

A white semi-truck is driving away from the viewer through a tunnel. The tunnel walls are lined with lights, creating a strong blue glow. The truck's rear is visible, showing the trailer and the back of the cab. The text is overlaid in the center of the image.

Análisis del entorno empresarial: Sector transporte

Análisis del entorno empresarial: Sector transporte

Silvia Mejía-Matute
smejia@uazuay.edu.ec

Luis Pinos-Luzuriaga
lpinos@uazuay.edu.ec

Washington Bladimir Proaño Rivera
wproano@uazuay.edu.ec

Luis Santiago Sarmiento Moscoso
ssarmiento@uazuay.edu.ec

Resumen

En el entorno macroeconómico se puede recalcar que el sector de transporte y almacenamiento, en el periodo 2012- 2021, en promedio, ha aportado al PIB real con 7%. Durante este periodo, este sector ha crecido más que la economía en su conjunto, siendo el peor año el 2020 (-8,16%) y el mejor el 2021 (6,92%). Desde el punto de vista microeconómico se observa que el sector H49 transporte está conformado por una estructura empresarial muy competitiva donde existe libre entrada y salida de empresas en el mercado. Este sector está conformado principalmente por microempresas (95%) que son las que generan la mayor cantidad de plazas de empleo (52%), sin embargo, son las grandes empresas las que generan el 65% de ingresos por ventas. En el estudio se puede evidenciar que a pesar de la recuperación del sector después de la pandemia por la COVID- 19 y la paralización que implicó la cuarentena, este sector aún no logra alcanzar el número de empresas que hubo en 2019 antes de la pandemia y tampoco se recuperan las plazas de empleo ni el nivel de ventas.

Palabras clave

Sector transporte, estructura empresarial.

Introducción

Este estudio nació de la percepción de que el entorno o contexto incide en la cultura empresarial y, por ende, en las decisiones que se toman en las empresas.

Las organizaciones son sistemas abiertos que están en constante intercambio con los hechos o situaciones que las afectan, dándose una relación de interdependencia (Castro, 2007). En este análisis se abordará aspectos tanto macro como microeconómicos, relacionados con el ámbito productivo, financiero, social y de gestión pública del sector transporte.

Según el Art. 46 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008a, p. 15)

Este constituye un servicio fundamental para el desarrollo económico de un país, siendo un servicio complementario para el resto de actividades económicas que se fundamenta en principios de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008a). En los últimos años, la tecnología ha transformado a este sector, pues hoy en día se tienen no solo vehículos que se mueven con combustibles fósiles, sino también con electricidad e incluso vehículos sin conductor. Toda esta innovación tecnológica implica cambios en la planificación de las ciudades, así como en los actores involucrados como son las empresas, la ciudadanía, los organismos de planificación, control y regulación del tránsito y transporte. Este es un sector clave para la economía local y nacional, por ello, en esta ocasión, el Observatorio Empresarial de la Universidad del Azuay ha decidido dedicar este boletín para su análisis.

En este documento, el lector encontrará a más de esta breve introducción, una descripción de la metodología utilizada -sobre todo cuantitativa- que busca orientar al público a la toma de decisiones basadas en datos de fuentes oficiales. Los resultados del análisis presentan una breve descripción de cómo el Estado ecuatoriano interviene en el establecimiento de políticas públicas que implican la rectoría, gestión, intervención, seguimiento y evaluación de este sector; también se aborda brevemente el entorno macroeconómico con indicadores clásicos como el PIB y la tasa de inflación; pero realmente el mayor énfasis está en el análisis microeconómico, pues el abordaje no es desde la perspectiva de una empresa o tipo de empresas en particular, sino a nivel del sector. Por eso, se consideró a la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CIIU), donde se encuentra, en un primer nivel de clasificación, el sector de transporte y almacenamiento, identificado con la letra H; y dentro de su subclasificación está el transporte por vía terrestre y por tuberías que se lo denomina H49.

Bajo este análisis, el objetivo se centra en la clasificación H49 a nivel nacional, en el período 2012- 2021, aunque dependiendo de la disponibilidad de la información se aborda al sector solo en su primer nivel (H) y en otras ocasiones, se desagrega hasta el subsector H492. Asimismo, se presenta información de indicadores a nivel provincial, particularmente de la Provincia del Azuay.

Según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, INEC (2012), dentro del sector H492, se encuentran las actividades de transporte de pasajeros por carretera, servicios de taxis, teleféricos, funiculares, telesillas, telecabinas, alquiler de automóviles y camiones, autobuses escolares y de empleados y todas aquellas actividades de transporte de carga por carretera. A continuación, en la Tabla 1 se observan los subsectores en los cuales se divide el sector H492.

Tabla 1

Clasificación del sector de otras actividades de transporte terrestre

Subsector	
Código	Descripción
H4921	Transporte urbano y suburbano de pasajeros por vía terrestre
H4922	Otras actividades de transporte de pasajeros por vía terrestre.
H4923	Transporte de carga por carretera

Nota. Datos basados del INEC, Clasificación CIIU, 2012.

Metodología

Este estudio corresponde a una investigación descriptiva y analítica. Para su desarrollo, se utilizó la metodología principalmente cuantitativa, fundamentándose en análisis estadístico-descriptivo para explicar los conceptos y estructuras macro empresariales para el caso ecuatoriano; y para analizar la evolución y comportamiento histórico de los indicadores del entorno. En principio, se recolectaron datos, por ejemplo, de la evolución de la producción del país y del sector de transporte. Luego, el análisis se centró en la construcción, evolución de los indicadores del entorno macroeconómico en el periodo 2012- 2021 que corresponden a los datos, en su mayoría, de series temporales anuales provenientes de fuentes secundarias como del Banco Central del Ecuador [BCE], referido a las Cuentas Nacionales y Provinciales. Cuando se requirió de datos coyunturales, se obtuvo información de los Boletines Mensuales y Sectoriales. Para el entorno microeconómico, también se utilizaron fuentes como los estados financieros de las empresas de la Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, el directorio empresarial y el sistema de indicadores productivos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

Resultados

Entorno político y social

La Constitución de la República del Ecuador de 2008, en el artículo 264, contempla como competencia exclusiva de los GADs Metropolitanos y Municipales el tránsito y transporte, estableciendo, en el literal 6, que tiene facultades de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008b).

En el año 2011, el Consejo Nacional de Competencias transfirió con recursos la competencia de tránsito y transporte a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales. La rectoría y regulación, tanto del tránsito y transporte terrestre como de la seguridad vial, es facultad del Gobierno Central en lo relacionado a políticas públicas y normas en el ámbito nacional y a los municipios en el ámbito local, siendo la planificación una facultad en el ámbito local. De igual manera, son facultades compartidas por el Gobierno Nacional y Municipal lo relacionado al tránsito, transporte y seguridad vial: 1) el control como las sanciones o multas; y 2) la gestión como la señalización, semaforización, atención inmediata en caso de accidentes.

