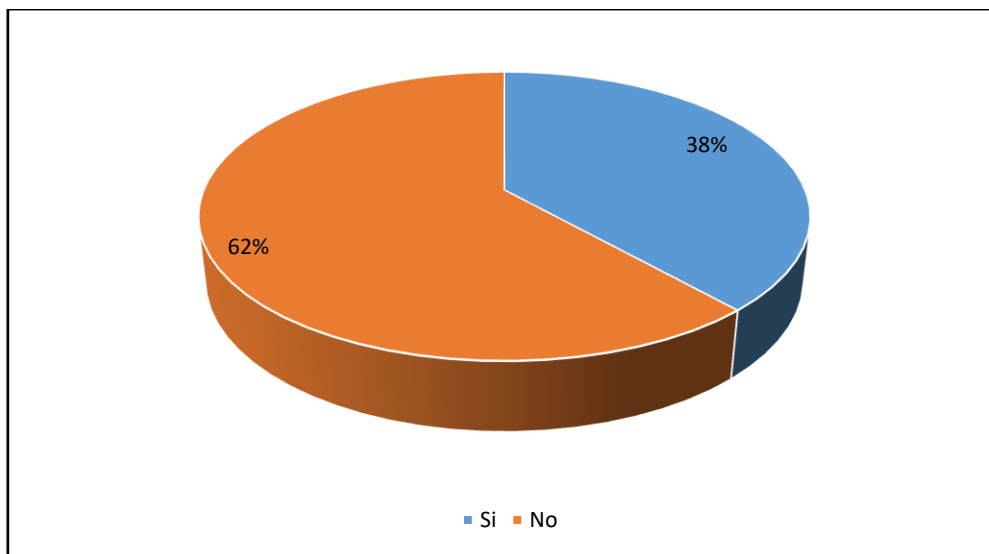


Figura 2 Conocimiento de los servicios de las empresas de transporte de carga

Fuente: Investigación de campo

La estrategia de comunicación es la forma que es importante e indispensables para introducir y posicionar los servicios de una empresa hacia su mercado objetivo. Sin embargo, en la figura se puede apreciar que es ineficiente la administración de los recursos de comunicación, pues el 62% de los demandantes del servicio afirman no conocer la oferta de servicios y hasta la existencia de alguna de ellas. Evidenciando a través de la investigación que es necesario el desarrollo de acciones enfocadas a reconocer a la información como recurso generador de valor agregado que apoye al rendimiento de la empresa.

La ineficiente planeación de la comunicación es considerada una de las barreras de crecimiento empresarial; pues la mayoría de las empresas de la localidad maneja un enfoque equivocado de su alcances y logros de la misma; pues es considerada como un símbolo de modernidad o una acción de marketing dirigida al público interno y externo; que es un costo y no una inversión.

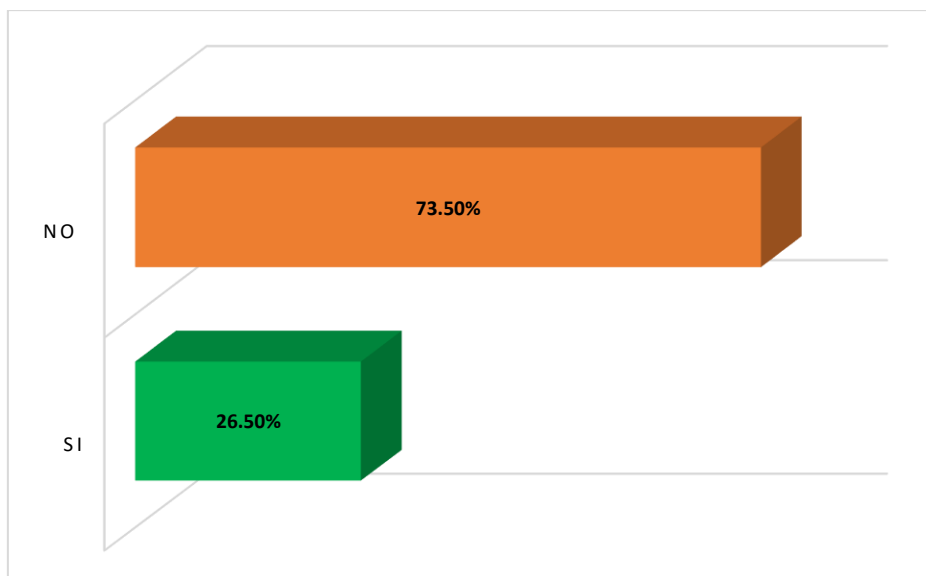


Figura 3 Conocimiento del proceso para contratar el servicio
Fuente: Investigación de campo

En la figura anterior permite demostrar que efectivamente existe desinformación a nivel externo de los medios o procedimiento para contratar los servicios de transporte pesado a través de una empresa; puesto a que las mismas no dan la información pertinente o no son capaces de transmitir el mensaje adecuado; afirmación que realizan el 73.50% de los encuestados, se convierte en un factor negativo pues disminuye la probabilidad de crecimiento y desarrollo empresarial en un mercado altamente competitivo.

3.7.4.2 Usuarios del servicio de transporte de carga

Dentro de los usuarios o clientes que tienen las empresas de carga del cantón Tulcán se encuentran: comerciantes, agricultores asociados, agentes de aduana, entre otros. En seguida se muestra la información completa en la tabla siguiente.

Tabla 14 Usuarios del servicio de transporte de carga

USUARIOS	Población	%
Comerciantes mayoristas	118	13,66%
Agricultores asociados	721	83,45%
Agentes de aduana y transporte de carga	11	1,27%
Dueños de almaceneras y transporte de carga	6	0,69%
Exportadores y transporte de carga	3	0,35%
Importadores	5	0,58%
Total	864	100,00%

Fuente: Investigación de campo

Las operadoras de transporte pesado de la localidad realizan la prestación de un servicio y a cambio de este reciben un valor económico. Esta es la común negociación realizada tanto de parte de los gerentes y los representantes de las empresas locales y de fuera del país.

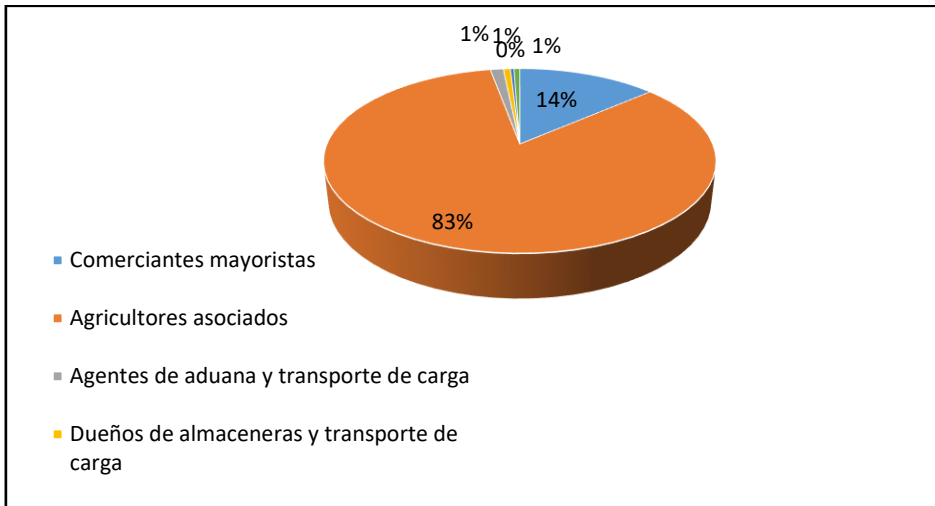


Figura 4 Usuarios del servicio de transporte de carga
Fuente: Investigación de campo

Como se puede apreciar en la figura acerca de la percepción del servicio, la calificación que tienen los usuarios investigados, sobre el servicio prestado por las empresas de transporte pesado; de una manera superficial se convertiría en un aspecto favorable para las mismas ya que el 59% de los clientes manifiestan que este es excelente y bueno.

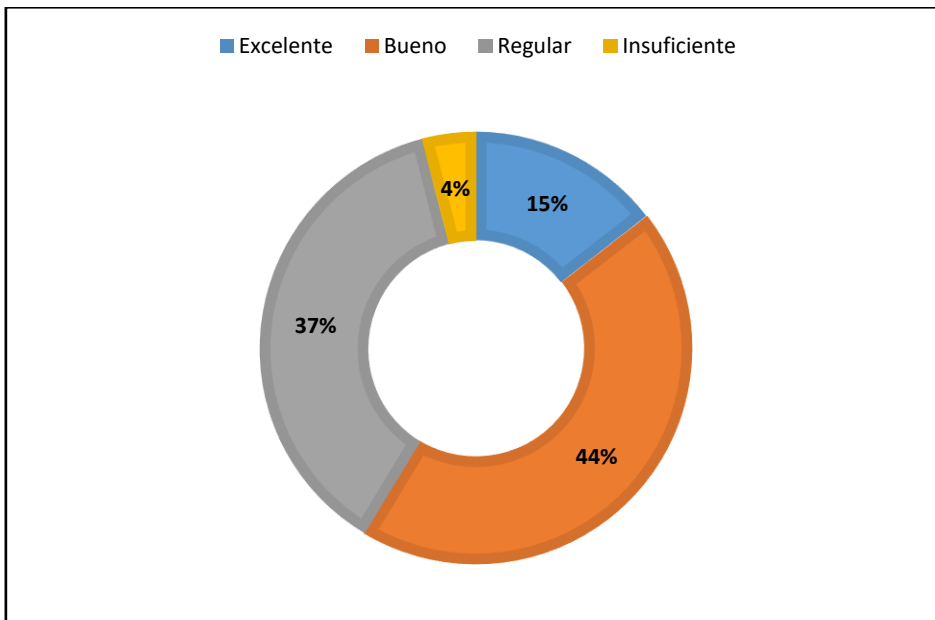


Figura 5 Percepción del servicio del transporte de carga
Fuente: Investigación de campo

Realizando una evaluación interna de cada actividad y acorde a las exigencias de un mercado competitivo; hacen necesario el crear valor para el cliente; lo que debe impulsar a los directivos de las empresas a enfocar su accionar administrativo hacia el incremento de beneficios y facilidades para los usuarios, unos de los beneficios que se ha identificado se encuentra el brindar el servicio de almacenamiento a los clientes.

3.7.4.3 Infraestructura física del transporte de carga

Servicios que brindan las empresas de transporte de carga

Un producto es un conjunto de cualidades físicas e intangibles que el consumidor percibe de un determinado bien para satisfacer sus necesidades convirtiéndose en susceptible para ser comercializado.

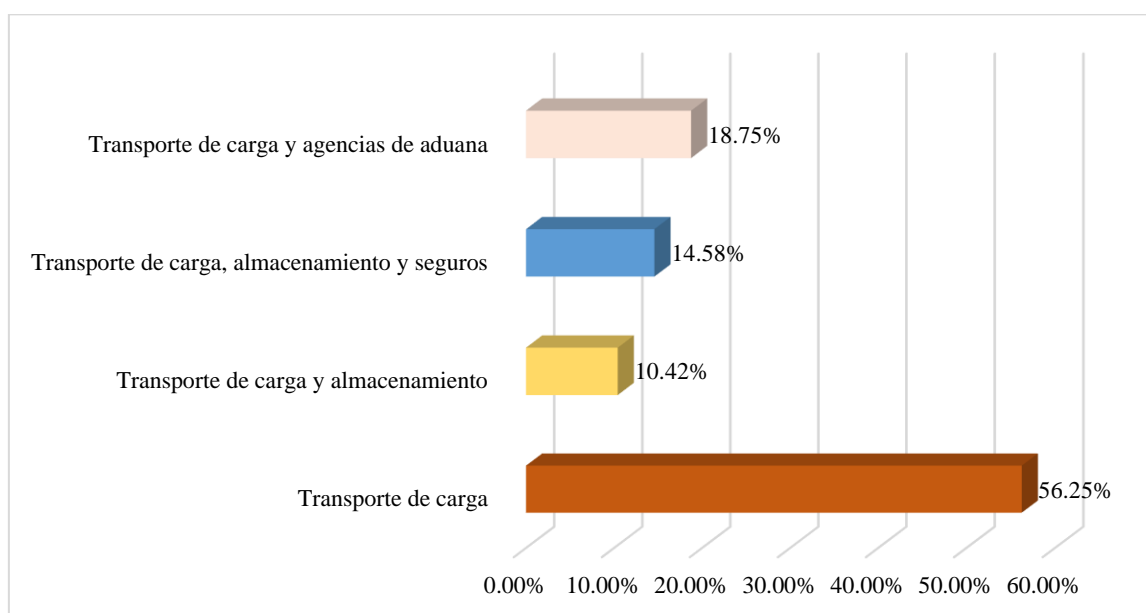


Figura 6 Servicios de las empresas de transporte de carga

Fuente: Investigación de campo

Dentro de la definición dada a un producto cabe señalar la existencia de servicios adicionales. Hoy en día dentro de nuestro medio el sector de transporte pesado su administración busca darle un giro al negocio pues a fin de ofrecer mayores beneficios a los usuarios ofrecen servicios complementarios al mismo tiempo como son; almacenamiento, seguros y agenciamiento de aduana; a través de alianzas estratégicas con agentes de aduana y propietarios de almaceneras de la localidad.

