



**UNIVERSIDAD ESTATAL DE MILAGRO
FACULTAD CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y COMERCIALES**

**PROYECTO DE GRADO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
INGENIERA EN CONTADURIA PUBLICA-CPA**

**TÍTULO DEL PROYECTO
ANÁLISIS DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE EJECUTIVO EN LA
CIUDAD DE MILAGRO**

Autores:

**CADENA SAMBONINO ANA GABRIELA
VICUÑA OÑA RITA ELIZABETH**

**Milagro, Octubre del 2015
ECUADOR**



ACEPTACIÓN DEL TUTOR

Por la presente hago constar que he analizado el proyecto de grado presentado por las estudiantes **CADENA SAMBONINO ANA GABRIELA** y **VICUÑA OÑA RITA ELIZABETH**, para optar al título de **INGENIERA EN CONTADURÍA PÚBLICA- CPA** y que acepto tutoriar las estudiantes, durante la etapa del desarrollo del trabajo hasta su presentación, evaluación y sustentación.

Milagro, a los 30 días del mes de octubre del 2015


Ing. Félix Enrique Villegas Yagual, MAE
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL

VISIÓN

Ser una institución de educación superior, pública, autónoma y acreditada, de pregrado y postgrado, abierta a las corrientes del pensamiento universal, líder en la formación de profesionales emprendedores, honestos, solidarios, responsables y con un elevado compromiso social y ambiental, para contribuir al desarrollo local, nacional e internacional.

MISIÓN

Es una institución de educación superior, pública, que forma profesionales de calidad, mediante la investigación científica y la vinculación con la sociedad, a través de un modelo educativo holístico, sistémico, por procesos y competencias, con docentes altamente capacitados, infraestructura moderna y tecnología de punta, para contribuir al desarrollo de la región y el país.



DECLARACIÓN DE AUTORÍA DE LA INVESTIGACIÓN

Por medio de la presente declaramos ante el Consejo Directivo de la Facultad de Ciencias Administrativas y Comerciales de la Universidad Estatal de Milagro, que el trabajo presentado es de nuestra propia autoría, no contiene material escrito por otra persona, salvo el que está referenciado debidamente en el texto; parte del presente documento o en su totalidad no ha sido aceptado para el otorgamiento de cualquier otro Título o Grado de una institución nacional o extranjera.

Milagro, a los 30 días del mes de octubre de 2015

Cadena Sambonino Ana Gabriela
 CI: 092647234-1

Vicuña Oña Rita Elizabeth
 CI: 094093366-6

VISIÓN

Ser una institución de educación superior, pública, autónoma y acreditada, de pregrado y posgrado, abierta a los corrientes del pensamiento universal, líder en la formación de profesionales emprendedores, honestos, solidarios, responsables y con un elevado compromiso social y ambiental, para contribuir al desarrollo local, nacional e internacional.

MISIÓN

Es una institución de educación superior, pública, que forma profesionales de calidad, mediante la investigación científica y la vinculación con la sociedad, a través de un modelo educativo holístico, sistémico, por procesos y competencias, con docentes altamente capacitados, infraestructura moderna y tecnología de punta, para contribuir al desarrollo de la región y el país.



CERTIFICACIÓN DE LA DEFENSA

El tribunal calificador previo a la obtención del título de Ingeniera en Contaduría Pública-CPA otorga al presente proyecto de investigación las siguientes calificaciones:

MEMORIA CIENTÍFICA	()
DEFENSA ORAL	()
TOTAL	()
EQUIVALENTE	()



Ing. Félix Enrique Villegas Yagual, MAE
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL



Ab. Elicza Ziadet Bermúdez
PROFESOR DELEGADO



Lic. Magyuri Zambrano Burgos
PROFESOR SECRETARIO

VISIÓN

Ser una institución de educación superior, pública, autónoma y acreditada, de pregrado y postgrado, abierta a las corrientes del pensamiento universal, líder en la formación de profesionales emprendedores, honestos, solidarios, responsables y con un elevado compromiso social y ambiental, para contribuir al desarrollo local, nacional e internacional.

MISIÓN

Es una institución de educación superior, pública, que forma profesionales de calidad, mediante la investigación científica y la vinculación con la sociedad, a través de un modelo educativo holístico, sistémico, por procesos y competencias, con docentes altamente capacitados, infraestructura moderna y tecnología de punta, para contribuir al desarrollo de la región y el país.

DEDICATORIA

Con todo cariño esta tesis se la dedico principalmente a mi madre Elva Sambonino por ser mi guía y constante apoyo al brindarme sus valiosos consejos y compañía en los momentos que más la he necesitado durante mi vida personal, estudiantil y profesional.

A mis hermanos Janeth, Angélica y Richard Cadena Sambonino por el apoyo moral y confianza puesta en mí.

Ana Gabriela Cadena Sambonino

Este trabajo lo dedico de manera muy especial a mis Padres, Lcdo. Bolívar Vicuña Orozco y Sra. Nancy Oña Rivera que en mi vida han sido los pilares fundamentales que día a día con sus sabias enseñanzas y consejos guiaron mi camino. A mis Hermanos Bolívar y Nancy Vicuña Oña por ser partícipe de mis esfuerzos para lograr una de mis metas, a mi Esposo Sr. Daniel Salazar Plúas por la paciencia que me ha tenido y estar conmigo en las buenas y en las malas y a mi hijo Danielito que es la razón de mi vida y mis ganas de seguir superándome día a día.

Rita Elizabeth Vicuña Oña.

AGRADECIMIENTO

A Jehová Dios por ser mi roca y aliento durante toda mi vida y brindarme su apoyo espiritual, en los obstáculos más difíciles que amenazaron con interrumpir la ejecución de este proyecto

A la Universidad Estatal de Milagro por la oportunidad de permitirme culminar mis estudios de pregrado, y haberme llenado de conocimientos a través de los distintos docentes durante los 8 semestres de constante estudio.

Ana Gabriela Cadena Sambonino

Le agradezco a Dios Padre Celestial y Eterno por bendecir y guiar mí camino para llegar hasta donde he llegado, porque hiciste realidad este sueño anhelado el haber culminado con éxitos el presente trabajo de tesis. A mis padres, mis hermanos, mi esposo y mi hijo, por haberme dado de sus manos y juntos haber caminado en esta dura y larga prueba de vida estudiantil.

A mis docentes, por haberme compartido de sus conocimientos que día a día fortalecieron mi mente.

Rita Elizabeth Vicuña Oña



CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR

Ingeniero.

Fabricio Guevara Viejó, MAE.

Rector de la Universidad Estatal de Milagro

Presente.

Mediante el presente documento, libre y voluntariamente procedemos a hacer entrega de la Cesión de Derecho del Autor del Trabajo realizado como requisito previo para la obtención de nuestro Título de Tercer Nivel, cuyo tema fue **“Análisis de logística y transporte ejecutivo en la ciudad de Milagro”** y que corresponde a la Facultad Ciencias Administrativas y Comerciales

Milagro, 30 de octubre del 2015

Cadena Sambonino Ana Gabriela
 CI: 092647234-1

Vicuña Oña Rita Elizabeth
 CI: 094093366-6

VISIÓN

Ser una institución de educación superior pública, autónoma y acreditada, de pregrado y postgrado, abierta a las corrientes del pensamiento universal, líder en la formación de profesionales emprendedores, honestos, solidarios, responsables y con un elevado compromiso social y ambiental, para contribuir al desarrollo local, nacional e internacional.

MISIÓN

Es una institución de educación superior, pública, que forma profesionales de calidad, mediante la investigación científica y la vinculación con la sociedad, a través de un modelo educativo holístico, sistémico, por procesos y competencias, con docentes altamente capacitados, infraestructura moderna y tecnología de punta, para contribuir al desarrollo de la región y el país.

ÍNDICE GENERAL

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Pag.

INTRODUCCION

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA -----	2
1.1.1 Problematizacion -----	2
1.1.2 Delimitacion del problema-----	9
1.1.3 Formulacion del problema de investigación -----	10
1.1.4 Sistematizacion del problema de investigacion -----	10
1.1.5 Determinacion del tema -----	11
1.2 OBJETIVOS -----	11
1.2.1 Objetivo General -----	11
1.2.2 Objetivos Específicos -----	11
1.3 JUSTIFICACIÓN-----	12

CAPÍTULO II

MARCOREFERENCIAL Pag.

2.1 MARCO TEÓRICO-----	14
2.1.1 Antecedentes historicos -----	14
2.1.2 Antecedentes referenciales-----	21
2.1.3 Fundamentación -----	25
2.2 MARCO LEGAL-----	34
2.3 MARCO CONCEPTUAL -----	55
2.4 HIPOTESIS Y VARIABLES -----	58
2.4.1 Hipótesis General -----	58

2.4.2 Hipótesis Particulares	58
2.4.3 Declaracion de variables	59
2.4.4 Operacionalización de las variables	60

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO Pág.

3.1 TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACION Y SU PERSPECTIVA GENERAL	61
3.2 LA POBLACIÓN Y LA MUESTRA	63
3.2.1 Características de la Población	63
3.2.2 Delimitacion de la poblacion	63
3.2.3 Tipo de muestra	64
3.2.4 Tamaño de la muestra	64
3.2.5 Proceso de selección	65
3.3 LOS METODOS Y LAS TECNICAS	65
3.3.1 Métodos teóricos	65
3.3.2 Métodos empíricos	67
3.3.3 Técnicas e instrumentos	67
3.4 PROCESAMIENTO ESTADISTICO DE LA INFORMACION	67

CAPITULO IV

ANALISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS Pág.

4.1 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL	68
4.2 ANÁLISIS COMPARATIVO, EVOLUCION, TENDENCIA Y PERSPECTIVAS	69
4.3 RESULTADOS	81
4.4 VERIFICACIÓN DE LAS HIPÓTESIS.	82

CONCLUSIONES	83
RECOMENDACIONES	83
BIBLIOGRAFIA	84
ANEXOS	87

ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO 1

Actividades relacionadas con los Vehículos Automotores a nivel Nacional año 20133

CUADRO 2

Establecimientos y ventas proyectadas por el Sector Automotriz en la Provincia del Guayas, año 2013----- 3

CUADRO 3

Cantones de la Provincia del Guayas con mayor número de ventas del Sector Automotriz año 2013----- 4

CUADRO 4

Resumen de negocios que prestan servicios de transportes en la Ciudad de Milagro- Año 2013 ----- 4

CUADRO 5

Estructura de empresas establecidas en Ecuador ----- 6

CUADRO 6

Estructura empresarial según sus tamaños implantados Provincia del Guayas----- 6

CUADRO 7

Operacionalización de las variables independiente y dependiente. -----60

CUADRO 8

Instituciones financieras vigentes en ala ciudad de Mialgro año 2013 a 2015 -----64

CUADRO 9

Tiempo laborado en el Sector Financiero

-----69

CUADRO 10

Medio que utiliza para trasladarse a los distintos lugares relacionados con el trabajo
-----70

CUADRO 11

Vehículo exclusivo para el traslado de personal -----85

CUADRO 12

Motivos de sanciones en la empresa -----86

CUADRO 13

La actualidad el servicio de transporte -----88

CUADRO 14

Ausencia de un negocio de alquiler de vehículos -----88

CUADRO 15

Costo del servicio -----88

CUADRO 16

Conocimiento de la existencia de convenio entre la institución financiera y
agencia de alquiler de vehículos -----88

CUADRO 17

Necesidad que la empresa mantenga convenios con una rentadora de vehículos
-----88

CUADRO 18

Verificación de hipótesis -----88

INDICE DE FIGURA

FIGURA 1

Principales Cantones de la Provincia del Guayas con mayor porcentaje de Micros, pequeñas, medianas y grandes empresas año 2013----- 7

FIGURA 2

Políticas y lineamientos: la diversificación y generación de valor agregado al sector servicios -----31

FIGURA 3

Capítulo I, Clases de servicios de transporte -----37

FIGURA 4

Areas de operación del servicio de transporte Público -----39

FIGURA 5

Procedimiento para obtener el informe final, Artículo 53 del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre -----46

FIGURA 6

Tiempo laborado en el sector financiero -----69

FIGURA 7

Medio que utiliza para trasladarse a lugares asignados -----70

FIGURA 8

Vehículo exclusivo para el traslado de personal -----71

FIGURA 9

Motivos de sanciones en la empresa -----72

FIGURA 10

La actualidad el servicio de transporte -----73

FIGURA 11

Ausencia de un negocio de alquiler de vehículos-----74

FIGURA 12

Costo del servicio -----75

FIGURA 13

Conocimiento de la existencia de convenio entre la institucion financiera y agencia de alquiler de vehiculos -----76

FIGURA 14

Necesidad que la empresa mantenga convenio con una rentadora de autos -----77

RESUMEN

El desarrollo de este trabajo está enfocado a la ejecución de un Análisis de logística y transporte ejecutivo exclusivamente para el personal del sector financiero en la ciudad de Milagro, para ello se determinó el problema investigativo planteado así: ¿Cómo incide la carencia de servicio de transporte exclusivo para el personal ejecutivo de las instituciones financieras en la realización eficiente de las operaciones habituales de trabajo encomendadas por la empresa dentro o fuera de la ciudad?, dentro de los Subproblemas encontrados está la ausencia de una entidad de negocio de alquiler de vehículos livianos para la transportación de empleados ejecutivos en el desarrollo de las distintas diligencias cotidianas, además la baja calidad del bien (vehículo alquilado) y servicio de transporte que ofrecen los negocios informales en la captación de clientes, el efecto que tiene la relación entre el elevado costo y la baja calidad del servicio que brindan los negocios informales y por último la carencia de convenios de alquiler de autos que lleve a cabo la institución financiera con una compañía (agencia) de renta de vehículos, estas causas implicaron a plantear varias hipótesis las cuales se clasificó en general y particulares, con el fin de responder a la sistematización del problema. La técnica utilizada fue la encuesta, aplicada directamente al personal ejecutivo de las empresas financieras del cantón Milagro, además de una entrevista realizada a comerciantes informales de alquiler de carros en Milagro, con el fin de conocer la actividad como tal, una vez analizada la información obtenida de los instrumentos se propuso lo siguiente un Análisis de logística y transporte ejecutivo para el sector financiero con valor agregado a las pymes en la ciudad de Milagro, provincia del Guayas culminando el proyecto con conclusiones y recomendaciones.

Palabras clave: movilización de personal ejecutivo, compañías de arrendamiento de vehículos, instituciones financieras, servicio de transporte exclusivo, política ambiental, reglamento de la Agencia Nacional de Tránsito, tipos de transporte terrestre

ABSTRACT

The development of this work is focused on implementing a logistic and executive transport exclusively for personal financial sector in the city of Milagro, to do the research and determined problem posed: What is the impact the lack of shuttle exclusive to the executive staff of financial institutions in the efficient conduct of the normal working operations mandated by the company inside or outside the city ?, within the sub found is the absence of a business entity of light vehicles for hire transportation of executives employed in the development of different daily errands, plus the low quality of goods (rental vehicle) and shuttle service offered by informal businesses in attracting customers, the effect of the relationship between high cost and the low quality of service offered by informal businesses and finally the lack of car rental agreements to carry out the financial institution with a company (agency) rental vehicles, to raise these cases involved several hypotheses which are classified general and specific, to respond to the systematization of the problem. The survey technique was applied directly to the executive staff of financial companies in the canton Milagro, plus an interview with informal traders car rental Milagro, in order to meet the activity as such, after analyzing the information obtained from the following instruments proposed Logistic and executive transport for the financial sector with added value to SMEs in the city of Milagro, Guayas Province culminating the project findings and recommendations.

Key Words: mobilization of executive staff, leasing companies of vehicles, financial institutions, exclusive transport service, environmental policy, regulation of the National Agency of transit, types of land transport

INTRODUCCIÓN

Actualmente este proyecto tiene la finalidad de satisfacer la necesidad de transporte al sector financiero, o mejorar el servicio que brindado por las cooperativas, taxis, buses de transporte personal, contribuyendo al beneficio de la sociedad en los aspectos social, económico-financiera y cultural de la región, provincia y país.

En el primer capítulo se detallan los antecedentes sobre la formulación del problema, en el cual se estudió el Análisis de logística y transporte ejecutivo para el sector financiero.

Se define la ubicación, objetivos y la justificación del problema, para la realización del presente trabajo, la carencia de servicio de traslado exclusivo y su situación actual en el mercado de Milagro.

Dentro del marco teórico se encuentra los antecedentes de modelos de compañías mundiales dedicadas al servicio de renta de carros y tesis referenciales, el presente proyecto pretende brindar beneficio a los empleados del sector financiero, como un aporte para buscar mayor interés de parte de los altos mandos, para tener un excelente servicio de transporte.

La ausencia de una entidad de negocio de alquiler de vehículos livianos para la transportación de empleados ejecutivos, la baja calidad del bien (vehículo alquilado) y servicio de transporte que ofrecen los negocios informales, la relación entre el elevado costo y la baja calidad del servicio que brindan los negocios informales la carencia de convenios de alquiler de autos que lleve a cabo la institución financiera con una compañía (agencia) de renta de vehículos.

En el tercer capítulo corresponde al marco metodológico donde se plantea el tipo de investigación, que se realizará en este caso será cualitativa, de campo, bibliográfica y descriptiva, el universo son las instituciones del sector financiero, en el cual se realizó la investigación usando la técnica de la encuesta con la aplicación del instrumento el cuestionario.

En el cuarto capítulo se realiza el análisis de la situación actual donde se explica cómo se desarrolla el servicio de transporte que brindan los distintos medios de movilización, para lo cual se tabula y analizan los resultados de las encuestas, de la misma forma se compara los objetivos con las hipótesis planteadas.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1.1 Problematización

A nivel mundial siempre ha existido la necesidad de transportarse de una manera cómoda y eficiente, ya sea en la movilización a largo o corto destino; retrocediendo rápidamente al origen de esta exigencia, notamos que en Estados Unidos por la primera década del siglo XX, adquirir un vehículo no era tan sencillo como resulta actualmente, sus costos eran altos, escasas eran las personas con economía media que podían tener acceso a un automóvil, adicional la gente de negocios viajaban constantemente a lugares fuera de la ciudad para tramitar sus diligencias; llegando a los aeropuertos y observando la falta de comunicación efectiva para movilizarse con su equipo de trabajo.

Es así como personajes con amplia visión, tal es el caso de los fundadores de Hertz (California 1918), Avis (Detroit Michigan, 1946) y Budget (Ángeles, 1958), lograron divisar la oportunidad de satisfacer a la comunidad, proporcionando la solución de crear las primeras agencias de alquiler "renta" de carros. El negocio generó grandes beneficios económicos, social y lo más importante sellaron un precedente para el mundo empresarial; otorgando la pauta a emprendedores para que en otros países en los cuales existía la misma necesidad, tomen como referencia esta alternativa, imitándola y mejorándola.

Ecuador no es la excepción al tener la misma necesidad mundial, tanto así que cada año el sector automotriz ha demostrado una evolución constante, convirtiéndose este en un aporte fundamental para la economía de nuestro país, debido a la generación de ingresos y empleo que genera ya sea en las distintas actividades desarrolladas con los carros como: manufactura, comercio, y servicios. Actualmente las cifras de ventas de automóviles nuevos han crecido

sostenidamente, el incremento es comprensible respecto a las adquisiciones realizadas por personas naturales, y empresas (Montacargas, furgonetas, carros corporativos, etc.) incluidas las mismas agencias de alquiler de vehículos automotores establecidas a nivel nacional, para el funcionamiento de sus operaciones particulares.