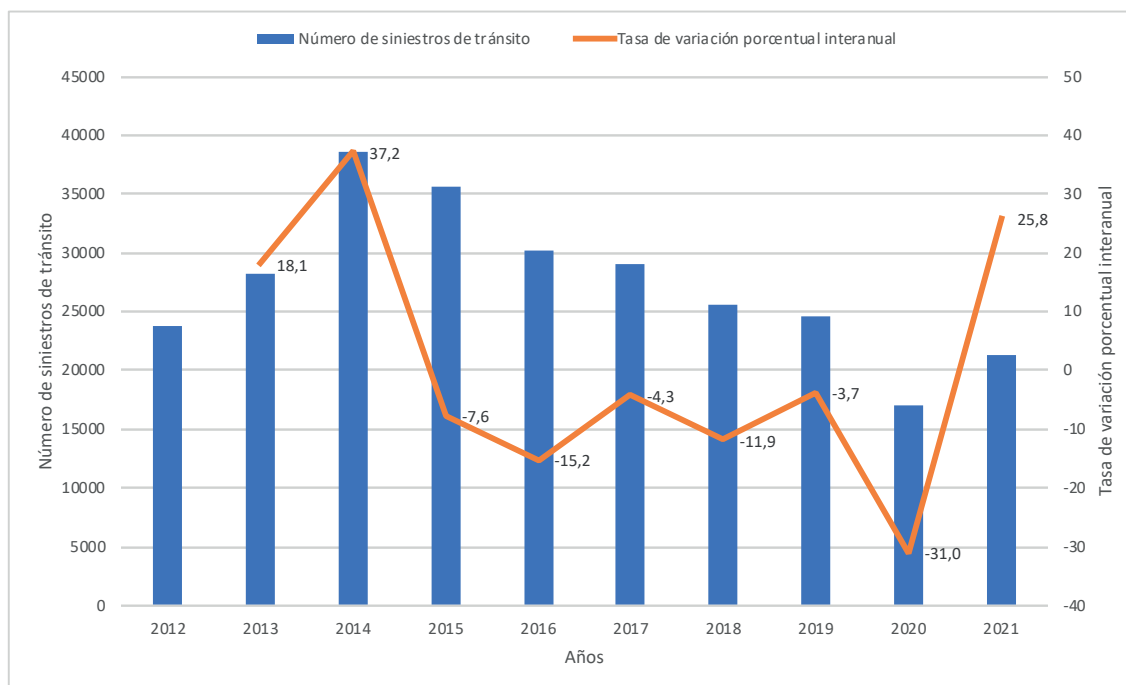
Los modelos de gestión con que se administra el tránsito, transporte y seguridad vial en los diferentes municipios del país dependen de la capacidad económica, la experiencia y aspectos técnicos contemplados en el índice de necesidades de tránsito y transporte. Se establecieron tres modelos de gestión, por ejemplo, Quito, Guayaquil y Cuenca corresponden al Modelo A, donde asumen todas las facultades y atribuciones (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo [SENPLADES] y Consejo Nacional de Competencia [CNC], 2013).

Entre los principales indicadores para medir la gestión del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial están el número de siniestros y el número de fallecidos por accidentes de tránsito.

En la Figura 1 se observan los siniestros de tránsito que comprenden: atropellos a personas, caída de pasajeros, choques, estrellamientos entre vehículos, rozamientos, volcamientos, pérdida de pista y otros. Aquí, la mayoría son choques y sus principales causas son: en primer lugar, por impericia o imprudencia del conductor; en segundo lugar, por no respetar las señales de tránsito; y en tercer lugar, por exceso de velocidad. Otras causas son mal rebasamiento del conductor, daños mecánicos, imprudencia del peatón, factores climáticos y mal estado de las vías (INEC, 2021).

Figura 1

Ecuador: Número de siniestros de tránsito y tasa de variación interanual



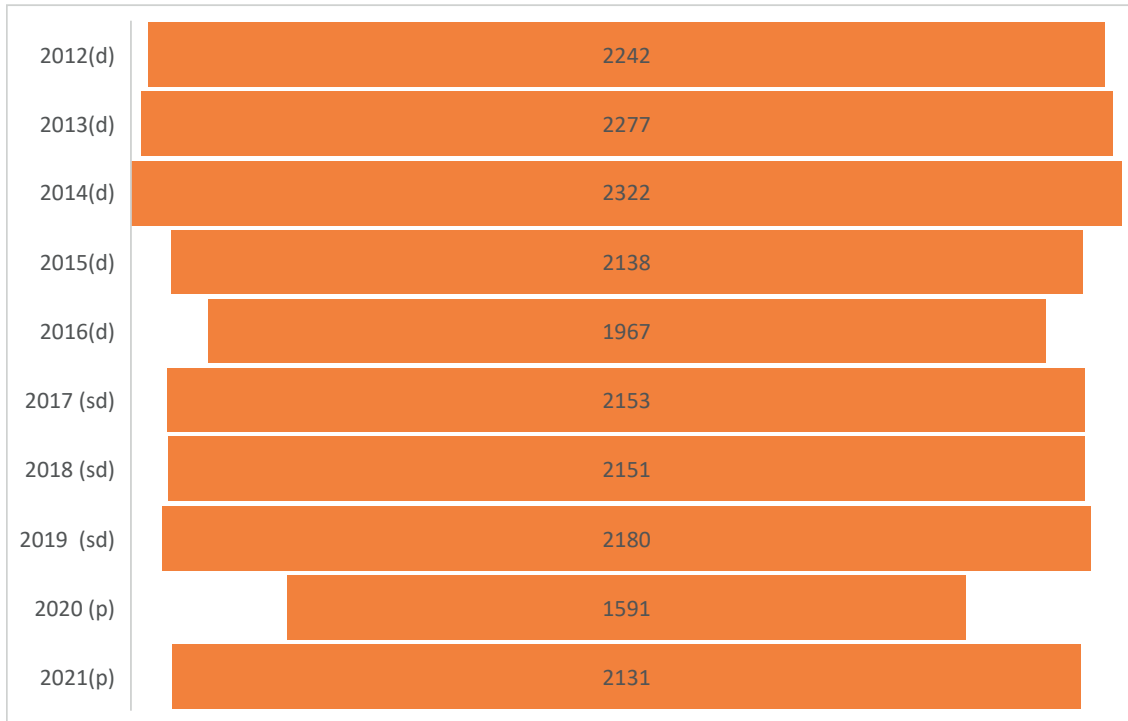
Nota. INEC, Sistema de Indicadores de Producción (SIPRO), Sector Transporte, 2021.

En esta figura se evidencia, en el eje principal, que el número de siniestros entre 2012 a 2021 ha sido de 27407, siendo el año 2014 el de mayor número de siniestros y el 2020 el de menor número. En cambio, en el eje secundario se puede observar la tasa de variación interanual, donde efectivamente, en el año 2014, se alcanzó una de las variaciones más crecientes e importantes (37,2%). Destacando que en el año 2020, se observó una contracción importante debido a la restricción de movilidad efectuada por la paralización de actividades a causa del confinamiento ante los contagios de la pandemia de la Covid-19; a pesar de ello, para el 2021 se registra un incremento considerable.

En la Figura 2 se puede observar el número de fallecidos por accidentes de tránsito, suscitados en el Ecuador entre el 2012 al 2021, con una cantidad promedio de 2100 fallecidos al año; el máximo número de fallecidos fue en el año 2014, con 2322 personas fallecidas, en tanto que, el mínimo ha sido de 1591 en 2020.

