



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

CARRERA DE ECONOMÍA

Proyecto de Investigación, previo a la obtención del Título de Economista.

Tema:

“Estudio de la economía colaborativa en el servicio de transporte y la generación de empleo en la ciudad de Ambato”

Autor: Ortiz Gutiérrez, Raúl Eduardo

Tutora: Eco. Ruiz Guajala, Mery Esperanza

Ambato – Ecuador

2023

APROBACIÓN DEL TUTOR

Yo, Econ. Mery Esperanza Ruiz Guajala con cédula de ciudadanía N.º 110321681-6, en mi calidad de Tutor del proyecto de investigación sobre el tema: **“ESTUDIO DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE Y LA GENERACIÓN DE EMPLEO EN LA CIUDAD DE AMBATO”** desarrollado por Raúl Eduardo Ortiz Gutiérrez, de la Carrera de Economía, modalidad presencial, considero que dicho informe investigativo reúne los requisitos, tanto técnicos como científicos y corresponde a las normas establecidas en el Reglamento de Graduación de Pregrado, de la Universidad Técnica de Ambato y en el normativo para la presentación de Trabajos de Graduación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría.

Por lo tanto, autorizo la presentación de este ante el organismo pertinente, para que sea sometido a evaluación por los profesores calificadores designados por el H. Consejo Directivo de la Facultad.

Ambato, agosto 2023

TUTORA



.....

Econ. Mery Esperanza Ruíz Guajala

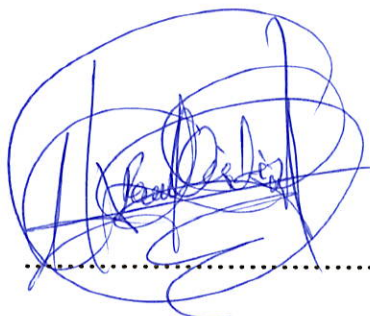
C.C. 110321681-6

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Raúl Eduardo Ortiz Gutiérrez con cédula de ciudadanía N.º 150091007-8 tengo a bien indicar que los criterios emitidos en el proyecto de investigación, bajo el tema: **“ESTUDIO DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE Y LA GENERACIÓN DE EMPLEO EN LA CIUDAD DE AMBATO”**, así como también los contenidos presentados, ideas, análisis, síntesis de datos, conclusiones, son de exclusiva responsabilidad de mi persona, como autor de este Proyecto de Investigación.

Ambato, agosto 2023

AUTOR



Raúl Eduardo Ortiz Gutiérrez

C.C. 150091007-8

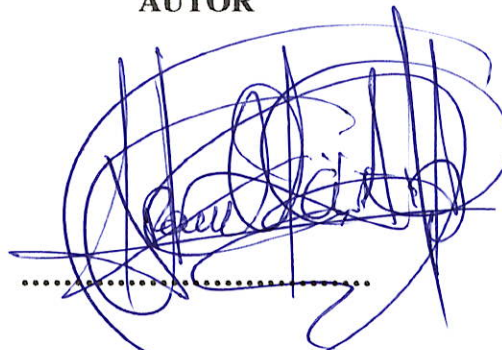
CESIÓN DE DERECHOS

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de este proyecto de investigación, un documento disponible para su lectura consulta y procesos de investigación.

Cedo los derechos en línea patrimoniales de mi proyecto de investigación, con fines de difusión pública; además apruebo la reproducción de este proyecto de investigación, dentro de las regulaciones de la Universidad, siempre y cuando esta reproducción no suponga una ganancia económica potencial; y se realice respetando mis derechos de autor.

Ambato, agosto 2023

AUTOR



Raúl Eduardo Ortiz Gutiérrez

C.C. 150091007-8

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

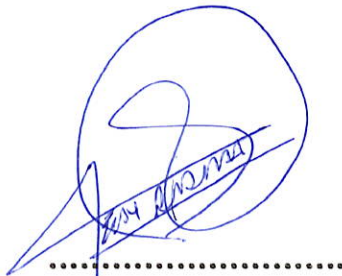
El Tribunal de Grado, aprueba el Proyecto de Investigación con el tema: “**ESTUDIO DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE Y LA GENERACIÓN DE EMPLEO EN LA CIUDAD DE AMBATO**”, elaborado por Raúl Eduardo Ortiz Gutiérrez, estudiante de la Carrera de Economía, el mismo que guarda conformidad con las disposiciones reglamentarias emitidas por la Facultad de Contabilidad y Auditoría de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato, agosto 2023



Dra. Tatiana Valle PhD

PRESIDENTE



Econ. Elsy Álvarez

MIEMBRO CALIFICADOR



Econ. Álvaro Vayas

MIEMBRO CALIFICADOR

DEDICATORIA

La presente tesis la dedico a mis padres que me han apoyado desde siempre y doy gracias a Dios que aún los tiene con salud y vida a mi madre Naddy Gutiérrez y a mi padre Mario Ortiz y gracias a su apoyo incondicional.

Agradezco mucho a Aida Fría, quien es como mi Segunda madre ya que me apoyado muchas veces y por su paciencia de seguir ayudándome en todo lo necesario.

A toda mi familia que ha estado en las buenas y en las malas, mis hermanos y mis amigos que han estado presentes en algunas ocasiones para que yo pueda sobresalir adelante les doy las gracias.

Finalmente, a una persona especial que me apoyó desde un inicio de la carrera y su nombre es Karla.

Raúl Eduardo Ortiz Gutiérrez

AGRADECIMIENTO

Agradezco a la Universidad Técnica de Ambato y sus majestuosos maestros que cada día me impartieron su aprendizaje, estuvieron en las buenas y en las malas, especialmente a: David Ortiz, Marcelo Mantilla, Juan Pérez, Diego Lara, Oswaldo Jacome y a mi tutora de tesis, quienes me brindaron toda la confianza para poder seguir y guiarme hasta el final.

Raúl Eduardo Ortiz Gutiérrez

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
CARRERA DE ECONOMÍA

TEMA: “ESTUDIO DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE Y LA GENERACIÓN DE EMPLEO EN LA CIUDAD DE AMBATO”

AUTOR: Raúl Eduardo Ortiz Gutiérrez

TUTORA: Econ. Mery Esperanza Ruiz Guajala

FECHA: Agosto, 2023

RESUMEN EJECUTIVO

El estudio de la economía colaborativa en el servicio de transporte y su impacto en la generación de empleo en la ciudad de Ambato revela que plataformas como InDriver y Rappi han tenido un impacto significativo en la creación de oportunidades laborales para conductores independientes. Mediante un análisis estadístico con regresión lineal múltiple, se encontró que variables como el costo de mantenimiento y las capacitaciones presentan una alta significancia estadística y una relación positiva con los ingresos mensuales de los trabajadores. La economía colaborativa ha brindado oportunidades laborales para conductores que desean trabajar de manera flexible y ha mejorado la movilidad urbana en la ciudad. Sin embargo, también se identificaron desafíos, como la competencia en el mercado. Los resultados muestran que la economía colaborativa juega un papel relevante en la generación de empleo, el modelo utilizado muestra que los ingresos mensuales son explicados, con un R^2 de 0.9813, lo que indica que el 98.14 por ciento se puede explicar mediante las variables, costos de mantenimiento, días laborales y capacitaciones. Los hallazgos proporcionan una base sólida para la toma de decisiones informadas y el diseño de políticas que fomenten el crecimiento sostenible y equitativo en el ámbito laboral mediante la economía colaborativa en Ambato.

PALABRAS DESCRIPTORAS: ECONOMÍA, EMPLEO, PLATAFORMAS, DELIVERY.

TECHNICAL UNIVERSITY OF AMBATO
FACULTY OF ACCOUNTING AND AUDITING
ECONOMICS CAREER

TOPIC: “ESTUDIO DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE Y LA GENERACIÓN DE EMPLEO EN LA CIUDAD DE AMBATO”

AUTHOR: Raúl Eduardo Ortiz Gutiérrez

TUTOR: Econ. Mery Esperanza Ruíz Guajala

DATE: August, 2023

ABSTRACT

The study of the collaborative economy in the transportation service and its impact on employment generation in the city of Ambato reveals that platforms such as InDriver and Rappi have had a significant impact on the creation of job opportunities for independent drivers. Through a statistical analysis with multiple linear regression, it was found that variables such as the cost of maintenance and training have a high statistical significance and a positive relationship with the monthly income of workers. The collaborative economy has provided job opportunities for drivers willing to work flexibly and has improved urban mobility in the city. However, challenges, such as market competition, were also identified. The results show that the collaborative economy plays a relevant role in employment generation, the model used shows that monthly income is explained, with an R^2 of 0.9813, indicating that 98.14 percent can be explained by the variables, maintenance costs, working days and trainings. The findings provide a solid basis for informed decision making and the design of policies that foster sustainable and equitable growth in the labor sphere through the collaborative economy in Ambato.

KEYWORDS: ECONOMY, EMPLOYMENT, PLATFORMS, DELIVERY.

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO	PÁGINA
PÁGINAS PRELIMINARES	
PORTADA.....	i
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	ii
DECLARACIÓN DE AUTORÍA.....	iii
CESIÓN DE DERECHOS.....	iv
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO.....	v
DEDICATORIA.....	vi
AGRADECIMIENTO.....	vii
RESUMEN EJECUTIVO.....	viii
ABSTRACT.....	ix
ÍNDICE GENERAL.....	x
ÍNDICE DE TABLAS.....	xii
INDICE DE GRÁFICOS.....	xiii
CAPÍTULO I.....	1
INTRODUCCIÓN.....	1
1.1 Descripción del problema.....	1
1.2 Justificación.....	4
1.2.1 Justificación teórica, metodológica (viabilidad) y práctica.....	4
1.2.2. Justificación metodológica.....	6
1.2.3. Justificación práctica.....	8
1.2.4. Formulación del problema de investigación.....	9
1.3 Objetivos.....	9
1.3.1 Objetivo general.....	9
1.3.2 Objetivos específicos.....	9
CAPÍTULO II.....	10
MARCO TEÓRICO.....	10
2.1 Revisión de literatura.....	10
2.1.1 Antecedentes investigativos.....	10
2.1.2 Fundamentos teóricos.....	18
2.2. Hipótesis de investigación.....	25
CAPÍTULO III.....	26
METODOLOGÍA.....	26
3.1 Recolección de la información.....	26
3.2 Tratamiento de la información.....	29
3.3 Operacionalización de las variables.....	34
CAPÍTULO IV.....	37
RESULTADOS.....	37
4.1 Resultados y discusión.....	37
4.1.1 Economía colaborativa y el servicio de transporte.....	38

4.1.2 Principales plataformas y actividades económicas en la economía colaborativa	38
4.1.3 Empleo y factores asociados a la economía colaborativa de la ciudad de Ambato.....	39
4.1.4 Relación de la economía colaborativa y la generación de empleo en la ciudad de Ambato	54
4.2 Verificación de la hipótesis	56
CAPÍTULO V.....	58
CONCLUSIONES.....	58
5.1 Conclusiones	58
5.2 Limitaciones del estudio	60
5.3 Futuras líneas de investigación	61
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	62
ANEXOS	66

ÍNDICE DE TABLAS

CONTENIDO	PÁGINA
Tabla 1. Operacionalización de la variable economía colaborativa	34
Tabla 2. Operacionalización de la variable generacion de empleo.....	36
Tabla 3. Edad de los trabajadores	40
Tabla 4. Estado civil de los trabajadores	40
Tabla 5. Nivel academico de los trabajadores	41
Tabla 6. Perseciones sobre la economía colaborativa	43
Tabla 7. Ingresos economicos mensuales.....	44
Tabla 8. Costos de mantenimiento y combustible	45
Tabla 9. Tiempo de participacion de los trabajadores en el servicio de transporte colaborativo.....	47
Tabla 10. Modelo minimos cuadrados ordinarios	55

INDICE DE GRÁFICOS

CONTENIDO	PÁGINA
Gráfico 1. Esquema del Ecosistema de Economía Colaborativa	19
Gráfico 2. Género de los Trabajadores.....	39
Gráfico 3. Tipo de Trabajo Autónomo o Dependiente	42
Gráfico 4. Tipo de Movilización	44
Gráfico 5. Percepción de las Personas Sobre la Utilidad del Uso de Plataformas Digitales	46
Gráfico 6. Tipo de Servicio que Ofrecen los Trabajadores	47
Gráfico 7. Calificación de las Plataformas por los Trabajadores	48
Gráfico 8. Horarios Empleados por los Trabajadores	49
Gráfico 9. Inseguridad al Prestar el Servicio de Transporte	50
Gráfico 10. Mejor Día Laboral para los Trabajadores	51
Gráfico 11. Distribución de Vehículos Según Condición de Tenencia.....	52
Gráfico 12. Riesgos Por Brindar el Servicio	53

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1.1 Descripción del problema

La colaboración económica es una tendencia global que ha modificado la manera en que se llevan a cabo servicios en distintos sectores. El surgimiento de plataformas digitales que promueven la comunicación entre proveedores y usuarios de servicios ha propiciado un consumo novedoso, que se basa en la colaboración y el intercambio. En este sentido, resulta relevante destacar que el sector del transporte se ha visto sumamente impactado por la economía colaborativa debido a que han surgido diversas empresas que ofrecen servicios alternativos a los que se venían prestando de manera tradicional (Guitert & Pérez, 2016). La economía colaborativa es un modelo económico que se caracteriza por facilitar la compra y venta de bienes y servicios a través de plataformas digitales. Estas plataformas son propiedad de aquellos que aportan los recursos, ya sean trabajadores, proveedores de bienes o consumidores. Este enfoque ha cobrado relevancia en la era digital y ha transformado la forma en que se llevan a cabo las transacciones comerciales y la prestación de servicios. Al conectar directamente a proveedores y consumidores, la economía colaborativa promueve una utilización más eficiente de los recursos y ofrece oportunidades de ingresos adicionales al ofrecer servicios a la comunidad. Ha creado nuevas oportunidades laborales y ha generado una mayor diversidad en la fuerza laboral (Sánchez, 2017).

En la investigación de Gómez y Morales (2018), La economía colaborativa se centra en la verdadera naturaleza de las relaciones que se forman en el fenómeno de cooperación, teniendo en cuenta los principios ontológicos que la respaldan. La Real Academia de la Lengua ofrece dos significados para el término "ontología". En primer lugar, lo define como la "parte de la metafísica que se ocupa del ser en general y sus propiedades trascendentales". En un segundo sentido, el término se relaciona con las ciencias de la comunicación y la Inteligencia Artificial, donde se refiere a una "red o sistema de datos que define las relaciones existentes entre los conceptos de un dominio

o área de conocimiento". En el contexto de la economía colaborativa, estos principios ontológicos subyacen a la forma en que las personas y las empresas cooperan y comparten recursos a través de plataformas digitales, permitiendo una conexión directa entre proveedores y consumidores, y generando nuevas oportunidades en el mercado laboral. Este enfoque ha cambiado la forma en que se llevan a cabo las transacciones comerciales y ha dado lugar a un modelo económico más eficiente y diverso.

La revisión bibliográfica permite identificar los principales conceptos y teorías relacionadas con la economía colaborativa y su impacto en la generación de empleo en el sector del transporte. Se revisan estudios previos sobre el tema, tal como lo menciona Sinchigalo et al. (2023), es importante realizar una búsqueda exhaustiva en bases de datos relevantes, sobre todo en el ámbito educativo y de investigación científica, particularmente aquellos realizados en contextos similares a los propuestos en nuestra investigación. La sociedad experimenta una continua evolución en sus procesos sociales, políticos y económicos, y es evidente que las nuevas tecnologías tienen un poder transformador significativo en los mercados y en nuestras interacciones cotidianas, estas innovaciones tecnológicas han provocado cambios drásticos en la forma en que nos desenvolvemos en la vida diaria y han impactado profundamente en la manera en que se llevan a cabo las transacciones comerciales y las relaciones entre las personas. (Ossa & Camilo, 2017).

En América Latina, la economía colaborativa ha crecido rápidamente en sectores como el transporte, la vivienda, el cuidado personal y la nutrición. Sin embargo, este modelo económico también alberga desafíos y controversias, competencia desleal con los titulares, falta de regulación y posible explotación de los trabajadores. El principal problema que plantea el tema de la economía colaborativa en América Latina es cómo equilibrar los beneficios de la economía colaborativa para consumidores y proveedores con la necesidad de proteger los derechos de los trabajadores y garantizar una competencia leal. Además, se debe considerar cómo una regulación eficaz puede apoyar el desarrollo de la economía colaborativa sin restringir su capacidad de innovar y crecer (Oliveira & Teodósio, 2020).

La economía colaborativa en el sector del transporte ha experimentado un acelerado crecimiento en Ambato durante los últimos años. La insuficiencia de los servicios de transporte público ha generado en la población la necesidad de buscar opciones de movilidad más flexibles y al alcance de su presupuesto, y ante esta circunstancia, los servicios colaborativos de transporte se han vuelto una alternativa ampliamente popular. A pesar de ello, el viraje hacia la economía colaborativa ha generado inquietudes principalmente en lo que respecta a su impacto en el empleo y en la economía local (Luque & López, 2017). En los últimos años ha transformado que los sectores económicos incluyendo el transporte, la economía colaborativa ha obtenido un crecimiento económico tras la aparición de plataformas digitales en las ofrecen servicios de movilidad instantánea (transporte), en las plataformas digitales se puede encontrar aplicaciones como INDRIVE y RAPPI, estos ofrecen servicios de transporte de pasajero puerta a puerta y de transportes de bienes necesarios de alimentación en establecimientos de comida rápida.