Cuadro 1. Actividades relacionadas con los Vehículos Automotores a nivel Nacional año 2013

Manufactura	N° Establecimientos	Ventas
Fabricación de vehículos automotores	25	\$ 1.062.351.801
Fabricación de carrocerías para vehículos automotores; fabricación de remolques y semirremolques	248	92.556.379
Fabricación de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores	221	99.776.677
Total	494	USD\$ 1.254.684.857
Comercio	N° Establecimientos	Ventas
Venta de vehículos automotores	1.089	\$ 5.650.998.817
Mantenimiento y reparación de vehículos automotores	15.962	336.062.202
Venta de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores	7.797	2.174.358.615
Total	24.848	USD\$ 8.161.419.634
Servicios	N° Establecimientos	Ventas
Alquiler de vehículos automotores	452	USD\$ 59.497.660

Fuente: <http://redatam.inec.gob.ec>

Cuadro 2. Establecimientos y ventas proyectadas por el Sector Automotriz en la Provincia del Guayas, año 2013

Manufactura	N° Establecimientos	Ventas totales
Fabricación de vehículos automotores	7	\$ 4.687.912
Fabricación de carrocerías para vehículos automotores; fabricación de remolques y semirremolques	40	30.217.437
Fabricación de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores	32	2.476.957
Comercio	N° Establecimientos	Ventas totales
Venta de vehículos automotores	238	\$ 786.687.239
Mantenimiento y reparación de vehículos automotores	2.941	86.013.020
Venta de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores	1.976	684.373.917
Servicios	N° Establecimientos	Ventas totales
Alquiler de vehículos automotores	119	\$ 16.442.786

Fuente: <http://redatam.inec.gob.ec>

Cuadro 3. Cantones de la Provincia del Guayas con mayor número de ventas del Sector Automotriz año 2013

Actividades	Guayaquil		Durán		Milagro	
	Ventas	Establecimientos	Ventas	Establecimientos	Ventas	Establecimientos
Manufactura						
Fabricación de vehículos automotores	\$ 4.687.912	6	-	-	-	
Fabricación de carrocerías para vehículos automotores; fabricación de remolques y semirremolques	23.812.789	25	\$ 5.546.855	5	-	1
Fabricación de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores	2.476.957	26	-	5	-	
Comercio						
Venta de vehículos automotores	\$ 785.670.370	219	\$ 1.016.869	6	-	4
Mantenimiento y reparación de vehículos automotores	81.564.867	2221	842.225	164	\$ 1.631.020	195
Venta de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores	664.637.601	1689	9.258.589	60	3.178.401	83
Servicios						
Alquiler de vehículos automotores	\$ 15.926.446	100	\$ 214.468	6	\$ 10.955	8

Fuente: <http://redatam.inec.gob.ec>

Cuadro 4. Resumen de negocios que prestan servicios de transportes en la Ciudad de Milagro-Año 2013

<i>Detalle servicio de transporte</i>	<i>Negocios/empresas</i>
Transporte urbano y suburbano de pasajeros por vía terrestre	168
Otras actividades de transporte de pasajeros por vía terrestre	187
Actividades de servicios vinculadas al transporte terrestre	252

Fuente: <http://redatam.inec.gob.ec>

De acuerdo a la información estadística del Instituto Nacional de Estadística y Censos en el año 2013 a escala nacional se registraron un total de 24.848 establecimientos dedicados a la actividad de comercio automotriz (Véase cuadro 1), de los cuales el 64% corresponden a establecimientos que se dedican al mantenimiento y reparación de vehículos automotores, 31% a la venta de partes y accesorios para carros; y el 4% aproximadamente a comercio de vehículos.

Por otro lado, en el año 2013 existían 452 establecimientos dedicados a prestar servicios de alquiler de vehículos en todo el país (Véase cuadro 1), representado al 2% del total de establecimientos contemplados en las actividades del sector automotriz. Guayas con 119 sociedades que prestan el servicio de arrendar carros

(Véase cuadro 2), 26% del nivel nacional componiéndose principalmente por: Guayaquil 100, Duran 6 y Milagro 8 negocios de este tipo (Véase cuadro 3).

Según conversación efectuada a un comerciante dedicado al alquiler informal de vehículos en la ciudad de Milagro, nos indicaron que los principales que componen los 8 negocios de renta de carros son:

- Luna Renta Car ubicado en Av. 17 de Septiembre entre Loja y Pichincha,
- Danny Rendón ubicado en una vivienda de la Ciudadela San Francisco (calles Brasil 216 y México).

- Cesar Delgado: Comerciante que también alquila vehículos, no tiene establecimiento fijo de esta actividad, solo alquila a personas conocidas cuando se lo requieren.

- 2 señoras en la Ciudadela la Pradera, también se dedican al alquiler informal de vehículos. El resto han cerrado esta actividad debido a la baja demanda de clientes y no cuentan con los permisos respectivos de las autoridades competentes.

Sin embargo existe población ecuatoriana incluso extranjero establecidos en el país que no poseen vehículo propio, ya sea por falta de recursos económicos para adquirirlo, por lo tanto requieren de un autoque cumplan condiciones y requisitos para transportarse a sus destinos sea por turismo, trabajo, viajes familiares, tramites, etc.; estando insatisfechos con los servicios urbanos o los ofrecidos por cooperativas de transportes.

Igualmente existen empresas que prefieren abstenerse en incurrir en la compra tradicional de flotas para evitar el congelamiento de sus recursos financieros (uso de líneas de crédito), al mismo tiempo de hacerse cargo con los gastos administrativos, costos de mantenimiento, matrícula y renovación, aseguramiento, asimilación de riesgos, entre otros, con el fin de salvaguardar la rentabilidad corporativa.

Estos motivos ha conllevado que empresarios ecuatorianos, inclusive franquicias extranjeras establezcan en nuestro país la solución mencionada a comienzo de la problemática. Ciudades como Guayaquil, Quito y Cuenca cuentan con empresas legalmente constituidas en el arrendamiento de carros, furgonetas, flotas, etc. ofreciendo excelente servicio y valor agregado a clientes.

Actualmente observamos en la ciudad de Milagro un significativo avance económico-comercial, principalmente por el crecimiento de negocios – Pymes comerciales sin dejar de lado el aporte del sector financiero, industrial y servicios.

Según los últimos datos estadísticos actualizados por el INEC en el año 2013, detalla información importante relacionada a las micros, pequeñas, medianas y grandes empresas establecidas en nuestro país; sirviéndonos de referencia para conocer la demografía y evolución empresarial del país, provincial y en el Cantón Milagro.

Cuadro 5. Estructura de empresas establecidas en Ecuador

Tamaño empresa	N° empresas	%
Microempresa	731.761	90,3%
Pequeña empresa	61.798	7,6%
Mediana empresa (A)	7.582	0,9%
Mediana empresa (B)	5.248	0,6%
Grande empresa	3.883	0,5%
Total empresas en el país año 2013	810.272	100,0%

Fuente: Directorio de empresas y establecimientos 2013

Cuadro 6. Estructura empresarial según su tamaño implantadas en la Provincia del Guayas

Ciudad	TIPO DE EMPRESA AÑO 2013					Total
	Microempresa	Pequeña empresa	Mediana empresa "A"	Mediana empresa "B"	Grande empresa	
Guayaquil	94.704	12.306	1.781	1.257	1.053	111.101
Alfredo Baquerizo Moreno	537	24	1	2	2	566
Balao	431	38	3	4	-	476
Balzar	1.501	59	9	4	3	1.576
Colimes	267	15	2	2	-	286
Daule	2.345	192	22	12	11	2.582
Durán	6.442	374	62	46	63	6.987

El Empalme	3.358	127	21	14	1	3.521
El triunfo	1.085	142	17	8	6	1.258
Milagro	7.639	347	42	17	23	8.068
Naranjal	1.551	171	25	21	6	1.774
Naranjito	1.145	45	12	6	1	1.209
Palestina	282	24	4	2	-	312
Pedro Carbo	710	36	4	3	1	754
Samborondón	2.671	480	68	57	44	3.320
Santa Lucía	552	34	10	2	3	601
Salitre	522	30	6	1	1	560
San Jacinto de Yaguachi	1.156	69	13	10	8	1.256
Playas	1.401	61	6	7	3	1.478
Simón Bolívar	565	39	2	1	-	607
Coronel Marcelino Maridueña	399	26	1	3	3	432
Lomas de Sargentillo	199	23	7	3	1	233
Nobol	300	28	4	5	1	338
General Antonio Elizalde	549	34	5	1	-	589
Isidro Ayora	108	4	1	1	1	115
Total Provincia del Guayas	130.419	14.728	2.128	1.489	1.235	149.999
%	87%	10%	1%	1%	1%	100%

Fuente: <http://redatam.inec.gob.ec>

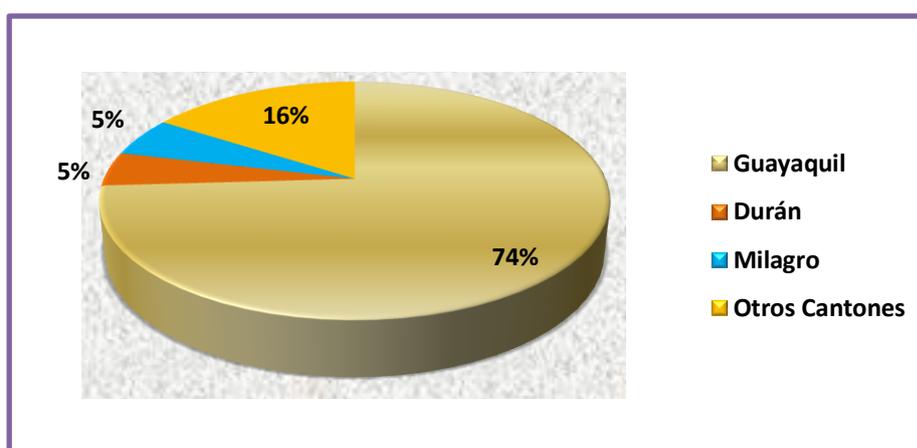


Figura 1. Principales Cantones de la Provincia del Guayas con mayor porcentaje de Micros, pequeña, mediana y grandes empresas año 2013

Como notamos de las 810.272 empresas registradas en la base de datos del INEC año 2013 (véase cuadro 4), 149.999 corresponden a la Provincia del Guayas representado el 18,51% de total de micros, pequeñas, medianas y grandes empresas del país. Pero nuestra atención está enfocada a las estadísticas de Milagro (véase cuadro 5), el cual se ubica en segundo lugar con 8.068 de micro-pymes después de Guayaquil (111.101).

Hemos observado primordialmente que el personal ejecutivo de las instituciones financiera cada vez que tienen que movilizarse a lugares cercanos o fuera de la ciudad por asuntos de gestión de cobranzas, visitas a clientes, capacitaciones, compromisos o reuniones; presentan dificultades logísticas con el factor transporte, debido a la cantidad de empleados que deben movilizar, y no cuentan con suficientes carros para realizar el traslado. Es por ello que solicitan los servicios de transporte particular público o urbano (buses), taxis, cooperativas de transporte de pasajeros o en su defecto alquilan vehículos usados a negocios informales. De la misma manera ocurren las mismas dificultades para los pequeños microempresarios que tienen sus negocios comerciales, supermercados, despensas, etc., y que requieren de más de un vehículo para traer de proveedores y distribuir los mismos a clientes.

Por lo expuesto pensamos que el sector empresarial exige satisfacer sus necesidades de transporte exclusivo mediante un servicio óptimo acorde a los estándares, con seguros a cualquier riesgo y a costos módicos.

Las principales causas y consecuencias que conllevan a dificultades logísticas para la movilización exclusiva de personal es:

- La ausencia de una entidad de negocio de alquiler de vehículos livianos para transportar a los empleados a las distintas diligencias acordadas. Al no contar con este tipo de empresas, el sector financiero y Pymes buscarán una alternativa diferente como es la contratación de negocios informales de alquiler, servicios prestados por cooperativas de taxis, buses o una agencia profesional de alquiler en la Ciudad de Guayaquil.
- Baja calidad del bien (vehículo alquilado) y servicio de movilización que ofrecen pequeños negocios, personas naturales informales. Esta situación provoca retraso en el cumplimiento de las obligaciones del personal que son trasladados al evento o compromiso acordado con la institución, provocando alto grado de incomodidad durante el transcurso del viaje.
- Bajo nivel de congruencia entre el elevado costo y la baja calidad del servicio brindado, incita malestar general en los representantes de las empresas, que realizan

estas transacciones con el negocio informal y esto conlleva a pensar en otras alternativas de traslado como: taxi, bus, o recurrir al alquiler de carro en alguna agencia en la ciudad de Guayaquil.

- La carencia de acuerdos o convenios de alquiler de autos que lleve a cabo la institución financiera con una compañía (agencia) de renta de vehículos incide en la gestión logística de transporte a personal ejecutivo. Probablemente las entidades financieras existentes en nuestra ciudad no efectúen convenios con negocios informales de alquiler, puesto los protocolos de seguridad y permisos que estas requieren no la hayan en los comerciantes informales, por ende las actividades de gestión de cobranzas, visitas por gestiones de concesión de créditos, seminarios, reuniones a matrices se dificultan por no contar con vehículos disponibles.

- **Pronóstico**

La presente problemática permite el incremento por parte de negocios informales, en referencia al elevado costo en el alquiler de un carro usado con falencias, prolongándose aún más el inconformismo en el sector micro y macro empresarial.

Control del pronóstico

Para evitar el pronóstico es importante contar con información suficiente con respecto a las costumbres y preferencias del sector empresarial por el tipo de transporte que deben elegir de acuerdo a sus necesidades cotidianas exclusiva de las instituciones financieras, y también de negocios o pymes de Milagro.

1.1.2 Delimitación del problema.

País: Ecuador

Región: Costa

Provincia: Guayas

Cantón: Milagro

Sector: Financiero

Tiempo: Analizaremos al sector involucrado en un lapso de 1 año, tiempo que emplearemos para recopilar suficiente información, y definir el grado de inconformidad en la movilización de personal.

Universo:

El universo que nos enfocaremos es el siguiente:

Empresas financieras: Directivos, propietarios de negocios, Personal responsable de Logística y contratación de servicios de movilización.

Realizaremos encuestas a los mencionados para de esta forma obtener respuestas claras y definir el grado de insatisfacción de la demanda.

1.1.3 Formulación del problema

¿Cómo incide la carencia de servicio de transporte exclusivo para el personal ejecutivo de las instituciones financieras en la realización eficiente de las operaciones habituales de trabajo encomendadas por la empresa dentro o fuera de la ciudad?

1.1.4 Sistematización del problema

- ¿De qué manera influye la ausencia de una entidad de negocio de alquiler de vehículos livianos para la transportación de empleados ejecutivos en el desarrollo de las distintas diligencias cotidianas?
- ¿Cómo afecta la baja calidad del bien (vehículo alquilado) y servicio de transporte que ofrecen los negocios informales en la captación de clientes?
- ¿Qué efecto genera la relación entre el elevado costo y la baja calidad del servicio que brindan los negocios informales?
- ¿Qué genera la falta de acuerdos o convenios de alquiler de autos que lleve a cabo la institución financiera con una compañía (agencia) de renta de vehículos?

1.1.4 Determinación del tema

Análisis de la logística y transporte ejecutivo para el sector financiero de la ciudad de Milagro, Provincia del Guayas.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo general de la investigación

Identificar las dificultades que provocan la carencia de servicio de traslado exclusivo y su situación actual en el mercado de Milagro, mediante un estudio y recolección de información obtenida por parte los representantes del sector financiero, para contribuir con alternativa de movilización corporativa que brinde un excelente servicio a cada empresa.

1.2.2 Objetivos específicos de la investigación

- ❖ Determinar las necesidades o dificultades que las empresas tienen al momento de trasladar a su personal desde Milagro a otras ciudades.
- ❖ Conocer las consecuencias que induce la relación entre la baja calidad del vehículo y servicio brindado por las cooperativas de taxi, bus o negocios informales de alquiler.
- ❖ Analizar el efecto que genera el elevado costo del servicio de alquiler de carros que brindan los negocios informales y cooperativas de transporte.
- ❖ Investigar las razones que implica la falta de acuerdos o convenios de alquiler de autos por parte de la institución financiera con una compañía (agencia) de renta de vehículos

1.3 JUSTIFICACIÓN

1.3.1 Justificación de la investigación

La problemática planteada en el presente proyecto básicamente consiste en exponer una necesidad detectada en el mercado del Cantón Milagro específicamente en las instituciones financieras, siendo esta la carencia de un servicio de movilización confortable, seguro e independiente, comprendida desde nuestro punto de vista como una oportunidad para presentar una propuesta de empresa en un futuro que ayude a mejorar la gestión transporte para los ejecutivos que laboran en las instituciones, contribuyendo como valor agregado también a los negocios comerciales, pymes y empresas que requieren de este servicio ubicados en Milagro y sus alrededores.

El personal, ejecutivos entre sus distintas actividades desarrolladas, están la de transportarse a diversos lugares para cumplir con reuniones, asistencia a congresos, seminarios o capacitaciones, visitas a deudores, gestión de créditos con frecuencia. En virtud de ello es muy usual que estas instituciones contraten servicios de alquiler de vehículos o transporte personal sobre todo cuando la cantidad de empleados es grande, por ello solicitan los servicios de transporte (buses, taxis, cooperativas de transporte de pasajeros) o en su defecto alquilan vehículos usados a negocios informales.

En la actualidad la ausencia de una agencia (compañía) de alquiler de vehículos que transporte a los empleados a las distintas diligencias acordadas, la baja calidad del bien en el caso de los negocios informales, personas naturales que rentan vehículos usados y de las cooperativas que brindan servicio de movilización, el deficiente nivel de relación entre el alto costo y la baja calidad del servicio brindado y; la falta de acuerdos o convenios de alquiler de autos por parte de la institución financiera con una compañía (agencia) de renta de vehículos, son factores sociales que inducen a los representantes empresariales sobrellevar algún problema o dificultad logística.

Según datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos del año 2013 en Milagro existían 8 negocios dedicados al alquiler de vehículos automotores, lo cual desde nuestra perspectiva no representan a agencias de alquiler legalmente constituidas

que brinden el servicio con una gama de carros corporativos conforme al gusto del cliente.

Hoy en día observamos con seguridad que de los 8 establecimientos lo componen actualmente: Luna Renta Car ubicado en Av. 17 de Septiembre entre Loja y Pichincha, Danny Rendón ubicado en la Ciudadela San Francisco (calles Brasil 216 y México) y Cesar Delgado, comerciante que también alquila vehículos, no tiene establecimiento fijo de esta actividad, solo alquila a personas conocidas cuando se lo requieren y, 2 señoras que también alquilan vehículos, ubicadas en la Ciudadela la Pradera.

Sin embargo el resto han tenido que cerrar la actividad, debido a los permisos que necesitan para el funcionamiento del negocio como tal, además del decrecimiento de la economía en el Cantón. Las cooperativas de transporte de pasajeros de nuestra ciudad también ofrecen servicio de alquiler de buses para turismo o viajes coordinados.

Se constató mediante averiguaciones previas que los 3 negocios mencionados están registrados en el SRI, pero no cuentan con el permiso de funcionamiento de la Agencia Nacional de Tránsito y los contratos son empíricos.

Todo lo anterior requiere la ejecución de un estudio inminente que de conformidad con los objetivos planteados en este trabajo de investigación proporcionará información relevante sobre la costumbre del alquiler que tiene la sociedad de Milagro, definir el nivel de la demanda, conocer las dificultades que acarrea el uso de transporte en autobuses, taxis a la hora de realizar viajes a otra ciudad; cuyo fin es dar una solución práctica.

Teóricamente se considera a la investigación con aporte valioso, ya que la base principal del marco es fomentar o promover la matriz productiva, entre los sectores prioritarios que el Gobierno se ha enfocado en cambiar entre otros está el transporte y logística, área que pretendemos mejorar en el Cantón Milagro, en base a los motivos expuestos anteriormente deducimos que esta situación se circunscribe en la concepción general del objetivo 10 del Plan Nacional de buen vivir.

CAPÍTULO II

MARCO REFERENCIAL

2.1 MARCO TEÓRICO

2.1.1 Antecedentes Históricos

A nivel mundial conocemos las principales agencias de alquiler de automotores que han hecho una trascendental participación en el sector automotriz (servicios), podemos mencionar:

HERTZ RENT A CAR

Esta empresa fue fundada en Chicago en 1918 por Walter L. Jacobs. El empresario comenzó la operación de alquiler de coches con una docena de coches Modelo T de Ford.

En 1923, Jacobs vendió la compañía a John D. Hertz, responsable a su vez, una subsidiaria de su compañía, insertando llamativos taxis pintados de color amarillo y la planta de autobuses. John D. Hertz cambia el nombre de su nueva filial denominándose Drive-Ur-Auto Sistem de Hertz (Sistema Hertz Maneje su auto), de ahí el nombre actual de Hertz.

En 1925 el empresario Hertz vende la mayor parte de las acciones de los autobuses de su compañía, taxis y Hertz Drive-Ur-Self a General Motors para comprar más

tarde esta 1943. En las acciones restantes en 1953, se convierte en The Hertz Corporation. (HERTZ, 2012).

Hertz es la empresa pionera en el alquiler de coches y durante sus 96 años de existencia en el mercado, se ha mantenido el número uno, ya que es la más grande agencia de arrendamiento en todo el mundo; con un alcance internacional en 147 países y más de 8.300 oficinas de servicio.

La presencia en el mercado mundial es fuerte, cada año gestiona aproximadamente 25 millones de alquileres, de 68.000 al día. Hertz es el mayor comprador privado de vehículos en todo el mundo.

En Ecuador Hertz opera desde hace siete años, la franquicia tiene oficinas en Quito y Guayaquil, su línea de negocio está centrado en la satisfacción de los clientes al proporcionar flotas diarias completamente renovadas principales marcas como Chevrolet, Hyundai, etc., dando a los usuarios de vehículos asegurados contra robo, daños a terceros y ocupantes o cualquier otra novedad. (HERTZ, 2012).

Sus servicios están alineados para proporcionar vehículos de sustitución en el caso de la existencia de percances con el cliente, por lo que el mantenimiento preventivo y asistencia las 24 horas del día, los 365 días del año. Las revisiones de los vehículos son de sus propios talleres asociados.

Además ofrecen promociones de temporada, vehículo, silla de bebé y GPS de puerta a puerta.