Figura 2

Ecuador: Número de fallecidos por accidente de tránsito



*Datos provisionales (p): 2021-2020

*Datos semidefinitivos (sd): 2019-2017

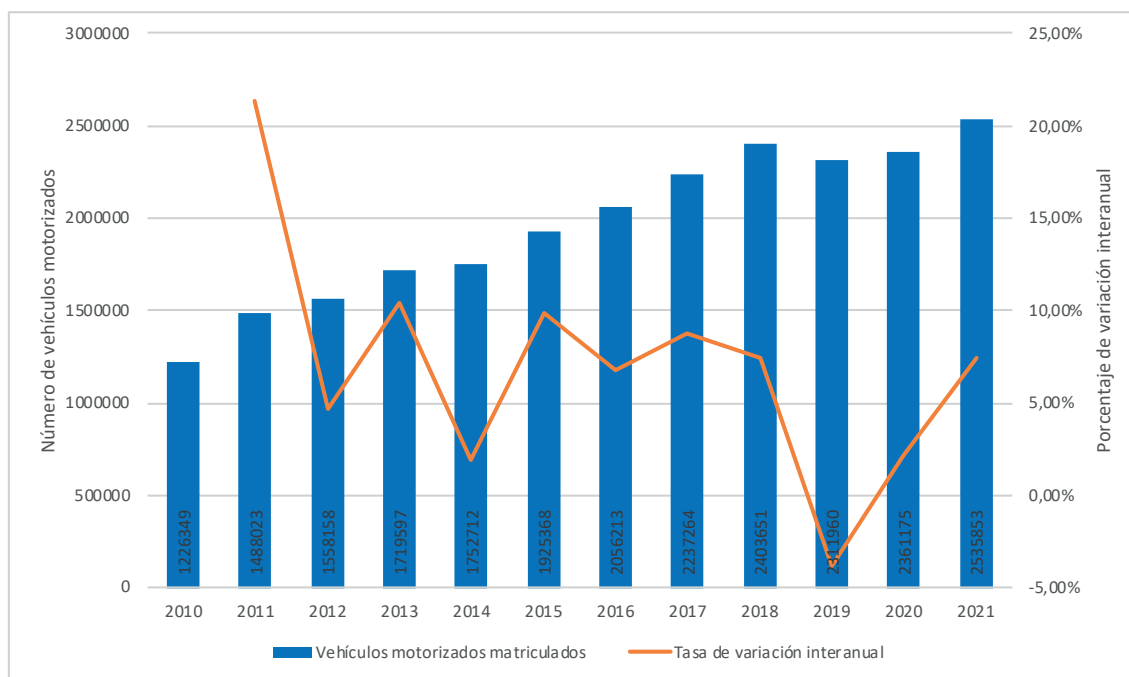
*Datos definitivos (d): 2016 y anteriores

Nota. INEC, Sistema de Indicadores de Producción (SIPRO), Sector Transporte, 2021.

En el análisis de este sector se debe considerar que el número de vehículos motorizados matriculados ha crecido entre 2013 y 2018, un promedio del 6,5% anual. El número de vehículos motorizados en la economía ha pasado de aproximadamente 1,2 millones, en 2010, a 2,5 millones aproximadamente, en 2021, teniendo un incremento de más del 100%, en aproximadamente 10 años; esto sugiere la aplicación de políticas de control y de alternativas de movilidad en el país, debido a los problemas que se desprenden del sector como la congestión vehicular, la alta contaminación y la aplicación de asignación de subsidios en combustibles por parte del Estado (Véase Figura 3).

Figura 3

Ecuador: Número de vehículos motorizados matriculados y tasa de variación interanual, periodo 2010 - 2021



Nota. INEC, Sistema de Indicadores de Producción (SIPRO), Sector Transporte, 2021.

Entorno macroeconómico

Producción

Tal como se observa en la Tabla 2, el aporte del sector de transporte en el PIB del Ecuador se ha mantenido con un promedio anual de 7% en este periodo de análisis, evidenciando ser un sector en permanente crecimiento y alcanzando en 2021 su mayor contribución, sobre todo por la reactivación de la economía luego de que, en 2020, el sector y toda la producción disminuyeran. De hecho, la generación de valor agregado del transporte ha crecido en la mayoría de años más que la producción de toda la economía, exceptuando el año 2020, donde porcentualmente la producción del sector cayó un 14,68%, mientras que, la producción nacional cayó un 7.79%.

Tabla 2

Ecuador: Aporte a la economía del sector de transporte y almacenamiento, periodo 2012 - 2021

Años	Millones de USD de 2007				Porcentaje de aporte del VAB transporte al PIB del Ecuador
	PIB Ecuador	Tasa de variación porcentual interanual	Transporte y almacenamiento	Tasa de variación porcentual interanual	
2012	64.362,43	5,60	4.152,36	6,10	6,45
2013	67.546,13	4,95	4.576,58	10,22	6,78
2014	70.105,36	3,79	4.695,29	2,59	6,70
2015	70.174,68	0,10	4.911,33	4,60	7,00
2016 (sd)	69.314,07	-1,23	4.976,76	1,33	7,18
2017 (p)	70.955,69	2,37	4.982,00	0,11	7,02
2018 (p)	71.870,52	1,29	5.223,77	4,85	7,27
2019 (p)	71.879,22	0,01	5.284,34	1,16	7,35
2020 (p)	66.281,55	-7,79	4.508,47	-14,68	6,80
2021 (p)***	69.088,74	4,24	5.099,16	13,10	7,38

(sd) semi-definitivo

(p) provisional

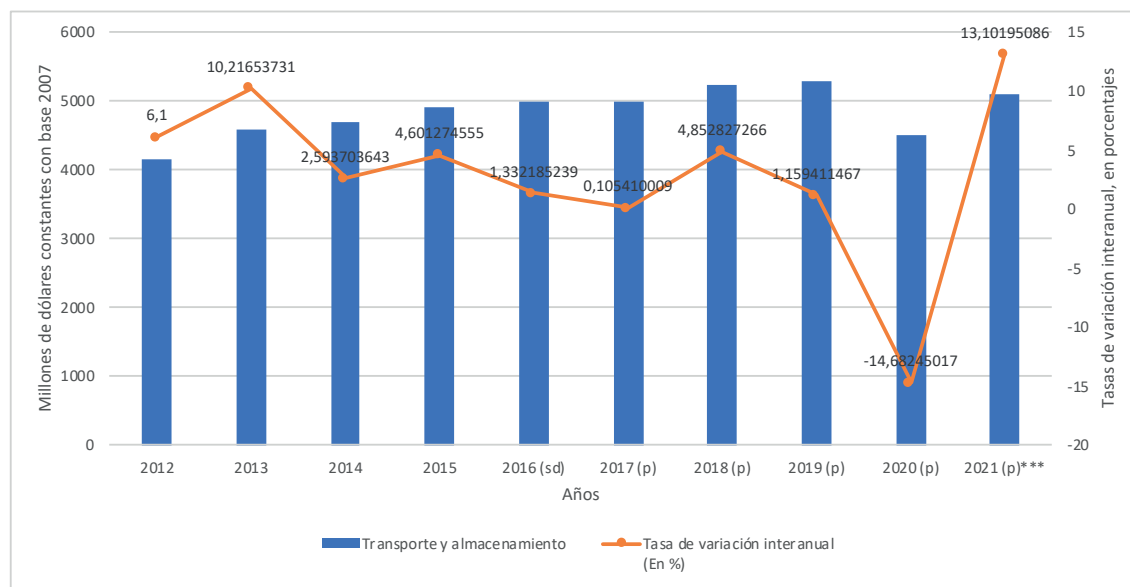
(p)*** provisional por sumatoria de trimestres

Nota. Para la obtención de las tasas de variación del año 2012 se utilizó información del 2011 que no está incluida en la tabla. Datos tomados de BCE, Información Estadística Mensual No. 2050, 2022a.

El valor producido por esta industria medido en dólares constantes, manifiesta que a partir de 2012 hay un comportamiento creciente (Ver Figura 4); sin embargo, su variación interanual presenta una severa caída en 2020 (explicada por la pandemia), cuando el transporte (sobre todo el de pasajeros, tanto a nivel provincial como dentro de las ciudades) se paralizó alrededor de un semestre; esto desde que el Gobierno declaró que el 16 de Marzo de 2020 empezaba la cuarentena, hasta que se fueron retomando las actividades productivas; aunque las actividades de educación, las cuales demandan el servicio de transporte, volvieron a la presencialidad después de 3 o 4 semestres, dependiendo de la semaforización de la ciudad y de las autoridades educativas que debían presentar un plan de retorno a la presencialidad.