El bienestar de la población de un país está vinculado, en parte, al acceso al empleo y a sus características. Sin embargo, el surgimiento de oportunidades laborales no es un proceso espontáneo, sino que requiere un desarrollo económico que involucre la colaboración entre empresarios y el gobierno mediante políticas laborales enfocadas en la generación de nuevos puestos de trabajo. En este sentido, comprender la dinámica del empleo en la industria es de gran utilidad en diversos contextos, especialmente para los responsables de la formulación de políticas, quienes deben comprender cómo los cambios en el mercado laboral impactan en la producción, los salarios, la sustitución de factores de producción y la reducción de recursos (Sotelo & Vallejo, 2021).

La diferencia de trabajo entre hombres y mujeres no pueden explicarse solo por el género debido a la ambigüedad involucrada. Por lo tanto, al examinar estas brechas, se deben considerar aspectos relacionados con la forma en que los individuos ingresan a la generación de empleo laboral. Teniendo en cuenta lo anterior, este trabajo intenta relacionar la brecha de género con la calidad del empleo para cuantificar el grado de desigualdad en las condiciones de trabajo. Para ello se utilizan dos conjuntos de variables, la primera de las cuales está vinculada a las características de la persona: nivel educativo, edad y estado civil, mientras que el segundo está relacionado con el

tipo de trabajo: sector económico, estatus de ocupación y formalidad laboral (Payán et al., 2015).

El alcance de este estudio se concentrará en el nivel micro, específicamente en la ciudad de Ambato y su sector de transporte. El análisis se enfocará en la oferta y demanda de los servicios colaborativos de transporte, evaluando su impacto en la generación de empleo y en la economía local. Asimismo, se considerarán las percepciones y experiencias de trabajadores del sector, con el objetivo de captar un entendimiento más completo de los beneficios y desafíos que presenta la economía colaborativa en esta área específica.

El objetivo de este estudio sobre la economía colaborativa y la generación de empleo en la ciudad de Ambato, es analizar como estas plataformas digitales se acomodan al empleado a generar ganancias mediante las aplicaciones digitales, y como operan los servicios dirigidos por las aplicaciones INDRIVE y RAPPI hacia los trabajadores. Las mejoras en la eficiencia de la producción de bienes y servicios mediante plataformas de economía colaborativa se deben principalmente a los avances tecnológicos recientes que las fundamentan. Estos avances permiten, por un lado, reducir los costos de transacción y las asimetrías informativas que antes dificultaban o encarecían los acuerdos necesarios para aprovechar recursos infrautilizados (Doménech, 2016).

1.2 Justificación

1.2.1 Justificación teórica, metodológica (viabilidad) y práctica

Se han desarrollado varias aplicaciones o sitios web en todo el mundo y estos se utilizan en diferentes países del mundo. En Latinoamérica y Ecuador tenemos varios ejemplos de estas plataformas como Uber, Cabify, Airbnb, Glovo, Rappi y otras (Coronel & Ortega, 2021). El intercambio de bienes y servicios entre garantes se ha realizado, aunque en escala limitada, a menudo dentro de la comunidad, barrio o círculo de conocidos desde la antigüedad (Fernández, 2018).

El hecho de que la economía esté evolucionando y, en muchos casos, volviendo sobre sí misma para retomar y actualizar viejas ideas y formas de interacción entre los

diferentes agentes económicos no es nada nuevo. En el actual contexto de crisis, los países de nuestro entorno se enfrentan a los problemas derivados de la pérdida de empleo y sus consecuencias que esto tiene tanto económica como socialmente (Méndez & Castaño, 2016).

La importancia de este estudio radica en comprender y analizar un fenómeno económico en constante crecimiento y cambio. La economía colaborativa ha surgido como un modelo disruptivo en varios sectores, generando debates y desafíos significativos en el empleo y la economía local (Alonso, 2017). La fundamentación teórica busca examinar los conceptos fundamentales de la economía colaborativa y las teorías económicas que la respaldan (Plewnia & Guenther, 2018), por tal razón es importante su aplicación en el sector del transporte en Ambato, para identificar el aporte que tiene en la generación de empleo.

Esta investigación tiene utiliza la teoría de la oferta y la demanda, que se basa evaluar el equilibrio entre conductores y usuarios en las plataformas virtuales, y cómo esto ha afectado los precios y la disponibilidad de servicios de transporte en la ciudad. En otro sentido según Nerinckx (2016), es válido emplear la teoría del capital humano para examinar las características de los trabajadores en el sector del transporte y cómo la economía colaborativa ha influido en sus condiciones laborales y ganancias en comparación con el sector tradicional.

También tiene un enfoque a la aplicación de las teorías de innovación para comprender cómo las plataformas virtuales, han introducido innovaciones tecnológicas y nuevos modelos de negocios en el sector del transporte en Ambato. Para López et al. (2022), este enfoque permite evaluar el impacto percibido y las perspectivas futuras de la economía colaborativa. También se examina la teoría de la regulación económica, que según el autor Hatzopoulos (2019) para analizar el marco regulatorio existente o propuesto relacionado con la economía colaborativa en los servicios de transporte, hay que identificar los desafíos y oportunidades que la regulación presenta para la generación de empleo y el desarrollo económico local.

La esencia de la economía colaborativa radica en su objetivo económico de proporcionar acceso temporal a recursos en lugar de enfocarse en la transferencia de propiedad (Gómez & Morales, 2018). La actividad propia de esta modalidad se presenta como una referencia adecuada para situaciones que implican la participación de grupos de personas en actividades mediadas o facilitadas por una plataforma tecnológica (Barros et al., 2015).

En el ámbito laboral, las diferencias se presentan directa e indirectamente en aspectos antes, durante y al final de las trayectorias laborales como: Acceso y paso por el sistema educativo, programas de empleo, transportabilidad, capacitación para el trabajo y la oportunidad de obtener un título al jubilarse o jubilarse (Payán et al., 2015). La discrepancia entre el sistema educativo y las demandas del aparato productivo, la baja productividad laboral y los niveles salariales desiguales y aún bajos en el sector formal; desempleo y subempleo, centralismo económico y la generación de empleo (Rivas & Milagros, 2015).

1.2.2. Justificación metodológica

La metodología para este estudio podría implicar una combinación de investigación cualitativa y cuantitativa, Entrevistas con empleadores y empleados, encuestas realizadas a los trabajadores asociados a las empresas digitales relacionados a la economía colaborativas, análisis de datos e investigación de literatura especializada. Además, La investigación sobre la economía colaborativa en la ciudad de Ambato es importante para comprender cómo esta tendencia está cambiando la economía local y cómo las empresas y los trabajadores se están adaptando

Determinar la economía colaborativa en la ciudad de Ambato es relevante no solo por el potencial impacto económico y social que puede tener en la región, sino también por la necesidad de comprender cómo las empresas y los trabajadores se están adaptando a esta nueva forma de trabajar. Intercambio. El objetivo de la investigación econométrica se puede utilizar la relación de la economía colaborativa en el servicio de transporte y la generación de empleo en la ciudad de Ambato una regresión lineal múltiple para analizar la relación del crecimiento de la economía colaborativa en el

sector de transporte, el número de trabajadores vinculadas a estas empresas en la ciudad de Ambato e incluir las variables como la edad, el género, niveles de estudio y los ingresos generados.

Este estudio se fundamenta en la necesidad de emplear un enfoque riguroso y sistemático que permita investigar de manera exhaustiva el tema de la economía colaborativa y su impacto en la generación de empleo en la ciudad de Ambato. Para lograrlo, se propone una combinación de métodos cualitativos y cuantitativos respaldados por reconocidos autores y estudios relevantes.

En primer lugar, la investigación cualitativa se utilizará para obtener una comprensión profunda de las experiencias y percepciones de los actores involucrados en la economía colaborativa. Según Creswell (2013), la investigación cualitativa permite explorar en detalle los significados que los individuos atribuyen a sus experiencias.

Por otro lado, la investigación cuantitativa se empleará para obtener datos numéricos que permitan analizar y medir el impacto de la economía colaborativa en términos de generación de empleo en Ambato. Según Hair et al. (2019), la investigación cuantitativa se basa en la recopilación y análisis de datos numéricos, lo cual es especialmente relevante en este estudio. Para ello, se realizarán encuestas a los trabajadores asociados a las aplicaciones virtuales, siguiendo las recomendaciones de Bryman (2016), con el objetivo de obtener información cuantitativa sobre el número de trabajadores vinculados a estas empresas, su perfil demográfico, niveles de ingresos, entre otros aspectos relevantes.

Es necesario llevar a cabo una revisión exhaustiva de la literatura especializada, la cual respalda teóricamente el estudio y contextualiza los hallazgos obtenidos. Autores como Sundararajan (2016) y Botsman (2010) han estudiado ampliamente el tema de la economía colaborativa y han proporcionado análisis y perspectivas relevantes sobre su impacto en el empleo y la economía. Por tal motivo se revisarán estudios previos que aborden la relación entre la economía colaborativa y la generación de empleo en contextos similares.

1.2.3. Justificación práctica

La importancia de este estudio se enfoca en resaltar y aumentar el reconocimiento de la economía colaborativa y su impacto en la generación de empleo. La economía colaborativa ha adquirido una relevancia creciente en los últimos años, transformando los modelos tradicionales de negocio y brindando nuevas oportunidades laborales. Comprender y analizar este fenómeno se vuelve crucial para abordar los desafíos y maximizar los beneficios que la economía colaborativa puede aportar en términos de empleo y desarrollo económico en la ciudad de Ambato.

La economía colaborativa ha demostrado su capacidad para generar empleo en diversos sectores, permitiendo que individuos y pequeñas empresas puedan participar en actividades económicas de forma más accesible y flexible. Además, ha impulsado la creación de nuevos tipos de empleo, como conductores de plataformas de transporte compartido, prestadores de servicios a través de aplicaciones móviles y proveedores de bienes y servicios en mercados peer-to-peer. Este estudio permitirá comprender mejor cómo la economía colaborativa en el servicio de transporte específicamente ha influido en la generación de empleo en Ambato, identificando tanto las oportunidades como los desafíos que se presentan.

Al reconocer la importancia de la economía colaborativa en la generación de empleo, se pueden adoptar medidas y políticas que fomenten su desarrollo sostenible y su integración adecuada en el marco regulatorio. Esto implica considerar aspectos como la protección laboral, la seguridad social y la equidad en las condiciones de trabajo. Además, entender cómo la economía colaborativa afecta a los sectores tradicionales y a la economía local en general permitirá una planificación estratégica más efectiva y la promoción de un ecosistema empresarial inclusivo y dinámico.

Los resultados de esta investigación podrían ayudar a las empresas a adaptarse y aprovechar la economía colaborativa, así como ayudar a los trabajadores a tomar decisiones informadas cuando utilicen servicios colaborativos. Además, los resultados podrían servir de base para el desarrollo de políticas públicas para promover la economía colaborativa en la ciudad de Ambato y otras regiones del país asimismo

basado en dos empresas Indrive y Rappi que forman parte de la economía colaborativa y en la generación de empleo en la ciudad de Ambato.

1.2.4. Formulación del problema de investigación

¿Cómo incide la economía colaborativa en la generación de empleo en la ciudad de Ambato?

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo general

- Analizar el impacto de la economía colaborativa en el servicio de transporte en la generación de empleo en la ciudad de Ambato

1.3.2 Objetivos específicos

- Identificar las principales plataformas y actividades económicas asociadas con la economía colaborativa en la ciudad de Ambato.
- Determinar la generación de empleo y demás factores asociados a la economía colaborativa en la ciudad de Ambato, a través de levantamiento de información primarias.
- Relacionar la economía colaborativa y la generación de empleo en la ciudad de Ambato

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Revisión de literatura

2.1.1 Antecedentes investigativos

La periodista, planificadora urbana y activista canadiense-estadounidense Jacobs (1961) destaca la importancia de la economía colaborativa para crear ciudades más sostenibles y vibrantes. Jacobs cuestionó la renovación urbana que favorecía la construcción de torres de gran altura y autopistas, abogó por la preservación de vecindarios de uso mixto, donde los residentes pudieran interactuar y colaborar entre sí. Enfatizó que la economía colaborativa, basada en compartir recursos y fomentar la cooperación local, era esencial para mantener la vitalidad y diversidad de las ciudades. Su visión de ciudades transitables y con una economía colaborativa ha tenido un impacto duradero en la planificación urbana, alentando a los planificadores a adoptar estrategias más inclusivas y sostenibles que promuevan un mayor desarrollo comunitario.

Para el economista y filósofo británico Schumacher (1973) la economía colaborativa es una respuesta urgente a los desafíos que enfrentamos en el mundo actual, es una forma de redefinir nuestras prioridades y reconstruir la estructura de nuestra sociedad. En lugar de enfocarnos únicamente en el crecimiento económico a expensas de los recursos naturales y del bienestar humano, debemos reconocer la importancia de la cooperación y el compartir. La economía colaborativa nos permite utilizar eficientemente nuestros recursos limitados y al mismo tiempo, promover la igualdad y la inclusión social. Solo a través de esta colaboración genuina y un cambio en nuestra mentalidad consumista, podremos construir una economía que realmente beneficie a las personas y al planeta en su conjunto.

Para el destacado socialista libertario, ecologista y autor estadounidense Bookchin (1982) presenta una visión de una sociedad más sostenible y justa a través de la economía colaborativa, argumenta que la jerarquía es la raíz de los problemas

ambientales y sociales, proponiendo comunidades descentralizadas y autogestionadas como solución. Sus ideas destacan la importancia de la cooperación, la solidaridad y la toma de decisiones colectivas para crear una sociedad democrática e igualitaria, la economía colaborativa es una forma de crear una sociedad más democrática, igualitaria y sostenible.

En el año 2015, los gobiernos locales se enfrentaron a diversas cuestiones jurídicas relacionadas con la economía colaborativa, con un enfoque especial en dos sectores que han generado gran polémica en nuestro país: el transporte urbano de pasajeros mediante aplicaciones como Uber y Cabify, y el alojamiento de corta duración liderado por Airbnb. Para abordar estos problemas de manera efectiva, es fundamental realizar un estudio exhaustivo del impacto de la economía colaborativa en la realidad social, teniendo en cuenta tanto las implicaciones legales como las soluciones posibles. Comprender en profundidad estos desafíos permitirá adaptar las normas jurídicas pertinentes y asegurar que la economía colaborativa opere de manera justa y equitativa dentro del marco legal establecido (Doménech, 2016). La economía colaborativa es claramente positiva, pero hay algunas personas o grupos que podrían verse perjudicados (por ejemplo, taxistas y hoteleros). El formulador de políticas podría mitigar esta situación introduciendo varias medidas, aumentando las licencias de transporte o alojamiento, lo que podría ralentizar la actividad económica y afectar la libre competencia (Méndez & Castaño, 2016).

En palabras de Guitert y Pérez (2016) la virtualidad proporciona oportunidades innovadoras para la colaboración, comunicación y producción de conocimiento, lo cual amplía las posibilidades de aprendizaje y trabajo en equipo que previamente estaban restringidas en un entorno individual de trabajo. Una de las principales ventajas del aprendizaje colaborativo radica en que los estudiantes pueden descubrir su propio estilo de trabajo mediante su capacidad para autorregularse y autoevaluarse, reflexionando sobre sus acciones durante el desarrollo de sus actividades. También tienen la oportunidad de autorregular su actividad al observar y aprender de sus compañeros de equipo, lo que enriquece su experiencia educativa y les permite obtener distintas perspectivas y enfoques para abordar los desafíos de manera conjunta (González, 2016).

Aplicaciones como Uber, Tappsi y Airbnb tienen una naturaleza peculiar que difiere del concepto tradicional de "empresas". Estas plataformas no son personas jurídicas ni unidades de producción con jerarquías internas, como una empresa convencional. Por lo tanto, la aplicación del derecho debe adaptarse para regular adecuadamente estas nuevas formas de interacción económica, ya que perseguir o sancionar a un software resulta complejo y costoso. Algunas de estas economías colaborativas operan de manera eficiente y autosuficiente, demostrando que pueden funcionar sin una estructura jerárquica tradicional. Por ejemplo, en el caso de Facebook, la plataforma se mantiene y actualiza a través del uso y la interacción de los usuarios, lo que resalta cómo pueden existir casos de economías colaborativas que operan de manera exitosa sin una gestión centralizada. Esta evolución en la forma de hacer negocios plantea retos para la regulación, pero también abre oportunidades para explorar nuevas formas de intercambio económico basadas en la colaboración y el uso compartido de recursos (Ossa & Camilo, 2017).