Aspectos para contratar el servicio de transporte de carga

Los factores de decisión de compra varían de acuerdo a algunos aspectos tales como la cultura, factores personales y psicológicos, los cuales inciden directamente en la decisión de compra de un servicio.

El objetivo es identificar los criterios de valor que los usuarios del servicio de transporte pesado prefieren al momento de realizar la contratación del mismo; entre los cuales prevalece el precio considerado para los clientes como fundamental a la hora de tomar una decisión. Seguido de un parámetro importante el de la variedad de servicios principalmente el almacenamiento 33,15% de quienes manifiestas que es muy importante que se brinde este servicio, que generara mayor competitividad a las empresas del transporte.

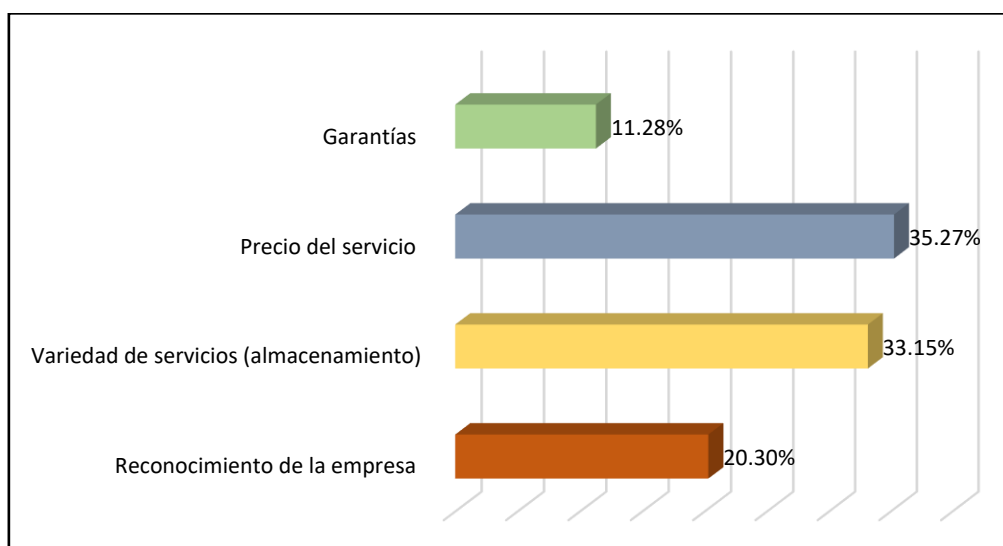


Figura 7 Aspectos para contratar el servicio de transporte de carga
Fuente: Investigación de campo

3.7.4.4 Dinámica del transporte de carga Tulcán – Ipiales

La frontera Tulcán-Ipiales, que une a Ecuador y Colombia, es única vía de características internacionales para la operatividad por carretera entre las dos naciones. En este lugar geográfico, el Río Carchi representa en forma física el límite territorial, que al pasar por el Puente Internacional de Rumichaca toma el de Guitara.

La suscripción del acta de Rumichaca en el año 1966 dio paso a la evolución fronteriza con el país colombiano (PICO. 2011, pág. párr. 2); donde se identifica entre los principales objetivos avanzar con la integración andina entre los países miembros.

Debido a que se ha presentado una notable reactivación comercial con Colombia en los últimos 5 años, se ha convertido este país en un socio comercial principal y muy importante, beneficiando al comercio internacional y por ende a la transportación de carga de los dos países.

En lo que tiene a la movilización comercial de Tulcán – IpiALES, el sector de transporte de carga por carretera genera recursos valiosos para el país, cabe mencionar que en esencia es un transporte de servicios; esta actividad permite la generación de empleos e ingresos tanto para las empresas como para las personas que día a día efectúan actividades relacionadas a la transportación, esta dinámica contribuye al desarrollo local y del país. Además, genera divisas en negocios de despacho de combustible, comerciantes de llantas, lubricantes, repuestos; mecánicos profesionales y artesanales, servicio de hoteles, comidas y otros en los pueblos más alejados del país.

El transporte de carga se relaciona con todos los sectores de la economía, entre los que se puede mencionar se encuentra exportadores, importadores, industriales, farmacéuticos, embotelladores, comerciantes, supermercados, productos agrícolas, ganaderos, constructores que transportan materia prima, productos semi - elaborados o bienes minados a los diferentes mercados de consumo. En el Ecuador el sector del transporte se encuentra influenciada a infinidad de riesgos, trata de caminar en función a adaptarse a una economía moderna.

Para Coto & López en la obra se su autoría titulada, “Impacto de la nueva economía sobre el transporte”, se puede notar las consecuencias de la nueva economía del transporte en las actividades de productivas y de comercialización.

El transporte de carga presento obstáculos en la frontera colombo-ecuatoriana (Maldonado, 2000; Bailen y Oliveros, 1998). En el año 1997, los transportistas y operarios de Colombia y Ecuador convinieron realizar una transferencia obligatoria de mercancías en la frontera (Maldonado, 2000). El intercambio comercial suscitado en la frontera generó beneficios únicamente a los ecuatorianos en el paso de IpiALES (Colombia)-Tulcán (Ecuador) (Maldonado, 2000; Bailen y Oliveros, 1998). La disposición en la frontera fue acordada entre los que integran el sector del transporte en camiones de los dos países, pero no cuenta con ningún respaldo oficial entre los gobiernos y la rectoría de la CAN.

Colombia es para Ecuador un importante socio comercial, las ventas tienen un incremento del 14,0% en los seis primeros meses del año 2019 en relación al mismo periodo de 2018, pasando de 823,3 millones de dólares FOB a US\$ 938,5 FOB. Para el año 2020, las exportaciones de

Colombia a Ecuador alcanzaron US\$ 2.033 y entre nuestro país a Colombia de US\$1.055, dando un total de US\$3.088 de intercambio comercial de mercancías, que representó el 30% del comercio intra-CAN total. Las exportaciones a Ecuador se explican principalmente por las variaciones de los siguientes productos: Azúcares y artículos de confitería, los cuales registraron un crecimiento del 264,1% pasando de US\$ 10,1 millones, durante el primer semestre de 2018 a US\$36,7 millones en igual período de 2019.

Ahora bien, el transporte de mercancías de un país a otro se realiza por diferentes medios: avión, buque y camión. El transporte en camión se realiza principalmente por el paso Rumichaca; si se tiene en cuenta que el total de las exportaciones totales de Colombia a Ecuador en el primer semestre de 2020 alcanzaron 385.000 toneladas, el 50,32% de ellas pasó por Rumichaca; de manera similar, Ecuador exportó a Colombia 280.500 toneladas en el primer semestre de 2020, de las cuales el 93,36% utilizó el paso fronterizo Tulcán-Ipiales, hechos que indican la importancia que tiene el puente Rumichaca para el transporte internacional de carga por carretera entre los dos países.

Tabla 15 Cantidad de mercancías que ingresan a Colombia desde Ecuador (Pasto Tulcán – Ipiales, incluye transbordos)

Peso bruto			Bultos		
Toneladas		Var %	Unidades		Var %
Año 2019	Año 2020	2020/2019	2019	2020	2020/2019
261.869	269.844	3,0	6.383.419	6.304.928	-1,2

Fuente: DIAN (2020)

Ingresaron de Ecuador a Colombia por el puente de Rumichaca, en el primer semestre de 2020, 269.844 toneladas de mercancías, representando un incremento del 3%, con relación al mismo período del año 2019.

Tabla 16 Cantidad de mercancías que ingresan a Ecuador desde Colombia (Pasto Tulcán - Ipiales, incluye transbordos)

Peso bruto			Bultos		
Toneladas		Var %	Unidades		Var %
2019	2020	2020/2019	2019	2020	2020/2019
193.729	178.154	-8,0	8.474.500	8.336.190	-1,6

Fuente: DIAN (2020)

Con respecto de las mercancías que ingresan a Ecuador desde Colombia, durante el primer semestre de 2020, se presentó una disminución en el volumen de mercancías que ingresan a Ecuador desde Colombia, del 8%, alcanzando la cifra de 178.154 toneladas.

En el primer semestre de los años 2019 y 2020, se presentó un mayor flujo de mercancías de Ecuador hacia Colombia, que, desde este último hacia Ecuador, por el puente internacional de Rumichaca.

Entre enero y junio de 2020, se exportaron desde Colombia al territorio ecuatoriano 392.479 toneladas, que correspondieron a USD \$ 1.046.950.134 en valor FOB. El transporte de carga por carretera fue el mayor volumen transportado, que corresponde al 62,48% y un 36,93% por vía marítima. La modalidad aérea movilizó volúmenes pequeños en un 0,57% y en otras modalidades en un 0,02%. En el mismo período del año 2019, el mayor volumen de carga se manejó vía terrestre, equivalente al 65,05% y un 33,19% por vía marítima. Mientras que los menores volúmenes fueron movilizadas vía aérea 1,47% y otros modos 0,30%.³⁰ En el primer semestre del año 2020 se presentó una disminución en la participación del transporte terrestre de carga (-2,57%) de Colombia a Ecuador, con respecto a lo ocurrido en el mismo período del año 2011, y en cambio se produjo aumento en la participación del transporte marítimo de carga del 3,74%.

Los emisores de carga en Colombia envían mercancías a Ecuador utilizando el transporte marítimo, aéreo y otros medios de transporte diferentes al terrestre, en un porcentaje superior al 30% del total de la carga; tal situación que no ocurre en Ecuador, donde el transporte por carretera es el más utilizado, toda vez que más del 90% de las mercancías pasa por Rumichaca (93,36% en el primer semestre de 2019).

Como un intento de aproximación a una explicación para que se dé este fenómeno, se puede indicar que en Colombia se presentan para el transporte de mercancías en el paso fronterizo de Rumichaca, que desalientan la utilización de transporte por carretera y estimula la utilización del transporte aéreo y marítimo: situación de orden público por el conflicto interno, paros campesinos, demora en los trámites aduaneros, el transbordo obligatorio, altos costos del transporte terrestre, entre otros.

En la zona fronteriza entre Ecuador y Colombia específicamente en el puente de Rumichaca es normal observar que a diario se realiza intercambio comercial, por tal motivo para fortalecer y desarrollar eficientemente los procesos comerciales es importante la intervención del Servicio

Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) Distrito Tulcán, de los operadores económicos autorizados como son: importadores, exportadores, agentes de aduana, depósitos temporales, compañías de transporte de carga y seguros.

En algunos depósitos existen equipos para la manipulación de la carga, pero en general, la operación es manual. La mayor parte de los camiones que efectúan el transporte de carga de comercio internacional son del tipo C2S2 (Tractocamión de dos ejes con semirremolque de dos ejes) o C2S3 (Tractocamión de dos ejes, con semirremolque de tres ejes) del tipo tractocamión con una capacidad de carga cercana a 50 toneladas.

Algunas mercancías especiales como son los gránulos líquidos y la carga refrigerada, no están sujetas a la práctica del trasbordo. También carga privada, (la carga se denomina privada, cuando el propietario de la carga es el mismo propietario del equipo de transporte). Se presenta un gran flujo de buses de pasajeros de origen ecuatoriano y en poco porcentaje de transporte del Perú. Las ecuatorianas bajo la figura de permiso de tránsito y la peruana bajo el amparo del régimen establecido por el Acuerdo de Cartagena.