Figura 4

Ecuador: Valor Agregado Bruto (VAB) del Sector Transporte y Almacenamiento



Nota. BCE, Información Estadística Mensual No. 2050, 2022a

Precios

A nivel del país, la variación de los precios no implicó un crecimiento que, en la teoría económica, se la conoce como inflación, sino al contrario, hubo decrecimiento en varios meses, lo cual fue preocupante: por un lado, para las empresas que sintieron esto como un problema porque es un desincentivo para producir o vender; y por otro, por los consumidores que, dada la disminución de sus ingresos, reducción en la calidad del empleo y/o aumento del desempleo, disminuyeron las compras, es decir, la demanda también se desincentivó.

A medida que los efectos de la pandemia fueron pasando, la economía se fue reactivando y con esto, la demanda de los consumidores y los precios. En la Tabla 3 se observa el Índice de Precios al Consumidor (IPC) por grupo de productos de enero del 2023, en los cuales las variaciones mensuales son relativamente bajas; en el caso del transporte, la variación anual es de 2,45%.

Tabla 3

Ecuador: Componentes del Índice de Precios al Consumidor (IPC), enero de 2023

Componentes del IPC	IPC ene 2023	Porcentaje de Variación mensual	Variación anual (%)
Índice General	110,36	0,12	3,12
Alimentos y bebidas no alcohólicas	113,86	0,08	5,61
Bebidas alcohólicas, tabaco y estupefacientes	145,65	2,00	4,16
Prendas de vestir y calzado	76,42	0,15	-1,68
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	118,92	0,14	1,57
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	109,73	2,27	5,01
Salud	119,77	-0,30	1,42
Transporte	118,88	-0,56	2,45
Comunicaciones	94,65	-0,08	1,07
Recreación y cultura	94,28	0,39	-0,12
Educación	118,73	0,03	5,01
Restaurantes y hoteles	112,65	0,45	3,65
Bienes y servicios diversos	109,99	-0,04	3,79

Nota. INEC, Estadísticas de Precios, 2023a.

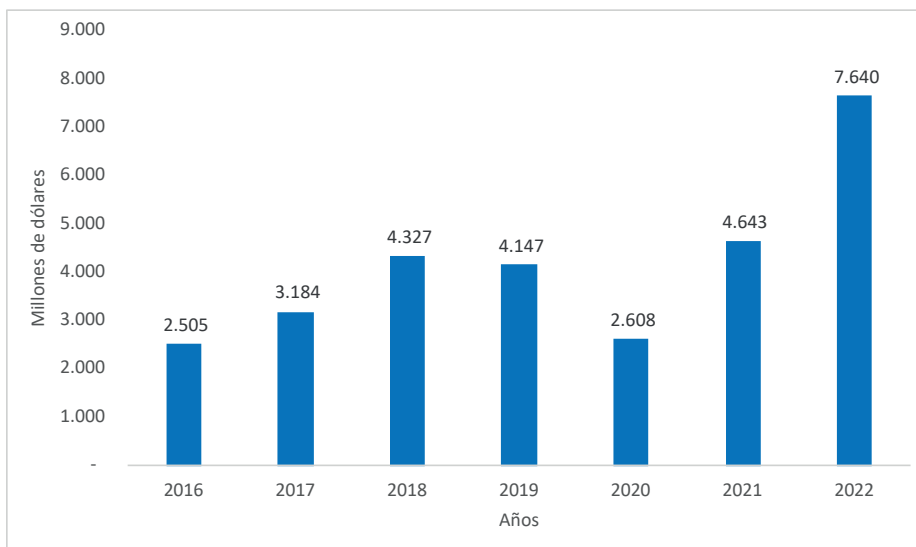
El gasto de consumo de los hogares y la reactivación empresarial en Ecuador, a diferencia de otros países, no fueron impulsados por la implementación de la política monetaria y fiscal expansivas como en varios países de Latinoamérica, Estados Unidos y Europa. En el caso ecuatoriano, el gobierno del Presidente Moreno y actualmente del Presidente Lasso aplicaron una política fiscal contractiva y contracíclica, es decir, un aumento de impuestos que reduce el ingreso disponible de la población y con ello, el consumo; así como la reducción del gasto público que desincentiva la demanda agregada; pero lo peor aún, se priorizó el pago del servicio de la deuda en plena pandemia. En cuanto a la política monetaria, es sabido que el Ecuador por estar dolarizado no cuenta con este instrumento.

3.2.3 Comercio Exterior

Como se observa en las Figura 5 y 6, el flujo de importaciones del sector transporte estuvo correlacionado con el comportamiento de la economía ecuatoriana, en donde se evidencia una caída de importaciones de equipos de transporte, así como de combustibles y lubricantes en un 37% en el año 2020. En el año 2022, los rubros correspondientes a los dos tipos de importaciones suman 9332,3 millones de dólares, los cuales representan un 8,11% del PIB total y un 30,60% de las importaciones totales en ese año.

Figura 5

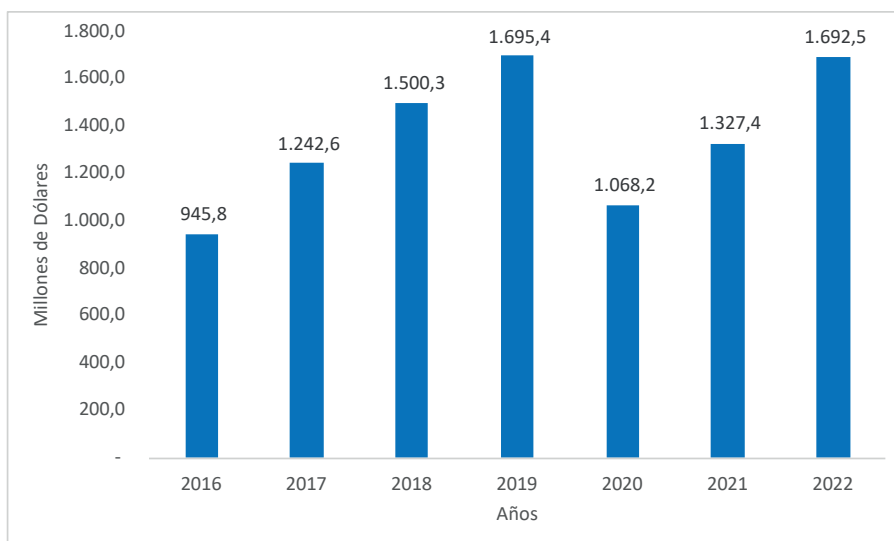
Ecuador: Importaciones de Combustibles y Lubricantes (En millones de dólares), 2016 - 2022



Nota. BCE, Información Estadística Mensual No. 2050, 2022.

Figura 6

Ecuador: Importaciones de Equipos de Transporte



Nota. BCE, Información Estadística Mensual No. 2050, 2022.

Entorno microeconómico

Análisis coyuntural (2019- 2021) de las principales variables empresariales del sector transporte a nivel nacional

En la Tabla 4 se puede observar el número de empresas del sector transporte entre 2019 a 2021, donde se perdieron alrededor de 8140 empresas, es decir que el sector decreció un promedio de 5,0% cada año (INEC, 2023b).

Algo esperable es que al igual que se perdieron empresas de este sector por la pandemia, también se perdieron plazas de empleo, pero en una magnitud mucho mayor, pues se registraron 19558 plazas de empleo perdidas en este corto periodo; esto equivale a un promedio de decrecimiento de los puestos de trabajo en un 7,0%.

Por el contrario, la masa salarial ha crecido durante este período en promedio 8,0%, siendo 2021 el año donde más creció con un 11,7%, frente a 2019 donde que creció un 4,1%. En promedio, durante estos 3 años analizados, el sector pagó 1064,3 millones de dólares anuales por concepto de salarios.

Asimismo, en esta tabla se evidencian las ventas totales del sector en el año 2020 que, debido a la pandemia, cayeron alrededor de 23%, pero lograron recuperarse levemente en el año 2021 con un 8%; a pesar de ello, aún no se alcanza el nivel de ventas del año 2019.