La economía colaborativa en el sector del alojamiento turístico ha generado conflictos entre las plataformas digitales que ofrecen alojamiento y los proveedores de este servicio, ya sean profesionales o particulares, así como con las comunidades de vecinos y el sector hotelero. Un caso relevante es la disputa legal entre Airbnb y el sector hotelero europeo, que buscaba una regulación más estricta para la plataforma. Sin embargo, en diciembre de 2019, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) falló a favor de Airbnb, considerándola una plataforma digital de intermediación respaldada por la libre prestación de servicios y no un agente inmobiliario sujeto a normativas más rigurosas de esta profesión. Esta decisión del TJUE destaca cómo la economía colaborativa en el ámbito del alojamiento ha planteado desafíos legales y regulatorios, generando debates sobre el equilibrio entre la innovación y la protección de los derechos de los actores involucrados (Traval, 2017).

Una de las principales ventajas del cooperativismo de plataforma radica en que el beneficio derivado de compartir la información no queda en manos de los accionistas de grandes empresas multinacionales, sino que es redistribuido entre los generadores de dicha información. Esto implica que el margen de ganancia, que normalmente oscila

entre el 10 % y el 20 % en reservas realizadas a través de plataformas como Booking o Airbnb, pasa a ser propiedad de la comunidad local. Esto se traduce en mayores ingresos y el pago de impuestos locales, lo que genera un efecto multiplicador al promover una actividad económica adicional en el territorio. De esta manera, el cooperativismo de plataforma permite que la comunidad participe de forma más activa y directa en el aprovechamiento de los recursos y beneficios generados por las transacciones, en contraposición al enfoque tradicional en el que gran parte de las ganancias se concentra en manos de grandes empresas transnacionales (Gómez & Morales, 2018).

Menciona Fernández (2018) Las plataformas españolas también siguen un modelo de expansión internacional similar, ya que la mayoría de ellas inician su crecimiento en países vecinos de Europa y en naciones de América Latina. Al analizar las razones detrás de esta elección, se destaca la relevancia de las similitudes culturales y el estado de la economía colaborativa en dichos países. En el caso de América Latina, esta tendencia aún está en desarrollo y se encuentra en un nivel menos avanzado que en Europa, lo que brinda a las empresas que se expanden a esta región una ventaja competitiva al ser pioneras en el mercado.

En la sociedad ecuatoriana, el problema del desempleo se ha vuelto cada vez más urgente en la actualidad. La tasa de desempleo ha experimentado un aumento en comparación con el año 2015, cuando se situaba en el 4,8%, alcanzando ahora un 4,9%, su nivel más alto en los últimos tres años, según datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). Este incremento en el índice de desempleo conlleva diversas consecuencias, como el estancamiento económico, el aumento de la pobreza, la falta de recursos que lleva a la deserción de la formación académica, entre otros desafíos. Es fundamental abordar esta problemática de manera efectiva para mitigar sus efectos negativos en la sociedad y promover el crecimiento económico y el bienestar general de la población (Véliz, 2019).

Se basa la investigación de Sánchez y Moreno (2019) el enfoque se dirige hacia varios sectores, como el espacio, las finanzas, los bienes, la alimentación, los servicios y el transporte. Una vez que se han identificado estos sectores en la economía colaborativa

y las nuevas actividades de la matriz productiva que se deben impulsar, el objetivo es evaluar el nivel de aprovechamiento de esta tendencia emergente en el país. Esto contribuirá a responder a la creación de nuevos emprendimientos basados en la economía colaborativa, tomando en cuenta los acontecimientos y experiencias de otros países. Todo esto permitirá a los ecuatorianos adquirir un mayor conocimiento sobre las actividades de la economía colaborativa y fomentar la diversificación de la matriz productiva. De esta manera, la economía ecuatoriana no dependerá únicamente de recursos primarios como el petróleo, sino que se abrirán oportunidades para la sostenibilidad y el desarrollo en procesos que sean beneficiosos tanto para la sociedad como para el medio ambiente.

En el sector del alquiler de vehículos, la Empresa Y se destaca como una de las principales locadoras a nivel mundial, con sede en Estados Unidos y presencia en los principales aeropuertos de Brasil. Su enfoque se centra en atender a clientes que incluyen turistas, viajeros por trabajo y aquellos con necesidades esporádicas y específicas de alquiler de vehículos. Estos clientes forman un mercado segmentado con necesidades ligeramente diferentes, pero todos comparten la característica de ser viajeros. Por otro lado, la Plataforma B opera como un Marketplace que conecta a propietarios de automóviles que no utilizan sus vehículos a diario con personas que necesitan alquilar autos para sus desplazamientos. Aunque son grupos diferentes, ambos son interdependientes y esencial para el funcionamiento del modelo de negocio, lo que caracteriza a las Plataformas Multilaterales. Esta interdependencia genera un efecto de red, donde el valor creado por estas empresas está directamente relacionado con el número de usuarios que participan en la plataforma (Melo & Cabanne, 2020). Los anfitriones tienen la libertad de decidir cómo ofrecer sus servicios en la plataforma, y la idea de uso gratuito se limita únicamente a la creación de la cuenta y al seguro contra daños que la plataforma ofrece a los anfitriones. Sin embargo, la cuestión radica en que la empresa obtiene ganancias a través de una tarifa del 3% sobre cada reserva realizada (Silva & Azevedo, 2020).

Los anfitriones tienen la libertad de decidir cómo ofrecer sus servicios en la plataforma, y la idea de uso gratuito se limita únicamente a la creación de la cuenta y al seguro contra daños que la plataforma ofrece a los anfitriones. Sin embargo, la

cuestión radica en que la empresa obtiene ganancias a través de una tarifa del 3% sobre cada reserva realizada (Silva & Azevedo, 2020). Los anfitriones tienen la libertad de decidir cómo ofrecer sus servicios en la plataforma, y la idea de uso gratuito se limita únicamente a la creación de la cuenta y al seguro contra daños que la plataforma ofrece a los anfitriones. Sin embargo, la cuestión radica en que la empresa obtiene ganancias a través de una tarifa del 3% sobre cada reserva realizada (Silva & Azevedo, 2020).

Mediante la información de Amada y Orduña (2020) menciona que los datos del INEGI de 2016 muestran que la tasa de desempleo es alta 3.5%, lo que significa que 4 de cada 100 no tienen trabajo; También reportan una tasa de subempleo de 7.1%, lo que significa que 7 de cada 100 mexicanos están subempleados. Estos datos sugieren que el empleo en México va muy bien, pero no es así; Lo que está pasando es que los desempleados encuentran refugio en el sector informal. Así lo confirma la tasa de empleo informal del 52,4%, indicando que 6 de cada 10 puestos de trabajo pertenecen a la economía informal, es un notable escenario es urgente la necesidad un Estado de derecho social que motive economías colaborativas orientadas al fin común a través de beneficios fiscales.

Las palabras, frases e ideas recopiladas se han clasificado en grupos según su similitud, con el propósito de identificar temas comunes de manera más efectiva (Silva & Azevedo, 2020). En palabras de Arribas e Islas (2021) promotores del movimiento que busca poner fin al capitalismo, y destaca la existencia de tres áreas clave en la economía colaborativa: la comunicación, la energía y la logística, que trabajan juntas como un sistema operativo para formar lo que él llama la "fisiología del nuevo organismo económico". Sin embargo, señala que el internet de la comunicación está siendo controlado por gigantes tecnológicos como Google, Apple, Facebook y Amazon, lo que representa un desafío para la economía colaborativa. En el análisis de la plataforma, se busca reconocer los discursos presentes mediante la consideración de textos, así como aspectos semióticos como imágenes, videos y el diseño del sitio web.

Un reportaje del periódico El Universo presentó un estudio sobre el impacto económico de Glovo en Ecuador durante su primer año de operaciones. Según el artículo, se destacan cifras interesantes, como una ganancia promedio de USD 3.50

por hora para los repartidores, lo que equivale a un ingreso mensual de entre USD 569.00 y USD 1,736.00, dependiendo de las horas y días dedicados a la actividad (García, 2019). Estos ingresos superan el salario básico unificado, lo que ha hecho que esta modalidad de trabajo resulte atractiva para muchas personas (Coronel & Ortega, 2021).

El autor Arun (2022), en su estudio "De capitalismo basado en la multitud a la economía compartida: explorando los efectos de las plataformas colaborativas en el empleo", se enfoca en examinar los impactos de las plataformas colaborativas en el empleo, analiza cómo la economía colaborativa ha transformado los modelos tradicionales de empleo y ha impulsado la creación de nuevas formas de trabajo. Mediante el análisis de casos de estudio específicos de empresas de economía colaborativa en diversos sectores, con especial énfasis en el sector del transporte, el autor examina cómo estas plataformas han influido en la generación de empleo y las condiciones laborales en general. El estudio proporciona una perspectiva valiosa para comprender el impacto de las plataformas colaborativas en la economía y el empleo, al revelar cómo han alterado los paradigmas tradicionales del empleo, el autor arroja luz sobre las oportunidades y desafíos asociados con la economía colaborativa. La investigación ofrece una visión amplia de los cambios que se han producido en la forma en que las personas encuentran trabajo y cómo se llevan a cabo las transacciones laborales en la era digital. Al identificar los beneficios y los posibles problemas que surgen de la adopción de plataformas colaborativas, este estudio resulta esencial para los responsables de la formulación de políticas, los empresarios y los trabajadores en general.

Son actividades de industrias creativas: el trabajo de ingenieros que dedican su conocimiento y tiempo a la creación y difusión de algoritmos. Esto resuelve la necesidad de las personas y organizaciones de usar un sistema operativo que funcione de forma gratuita. Sin embargo, esto no significa que todos los productos digitales deban clasificarse como EC o que todos los EC correspondan a las industrias creativas. Hay una línea muy fina entre el de construcción de comunidad y la forma en que las personas resuelven sus necesidades. Un ejemplo de esto es el subsector de software de la economía colaborativa. Primero, surgieron comunidades dedicadas al desarrollo de

software que permitían intercambios sin fines de lucro entre usuarios. Así surgieron Uber o Rappi como ejemplos de soluciones creativas de la industria a necesidades específicas de transporte compartido o disponibilidad de tiempo para realizar trámites (Londoño & Tello, 2022).

La breve investigación de Torresl y Fonseca (2022) el uso de aplicaciones informáticas en la economía colaborativa conlleva consecuencias que afectan el acceso a prestaciones sociales como cesantías y primas, así como el goce del descanso remunerado, incluyendo vacaciones, días festivos y dominicales. También restringe la aplicación de una jornada de trabajo adecuada, limitando el trabajo nocturno y las horas extras. Adicionalmente, excluye la posibilidad de acceder a beneficios universales e irrenunciables, como una pensión de jubilación e invalidez. Se restringen los derechos relacionados con la libertad sindical y la negociación colectiva, así como los tratados y convenios internacionales que protegen los derechos humanos y prohíben su limitación durante estados de excepción relacionados con el trabajo. Es fundamental que tanto los operadores administrativos como las ramas legislativa y judicial del Estado apliquen, respeten y ejecuten de manera obligatoria estos derechos y tratados ratificados por el Congreso para garantizar la protección y el bienestar de los trabajadores.

En el trabajo de investigación de Botsman y Rogers (2023), titulado "El surgimiento del consumo colaborativo: una revisión sistemática de la literatura", presentan una exhaustiva revisión sistemática de la literatura existente sobre la economía colaborativa. Su objetivo principal es explorar los diversos aspectos de la economía colaborativa con el mercado laboral, centrándose en el intercambio de bienes y servicios, el alquiler y el préstamo. A lo largo de la investigación, se analiza en detalle cómo la economía colaborativa ha impactado en la generación de empleo en una variedad de industrias, con especial énfasis en el sector del transporte. La literatura proporciona una visión completa de la evolución de estos conceptos, así como de sus efectos en la sociedad contemporánea. Se exploran diferentes perspectivas teóricas y empíricas, lo que contribuye al debate académico y establece una base sólida para futuras investigaciones en este campo. Este estudio es fundamental para comprender

la transformación del consumo y las implicaciones de la economía colaborativa en múltiples aspectos de la vida económica y social.

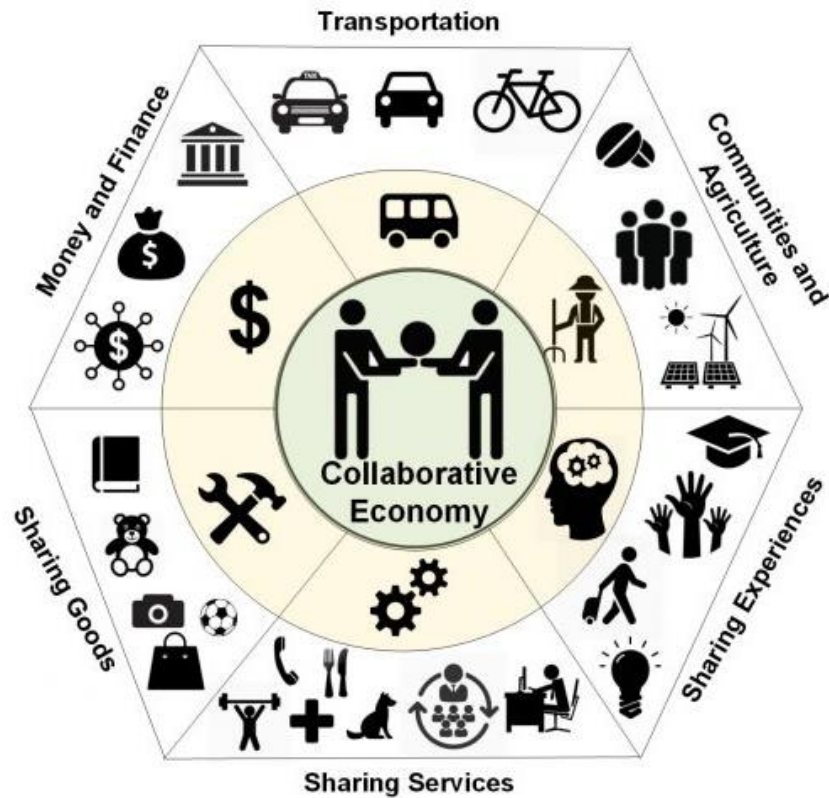
2.1.2 Fundamentos teóricos

Economía colaborativa

La economía colaborativa es un enfoque económico en el cual empresas, startups y personas comparten tanto la propiedad como el acceso a recursos. Esta colaboración facilita la creación de nuevos productos, servicios y negocios, generando eficiencias en el mercado. En este contexto, la economía colaborativa se refiere a la práctica de compartir activos que tienen capacidad infrautilizada con el propósito de obtener beneficios económicos, ambientales o sociales. La tecnología juega un papel fundamental en impulsar el desarrollo de esta economía compartida, permitiendo la interacción y coordinación entre usuarios y proveedores de manera eficiente y a gran escala (Rodríguez et al., 2016).

Para Botsman (2022), la economía colaborativa es un sistema donde el poder de la comunidad y la confianza en el prójimo se convierten en moneda de intercambio, generando un valor colectivo que supera al individual. La economía colaborativa se basa en la confianza mutua entre las personas y en la capacidad de compartir recursos y habilidades para beneficio común, promoviendo así una mayor conexión entre los individuos y una redistribución más equitativa de los recursos, generando un impacto positivo en la sociedad.

Gráfico 1. Esquema del Ecosistema de Economía Colaborativa



Nota. Influencia de las nuevas tecnologías en la economía colaborativa. Fuente: (IRTA, 2018).

La economía colaborativa es un modelo de negocio que se basa en el intercambio de bienes y servicios entre particulares, utilizando plataformas en línea para facilitar la transacción. Para Breaux (2020) este modelo permite a los usuarios acceder a bienes y servicios que de otro modo serían inaccesibles o demasiado costosos, también ayuda a reducir el desperdicio y el consumo de recursos, esta forma de intercambio y colaboración se ha popularizado gracias a la tecnología y la conectividad digital, lo que ha dado lugar a plataformas de economía colaborativa en diversos sectores, como el transporte, la entrega de alimentos, el alojamiento, el trabajo freelance y muchas otras actividades económicas.

La economía colaborativa, también conocida como economía compartida o economía peer-to-peer, es un modelo económico en el que los individuos y empresas comparten recursos, bienes, servicios o habilidades directamente entre sí, utilizando plataformas digitales o aplicaciones en línea. En este sistema, los participantes pueden ofrecer y

acceder a diversos servicios o productos de manera temporal o puntual, sin la intermediación tradicional de empresas o instituciones establecidas. La economía colaborativa facilita la interacción directa entre proveedores y usuarios, permitiendo una mayor eficiencia en el uso de recursos, la optimización de capacidades subutilizadas y la generación de ingresos adicionales para los proveedores de bienes y servicios (Rojanakit et al., 2022).

Sen (1993) argumenta que el desarrollo no se trata solo de aumentar el ingreso, sino también de mejorar las capacidades de las personas, las capacidades son las cosas que las personas pueden hacer o ser, y están determinadas por una combinación de factores, como la salud, la educación, la vivienda y el acceso a los recursos. Sostiene que el desarrollo debe centrarse en la expansión de las libertades de las personas, ha ayudado a cambiar la forma en que se piensa sobre el desarrollo y ha llevado a una mayor atención a la importancia de las capacidades humanas.

Para Ragkousis (2022) la teoría de Amartya Sen sobre las capacidades humanas es relevante para comprender el potencial de la economía colaborativa, destaca que el desarrollo económico va más allá del aumento del ingreso y se centra en mejorar las capacidades de las personas. Estas capacidades se refieren a lo que las personas pueden hacer o ser, influenciadas por factores como salud, educación, vivienda y acceso a recursos.