3.7.4.5 Aporte del transporte al ingreso del Carchi

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.

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 evidenció un incremento del 13%, y del 2018 al año 2020 de un 8% 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.

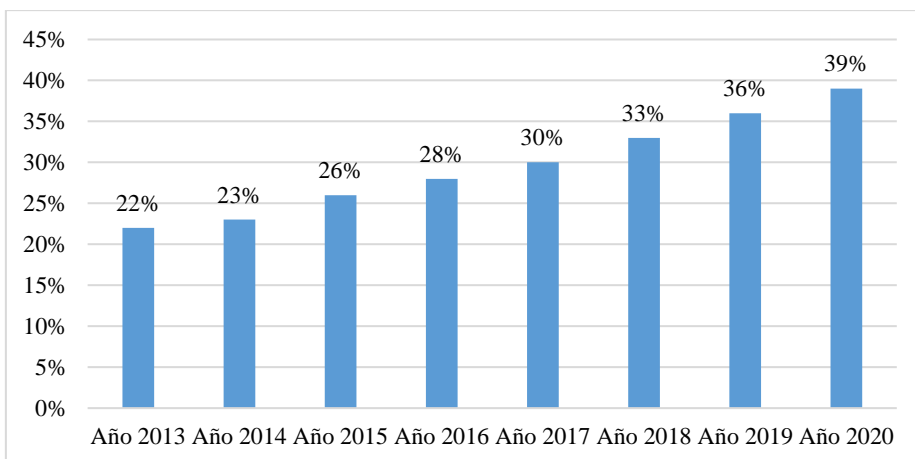


Figura 8 Aporte del sector del transporte al ingreso de la provincia
 Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantón Tulcán (2015-2019)

3.7.4.6 Frecuencia de Viajes

Con respecto a la frecuencia de viajes 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.

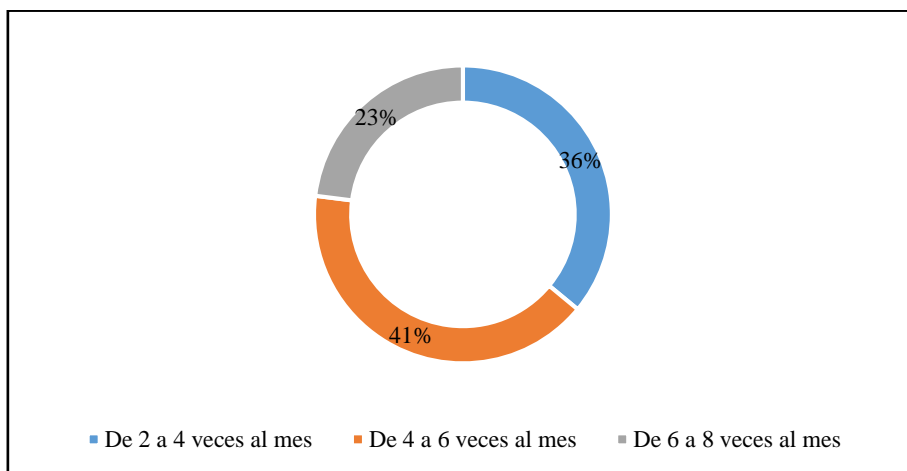


Figura 9 Frecuencias de viajes
 Fuente: Investigación de campo

3.7.4.7 Rutas frecuentes del transporte de carga

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.

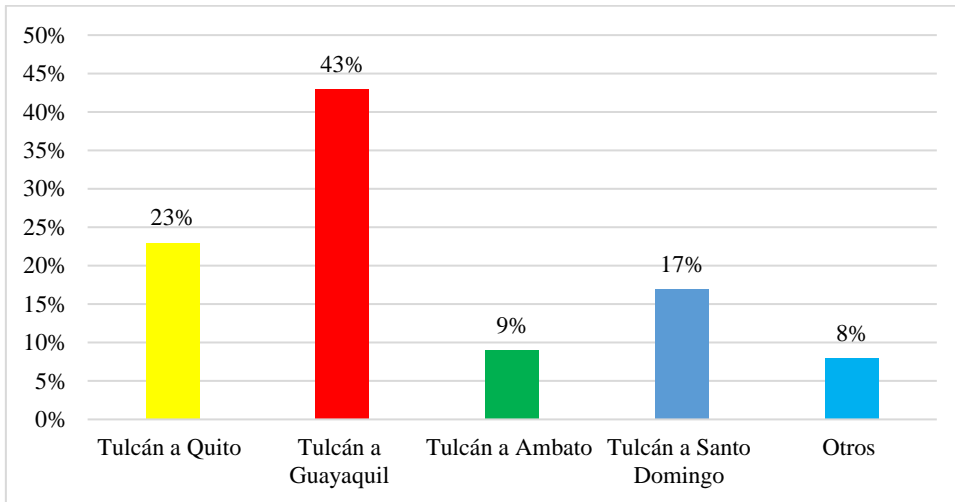


Figura 10 Rutas frecuentes del transporte de carga
Fuente: Investigación de campo

3.7.4.8 Ingresos Brutos de los transportistas

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.

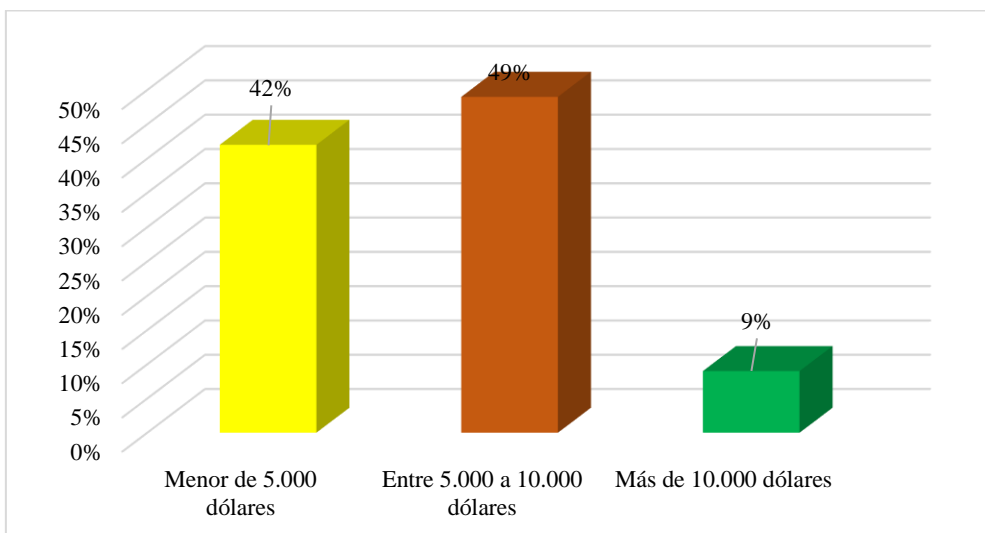


Figura 11 Ingresos Brutos de los transportistas
Fuente: Investigación de campo

Cabe recalcar que de estos ingresos mencionados cierto porcentaje se destina a los egresos que tienen la operatividad del transporte en lo que corresponde a pago de peajes, mantenimiento del vehículo y el combustible.

3.8 Desarrollo económico local.

Para el análisis de la economía local, se ha efectuado un estudio PESTEL: político, económico, social, tecnológico, ecológico y legal, tomando en cuenta la relación directa que existe.

3.8.1 Aspecto político

Para el comercio internacional es considerado importante el análisis de parámetros políticos como son: la estabilidad política ofrecida por el gobierno actual, donde su política de gobierno está caracterizada por el encuentro. El Ecuador ofrece a los inversores extranjeros estabilidad política con el nuevo gobierno.

La política comercial actual se enfoca a ser competitivos en un mundo internacionalizado. En la actualidad el sector del transporte se encuentra favorecido ya que cuenta con infraestructura vial optima, facilitando así el desarrollo de su trabajo. La viabilidad es un factor que ofrece oportunidades de negocio al país, ya que al encontrarse el Ecuador en la mitad del mundo les facilita el acceso a los diferentes mercados alrededor del mismo. Tal es el caso de las fronteras de Colombia y Perú.

Es importante recalcar que con la eliminación de barreras arancelarias entre Colombia y el Perú, por la vigencia de las normas de la Comunidad Andina, favorecen al intercambio comercial y por ende el comercio exterior.

3.8.2 Aspecto económico

3.8.2.1 Población Económicamente Activa del Cantón Tulcán

La población económicamente activa (PEA) en el cantón Tulcán corresponde a 37.380 habitantes, representando al 43,21% de su población total (86.498 habitantes) en el año 2010 y 102 395 habitantes para el año 2020. Del total el 73,59% se ubica en la ciudad de Tulcán y Julio Andrade con el (10,29%), se distribuye en menor proporción en el resto de las parroquias rurales.

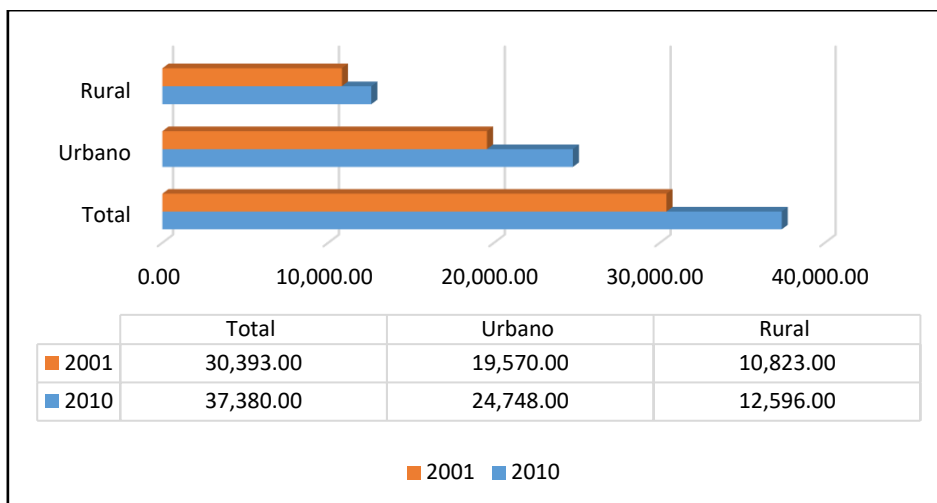


Figura 12 Población Económicamente Activa del Cantón Tulcán

Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantón Tulcán (2015-2019)

3.8.2.2 Actividades económicas del Cantón Tulcán

En el cantón Tulcán se estima que existen 3502 establecimientos económicos de acuerdo al Censo Económico que efectuó el (INEC) en el año 2010. Como también se estableció que generan 330 millones de dólares en ingresos por la actividad y dan empleo a 12 079 personas. Considerando la existencia de que un buen número de establecimientos el sector comercial es quien lidera en la ciudad (2052 locales), cada local se estima que contrata a 1,6 empleados, datos que permiten concluir que existe una estructura débil que es influenciada a factores exógenos o crisis económicas.