Secciones de Leasing

Alquiler Corporativo

Hertz Ecuador tiene una amplia experiencia nacional en el sector de alquiler de las empresas como las telecomunicaciones, petróleo, financiero, gubernamental, entre otros.

La flota de este sector es diverso: tipo económico, compacto, intermedio, rústico 4x4, camioneta SUV 4x2 y 4x4, camioneta de carga tipo pick-up cabina simple, doble cabina y autobús de pasajeros.(HERTZ, 2012)

Alquiler Internacional

La agencia ofrece servicio de reservas a nivel mundial, a fin de proporcionar un servicio para la planificación del viaje, ahorrar tiempo y obtener beneficios y servicios adicionales antes de la llegada en cualquier parte del mundo (Estados Unidos, Canadá, Europa, América Latina y el Caribe, Australia, Nueva Zelanda, Asia y el Medio Oriente). (HERTZ, 2012)

Beneficios de alquiler a largo plazo

Hertz ofrece un servicio de alquiler de todo tipo de marcas a las preferencias del usuario, se centra en la necesidad de transportar cada uno de sus clientes para contribuir a la optimización de los recursos, proporcionando así las mejores condiciones/beneficios económicos:

- Permite que los recursos de la empresa se utilizan en el objeto principal de la empresa
- Mantiene a la empresa con los vehículos en excelentes condiciones
- No afecta a los niveles de deuda y límite de crédito
- Puede renovar los vehículos a la flota sin realizar grandes inversiones
- Libera tiempo a los empleados de la empresa
- Mejora imagen institucional
- Mantenimiento correctivo y preventivo

AVIS

En 1946 el capitán (Piloto Aviador) Warren E. Avis es la segunda más grande del mundo llamado compañía de alquiler de AVIS. Dos años más tarde (1948), la compañía pasó a llamarse Avis Rent a Car.(AVIS, 2012)

La idea de realizar este negocio nació después de la Segunda Guerra Mundial, debido a las actividades profesionales de capitán Warren Avis que requerían viajar constantemente, por lo que al llegar al aeropuerto detectó que no había alternativas de comunicación eficientes para el transporte a las ciudades. Esta situación hace concebir lo que hoy es Avis y es así como se convierte en la primera empresa de alquiler de coches que se coloca dentro de los aeropuertos.(AVIS, 2012).

La primera oficina se abrió en el Aeropuerto Willow Run en Detroit Michigan, revolucionando la industria del alquiler de coches, incluso cuando ya existía otra empresa que se dedica a alquilar coches, pero la segunda fue en las ciudades y no en los aeropuertos.(AVIS, 2012).

El eslogan publicitario fue la base de una cultura de trabajo que sigue siendo hoy en día y es una de las 10 mejores frases de todos los tiempos, lo que hace una diferencia para la competencia.(AVIS, 2012)

- En 1965 Avis fue adquirida por la International Telephone and Telegraph Corporation (ITT), una de las empresas tecnológicas más importantes. ITT ayudó en el desarrollo del sistema de Asistente de Avis, que ha sido una de las innovaciones más importantes y equipo completo que ha tenido la industria del alquiler de coches. Sobre la base de la transmisión en tiempo real, se ha renovado desde su lanzamiento en 1972 en cuatro generaciones.(AVIS, 2012)

- En 1987, Avis fue adquirido por los empleados corporativos en los Estados Unidos. Esta transacción fue el primero y más grande de su tipo jamás visto; Permitted establecer un Plan de Bonos de Empleados dueños conocidos como ESOP.(AVIS, 2012)

- En 1996, los empleados de las empresas en los Estados Unidos vendieron sus bonos HFS, que es el actual propietario de Avis Rent a Car Inc. HFS, cuya misión es ser la empresa líder a nivel mundial proporcionan plenamente todos los servicios de viaje a sus clientes.(AVIS, 2012)

En ese año Avis se convierte en la primera empresa de alquiler de coche para tener un sitio web; permitiendo el acceso al usuario de Internet a la información pertinente sobre el servicio de alquiler, en cualquier parte del mundo y personalmente organizar y confirmar su reserva.(AVIS, 2012)

Avis Rent A Car System, Inc. y sus subsidiarias constituyen la segunda mayor empresa de alquiler de vehículos de uso general más grande del mundo, y ofrece a los clientes que viajan por motivos de placer o de negocios una amplia gama de servicios en más de 1.700 localidades en los Estados Unidos, Canadá, Australia, Nueva Zelanda y la región de América Latina y el Caribe.(AVIS, 2012)

La compañía se mantiene en la industria la vanguardia por su participación en la aplicación de nuevas técnicas, sino que también es una de las marcas líderes en el mundo en términos de lealtad del cliente. La compañía pertenece enteramente a Cendant Corporation (NYSE: CD), que es una filial, y mantiene acuerdos de comercialización con Avis Europe Plc, una empresa con sede en el Reino Unido, pertenecientes a diferentes propietarios y tiene unas 3.050 oficinas adicionales en Europa, el Medio Oriente y África, otorga las licencias para estas oficinas.(AVIS, 2012)

A nivel mundial tiene presencia en 163 países a través de sus 4.800 puntos de alquiler, por lo que más de 15 millones de alquileres al año. (AVIS, 2012)Ostentan un sistema de gestión informatizado de reservas y avanzado en alquiler de coches, que les permiten confirmar más de 100.000 reservas todos los días de cualquier sector de alquiler de oficinas en todo el mundo, este sistema también:

- Procesa más de 2,5 millones de transacciones por día.
- Proporciona al cliente información instantánea sobre cualquier aspecto de alquiler y servicio.

En Ecuador

En nuestro país Mareauto S.A., es una empresa de Corporación Maresa Holding, que tiene más de 18 años de experiencia en las flotas de vehículos de negocios de alquiler a corto y largo plazo. En 2009 Mareauto asume licencia Avis para Ecuador, fortaleciendo su posición como la empresa de alquiler de auto No. 1 en el país.(AVIS, 2012)

A nivel nacional se cuenta con 13 agencias en 10 ciudades (Ambato, Cuenca, El Coca, Esmeraldas, Guayaquil, Latacunga, Loja, Manta, Quito, Santo Domingo), disponen de talleres calificados para mantenimiento técnico en Quito y Guayaquil, así como puntos de operación in situ en la Amazonia para servicio a los clientes de flotas.

Objetivos

- El aumento de la productividad de su negocio.
- Concentrar los esfuerzos en el curso de los negocios.
- Reducir los costos.
- Garantizar la movilización.
- Redireccionar recursos financieros.
- Evitar el congelamiento de grandes capitales en la compra de vehículos.
- Reducir la carga operativa.
- Reducir los riesgos.
- Generar ventajas competitivas.
- Obtener beneficios fiscales.
- Mantener una estructura ligera y flexible.
- Proporcionar controles y procesos.(AVIS, 2012)

BUDGET RENT A CAR (BUDGET, 2014)

Fundada en 1958 por Morris Mirkin, con una inversión inicial de US\$24,000. La compañía fue nombrada de esa manera con sólo dirigir sus lentes en la satisfacción

del cliente con un presupuesto en mente (butget-minded) y que son personas conscientes del valor de su dinero (value-conscious).

Con el fin de ampliar el negocio en 1959 Mirkin se asoció con un pariente lejano llamado Jules Lederer para pedir apoyo financiero. El pariente en ese momento era el presidente de una empresa de fabricación de artículos de escritura basada en Chicago, también tenía una empresa de arrendamiento y por lo tanto proporciona nuevos vehículos a Mirkin.

Para 1960, Lederer formó Budget Rent A Car Corporation en Chicago; La compañía creció rápidamente no sólo en los EE.UU., sino a nivel internacional.

Sin embargo Gibbons, Green & van Amerongen Ltd. Junto con un selecto grupo de inversionistas, en 1986 compro Budget de Transamerica Corp. Budget hizo una oferta pública inicial de 3.2 millones de dólares en 1987.

En el año 1992, Budget mueve sus oficinas del centro de Chicago a Lisle, Ill y en abril de 1997, la marca fue adquirida por TeamRentalGroup, que era el dueño de la mayor franquicia de Presupuesto en los Estados Unidos y de inmediato cambia su nombre a Budget Group, Inc. En el mismo año Budget Group comenzó a cotizar en NYSE.

En 1998 Budget presenta en el Mercado "Fastbreak" un Servicio Express Budget con transacciones ágiles y sin papel (paperles stransaction).

En 2002, Budget Group sale de NYSE y todo el sistema Budget Rent A Car en los Estados Unidos, Canadá, América Latina, el Caribe, Australia y Nueva Zelanda, que se vende a Cendant Corporation. El restante operaciones Budget a nivel mundial son adquiridos por Avis EuropePlc.

Un poco más tarde, Cendant mueve las oficinas Corporativas Budget aParsippany, N.J.

En 2006 un evento importante sucede, Cendant Corporation se separa en cuatro empresas completamente independientes: Realogy, Wyndham Worldwide, Travelport and Avis Budget Group, Inc. Como resultado de la operación Budget Rent A Car System, Inc. es ahora subsidiaria de Avis Budget Group.

Recientemente, en 2011, Avis Budget Group, Inc. adquiere la propiedad Avis Europe plc. Con esta operación se reincorpora operaciones de Avis Budget Group con sus licencias para Europa, Asia y el Medio Oriente.

En Ecuador Budget Rent a Car comenzó sus operaciones en 1977, y está representado por FINAMERICA. Después de 37 años siguen centrándose con la misma filosofía de ofrecer vehículos de calidad y experiencia de alquiler que supera las expectativas de los clientes, lo que le ha permitido posicionarse en el mercado local como una de las empresas de alquiler de coches más influyentes a nivel nacional. (BUDGET, 2014)

2.1.2 Antecedentes Referenciales

Para el desarrollo de este estudio de investigación se ha procedido a seleccionar tesis iguales o similares con el tema en análisis.

Por el contenido y propósito que tienen estos trabajos, sirven de orientación para continuar el proceso de este proyecto, ya que tienen la misma finalidad de satisfacer la necesidad de transporte a las personas, o de mejorar el servicio que ofrecen las cooperativas, operadores y empresas, contribuyendo al beneficio de la sociedad en aspectos económicos y financieros, y culturales de la región, la provincia y el país.

Referencia 1

Título de Tesis:	Proyecto de factibilidad para la creación de una empresa de transporte de camionetas doble cabina en el Cantón Palanda, Provincia de Zamora Chinchipe
Autor:	Salinas Ramón, Franco Edgar
Fecha de publicación:	2014
Resumen:	<p>El proyecto de esta tesis tiene como finalidad promover, y coadyuvar a la provincia de Zamora Chinchipe en su sector económico y organizacional; el mismo que contiene elementos y herramientas que van a permitir el cumplimiento de los objetivos planteados.</p> <p>Puesto que los medios de transporte es el modo en que se estimula el desarrollo de la economía, y es de vital importancia para la misma que se vea inducida al crecimiento y abarcamiento de todas las áreas y sectores de la provincia para de esta manera prestar un servicio más eficiente y heterogéneo.(SALINAS RAMÓN, 2014)</p>
URL:	http://dspace.unl.edu.ec/jspui/handle/123456789/7510
Universidad:	Universidad Nacional de Loja
Aparece en las colecciones:	Tesis de la MED

Conclusiones

La afinidad que guarda esta tesis y el proyecto propuesto a realizar, es que ambas pretenden contribuir al sector económico y organizacional, en este caso la ciudad de Milagro, un proyecto menos ambicioso. de igual forma el estudio planeado está comprendido por técnicas sistemáticas e instrumentos que faciliten la adecuada ejecución de los mismos, y que por supuesto conlleve a la consumación de los propósitos inicialmente establecidos

Referencia 2:

Título de Tesis:	Estudio de factibilidad para la creación de una empresa de transporte para la prestación de servicio de camionetas al sector público y privado en la ciudad de Ibarra provincia de Imbabura.
Autor:	PuentestarCarlosama, Jaime Elias; Padilla Heredia, Carmen Eulalia
Palabras clave:	Auditoria, Contabilidad
Fecha de publicación:	9-julio-2013
Resumen:	<p>La presente investigación pretende encontrar una solución apropiada o incongruente, respecto al planteamiento y realización de un estudio para medir la factibilidad de la creación de una empresa que preste el servicio de camionetas al sector público y privado..</p> <p>Este estudio muestra el alcance a las distintas facetas del proyecto, tales como en su ámbito social, ambiental, tecnológico, económico y empresarial.</p> <p>El análisis realizado evidencia no solo la importancia de este trabajo y los segmentos a satisfacer, también deja visiblemente el concepto de inversión, empleando métodos matemáticos y estrategias de mercado para establecer todo el proceso financiero.(PUENTESTAR CARLOSAMA & PADILLA HEREDIA, 2013)</p>
URL:	http://repositorio.utn.edu.ec/handle/123456789/1384
Universidad:	Universidad técnica del norte
Aparece en las colecciones:	Ing. en Contabilidad y Auditoria

Conclusiones

La similitud que sostiene la presente tesis y el proyecto de tesis en realización, es que tanto la una como la otra tienen por intención, alcanzar todas las dimensiones que se presentan en un proyecto de esta índole, y las repercusiones que puede tener al momento de llevarse a cabo en dichos aspectos.

Referencia 3

Título de Tesis:	Creación y actividad económica de una empresa rentadora de vehículos y sus servicios agregados en la ciudad de Manta
Autor:	Delgado García, Byron Armando; Delgado García, Beatriz Barbara
Descriptores:	Filosofía empresarial Estudio de mercado Estudio técnico Estudio financiero
Fecha de publicación:	2009
Resumen:	<p>El interés de los autores concretado en este trabajo de investigación se deduce en el desarrollo de un diseño de plan de negocio, con el propósito de conocer la factibilidad de implementar una empresa de alquiler de vehículos y servicio express en la Ciudad de Manta, Provincia de Manabí. La idea nace de la preocupación por satisfacer la exigencia de transporte especial destinado a los habitantes, empresarios y turistas.</p> <p>La perspectiva de que Manta y la Provincia como tal son particularmente turísticas, y por ende es común la visita de extranjeros cuyo arribo se alojan en el aeropuerto y terminal terrestre, asimismo de los empresarios que frecuentemente viajan por compromisos de negocios, y que la clase media-alta exige una movilización óptima. Ante este contexto se llevó a cabo el estudio con la finalidad de determinar la demanda potencial del mercado, análisis técnico y estratégico, comercial y financiero, y así establecer la viabilidad del negocio. Concluyendo que la propuesta es rentable y novedosa.(DELGADO GARCIA & DELGADO GARCIA, 2009)</p>
URL:	http://repositorio.uleam.edu.ec/handle/26000/152
Universidad:	Universidad Laica "Eloy Alfaro" de Manabí
Aparece en las colecciones:	Tesis-economista

Conclusiones

La aproximación que existe en este estudio, y el estudio ideado para la ciudad de Milagro, concuerda con el hecho de que ambas se direccionan al sector empresarial, por supuesto que por magnitud se establece la diferencia, ya que estábamos hablando de Manta y Milagro y entre las mismas pues existe la distinción de que la primera ciudad en mención es un fuerte potencial turístico, y está orientado a empresas de una mayor dimensión.

2.1.3 Fundamentación

Para realizar el análisis de la logística del transporte de ejecutivos para el sector financiero de la ciudad de Milagro, debemos asentar este proyecto conforme a las disposiciones, reglamentos y/o guías que el estado Ecuatoriano da a los ciudadanos, sobre los avances de la economía, la promoción de la producción nacional, la creación de empleo y la mejora de la calidad de vida de cada habitante. En esta investigación se seleccionó primeros artículos sobre la base de la Constitución, teniendo en cuenta la principal fuente para el desarrollo de nuestros conocimientos con nociones básicas relacionadas con el tema en estudio.

Transporte terrestre

Los transportes terrestres se clasifican como:

Ferrocarriles; servicio regular y turístico

Autobuses; servicio regular, servicios turísticos y de alquiler para los viajes.

Instalaciones con mecanismos especiales: funicular, teleférico.

Casas rodantes; en alquiler o particulares

Motocicletas; de renta o particulares.

Bicicletas; de renta y particulares(BACA, 2013)

Canales de comercialización del Transporte.

El sector de la distribución en España está impulsado por tres empresas, que representan el 60 por 100 de la producción, por lo que nuestra industria depende de lo que éstas decidan.(Tecnohoteldesw, 2011)

La venta directa de transporte turístico a través de las agencias de viajes todavía tiene un gran peso, sólo en casos excepcionales, como lowcost, las ventas online es dominante.(Tecnohoteldesw, 2011)

Las empresas que venden a la red tienen más posibilidades de que surjan sinergias con otros productos, que es lo más importante cuando su canal de ventas se centra más en el lado del offline.(Tecnohoteldesw, 2011)

Sin embargo, hay momentos en que ningún producto es transferido a la agencia, a pesar de ser un canal de ventas importante, porque la alianza de la que nace esa agencia es competencia directa.

Un nuevo canal de ventas es los clubes privados de venta, ya que permiten liquidar lo que no tiene salida a través de otros canales, son una vía de escape para el producto.(Tecnohoteldesw, 2011)

El papel de las redes sociales en las empresas de transporte.

Las redes sociales son una herramienta de Branding e investigación que permite la oferta de productos modulares, al tiempo que contribuye a racionalizar el sistema de atención al cliente. Sin embargo, si no vas a ofrecer un buen servicio, con una estrategia a medio o largo plazo es mejor no entrar.(Tecnohoteldesw, 2011)

Estar en las redes sociales implica escuchar a los consumidores, pero no todas las empresas están dispuestos a escuchar lo que se les dice. Es buena la crítica de mejorar a través de las redes sociales los productos de la compañía.

Las redes sociales son una importante prueba que ofrece nuevas vías de desarrollo, no sólo como un contacto, sino para explicar las cosas de manera diferente.(Tecnohoteldesw, 2011)

Los clientes en las redes sociales no se quejan por vicio, sino porque realmente les ha sucedido algo. Si los sabes satisfacer se convierten en los prescriptores. Por tanto, es importante no dejar esto en manos de los estudiosos, pero detrás tiene que haber una estrategia básica, en la que estos nuevos canales son una extensión de su marca.

Las redes sociales proporcionan información sobre lo que no les gusta a los consumidores de la competencia y actuar en consecuencia.(Tecnohotelnesw, 2011)

Medioambiente y transportes

Las empresas de transporte son conscientes del esfuerzo que tienen que hacer para que su actividad afecte lo menos posible al medio ambiente. Sin embargo, ellos están de acuerdo en que este es un valor para la marca, pero no un valor comercial. En España la protección del medio ambiente no ayuda a vender, mientras que en otros mercados como EE. UU. o Alemania es un Punto a favor.(Tecnohotelnesw, 2011)

Asimismo, durante la reunión, las cuestiones de interés surgieron eso no podía ser clasificado como conclusiones, pero son dignos de mención. Aquí hay revisiones específicas de un participante, como indicando que es necesario traer profesionales del turismo en el sector de bienes de consumo, ya que tienen una estrategia de producto perecedero y se utilizan para la batalla diaria. Eso sería beneficioso para el turismo.(Tecnohotelnesw, 2011)

Otro participante subrayó que la crisis lleva al cambio de paradigma de la propiedad, lo que tendrá consecuencias positivas para el sector del transporte, en particular para el alquiler de coches. El coche se alquila de acuerdo a las necesidades del momento.(Tecnohotelnesw, 2011)

Por último, la mayoría de acuerdo en que hay que diferenciar los momentos de compra y disfrute, ya que este segundo se puede aprovechar para aumentar los ingresos.(Tecnohotelnesw, 2011)

De acuerdo con la Constitución de Ecuador en el Título VI, Capítulo I, de los principios generales, se establece que el sistema de desarrollo es:

“El conjunto organizado, sostenible y dinámico de los sistemas económicos, políticos, socio-culturales y ambientales, que garantizan la realización del buen vivir.

*El Estado planificará el desarrollo del país para garantizar el ejercicio de los derechos, la consecución de los objetivos del régimen de desarrollo y los principios consagrados en la Constitución. La Planificación promoverá la equidad social y territorial, promoverá la concertación, y será participativa, descentralizada, desconcentrada y transparente”. **Art. 275**(ASAMBLEA CONSTITUYENTE, 2008)*

Tal y como establece en el artículo 275, podemos destacar el trabajo y la preocupación del gobierno por el progreso del país, tanto en la línea económica, social, intercultural y el buen vivir de los ciudadanos; Por lo tanto, la iniciativa de apoyo a proyectos, estrategias corporativas, etc. De esta manera las personas tienen nuevas oportunidades para presentar alternativas en cualquier sector prioritario productivo, ayudando en el desarrollo económico-social del país.