Tabla 4

Ecuador: Principales variables empresariales del sector de transporte, 2019 - 2021

Año	Número de empresas	Plazas de empleo registrado (promedio)	Masa salarial en (millones de dólares)	Ventas totales en (millones de dólares)
2019	82.945	152.394	996,83	7.262,41
2020	78.492	139.706	1.037,23	5.610,59
2021	74.805	132.836	1.158,79	6.064,95

Nota. INEC, Registro Estadístico de Empresas, 2023b.

En la Tabla 5, a manera de ejemplo, se muestra la distribución por tamaño de las empresas de transporte para el año 2021. La mayoría son microempresas que, a su vez, son las que generan el mayor número de plazas de empleo. Por otro lado, las grandes empresas son las que obtienen el mayor monto de ingresos por ventas totales.

Tabla 5

Principales indicadores de las empresas de transporte en el año 2021 por tamaño empresarial a nivel nacional

Tamaño empresarial	Número de empresas	Plazas de empleo	Masa salarial en (millones de dólares)	Ventas totales en (millones de dólares)
Empresa Grande	185	29.781	358,96	3.969,99
Mediana A	374	6.707	58,16	480,85
Mediana B	210	9.906	92,80	622,31
Pequeña Empresa	2.917	17.790	126,38	887,53
Microempresa	71.119	68.651	360,52	104,25

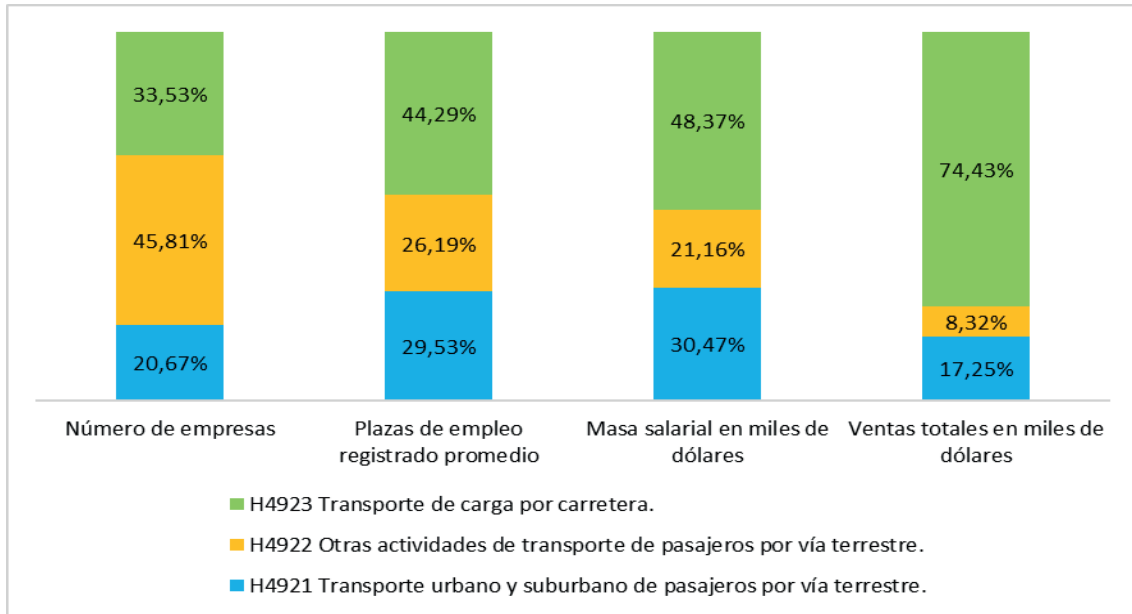
Nota. INEC, Directorio de Empresas, 2023b.

Análisis de las principales variables empresariales del sector transporte en el periodo 2012 - 2019, a nivel nacional

En la figura 7, para el análisis de la estructura de los subsectores de esta industria en el país, se tomó información del periodo entre 2012 a 2019. En esta gráfica se destaca el tamaño del transporte de pasajeros por vía terrestre, el cual representa el 45,81% del número de empresas de este sector; a continuación le sigue el transporte de carga terrestre, con el 33,53%, el cual genera el mayor número de plazas de trabajo; y al final se encuentra el transporte urbano y suburbano, con el 44,29%. De manera análoga, el subsector de carga pesada es el que mayor masa salarial otorga a sus trabajadores, así como el mayor generador de ingresos: cerca del 74,43% del generado por el total del sector H492.

Figura 7

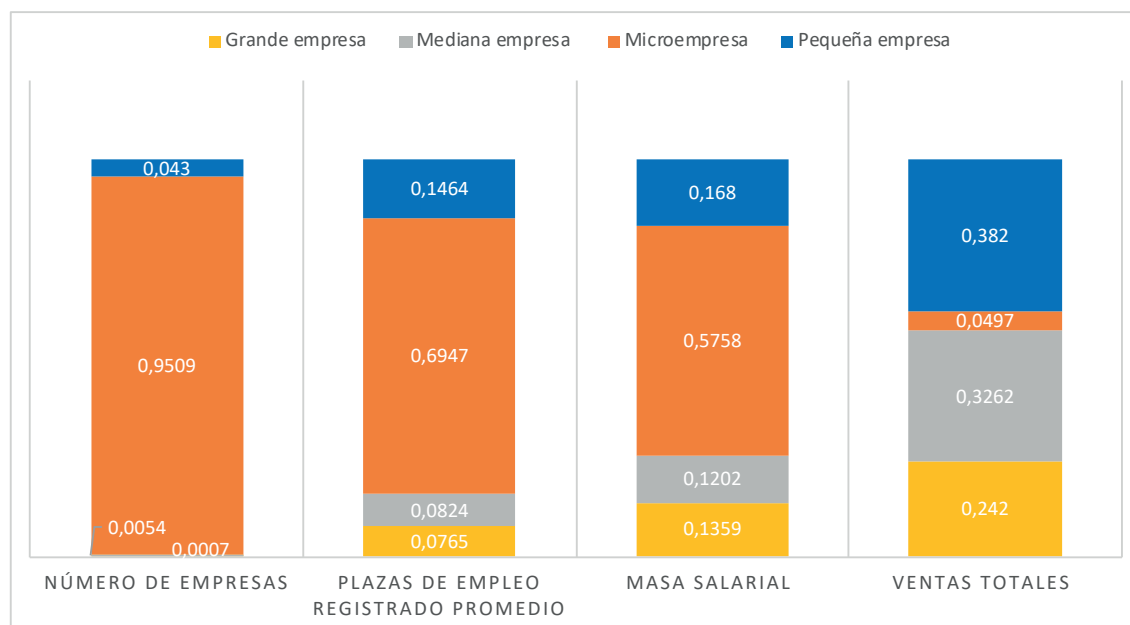
Ecuador: Representatividad de cada variable según subclasificación del CIIU del sector H492, Promedio del período 2012 - 2019



Nota. INEC, Ecuador en Cifras, 2022.