Al año 2019 según última actualización disponible de datos del mismo INEC, en la provincia del Carchi se registran 10914 establecimientos, en lo que respecta a número de empresas de la totalidad de los sectores económicos tales como: servicio, comercio, industrias manufactureras y agricultura ocupando estos los primeros 4 puestos respectivamente como lo muestra la tabla a continuación:

Tabla 16 Número de empresas por sectores económicos

	2015	2016	2017	2018	2019
TOTAL	11764	11561	11920	11290	10914
Servicio	4343	4222	4386	4459	4590
Comercio	4016	3884	3883	3522	3343
Industrias manufactureras	556	538	536	519	535
Agricultura, ganadería, etc.	2675	2742	2938	2622	2290
Construcción	169	171	173	164	153
Explotación de minas	5	4	4	4	3

Fuente: INEC (2021)

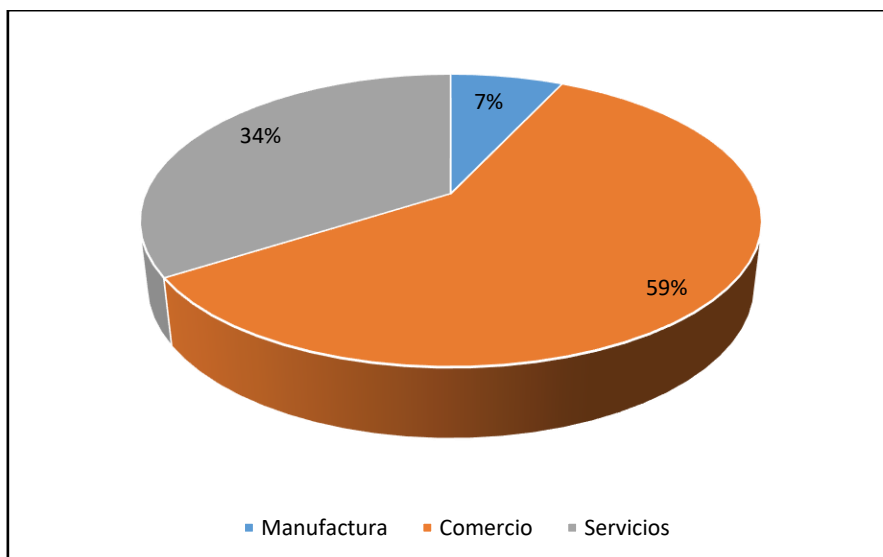


Figura 13 Actividades Económicas del Cantón Tulcán
 Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantón Tulcán (2015-2019)

En la gráfica se observa, que los habitantes del Cantón Tulcán tienen como principal actividad al comercio, el 59%, y como segunda actividad productiva a los servicios con un 34%, los resultados solamente confirman la posición estratégica que tiene la ciudad en el intercambio comercial bilateral.

En el total de los ingresos, el sector de los servicios es una parte importante, pero, solo emplean al 3,65% de la población frente al 27,92% del comercio. Las actividades del sector de los servicios se encuentran en diferentes sectores productivos, por consiguiente, el 6,8% de los trabajadores brindan sus servicios en las actividades de alojamientos y de restaurantes.

Ahora bien, haciendo un acercamiento al sujeto de estudio, que son las empresas de servicio de transporte; es necesario conocer que las mismas se clasifican de acuerdo al tipo de oferta que presenta; y en específico se analiza al transporte pesado por carretera; el mismo que a nivel local conforma un grupo económico mayoritario, por la cantidad de operadoras dedicadas a esta actividad y por las transacciones comerciales que se realizan.

Teniendo en cuenta que el sector del transporte también genera empleo, aunque en poca cantidad, se encuentran relacionadas o permiten el desarrollo de actividades económicas importantes por el comercio que se genera en la localidad; es necesario hacer referencia a las necesidades que se cubren con la prestación de este tipo de servicio como se muestra a continuación:

- a) Dentro de la población tulcanesa día a día incrementa la necesidad de adquirir productos que dentro de la región no se producen. Siendo más oportuno y conveniente comprarlos en volumen, es donde usar un vehículo de transporte pesado ofrece mayores ventajas por sus costos y por ser un medio de transporte de fácil contratación.
- b) Los comerciantes mayoristas tienen la necesidad de abastecerse de productos en volumen con los más bajos precios, siendo el transporte de carretera el idóneo para esta necesidad.
- c) Los agricultores de la región tienen la necesidad de vender su producción en ciudades del interior del País como también en el extranjero, con medios de transporte que permitan un servicio eficiente para transportar sus productos en grandes cantidades por carretera.
- d) Los agentes de aduana, quienes se encarguen de la contratación del servicio de transporte pesado; necesitan hacer uso de los servicios de conductores profesionales sean personas capaces de mostrar eficiencia.

La contratación del servicio de transporte de carga por carretera es permanente ya que proviene de clientes locales y clientes de países fronterizos. Por tanto, requiere de mayor énfasis en el desarrollo de sus procesos administrativos y técnicos.

Dentro del cantón Tulcán se encuentran empresas que prestan servicio de transporte pesado por carretera, así como organizaciones de apoyo que facilitan la fluidez del transporte pesado por carretera como son los, agentes de aduana, almaceneras, importadores y exportadores; por tanto, existe factibilidad investigativa al no ser un tema ajeno a la realidad actual de la localidad.

Los demandantes del servicio de transporte son quienes principalmente se benefician de servicios integrales o de valor que entrega este sector; pues de su satisfacción depende su nueva contratación y de esta el crecimiento económico de las empresas prestadoras del mismo.

La ciudad ubicada en la frontera Ecuatoriana Colombiana, diariamente evidencia un alto intercambio de mercancías, que de acuerdo al Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) Distrito Tulcán, de los operadores económicos autorizados para estas actividades son: importadores, exportadores, agentes de aduana, depósitos temporales, compañías de transporte de carga y seguros.

En la actualidad las economías de los países se fundamentan en la libre circulación de las mercancías, personas, dinero, propiedad privada, pues la economía de la ciudad de Tulcán no

se queda atrás existen empresas que permiten el desarrollo de los operadores de comercio exterior, los medios de producción son de propiedad privada, los trabajadores ofrecen sus servicios para obtener ingresos de los sueldos y los demandantes satisfacen sus necesidades al adquirir bienes o servicios (Montenegro, 2014).

3.8.2.3 Población por sectores económicos

La población en el cantón Tulcán está conformada por el sector primario con 8.244 habitantes ocupados, 4.159 ocupados en el sector secundario y 20.639 en el sector terciario.

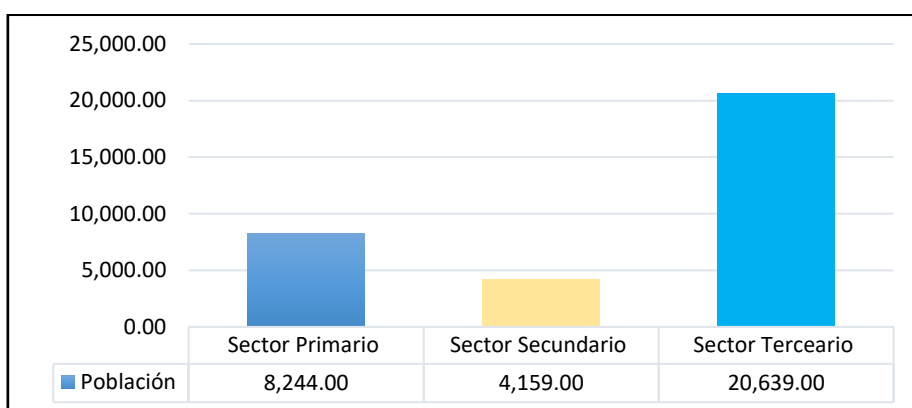


Figura 14 Población por sectores económicos

Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantón Tulcán (2015-2019)

Al realizar un análisis de los sectores primario, secundario, terciario se identifica que el sector terciario es el que prevalece en el cantón Tulcán, con un porcentaje del 62,46% que engloba las actividades relacionadas con los servicios materiales no productores de bienes, incluye subsectores como comercio, transportes, comunicaciones, centro de llamadas, finanzas, turismo, hosterías, ocio, cultura, espectáculos, la administración pública y los denominados servicios públicos. Relacionado el análisis con la realidad del cantón confirmamos que las actividades de comercio, transportes, turismo, hostería, y servicios públicos son los que mayor demanda tienen por la falta de industria o áreas que agreguen valor.

Tabla 17 Sectores Económicos

Ocupados en:	Población	%
Sector Primario	8244	24,95%
Sector Secundario	4159	12,59%
Sector Terciario	20639	62,46%
Total	33042	100,00%

Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantón Tulcán (2015-2019)

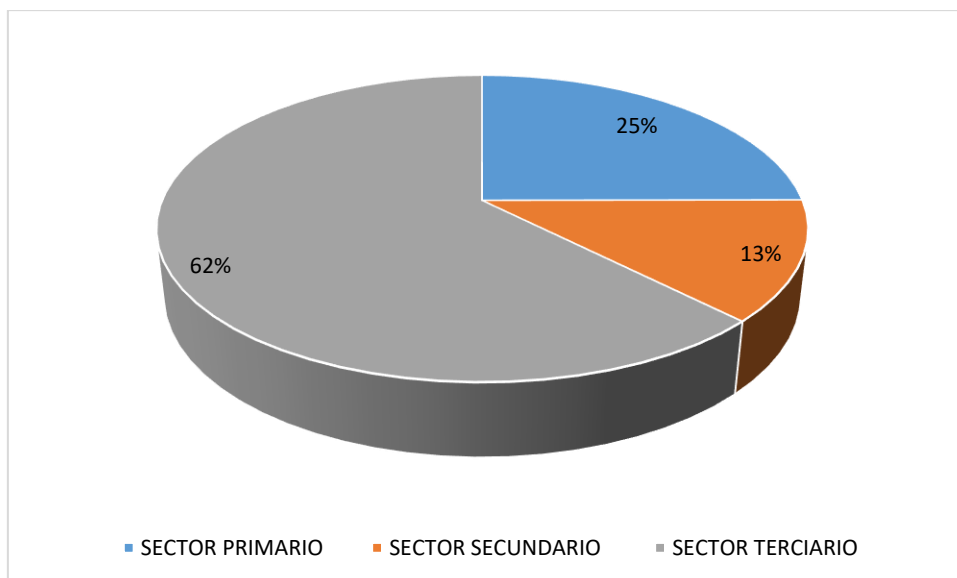


Figura 15 Sectores Económicos en Porcentaje

Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cantón Tulcán (2015-2019)

3.8.2.4 Principales actividades económicas productivas, según ocupación PEA

En el cuadro siguiente se observa que entre las principales actividades según la ocupación PEA, se encuentra el transporte y el almacenamiento, lo que quiere decir que existe una población que se encuentra involucrada en la actividad.

Tabla 18 Principales actividades según ocupación PEA.

Indicador	2010	2010	2010
	Total	Urbano	Rural
Población ocupada en:			
Agricultura, silvicultura, caza y pesca	8.149,00	1.013,00	7.136,00
Comercio al por mayor y menor	7.339,00	6.334,00	1.005,00
Sector público	5.223,00	4.430,00	793,00
Transporte y almacenamiento	3.370,00	2.837,00	533,00
Administración pública y defensa	2.541,00	2.179,00	362,00
Construcción	2.003,00	1.505,00	498,00
Industrias manufactureras	1.984,00	1.577,00	407,00
Enseñanza	1.626,00	1.408,00	218,00
Actividades de los hogares como empleadores	1.437,00	1.138,00	299,00
Actividades de alojamiento y servicio de comidas	1.085,00	941,00	144,00
Otras actividades de servicios	795,00	657,00	138,00
Actividades de la atención de la salud humana	600,00	488,00	112,00

Actividades de servicios administrativos y de apoyo	482,00	384,00	98,00
Actividades profesionales, científicas y técnicas	455,00	431,00	24,00
Información y comunicación	411,00	329,00	82,00
Actividades financieras y de seguros	359,00	340,00	19,00
Arte, entretenimiento y recreación	117,00	107,00	10,00
Explotación de minas y canteras	95,00	30,00	65,00
Distribución de agua, alcantarillado y gestión de desechos	90,00	75,00	15,00
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado	82,00	73,00	9,00
Actividades inmobiliarias	14,00	14,00	0,00
Actividades de organizaciones y órganos extraterritoriales	8,00	8,00	0,00

Fuente: INEC (2010)

3.8.2.5 Análisis de la actividad empresarial en el cantón Tulcán

Para el estudio de la situación empresarial de la ciudad de Tulcán se utilizó datos de la Superintendencia de las Compañías del año 2010 con proyección al 2020. En base a la información recopilada se pudo establecer la cantidad de empresas que se encuentran en Tulcán con sus respectivos indicadores.

En referencia a los datos existen escasas empresas grandes que se encuentren en la zona. Esto hace que en base a la clasificación que se maneja dentro de la entidad no existan empresas grandes, es decir aquellas que tengan ingresos operacionales por más de 5 millones de dólares en un año.

No obstante, existen 26 empresas que puede calificarse como pequeñas y medianas. Las empresas pequeñas son aquellas que tienen ingresos operacionales anuales comprendidos entre 100 millones de dólares y un millón de dólares; por su parte las medianas son las que tienen ingresos comprendidos entre un 1 millón y 5 millones, que corresponde a 6 empresas y existen 20 empresas pequeñas. Dentro de las medianas, cuatro ejercen actividades comerciales, una a la industria de alimentos y otra a la agricultura. En las pequeñas, se ha identificado una alta participación en el sector del transporte, esto se debe a la ubicación fronteriza de la ciudad, pero no se registra un crecimiento durante los últimos años. A pesar de los problemas que se dan en el sector de transporte en Colombia, sigue siendo una de las actividades formales más importantes de la economía de la zona (PD y OT 2011-2013).