Entre los objetivos que persigue el régimen de desarrollo, para promover el cambio en la matriz productiva es:

*Construir un sistema económico, justo, democrático, productivo, solidario y sostenible basado en la distribución igualitaria de los beneficios del desarrollo, de los medios de producción y en la generación de trabajo digno y estable. **Art. 276**(ASAMBLEA CONSTITUYENTE, 2008)*

Uno de los deberes del Estado para la consecución del buen vivir de los habitantes es el de promover el desarrollo de las actividades económicas de las instituciones

jurídicas y políticas (leyes, reglamentos) que promueven, fomentan y defender, tanto para el sector público o privado. La política económica persigue objetivos que sirven de dirección para los recursos utilizados por el hombre en el cambio de la matriz productiva se encaminan a:

- Fomentar la producción nacional, la productividad y la competitividad sistémica, la acumulación de conocimiento científico y tecnológico, la inserción estratégica en la economía mundial, y las actividades productivas complementarias en la integración regional.
- Promocionar la incorporación de valor agregado con la máxima eficiencia, dentro de los límites biofísicos de la naturaleza.
- Lograr un desarrollo equilibrado del territorio nacional, la integración entre las regiones, entre el campo, entre lo rural y urbano, en lo económico, social y cultural.
- Promoción del pleno empleo y el valor de todas las formas de trabajo, con respeto a los derechos laborales.
- Mantener la estabilidad económica.
- Propiciar el intercambio justo y complementario de bienes y servicios en mercados transparentes y eficientes.
- Impulsar un consumo social y ambientalmente responsable. **Art. 284**(ASAMBLEA CONSTITUYENTE, 2008)

Con el marco de las directrices establecidas por el ejecutivo y la función legislativa, sabemos que el compromiso del actual gobierno en dejar de ser un país dependiente de las importaciones, la promoción a través de cambios en los programas de la estructura productiva para diversificar la economía (creación de nuevas industrias y el fortalecimiento de los sectores productivos), mejorar la productividad, impulsar el consumo interno, por lo que el país goza de plena soberanía, con interés en el mercado internacional.

En un discurso pronunciado por el Presidente de la República, Rafael Correa, en el año 2012, se argumenta que los cambios en la matriz productiva, se consideran la transformación y promoción de los productos de los catorce sectores prioritarios como el turismo; alimentos frescos y procesados; energías renovables; productos farmacéuticos y químicos; Biotecnología: bioquímicos y biomedicina; servicios ambientales; metalmecánica; tecnología: hardware y software; plásticos y caucho sintético; confecciones, ropa y calzado; vehículos, automotores, carrocerías y partes; transporte y logística; construcción; cadena forestal sustentable y productos de madera procesados.

Plan Nacional del Buen Vivir

Objetivo 10: Impulsar la transformación de la matriz productiva

Las reglas definidas en la Constitución del Ecuador hizo la estructura en la que se basa el objetivo 10 del Plan Nacional del Buen Vivir, el mismo que reúne las políticas y lineamientos estratégicas que deben ser enmarcadas la conformación de nuevas industrias ecuatorianas y la promoción de nuevos sectores competitivos con la inclusión economía.

Como sabemos, entre las áreas prioritarias del país se ha enfocado para cambiar la matriz productiva, incluyendo el transporte y la logística, es el área que queremos mejorar en el cantón Milagro, debido a la escasez de servicios de transporte exclusivos, logística y movilización de personal para el sector empresarial que ofrecen en nuestro cantón, las mismas que no satisfacen plenamente a los usuarios.

Esta necesidad nos motiva a realizar un estudio de las preferencias de la movilización, para determinar el grado de impacto en la sociedad Milagreña; Concluimos, pues, que esta situación se limita a la concepción general del objetivo 10 del Plan del Buen Vivir.

El plan en sí consta de 9 políticas y lineamientos, sirven como medidas de orientación, donde el programa está centrado; explicar las medidas que deben adoptarse para transformar la economía, los negocios, el sistema productivo y social del país, de acuerdo con los protocolos de respuesta en los diferentes campos de interés. Las políticas aplicables al desarrollo de la investigación son:

Políticas y lineamientos estratégicos

1) Diversificar y generar mayor valor agregado en los sectores prioritarios que prestan servicios.

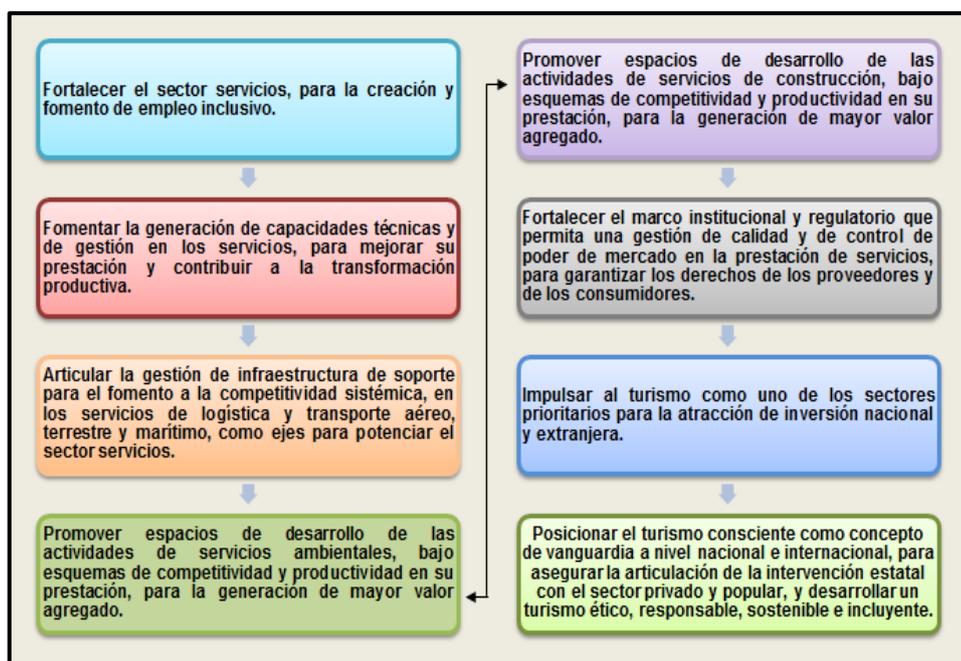


Figura 2. Políticas y lineamientos: la diversificación y la generación de valor agregado en el sector servicios

Del extracto de Políticas contenidas en el presente literal y que han sido organizadas como un foco para nuevas empresas que contribuyen a la innovación, la variación o mejora de los servicios implementados en el mercado.

De acuerdo con las bases explicadas principalmente relacionamos el lineamiento 1 y 3 con el estudio de la logística de transporte ejecutivo en el cantón Milagro, nuestra preocupación por la falta de alternativas para la movilización de los bancos, cooperativas de la ciudad Milagreña y sus alrededores que no tienen flotas, vehículos suficientes para transportar al personal a diferentes diligencias propias de actividades diarias laborales; así también de algunas pymes que significativamente puede ver su gran participación en la calidad de vida, la inclusión social y económica de la población, no ostentan suficientes vehículos en existencia para el desarrollo de sus operaciones de negocios o cualquier tipo.

Con la iniciativa que poseemos pretendemos fortalecer el sector de alquiler de coches de nuestra ciudad, impulsando la gestión de la infraestructura de apoyo para la promoción de la competitividad sistémica en comparación con la logística y el transporte terrestre prestados en la actualidad.

Actualmente existen aproximadamente 3 negocios dedicados a esta actividad, pero no se consideran propiamente agencias con una estructura corporativa bien formada, ofreciendo un buen servicio con el rango óptimo de vehículos que cubre cualquier tipo de preferencia. De darse un resultado positivo fomentaríamos a la creación de nuevas vacantes de trabajo en un sector reformado.

2) 10.9 Impulsar las condiciones de competitividad y la productividad sistémica necesaria para hacer posible la transformación de la matriz productiva y la consolidación de las estructuras más equitativas de generación y distribución de la riqueza

a. Extender y mejorar la prestación, el acceso, la calidad y la eficiencia de los servicios públicos de agua potable, riego y drenaje, saneamiento, electricidad, telecomunicaciones, gas natural y el servicio postal.

b. Fomentar la inversión en logística, transporte e infraestructura y telecomunicaciones, para fortalecer la comercialización de la producción nacional, la promoción de actividades encadenadas a las industrias básicas y crear condiciones locales a nivel tecnológico y organizacional, con pertinencia cultural y ambiental, garantizando la inclusión y la sostenibilidad.

c. Fomentar un sistema integral logístico de comercialización y transporte de carga pesada, las consideraciones de eficiencia energética y alternativa al sistema tradicional de transporte terrestre.

d. Fomentar un sistema integral de la logística de comercialización y transporte marítimo que se ajuste a la planificación nacional y a las demandas internacionales.

e. Coordinar las acciones y objetivos de generación de energías limpias y la eficiencia energética, con la estrategia de transformación de la matriz productiva.

f. Profundizar el establecimiento de las Zonas Especiales de Desarrollo Económico - ZEDE- y los ecoparques industriales, en función de los sectores prioritarios para la transformación de la matriz productiva.

g. Fortalecer y ampliar el acceso a servicios de transporte multimodal, facilitar la movilidad de pasajeros y mercancías (Objetivo 10: Impulsar la transformación de la matriz productiva, 2013-2017).

De las políticas generales expuestas en el plan, numeral 2 (10.9) son aplicables para la investigación el literal b y g; la visión del estudio de investigación es fomentar la inversión en el futuro para la mejora de los sectores de transporte y logística de movilización de nuestra ciudad, en particular a las instituciones financieras y las PYMES, por lo tanto, nos gustaría fortalecer las actividades comerciales,

empresariales existentes en el cantón; la ejecución de un proyecto (compañía) de gran magnitud que cumple las condiciones tácticas (estrategias de impacto al consumidor), y con los permisos legales correspondientes.

Actualmente el municipio planifica arduamente en la creación de nuevos puestos de trabajo para los habitantes, vinculadas a la promoción de la producción, los cambios en la calidad de vida y contribuir a la transformación productiva del país, aunque no sabemos el tiempo que se pondría en proceso el proyecto; pero la información es un punto de observación interesante de la idea de la investigación que estamos haciendo.

2.2 MARCO LEGAL

Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

Sin duda alguna La Ley de Transporte y Seguridad Vial constituye otra fuente de información primaria fundamental para el análisis del proyecto, puesto que es el principal marco jurídico de organización, regulación y control de la actividad de transporte terrestre a nivel nacional. (Etapa.net, 2014)**Art. 12**

Para entender el propósito de esta legislación, y a quienes va destinada. De acuerdo con el artículo 1 de la presente Ley tiene por objeto:

La organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control de la tierra, el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.(Etapa.net, 2014)

Luego seleccionamos varios artículos de carácter técnico, que reúne un conjunto de temas relacionados con la materia de transporte terrestre. El conocimiento de esta teoría se utilizará para formar una visión sólida de las formulaciones conceptuales, cumplimiento de la normativa para el funcionamiento de las operadoras, cooperativas, instituciones que ofrecen servicios de transporte público, comercial, particular y por cuenta propia.(Etapa.net, 2014)

Principios generales

La presente la ley se basa en: el derecho a la vida, a libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, la lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, la preservación del medio ambiente, la desconcentración y la descentralización, interculturalidad e inclusión a Personas con discapacidad.(Etapa.net, 2014)

Respecto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial se fundamenta en: la equidad y la solidaridad social, el derecho a la movilidad de personas y mercancías, el respeto y la obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, la recuperación del espacio de beneficio público de peatones y el transporte no motorizado y el diseño de áreas urbanas o ciudades amigables. **Art. 2**(Etapa.net, 2014)

De los principios del servicio de transporte público

La prestación del servicio de transporte público se rige por los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidades, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, garantizados por el Estado a través de tarifas socialmente justas. **Art. 3**(Etapa.net, 2014).

Políticas Nacionales de Transporte terrestre

El Estado fomentara la participación ciudadana en el establecimiento de políticas nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad que

garanticen la interacción, sustentabilidad y permanencia de los sectores público, privado y social. Art. 11(Etapa.net, 2014).

Organismos del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Son órganos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los siguientes:

El Ministerio del sector: es el responsable de la administración general de la seguridad del sistema nacional de transporte terrestre, el tráfico y la carretera, en coordinación con el GAD Municipal, emitirá el Plan Nacional de Movilidad y Logística del Transporte y supervisara y evaluara su aplicación y cumplimiento.(Etapa.net, 2014)

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- agencia a cargo de la regulación, la planificación y el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el país, sujeto a las políticas emitidas por el Ministerio del sector.(Etapa.net, 2014).

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales y sus órganos desconcentrados.-

Los GADs Regionales en materia de transporte terrestre, el tráfico y la seguridad vial, tienen facultades para planificar, regular y controlar el movimiento y transporte de las redes interprovinciales e inter-cantoniales. Los GADs municipales tienen los mismos poderes, pero para las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte, ambas jurisdicciones observaran las disposiciones de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. **ART 13.** (Etapa.net, 2014).

TÍTULO II

De los servicios de transporte

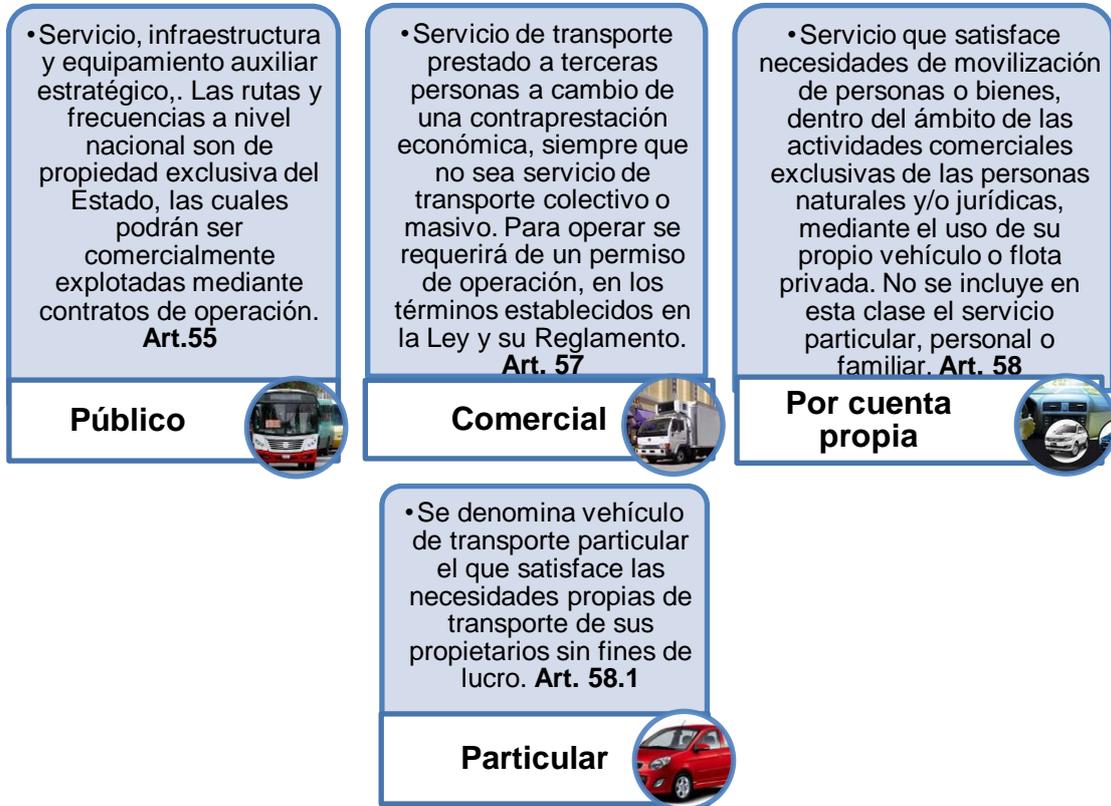


Figura 3. Capítulo I, Clases de servicios de transporte

Dentro del servicio de transporte comercial se encuentran el transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto, turístico entre otros, que sólo pueden ser prestados por los operadores de transporte por carretera autorizados a tal efecto y que cumplan los requisitos especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional de Tránsito.(Etapa.net, 2014)

En el caso de la movilización por su cuenta, este servicio se dirige exclusivamente a las personas que necesitan el transporte de personas o mercancías en la línea de sus actividades de trabajo, no puede utilizar la autorización de trabajar por cuenta propia en la prestación del transporte público y comercial, a fin de no ser castigado con la suspensión o revocación de la autorización, según lo determinado por la máxima autoridad.(Etapa.net, 2014)

Las personas físicas y/o jurídicas que destinen sus vehículos para el transporte de su cuenta propia, necesariamente debe indicar los bienes como activos en los registros de la ANT, también con la debida matriculación a nombre del propietario (jurídica o natural) que presta el servicio.(Etapa.net, 2014)

Los vehículos que consten matriculados a nombre de una persona natural o jurídica distinta, no puede prestar el servicio de transporte de carga por cuenta propia. (Etapa.net, 2014)

El Estado es responsable de garantizar la prestación de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas o mercancías, usando el parque automotor ecuatoriana, a cambio de una contraprestación económica. El Transporte terrestre en todas sus formas debe ser celebrada mediante un contrato de operación. (Etapa.net, 2014)

El transporte público es proporcionado por el Gobierno, pero este beneficio puede ser otorgada por contrato de operación a operadores legalmente constituidas y que cumplan con los términos establecidos en la Ley y su Reglamento.(Etapa.net, 2014)

El Monopolio y oligopolio en el sector servicio de transporte está esencialmente prohibido.(Etapa.net, 2014)

Aspectos que atiende la prestación del servicio de transporte

- a) La protección y la seguridad de los usuarios, incluyendo la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores, adolescentes, niñas y niños;
- b) La eficiencia en la prestación del servicio;

c) La Protección ambiental; y,

d) La prevalencia del interés general por sobre el particular. **Art. 54**(Etapa.net, 2014)



Figura 4. Áreas de operación del servicio de transporte público

Los responsables de cada área de operación se sujetaran a las políticas y resoluciones de la Agencia Nacional de Tránsito (NTA), de conformidad con las disposiciones de la Ley Orgánica de transporte y seguridad vial y su Reglamento.

Tipos de transporte Terrestre.- es la forma de satisfacer las necesidades de desplazamiento de personas, animales o bienes para fines específicos. Cada uno de los tipos de transporte terrestre es aprobado por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de acuerdo con sus especificaciones técnicas.

Títulos habilitantes de transporte terrestre.-se refiere a los contratos de operación, permisos y autorizaciones de operación concedidas a las personas jurídicas con capacidad técnica y financiera domiciliadas en Ecuador.

Los títulos habilitantes son conferidos por los organismos de control en función de los ámbitos de competencia, y éstos incluyen: La Agencia Nacional de Tránsito, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales o Metropolitanos.

Título habilitante para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes.

Como ya se ha mencionado mediante un contrato de operación el Estado entrega a una razón jurídica (habiendo cumplido previamente con los respectivos requisitos legales), el derecho a establecer y prestar servicios de desplazamiento; Este contrato recibe el nombre de título habilitante.

Permiso de Operación para la prestación de servicios de transporte comercial

La Comisión Provincial en virtud de la Ley, Reglamento y Resoluciones emitidas por la Comisión Nacional autorizara un permiso de operación, a una persona jurídica, legal, técnica y financieramente solvente, para proporcionar servicios de transporte comercial de personas o bienes.

Autorización de operación para la prestación de servicios de transporte por cuenta propia

La Comisión Nacional por orden de la autoridad competente (ANT) concederá a una persona jurídica el permiso y autorización para operar el servicio de transporte por cuenta propia (siempre y cuando el operador cumpla con los requisitos y el procedimiento establecidos en el Reglamento de la Ley en conocimiento).

Dentro del margen de su competencia la Agencia Nacional de Tránsito, otorga los siguientes títulos habitantes:

- a. Contratos de operación para la prestación del servicio de transporte público de personas o bienes, en los ámbitos intrarregional, interprovincial, intraprovincial e internacional;
- b. Permisos de Operación de servicios de transporte comercial bajo la modalidad de carga pesada y el turismo en todos Los ámbitos;
- c. Permisos de Operación de servicios de transporte comercial, para todos los ámbitos, excepto del intracantonal; y,
- d. Autorizaciones de operación para el servicio de transporte por cuenta propia para todos los ámbitos.

En el ámbito internacional, los títulos habilitantes son otorgados de conformidad con los convenios y normas internacionales vigentes. **Art. 74**(Etapa.net, 2014)

En el ejercicio de sus respectivas competencias, corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, otorgar los siguientes títulos habilitantes:

- a) Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, para el ámbito intracantonal; y,(Etapa.net, 2014)
- b) Permisos de Operación para la prestación de los servicios de transporte comercial en todos sus modalidades, excepto para carga pesada y turismo, para el ámbito intracantonal.(Etapa.net, 2014)

Operadoras de transporte terrestre

Es toda persona jurídica, cooperativa o empresa que obtiene legalmente un título habilitante para prestar el servicio de transporte terrestre en cualquiera de sus clases y tipos. De acuerdo a los siguientes artículos de la LOTTTSV indica:

Toda operadora de transporte terrestre que estuviese autorizada para la prestación del servicio, deberá hacerlo única y exclusivamente en las clases de automotores que el Reglamento determine, dependiendo de su clase y tipo. **Art. 78** (Etap.net, 2014).