Figura 8

Ecuador: Representatividad en promedio del periodo 2010 - 2019 de cada variable según tamaño empresarial a nivel nacional



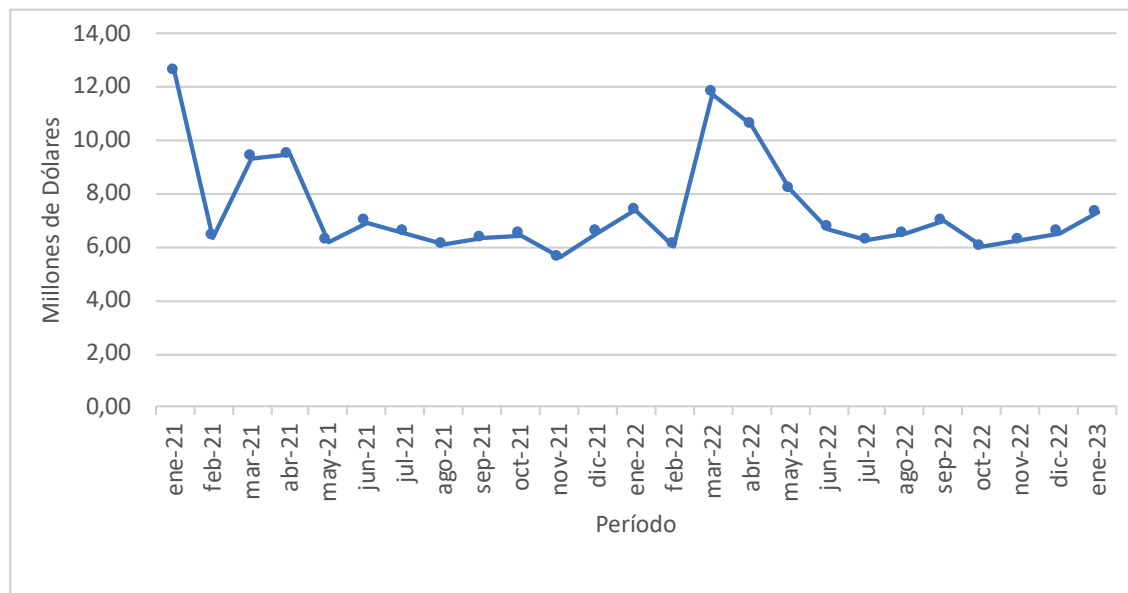
Nota. INEC, Ecuador en Cifras, 2022.

Por otra parte, en la Figura 8 se observa la estructura de este sector por tamaño de empresa. En esta gráfica se puede destacar que el sector está conformado mayoritariamente por microempresas (95,09%), las cuales generan la mayor cantidad de plazas de empleo (69,47%). No menos importante es la pequeña empresa que contribuye el 38,20% de las ventas totales del sector.

En la Figura 9 se observa la recaudación impositiva total (Impuesto al Valor Agregado, IVA, Impuesto a la Renta, Impuesto a los Consumos Especiales, entre otros) del Sector H49 desde junio de 2021 a junio de 2023, en la cual se analiza que el sector contribuye, en promedio, un 6,8% en la recaudación tributaria mensual respecto al resto de sectores, teniendo los picos más importantes en enero de 2021 y en marzo de 2022. Cabe recalcar la necesidad de reactivar las actividades de este sector para poder generar una mayor recaudación, dado que en los últimos meses se ha mantenido relativamente constante.

Figura 9

Ecuador: Recaudación impositiva total del Sector H49



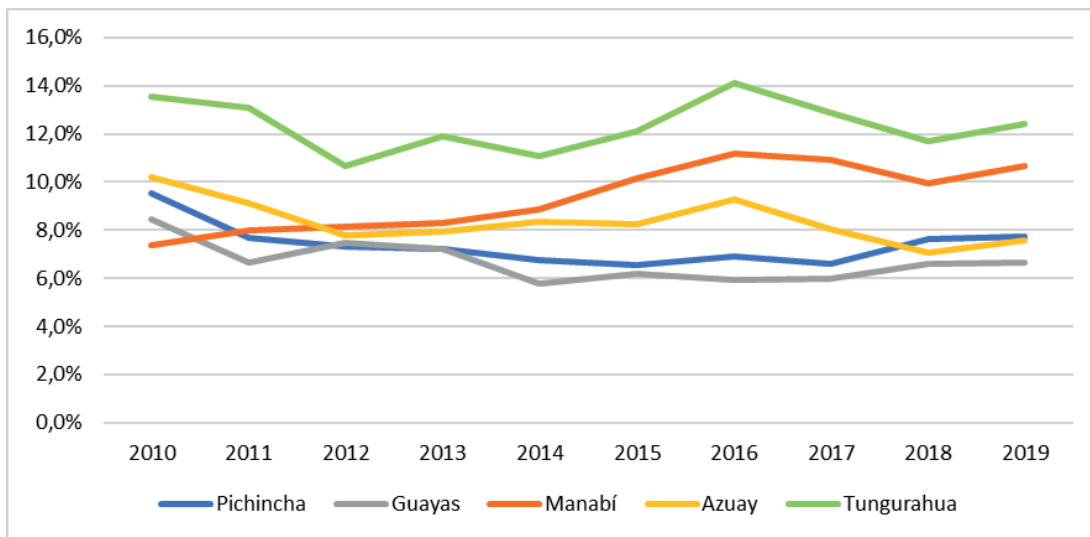
Nota. Servicios de Rentas Internas (SRI), Estadísticas de Recaudación Tributaria, 2022.

Análisis de las principales variables empresariales del sector transporte a nivel nacional y provincial

En la Figura 10 se analiza, a nivel provincial, el aporte promedio entre 2012 a 2019 que el sector de estudio ha dado a la producción total de cada provincia. Aquí se denota que la actividad del transporte es muy relevante en el caso de la provincia de Tungurahua, al igual que en la de Manabí y Azuay. Por ejemplo, Tungurahua está entre las principales provincias donde se generan alimentos como hortalizas, cereales, tubérculos y demás productos del mercado interno que abastecen a todo el país y se trasladan mediante transporte terrestre (BCE, 2022b).

Figura 10

Aporte porcentual del Valor Agregado Bruto del sector Transporte a la economía provincial



Nota. BCE, Sector Real: Cuentas Provinciales, 2022b.

Por otra parte, en la Tabla 6 se muestran las 20 empresas más relevantes del sector H49 por nivel de ingresos operacionales, entre las cuales figuran las empresas de transporte y almacenamiento de petróleo como las más grandes, siendo la empresa OCP S.A. la número uno. Otras empresas importantes del sector son GRUASATLAS CIA LTDA y PORTRANS S.A.

Tabla 6

Ecuador: Ranking Empresarial por ingresos Operacionales, sub sector H49, Año 2021