La economía colaborativa puede mejorar las capacidades humanas de diversas formas:

1. Al reducir los costos de acceso a bienes y servicios esenciales como vivienda, transporte y cuidado infantil, se liberan recursos para invertir en educación y formación.
2. Al permitir el intercambio de habilidades y conocimientos, las personas pueden desarrollarse en nuevos ámbitos, lo que impacta positivamente en sus oportunidades laborales e ingresos.
3. Al facilitar la conexión entre personas y la formación de comunidades, la economía colaborativa fomenta el bienestar social y emocional.

Empleo

El empleo surge gracias a la división del trabajo, esta división permite a las personas especializarse en tareas específicas, lo que a su vez aumenta la productividad y crea nuevas oportunidades de empleo (Smith, A., 1776). Según David Ricardo (1817) el empleo se origina a través de la oferta y demanda de trabajo, la oferta de trabajo está determinada por la población, mientras que la demanda de trabajo está vinculada a la producción, cuando la oferta de trabajo supera la demanda, los salarios tienden a disminuir y el desempleo aumenta. La perspectiva sobre el empleo de Marx (1867), ha tenido una profunda influencia en el movimiento obrero, los sindicatos, por ejemplo, han empleado las ideas de Marx para luchar por mejores salarios y condiciones laborales en beneficio de los trabajadores.

Los autores Belman y Block (2002) definen el empleo como una relación laboral que se establece entre un trabajador y un empleador, en esta relación, el trabajador se compromete a llevar a cabo un trabajo específico y, a cambio, recibe una remuneración acordada. La definición resalta la importancia de la relación contractual entre el trabajador y el empleador, donde se establecen derechos y responsabilidades mutuas, el empleado se compromete a cumplir con las tareas y responsabilidades asignadas, mientras que el empleador se compromete a proporcionar una compensación económica por el trabajo realizado.

El empleo se configura como un pilar fundamental para el progreso local debido a su capacidad para impulsar la economía a través del flujo de dinero que perciben los trabajadores, así como para mejorar la calidad de vida de las personas y sus familias. Por lo tanto, enfrentar el desempleo se convierte en uno de los desafíos principales para los gobiernos, especialmente al diseñar políticas que promuevan oportunidades de acceso a un empleo digno e inclusivo. Es esencial adoptar un enfoque integral para analizar el empleo, yendo más allá de las simples cifras estadísticas sobre su aumento o disminución, y comprendiendo el contexto social, económico y político en el que se desenvuelve. De esta manera, se contribuirá a concebir el desarrollo como una transformación social que beneficie a toda la sociedad (Triana et al., 2018).

Nuevas formas de empleo

Las nuevas formas de empleo están provocando una transformación significativa en el mercado laboral mediante la introducción de métodos innovadores para establecer relaciones laborales, a menudo con reconocimiento legal. Estas formas abarcan una amplia diversidad, lo cual ha dado lugar a la aparición de nuevas clasificaciones y categorías, entre ellas se encuentran el trabajo altamente atípico, que incluye contratos laborales de corta duración, trabajo a tiempo parcial de menos de 10 horas semanales, contratos verbales y trabajo cero horas o puntual.

También se destacan las modalidades de empleo ocasional, que engloban contratos de cero horas, trabajo bajo demanda, freelancers y trabajo en plataformas en línea, existen las formas no estándar de empleo, como el trabajo altamente atípico y ocasional, falsos autónomos, trabajadores contratados, empleados en misión, trabajo remunerado con bonos y trabajo no remunerado. Estas nuevas modalidades presentan desafíos y oportunidades tanto para empleadores como para trabajadores, y es importante establecer una regulación adecuada para proteger los derechos laborales en este entorno en constante cambio (Royo, 2021).

Generación de empleo

El papel de la actividad empresarial se destaca como uno de los temas más importantes al diseñar políticas públicas tanto en países desarrollados como en aquellos en desarrollo. La Organización Internacional del Trabajo (OIT) también enfatiza en la necesidad de promover y apoyar a los pequeños empresarios, reconociendo que las micro, pequeñas y medianas empresas son generadoras de empleo significativo. Por lo tanto, impulsar y respaldar este sector empresarial se ha convertido en una prioridad para fomentar el crecimiento económico y la creación de empleo en diversas economías (García Tt al., 2016).

Género

En ocasiones se comete un error al atribuir al "homo œconomicus" características que se consideran universales para toda la especie humana, pero que en realidad

corresponden a un perfil específico: un hombre de raza blanca, adulto, heterosexual, sano y con ingresos medios. Es dentro de este contexto que surge la noción de economía del cuidado, que busca visibilizar desde una perspectiva económica el trabajo doméstico, la asistencia y el cuidado de personas en el hogar o la comunidad. Actualmente, este concepto ha ganado relevancia en la agenda de las Naciones Unidas, los gobiernos y los defensores de los derechos de las mujeres; y se utiliza para articular demandas de servicios de cuidado destinados a niños pequeños, adultos mayores y personas con enfermedades o discapacidades (Odrizola & Mayola, 2020).

Plataformas digitales

Las plataformas representan un novedoso modelo de negocios en el sistema capitalista, donde la extracción y control de datos, así como la precarización de las condiciones laborales y la informalidad, son características distintivas. Estos elementos reflejan una tendencia más amplia y duradera hacia la flexibilización del mercado laboral, que se ha venido desarrollando a lo largo del tiempo (Molina & Palermo, 2022).

Una plataforma digital es un marco de negocios que facilita interacciones y transacciones entre diferentes grupos de usuarios, combina una infraestructura tecnológica, normas y estándares compartidos, y una comunidad de usuarios, permitiendo la creación de valor y la innovación a través de la participación activa y la colaboración de los usuarios (Geoffrey et. al., 2016). Una plataforma digital es un sistema de software que facilita la interacción y el intercambio de valor entre múltiples participantes, creando valor agregado para los usuarios y promoviendo la innovación y la colaboración (Cordeiro & Russell, 2018).

Tecnología

La tecnología es un conjunto de conocimientos, herramientas, técnicas y procesos que se utilizan para crear, desarrollar y mejorar productos, servicios o sistemas (Ortiz, 2018). En la sociedad actual, la tecnología se ha convertido en una fuerza impulsora que afecta diferentes aspectos de la vida cotidiana y las actividades humanas. Es una herramienta que ha transformado la forma en que interactuamos, trabajamos, nos comunicamos y accedemos a la información (Smith & Johnson, 2019). La tecnología

ha demostrado ser esencial en el ámbito empresarial, permitiendo automatizar procesos, mejorar la eficiencia operativa y alcanzar nuevos mercados.

Innovación

La innovación es un proceso que implica la creación y aplicación de nuevas ideas, productos, servicios o prácticas en la búsqueda de soluciones a problemas o necesidades (Rogers, 2018). La innovación es un factor crucial para el desarrollo económico y social de las naciones, ya que impulsa la competitividad y el crecimiento sostenible (Porter, 2019). Al fomentar la innovación, las organizaciones pueden adaptarse a los cambios del entorno, mantenerse relevantes y generar ventajas competitivas. Además, la innovación no se limita solo a productos o servicios, sino que también puede abarcar procesos, modelos de negocio y estrategias.

Oportunidad laboral

La oportunidad laboral se refiere a la posibilidad de acceder a un empleo o una fuente de ingresos que se ajuste a las habilidades y competencias de una persona (Pérez & Gómez, 2020). En un contexto económico y social, la creación de oportunidades laborales es un objetivo importante para reducir el desempleo y mejorar la calidad de vida de la población. La disponibilidad de oportunidades laborales influye en la movilidad social, el bienestar y la estabilidad financiera de las personas (Martínez & Ramírez, 2021). Asimismo, las oportunidades laborales pueden variar según la demanda de habilidades y el contexto económico, por lo que es relevante que los gobiernos y las organizaciones implementen políticas y estrategias para fomentar la generación de empleo (Pérez & Gómez, 2020).

Remuneraciones

La remuneración se refiere a la compensación económica o beneficios que un individuo recibe a cambio de su trabajo o servicios prestados (Hernández, 2018). La remuneración es un elemento esencial para la motivación y satisfacción de los empleados en las organizaciones (Thompson & Smith, 2020). Una remuneración justa y competitiva es fundamental para atraer, retener y motivar al personal, lo que puede

tener un impacto directo en la productividad y el desempeño de la organización (Gómez & Díaz, 2019). Asimismo, la remuneración no solo se limita al salario, sino que también puede incluir incentivos, beneficios y oportunidades de crecimiento profesional (Hernández, 2018).

Delivery

El delivery, también conocido como entrega a domicilio, es un servicio que consiste en llevar productos o alimentos directamente al lugar especificado por el cliente (González, 2020). El delivery ha experimentado un auge significativo debido al avance de la tecnología y los cambios en las preferencias de los consumidores (Fernández & Martínez, 2019). Con el surgimiento de plataformas digitales y aplicaciones móviles, el delivery se ha vuelto más accesible y conveniente para los usuarios, permitiendo que las empresas alcancen un mayor número de clientes y ofrezcan servicios personalizados (Pérez, 2021). Durante la pandemia de COVID-19, el delivery se convirtió en una opción crucial para mantener la operatividad de muchos negocios y garantizar la seguridad y comodidad de los clientes (González, 2020).

2.2. Hipótesis de investigación

Hipótesis nula (H0): No hay relación significativa entre la economía colaborativa en el servicio de transporte y la generación de empleo en la ciudad de Ambato.

Hipótesis alternativa (H1): Existe una relación significativa entre la economía colaborativa en el servicio de transporte y la generación de empleo en la ciudad de Ambato.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1 Recolección de la información

En la presente investigación, una de las primeras actividades que se debe realizar es la revisión de la literatura, especialmente sobre el tema de la economía colaborativa en el servicio de transporte y la generación de empleo. Definir el objetivo de la investigación, la hipótesis, que se debe se requiere probar, y esto permitirá realizar preguntas necesarias a los trabajadores; se aplicó encuestas de manera presencial a los trabajadores de la empresa "INDRIVE" y "RAPPI", personal que labora mediante la economía colaborativa, por medios de dispositivos digitales y aplicaciones, con finalidad de recolectar la información necesaria, para analizar el efecto de calidad de empleo generado por la economía colaborativa en la ciudad de Ambato e implementar nuevas fuentes de trabajo responsable con nuevo sistema de calidad para los clientes y tenga la comodidad de acceder sus bienes y servicios de manera más accesible.

Dentro de este estudio hace referencia, a las variables a utilizarse en el modelo econométrico, con una regresión lineal múltiple, que hace referencia procesamiento de la información, para analizar, la relación entre el crecimiento de la economía colaborativa en el sector de transporte y el número de trabajadores vinculados en estas plataformas en la ciudad de Ambato, de la misma manera relacionar e incluir las variables como: la edad, el género, y la educación de los trabajadores.

Población

La población de estudio de esta investigación se define como "los trabajadores involucrados en el servicio de transporte a través de las aplicaciones móviles de economía colaborativa en la ciudad de Ambato". Esta población abarca tanto a los conductores como a otros trabajadores asociados con estas plataformas. La delimitación geográfica se establece en la ciudad de Ambato, lo que implica que los trabajadores que operan en otras ciudades o regiones no están incluidos en esta población de estudio (Brown, 2018).

En términos de características demográficas, se considerarán variables como edad, género, nivel educativo y nivel socioeconómico para comprender mejor el perfil de los trabajadores de la economía colaborativa en el sector del transporte en Ambato. Estas variables demográficas son relevantes para el análisis de datos y la posterior interpretación de los resultados obtenidos (Anderson, 2013).

Los criterios de inclusión en la población de estudio se basarán en la actividad y participación de los trabajadores en las aplicaciones móviles de economía colaborativa durante un período de tiempo determinado. Se seleccionarán aquellos conductores y trabajadores asociados que estén activos en las plataformas y que cumplan con los criterios establecidos (Williams, 2017).

Muestra

La muestra de esta investigación consiste en un total de 160 participantes, que serán seleccionados de la población de trabajadores involucrados en el servicio de transporte a través de las aplicaciones móviles de economía colaborativa en la ciudad de Ambato. La determinación del tamaño de la muestra se realizó siguiendo los principios de la estadística y considerando la necesidad de obtener resultados representativos y confiables (Sekaran, 2013).

Para seleccionar la muestra, se utilizará un muestreo aleatorio simple. Este enfoque de muestreo garantizará que todos los trabajadores de la población tengan la misma probabilidad de ser incluidos en la muestra, lo que minimizará el sesgo y permitirá generalizar los resultados a la población en su conjunto.

Esta muestra permitirá obtener un tamaño adecuado para el análisis estadístico y la obtención de conclusiones significativas.

La fórmula para calcular el tamaño de muestra en un muestreo aleatorio simple se basa en la siguiente ecuación:

$$n = (Z^2 * p * (1-p)) / (e^2)$$

Donde:

- **n** es el tamaño de la muestra.
- **Z** es el valor z correspondiente al nivel de confianza deseado. Este valor se obtiene de las tablas de distribución normal estándar y generalmente se elige en función del nivel de confianza deseado (por ejemplo, para un nivel de confianza del 95%, Z sería aproximadamente 1.96).
- **p** es la estimación de la proporción de la población que posee la característica de interés. Si no se dispone de una estimación previa, se puede utilizar un valor conservador de 0.5, lo que implicaría que se espera una proporción igual de la población con la característica de interés.
- **e** es el margen de error permitido, que indica la precisión deseada en la estimación. Un valor más pequeño de e indica un mayor nivel de precisión.

Instrumentos y métodos para la recolección de la información

Encuesta

Para la recolección de datos en esta investigación se utilizó una encuesta estructurada como instrumento principal. La encuesta es un método ampliamente utilizado en estudios de investigación social y económica, que permite recopilar información de manera sistemática y estandarizada (De Vaus, 2014).

La encuesta se diseñó para capturar datos relevantes sobre los trabajadores involucrados en el servicio de transporte a través de las aplicaciones móviles de economía colaborativa en la ciudad de Ambato. Se incluyeron preguntas relacionadas con variables demográficas, como edad, género, nivel educativo y nivel socioeconómico, así como preguntas específicas sobre la experiencia laboral en la economía colaborativa y su impacto en la generación de empleo (Creswell, 2014).

Se utilizaron escalas de medición para evaluar la satisfacción laboral, la percepción de ingresos y las condiciones de trabajo en el contexto de la economía colaborativa (Bryman, 2016). Estas escalas se adaptaron de estudios previos sobre economía

colaborativa y empleo, asegurando la validez y confiabilidad de las mediciones utilizadas.

La encuesta se administró de manera presencial a los participantes seleccionados de la muestra, en un ambiente cómodo y confidencial. Se les proporcionó instrucciones claras sobre cómo responder a cada pregunta y se resolvieron sus dudas en el momento, se garantizó la confidencialidad y anonimato de las respuestas para promover la honestidad y sinceridad de los participantes (Dillman et al., 2014).

Con la utilización de esta encuesta, se obtuvo información directa de los trabajadores de la economía colaborativa en el sector del transporte en Ambato, lo que permitió recopilar datos relevantes para el análisis y la posterior interpretación de los resultados. La encuesta se aplicó de manera rigurosa y siguiendo los principios éticos y metodológicos establecidos en la investigación social (Babbie, 2016), asegurando la validez y confiabilidad de los datos recopilados.

3.2 Tratamiento de la información

Se procederá según Bryman (2016) a realizar una verificación y limpieza de los datos para identificar posibles errores, omisiones o inconsistencias. Se utilizará el SPSS software estadístico para el análisis cuantitativo, aplicando técnicas descriptivas. Se respetaron los principios éticos en el manejo de la información, garantizando la confidencialidad y anonimato de los participantes. Dillman et al. (2014) enfatizan la importancia de cumplir con los principios éticos en la investigación, al tratamiento de la información tuvo como objetivo responder a las preguntas de investigación y obtener conclusiones sólidas y fundamentadas.

Análisis descriptivo

Para obtener una visión general y detallada de las características de los trabajadores involucrados en el servicio de transporte a través de las aplicaciones móviles de economía colaborativa en la ciudad de Ambato, se realizará un análisis descriptivo de las variables demográficas. Se examinarán variables como la edad, el género, el nivel educativo y el nivel socioeconómico de los participantes. Se calcularán medidas de

tendencia central, como la media y la mediana, así como medidas de dispersión, como la desviación estándar y el rango, para comprender la distribución y variabilidad de estas variables en la muestra.

En ese mismo sentido, se analizará la experiencia laboral en la economía colaborativa y las variables relacionadas con el tiempo de participación en las plataformas de transporte colaborativo, el número de horas trabajadas por semana y la satisfacción laboral. Se calcularán estadísticas descriptivas para estas variables, como promedios y porcentajes, para obtener una comprensión de la distribución y los niveles de satisfacción laboral de los participantes.

Se realizará un análisis descriptivo de la percepción de ingresos y las condiciones de trabajo en el contexto de estudio, se examinarán los ingresos generados a través de las aplicaciones móviles, las percepciones sobre la estabilidad laboral y la flexibilidad horaria. Se calcularán medidas descriptivas, como promedios y porcentajes, para obtener información sobre la distribución y las opiniones de los participantes en relación con estos aspectos.