Por el servicio de transporte terrestre, de carácter económico y estratégico para el Estado, las operadoras deberán tener un objeto social exclusivo en sus estatutos, de acuerdo con el servicio a prestarse. **Art. 79** de la presente Ley. (Etap.net, 2014)

Infracciones y sanciones administrativas para las operadoras

Infracciones de Primera Clase.-de acuerdo con la Ley Orgánica de Transporte se consideran infracciones de primera clase las operadoras que cometan uno de las siguientes causales:

- 1) Incumplimiento de las estipulaciones contractuales suscritas por parte del operador.
- 2) Falta de atención a las quejas presentadas por escrito por los usuarios a las operadoras sobre el incumplimiento de las frecuencias de funcionamiento otorgadas por la Agencia Nacional de Tránsito, en un plazo de 96 horas.(Etap.net, 2014)
- 3) Incumplimiento en el objeto de sus fines, en referida para aquellas operadoras que importen, fabriquen, vendan vehículos, partes o piezas, fuera de las especificaciones técnicas y los permisos correspondientes establecidos por el Instituto Ecuatoriano de Normalización, Ministerio de Industrias y Competitividad, Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Tráfico.(Etap.net, 2014)
- 4) Operadoras que se dediquen a la venta de partes o piezas del vehículo, y que no tengan el certificado de homologación;
- 5) No cumplir con las disposiciones legales, reglamentarias o contractuales aplicables emitidas por la ANT.

- 6) Proporcionar a la Comisión Nacional o a las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, información inexacta o incompleta sobre los aspectos de los títulos habilitantes, frecuencias y rutas(Etapa.net, 2014)
- 7) Falta de pago de derechos y contribuciones, en el tiempo estipulado.
- 8) No proporcionar información solicitada por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- 9) No proporcionar a los usuarios los términos y condiciones de prestación del servicio establecido por la operadora en los documentos firmados con la Comisión Nacional o la Comisión Provincial correspondiente, títulos habilitantes, contratos, permisos de operación, las frecuencias y rutas.
- 10) No llevar contabilidad de costos separada de los servicios prestados por la operadora. (Etapa.net, 2014)
- 11) Incumplimiento de las normas de protección ambiental y de contaminación de ruido establecido por la Agencia Nacional de Tránsito, Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, Metropolitanos y Regionales, en el ámbito de sus competencias.

El cometimiento de cualquiera de estos delitos será castigado con una multa de 4 remuneraciones básicas unificadas.(Etapa.net, 2014)

Infracciones de Segunda Clase.- La siguiente lista representa infracciones de transporte de segunda clase, que será sancionada con multa de 6 sueldos básicos:

- 1 Reincidir en el plazo de un año, una misma infracción de primera clase;
- 2 Incumplimiento de las disposiciones legales y contractuales, en relación con los contratos, autorizaciones y permisos de operación.(Etapa.net, 2014)
- 3 Uso de contratos de adhesión no aprobados o registrados en la Agencia Nacional de Tránsito;

4 Conexión de rutas en términos distintos a las constituidas por la Agencia Nacional de Tránsito o los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales y Metropolitanos.

5 Cobro de tarifas superiores distintas a las reguladas por la Comisión Nacional de Transporte, o a lo estipulado en los contratos de operación asimismo el cobro de servicios no utilizados por el usuario.

6 Incumplimiento de Condiciones implantadas en los planes operacionales;

7 Emisión de acuerdos entre varios operadores para restringir la competencia, influir en los precios (oligopolio), limitar el uso de determinados tipos de vehículos que no se describen en el Reglamento para este tipo de transporte;

8 Utilización de frecuencias sin permisos, evaluaciones técnicas y certificaciones autorizadas por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre.

9 impedir u obstaculizar la supervisión, control y evaluación de los operadores por parte de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de conformidad con la Ley. (Etapas.net, 2014)

Infracciones de Tercera Clase.- Tales delitos serán castigados con una multa de 8 remuneraciones básicas unificadas:

1) La reincidencia en el plazo de un año, una misma infracción de segunda clase.

2) La prestación de los diferentes servicios que operan bajo contrato, autorización, permiso o licencia, las frecuencias de las rutas no asignadas de acuerdo con la ley.

3) La falta de afiliación al Instituto de Seguridad Social (IESS) a los conductores y oficiales que trabajan en los vehículos de las operadoras o personas que prestan el servicio de transporte.

4) La falta de una caja común para los ingresos obtenidos del desarrollo de las actividades de transporte autorizadas.

5) La ejecución de las operaciones clandestinas y servicios de transportación.

6) Contravención de la ley sobre el trato no discriminatorio en la prestación de los servicios de transporte a niños, adultos mayores y personas con discapacidad.

7) Interrumpir o suspender, sin causa justificada, la prestación de servicios de operadores.

El Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito impondrá sanciones para las infracciones en contra de la operadora que lo cometa, en el cual dará por terminado el contrato, permiso o autorización de operación o deshabilitar temporal o permanentemente la unidad autorizada por el título habilitante de acuerdo con la gravedad del delito, la flagrancia y el interés público comprometido.

Contratación de servicios de transporte terrestre

La contratación de un servicio de transporte terrestre es exclusivo de las operadoras debidamente autorizados por el organismo de tránsito competente, que prohíbe la contratación de servicios de transporte terrestre a personas naturales, y a quienes oferten el servicio sin el título habilitante respectivo.

Homologación de los medios de transporte

El certificado de homologación es un requisito obligatorio que los medios de transporte deben tener antes del previo ingreso de vehículos en el país y su comercialización, lo confiere la Agencia Nacional de Tránsito, el mismo que tomara las acciones de control previo y la aplicación de sanciones sobre quienes no cumplan con la disposición.

El proceso de homologación de los medios y sistemas de transporte terrestre y de tránsito en todo el país, se hará en coordinación con los órganos competentes, de acuerdo con los reglamentos pertinentes.

Constitución de Compañías y Cooperativas de Transporte Terrestre

Las compañías y cooperativas dedicadas a la prestación de servicios de transporte terrestre en el Ecuador sea destino público o comercial, pueden constituirse bajo los siguientes aspectos: Responsabilidad Limitada, Anónima o Mixta, primeramente obteniendo lo siguiente:

- Informe previo emitido por la ANT (Agencia Nacional de Tránsito), el documento es muy relevante, porque en él contiene la determinación favorable para iniciar los pasos de constitución.

Procedimiento previo a la obtención del informe final favorable emitido por la



Agencia Nacional de Tránsito

Figura 5. Procedimiento para obtener el informe final, Artículo 53 del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre

Constitución compañías de renta de vehículos

Antes del año 2012 la constitución de compañías cuya actividad fuese el alquiler, arrendamiento de vehículos automotores en cada rincón del Ecuador, no requerían solicitar permiso de funcionamiento hacia un ente regulador de transporte terrestre,

la creación de estas compañías se cimentaba en los trámites comunes realizados por cualquier entidad de distinta actividad mercantil.

No obstante a partir de la publicación de la Resolución No. 015-DIR-2012-ANT emitida por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, consideraron entre otros motivos que era necesario regular el funcionamiento y operación de las compañías de renta de vehículos, es así que el 29 de febrero del 2012 se expide el Reglamento para el funcionamiento de las compañías de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos. Con plazo de 180 días los establecimientos que ofrecían esta actividad ya tenían la obligación de solicitar permiso a la ANT para su adecuado funcionamiento

La constitución de las compañías de Renta de vehículos se llevará a cabo siguiendo las gestiones de cualquier entidad normal.

El representante de la persona jurídica cumpliendo con los requisitos obligatorios, solicitará a la Superintendencia de Compañías la autorización para constituir una compañía de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos. El organismo de control concederá tal requerimiento, toda vez que revise el objeto social del solicitante y el tipo de vehículo de transporte terrestre a rentarse.(Reglamento para el funcionamiento de las compañías de renta, 2012).

Autorización de funcionamiento

El director ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito en base al cumplimiento de requisitos establecidos, emite las autorizaciones de funcionamiento de las compañías de renta de vehículos.

Requisitos para la obtención de autorización de funcionamiento

- Formato de solicitud de autorización de funcionamiento (formulario disponible en la página de la ANT).

- Resolución de constitución de persona jurídica (reglamento), (copia de la escritura de constitución) y último acto societario, debidamente inscritos en el Registro Mercantil de cada cantón.
- Copia certificada del nombramiento del Representante Legal vigente, inscrito en el Registro Mercantil.
- Copia certificada del Estatuto Social, inscrito en el Registro Mercantil.
- Copia certificada de la cedula de identidad o pasaporte del Representante Legal.
- Copia de la papeleta de votación
- Certificación de matrícula emitida por la ANT, o contrato de compra venta con reconocimiento de firma o rubrica, de los vehículos que vayan a ser arrendados.
- Copia de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente de cada vehículo, por el cual solicite la autorización (legible y a color).
- Copia certificada de la póliza de seguro del vehículo, que incluya Responsabilidad Civil contratada por cada unidad de servicio, con el fin de que en caso de accidente cubra el riesgo por pérdidas materiales propias y de terceros.
- Pago del impuesto predial del año que corresponda de dicho inmuebles de agencia principal y sucursales.
- Copia de contrato de arrendamiento o escrituras del lugar donde se encuentran sus instalaciones, debidamente legalizado.
- Copia del formato de contrato que otorga la compañía con opción de servicios, conjuntamente con el tarifario de servicios, acorde a disposiciones de la ANT.
- Uso de suelo, del lugar donde se encuentren sus instalaciones (matriz y sucursales).(Reglamento para el funcionamiento de compañías de arrendamiento, 2012).

Según el art. 30 de Reglamento menciona:

“Las autorizaciones y concesiones para la prestación del servicio de transporte, deberán otorgarse precautelando la seguridad de los usuarios y minimizando el riesgo de accidentes de tránsito u otros siniestros, así como las consecuencias negativas a la salud de las personas”.

Tipos de vehículos objeto de renta.

La Agencia Nacional de Tránsito a través del Reglamento del funcionamiento de compañías de renta de vehículos permite el alquiler de los siguientes automotores:

- Automóviles y camionetas de hasta 1,75 toneladas de carga útil o casas rodantes;
- Furgonetas según características establecidas en el Reglamento General de la Ley Orgánica del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el que indica que la furgoneta se compone por una superestructura integral entre el chasis y la carrocería, con una capacidad de 10 -18 pasajeros.

El funcionamiento de las Compañías de alquiler de carros dependerá de la autorización por parte del Director Ejecutivo de la ANT, una vez que estas hayan cumplido los requisitos establecidos por el Director de transporte.

Además de estos requisitos, la entidad jurídica solicitante debe presentar como mínimo 5 vehículos, en excelentes condiciones para transportar personas o carga, los mismos que tengan una duración de 5 años de fabricación en relación a la matrícula y que estén conforme a las Normas INEN conforme al tipo del vehículo.

Los vehículos destinados al alquiler: corporativo, usuario general, deben constar en la base de datos de la ANT a nombre de la operadora de leasing, por ende la empresa rentadora registrará en su contabilidad como activos fijos

Cabe recalcar que una persona jurídica rentadora de carros constituida como tal (servicio particular), bajo ningún concepto puede ofrecer servicio de transporte público, comercial o por cuenta propia según lo estipulado en el artículo 58 del Reglamento LOTTSV y Reglamento funcionamiento de compañías de alquiler.

Instalaciones Administrativas de la Compañía de alquiler

De carácter obligatorio toda compañía de arrendamiento de vehículos de transporte terrestre previo a la obtención de la autorización de funcionamiento, debe contar con la infraestructuras (oficinas) propias o de terceros adecuadas, y acondicionadas para el manejo administrativo de la empresa, con el espacio suficiente para

mantener el parque automotor dentro de las propias instalaciones de la matriz o sucursal. **Art. 14**(Reglamento para el funcionamiento de compañías de arrendamiento, 2012).

La Agencia Nacional de tránsito inspeccionará las instalaciones de la matriz y sucursales (de existir) verificará el número de vehículos disponibles (propiedad de la compañía de alquiler) en cada instalación, sus condiciones técnicas. En base a la inspección la ANT otorgara el permiso de funcionamiento mediante un informe favorable.

La autorización de funcionamiento tiene una vigencia de 3 años, una vez finalizado los periodos, la compañía de renta, arrendamiento, alquiler de vehículos deberá realizar el mismo trámite que realizó para la autorización de la primera vez.

Anulación de autorización de funcionamiento

El Director Ejecutivo de la ANT o su delegado podrá revocar la autorización de funcionamiento de las compañías de renta de vehículos, en el caso que compruebe el incumplimiento de las regulaciones para el adecuado funcionamiento de las Compañía.

La dirección de la ANT notificará al Servicio de Rentas Internas, Registro Mercantil y Superintendencia de Compañías, con el fin de que procedan a tomar las medidas del caso.

Cambios de vehículos registrados en la ANT.-

Las compañías de renta que realicen cambios de vehículos, este actualizará el registro de vehículos en la ANT, cumpliendo con los siguientes requisitos:

- Solicitud dirigida al Director Ejecutivo de la ANT o su delegado
- Copia de la cedula de identidad y certificado de votación
- Copia certificada de la autorización de funcionamiento del Director o su delegado

- Copia certificada de la matrícula del vehículo o nombre de la compañía de renta de vehículos de transporte terrestre y copia del título de transferencia de dominio del nuevo vehículo a registrarse, con las formalidades que requiera el Director ejecutivo de la ANT.
- Copia certificada de la póliza de seguro del vehículo, que incluye responsabilidad civil contra terceros y SOAT.

Una vez obtenido el registro y autorización del cambio de vehículos, la compañía de renta, debe presentar la matrícula del vehículo cambiado, en un plazo de 10 días, ante la ANT.(Reglamento para el funcionamiento de las compañías de renta, 2012)

Nota: el incumplimiento de la presente disposición será causal para definir la revocatoria de la autorización de funcionamiento general.

Compañías de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos terrestres.

Funcionamiento

Las compañías en concordancia con la disposición del presente Reglamento, podrán rentar sus vehículos todos los días del año, es decir los días ordinarios y feriados. Art. 19 prestación del servicio.

Contrato.- Para la renta, arrendamiento o alquiler de vehículos, las empresas dedicadas a tal servicio deberán celebrar contratos escritos con los usuarios del dicho servicio. En el contrato debe estipularse la siguiente información:

- 1) Nombre de la compañía de renta.
- 2) Numero de RUC, la autorización de funcionamiento.
- 3) Nombre, número de identificación o número de pasaporte que identifique el arrendatario del vehículo.
- 4) Lugar y fecha de celebración del contrato.
- 5) Indicar el lugar, fecha y horario en que ha de iniciarse el servicio, y el lugar y fecha de la conclusión del mismo.
- 6) Características del vehículo a ser rentado (máximo de personas, capacidad de carga, características de tracción etc.)
- 7) Número de la placa del vehículo a ser rentado.

- 8) Condiciones del seguro con el que cuenta el vehículo, y contratado por el arrendatario.
- 9) Costo diario/horario.
- 10) Opciones del servicio de atención de emergencia en carretera.
- 11) Opción de renta de navegador (GPS) para el servicio del arrendatario. Art. 20 Reglamento.

Del modelo de descripción que debe contener el contrato de alquiler de vehículo, el Reglamento para el funcionamiento de Compañías rentadoras de carros describe otros modelos de contrato de uso obligatorio según su aplicación, el concepto dice:

“El Director Ejecutivo de la ANT mediante resolución podrá expedir modelos de uso obligatorio para la renta, arrendamiento o alquiler de vehículos de transporte que celebren las compañías sujetas al Reglamento. Art. 21 Reglamento.

Derechos y obligaciones de los usuarios (arrendatarios) y la Compañía de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos.

Derecho al uso del servicio.-

Toda persona tiene derecho acceder al uso del servicio de renta de vehículos como contraprestación por el pago del precio de un servicio art. 23 reglamento

Derechos de los arrendatarios.- el arrendatario está en el pleno derecho a hacer uso de un vehículo habilitado, que haya pasado por una revisión técnica y que cuenten con póliza vigente del SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito). **ART. 24** Reglamento.

Prohibición de los usuarios.- los usuarios no podrán portar en el interior del vehículo alquilado lo siguiente:

- a. Sustancias psicotrópicas, estupefacientes ilícitos.
- b. Armas de fuego o punzo cortantes.
- c. Materiales inflamables (explosivos, corrosivos, venenosos) y otros similares. Art. 25.

Obligaciones de las Compañías de arrendamiento o alquiler de vehículos

Las compañías conforme a los términos acordados en el contrato de servicio de arrendamiento, están obligadas con los usuarios a seguir lo siguiente:

- Prestar exclusivamente el servicio de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos de transporte terrestre.
- Prestar el servicio con vehículos habilitados, acreditado por el respectivo Certificado de Habilitación Vehicular (otorgado por la ANT). Este documento deberá portarse en el vehículo durante el viaje.
- Prestar el servicio de transporte con vehículos que hayan aprobado la revisión técnica, acreditado a través de un Certificado y/o Calcomanía de revisión técnica.
- Mantener vigente la póliza del SOAT para cada vehículo que integra la flota vehicular habilitada.
- Realizar el mantenimiento respectivo de la flota vehicular, ya sea en forma directa o través de terceros. La empresa deberá mantener la ficha técnica de mantenimiento (por cada vehículo) en las instalaciones de la compañía; el documento estará disponible para la autoridad competente por el periodo de 2 años.
- No usar para el servicio de transporte, vehículos dañados que no hayan aprobado la revisión técnica que acredite que el chasis o estructura no han sufrido daños que pongan en riesgo la seguridad del pasajero.
- Mantener las características técnicas generales y específicas de los vehículos y, las condiciones que le permitan obtener la autorización de prestación de servicio de transporte.
- Informar por escrito a la autoridad competente, los accidentes de tránsito, daños personales ocurridos durante la operación del servicio, dentro de las 48 horas de producido los hechos.
- Comunicar a la autoridad competente del respectivo registro, de la transferencia de vehículos que compone la flota o cualquier variación ocurrida, en un plazo no mayor de 15 días calendario.
- Facilitar la labor de supervisión y fiscalización, entregando la documentación técnica, legal, económico-financiera, y estadística relacionada con la actividad empresarial.
- Disponer y acondicionar la flota de vehículos con elementos de emergencia, tales como: extintor de fuego (capacidad no menor de 6 kilogramos), neumático de

repuesto en condiciones óptimas, botiquín (vendas, algodón, esparadrapo, gasa y alcohol).

- No permitir el transporte de personas que excedan el número permitido en el documento de autorización de funcionamiento.
- Mantener dentro de las instalaciones (matrices o sucursales) los vehículos disponibles para la renta, arrendamiento o alquiler. Art 26 reglamento

Tarifas

Las tarifas para el servicio de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos de transporte, están sujetas a la libre oferta y demanda. **Art. 27**

Las Compañías de renta de vehículos están obligadas a mantener en lugares visibles, a la vista de los usuarios la autorización de funcionamiento, así como las tarifas de cobro por los servicios de arrendamiento.

Seguro de vehículos y pasajeros, condiciones de seguridad

Los vehículos objeto de arrendamiento, deberán contar obligatoriamente con un seguro de Responsabilidad Civil contra terceros, con el propósito de cubrir riesgos de posibles accidentes de tránsito.

Adicional deberán contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito-SOAT, destinado a los usuarios del servicio de renta de vehículos, a fin de cubrir riesgos por incapacidad o muerte, en montos conforme a las actuales exigencias económicas. **Art 29** Reglamento

Parámetros de evaluación del servicio de alquiler de vehículos.

Los parámetros para evaluar la calidad del servicio que brinda la Compañía de renta, o alquiler de vehículos son: la calidad, comodidad, mantenimiento y seguridad entre otros indicadores que el Director Ejecutivo de la ANT o delegado determinen. Art. 30 reglamento.

2.3 MARCO CONCEPTUAL

Zona (DEFINICION ABC, 2010)

Es la unidad mayor de análisis y estructuración del universo espacial turístico de un país, su superficie es variable, ya que depende de la superficie total de cada país y la forma de distribución de los lugares de interés turístico, que son los elementos básicos de tener en cuenta para su delimitación.