Por otra parte, siendo un sector importante en algunas parroquias, la producción de leche solamente tiene una empresa mediana y pequeña. Esta información ratifica la importancia de la microempresa en la región. A pesar de que existe diversidad de emprendimientos, estos no generan buenos ingresos, registra valores inferiores a los 100 mil dólares anuales en los 3476 establecimientos restantes.

Dentro de las características de las pequeñas y las medianas empresas de Tulcán tiene activos por 12,64 millones de dólares y pasivos por 4,46 millones. En cuanto al rendimiento, las empresas generaron un nivel un nivel de ventas cercano a los 24 millones de dólares en el año 2010. Estos resultados llevaron 10 200 dólares de tributos generados, concentrándose en 26 empresas (0,74% de total de establecimientos) el 7,3% de todos los ingresos generados en Tulcán. (PD y OT 2011-2013).

Los resultados obtenidos representan cantidades pequeños a nivel nacional y muy concentrado en pocas actividades, por lo que es muy importante trabajar en el desarrollo de emprendimientos en el cantón. Las pymes no poseen estructura eficiente para competir con otros negocios del sector a nivel nacional y el tamaño del mercado local es uno de los factores que inciden este resultado. No obstante, acceso a las plazas mayores –como las colombianas- es una oportunidad que se debe aprovecharse.

Los problemas económicos generados por un déficit fiscal, han fomentado la creación y aplicación de nuevos aranceles, salvaguardias y han restringido la importación de muchos bienes, los cuales por las diferencias en los tipos de cambio, y diferencias en los precios ha fomentado una avalancha de compras hacia el país vecino, generando una caída en las ventas y creando una grave crisis económica en los poblados fronterizos, en donde el comercio se ha visto prácticamente minimizado a un 20% de los que se tenía en años anteriores. El apareamiento de del virus del COVID 19 y el efecto pandémico provocó el cierre del puente de Rumichaca, lo que ha experimentado la ciudad de Tulcán una activación en su economía productiva comercial.

3.8.3 Aspecto social

El Ecuador está ubicado en la esquina noroccidental de América del Sur, justo sobre la línea equinoccial. Por tanto, su geografía se encuentra representado por diversos lugares como son la selva amazónica, el sistema montañoso andino y el Mar del Sur; estos escenarios determinan los límites naturales y políticos del Ecuador.

El país tiene sus límites con tres estados, las fronteras terrestres alcanzan un recorrido de 2.006 km que comparte con Colombia y Perú, y fronteras marítimas en el Océano Pacífico tiene límites de áreas marinas y submarinas con Colombia, el Perú y Costa Rica (a través de las Islas Galápagos).

3.8.3.1 Pobreza y extrema pobreza nacional

Uno de los factores sociales que reflejan la estabilidad socioeconómica del Ecuador es el índice de pobreza del país.

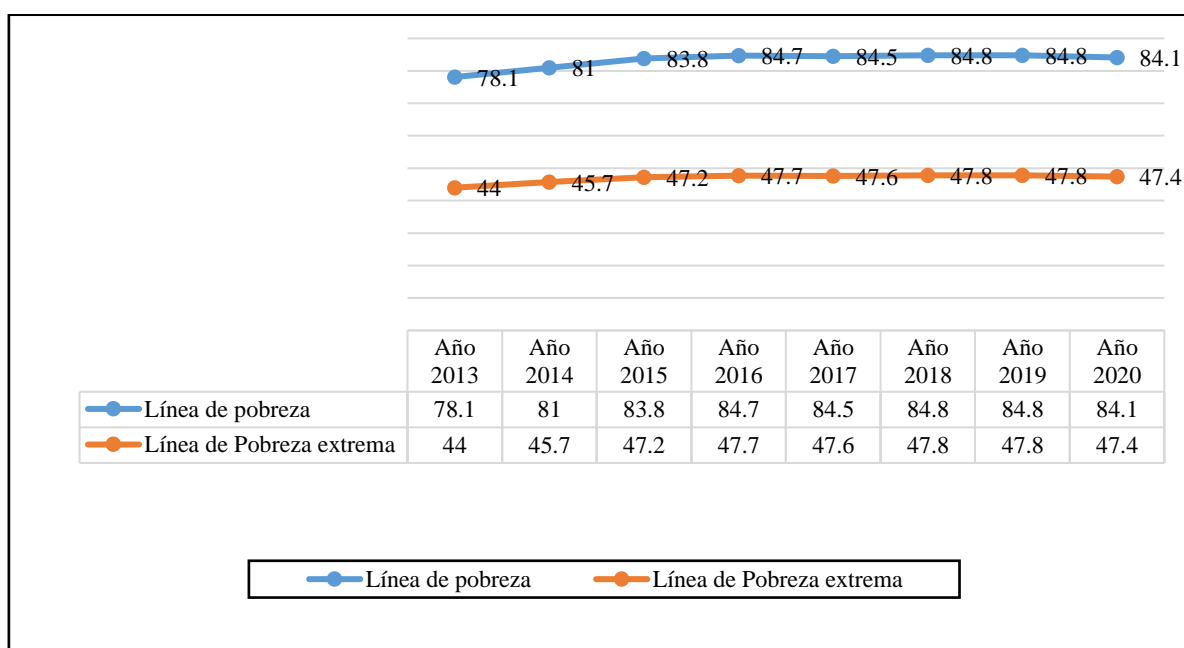


Figura 16 Líneas de pobreza y extrema pobreza (dólares)
Fuente: Banco Central del Ecuador (2020)

De acuerdo a los datos del (BCE,2020) y como se describe en la figura anterior, al año 2020 la línea de pobreza se ubicó en US\$ 84,10 mensuales por persona, mientras que la línea de pobreza extrema en US\$ 47,4 mensuales por persona.

Con este umbral existe, a nivel nacional un 32.40% de pobres y 14.90% de pobres extremos, como se puede apreciar en la figura siguiente. La tendencia promedio de crecimiento tanto de pobreza como la extrema pobreza se ubica en 0,98% anual. Esto quiere decir que cada año ingresan personas a formar parte de estos dos indicadores.

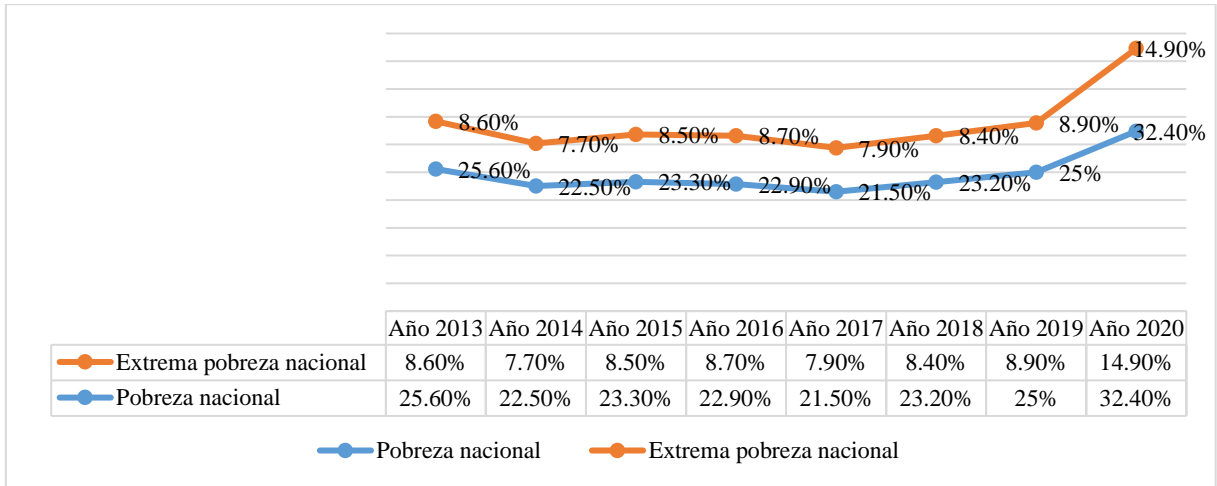


Figura 17 Pobreza y extrema pobreza en porcentaje
Fuente: Banco Central del Ecuador (2020)

En el área rural el 47.90% de la población se clasifica como pobre y el área urbana 25.10% como pobres extremos; y en el área urbana.

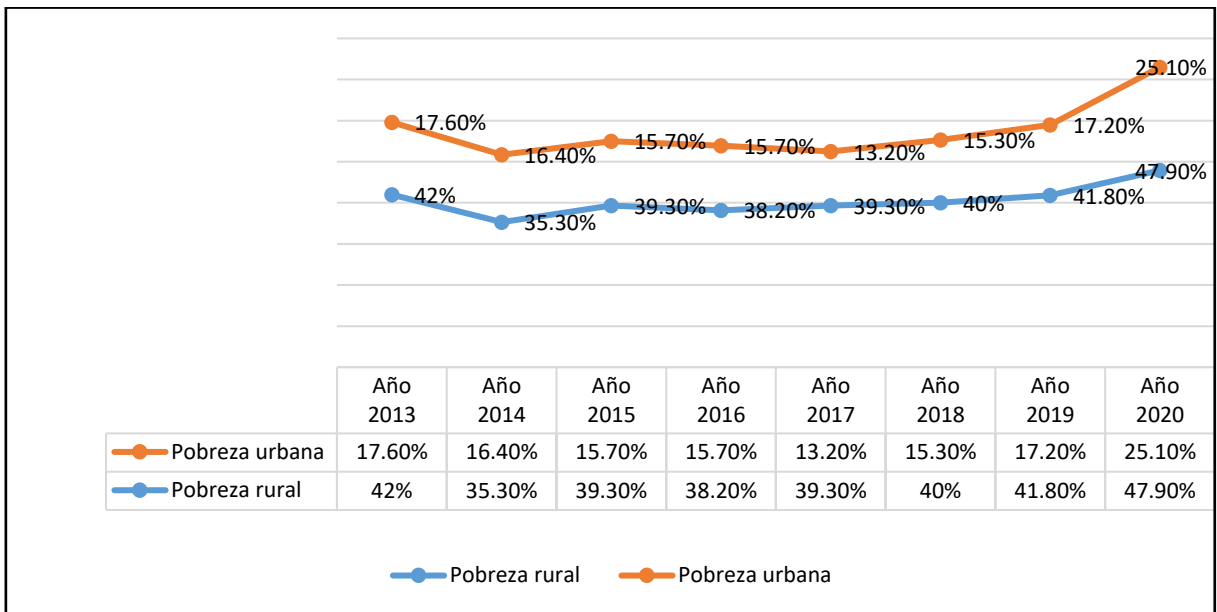


Figura 18 Índice de pobreza en área urbana y rural
Fuente: Banco Central del Ecuador (2020)

En la zona norte fruto de la pobreza y el desempleo en la zona de frontera es inevitable encontrar actos de contrabando como la subfacturación, el uso múltiple de los permisos de importación, la complicidad de los agentes de aduana, la declaración de bienes menos gravados para importar otros, y un sinnúmero de maneras de evitar los impuestos y controles que conocen los comerciantes inescrupulosos.

Estas líneas de productos ingresados legal o ilegalmente, pero no moralmente, hacen incluso que la balanza comercial no petrolera sea aún más deficitaria y que, eventualmente, la modesta cifra de balanza positiva registrada sea neutralizada.

Que si bien es cierto dentro de la economía de los cantones fronterizos el contrabando se lo considera como fuente de ingreso; hace que las relaciones comerciales se vuelvan débiles e inseguras que a largo plazo afectan el desarrollo socioeconómico de las zonas de frontera.

El crecimiento del transporte de bienes y la movilidad de las personas trae como consecuencia beneficios sociales y económicos, pues si no existe un transporte adecuado para las capas más pobres del campo, que abastecen a los mercados de productos agrícolas, es prácticamente imposible un crecimiento económico sostenido, así como la parte negativa del aumento, tiene consecuencias en la explotación de fuentes de energía, la contaminación, la congestión son parte de las necesidades crecientes de transporte.