Para presentar los resultados del análisis descriptivo, se utilizarán tablas y gráficos que permitirán visualizar de manera clara y concisa la información recopilada. Estas representaciones visuales ayudarán a identificar patrones, tendencias y diferencias en las respuestas de los participantes. Cabe destacar que el análisis descriptivo proporcionará una descripción detallada de las características de los trabajadores de la economía colaborativa en el sector del transporte en Ambato. Estos hallazgos preliminares sentarán las bases para un análisis más profundo y complejo que se llevará a cabo en etapas posteriores de la investigación.

Análisis explicativo

Se llevará a cabo un análisis explicativo para explorar las relaciones y determinar los factores que influyen en la calidad del empleo generado por la economía colaborativa en el sector del transporte en la ciudad de Ambato.

Para lograr este objetivo, se utilizará un modelo econométrico basado en la regresión lineal múltiple. Se empleará esta técnica estadística para examinar la relación entre el crecimiento de la economía colaborativa en el sector del transporte y el número de trabajadores vinculados en estas plataformas en la ciudad de Ambato. Además, se incluirán variables independientes como la edad, el género y la educación de los trabajadores para evaluar su influencia en la calidad del empleo generado.

El análisis explicativo permitirá responder a las siguientes preguntas de investigación: ¿Existe una relación significativa entre el crecimiento de la economía colaborativa en el sector del transporte y el número de trabajadores vinculados? ¿Cómo influyen las características demográficas de los trabajadores, como la edad, el género y la educación, en la calidad del empleo generado por la economía colaborativa? ¿Qué variables tienen un mayor impacto en la calidad del empleo?

Se recopilarán los datos necesarios a partir de las encuestas aplicadas a los trabajadores de la economía colaborativa en el sector del transporte en Ambato. Estos datos se someterán a un proceso de limpieza y verificación para garantizar su calidad y confiabilidad. Posteriormente, se realizará un análisis de correlación para explorar las relaciones preliminares entre las variables.

A continuación, se llevará a cabo el análisis de regresión lineal múltiple para examinar la relación entre las variables independientes (crecimiento de la economía colaborativa, edad, género, educación) y la variable dependiente (calidad del empleo). Se estimarán los coeficientes de regresión y se evaluará su significancia estadística. Además, se calcularán medidas de ajuste del modelo, como el coeficiente de determinación (R^2), para evaluar la capacidad del modelo para explicar la variabilidad en la calidad del empleo.

El análisis explicativo se apoyará en la teoría existente y los estudios previos relacionados con la economía colaborativa y el empleo. Se realizará una revisión exhaustiva de la literatura para respaldar las suposiciones y fundamentar la interpretación de los resultados obtenidos.

Modelo de Regresión Lineal

En el modelo planteado se abordan las siguientes variables:

Variable costo de mantenimiento, esta variable está asociada con el servicio de transporte en la economía colaborativa. Se consideró que el costo de mantenimiento podría influir en la generación de empleo, ya que una reducción o aumento de los costos operativos podría afectar la demanda de servicios y, por lo tanto, la necesidad de empleo en el sector.

Variable recibir capacitaciones, esta variable se refiere a la oferta de capacitaciones para trabajadores del servicio de transporte en el contexto de la economía colaborativa. Se consideró que las capacitaciones podrían impactar positivamente en la generación de empleo, ya que un personal capacitado y especializado puede mejorar la calidad del servicio, lo que a su vez podría atraer más clientes y aumentar la demanda de trabajadores en el sector.

Variable mejor día laboral, esta variable representa la mejora del día laboral en el servicio de transporte colaborativo. Se consideró que un día laboral mejorado podría tener efectos en la generación de empleo, al proporcionar condiciones más favorables para el trabajo de los conductores y trabajadores del sector.

Fórmula del modelo de regresión lineal múltiple:

$$Y_i = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \dots + \beta_k X_k + \varepsilon_i$$

Y_i = Valor observado de la variable dependiente

β_0 = Magnitud común o valor constante de la ecuación

β_k = Coeficientes de las variables independientes

X_k = Valores de las variables dentro de la ecuación

ε_i = Término de error de la ecuación

Modelo de regresión para la economía colaborativa

$$\text{Ingresos} = \beta_0 + \beta_1 \text{Costo mantenimiento} + \beta_2 \text{Capacitaciones} \\ + \beta_3 \text{Días laborales} + \varepsilon_i$$

Ingresos = Valor observado de la variable dependiente

β_0 = Magnitud común o valor constante de la ecuación

β_k = Coeficientes de las variables independientes

Costo mantenimiento = Valores del costo medido en dólares

Días laborales = Valores del 1-7 según el mejor día de trabajo

Tipo movilización = Valores del 1-5

Periodo laboral = Valores en días de trabajo

Horario de trabajo = Valores del 1-4

Propietario del bien = Valores del 1-4

ε_i = Término de error de la ecuación

3.3 Operacionalización de las variables

Tabla 1.

Variable Dependiente: Economía Colaborativa

Conceptualización	Dimensiones	Indicadores	Ítems básicos	Técnicas	Instrumentos
Al consumo de bienes y servicios de forma colaborativa entre particulares se le conoce como consumo colaborativo por medios digitales (Muños, 2019).	Bienes Transporte Servicios Plataformas	Ingresos generados por economía colaborativa. Numero de plataformas de economía colaborativa.	¿Cuál es el nivel de equilibrio en la economía colaborativa en la ciudad de Ambato? ¿En la economía colaborativa mediante plataformas cobran comisión por requerir un servicio?	Encuestas	Cuestionario

		<p>Gastos mensuales por uso de plataforma</p> <p>Participación de la economía colaborativa en la generación de empleo.</p>	<p>¿Considera que la economía colaborativa ayuda generar nuevos empleos en la ciudad de Ambato?</p>		
--	--	--	---	--	--

Tabla 2.
Variable Independiente: Generación De Empleo

Conceptualización	Dimensiones	Indicadores	Ítems básicos	Técnicas	Instrumentos
En sentido estricto es el aumento en cifras absolutas de la población ocupada, esto es, la parte de la población activa que efectivamente desempeña un trabajo remunerado (Véliz Intriago, 2019).	Bienes Servicio Trasporte Empleo	Nivel salarial promedio. Número de empleados Ingreso promedio mensual Tiempo de dedicación Género Edades	¿Cuál es el nivel de satisfacción de la generación de empleo en la ciudad de Ambato? ¿Qué beneficio a producido la nueva forma de empleos mediante aplicaciones digitales? ¿Es conveniente los ingresos generados en el empleo de medios digitales?	Encuestas	Cuestionario

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1 Resultados y discusión

Se presentan los resultados obtenidos en el estudio sobre el impacto de la economía colaborativa en el servicio de transporte y la generación de empleo en la ciudad de Ambato. La economía colaborativa experimenta un crecimiento significativo en los últimos años, gracias a la utilización de plataformas digitales que facilitan la conexión directa entre proveedores de servicios y usuarios. En el ámbito del transporte, plataformas como Uber, Cabify y otras similares transforman radicalmente la forma en que las personas acceden a servicios de movilidad, ofreciendo alternativas innovadoras y convenientes.

La ciudad de Ambato no es ajena a esta tendencia, al analizar cómo la economía colaborativa impacta el sector del transporte en términos de generación de empleo en la ciudad, enfocada en comprender tanto los beneficios como los posibles desafíos asociados a esta forma de trabajo. Para lograr dicho objetivo, se lleva a cabo un estudio empírico que incluye la recopilación de datos a través de encuestas a conductores y usuarios de servicios de transporte colaborativo, datos que se analizan utilizando métodos estadísticos como la correlación de Pearson.

En ese sentido, se presenta el impacto de la economía colaborativa en la generación de empleo, incluyendo la cantidad de conductores activos, las horas trabajadas, los ingresos generados y las percepciones de los conductores sobre esta forma de empleo. Asimismo, se evalúan los efectos en términos de competencia con otros actores tradicionales del sector del transporte, explorando las opiniones de los usuarios de servicios de transporte colaborativo en relación con la calidad del servicio, la conveniencia y su percepción sobre la generación de empleo en la ciudad, aspectos que ayudan a comprender la aceptación y el impacto general de la economía colaborativa en el sector del transporte en Ambato.

4.1.1 Economía colaborativa y el servicio de transporte

Las aplicaciones de transporte en Ecuador son competitivas, y las empresas buscan atraer clientes ofreciendo comodidad, precios bajos y opciones de pago flexibles. Los usuarios parecen preferir estas aplicaciones debido a las ventajas que ofrecen en comparación con los taxis tradicionales.

4.1.2 Principales plataformas y actividades económicas en la economía colaborativa

Las aplicaciones de transporte colaborativo más utilizadas en Ecuador, según el Telégrafo (2023):

Rappi.- es una aplicación que ofrece una variedad de servicios, incluyendo entrega de comida, mensajería, compras y transporte. La aplicación está disponible en Ecuador desde 2017 y tiene más de 2 millones de usuarios.

Uber.- es la aplicación de transporte colaborativo más utilizada en Ecuador. Tiene más de 1 millón de usuarios y ha realizado más de 100 millones de viajes.

Lyft.- esta aplicación de transporte colaborativo, tiene más de 500.000 usuarios y ha realizado más de 50 millones de viajes.

InDriver.- es una aplicación de transporte colaborativo que permite a los usuarios solicitar viajes de particulares. La aplicación está disponible en Ecuador desde 2017 y tiene más de 500.000 usuarios.

Empresas de transporte privado: Las empresas de transporte privado ofrecen una variedad de servicios de transporte, incluidos viajes de negocios, viajes turísticos y viajes para eventos especiales. Hay más de 100 empresas de transporte privado en Ecuador y realizan más de 1 millón de viajes al año.

Estos datos muestran que las aplicaciones de transporte colaborativo son muy populares en Ecuador. Tienen millones de usuarios y realizan millones de viajes al año. Las

aplicaciones de transporte colaborativo son una excelente manera de moverse por la ciudad y son una opción conveniente, asequible y segura.

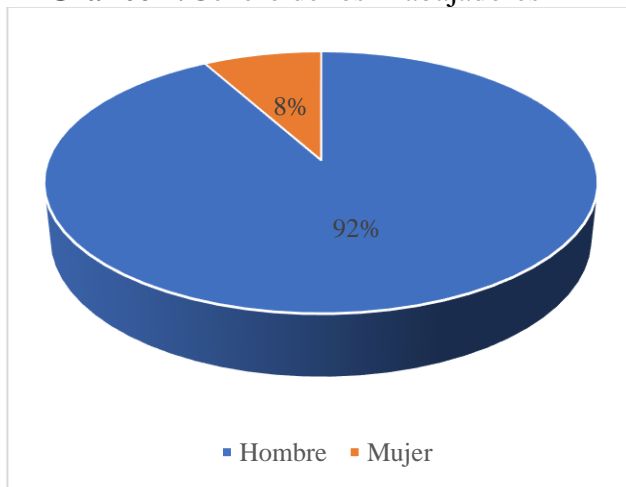
Sin embargo, InDriver y Rappi son las aplicaciones más utilizadas en la ciudad de Ambato, según El Universo (2022):

- InDriver: InDriver tiene más de 100.000
- Rappi: Rappi tiene más de 200.000

Estos datos muestran que InDriver y Rappi son aplicaciones populares en la ciudad y ofrecen una variedad de servicios que pueden ayudar a las personas a movilizarse, hacer sus compras y enviar paquetes. También es importante que el uso de InDriver y Rappi en Ambato está creciendo, el número de usuarios de estas aplicaciones ha aumentado significativamente, por las ventajas sobre otros servicios de transporte, incluyendo tarifas más bajas, mayor flexibilidad y una mejor experiencia de usuario.

4.1.3 Empleo y factores asociados a la economía colaborativa de la ciudad de Ambato

Gráfico 2. Género de los Trabajadores



Nota. Elaboración propia

Los datos muestran que el sector del transporte está dominado por los hombres, esto se ve reflejado en que hay 11,3 hombres por cada mujer. El sector del transporte es más atractivo

para los hombres, están más interesados en conducir que las mujeres, y pueden estar más dispuestos a trabajar largas horas y estar lejos de casa. Sin embargo, es más difícil para las mujeres encontrar trabajo, la mayoría de las veces son discriminadas por los empleadores, y pueden tener menos oportunidades de ascenso.

Tabla 3.
Edad de los trabajadores

Estadísticos descriptivos	
Moda	32
Rango	25
Mínimo	21
Máximo	46

Nota. Elaboración propia

En general, los datos sugieren que el transporte colaborativo es una industria que atrae a trabajadores de diferentes edades, lo que puede ser un indicador de una industria diversa y dinámica. Los datos proporcionados muestran que la edad de los trabajadores del transporte colaborativo tiene una moda de 32 años, un rango de 25 años (desde 21 hasta 46 años), con 21 siendo la edad mínima y 46 la edad máxima.

Tabla 4.
Estado Civil de los Trabajadores

Género	Soltero	Casado	Divorciado	Unión de hecho
Hombre	92	25	3	27
Mujer	8	2	0	3
Total	100	27	3	30

Nota. Elaboración propia

Hay una diferencia significativa en el estado civil de los hombres y las mujeres en el sector del transporte. Hay más hombres solteros que mujeres solteras, y hay más hombres casados que mujeres casadas. También hay más hombres divorciados que mujeres divorciadas, y hay más hombres en unión de hecho que mujeres en unión de hecho.

Los datos muestran que el sector del transporte está dominado por los solteros. El 67% de los trabajadores son solteros, el 27% están casados, el 3% están divorciados y el 13% están en unión de hecho. Estas diferencias pueden deberse a que el sector del transporte es un sector en el que es común trabajar largas horas y viajar, lo que puede dificultar tener una relación estable. Es importante tener en cuenta estos datos cuando se analiza el sector del transporte, y los empleadores y los trabajadores deben ser conscientes de las necesidades específicas de los trabajadores.

Tabla 5.

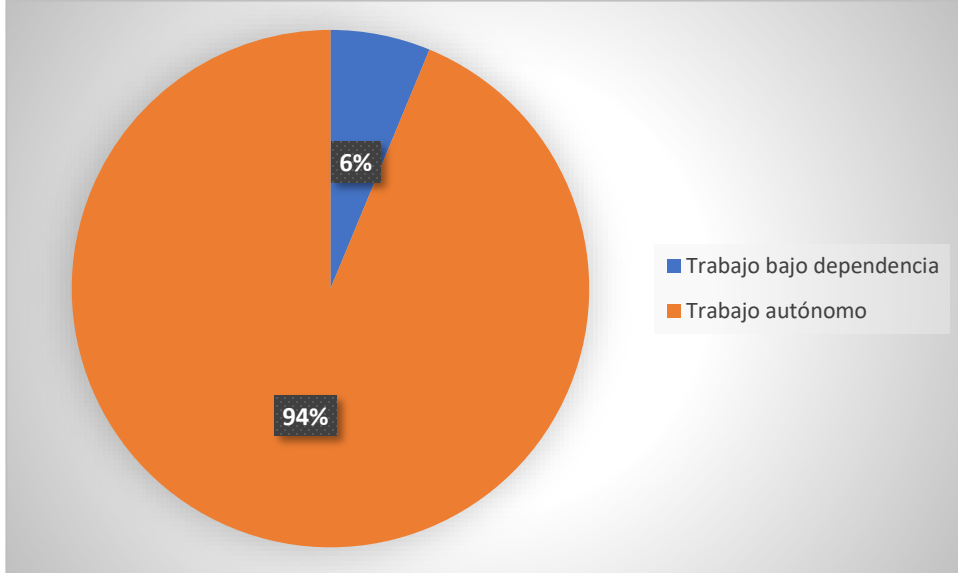
Nivel Académico de los Trabajadores

Género	Primaria	Secundaria	Tercer nivel
Hombre	10	130	7
Mujer	1	12	0
Total	11	142	7

Nota. Elaboración propia

Estos datos muestran que el sector del transporte está dominado por los hombres con educación secundaria. Esto puede deberse, a que es un sector en el que se requieren habilidades técnicas, que se pueden adquirir a través de la educación secundaria. También es importante tener en cuenta que hay muy pocas mujeres trabajando en el sector, debido a que el sector del transporte es un sector tradicionalmente dominado por los hombres, y las mujeres pueden sentirse disuadidas de trabajar debido a las barreras culturales o de género. Se evidencia la falta de diversidad con el fin de tomar medidas para atraer y retener a más mujeres, los trabajadores también deben ser conscientes de los desafíos que enfrentan las mujeres en el sector del transporte, y deben trabajar para crear un entorno de trabajo más inclusivo para todos.

Gráfico 3. Tipo de Trabajo Autónomo o Dependiente



Nota. Elaboración propia

Los datos muestran que hay una diferencia significativa entre el número de trabajadores dependientes y autónomos, hay 10 trabajadores dependientes y 150 trabajadores autónomos. Esto significa que hay 15 veces más trabajadores autónomos que trabajadores dependientes, el sector del transporte es atractivo para los trabajadores autónomos, esta autonomía se debe a la flexibilidad, ya que pueden elegir sus propios horarios. También pueden ganar más dinero que los trabajadores dependientes, ya que no tienen que compartir sus ganancias con un empleador. Evidentemente es un sector en el que es fácil ser autónomo, no se necesita una gran inversión inicial para empezar a trabajar, lo que necesitan es el medio de transporte en buen estado, la licencia de conducir y el celular con las aplicaciones.