Área

Son las partes que se pueden dividir una zona, por lo tanto, su superficie es menor que el conjunto que los contiene, sin embargo, como las zonas pueden tener diferentes tamaños, es posible que un área de la zona más grande que resulta ser mayor que otra área más pequeña. (DEFINICION. DE, 2012)

Marketing

Es un sistema total de actividades que incluye un conjunto de procesos mediante los cuales las necesidades o deseos de los consumidores o clientes para luego satisfacerlas de la mejor manera posible al promover el intercambio de productos y/o servicios de valor con ellos, a cambio de una utilidad o beneficio para la empresa u organización.(THOMPSON, 2009) (Libre comercialización de 2010)

Carretera

Se define Carretera como el camino público, ancho y espacioso, dirigido al tránsito de vehículos.(DECONCEPTOS.COM, 2011)

Comodidad

Cada medio de transporte tiene diferentes características y comodidades.(DEFINICIONABC, 2010)

Destino

El principal destino de un viaje de turismo es el lugar visitado que es fundamental para la decisión de hacer el viaje. Ver también el principal motivo de un viaje turístico.(DICCIONARIO SOVIETICO DE FILOSOFIA, 2011)

Mercado

El conjunto de 1) compradores reales y potenciales que tienen una necesidad particular y/o deseo, dinero para satisfacerlo y voluntad para hacerlo, que constituyen la demanda, y 2) los vendedores ofreciendo un determinado producto para satisfacer las necesidades y/o deseos de los compradores a través de procesos de intercambio, que constituyen la oferta. Ambos, la oferta y la demanda son las principales fuerzas que impulsan el mercado.(RODRIGUEZ SANTOYO, 2014)

Producto

Es el resultado de un esfuerzo creativo que tiene un conjunto de atributos tangibles e intangibles (envases, color, precio, calidad, marca, servicio y reputación del vendedor), que son percibidos por sus clientes (reales y potenciales) como la satisfacción de sus necesidades o deseos. Por lo tanto, un producto puede ser una bien (una guitarra), un servicio (un examen médico), una idea (los pasos para dejar de fumar), una persona (un político) o un lugar (playas paradisíacas para vacacionar), y existen para 1) los propósitos de intercambio, 2) la satisfacción de necesidades o deseos y 3) para ayudar a lograr los objetivos de una organización (lucrativa o no lucrativa). (THOMPSON, Definición de Producto, 2012)

Seguridad

Estudios recientes de psicología viajera muestran que los usuarios buscan la seguridad por encima de cualquier otro factor.(FORO DE SEGURIDAD, 2010)

Servicios

Son actividades identificables, intangibles y percederas que son el resultado de esfuerzos humanos o mecánicos que producen un evento, el rendimiento o el esfuerzo por lo general implican la participación del cliente y que no es posible poseer físicamente, ni transportarlos o almacenarlos, pero que pueden ser ofrecidos en alquiler o en venta; pueden ser el objeto principal de una transacción ideada para satisfacer las necesidades o deseos de los clientes.(PESANED, 2011)

Impacto ambiental

Efectos en el medio natural de las actividades humanas.(Wright, Bernard J, Nebel y Richard T., 2010)

Política Ambiental

Es el hecho de cuidar y mantener el medio ambiente a través de reglas establecidas para mejorar el medio ambiente y los recursos naturales.(PONTIFICA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL ECUADOR, 2011)

Normas Ambientales

Son leyes cuyo propósito fue creado para proteger el medio ambiente en general y crear límites para mantener y preservar la naturaleza.(CONAMA -RM, 2009)

Reglamento.

Disposición expedida para hacer cumplir los fines de una organización. Traducción funcional de una ley para efectos prácticos.(GARCIA RUIZ & GIRON REGUERA, 2012)

2.4 HIPÓTESIS Y VARIABLES

2.4.1 Hipótesis General

La carencia de servicio de transporte exclusivo para el personal ejecutivo de las instituciones financieras incide en la realización eficiente de las operaciones habituales de trabajo encomendadas por la empresa dentro o fuera de la ciudad.

2.4.2 Hipótesis particulares

- La ausencia de una entidad de negocio de alquiler de vehículos livianos para la transportación de empleados ejecutivos influye en el desarrollo de las distintas diligencias acordadas.
- La baja calidad del bien (vehículo alquilado) y servicio de transporte que ofrecen los negocios informales incurre en la captación de los clientes.
- La relación entre el elevado costo incide en la calidad del servicio que brindan los negocios informales.
- La falta de un acuerdo o convenio de alquiler de autos que lleve a cabo la institución financiera y una agencia de renta de vehículos incide en la deficiente movilización del personal ejecutivo.

2.4.3 Declaración de Variables

Variables de la Hipótesis general

- **Independiente:** Servicio de transporte exclusivo.
- **Dependiente:** Realización eficiente de las operaciones habituales de trabajo

Variables de la Hipótesis particulares

- **Independiente:** Entidad de alquiler de vehículos.
- **Dependiente:** Diligencias acordadas.

- **Independiente:** Calidad del vehículo alquilado.
- **Dependiente:** Captación de clientes.

- **Independiente:** ElevadoCosto.
- **Dependiente:** Calidad del servicio.

- **Independiente:** Convenio de alquiler
- **Dependiente:** Deficiente movilización de personal ejecutivo

2.4.4 Operacionalización de las variables

Cuadro 7.Operacionalización de las variables independiente y dependiente.

Variable	Tipo	Conceptualización	Indicador
Servicio de transporte exclusivo.	Independiente	Traslado del personal de un lugar a otro, únicamente de un determinado sector empresarial, con el fin de satisfacer sus necesidades de movilización a través de un contrato de transporte	-Número de negocios dedicados a la actividad
Realización eficiente de las operaciones habituales de trabajo	Dependiente	Capacidad del personal para cumplir adecuadamente las acciones que llevan a cabo para una organización con el objeto de desempeñar un programa utilizando los medios disponibles, en el menor tiempo posible y mínimo uso de los recursos.	-Nivel de responsabilidad del personal
Entidad de alquiler de vehículos.	Independiente	Empresa o sociedad que se dedica a la renta de vehículos de transporte terrestre sin conductor, mediante un contrato estipulado entre el arrendador y arrendatario (Persona natural o jurídica)	-Número de establecimientos, agencias o cooperativas
Diligencias acordadas.		Tramite o gestiones administrativas relacionados con las funciones del personal pactado entre el empleador y los trabajadores	-Grado de cumplimiento de las gestiones administrativas
Calidad del vehículo alquilado.	Independiente	Estado en el que se encuentra el automóvil, siendo la capacidad del carro para desempeñar sus funciones, que incluyen la alineación de piezas y tornillos, ensamblaje, calidad de los asientos, motor, etc.	-Revisiones interna, externa y capacidad técnica del vehículo.
Captación de clientes.		Atraer clientes a los servicios u bienes ofertados, mediante la formulación de diversas estrategias de marketing.	-Estudio de mercado
Elevado Costo.	Independiente	Alteración del precio o tarifa al momento de elaborar un bien u ofrecer un servicio.	-Análisis financiero -Nivel económico de los usuarios
Calidad del servicio	Dependiente	Clase de atención otorgada al cliente por parte del personal de la entidad.	-Grado de satisfacción de los usuarios.
Convenio de alquiler	Independiente	Acuerdo reflejado en un contrato elaborado por la entidad arrendadora, en donde ésta se obliga a prestar temporalmente el bien inmueble al arrendatario (persona jurídica o natural), quien a su vez se compromete a pagar en dinero por el uso del bien alquilado, dentro de los términos tratados.	-Número de instituciones que mantienen convenios con negocios o agencias de alquiler
Deficiente movilización de personal ejecutivo	Dependiente	Comprende al pésimo servicio que prestan los buses, taxis, u otro medio de transporte terrestre en aspectos como: maltrato al usuario, disposición de unidades en mal estado, entre otros.	-Nivel de satisfacción de los usuarios.

Fuente: Las autoras

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1 TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACION Y SU PERSPECTIVA GENERAL

Este estudio presenta una investigación descriptiva, exploratoria, correlacional, no experimental, cualitativa y cuantitativa. Las siguientes definiciones se exponen en este tipo de investigación y se explica la forma en que se utilizaron en el documento actual.

Investigación Exploratoria.-Se ejecuta con el fin de destacar los aspectos fundamentales de una problemática determinada y encontrar los procedimientos apropiados para elaborar nuevos procedimientos de investigación. Es útil para desarrollar este tipo de investigación, ya que, al tener sus resultados, simplifica el abrir líneas de investigación y proceder a su comprobación.

Este tipo de investigación permite describir cada variable a través del acceso a la información teórica de primer orden, lo que generó una mayor seguridad en el momento en que se establecieron las hipótesis, por lo que contamos los resultados para determinar la falta de servicio de transporte exclusivamente en el personal ejecutivo de las instituciones financieras en la realización eficiente de las operaciones habituales de trabajo encomendadas por la empresa dentro o fuera de la ciudad.

Investigación descriptiva.-Se asienta en llegar a conocer las situaciones admisibles, hábitos y actitudes óptimas a través de la descripción exacta de las actividades, objetos, procesos y personas. Su objetivo no está delimitado a la cosecha de datos, sino a la predicción y la identificación de las relaciones existentes entre dos o más variables.

El investigador recopiló datos sobre la base de una hipótesis propuesta y se realizó un informe minucioso y entonces se analizaron los resultados, sobre la problemática planteada.

Investigación correlacional: Asocia las variables a través de un patrón predecible para un grupo o población.

Esta investigación tuvo como objetivo aportar ideas diferentes para resolver la falta de servicio de transporte exclusivamente en el personal ejecutivo de las entidades financieras en la realización eficiente de las operaciones habituales de trabajo encomendadas por la empresa dentro o fuera de la ciudad.

Investigación Cuantitativa: Usa la recopilación de datos para probar hipótesis, basada en la medición numérica y el análisis estadístico para establecer patrones de comportamiento y probar teorías.

Con esta investigación se recogió, procesó y analizó los datos sobre las variables previamente determinadas.

Cualitativa: Utiliza la recolección de datos sin medición numérica para descubrir o afinar preguntas de investigación en el proceso de interpretación.

Con esta investigación se interpretó los resultados obtenidos en el proceso de investigación.

3.2 LA POBLACIÓN Y LA MUESTRA

3.2.1 Características de la población

La población correspondiente al proyecto está compuesto por las empresas financieras domiciliadas en el cantón Milagro, que ascienden a 13 instituciones a las que se abordan a través de una encuesta para determinar las necesidades del servicio de transporte exclusivo en este lugar.

3.2.2 Delimitación de la población

En base al tipo de estudio y la profundidad de las hipótesis a verificar, el estudio presenta la siguiente población objeto de estudio:

Población 1: Personal Ejecutivo de las empresas financieras del cantón Milagro

Delimitación geográfica: Ecuador, Región Cinco, Provincia del Guayas, Cantón Milagro.

Delimitación demográfica: Personas, hombres y mujeres mayores de edad, indistintas de la profesión.

El total de esta población es de 13 instituciones financieras, según datos proporcionados por el INEC, sondeo realizado en el año 2013 (7 financieras), adicional añadimos 5 instituciones que se han establecido en nuestro Cantón desde el 2013 hasta el periodo actual.

Cuadro 8. Instituciones financieras vigentes en la Ciudad de Milagro, año 2013 a 2015.

#	Institución financiera
1	Banco del Pacifico
2	Banco del Pichincha
3	Banco de Guayaquil
4	Banco de Machala
5	Banco Bolivariano
6	Banco Solidario
7	Banco Nacional de Fomento
8	Banco D-Miro
9	Cooperativa de Ahorro y Crédito El Sagrario
10	Cooperativa de Ahorro y Crédito Santa Rosa
11	Cooperativa de ahorro y crédito JEP “Juventud Ecuatoriana Progresista” Ltda.
12	COOPCCPC- Cooperativa de Ahorro y Crédito “Construcción, Comercio y Producción Ltda.
13	Banco del Austro (en proceso 2015)

Fuente:Última encuesta realizada por el INEC año 2013.

3.2.3 Tipo de Muestra

El tipo de muestra es probabilística porque se supo con exactitud cuántas instituciones hacen a la población, de los cuales todos tienen la misma oportunidad de ser seleccionados para el estudio.

3.2.4 Tamaño de la muestra

La población corresponde a 13 empresas financieras, motivo por el cual no se desarrolla la muestra debido a que el universo es menor a 100, por lo tanto no se aplica la fórmula.

3.2.5 Proceso Selección

La población corresponde a 13 empresas a las que se aplican el instrumento de investigación, por lo tanto se escogerá a toda la población, no se elegirá ningún proceso de selección.

3.3 LOS MÉTODOS Y LA TÉCNICAS

3.3.1 Métodos teóricos

Fue utilizado para el estudio de algunos fenómenos individuales y, llegar a una conclusión sobre la inducción y la deducción no son diferentes formas de razonamiento, ambos son de inferencia.

Método inductivo-deductivo

Este método es un método de afirmaciones como una hipótesis y trata de refutar o falsificar estas hipótesis deduciendo de ellas conclusiones para ser confrontados con los hechos.

Este método se aplica cuando se estudió de forma particular la información de las variables de cada hipótesis para luego generalizar en un instrumento de recolección de datos que permitió comprobarlas y de así pasar al establecimiento de una propuesta.

Método hipotético-deductivo

Es el camino que sigue el investigador para hacer de su actividad una práctica científica.

El método hipotético-deductivo tiene varios pasos esenciales: la observación del hecho de que va a estudiar, crear una hipótesis para explicar lo que se ve, la deducción de las consecuencias más básicas de la hipótesis de sí mismo, y la verificación de la veracidad de los enunciados deducidos comparándolos con la experiencia.

En este proyecto de este método se aplicó porque las encuestas como instrumento de recolección de datos que se llevasen a la verificación de las hipótesis.

Método Analítico-sintético

Este método examina los hechos, basados en la descomposición del objeto de estudio en cada una de sus partes para estudiar de forma individual (análisis), y luego integrar las partes para estudiarlos de una manera holística e integral (síntesis). Es decir este método divide una unidad en sus componentes más simples, examina cada uno de ellos individualmente, vuelva a asociar a las partes para considerarlas un todo.

Método lógico

Es un método científico que a diferencia de la inducción, cree que la conclusión está implícita en las premisas. Esto significa que la conclusión no es nueva, se deduce de las proposiciones. Si el razonamiento deductivo es válido y las hipótesis son verdaderas, la conclusión sólo puede ser afirmativa. En la inducción la conclusión es nueva, no se sigue deductivamente de las premisas y no es necesariamente verdadera.

Con este método, se analizan las causas del problema central, es decir, por la falta de servicio de transporte exclusivamente en el personal ejecutivo de las entidades financieras del Cantón Milagro.

3.3.2. Métodos empíricos

Se utiliza el método de la observación para mediante este método poder captar la mayor cantidad de información acerca de los problemas existentes y proporcionar así las posibles soluciones.

3.3.3 Técnicas e instrumentos

Para el proyecto se utiliza la técnica de:

Encuesta: Consiste en una serie de preguntas diseñadas para generar los datos necesarios para alcanzar los objetivos del estudio; Se trata de un plan formal para recopilar información de cada unidad de análisis en estudio y es el centro del problema de investigación.

Instrumento: El instrumento que acompaña a la encuesta es el cuestionario diseñado en base a una escala predeterminada, con un total de 10 preguntas

3.4. PROCESAMIENTO ESTADÍSTICO DE LA INFORMACIÓN.

Los Datos de los instrumentos utilizados serán tabulados y resumidos en tablas estadísticas, desarrollándose éstas en Excel, con el uso de tablas dinámicas, etc.; Los datos fueron presentados en forma escrita, tabulada y graficada, utilizando gráficos de tipo circular con el respectivo análisis de los resultados obtenidos, además se utilizan las frecuencias absolutas y relativas (porcentuales).

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

4.1 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

La implementación de un servicio de movilización ayudara a mejorar la gestión transporte para los ejecutivos que laboran en las instituciones, asimismo los negocios comerciales, pymes y empresas que requieren de este servicio ubicado en Milagro y sus alrededores. También se propone como iniciativa poner a disposición del sector corporativo una rentadora de autos, para que los representantes empresariales puedan sobrellevar algún problema o dificultad logística.

Para investigar con más profundidad el tema planteado, se ha identificado los siguientes problemas como la carencia de servicio de transporte exclusivo en el personal ejecutivo de las instituciones financieras en la gestión comercial de las pequeñas y medianas empresas de la ciudad de Milagro, además la ausencia de una entidad de negocio de alquiler de vehículos livianos para la transportación de empleados ejecutivos, así mismo la baja calidad del bien (vehículo alquilado) y servicio de transporte que ofrecen los negocios informales en la captación de clientes y por último la falta de iniciativa para emprender y poner a disposición del sector corporativo una empresa rentadora de autos.

De acuerdo a lo planteado se formularon las respectivas preguntas de la hipótesis general y específicas, las mismas que serán verificadas y así poder plantear una solución de la problemática planteada.

4.2 ANÁLISIS COMPARATIVO, EVOLUCIÓN, TENDENCIAS Y PERSPECTIVAS

1.- ¿Cuántos años tiene laborando en el sector financiero del cantón Milagro?

Cuadro 9. Tiempo laborado en el sector financiero

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA RELATIVA
6 meses a 1 año	4	31%
1 a 3 años	6	46%
3 a 5 años	3	23%
5 a 8 años	0	0%
8 años en adelante	0	0%
TOTAL	13	100%

Fuente: Información obtenida del proceso de encuesta
Elaborado por: Las autoras

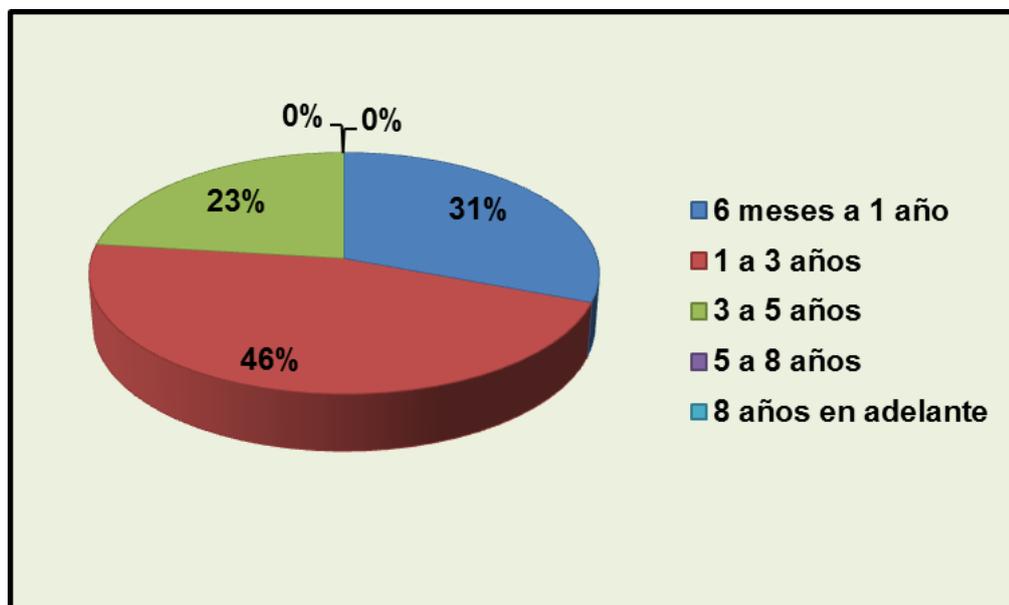


Figura 6. Tiempo laborado en el sector financiero

Interpretación:

Como podemos observar el 46% de nuestros encuestados mencionan que tienen laborando en el sector financiero de entre 1 a 3 años, siendo este el principal motivo de que no exista un medio de transporte adecuado para su trabajo, un 31%

comentan que de 6 meses a 1 año y por ultimo un bajo porcentaje del 23% manifiestan que se mantiene laborando en el sector financiero de entre 3 a5 años.

2.- ¿Cuál es el medio que utiliza para trasladarse a los lugares asignados relacionados con el trabajo?

Cuadro 10. Medio que utiliza para trasladarse a los distintos lugares relacionados con el trabajo

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA RELATIVA
Servicio urbano	3	23%
Taxi	4	31%
Taxi amigo	5	38%
Furgoneta	1	8%
Vehículo propio	0	0%
Transporte exclusivo	0	0%
TOTAL	13	100%

Fuente: Información obtenida del proceso de encuesta
Elaborado por: Las autoras

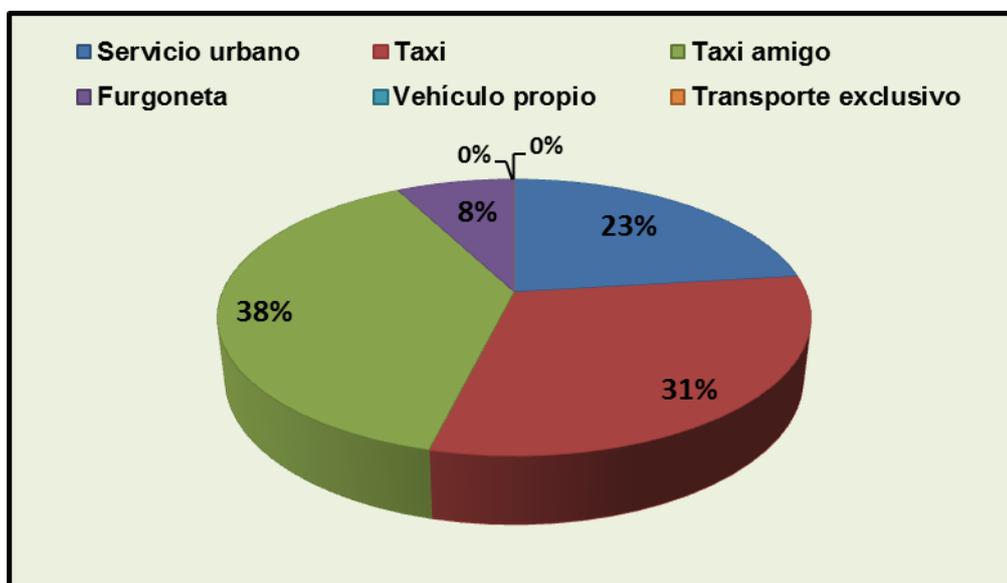


Figura 7.Medio que utiliza para trasladarse a lugares asignados

Interpretación:

Observamos en que el 38% de nuestros encuestados manifiestan que el medio que utilizan para transportarse a sus actividades como: gestión de cobranzas, cursos,

seminarios, reuniones en matrices y/o agencias es el taxi amigo puesto que este transporte es económico y demandan la atención de sus usuarios, un 31% comentan que utilizan taxi, además un 23% mencionan que utilizan un servicio urbano y por ultimo un bajo porcentaje del 18% utilizan una furgoneta para su traslado.