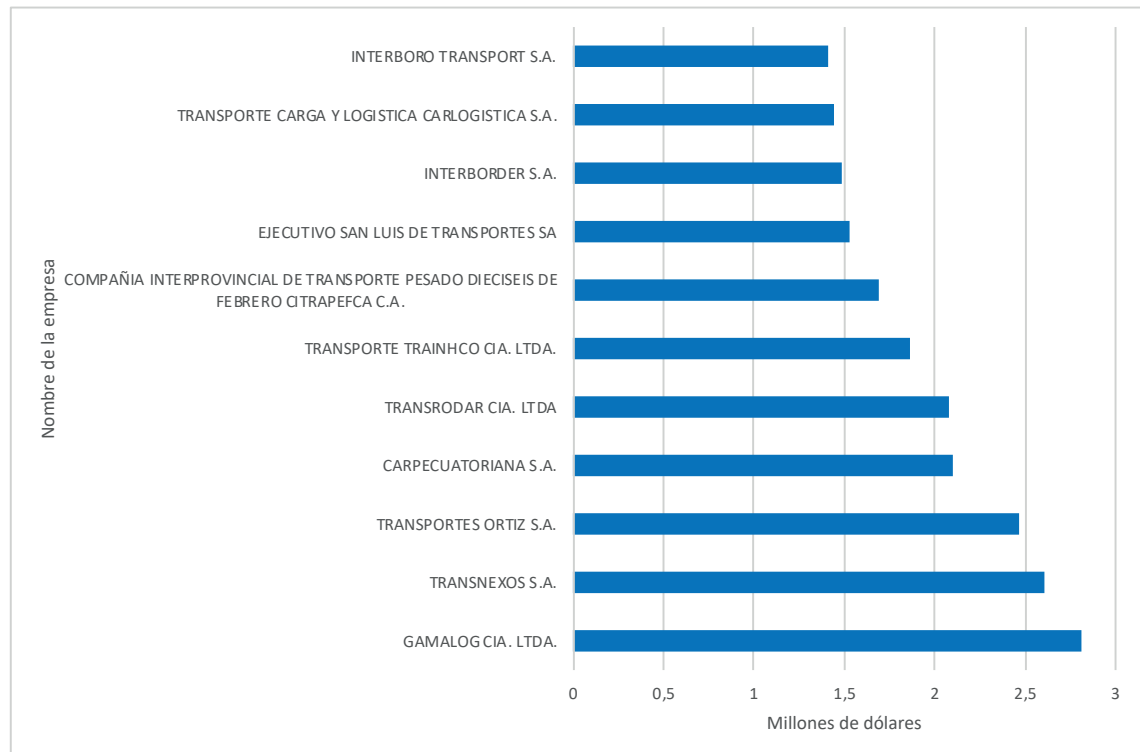
Posición	Nombre	Ingresos Operacionales (millones de dólares)	Participación de Mercado Nacional (%)
1	OLEODUCTO DE CRUDOS PESADOS (OCP) ECUADOR S.A.	129,61	7,01
2	TRANSPORTES NOROCCIDENTAL CIA. LTDA.	47,05	2,54
3	PORTRANS S.A.	24,36	1,32
4	SERSUPPORT CIA. LTDA.	17,52	0,95
5	GRUASATLAS CIA. LTDA.	15,84	0,86
6	CIATEITE S.A.	14,39	0,78
7	TRAMACOEXPRESS CIA. LTDA.	13,33	0,72
8	TRANS-ESMERALDAS INTERNACIONAL TEISA SA	13,17	0,71
9	TRANS PIONNER S.A.	13,07	0,71
10	SERVAMAIN S.A.	12,55	0,68
11	COMPAÑIA DE TRANSPORTES DE COMBUSTIBLES LOJA S.A.	12,47	0,67
12	TRANSPORTES Y SERVICIOS ASOCIADOS SYTSA CIA. LTDA	12,11	0,65
13	COMPAÑIA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA TRANSVELEZ S.A.	11,7	0,63
14	TRANSPORTES SÁNCHEZ POLO DEL ECUADOR C.A.	10,67	0,58
15	CONVECTOR S.A.	10,07	0,54
16	COMPAÑIA DE CARGA PESADA TRANSTUNDAYME S.A.	9,91	0,54
17	QUIMITRANSPORT S.A.	9,78	0,53
18	OPERADORA DE TRANSPORTE DISTRILÓGICO S.A.	9,55	0,52
19	CONEXPET CIA. LTDA.	9,55	0,52
20	TRANSPORTES DE CARGA PESADA Y COMBUSTIBLES TRANSCORALV S.A.	8,46	0,46

Nota. Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, "Estados Financieros", 2021.

A nivel de la provincia del Azuay, como se aprecia en la Figura 11, el Top 10 de las empresas del sector representó en 2021 ingresos por 230 millones de dólares. En el primer lugar se encuentra GAMALOG CIA. LTDA., con una facturación cercana a los tres millones de dólares; En segundo se encuentra TRANSNEXOS; y en tercer lugar TRANSPORTES ORTIZ. Estas tres empresas son las que movilizan la mayor cantidad de carga, las que reciben y envían desde la provincia hacia el resto del país (Superintendencia de Compañías, 2021).

Figura 11

Provincia del Azuay: Ranking de empresas del Sector H49 por Ingresos operativos, Año 2021



Nota. Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, “Estados Financieros”, 2021.

Esta estructura empresarial en la provincia y a nivel nacional no evidencia concentración, tal como muestra el índice Herfindahl (Tabla 7), lo que significa que esta industria es muy competitiva, es decir, todas las empresas tienen libre entrada y salida en el mercado sin que puedan ejercer presión sobre la tarifa tanto de la carga como de pasajeros. Resulta importante mencionar que el índice Herfindahl nos ayuda a medir la concentración y el grado de competencia del sector. En este sentido, el máximo valor que puede tener este índice es de 10.000 puntos y si ese fuere el caso estaríamos frente a un monopolio puro. En cambio, si el índice tiene valores menores a 1500, estaríamos hablando de un sector en cuasi competencia perfecta. En este caso, el índice nacional es de 73 puntos y el provincial es de 127 puntos, por tanto, es muy competitivo.

Tabla 7

Ecuador: Índice de Herfindahl Hirschman del Sector Transporte, 2021.

Sector	Sub Sector	Nomenclatura	Lugar	IHH
Transporte	Transporte por vía terrestre y Tuberías	H49	Azuay	127
			Nacional	73

Nota. Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. Estados Financieros, 2021.

De otra parte y también en el Azuay, este sector paga salarios promedio que oscilan en un rango entre 325 y 493 dólares mensuales (Tabla 8), siendo el cantón Cuenca el lugar donde el transporte presenta mayor remuneración y concentra la mayor cantidad de empresas (81% de la provincia del Azuay) (véase el Anexo A2 y A3); sin embargo, es de los cantones que menos salario paga (puesto 27) cuando se lo compara con los principales cantones del Ecuador, tal como se evidencia en el Anexo A2, donde resulta -curiosamente- que Catamayo-Loja (puesto 1) tiene la remuneración más alta (USD 1.049), superior en un 37% al salario promedio que se recibe en esta industria.

Tabla 8

Evolución del salario medio del sector transporte en la provincia del Azuay

Posición	Cantón	Salario
1	Cuenca	492,81
2	Sevilla de Oro	461,04
3	Oña	441,10
4	Santa Isabel	418,55
5	Camilo Ponce Enríquez	416,65
6	Gualaceo	402,89
7	Pucará	395,96
8	Girón	391,37
9	Paute	380,13
10	Nabón	377,24
11	El Pan	371,58
12	San Fernando	359,07
13	Guachapala	358,35
14	Sígsig	342,33
15	Chordeleg	324,91

Nota. INEC, Directorio de Empresas y Establecimientos, 2023b.

En la Tabla 9 se muestra el salario promedio de la industria por tamaño empresarial a nivel de la provincia del Azuay. De esta manera, se evidencia que las microempresas son las que menor salario pagan a sus trabajadores, llegando a un valor de 425 dólares en el año 2021. La comparación con la empresa grande se dificulta por la falta de datos desde el año 2016. Todos los tipos de empresas han incrementado sus salarios promedio en los últimos años, a excepción de la mediana empresa que ha tenido distintas fluctuaciones en los últimos periodos.

Tabla 9

Azuay: Evolución del salario medio por tamaño empresarial, periodo 2012 - 2021

Año	Grande Empresa	Mediana Empresa A	Mediana empresa B	Microempresa	Pequeña empresa
2012	606,17	480,45	562,92	333,51	419,63
2013	551,13	593,4	626,67	355,57	453,98
2014	673,27	631,26	698,33	373,97	497,71
2015	692,24	723,31	786,27	382,74	511,68
2016	N/A	697,66	799,85	392,95	536,17
2017	N/A	693,35	820,29	402,19	529,49
2018	N/A	663,74	734,69	415,63	555,91
2019	N/A	703,55	721,59	422,57	588,94
2020	N/A	677,2	1053,23	418,53	574,61
2021	N/A	756,72	772,11	425,06	565,76

Nota. INEC, Directorio de Empresas y Establecimientos, 2023b.