Tabla 6.
Percepciones Sobre Economía Colaborativa

		Género		
		Hombre	Mujer	Total
¿Usted conoce que es la economía colaborativa?	Si	140	8	148
	No	7	5	12
	Total	147	13	160
¿Cree usted que la economía colaborativa ha ayudado a generar nuevas plazas de empleo en la ciudad de Ambato?	Si	61	10	71
	No	86	3	89
	Total	147	13	160

Nota. Elaboración propia

La tabla 6, presenta las respuestas de las 160 personas encuestadas en relación con su conocimiento sobre la economía colaborativa y su percepción sobre si esta ha contribuido a generar nuevas plazas de empleo en la ciudad de Ambato, diferenciadas por género. De los encuestados, el 92.5% afirmó conocer sobre la economía colaborativa, mientras que el 7.5% restante manifestó desconocimiento. En cuanto a la percepción sobre el impacto en el empleo, el 44.4% consideró que la economía colaborativa ha generado nuevas plazas de empleo, mientras que el 55.6% opinó que no ha tenido un efecto positivo en la generación de empleo. Es relevante señalar que, a nivel de género, el conocimiento sobre la economía colaborativa fue similar entre hombres y mujeres, no obstante, se observaron diferencias en la percepción sobre su impacto en el empleo, ya que una mayor proporción de mujeres expresó creer en su contribución para generar empleo en comparación con los hombres.

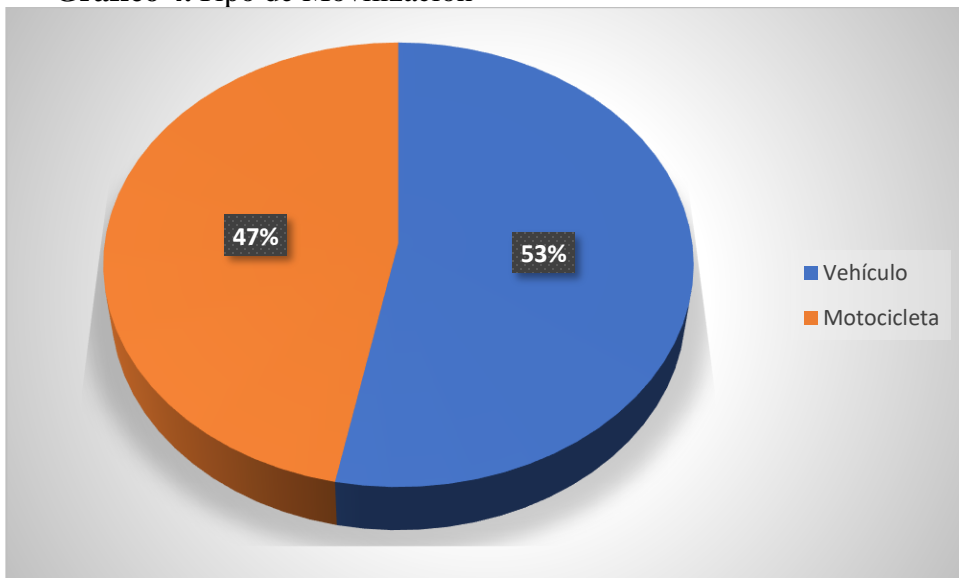
Tabla 7.
Ingresos Económicos Mensuales

Estadísticos descriptivos	
Media	483,312
Mediana	500
Desv. Desviación	58,3547
Rango	300
Mínimo	320
Máximo	620

Nota. Elaboración propia

La tabla 7, proporciona información clave sobre la distribución de los ingresos económicos mensuales en la muestra. La media y la mediana se encuentran en valores cercanos, lo que indica una distribución más o menos simétrica de los ingresos. La desviación estándar muestra que existe cierta variabilidad en los ingresos, aunque no es demasiado alta. El rango muestra que los ingresos oscilan en un rango de 300 unidades monetarias, desde 320 hasta 620. Estos datos permiten comprender la situación financiera de los trabajadores para tomar decisiones relacionadas con los ingresos económicos.

Gráfico 4. Tipo de Movilización



Nota. Elaboración propia

La figura 3, muestra datos sobre la distribución de vehículos y motocicletas en el contexto de estudio. De acuerdo con la información proporcionada, estos datos sugieren que ambos medios de transporte son ampliamente utilizados para realizar esta actividad económica, hay 85 vehículos y 75 motocicletas, estos números son relevantes para comprender la proporción de vehículos y motocicletas que se utilizan en el sector del transporte en la ciudad.

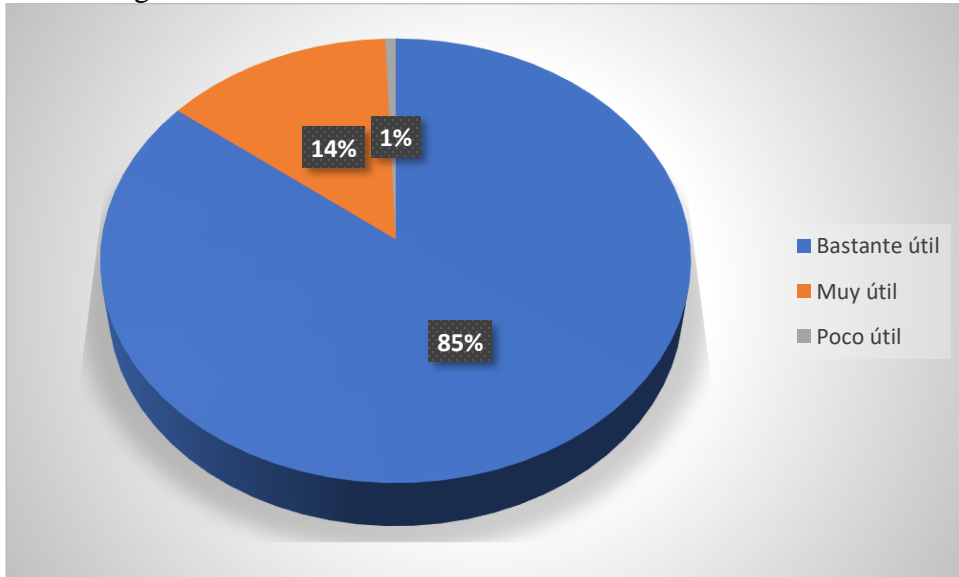
Tabla 8.
Costos de Mantenimiento y Combustible

Estadísticos descriptivos	
Media	66,73
Mediana	68,00
Desv. Desviación	20,25
Rango	74
Mínimo	26
Máximo	100

Nota. Elaboración propia

En la tabla 8, los resultados indican que los costos de mantener el transporte mensual por motivos de mantenimiento y combustible varían significativamente entre los encuestados, con un promedio de 66,73 y una mediana de 68,00. Es importante tener en cuenta esta variabilidad al analizar el impacto económico que tiene el transporte en el presupuesto mensual de las personas.

Gráfico 5. Percepción de las Personas Sobre la Utilidad del Uso de Plataformas Digitales



Nota. Elaboración propia

Según los resultados de la encuesta, 137 personas consideran que el uso de plataformas digitales es "Bastante útil," mientras que un grupo más pequeño de 22 lo califica como "Muy útil," y solo una persona lo ve como "Poco útil". Las respuestas muestran que la percepción general es positiva, ya que la mayoría de los encuestados ven el uso de estas plataformas como una herramienta beneficiosa para el bienestar económico de las familias, ya sea en términos de generación de ingresos adicionales, facilidad para adquirir bienes y servicios o mejorar las oportunidades laborales. Este hecho sugiere que las plataformas digitales desempeñan un papel significativo y considerado beneficioso en el bienestar económico de las familias, al menos según la opinión de las personas encuestadas.

Tabla 9.

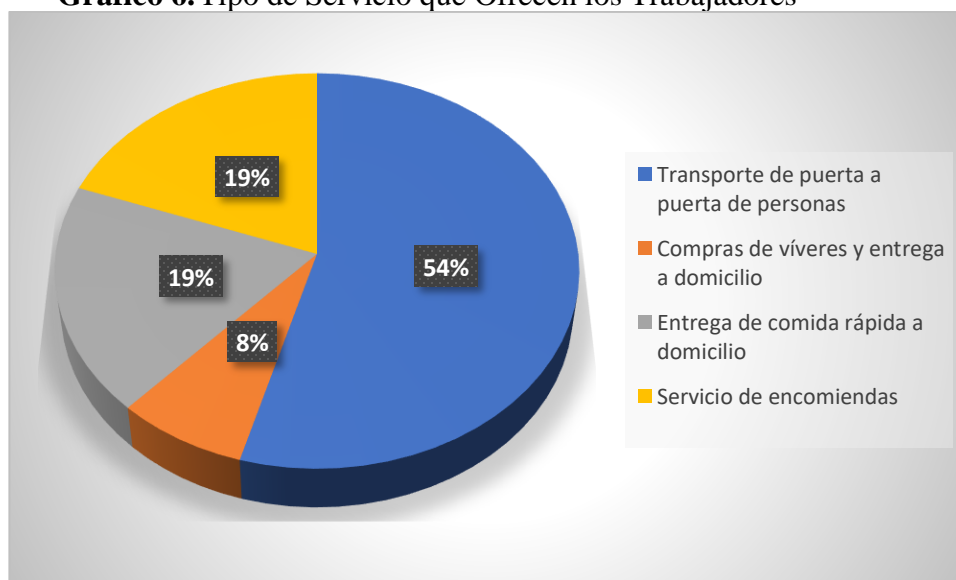
Tiempo de Participación de los Trabajadores en el Servicio de Transporte Colaborativo

Estadísticos descriptivos	
Media	18,36
Mediana	16,50
Desv. típ.	9,966
Rango	35
Mínimo	1
Máximo	36

Nota. Elaboración propia

La tabla 9, muestra que la mayoría de los participantes ha estado utilizando el servicio colaborativo de transporte en la ciudad de Ambato por un período que se encuentra en torno a la media de 18,36 días. Sin embargo, debido a la desviación típica de 9,966 días y el rango de 35 días, hay cierta variabilidad en la cantidad de días que los participantes llevan utilizando el servicio. La mediana de 16,50 días también refuerza la idea de que aproximadamente la mitad de los participantes ha estado utilizando el servicio por menos de 16,50 días y la otra mitad por más de esa cantidad.

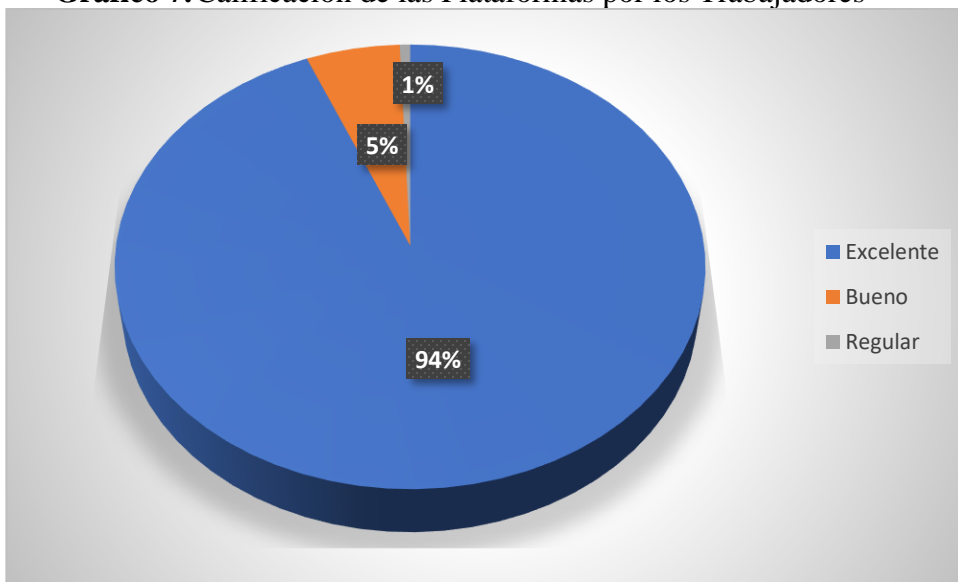
Gráfico 6. Tipo de Servicio que Ofrecen los Trabajadores



Nota. Elaboración propia

En la figura 6, se presenta los resultados relacionados con los tipos de servicios brindados a los usuarios según la plataforma laboral. Los datos revelan que el servicio más predominante es el "Transporte de puerta a puerta de personas", contabilizando 87 casos. A su vez, se registraron 12 casos para el servicio de "Compras de víveres y entrega a domicilio", mientras que el servicio de "Entrega de comida rápida a domicilio" fue proporcionado por 30 personas encuestadas. Por último, el servicio de "Servicio de encomiendas" fue ofrecido por 31 colaboradores en las plataformas de economía colaborativa. Estos resultados ofrecen una visión detallada de los servicios más demandados y contribuyen a comprender las preferencias y dinámicas comerciales dentro del ámbito de la economía colaborativa en la ciudad.

Gráfico 7. Calificación de las Plataformas por los Trabajadores

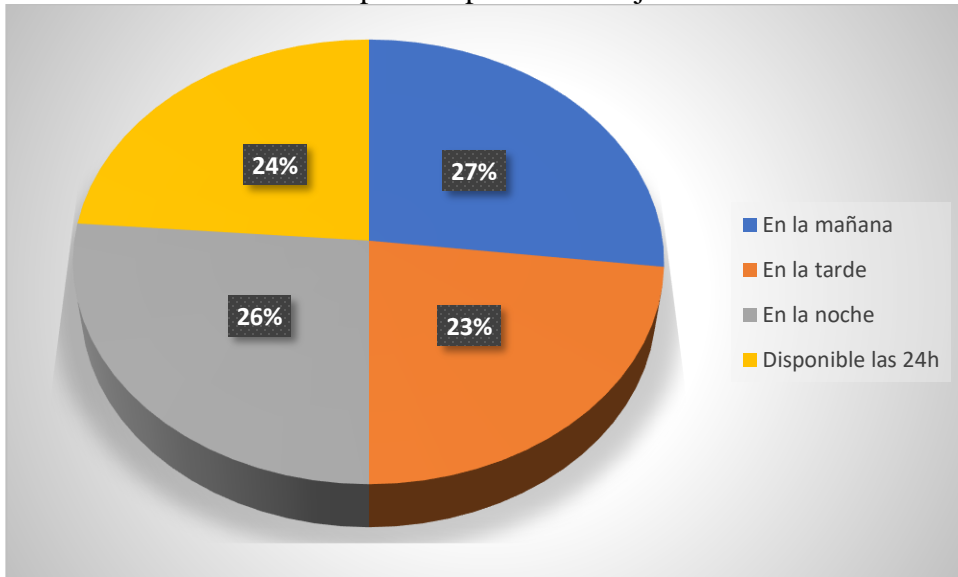


Nota. Elaboración propia

La mayoría de los 150 encuestados califican el servicio de transporte brindado en la ciudad de Ambato como "Excelente", lo que sugiere un alto nivel de satisfacción y valoración positiva por parte de los trabajadores. Aunque hay menos respuestas de "Bueno", todavía representa un número significativo de clientes satisfechos con el servicio. Sin embargo, la calificación "Regular" es la menos frecuente y representa una minoría muy pequeña de los consumidores, lo que podría indicar un área de mejora para la empresa en ese aspecto.

En general, los resultados muestran que la empresa ha logrado proporcionar un servicio altamente apreciado y valorado por la mayoría de sus clientes en la ciudad de Ambato.

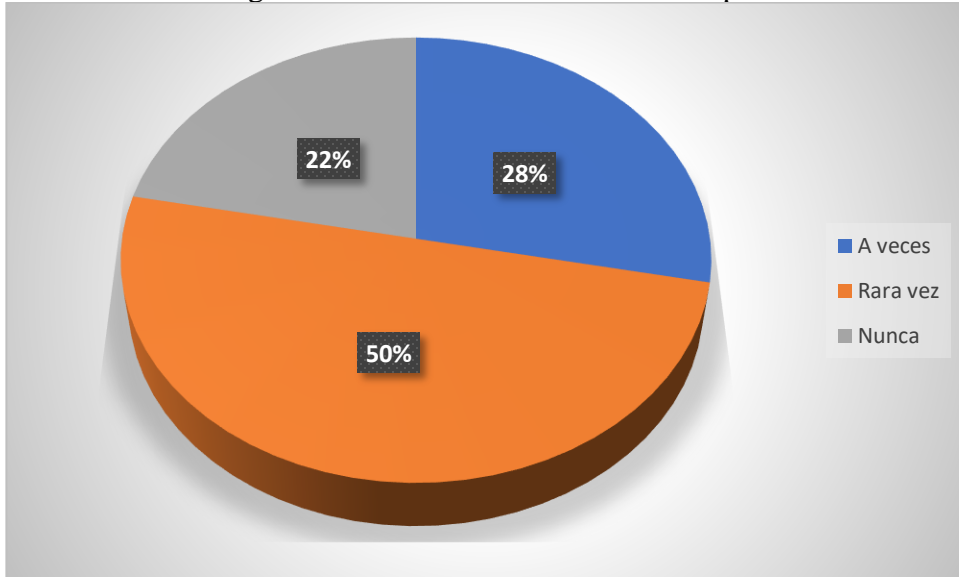
Gráfico 8. Horarios Empleados por los Trabajadores



Nota. Elaboración propia

La figura 8, muestra que la disponibilidad los trabajadores en diferentes horarios de trabajo para el servicio colaborativo de transporte. La opción más popular es "En la mañana" y "En la noche," cada una con 43 y 42 personas disponibles, respectivamente. Además, 38 personas están dispuestas a trabajar las 24 horas del día, lo que puede ser beneficioso para garantizar una cobertura constante en el servicio. La elección de horario dependerá de las preferencias y disponibilidad de los trabajadores en el transporte colaborativo.