3.- ¿Considera usted que contar con un vehículo exclusivo para el traslado del personal hacia diferentes ciudades con el fin de cumplir con actividades propias de su función, agilizaría la gestión dentro de la institución que labora?

Cuadro 11. Vehículo exclusivo para el traslado de personal

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA RELATIVA
Totalmente de acuerdo	6	46%
De acuerdo	5	38%
Medianamente de acuerdo	2	15%
En desacuerdo	0	0%
TOTAL	13	100%

Fuente: Información obtenida del proceso de encuesta
Elaborado por: Las autoras

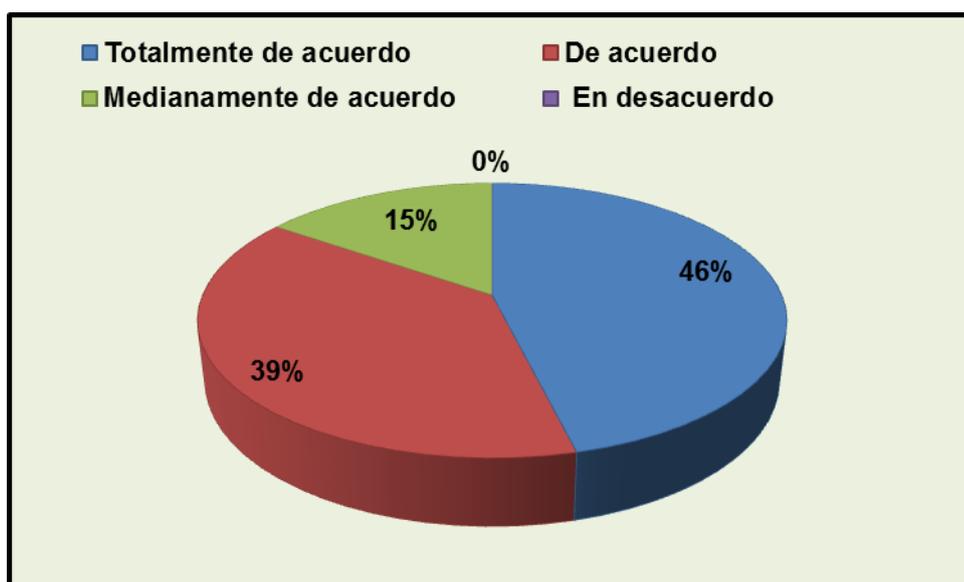


Figura 8. Vehículo exclusivo para el traslado de personal

Interpretación:

Observamos que el 46% de nuestros encuestados están totalmente de acuerdo que al contar con un vehículo exclusivo para el traslado de personal hacia distintos lugaresse lograra agilizar su gestión dentro de la institución que labora por llegar a tiempo, así mismo un 38% comentan su acuerdo ante la pregunta planteada y por ultimo un bajo porcentaje del 15% mencionan estar medianamente de acuerdo.

4.- ¿Cuáles han sido los motivos por los cuales ha sido sancionado por la empresa?

Cuadro 12. Motivos de sanciones en la empresa

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA RELATIVA
Faltas sin justificación al trabajo	2	15%
Retrasos continuos	7	54%
Incumplimiento del trabajo	2	15%
Otros	2	15%
TOTAL	13	100%

Fuente: Información obtenida del proceso de encuesta
Elaborado por: Las autoras

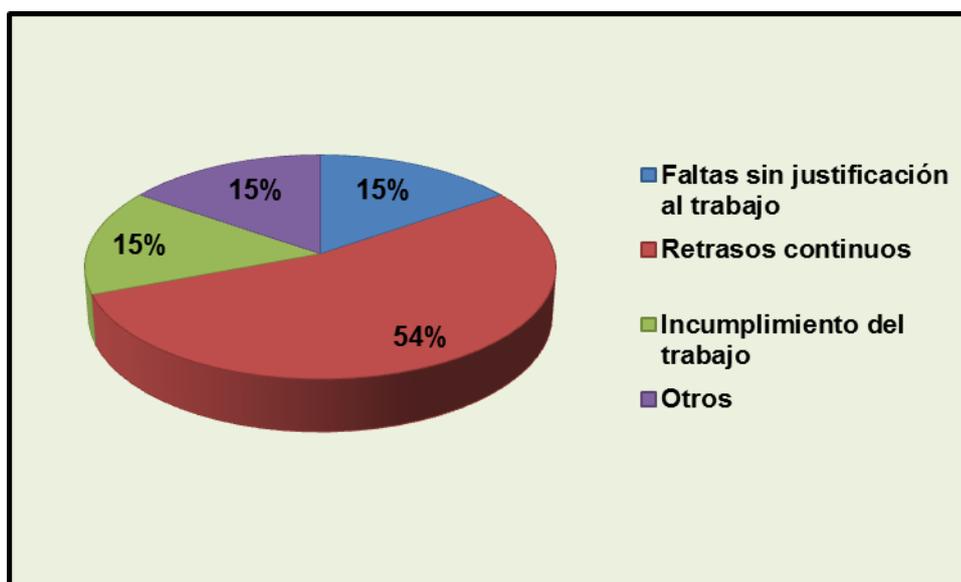


Figura 9. Motivos de sanciones en la empresa

Interpretación:

Como observamos que el 54% de nuestros encuestados manifiestan que uno de los principales motivos de sanción dentro de su institución financiera se debe a retrasos continuos esto se debe a que no se maneja un medio de transporte solo para ejecutivos por lo que solicitan este servicio, además un 15% consideran por incumplimiento de su trabajo y dos porcentajes de 15% que es por falta sin justificación y otros tipos de inconvenientes.

5.- ¿Cómo considera el servicio de transporte que recibe en la actualidad? En el caso de que no tenga vehículo propio.

Cuadro 13. La actualidad el servicio de transporte

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA RELATIVA
Excelente	0	0%
De baja calidad	6	46%
Bueno	2	15%
Regular	2	15%
Pésimo	3	23%
TOTAL	13	100%

Fuente: Información obtenida del proceso de encuesta
Elaborado por: Las autoras

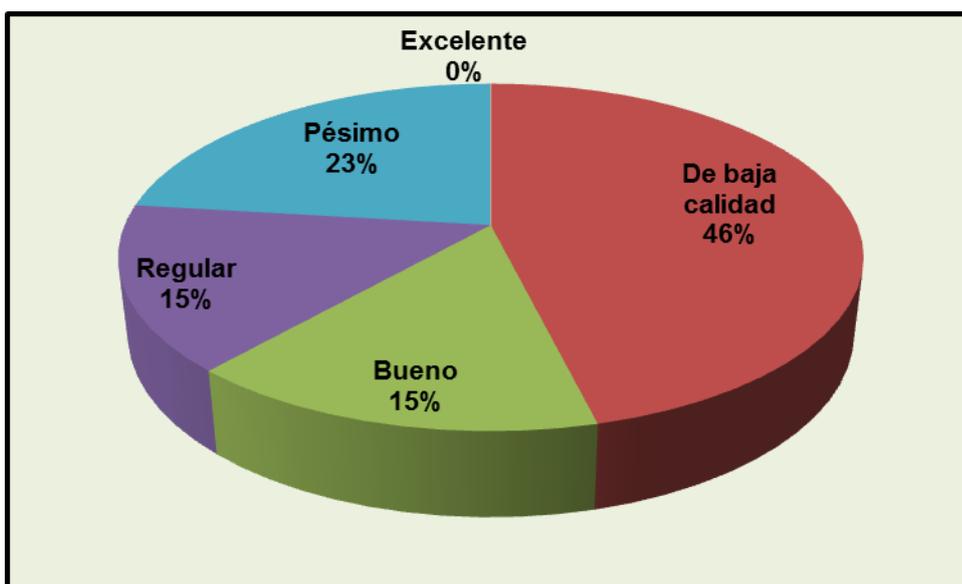


Figura 10. La actualidad el servicio de transporte

Interpretación:

Observamos que el 46% de nuestros encuestados manifiestan que el servicio de transporte que mantienen en la actualidad es de baja calidad puesto que cuando solicitan el servicio no cuentan con las atenciones debidas que necesita el usuario, además un 23% comentan que es pésimo el servicio, así mismo un bajo porcentaje del 15% se dividen manifestando como buena e irregular en la actualidad del servicio.

6.- ¿Cree usted que la ausencia de una compañía de alquiler de vehículos para la transportación de empleados ejecutivos influye en el desarrollo de las distintas diligencias que tiene que realizar?

Cuadro 14. Ausencia de un negocio de alquiler de vehículos

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA RELATIVA
Si	9	69%
No	1	8%
A veces	3	23%
TOTAL	13	100%

Fuente: Información obtenida del proceso de encuesta
Elaborado por: Las autoras

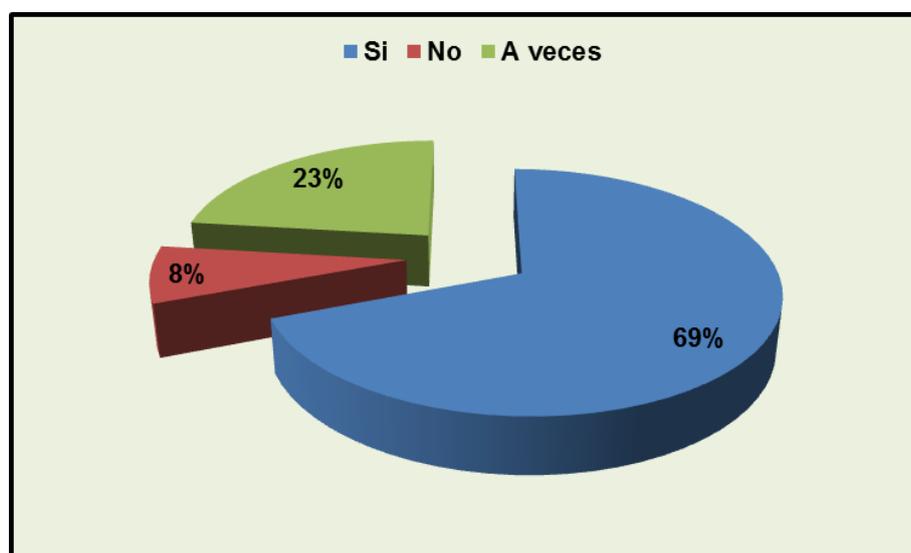


Figura 11. Ausencia de un negocio de alquiler de vehículos

Interpretación:

El 69% de nuestros encuestados manifiestan que están de acuerdo que la ausencia de una compañía de alquiler de vehículos en la transportación de empleados ejecutivos del sector financiero está influyendo al desarrollo de distintas diligencias que tienen que realizar a diario, un 23% consideran que a veces es necesario la transportación de ejecutivos y un 8% manifiestan que la ausencia de transportación exclusivo mediante una rentadora de autos no afecta sus actividades habituales.

7.- ¿Cómo considera el costo del servicio que le brindan los negocios informales?

Cuadro 15.Costo del servicio

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA RELATIVA
Alto	6	46%
Medio	3	23%
Bajo	0	0%
Exagerado	4	31%
TOTAL	13	100%

Fuente: Información obtenida del proceso de encuesta

Elaborado por:Las autoras

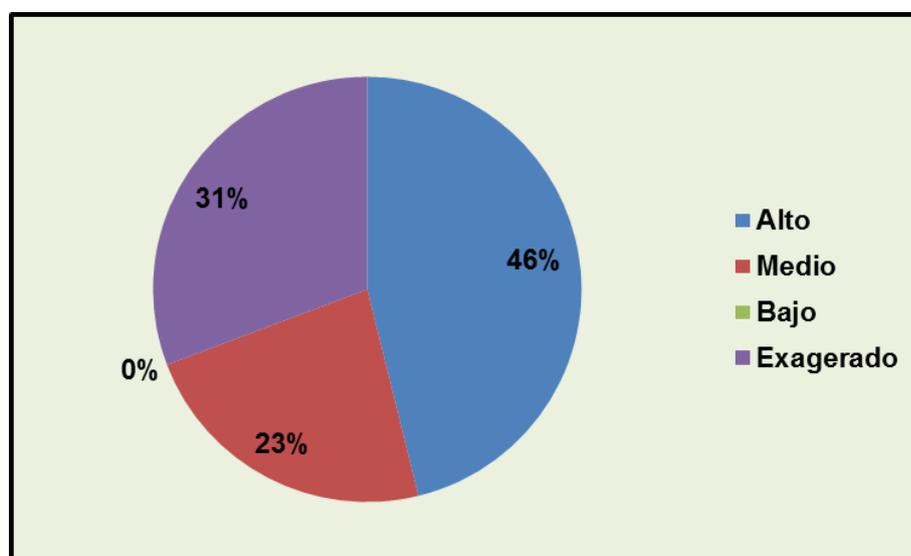


Figura 12.Costo del servicio

Interpretación:

Observamos que el 46% de nuestros encuestados mencionan que es alto el costo de servicio que brindan los negocios informales para llegar a sus destinos de trabajo, un 31% consideran que es exagerado el precio que solicitan por el viaje y por ultimo un 23% manifiestan que es medio el costo de los negocios informales de transporte.

8.- ¿Tiene usted conocimiento si la empresa dispone de algún convenio con compañías de alquiler de vehículos?

Cuadro 16. Conocimiento de la existencia de convenio entre la institución financiera y agencia de alquiler de vehículos

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA RELATIVA
Si	0	0%
No	8	62%
No lo se	5	38%
TOTAL	13	100%

Fuente: Información obtenida del proceso de encuesta
Elaborado por: Las autoras

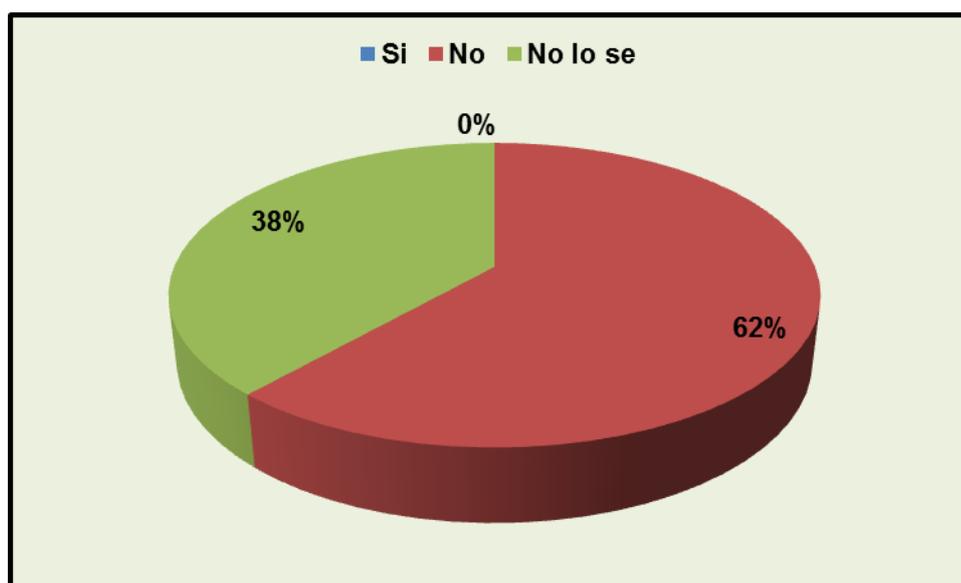


Figura 13. Conocimiento de la existencia de convenio entre la institución financiera y agencia de alquiler de vehículos

Interpretación:

De la pregunta realizada al personal que labora en las financieras, notamos que el 62% de nuestros encuestados manifiestan que la institución a la que pertenecen que no mantiene ninguna relación de convenio con una compañía de alquiler de carros para la transportación del personal ejecutivo, mientras tanto un 38% desconocen de la existencia de convenios de este tipo que haya efectuado la financiera.

9.- ¿Considera usted necesario que la empresa para la cual labora debería hacer un convenio con una rentadora de vehículos para la trasportación del personal ejecutivo a las diferentes ciudades?

Cuadro 17. Necesidad que la empresa mantenga convenios con una rentadora de vehículos

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA RELATIVA
Muy necesario	8	62%
Necesario	4	31%
Medianamente necesario	1	8%
No es necesario	0	0%
TOTAL	13	100%

Fuente: Información obtenida del proceso de encuesta
Elaborado por: Las autoras



Figura 14. Necesidad que la empresa mantenga convenio con una rentadora de autos

Interpretación:

En relación a la pregunta efectuada observamos que el 62% de nuestros encuestados manifiestan que es muy necesario que la instituciones financieras para la cual laboran deberían mantener un convenio con una compañía de alquiler de carros para la transportación de cada personal ejecutivo conforme a las diligencias que realizan y la cual requieren movilización, por otro lado el 31% piensan que es necesario y por ultimo un 8% mencionan que es medianamente necesario.

Entrevista realizado a Cesar Delgado y Danny Rendón, comerciantes dueños de negocios informales de alquiler de vehículos en la Ciudad de Milagro.

Como un aporte extra para el fortalecimiento de sustento del presente proyecto de investigación, se procedió a entrevistar a dos personas entendidas en el tema de arrendamiento de vehículos livianos usados. El dialogo nos permitió conocer las experiencias y argumentos que tienen estos comerciantes informales en esta actividad, ya que observando a la ciudad no cuenta con una compañía de renta de carros corporativos legalmente constituida. De esta manera los resultados de la investigación serán aún más claros.

En la entrevista se analizaron lo siguiente:

1) ¿Cómo surgió la idea de establecer un negocio de alquiler de carros en nuestra ciudad?

Cesar Delgado inició en el mundo de este negocio a raíz que empezó a trabajar en el año 2008 con un amigo que tenía sus propios carros, ya que él contaba con un vehículo y lo prestaba para que lo alquilen en conjunto con los de su amigo, hasta aproximadamente a mediados del año 2010, año que decidió independizarse y seguir con el negocio por separado. Adquirió 9 vehículos más y con este stock inicia con el alquiler.

En el caso del Sr. Danny Rendón, manifiesta que en el año 2008 ganó un carro como consecuencia de un concurso realizado en el Mall del Sol, parientes le

recomendaron que lo alquile con el fin de obtener beneficios económicos, es así que comienza a trabajar con una compañía de renta de autos en la ciudad de Guayaquil por 6 meses, luego trabajó con LUNA RENTA CAR para luego independizarse en el mismo año.

2) ¿Cuánto tiempo lleva en el negocio?

Ambos llevan en el negocio por 7 años.

3) ¿El negocio de renta de vehículos se encuentra garantizado por los permisos respectivos?, de acuerdo a las disposiciones de la Agencia Nacional de Tránsito.

Ambos no cuentan con los permisos y requerimientos que exige la Agencia Nacional de Tránsito. Ambos se encuentran registrados en el RUC, pero en la Supercia no están registrados, ya que este trámite es riguroso y no lo consideran necesario.

4) ¿Le ha resultado viable el negocio?

Cesar Delgado tenía buenas ganancias hasta el 2013, debido a la recesión económica y las exigencias de seguridad que mantienen los habitantes de Milagro. Antes contaba con 10 vehículos, en la actualidad ha vendido 5 por esta mala situación. Argumenta que si la situación actual continúa tendrá que vender los vehículos que posee.

Para Danny Rendón menciona que el alquiler de autos en nuestra ciudad es limitado, pues en las temporadas de feriados y vacaciones tiene mejor ganancias.

5) ¿Qué tipo de vehículos alquila? y ¿cuántos posee en stock?

Ambos alquilan automóviles livianos solo para viajes. No alquilan furgonetas, camionetas, y vehículos corporativos

Cesar Delgado posee 5 vehículos, y Danny Rendón 25 carros.

6) ¿Cuál es la cartera de clientes que posee frecuentemente?

El Sr. Delgado solamente alquila a personas de su confianza y conocidos, ya que desconfía y no se arriesga a rentar a cualquier individuo.

El Sr. Rendón frecuentemente alquila 10 personas semanales, a través de contacto telefónico y contratos previos.