Conclusiones

El análisis de distintos sectores es de importancia fundamental para comprender las debilidades y fortalezas de la estructura económica de un país. En la presente investigación se tuvo como objetivo conocer las principales características del sector de transporte (H49) y de manera particular, indagar en el subsector H492 de transporte terrestre. Así, se puede afirmar que este sector es clave en la economía ecuatoriana porque forma parte de casi todas las actividades económicas como un eslabón de los encadenamientos productivos. Ciertamente, en promedio entre 2012 a 2021, representó el 7% de aporte al PIB. En el 2020 -año de la pandemia de la Covid-19- la producción de este sector cayó 14,68% y aún no se recuperan los niveles pre pandemia, a pesar de que el año 2021 fue de mayor expansión. Se trata de un sector muy competitivo donde prima la microempresa y es la que más empleo genera. En la provincia del Azuay no se evidencia concentración, lo que significa que esta industria es bastante competitiva e influye positivamente en la recaudación tributaria en la economía nacional como un importante motor generador de ingresos, empleo y factor de conectividad del desarrollo territorial.

Con estos elementos se puede afirmar que el sector transporte impulsa el crecimiento del país, sin embargo, este requiere de una importante inversión tanto del sector público, en la infraestructura de vías y una adecuada regulación y control para que el servicio sea eficiente. Por otro lado, del sector privado se requiere de importantes inversiones en unidades de transporte que, a más de comodidad, también eviten la contaminación y permitan que las personas y los productos puedan llegar a su destino oportunamente.

Referencias

- Asamblea Nacional del Ecuador. (2008a). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Registro Oficial Suplemento 398 del 7 de agosto de 2008 con reformas en agosto de 2021.* https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf
- Asamblea Nacional del Ecuador (2008b). *Constitución de la República del Ecuador. Quito: Tribunal Constitucional del Ecuador. Registro oficial N° 449, 79-93.*
- Banco Central del Ecuador. (2022a). *Información Estadística Mensual No. 2050 a diciembre de 2022, por industria.* <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/IEMensual/Indices/m2050122022.html>
- Banco Central del Ecuador. (2022b). *Sector Real: Cuentas Provinciales.* <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorReal/CuentasProvinciales/Indice.htm>
- Castro, Y. (2007). La influencia del entorno en el desempeño de las organizaciones. Particularidades del entorno empresarial cubano. *Economía y Desarrollo*, 142(2), 136-149.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2012). *Clasificación Nacional de Actividades Económicas.* <https://aplicaciones2.ecuadorencifras.gob.ec/SIN/descargas/ciiu.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2021). *Sistema de Indicadores de Producción (SIPRO), Sector Transporte.* <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/transporte/>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2022). *Sistema de Indicadores de Producción (SIPRO), Sector Transporte.* <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/transporte/>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2023a). *Índice de Precios al Consumidor.* <https://www.ecuadorencifras.gob.ec//indice-de-precios-al-consumidor/>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2023b). *Directorio de Empresas y Establecimientos.* <https://public.tableau.com/app/profile/instituto.nacional.de.estad.stica.y.censos.inec./viz/VisualizadordeEstadsticasyEmpresariales2020/Dportada>
- Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo y Consejo Nacional de Competencia. (2013). *Territorio y Descentralización: Transferencia de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.*

Servicio de Rentas Internas. (2022). *Estadísticas de Recaudación tributaria*. <https://www.sri.gob.ec/estadisticas-generales-de-recaudacion>

Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. (2021). *Portal De Información / Sector Societario*. https://appscvsmovil.supercias.gob.ec/portallinformacion/sector_societario.zul

Anexos

Anexo A1

Ecuador: Total de vehículos motorizados matriculados por año y según provincias

Provincia	Total de vehículos motorizados matriculados											
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Azuay	87.815	92.319	95.944	99.972	105.178	124.069	64.254	141.848	154.697	145.729	152.676	163.598
Bolívar	9.727	13.661	13.521	13.173	15.277	18.666	12.957	24.906	25.796	23.108	26.687	29.175
Cañar	30.482	33.760	35.295	40.218	44.488	34.968	34.251	40.610	44.620	39.545	43.084	45.347
Carchi	15.545	17.836	17.630	17.630	20.930	21.088	16.269	23.093	23.666	20.322	22.596	23.573
Chimborazo	33.731	38.701	40.080	43.540	47.064	54.356	36.511	67.285	70.996	67.665	71.703	77.993
Cotopaxi	41.698	48.284	51.782	55.054	58.810	59.638	32.960	62.404	68.074	69.578	72.339	76.077
El Oro	45.661	61.545	63.016	73.885	85.580	89.556	83.417	105.632	116.063	112.297	114.558	119.957
Esmeraldas	19.906	30.716	35.904	41.643	47.834	44.379	37.064	50.898	45.369	45.148	51.156	56.539
Galápagos	992	1.029	886	831	914	362.857	481.294	480.977	529.603	529.908	2.310	2.295
Guayas	285.281	381.191	397.603	437.049	321.354	50.246	22.127	56.330	58.724	51.637	512.592	552.569
Imbabura	38.595	44.550	44.420	45.850	51.308	63.407	20.791	69.399	69.424	63.283	58.140	61.900
Loja	29.418	35.232	36.920	41.549	45.464	111.259	101.774	125.183	131.764	121.206	66.994	70.757
Los Ríos	57.495	75.385	72.619	82.555	95.889	152.231	158.157	189.512	207.420	198.801	141.284	145.508
Manabí	90.530	112.757	123.125	147.746	165.783	11.305	9.419	13.552	14.934	13.907	230.504	249.742
Morona Santiago	4.463	5.964	6.366	7.686	9.045	7.558	6.643	8.540	9.379	8.895	14.669	15.095
Napo	3.254	4.521	4.448	5.460	6.904	9.814	8.398	10.685	11.663	10.997	9.585	9.636
Orellana	6.668	11.671	9.350	12.242	15.368	492.568	733.269	511.782	540.827	521.946	19.050	20.127
Pastaza	4.532	6.378	6.983	8.288	9.780	87.752	86.469	102.555	107.224	101.471	12.039	12.077
Pichincha	301.960	320.645	363.559	389.932	429.537	6.593	5.414	8.595	9.989	10.473	473.957	534.278
Santa Elena	7.967	13.932	13.970	13.570	18.390	1.541	1.256	2.616	2.952	2.460	32.378	33.501

Santo Domingo De Los Tsáchilas	34.169	47.380	30.918	32.697	38.360	22.021	25.807	26.973	29.725	27.927	84.906	82.508
Sucumbios	10.860	16.007	16.885	21.099	27.561	15.329	14.547	17.039	18.582	17.044	29.044	31.750
Tungurahua	62.377	69.977	71.883	80.629	85.281	61.886	39.769	68.051	81.253	80.280	107.456	109.190
Zamora Chinchipe	3.223	4.582	5.051	5.610	6.613	22.281	23.396	28.799	30.907	28.333	11.468	12.661
Total	1.226.349	1.488.023	1.558.158	1.719.597	1.752.712	1.925.368	2.056.213	2.237.264	2.403.651	2.311.960	2.361.175	2.535.853

Nota: INEC, Sistema de Indicadores de Producción (SIPRO), Sector Transporte, 2023.

Anexo A2

Ecuador: Salario promedio del Sector H49, a nivel nacional

Cantones con mejor salario promedio a nivel nacional		
Año 2021		
Posición	Cantón	Salario
1	Catamayo	1.048,94
2	Samborondón	887,57
3	Esmeraldas	880,25
4	Santa Cruz	768,90
5	Guayaquil	765,97
27	Cuenca	492,81

Nota. INEC, Directorio de Empresas y Establecimientos, 2023b.

Anexo A3

Número de empresas del sector transporte en el Azuay

Posición	Cantón	Cantidad
1	Cuenca	4216
2	Gualceco	224
3	Paute	148
4	Santa Isabel	141
5	Sígsig	111
6	Camilo Ponce Enríquez	79
7	Girón	51
8	Nabón	50
9	Chordeleg	40
10	Guachapala	32
11	Sevilla de Oro	29
12	San Fernando	24
13	Pucará	19
14	Oña	15
15	El Pan	12
Total		5191

Nota. INEC, Directorio de Empresas y Establecimientos, 2023b.