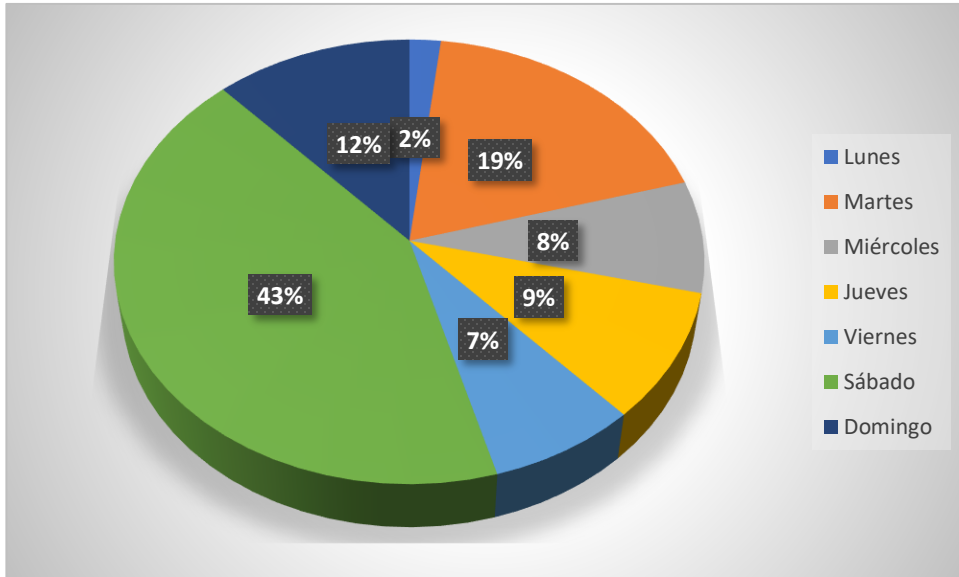
Gráfico 9. Inseguridad al Prestar el Servicio de Transporte



Nota. Elaboración propia

La figura 9, refleja que una parte significativa de los trabajadores, 80 personas específicamente han experimentado malos tratos o inseguridad en su trabajo en raras ocasiones, mientras que una cantidad menor de 45 trabajadores, lo ha experimentado en momentos esporádicos. Por otro lado, 35 personas indicaron que nunca han enfrentado esta problemática durante su labor. Estos resultados pueden señalar la necesidad de abordar y mejorar las medidas de seguridad y protección para los trabajadores en el servicio y tomar medidas para reducir la incidencia de malos tratos y situaciones inseguras.

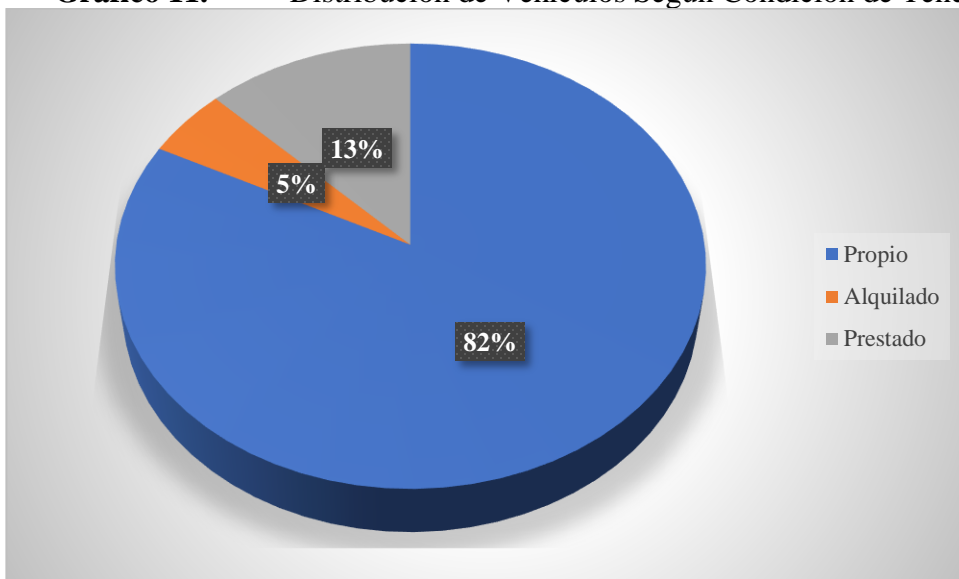
Gráfico 10. Mejor Día Laboral para los Trabajadores



Nota. Elaboración propia

Según los datos proporcionados en la figura, el día de la semana con mayor demanda de llamados por parte de los usuarios para adquirir el servicio colaborativo es el sábado, con 68 llamados. Le sigue el martes con 30 llamados. El lunes presenta la menor demanda con solo 3 llamados. Los resultados indican que el servicio colaborativo tiene una demanda más alta los fines de semana, especialmente los sábados, y una demanda relativamente más baja al inicio de la semana, como el lunes.

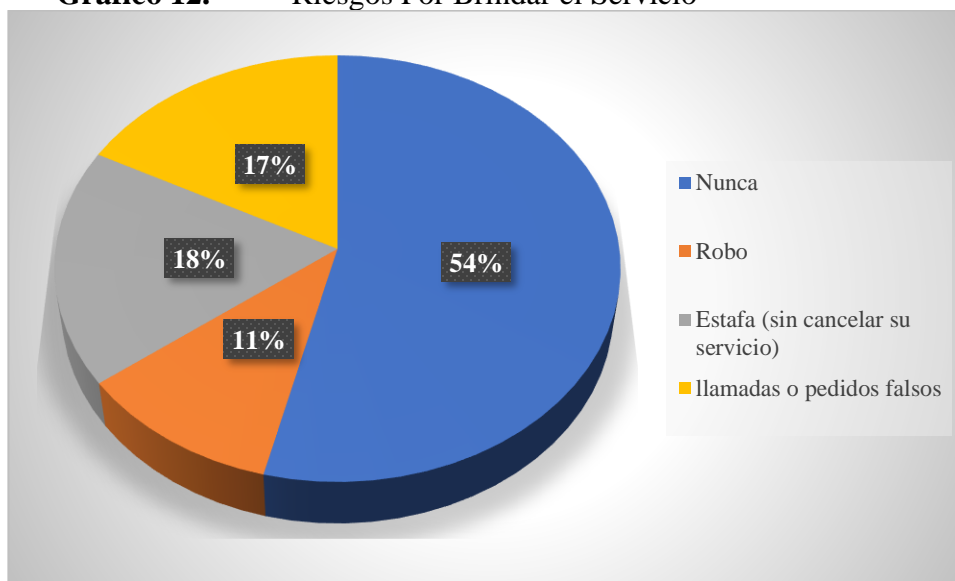
Gráfico 11. Distribución de Vehículos Según Condición de Tenencia



Nota. Elaboración propia

La figura 11, proporciona información sobre las diferentes formas de tenencia de los vehículos de los transportistas. La mayoría de son de propiedad de sus conductores (132), mientras que un pequeño número son alquilados (8) o prestadas (20). Esta información puede ser relevante para comprender las condiciones de los transportistas en cuestión de su herramienta de trabajo.

Gráfico 12. Riesgos Por Brindar el Servicio



Nota. Elaboración propia

La figura 12, muestra los diferentes riesgos que las personas han enfrentado al momento de realizar un servicio es de gran importancia, ya que proporciona información relevante sobre las situaciones de riesgo que pueden surgir en diversos contextos y sectores de actividad. Ampliar y analizar esta información es esencial para varios aspectos. En primer lugar, permite mejorar la seguridad y protección tanto para los proveedores de servicios como para los clientes al comprender los riesgos a los que están expuestos. Si se identifica que un número significativo de personas ha experimentado robos o estafas al ofrecer sus servicios, se pueden implementar medidas de seguridad adicionales para reducir estos riesgos. Además, esta información es crucial para la toma de decisiones empresariales, ya que las empresas que ofrecen servicios pueden utilizar estos datos para desarrollar políticas y protocolos que aborden los riesgos específicos identificados en la encuesta. Asimismo, es fundamental para desarrollar programas de capacitación y prevención dirigidos a sensibilizar a los trabajadores y clientes sobre cómo manejar situaciones de riesgo y tomar medidas preventivas. La adaptación a los cambios del entorno también se ve favorecida por la recopilación y análisis continuo de estos datos, permitiendo a las organizaciones y autoridades estar preparadas para nuevas formas de riesgo que puedan surgir en un mundo en constante evolución tecnológica y de comunicación, la relevancia

de estos datos radican en la capacidad para mejorar la seguridad, protección y bienestar en la prestación de servicios, fortaleciendo la confianza y calidad en una variedad de sectores y entornos laborales.

4.1.4 Relación de la economía colaborativa y la generación de empleo en la ciudad de Ambato

El objetivo de realizar el modelo de regresión es establecer y analizar la relación entre la economía colaborativa y la generación de empleo en la ciudad de Ambato. Para lograr esto, el modelo de regresión se construye utilizando como variable dependiente la generación de empleo medida por los ingresos mensuales, y como variables independientes se incluyen diferentes aspectos relacionados con la economía colaborativa, como el costo de mantenimiento, las capacitaciones ofrecidas y el día laboral. El análisis de regresión permite cuantificar cómo estas variables independientes se asocian con el fenómeno de la generación de empleo en la ciudad. Los coeficientes de regresión asociados a cada variable independiente indicarán la magnitud y dirección de su impacto en la generación de empleo.

Tabla 10.
Modelo Mínimos Cuadrados Ordinarios

Variable dependiente: Ingreso mensual					
	<i>Coefficiente</i>	<i>Desv. Típica</i>	<i>Estadístico t</i>	<i>valor p</i>	
Const	424.936	63.1985	6.724	3.20e-010	***
Costo mantenimiento	0.692500	0.256049	2.705	0.0076	***
Día laboral	3.85785	2.31705	1.665	0.0979	*
Tipo movilización	3.32837	11,6867	0.2848	0.0776	*
Periodo laboral	0.0323	0.4757	0.0679	0.0945	*
Horario de trabajo	-4.83122	4.23251	-1.141	0.0255	**
Propietario del bien	2.03048	1.82690	1.111	0.0268	**
Media de la vble. dep.	483.3125	D.T. de la vble. dep.		58.35472	
Suma de cuad. residuos	706356.2	D.T. de la regresión		67.07521	
R-cuadrado no centrado	0.991570	R-cuadrado centrado		-0.440592	
F(3, 157)	2756.830	Valor p (de F)		1.6e-135	
Log-verosimilitud	-898.4463	Criterio de Akaike		1802.893	
Criterio de Schwarz	1812.118	Crit. de Hannan-Quinn		1806.639	

Nota. Elaboración propia

En el análisis estadístico presentado, se examina las diferentes variables dentro del modelo. Los resultados muestran que las variables costo de mantenimiento, horario de trabajo y propietario del bien, exhiben una alta significancia estadística, respaldada por sus coeficientes respectivos de 0.692500, -4.83122 y 2.03048 valores de p extremadamente pequeños (0.0076, 0,0255 y 0,0268, respectivamente). Estas variables tienen una relación relevante en el modelo analizado y respecto a al ingreso mensual. Por otro lado, las variables día laboral, tipo de movilización y periodo laboral también muestra significancia estadística, representada por un valor de p de 0.0979, 0,0776 y 0,0945; y coeficientes de 3.85785, 3.32837 y 0,03233 aunque con un nivel de confianza ligeramente menor.

Al observar que los coeficientes son positivos, se deduce que existe una relación positiva entre cada variable independiente y la variable dependiente ingresos mensuales. En otras

palabras, a medida que aumentan los valores de las variables costo mantenimiento, capacitaciones y día laboral, también aumenta la variable dependiente del modelo. Las relaciones positivas indican que estos factores están asociados con un incremento en los ingresos de los trabajadores.

Los coeficientes presentados en el análisis indican que, al aumentar una unidad en cada variable, el ingreso se modificaría en las siguientes cantidades: para la variable Const, aumentaría en 424.936 unidades; para costo mantenimiento, incrementaría en 0.692500 unidades; para día laboral, experimentaría un aumento de 3.85785, para tipo de movilización aumenta en 3.32837, para periodo laboral incrementa 0.0323 y para propietario del bien aumentaría en 2.03048 unidades, estos valores representan cambios promedio y lineales en el ingreso.

El R-cuadrado, muestra la proporción de variabilidad total de la variable ingresos mensuales que es explicada por el modelo de regresión. En este caso, el valor es 0.991570, indica que aproximadamente el 99.15% de la variabilidad total de la variable dependiente se puede explicar mediante las variables independientes incluidas en el modelo. En otras palabras, el modelo de regresión es capaz de explicar casi en su totalidad la variación observada en la variable dependiente.

4.2 Verificación de la hipótesis

Basándose en los resultados del análisis de regresión, se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alternativa (H_1). En dos de las variables independientes: costo mantenimiento y recibir capacitaciones, ya que los valores p asociados a ambas variables son significativos, es decir, son menores al nivel de significancia establecido de 0.05. Para la variable mejor día laboral, no se rechaza la hipótesis nula (H_0) porque el valor p asociado es mayor que el nivel de significancia de 0.05. Esto indica que no se encontró evidencia estadística suficiente para afirmar una relación significativa entre el día laboral mejorado y la generación de empleo en el servicio de transporte en Ambato.

Finalmente se acepta la hipótesis alternativa (H1) debido a que los valores p son significativos ($p < 0.05$), la misma que sostiene que existe una relación significativa entre la economía colaborativa en el servicio de transporte y la generación de empleo en la ciudad de Ambato.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES

5.1 Conclusiones

En concordancia con los objetivos planteados se concluye lo siguiente:

El análisis realizado sobre la economía colaborativa en el servicio de transporte en Ambato revela que la presencia de plataformas como InDriver y Rappiu, ha generado un impacto significativo en la generación de empleo en la ciudad. Estas aplicaciones han proporcionado oportunidades laborales para conductores que desean trabajar de manera independiente y flexible, convirtiéndose en una fuente importante de ingresos para los conductores. La posibilidad de unirse a estas plataformas sin requerir grandes inversiones o costos iniciales ha atraído a un número considerable de conductores, aumentando así la oferta de servicios de transporte en la ciudad. Sin embargo, la competencia en este mercado es dinámica y puede tener efectos tanto positivos como negativos en el empleo y la movilidad urbana

La investigación ha identificado una variedad de plataformas y actividades económicas asociadas con la economía colaborativa en la ciudad de Ambato, específicamente en el sector del transporte, las aplicaciones más utilizadas, son InDriver y Rappi, estas plataformas se basan en conectar a los conductores con los usuarios y permite diferentes métodos de pago, incluyendo efectivo y tarjeta de crédito. La competencia por ofrecer tarifas bajas ha sido una característica destacada en este mercado, y algunas empresas han causado revuelo con costos muy bajos al entrar en el país. La economía colaborativa en el sector del transporte ha demostrado ser una tendencia creciente y ha cambiado la forma en que los ciudadanos se desplazan por la ciudad de Ambato.

El levantamiento de información ha permitido establecer que estas plataformas han proporcionado oportunidades laborales para miles de conductores que desean trabajar de

manera independiente y obtener ingresos adicionales. La economía colaborativa ha permitido una mayor disponibilidad de vehículos para los usuarios, lo que ha mejorado la movilidad urbana en la ciudad. La economía colaborativa ha cambiado la forma en que los ciudadanos acceden a los servicios de transporte, brindando beneficios tanto a los usuarios como a los conductores, pero también presentando desafíos para las empresas que operan en este mercado.

Los resultados muestran que el sector del transporte es un sector en el que las mujeres están subrepresentadas. Esta situación es preocupante, y es importante tomar medidas para que las mujeres tengan más oportunidades de empleo y de desarrollo profesional en el sector del transporte. Es importante tener en cuenta estas diferencias cuando se analiza el sector del transporte. Los empleadores deben ser conscientes de las necesidades de los trabajadores de todos los estados civiles, y los trabajadores deben ser conscientes de sus derechos y responsabilidades. El sector del transporte está experimentando un cambio significativo en los últimos años. Este cambio es impulsado por la creciente popularidad del trabajo autónomo, que ofrece a los trabajadores más flexibilidad y la oportunidad de ganar más dinero. Las implicaciones de este cambio son significativas para los trabajadores dependientes, los empleadores y el sector del transporte en general.

Esta investigación demuestra que la economía colaborativa desempeña un papel relevante en la generación de empleo en la ciudad de Ambato, particularmente en el sector del transporte. Los resultados destacan la importancia de considerar aspectos como el costo de mantenimiento y la oferta de capacitaciones para promover el desarrollo económico y la creación de empleo en la ciudad. Estos hallazgos brindan una base sólida para que las autoridades locales y las empresas del sector tomen decisiones informadas y diseñen políticas que fomenten el crecimiento sostenible y equitativo en el ámbito laboral mediante la economía colaborativa.