3.8.3.2 Calidad de vida

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 y 2020, 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.

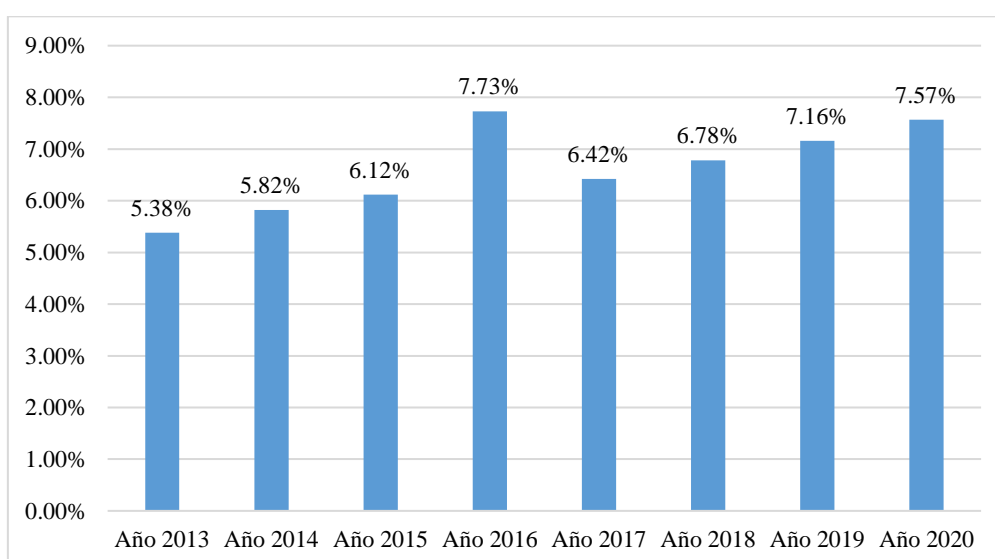


Figura 19 Tasa de desempleo de la provincia del Carchi
Fuente: Ecuador en cifras (2020)

El crecimiento promedio del desempleo de últimos 5 años es de 7,13% anual, lo que significa que cada vez existe más desempleado, esto se debe los problemas que actualmente se encuentra el país.

3.8.4 Aspecto tecnológico

La innovación junto a al empleo de tecnología se convierten en herramientas de desarrollo empresarial; dentro del campo del transporte pesado, el intercambio comercial se maneja bajo un software de gestión para operadores de comercio exterior; definido por el SENA E denominado ECUAPASS.

Con el fin de concentrar en su sitio Web (ventanilla única) todas las operaciones de importación, exportación y trámites aduaneros procurando establecer un sistema "cero papeles" que reducirá al mínimo los procesos de comercio internacional logrando un mejor control y mejor utilización del tiempo en trámites generando transparencia y cumplimiento adecuado en las operaciones aduaneras.

3.8.5 Aspecto ecológico

El diseño participativo de políticas, estrategias e instrumentos ambientales contribuye al bienestar humano, puesto que establece un marco favorable para la conservación de los ecosistemas, el mantenimiento de los servicios ambientales y el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales.

Todas las empresas comerciales y de servicio deben de cumplir con normas de calidad ambiental referentes al aire, agua, suelo, ruido, desechos y agentes contaminantes. Empujándolas al mejoramiento continuo en todas las áreas administrativas, de producción y comercialización; las mismas que deben estar orientadas a mitigar la contaminación; como un elemento importante para que el transporte se desenvuelva eficientemente por ende el sector económico se desarrolle.

En el Ecuador los vehículos de transporte pesado, como buses y camiones, reciben beneficios por retirar las unidades que cumplieron su tiempo de vida útil; a través de un incentivo económico por chatarrización de vehículos de transporte pesado y de servicio público que va desde tres y seis mil dólares.

3.8.6 Factor legal.

En el ámbito legal, la constitución 2008, busca definir lineamientos legales participativos e igualitarios para todos los ecuatorianos tal como se establece en sus objetivos.

1. Desarrollar, fortalecer y dinamizar los mercados internos a la luz del Plan Nacional del Buen Vivir.
2. Regular, promover y ejecutar las acciones correspondientes para impulsar la inserción estratégica del Ecuador en la economía mundial.
3. Fortalecer el aparato productivo nacional.
4. Garantizar la soberanía alimentaria y energética para mitigar desigualdades internas
5. Impulsar el comercio justo y el desarrollo de economías de escala.
6. Evitar prácticas monopólicas y oligopólicas que afecten al funcionamiento de los mercados.

Se puede mencionar también que, entre las funciones y responsabilidades de la función ejecutiva, se encuentra la promoción de exportaciones con criterio ambiental, beneficiando a las que generen mayor empleo y valor agregado, y que pertenezcan a pequeños y medianos productores.

Con respecto a las importaciones se favorece a aquellas que sean útiles para el desarrollo de las industrias y se eviten a las que afecten a la producción nacional, a la población o a la naturaleza. La orientación del Gobierno Nacional considera al arancel y en general a las medidas de protección como un instrumento de política económica que debe promover el desarrollo de las actividades productivas en el país, conforme con la política gubernamental de incremento de la competitividad y protección de la producción nacional, otorgando un tratamiento arancelario especial a la importación de bienes de capital, insumos y materias primas que registran ausencia o insuficiencia de producción en el país.

También se ha cargado a las empresas con nuevos impuestos nuevos que han elevado los costos de producción y ventas; el costo de mano obra se ha elevado por las nuevas condiciones que favorece a los empleados; se ha ignorado los hechos reales de que hay menos inversión nacional societaria y de que no llega inversión extranjera, porque cada vez son mejores las condiciones para invertir en Colombia, el Perú y otros países, y menos buenas las condiciones nacionales; se han multiplicado las trabas burocráticas, los requisitos y los permisos para que opere cualquier tipo de empresa.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 RESULTADOS

En esta parte del estudio se efectuó un análisis del cumplimiento de los objetivos propuestos en la investigación.

Con respecto al sustento de la presente investigación con el marco teórico actualizado y documentado para poder deducir sugerencias o análisis, se puede acotar que la bibliografía y documentos especialmente referentes a estadísticas del tema propuesto no es amplia ni tampoco dinámica en lo que se refiere a proyecciones y actualizaciones, debido a que las instituciones públicas encargadas en registrar de tendencias de los indicadores, no han efectuado investigaciones actuales, por consiguiente, se ha trabajado con información de carácter pública y con la simulación de proyecciones para poder visualizar de mejor manera los indicadores analizados.

Por otra parte, al investigar la infraestructura existente de las empresas de transporte internacional de carga que labora en el cantón Tulcán, y el desarrollo local del cantón, se obtuvo los principales hallazgos que continuación se detalla.

4.1.1 Resultados del análisis situacional del transporte de carga e infraestructura física

- Es importante establecer que la participación del transporte de carga en el PIB nacional corresponde al 5,27%, un porcentaje importante dentro de la dinámica del sector económico del país.
- Referente al comercio internacional de importación y exportación el transporte de carga participa de la siguiente manera, el 3,4% en importaciones y 1,8% en exportaciones, como se puede apreciar el sector del transporte se encuentra presente en la movilidad de las mercancías.
- El transporte pesado en el Ecuador ha evolucionado significativamente desde 1998 que tenía 3304 unidades hasta alcanzar en enero del 2020 a 65020 unidades, lo que es un indicador de un crecimiento sostenido debido a la ampliación del mercado internacional del Ecuador.

- La pandemia afecto directamente a la balanza comercial porque disminuyeron las importaciones y se incrementaron las exportaciones de productos no petroleros.
- La capacidad instalada del transporte pesado tiene una participación del 18% del total disponible hasta el año 2020 según los datos INEC.
- El índice de desempeño logístico que sirve para establecer competitividad en el transporte tiene un ranking de 79 puntos, en donde el índice de desempeño logístico es de 2,76 como puntaje general, la infraestructura es 2,62 puntos, y la competencia de servicios 2,65 puntos.
- Actualmente la real vial que corresponde a la panamericana, el Carchi se encuentra totalmente en condiciones adecuadas porque toda la red vial principal de esta provincia esta asfaltada y totalmente operativa.
- El transporte en la comunidad andina está legislado por acuerdos signados por Ecuador, Colombia, Perú y Venezuela entre los que se destaca el Acuerdo de Cartagena, pero en la práctica lamentablemente existe desacuerdos entre los trasportistas porque alegan de que hay una competencia desleal y, por lo tanto, se ha implementado en forma no legislada el embarque solo hasta la línea fronteriza, esto hace que cada asociación de transportista labore exclusivamente en su territorio.
- El transporte de carga pesada en la ciudad de Tulcán entre remolques y camiones de gran tonelaje corresponde a 48 empresas que actualmente trabajan a excepción de una que tiene como cede en Julio Andrade.
- Respecto a la difusión de la operación de las empresas de transporte de carga la encuesta presenta como resultado que el 62% desconoce totalmente de las características operativas de las empresas analizadas, por otra parte, el proceso de contratación el 73,5% no conocen, lo que es un indicador de que estas transacciones todavía son de carácter doméstico o únicamente y exclusivamente entre personas.

- La mayoría de las empresas de transporte de carga realizan actividades de carga tanto para llevar el producto para exportar como para internamiento de mercancías.
- La mayoría de los usuarios del transporte de carga corresponde a los productos agrícolas de las asociaciones respectivas que existen en la provincia.
- Referente a la calidad del servicio el 44% le consideran como bueno, un 37% regular y el resto deficiente, lo que significa que en términos generales el transporte de carga no es de lo mejor.
- Para que las empresas de transporte de carga sean óptimas y logren una competitividad adecuada es importante y definitorio la infraestructura física que dispone, porque esto brinda seguridad y cuidado de la carga que están transportando, por consiguiente, el servicio almacenamiento es importante para clientes y el sector del transporte carga.
- El movimiento más significativo de la transportación del Carchi, es la que se hace a la ciudad fronteriza de Ipiales, pero actualmente existe decrecimiento por efectos de la pandemia y el cierre de la frontera e igual sucede con los productos que se importa.
- Respecto al producto interno bruto del Carchi el transporte de carga ha participado con el 39% en el 2020.
- Las rutas comerciales más intensas que sirve el transporte de carga es Ipiales-Guayaquil y viceversa.
- Las acciones relacionadas con la comunicación tanto internas como externas, desarrolladas por los actuales administradores; son muy limitadas y no realizan acciones encaminadas a transmitir un mensaje efectivo de manera que llame la atención de los usuarios.
- Los ingresos brutos de los transportistas en su mayoría oscilan de 5.000 a 10.000 dólares mensuales, por lo tanto, se puede afirmar que es una actividad de subsistencia lo que permite trabajar.

4.1.2 Resultados del análisis situacional de economía local.

- La parte política tiene una relativa estabilidad que ha permitido un transporte fluido, al tenor de los acuerdos suscriptos con Colombia.
- La actividad económica principal del cantón Tulcán es el comercio, que pertenece al sector primario siendo el rubro más importante la movilidad de los productos agrícolas y que por efectos de la pandemia existe una relativa recuperación del comercio no agrícola porque los precios actuales compiten con los de Colombia.
- En el aspecto económico la contribución del transporte de carga es marginal porque la oferta de empleo es bastante restringida debido a que no todos cuentan con un sistema de almacenamiento adecuado.
- Lamentablemente la pobreza y extrema pobreza no es solo de Tulcán sino de todo el país siendo una de las causas principales las altas tasa de desempleo.
- La tecnología en el comercio internacional de la frontera se ha mejorado utilizando un moderno sistema de tramitación ECUAPASS que ayuda al transporte de carga a tener una mayor fluidez y disminución de tiempos de espera.
- Además, hay que resaltar el control ambiental porque existe una inspección técnica para evitar la presencia de plagas, y daños ambientales ocasionados por productos tóxicos en sector agrícola, y también la emisión de gases del transporte pesado.

4.1.3 Resultados de las entrevistas a los representantes de las empresas de transporte de carga que cuentan almacenamiento.

Respecto a la entrevista a los representante del transporte de carga que disponen de almaceneras, lo más importante es que si logran satisfacer la demanda porque al disponer un buen lugar de almacenamiento sirve para precautelar el integridad del producto y la seguridad del mismo, sim embargo se debería mejorar la tecnología de control, instalando sistemas de GPS satelital para intercomunicación en tiempo real, si se logra este innovación tecnológica se tendrá como resultado mayor volúmenes de carga y por ende crecerá la oferta de trabajo que sería un paliativo a la situación a la situación del cantón Tulcán.