7) ¿Alguna institución financiera ha solicitado sus servicios?

Sí, pero fue por poco tiempo menor a un año.

El Sr. Delgado manifiesta una experiencia cuando estaba en Ambato una gerente de nombre Elie, ella alquilaba un vehículo para la empresa, pero después hubo cambio de gerente, el también rento por unos tres meses nuestro vehículo, pero después el nuevo gerente se compró un vehículo y lo rentaba a la empresa. En mi caso se dificulta el trámite para una financiera, para eso tienes que ser compañía.

8) ¿Cuáles han sido la principal desventaja del negocio?

Desventaja que el negocio ha ido descendiendo por la situación económica del país.

Las personas no quieren pagar los accidentes, puesto que el seguro que posee sus vehículos no cubre completamente.

9) ¿Cuánto cobra por el alquiler?

Los precios varían dependiendo del carro, tienen establecido así \$40, \$45 y \$50 por día de alquiler.

10) ¿Cuáles son los requisitos para alquilar un vehículo?

Copia de la cedula, licencia al día, firmar un contrato según el acuerdo entre las partes y garantía de mínimo 300 dólares.

4.3 Resultados

Como podemos observar en el proceso de la encuesta a los ejecutivos del sector financiero, logramos observar de la falta de un transporte ejecutivo para las pymes del cantón Milagro.

De los 13 encuestados aleatorios independientemente de su cargo o función en las instituciones financieras⁶ de ellos consideran que se mantienen en sus labores de entre 1 a 3 años, siendo este el principal motivo de que no exista un medio de transporte adecuado para su trabajo, además 5 manifiestan que el medio que utilizan para transportarse en horas de la mañana a su lugar de trabajo es el taxi amigo puesto que este transporte es económico.

Siendo que los encuestados están totalmente de acuerdo que al contar con un vehículo exclusivo para el traslado a su lugar de trabajo se lograría agilizar su gestión dentro de la institución que labora por llegar a tiempo a la empresa o a las distintas reuniones, seminarios, congresos, etc. que frecuentemente son movilizados a otras ciudades, así mismo uno los principales motivos de sanción dentro de su institución financiera se debe a retrasos continuos esto se debe a que no se maneja un medio de transporte eficiente.

Así mismo comentan que el servicio de transporte que mantienen en la actualidad es de baja calidad puesto que cuando solicitan el servicio no cuentan con las atenciones debidas que necesita el usuario, entre las que resaltan la comodidad, el buen trato, debido a la ausencia de una compañía de alquiler de vehículos en la transportación de empleados ejecutivos del sector privado-financiero, por ende está influyendo al desarrollo de distintas diligencias que tienen que realizar a diario.

Por último el costo que actualmente se manejan es alto en relación al servicio que brindan los negocios informales (personas naturales que alquilan vehículos livianos usados), además mencionando que los mismos no abastecen y no reúnen los requisitos que prefieren, como es la seguridad, desconfianza en alquilar; por ende para llegar a sus destinos y actividades de trabajo recomiendan que se emprenda

una agencia de alquiler de carros propiamente con su parque automotor para así satisfacer lamovilización del personal ejecutivo de las instituciones financieras.

4.4 Verificación de la Hipótesis

Cuadro 18. Verificación de hipótesis

VERIFICACIÓN DE LAS HIPÓTESIS	
La carencia de servicio de transporte exclusivo en el personal ejecutivo de las instituciones financieras incide en la realización eficiente de las operaciones habituales de trabajo encomendadas por la institución dentro o fuera de la ciudad.	En la pregunta # 2 el 38% de los encuestados manifiestan que utilizan un taxi amigo debido a que no existe un medio de transporte exclusivo para las instituciones financieras. Además en la pregunta # 3 el 46% están de acuerdo que se debe contar con este servicio para mejorar las actividades diarias en el cantón.
La ausencia de una entidad de negocio de alquiler de vehículos livianos para la transportación de empleados ejecutivos influye en el desarrollo de las distintas diligencias acordadas.	Observamos en la pregunta # 6 el 69% consideran que les está afectando la ausencia de un negocio de alquiler el vehículos para la transportación solo de ejecutivos y esto influye al desarrollo de distintas diligencias que tienen que realizar a diario.
La baja calidad del bien (vehículo alquilado) y servicio de transporte que ofrecen los negocios informales incurre en la captación de los clientes.	En la pregunta # 5 el 46% mencionan que es de baja calidad el servicio que reciben en la actualidad por los negocios informales.
La relación entre el elevado costo incide en la calidad del servicio que brindan los negocios informales.	En la pregunta # 7 el 46% consideran que es alto el costo el servicio que brindan los negocios informales en la ciudad de Milagro.
La falta de un acuerdo o convenio de alquiler de autos que lleve a cabo la institución financiera incide en la deficiente movilización del personal ejecutivo.	En la última pregunta nuestros encuestados mencionaron con un 62% que es muy necesario que la institución financiera realice un convenio alquiler de carros con una agencia debidamente constituida para la transportación de su personal ejecutivo.

Elaborado por: Las autoras

CONCLUSIONES

- El diagnóstico concluye con una ausencia de una entidad de negocio de alquiler de vehículos livianos para transportar a los empleados, por cuanto la mayoría del personal ejecutivo de las instituciones financieras buscan una alternativa diferente en la contratación de transportes informales debido a esto afecta su economía.
- El estudio determinó que actualmente existe una alta demanda insatisfecha y que para los siguientes años posiblemente se incrementaría el costo y la baja calidad del servicio que brindan los negocios informales
- La estructura orgánico- funcional no requiere demasiado personal para su funcionamiento y el recurso humano se encuentra disponible en la localidad. El proyecto de creación de la empresa de transporte ejecutivo para el sector financiero en la ciudad de Milagro.

RECOMENDACIONES

- Crear la empresa de servicio de transporte ejecutivo, para atender la creciente demanda de personal ejecutivo de las instituciones financieras y aplicar de técnicas de marketing.
- Debe existir un mayor apoyo por parte de las autoridades locales para la creación de proyectos que promuevan el desarrollo y mejoramiento del nivel de vida de la ciudad.
- A la empresa, aprovechar las oportunidades que ofrece el mercado para generar empleo, y obtener rentabilidad a través de nuevos sistemas de producción y comercialización de servicios de transporte, que garanticen calidad y seguridad a los usuarios.

BIBLIOGRAFIA

- ASAMBLEA CONSTITUYENTE. (2008). CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR. En *ART. 275*.
- Asamblea Constituyente. (2008). Constitucion de la República del Ecuador. En *Art. 275*.
- Asamblea Nacional Constituyente. (2014). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Avis. (2012). *Historia de Avis*. Recuperado el 22 de Agosto de 2015, de <http://avis.com.do/historia.htm>
- AVIS. (2012). *HISTORIA DE AVIS*. Recuperado el 22 de Agosto de 2015, de <http://avis.com.do/historia.htm>
- BACA, J. C. (2013). *EL TRANSPORTE TURISTICO. CLASIFICACION*. Recuperado el 10 de Septiembre de 2015, de <https://profebaca.wordpress.com/author/profebaca/page/9/>
- BUDGET. (2014). *BUDGET RENT A CAR*. Recuperado el 23 de Agosto de 2015, de <http://www.budget-ec.com/index.php/es/>
- BUDGET. (2014). *BUDGET RENT A CAR ECUADOR*. Recuperado el 23 de Agosto de 2015, de <http://www.budget-ec.com/index.php/es/>
- CONAMA -RM. (09 de JULIO de 2009). *QUE SON LAS NORMAS AMBIENTALES*. Recuperado el 16 de SEPTIEMBRE de 2015, de <http://www.abcdatos.com/tutoriales/tutorial/18007.html>; <http://www.conama.cl/>
- DECONCEPTOS.COM. (2011). *CONCEPTO DE CARRETERA*. Recuperado el 16 de SEPTIEMBRE de 2015, de <http://deconceptos.com/ciencias-sociales/carretera>
- DEFINICION ABC. (2010). *ZONA*. Recuperado el 12 de SEPTIEMBRE de 2015, de <http://www.definicionabc.com/general/zona.php>
- DEFINICION. DE. (2012). *AREA*. Recuperado el 15 de SEPTIEMBRE de 2015, de <http://definicion.de/area/>
- DEFINICIONABC. (2010). *COMODIDAD*. Recuperado el 16 de SEPTIEMBRE de 2015, de <http://www.definicionabc.com/social/comodidad.php>
- DELGADO GARCIA, B. A., & DELGADO GARCIA, B. B. (2009). *CREACION Y ACTIVIDAD ECONOMICA DE UNA EMPRESA RENTADORA DE VEHICULOS Y SUS SERVICIOS AGREGADOS EN LA CIUDAD DE MANTA*.

Recuperado el 28 de Agosto de 2015, de <http://repositorio.ulead.edu.ec/handle/26000/152>

DICCIONARIO SOVIETICO DE FILOSOFIA. (2011). *DESTINO*. Recuperado el 16 de SEPTIEMBRE de 2015, de <http://www.filosofia.org/enc/ros/dest.htm>

Etapa.net. (2014). LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL. http://www.etapa.net.ec/Portals/0/TRANSPARENCIA/Literal-a2/LEY-ORGANICA-DETRANSPORTE-TERRESTRE_-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf.

FORO DE SEGURIDAD. (2010). *QUE ES LA SEGURIDAD*. Recuperado el 16 de SEPTIEMBRE de 2015, de <http://www.forodeseguridad.com/artic/discipl/4163.htm>

GARCIA RUIZ, J. L., & GIRON REGUERA, E. (15 de FEBREO de 2012). *CONCEPTO DE REGLAMENTO*. Recuperado el 16 de SEPTIEMBRE de 2015, de <http://www.derechoconstitucional.es/2012/02/concepto-de-reglamento.html>

Hertz. (2012). *Alquiler de coches y autos*. Recuperado el 22 de Septiembre de 2015, de <https://www.hertz.es/rentacar/reservation/>

HERTZ. (2012). *ALQUILER DE COCHES Y AUTOS*. Recuperado el 22 de Septiembre de 2015, de <https://www.hertz.es/rentacar/reservation/>

<https://www.hertz.es/rentacar/> . (s.f.).

Objetivo 10: Impulsar la transformación del matriz productiva. (2013-2017). *Plan Nacional del Buen Vivir*, 16.

PESANED. (10 de FEBRERO de 2011). *DEFINICION DE SERVICIO*. Recuperado el 16 de SEPTIEMBRE de 2015, de <http://mejormarketing.blogspot.com/2011/02/definicion-de-servicio.html>

PONTIFICA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL ECUADOR. (2011). *POLITICA AMBIENTAL*. Recuperado el 16 de SEPTIEMBRE de 2015, de <http://www.puce.edu.ec/portal/content/Instrumentos%20de%20Pol%C3%ADtica%20Ambiental/565?link=oln30.redirect>

PUNTESTAR CARLOSAMA, J. E., & PADILLA HEREDIA, C. E. (09 de Julio de 2013). *ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACION DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE PARA LA PRESTACION DE SERVICIO DE CAMIONETAS AL SECTOR PUBLICO Y PRIVADO EN LA CIUDAD DE IBARRA PROVINCIA DE IMBABURA*. Recuperado el 26 de Agosto de 2015, de <http://repositorio.utn.edu.ec/handle/123456789/1384>

- Reglamento para el funcionamiento de compañías de arrendamiento. (2012). *Art 9.* Agencia Nacional de Tránsito.
- Reglamento para el funcionamiento de compañías de arrendamiento. (2012). *ART. 14.* Agencia Nacional de Transito.
- Reglamento para el funcionamiento de las compañías de renta. (2012). *REGLAMENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LAS COMPAÑIAS DE RENTA, ARRENDAMIENTO O ALQUILER DE VEHICULOS.* Recuperado el 22 de Septiembre de 2015
- RODRIGUEZ SANTOYO, A. R. (2014). *FUNDAMENTOS DE MERCADOTECNIA.* Recuperado el 16 de SEPTIEMBRE de 2015, de <http://www.eumed.net/libros-gratis/2014/1364/mercado.html>
- SALINAS RAMÓN, F. E. (2014). *PROYECTO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACION DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE DE CAMIONETAS DOBLE CABINA EN EL CANTON PALANDA PROVINCIA DE ZAMORA CHINCHIPE.* Recuperado el 25 de Agosto de 2015, de <http://dspace.unl.edu.ec/jspui/handle/123456789/7510>
- Tecnohotelnesw. (Octubre de 2011). *LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE EN EL SECTOR TURISTICO.* Recuperado el 10 de Septiembre de 2015, de <http://www.tecnohotelnews.com/2011/10/la-importancia-del-transporte-en-el-sector-turistico/#>
- THOMPSON, I. (2009). *QUE ES MARKETING?* Recuperado el 16 de SEPTIEMBRE de 2015, de <http://www.marketingintensivo.com/articulos-marketing/que-es-marketing.html>
- THOMPSON, I. (2012). *Definicion de Producto.* Recuperado el 16 de SEPTIEMBRE de 2015, de <http://www.promonegocios.net/mercadotecnia/producto-definicion-concepto.html>
- Wright, B. J. (2010). *Ciencias Ambientales.* México: DF.
- Wright, Bernard J, Nebel y Richard T. (2010). *CIENCIAS AMBIENTALES.* MEXICO: DF.

ANEXO 1
MATRIZ DEL PROBLEMA

PROBLEMA	FORMULACIÓN	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL
Carencia de servicio de transporte exclusivo para el personal ejecutivo de las instituciones financieras de la ciudad de Milagro, provincia del Guayas.	¿Cómo incide la carencia de servicio de transporte exclusivo para el personal ejecutivo de las instituciones financieras en la realización eficiente de las operaciones habituales de trabajo encomendadas por la empresa dentro o fuera de la ciudad?	Identificar las dificultades que provocan la carencia de servicio de traslado exclusivo y su situación actual en el mercado de Milagro, mediante un estudio y recolección de información obtenida por parte los representantes del sector financiero, para contribuir con alternativa de movilización corporativa que brinde un excelente servicio a cada empresa.	La carencia de servicio de transporte exclusivo para el personal ejecutivo de las instituciones financieras incide en la realización eficiente de las operaciones habituales de trabajo encomendadas por la empresa dentro o fuera de la ciudad.
SUB-PROBLEMAS	SISTEMATIZACIÓN	OBJETIVOS ESPECIFICOS	HIPÓTESIS PARTICULAR
La ausencia de una entidad de negocio de alquiler de vehículos livianos para transportar a los empleados a las distintas diligencias acordadas.	¿De qué manera influye la ausencia de una entidad de negocio de alquiler de vehículos livianos para la transportación de empleados ejecutivos en el desarrollo de las distintas diligencias cotidianas?	Determinar las necesidades o dificultades que las empresas tienen al momento de trasladar a su personal desde Milagro a otras ciudades.	La ausencia de una entidad de negocio de alquiler de vehículos livianos para la transportación de empleados ejecutivos influye en el desarrollo de las distintas diligencias acordadas.
Baja calidad del bien (vehículo alquilado) y servicio de movilización que ofrecen pequeños negocios, personas naturales informales.	¿Cómo afecta la baja calidad del bien (vehículo alquilado) y servicio de transporte que ofrecen los negocios informales en la captación de clientes?	Conocer las consecuencias que induce la relación entre la baja calidad del vehículo y servicio brindado por las cooperativas de taxi, bus o negocios informales de alquiler.	La baja calidad del bien (vehículo alquilado) y servicio de transporte que ofrecen los negocios informales incurre en la captación de los clientes.
Bajo nivel de congruencia entre el elevado costo y la baja calidad del servicio brindado,	¿Qué efecto genera la relación entre el elevado costo y la baja calidad del servicio que brindan los negocios informales?	Analizar el efecto que genera el elevado costo del servicio de alquiler de carros que brindan los negocios informales y cooperativas de transporte.	La relación entre el elevado costo incide en la calidad del servicio que brindan los negocios informales.
La carencia de acuerdos o convenios de alquiler de autos que lleve a cabo la institución financiera con una compañía (agencia) de renta de vehículos	¿Que genera la falta de acuerdos o convenios de alquiler de autos que lleve a cabo la institución financiera con una compañía (agencia) de renta de vehículos?	Investigar las razones que implica la falta de acuerdos o convenios de alquiler de autos por parte de la institución financiera con una compañía (agencia) de renta de vehículos	La falta de un acuerdo o convenio de alquiler de autos que lleve a cabo la institución financiera y una agencia de renta de vehículos incide en la deficiente movilización del personal ejecutivo.

ANEXO 2



MODELO DE ENCUESTA

ENCUESTA DIRIGIDA A LAS EMPRESAS FINANCIERAS SITUADAS EN EL CANTÓN MILAGRO

1.- ¿Cuántos años tiene laborando en el sector financiero del cantón Milagro?

6 meses a 1 año	<input type="checkbox"/>
1 a 3 años	<input type="checkbox"/>
3 a 5 años	<input type="checkbox"/>
5 a 8 años	<input type="checkbox"/>
8 años en adelante	<input type="checkbox"/>

2.- ¿Cuál es el medio que utiliza para trasladarse a los lugares asignados relacionados con el trabajo?

Servicio urbano	<input type="checkbox"/>
Taxi	<input type="checkbox"/>
Taxi amigo	<input type="checkbox"/>
Furgoneta	<input type="checkbox"/>
Vehículo propio	<input type="checkbox"/>
Transporte exclusivo	<input type="checkbox"/>

3.- ¿Considera usted que contar con un vehículo exclusivo para el traslado del personal hacia diferentes ciudades con el fin de cumplir con actividades propias de su función, agilizaría la gestión dentro de la institución que labora?

Totalmente de acuerdo	<input type="checkbox"/>
De acuerdo	<input type="checkbox"/>
Medianamente de acuerdo	<input type="checkbox"/>
En desacuerdo	<input type="checkbox"/>

4.- ¿Cuáles han sido los motivos por los cuales ha sido sancionado por la empresa?

Faltas sin justificación al trabajo	<input type="checkbox"/>
Retrasos continuos	<input type="checkbox"/>
Incumplimiento de trabajo	<input type="checkbox"/>
Otros	<input type="checkbox"/>

5.- ¿Cómo considera usted el servicio de transporte que recibe en la actualidad? En el caso de que no tenga vehículo propio.

Excelente	<input type="checkbox"/>
De baja calidad	<input type="checkbox"/>
Bueno	<input type="checkbox"/>
Regular	<input type="checkbox"/>
Pésimo	<input type="checkbox"/>

6.- ¿Cree usted que la ausencia de un negocio de alquiler de vehículos para la transportación de empleados ejecutivos influye en el desarrollo de las distintas diligencias que tiene que realizar?

Si	<input type="checkbox"/>
No	<input type="checkbox"/>
A veces	<input type="checkbox"/>

7.- ¿Cómo considera el costo del servicio que le brindan los negocios informales?

Alto	<input type="checkbox"/>
Medio	<input type="checkbox"/>
Bajo	<input type="checkbox"/>
Exagerado	<input type="checkbox"/>

8. Tiene usted conocimiento si la empresa dispone de algún convenio con compañías de alquiler de vehículos.

Si	<input type="checkbox"/>
No	<input type="checkbox"/>
No lo se	<input type="checkbox"/>

9. ¿Considera usted necesario que la empresa para la cual trabaja debería hacer un convenio con una rentadora de vehículos para la transportación

del personal ejecutivo a las diferentes ciudades?

Muy necesario

Necesario

Medianamente necesario

No es necesario

10. ¿Considera usted necesario que la empresa para la cual trabaja debería hacer un convenio con una rentadora de vehículos para la transportación del personal ejecutivo a las diferentes ciudades?

Muy necesario

Necesario

Medianamente necesario

No es necesario

ANEXO 3



FORMATO DE ENTREVISTA

ENTREVISTA REALIZADA A COMERCIANTES INFORMALES DE ALQUILER DE VEHICULOS LIVIANOS EN LA CIUDAD DE MILAGRO.

1) ¿Cómo surgió la idea de establecer un negocio de alquiler de carros?

.....
.....
.....
.....

2) ¿Cuánto tiempo lleva en el negocio?

.....
.....
.....

3) ¿El negocio de renta de vehículos se encuentra garantizado por los permisos respectivos?, de acuerdo a las disposiciones de la Agencia Nacional de Tránsito.

.....
.....
.....
.....

4) ¿Le ha resultado viable el negocio?

.....
.....
.....
.....

5) ¿Qué tipo de vehículos alquila? y ¿cuántos posee en stock?

.....
.....
.....
.....

6) ¿Cuál es la cartera de clientes que posee frecuentemente?

.....
.....
.....
.....

7) ¿Alguna institución financiera ha solicitado sus servicios?

.....
.....
.....
.....

8) ¿Cuáles han sido las ventajas y desventajas del negocio?

.....
.....
.....
.....

9) ¿Cuánto cobra por el alquiler?

.....
.....
.....
.....

10) ¿Cuáles son los requisitos para alquilar un vehículo?

.....
.....
.....
.....