5.2 Limitaciones del estudio

El presente estudio, a pesar de sus hallazgos significativos, también presenta algunas limitaciones que deben tenerse en cuenta al interpretar los resultados. En primer lugar, es importante mencionar que la investigación se enfocó exclusivamente en la ciudad de Ambato, Ecuador, lo que podría restringir la generalización de los hallazgos a otras ciudades o países con realidades socioeconómicas y culturales diferentes. Para obtener conclusiones más robustas y aplicables a nivel global, sería necesario replicar el estudio en múltiples ubicaciones geográficas.

En segundo lugar, la muestra utilizada en el estudio consistió en conductores de las plataformas InDRiver y Rappi, lo que puede generar cierto sesgo de selección en los resultados. Los conductores que participaron en la encuesta podrían tener características particulares que los diferencian de otros conductores que no formaron parte del estudio, lo que podría afectar la representatividad de los hallazgos. Sería valioso realizar investigaciones adicionales que incluyan muestras más amplias y diversificadas de conductores de plataformas de economía colaborativa para obtener una visión más completa y precisa de la situación.

En tercer lugar, el estudio se enfocó en el impacto de la economía colaborativa específicamente en los conductores de plataformas de servicios de entrega, y no exploró los efectos en otros sectores de la economía, como el turismo, el comercio y la construcción. Sería enriquecedor abordar estas áreas adicionales para comprender cómo la economía colaborativa influye en distintos ámbitos empresariales y laborales, lo que permitiría obtener una visión más integral de su impacto en la sociedad.

A pesar de estas limitaciones, el presente estudio proporciona valiosos aportes para comprender los efectos de la economía colaborativa en el sector de servicios de entrega en la ciudad de Ambato. No obstante, se recomienda que futuras investigaciones consideren estas limitaciones y realicen análisis más amplios y diversificados para tener

una visión más completa y generalizable de los impactos de la economía colaborativa en diferentes contextos y sectores económicos.

5.3 Futuras líneas de investigación

A pesar de estas limitaciones, el presente estudio proporciona información valiosa sobre los impactos de la economía colaborativa en el servicio de transporte en la ciudad de Ambato. Futuros estudios podrían centrarse en:

- Extender el estudio a otras ciudades o países.
- Utilizar métodos de investigación cualitativos, como entrevistas en profundidad o grupos focales.
- Analizar los impactos de la economía colaborativa en otros sectores de la economía.

Estos estudios podrían ayudar a proporcionar una visión más completa de los impactos de la economía colaborativa y su potencial para mejorar la economía y la sociedad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alonso, L. E. (2017). Collaborative consumption: Reasons for a debate. *Revista Española de Sociología*, 26(1), 87–95. <https://doi.org/10.22325/fes/res.2017.4>
- Amada, M., & Orduña, A. (2020). Economías colaborativas: propuesta de metodología de identificación y regulación en México. *Revista Latinoamericana de Derecho Social*, 30, 3–35. <https://doi.org/10.22201/ij.24487899e.2020.30.14069>
- Arribas, A., & Islas, O. (2021). El prosumidor en la economía colaborativa: nueva manera de participar en el mercado de consumo. *Palabra Clave*, 24(2). <https://doi.org/10.5294/PACLA.2021.24.2.7>
- Barros, B., Vélez, J., & Verdejo, F. (2015). *Aplicaciones de la teoría de la actividad en el desarrollo de sistemas colaborativos de enseñanza y aprendizaje*. 8, 353–358.
- Coronel, A., & Ortega, M. (2021). La economía colaborativa, sus beneficios y efectos. *Espacios*, 42(06), 64–68. <https://doi.org/10.48082/espacios-a21v42n06p05>
- Doménech, G. (2016). Economía colaborativa y Administración local. *Diario La Ley*, 8807, 12.
- Fernández, T. (2018). *La economía colaborativa. orígenes, evolución y retos futuros*. Universidad pontificia Icaide.
- García Teruel, L. de la C., García Teruel, L. de la C., & Palomares Vaughan, F. J. (2016). Calidad del empleo generado por las MiPymes en el Estado de Michoacán, desde la perspectiva de la suficiencia del ingreso percibido. *Cuadernos de Administración*, 31(54), 50–56. <https://doi.org/10.25100/cdea.v31i54.7>
- Gómez, R., & Morales, R. (2018). Principios ontológicos de la economía colaborativa verdadera. *Economía Colaborativa... ¿De Verdad?*, 15–42.

- González, B. (2016). *El trabajo colaborativo en situaciones no presenciales*. 5–16.
- Guitert, M., & Pérez, M. (2016). La Colaboración en la red aprendizaje colaborativo en entornos virtuales. *Teoria de La Education*, 14(1), 10–31.
- Hatzopoulos, V. (2019). After Uber Spain: The EU's approach on the sharing economy in need of review? *European Law Review*, 44(1), 88–98.
<https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0-85061749160&partnerID=40&md5=7022a400ecc9e8cf03e9a12111aec07a>
- Londoño, J., & Tello, C. (2022). La Economía Colaborativa: propuesta de bases conceptuales para su estudio. *Entramado*, 18(2). <https://doi.org/10.18041/1900-3803/entramado.2.7872>
- López-Martínez, G., Haz-Gómez, F. E., & Manzanera-Román, S. (2022). Identities and Precariousness in the Collaborative Economy, Neither Wage-Earner, nor Self-Employed: Emergence and Consolidation of the Homo Rider, a Case Study. *Societies*, 12(1). <https://doi.org/10.3390/soc12010006>
- Luque, P., & López, J. (2017). La economía colaborativa - López Jiménez. *EXtoikos*, 7(19), 2339–9546.
- Melo, M., & Cabanne, C. (2020). Economía colaborativa en turismo estudio comparativo de modelos de negocio entre empresas tradicionales y de turismo colaborativo. *Estudios y Perspectivas En Turismo*, 29(3), 690–708.
- Méndez, M., & Castaño, M. (2016). Claves de la economía colaborativa y políticas públicas. *Economía Industrial*, 402, 11–17.
- Molina, J., & Palermo, H. (2022). *Trabajo y Sociedad Digital delivery platforms and the de-externalization of work*.

- Nerinckx, S. (2016). The ‘Uberization’ of the labour market: Some thoughts from an employment law perspective on the collaborative economy. *ERA Forum*, 17(2), 245–265. <https://doi.org/10.1007/s12027-016-0439-y>
- Odriozola Guitart, S., & Mayola, J. C. (2020). Trabajo, género y cuidado: una visión desde la realidad contemporánea de Cuba. *A View on Labor, Gender and Care in Today's Cuba.*, 163(1), 154–166.
- Oliveira, V. M. de, & Teodósio, A. dos S. de S. (2020). Consumo colaborativo: um estudo bibliométrico entre 2010 e 2019. *REAd. Revista Eletrônica de Administração (Porto Alegre)*, 26(2), 300–329. <https://doi.org/10.1590/1413-2311.285.988743>
- Ossa, B., & Camilo, E. (2017). Economías Colaborativas: Regulación Y Competencia. *Revista Derecho Privado*, 57, 1–21.
- Payán, F., Durazo, S., & Alejandro, I. (2015). Las brechas de género en la calidad del empleo en México. Una valoración basada en modelos de lógica difusa. *Análisis Económico*, XXX (75), 89–112.
- Plewnia, F., & Guenther, E. (2018). Mapping the sharing economy for sustainability research. *Management Decision*, 56(3), 570–583. <https://doi.org/10.1108/MD-11-2016-0766>
- Rivas, T., & Milagros, J. (2015). *Social inclusive the program works Peru and the generation of employment inclusive social.*
- Rodríguez, J., Alonso, M., Rubio, L., & Celemín, M. (2016). Una aproximación al turismo colaborativo en España. *CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, 88, 259–283.
- Royo, M. R. (2021). *Economía colaborativa y regulación laboral. y II*, 1–11.

- Sánchez, J., & Moreno, Y. (2019). Desarrollo de la economía colaborativa en Ecuador. *Espirales Revista Multidisciplinaria de Investigación Científica*, 3(29), 20–32.
- Sánchez, R. (2017). Economía colaborativa: un nuevo mercado para la economía social. *CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, 88, 231. <https://doi.org/10.7203/ciriec-e.88.9255>
- Silva, L. A., & Azevedo, M. de L. (2020). El discurso del consumo colaborativo en turismo Análisis a partir de la plataforma de viajes Airbnb. *Estudios y Perspectivas En Turismo*, 29(3), 709–729.
- Sotelo Forero, L., & Vallejo Zamudio, L. E. (2021). La generación de empleo en el sector industrial en Colombia 2010-2018. *Revista Finanzas y Política Económica*, 13(1). <https://doi.org/10.14718/revfinanzpolitecon.v13.n1.2021.6>
- Torres, G., & Fonseca, L. (2022). Aplicaciones informáticas de economía colaborativa y el derecho del trabajo en Colombia. *Revista Latinoamericana de Derecho Social*, 35, 363–390. <https://doi.org/10.22201/ijj.24487899e.2022.35.17282>
- Traval, A. (2017). *Economía colaborativa, alojamiento y transporte. XXVI*.
- Triana, R. W., Barrios Rodríguez, M., & Rodríguez Vergara, C. A. (2018). Construcción participativa de la formulación de la política pública de generación de empleo de Puerto Boyacá. *Opera*, 22, 29–51. <https://doi.org/10.18601/16578651.n22.03>
- Véliz Intriago, A. (2019). La generación de empleo mediante el emprendimiento empresarial juvenil. Un proyecto factible. *FIPCAEC*, 4(2), 434–455. <https://doi.org/https://doi.org/10.23857/fipcaec.v4i4.147> La

ANEXOS



ENCUESTA

Estudio de la economía colaborativa en el servicio de transporte y la generación de empleo en la ciudad de Ambato

La presente encuesta tiene con finalidad de analizar la economía colaborativa y la generación de empleo en la ciudad de Ambato mediante los servicios de transporte por medios digitales, y el perfil de los colaboradores que laboran en las empresas de “INDRIVE” y “RAPPI”.

INFORMACIÓN GENERAL

Edad.....

Género

1. Masculino ()
2. Femenino ()

Estado civil

1. Soltero ()
2. Casado ()
3. Divorciado ()
4. Unión de hecho ()

5. Viudo ()

Estudios cursados

1. Primaria ()
2. Secundaria ()
3. Tercer nivel ()
4. Cuarto nivel (Posgrado) ()

Situación laboral

1. Trabajo bajo dependencia ()
2. Trabajo autónomo ()

CUESTIONARIO

P1. ¿Usted conoce qué es la economía colaborativa?

1. Si ()
2. No ()

P2.- Cree usted que la economía colaborativa ha ayudado a generar nuevas plazas de empleo en la ciudad de Ambato

1. Totalmente de acuerdo
2. De acuerdo
3. Indiferente
4. En desacuerdo
5. Totalmente en desacuerdo

P3.- Ingresos económicos mensual generado por colaboración de medios digitales acorde al salario básico (\$ 450).

.....

P4.- En que se moviliza para realizar un servicio de los medios digitales.

1. Vehículo ()
2. Motocicleta ()
3. Bicicleta ()
4. Caminando ()
5. Otros ()

P5.- Costo de mantener su transporte mensual por motivos de mantenimiento y combustible.

.....

P6.- Usted recomendaría a una persona desempleada esta nueva alternativa de trabajo?

1. Sí ()
2. No ()

3. Tal vez ()

P7.- ¿Qué tipo de servicio brinda a los usuarios dependiendo la plataforma que labora?

1. Transporte de puerta a puerta de personas ()
2. Compras de víveres y entrega a domicilio ()
3. Entrega de comida rápida a domicilio ()
4. Servicio de encomiendas ()
5. Otros ()

P8.- Considera útil el uso de plataformas digitales para el bienestar económico de las familias

1. Totalmente de acuerdo
2. De acuerdo
3. Indiferente
4. En desacuerdo
5. Totalmente en desacuerdo

P9.- ¿Cuánto tiempo lleva participando en el servicio colaborativo de transporte en la ciudad de Ambato?

.....

P10.- ¿Cómo considera usted el servicio de transporte que brinda en la ciudad de Ambato hacia sus consumidores?

1. Excelente
2. Muy Bueno
3. Bueno
4. Regular
5. Malo

P11.- ¿En qué horarios se encuentra disponible para laborar en los servicios colaborativos de transporte?

1. En la mañana ()
2. En la tarde ()

- 3. En la noche ()
- 4. Disponible las 24h ()

P12.- ¿Algún momento ha tenido malos tratos por los usuarios al momento de realizar los servicios colaborativos?

- 1. Siempre ()
- 2. Casi siempre ()
- 3. A veces ()
- 4. Rara vez ()
- 5. Nunca ()

P13.- ¿Qué día de la semana tiene mayor llamado por los usuarios para adquirir su servicio colaborativo?

- 1. Lunes ()
- 2. Martes ()
- 3. Miércoles ()
- 4. Jueves ()
- 5. Viernes ()
- 6. Sábado ()
- 7. Domingo ()

P14.- ¿Cree usted que las empresas de economía colaborativa deben brindar capacitación a los conductores para obtener mejor atención a los usuarios?

- 1. Si ()
- 2. No ()

P15.- El transporte que utiliza para realizar los servicios colaborativos es:

- 1. Propio ()
- 2. Alquilado ()
- 3. Prestado ()
- 4. De la empresa ()

P16.- alguna vez usted qué riesgo a enfrentado al momento de realizar un servicio

1. Ninguno
2. Robo
3. Estafa (sin cancelar su servicio)
4. Daño al vehiculo
5. Llamadas o pedidos falsos

BASE DE DATOS

	Nombre	Tipo	Anchura	Decimales	Etiqueta	Valores	Perdidos	Columnas	Alineación	Medida	Rol
1	Edad	Númerico	8	0		Ninguno	Ninguno	8	Centrado	Escala	Entrada
2	Género	Númerico	8	0	Género	{1, Hombre}...	Ninguno	8	Centrado	Nominal	Entrada
3	Estadocivil	Númerico	8	0	Estado civil	{1, soltero}...	Ninguno	8	Centrado	Nominal	Entrada
4	Estudioscursados	Númerico	8	0	Estudios cursados	{1, primaria}...	Ninguno	8	Centrado	Nominal	Entrada
5	Situaciónlaboral	Númerico	8	0	Situación laboral	{1, Trabajo bajo dependencia}...	Ninguno	21	Centrado	Nominal	Entrada
6	ConoceECol	Númerico	8	0	¿Usted conoce que es la econ...	{1, Si}...	Ninguno	14	Centrado	Nominal	Entrada
7	Generaempleo	Númerico	8	0	Cree usted que la economía col...	{1, Si}...	Ninguno	15	Centrado	Nominal	Entrada
8	Ingresomensual	Númerico	8	0	Ingresos económicos mensual ...	Ninguno	Ninguno	12	Centrado	Escala	Entrada
9	Tipomovilización	Númerico	8	0	En que se moviliza para realiza...	{1, Vehículo}...	Ninguno	16	Centrado	Nominal	Entrada
10	Costomantenimiento	Númerico	8	0	Costo de mantener su transport...	Ninguno	Ninguno	16	Centrado	Escala	Entrada
11	Usoplatформа	Númerico	8	0	Usted recomendaría a una pers...	{1, Si}...	Ninguno	17	Centrado	Nominal	Entrada
12	Tiposervicio	Númerico	8	0	¿Qué tipo de servicio brinda a l...	{1, Transporte de puerta a puerta de ...	Ninguno	15	Centrado	Nominal	Entrada
13	BienestarEcon	Númerico	8	0	Considera útil el uso de platafor...	{1, Bastante útil}...	Ninguno	14	Centrado	Nominal	Entrada
14	Periodolaboral	Númerico	8	0	¿Cuánto tiempo lleva participan...	Ninguno	Ninguno	14	Centrado	Escala	Entrada
15	Calificaservicio	Númerico	8	0	¿Como considera usted el servi...	{1, Excelente}...	Ninguno	13	Centrado	Nominal	Entrada
16	Horariotrabajo	Númerico	8	0	¿En qué horarios de trabajo se ...	{1, En la mañana}...	Ninguno	13	Centrado	Nominal	Entrada
17	Tratopersonal	Númerico	8	0	¿Algún momento ha tenido mal...	{1, Siempre}...	Ninguno	16	Centrado	Nominal	Entrada
18	Mejordialaboral	Númerico	8	0	¿Qué día de la semana tiene m...	{1, Lunes}...	Ninguno	15	Centrado	Nominal	Entrada
19	RecibirCapacitaciones	Númerico	8	0	¿Cree usted que las empresas ...	{1, Si}...	Ninguno	20	Centrado	Nominal	Entrada
20	Propietariodelbien	Númerico	8	0	El transporte que utiliza para re...	{1, Propio}...	Ninguno	16	Centrado	Nominal	Entrada
21	Riesgos_enfrentar	Númerico	8	0	Alguna vez usted qué riesgo a ...	{1, Nunca}...	Ninguno	18	Centrado	Nominal	Entrada
22											
23											
24											

Vista de datos **Vista de variables**