4.2 DISCUSIÓN

De la investigación de campo y de las fuentes bibliográficas actualizadas sobre la importancia socioeconómica del transporte de carga en la ciudad de Tulcán, se colige que lo más importante actualmente además de contar con una movilidad vehicular moderna y actualizada es el almacenamiento, porque la empresa que dispone este servicio se vuelve más competitivas y logran mejores contratos de transporte, generando mayores ingresos para la empresa y teniendo como efecto colateral la oferta de trabajo, porque se hace necesaria la utilización de mano de obra calificada.

Para analizar el nivel de impacto que tiene la infraestructura física y la importancia de contar con un almacenamiento como servicio complementario del transporte de carga en referencia al desarrollo económico local, se ha estructurado una matriz donde se identifica el grado de influencia que presenta actualmente.

Tabla 19 Matriz de Valoración de Impactos

POSITIVO	NIVEL
1	Bajo
2	Medio
3	Alto
NEGATIVO	NIVEL
-1	Bajo
-2	Medio
-3	Alto

Fuente: Investigación bibliográfica

$$\text{NIVEL DE IMPACTO} = \frac{\text{SUMATORIA TOTAL}}{\text{NÚMERO DE INDICADORES}}$$

4.2.1 La infraestructura física (almacenamiento) del transporte de carga y los efectos en el desarrollo económico local

Tabla 20 Impacto en el desarrollo económico local

FACTORES	-3	-2	-1	0	1	2	3	TOTAL
Nuevas fuentes de trabajo						X		2
Nivel de ingresos							X	3
Estabilidad laboral						X		2
Satisfacción de necesidades							X	3
Fortalecimiento del sector micro empresarial						X		2
Mejoramiento de los niveles competitivos							X	3
Atención personalizada						X		2
Calidad del servicio						X		2
Manejo de desperdicios							X	3
Contaminación de ruido							X	3
Aguas residuales							X	3
TOTAL								28

Fuente: Investigación de bibliográfica

$$\text{NIVEL DE IMPACTO} = \frac{\text{SUMATORIA TOTAL}}{\text{NÚMERO DE INDICADORES}}$$

$$\text{NIVEL DE IMPACTO} = \frac{28}{11}$$

NIVEL DE IMPACTO = 2,54 POSITIVO

Análisis

Nivel de ingresos: si se cuenta con una adecuada infraestructura se va a tener más contratos de movimiento de carga, lo cual redundara en el mejoramiento de los ingresos.

Estabilidad laboral: la estabilidad laboral esta condiciona a la situación de salud y tendencias económicas.

Satisfacción de necesidades: se espera que las necesidades actuales latentes sean satisfechas en el corto plazo, porque las empresas estarán en capacidad de brindar servicios de calidad y con protección ambiental.

Fortalecimiento del sector microempresarial: si es que se logra una implementación técnica adecuada de la infraestructura del servicio de carga, existe la posibilidad de que su alrededor crezcan pequeños negocios.

Mejoramiento de los niveles competitivos: una de las ventajas de disponer de una buena infraestructura es lograr un buen nivel de competencia por su atención personalizada, calidad del servicio, manejo de desperdicios, disminución de la contaminación de ruido y control de aguas residuales.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES

- El transporte terrestre en todas sus modalidades es importante para el desarrollo económico del país y en especial de los sectores fronterizos, por lo tanto, el transporte de carga de la provincia del Carchi tiene el reto de superarse continuamente para que siga siendo la principal estructura del movimiento comercial en frontera norte.
- No todas las empresas de carga pesada del cantón Tulcán tiene una infraestructura adecuada en lo que se refiere al servicio complementario de almacenaje, esto es una limitación que gravita para poder tener proyectos de expansión y crecimiento.
- Falta de tecnología en lo que se refiere a comunicación, porque actualmente las exigencias del mercado internacional son en tiempo real, estos aspectos generan mayor competitividad dentro del sector del transporte de carga.
- El transporte de carga pesado representa para la ciudad de Tulcán un eje importante del movimiento comercial de la ciudad, porque es una actividad que forma parte de la dinámica comercial fronteriza.

5.2 RECOMENDACIONES

- Coordinar con el gobierno central la creación de regulaciones que apoyen al transporte, y además no sean actividades de explotación sino de servicio.
- A medida de las posibilidades de las empresas dedicadas al comercio, sin exclusión de ninguna deben contar con un buen almacenamiento, que permita fortalecer a futuro como un puerto seco.
- Renovación permanente de la tecnología de comunicación y mantenimiento para que la empresa sea solvente y competitiva.
- Trabajar coordinadamente con el GAD municipal para que su crecimiento sea siempre en beneficio de la comunidad.

VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Arango Serna, Martín Darío, Ruiz Moreno, Silvana, Ortiz Vásquez, Luisa Fernanda, & Zapata Cortes, Julián Andrés. (2017). *Indicadores de desempeño para empresas del sector logístico: Un enfoque desde el transporte de carga terrestre*. Ingeniare. Revista chilena de ingeniería, 25(4), 707-720. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-33052017000400707>

BID. (2015). <https://www.iadb.org/es/acerca-del-bid/financiamiento-del-bid/financiamiento-del-bid%2C6028.html>. Obtenido de <https://www.iadb.org/es/acerca-del-bid/financiamiento-del-bid/financiamiento-del-bid%2C6028.html>: <https://www.iadb.org/es/acerca-del-bid/financiamiento-del-bid/financiamiento-del-bid%2C6028.html>

CAN. (s.f.). *Decisiones CAN*. Obtenido de Decision 617: <https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2017/05/1-Decision-617.pdf>

COPCI. (s.f.). *Codigo Organico de la Produccion, Comercio e Invescion*. Obtenido del Codigo Organico de la Produccion, Comercio e Invescion : <https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2017/05/COPCI.pdf>

Cordero, J. M. (2018). *El gobierno municipal. Promotor del desarrollo local? El caso del municipio semiurbano de Cd. Ixtepec, Oaxaca. Estudios sociales. Revista de alimentación contemporánea y desarrollo regional*.

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

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.

GAD Tulcán. (2019). *Plan de desarrollo y ordenamiento territorial*. Obtenido del 10 de mayo de 2021, de: http://app.sni.gob.ec/sni-ink/sni/PORTAL_SNI/data_sigad_plus/sigadplusdocum entofinal/0460000210001_0460000210001- ACTUALIZACI%C3%93N%20PDOT%20TULCAN%202015-2019_17-04-2015_16-15-03.pdf

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). *Economía del Transporte*. Obtenido de <https://www.elheraldo.co/columnas-de-opinion/bienvenida-la-economia-del-transporte-325861>

Hernández Sampieri, R. (2010). *Metodología de la Investigación*. México: McGRAW-HILL / Interamericana Editores, S.A. DE C.V.

- LEGAL, A. B. (2016). *aenor.es/aenor/certificación/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/wpcontent/uploads/downloads/2015/04/LOTAIP2015_DECISION-DE-LA-CAN-399.pdf
- 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>
- Montenegro, B. (2014). *El comercio en Tulcán*. Tulcán: Sathiri.
- 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.
- OMC. (s.f.). *Organizacion Mundial de Comercio*. Obtenido de *Acuerdo de Facilitacion al Comercio*: https://www.wto.org/spanish/thewto_s/20y_s/wto_tradefacilitation_s.pdf
- Reinoso, M. (10 de noviembre de 2016). *Repositorio Digital UPEC*. Obtenido de *Repositorio Digital UPEC*: <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/7876/1/T-UCE-0011-136.pdf>
- López, 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.

VII. ANEXOS

Anexo 1 Formato de entrevistas a los representantes de las empresas de transporte de carga que cuentan almacenamiento.

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN COMERCIAL INTERNACIONAL

Objetivo: Conocer la infraestructura física de las empresas de transporte de carga del cantón Tulcán y los efectos en el desarrollo económico local.

1. **¿Cuántas empresas de transporte de carga hay en Tulcán?**

.....
.....

2. **¿Cuántas empresas de transporte se encuentran registradas y no registradas en la ATPC?**

.....
.....

3. **¿Cuáles son Los requerimientos y/o características que debe cumplir una empresa de transporte de carga internacional?**

.....
.....

4. **¿A qué se debe el no ingreso y/o salida de las empresas de transporte de la ATPC?**

.....
.....

5. **¿La ciencia y la tecnología originan la innovación y por ende la introducción nuevos productos?**

.....
.....

6. ¿Cuántos vehículos se encuentran habilitados para prestar el servicio de transporte de carga pesada?

.....
.....

7. ¿A cuánto asciende la inversión en infraestructura de transporte en el Carchi?

.....
.....

8. ¿El manejo por tarifas de la ATPC permite el crecimiento sostenido de las empresas de transporte?

.....
.....

9. ¿El servicio de almacenamiento que usted cuenta satisface la demanda actual?

.....
.....


10. ¿Considera que el servicio almacenamiento es importante para el sector del transporte pesado?

.....
.....

11. ¿A su opinión, la infraestructura física en lo que tiene que ver al almacenamiento de las empresas de transporte de carga generar efectos en el desarrollo económico local?

.....
.....

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



**FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN,
ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL**

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN COMERCIAL INTERNACIONAL

Entrevista dirigida a los representantes de las empresas de transporte de carga que cuentan con almacenamiento.

Objetivo: Conocer la infraestructura física de las empresas de transporte de carga del cantón Tulcán y los efectos en el desarrollo económico local.

Empresa: *Trans Bolivariana C.A.*

Entrevistado: *Eng. Johhan Benitez*

Cargo: *Subgerente*

Fecha: *12/04/2021*

1. ¿Cuántas empresas de transporte de carga hay en Tulcán?
En la ciudad de Tulcán, laboran más de 40 compañías que se dedican al transporte de carga.
2. ¿Cuántas empresas de transporte se encuentran registradas y no registradas en la ATPC?
Considero que la mayoría están registradas para ejercer la actividad sin ningún problema.
3. ¿Cuáles son Los requerimientos y/o características que debe cumplir una empresa de transporte de carga internacional?
La agencia nacional de tránsito pone las normativas, entre las cuales se encuentra que sean unidades nuevas.
4. ¿A qué se debe el no ingreso y/o salida de las empresas de transporte de la ATPC?
Pienso que se da por el poco ingreso que da la actividad ya que los gastos operativos son altos de la campaña.

5. ¿La ciencia y la tecnología originan la innovación y por ende la introducción nuevos productos?

Pero por supuesto que la tecnología y la ciencia ayuda a ser más competitivos porque se puede ofrecer nuevos servicios.

6. ¿Cuántos vehículos se encuentran habilitados para prestar el servicio de transporte de carga pesada?

Actualmente se encuentran habilitados entre 6 a 8 vehículos.

7. ¿A cuánto asciende la inversión en infraestructura de transporte en el Carchi?

Debe ser una inversión fuerte en el transporte de la provincia del Carchi, en nuestra compañía son igual altos.

8. ¿El manejo por tarifas de la ATPC permite el crecimiento sostenido de las empresas de transporte?

En la mayor parte sí permiten el crecimiento son tarifas estandarizadas para el cobro del servicio y se evitaría la competencia desleal en relación al precio.

9. ¿El servicio de almacenamiento que usted cuenta satisface la demanda actual?

Pienso que sí, ya que no a existido ningún problema, hay periodos donde se necesitan mayores unidades.

10. ¿Considera que el servicio almacenamiento es importante para el sector del transporte de carga?

Sí, porque es un servicio adicional que permitirá captar más clientes.

11. ¿A su opinión, la infraestructura física en lo que tiene que ver al almacenamiento de las empresas de transporte de carga generar efectos en el desarrollo económico local?

Los efectos son positivos porque se crea más trabajo por ende más ingresos para los socios de la compañía.

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN,
ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN COMERCIAL INTERNACIONAL

Entrevista dirigida a los representantes de las empresas de transporte de carga que cuentan con almacenamiento.

Objetivo: Conocer la infraestructura física de las empresas de transporte de carga del cantón Tulcán y los efectos en el desarrollo económico local.

Empresa: LOGITRANS S.A.

Entrevistado: Ing. Silvio Arcos

Cargo: Gerente

Fecha: 12/04/2021

1. ¿Cuántas empresas de transporte de carga hay en Tulcán?
Como 48 empresas que existen laborando actualmente en el cantón Tulcán.
2. ¿Cuántas empresas de transporte se encuentran registradas y no registradas en la ATPC?
Todas se encuentran registradas.
3. ¿Cuáles son Los requerimientos y/o características que debe cumplir una empresa de transporte de carga internacional?
Unidades nuevas de mayor tonelaje.
4. ¿A qué se debe el no ingreso y/o salida de las empresas de transporte de la ATPC?
No existen los cupos y no cumplen la exigencia de la ANT.

5. ¿La ciencia y la tecnología originan la innovación y por ende la introducción nuevos productos?

Sí, se da esto en la compañía que está a mi cargo, esto ayudado a fortalecer y mejorar los servicios.....

6. ¿Cuántos vehículos se encuentran habilitados para prestar el servicio de transporte de carga pesada?

81 vehículos.....

7. ¿A cuánto asciende la inversión en infraestructura de transporte en el Carchi?

No tengo conocimiento a cerca de la inversión del Carchi.....

8. ¿El manejo por tarifas de la ATPC permite el crecimiento sostenido de las empresas de transporte?

Creo que sí, porque existe regulación de los precios de los fletes.....

9. ¿El servicio de almacenamiento que usted cuenta satisface la demanda actual?

Sí, estamos satisfaciendo, claro está que existe temporadas altas donde se demanda más el servicio.....

10. ¿Considera que el servicio almacenamiento es importante para el sector del transporte de carga?

Sí, porque algunas empresas buscan el servicio devecen cuando.....

11. ¿A su opinión, la infraestructura física en lo que tiene que ver al almacenamiento de las empresas de transporte de carga generar efectos en el desarrollo económico local?

Sí hay efectos son positivos porque generan más servicios para los socios de la compañía.....

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN,
ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN COMERCIAL INTERNACIONAL

Entrevista dirigida a los representantes de las empresas de transporte de carga que cuentan con almacenamiento.

Objetivo: Conocer la infraestructura física de las empresas de transporte de carga del cantón Tulcán y los efectos en el desarrollo económico local.

Empresa: Gerardo E. Montenegro, Rodríguez S.A.

Entrevistado: Sra. Erika Mesa

Cargo: Gerente

Fecha: 13/04/2021

1. ¿Cuántas empresas de transporte de carga hay en Tulcán?

En nuestro cantón se encuentra la mayoría de compañías de transporte de carga, puede ser aproximadamente unas 50.

2. ¿Cuántas empresas de transporte se encuentran registradas y no registradas en la ATPC?

La mayor parte de compañías están registradas en la ATPC

3. ¿Cuáles son los requerimientos y/o características que debe cumplir una empresa de transporte de carga internacional?

Los requerimientos son varios, como poseer unidades nuevas que se ajusten a las necesidades del comercio internacional

4. ¿A qué se debe el no ingreso y/o salida de las empresas de transporte de la ATPC?

Esto que puede ser la falta de buenos ingresos que respalde a la fuerte inversión.

5. ¿La ciencia y la tecnología originan la innovación y por ende la introducción nuevos productos?

En las empresas de transporte si brinda un apoyo porque permite brindar un servicio eficiente.

6. ¿Cuántos vehículos se encuentran habilitados para prestar el servicio de transporte de carga pesada?

Nuestra flota vehicular cuenta con 15 unidades de transporte.

7. ¿A cuánto asciende la inversión en infraestructura de transporte en el Carchi?

Los montos deben ser millonarias, porque cada unidad e infraestructura deben contar con todas las facilidades para ofrecer un buen servicio.

8. ¿El manejo por tarifas de la ATPC permite el crecimiento sostenido de las empresas de transporte?

Pienso que sí, permiten el crecimiento, porque regularizadas los costos y precios de operación, se puede trabajar.

9. ¿El servicio de almacenamiento que usted cuenta satisface la demanda actual?

Existen temporadas donde existen mayor demanda, pero contamos con el suficiente espacio logístico para nuestros clientes.

10. ¿Considera que el servicio almacenamiento es importante para el sector del transporte de carga?

Es muy importante contar con un servicio integral, esto permite estar un paso adelante de la competencia.

11. ¿A su opinión, la infraestructura física en lo que tiene que ver al almacenamiento de las empresas de transporte de carga generar efectos en el desarrollo económico local?

Si se genera efectos positivos relacionadas a más oferta de empleo y mayores ingresos de la compañía.

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN,
ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN COMERCIAL INTERNACIONAL

Entrevista dirigida a los representantes de las empresas de transporte de carga que cuentan con almacenamiento.

Objetivo: Conocer la infraestructura física de las empresas de transporte de carga del cantón Tulcán y los efectos en el desarrollo económico local.

Empresa: Almeida Montenegro S.A.

Entrevistado: Diego Almeida

Cargo: Gerente

Fecha: 13/04/2024

1. ¿Cuántas empresas de transporte de carga hay en Tulcán?

En la ciudad de Tulcán existen aproximadamente unas 50 compañías dedicadas al servicio de transporte de carga.

2. ¿Cuántas empresas de transporte se encuentran registradas y no registradas en la ATPC?

Tengo entendido que todas se encuentran asociadas.

3. ¿Cuáles son los requerimientos y/o características que debe cumplir una empresa de transporte de carga internacional?

Contar con todos los permisos sugeridos por los organismos de control.

4. ¿A qué se debe el no ingreso y/o salida de las empresas de transporte de la ATPC?

Puede ser por la falta de experiencia y por los ingresos bajos que actualmente sucede.

5. ¿La ciencia y la tecnología originan la innovación y por ende la introducción nuevos productos?

Estos aspectos ayudan a ser más competitivas a las empresas y a efectuar mejor el servicio.

6. ¿Cuántos vehículos se encuentran habilitados para prestar el servicio de transporte de carga pesada?

En nuestra compañía esta habilitado 11 vehículos para el servicio de transporte de carga.

7. ¿A cuánto asciende la inversión en infraestructura de transporte en el Carchi?

Ese dato no lo tengo porque existen empresas pequeñas y grandes, pero la inversión de nuestra compañía es fuerte.

8. ¿El manejo por tarifas de la ATPC permite el crecimiento sostenido de las empresas de transporte?

Sí, permite el crecimiento porque que se efectuaría una actividad regularizada.

9. ¿El servicio de almacenamiento que usted cuenta satisface la demanda actual?

Considero que es suficiente porque el servicio es temporal.

10. ¿Considera que el servicio almacenamiento es importante para el sector del transporte de carga?

Debe ser implementado en todas las compañías especialmente las grandes empresas porque es muy importante.

11. ¿A su opinión, la infraestructura física en lo que tiene que ver al almacenamiento de las empresas de transporte de carga generar efectos en el desarrollo económico local?

Los efectos siempre van a ser positivos porque permite dinamizar al sector y por ende crear nuevas fuentes de empleo.

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL
CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN COMERCIAL INTERNACIONAL

ACTA

DE LA SUSTENTACIÓN DE PREDEFENSA DEL INFORME DE INVESTIGACIÓN DE:

NOMBRE: Aguirre Pozo Kevin Leonardo
NIVEL/PARALELO: EGRESADO

CÉDULA DE IDENTIDAD: 040153788-1
PERIODO ACADÉMICO: JUNIO -AGOSTO 2021

TEMA DE INVESTIGACIÓN: "Infraestructura física de las empresas de transporte de carga del cantón Tulcán y los efectos en el desarrollo económico local."

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

PRESIDENTE: MSC. MONTENEGRO OBANDO BLANCA LILIANA
LECTOR: MSC. MERA RODRIGUEZ WILLINGTON GERARDO
ASESOR: MSC. VALDIVIESO ASLALEMA JIMMY ALEXANDER

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: VIRTUAL **AULA:** VIRTUAL

FECHA: jueves, 11 de marzo de 2021

HORA: 16h00

Obteniendo las siguientes notas:

1) Sustentación de la predefensa:	5,60
2) Trabajo escrito	2,40
Nota final de PRE DEFENSA	8,00

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 **jueves, 11 de marzo de 2021**



Firmado electrónicamente por:
BLANCA LILIANA
MONTENEGRO
OBANDO

MSC. MONTENEGRO OBANDO BLANCA LILIANA

PRESIDENTE



Firmado electrónicamente por:
JIMMY ALEXANDER
VALDIVIESO
ASLALEMA

MSC. VALDIVIESO ASLALEMA JIMMY ALEXANDER

TUTOR

Firmado digitalmente por
WILLINGTON
GERARDO MERA
RODRIGUEZ
Fecha: 2021.09.07
17:40:40 -05'00'

MSC. MERA RODRIGUEZ WILLINGTON GERARDO

LECTOR

Adj.: Observaciones y recomendaciones



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI

ABSTRACT- EVALUATION SHEET				
NAME: Kevin Leonardo Aguirre Pozo			DATE: 11 de agosto de 2021	
TOPIC: " Infraestructura física de las empresas de transporte de carga del cantón Tulcán y los efectos en el desarrollo económico local"				
REMARKS AWARDED	QUANTITATIVE AND QUALITATIVE			
VOCABULARY AND WORD USE	Use new learnt vocabulary and precise words related to the topic	Use a little new vocabulary and some appropriate words related to the topic	Use basic and simplistic words related to the topic	Limited vocabulary and inadequate words related to the topic
	EXCELLENT: 2 <input checked="" type="checkbox"/>	GOOD: 1,5 <input type="checkbox"/>	AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/>	LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/>
WRITING COHESION	Clear and logical progression of ideas and supporting paragraphs. <input checked="" type="checkbox"/>	Adequate progression of ideas and supporting paragraphs. <input type="checkbox"/>	Some progression of ideas and supporting paragraphs. <input type="checkbox"/>	Inadequate ideas and supporting paragraphs.
	EXCELLENT: 2	GOOD: 1,5	AVERAGE: 1	LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/>
ARGUMENT	The message has been communicated very well and identify the type of text <input checked="" type="checkbox"/>	The message has been communicated appropriately and identify the type of text <input type="checkbox"/>	Some of the message has been communicated and the type of text is little confusing	The message hasn't been communicated and the type of text is inadequate
	EXCELLENT: 2	GOOD: 1,5	AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/>	LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/>
CREATIVITY	Outstanding flow of ideas and events <input type="checkbox"/>	Good flow of ideas and events <input checked="" type="checkbox"/>	Average flow of ideas and events <input type="checkbox"/>	Poor flow of ideas and events
	EXCELLENT: 2	GOOD: 1,5	AVERAGE: 1	LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/>
SCIENTIFIC SUSTAINABILITY	Reasonable, specific and supportable opinion or thesis statement	Minor errors when supporting the thesis statement <input checked="" type="checkbox"/>	Some errors when supporting the thesis statement <input type="checkbox"/>	Lots of errors when supporting the thesis statement <input type="checkbox"/>
	EXCELLENT: 2 <input type="checkbox"/>	GOOD: 1,5	AVERAGE: 1	LIMITED: 0,5
TOTAL/AVERAGE	TOTAL 9 9 - 10: EXCELLENT 7 - 8,9: GOOD 5 - 6,9: AVERAGE 0 - 4,9: LIMITED			



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI

Informe sobre el Abstract de Artículo Científico o Investigación.

Autor: Kevin Leonardo Aguirre Pozo

Fecha de recepción del abstract: 11 de agosto de 2021

Fecha de entrega del informe: 11 de agosto de 2021

El presente informe validará la traducción del idioma español al inglés si alcanza un porcentaje de: 9 – 10 Excelente.

Si la traducción no está dentro de los parámetros de 9 – 10, el autor deberá realizar las observaciones presentadas en el ABSTRACT, para su posterior presentación y aprobación.

Observaciones:

Después de realizar la revisión del presente abstract, éste presenta una apropiada traducción sobre el tema planteado en el idioma inglés. Según los rubrics de evaluación de la traducción en inglés, ésta alcanza un valor de 9, por lo cual se valida dicho trabajo.

Atentamente



Firmado electrónicamente por:

EDISON BOANERGES
PENAFIEL ARCOS

Ing. Edison Peñafiel Arcos MSc
Coordinador del CIDEN