



# ESCUELA POLITÉCNICA DEL EJÉRCITO

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS ADMINISTRATIVAS  
Y DE COMERCIO

“ESTUDIO DE LA GESTIÓN FINANCIERA DEL SECTOR  
TRANSPORTE PESADO ASOCIADO EN LA PROVINCIA DEL  
CARCHI Y SU IMPACTO EN EL DESARROLLO ECONÓMICO Y  
SOCIAL DE LA POBLACIÓN.”

ARACELY STEFANYA ERAZO CARVAJAL

Tesis presentada como requisito previo a la obtención del grado de:

INGENIERA EN FINANZAS, CONTADORA PÚBLICA-AUDITORA

AÑO 2013

ESCUELA POLITÉCNICA DEL EJÉRCITO  
INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

**CERTIFICADO DE TUTORÍA**

**Director:** Ing. Álvaro Carrillo

**Codirector:** Eco. Galo Acosta

**CERTIFICAN**

Que el trabajo titulado “ESTUDIO DE LA GESTIÓN FINANCIERA DEL SECTOR TRANSPORTE PESADO ASOCIADO EN LA PROVINCIA DEL CARCHI Y SU IMPACTO EN EL DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL DE LA POBLACIÓN”, realizado por Aracely Stefanya Erazo Carvajal, ha sido guiado y revisado periódicamente y cumple normas estatutarias establecidas por la ESPE, en el Reglamento de Estudiantes de la Escuela Politécnica del Ejército.

Debido a que el mencionado trabajo es investigativo y que en el mismo se conjugan los conocimientos de quién lo realizó, si recomendamos su publicación.

El mencionado trabajo consta de dos documentos empastados y un disco compacto el cual contiene los archivos en formato portátil de Acrobat (pdf). Autorizan a Aracely Stefanya Erazo Carvajal que lo entregue al economista Juan Lara Álvarez, en su calidad de Director de la Carrera.

Quito, 30 de agosto de 2013

---

Ing. Álvaro Carrillo

DIRECTOR

---

Eco. Galo Acosta

CODIRECTOR

ESCUELA POLITÉCNICA DEL EJÉRCITO  
INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

**DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD**

Aracely Stefanya Erazo Carvajal

DECLARO QUE:

El proyecto de grado denominado “ESTUDIO DE LA GESTIÓN FINANCIERA DEL SECTOR TRANSPORTE PESADO ASOCIADO EN LA PROVINCIA DEL CARCHI Y SU IMPACTO EN EL DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL DE LA POBLACIÓN”, ha sido desarrollado con base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros, conforme las citas que constan el documento, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía.

Consecuentemente este trabajo es mi autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del proyecto de grado en mención.

Quito, 30 de agosto de 2013

---

Aracely Stefanya Erazo Carvajal

ESCUELA POLITÉCNICA DEL EJÉRCITO  
INGENIERÍA EN FINANZAS Y AUDITORÍA

**AUTORIZACIÓN**

Yo, Aracely Stefanya Erazo Carvajal

Autorizo a la Escuela Politécnica del Ejército la publicación, en la biblioteca virtual de la Institución del trabajo “ESTUDIO DE LA GESTIÓN FINANCIERA DEL SECTOR TRANSPORTE PESADO ASOCIADO EN LA PROVINCIA DEL CARCHI Y SU IMPACTO EN EL DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL DE LA POBLACIÓN”, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y autoría.

Quito, 30 de agosto de 2013

---

Aracely Stefanya Erazo Carvajal

## DEDICATORIA

El sacrificio de este tiempo lo dedico principalmente a mi madre Nancy Erazo, ya que gracias a su ejemplo y esfuerzo me supo sacar a delante.

A mis abuelitos por el amor y cariño que me han tenido, gracias por permitirme compartir con ustedes esta alegría.

A mi papi Viche por estar junto a mi mami cuando sus hijos tuvimos que separarnos para alcanzar nuestros sueños y metas.

A mis hermanos, Álvaro, Marlon y Yazmín, para que sigan adelante y sientan la satisfacción de ser valiosos para sí mismos como para la sociedad.

A David por estar conmigo en las buenas y en las malas, para que esta pequeña meta sea el pilar que nos permita seguir alcanzando nuevas metas juntos.

## AGRADECIMIENTO

A Dios y a mi madre por haberme dado la vida.

A mis abuelitos, por haberme inculcado valores que me han hecho crecer como persona.

A toda mi familia por confiar en mí y brindarme su apoyo incondicional siempre.

A la Escuela Politécnica del Ejército que se transformó en mi hogar durante 5 años pasando en ella 24 horas de día, gracias por brindarme esa oportunidad.

Al Ing. Álvaro Carrillo, al Eco. Galo Acosta, a Jorge Terán, a David Mayorga y su familia a cada uno por su aporte y ayuda para la consecución del presente trabajo.

Finalmente a todas las personas que han formado parte de mi vida, durante todo este tiempo, profesores, compañeros, amigos y conocidos, por todo lo que me han enseñado y ayudado.

**ÍNDICE**

RESUMEN .....	1
ABSTRACT .....	3
CAPÍTULO I .....	5
ASPECTOS GENERALES .....	5
1.1. Tema.....	5
1.2. Importancia y justificación del tema .....	5
1.2.1. Importancia .....	5
1.2.2. Justificación .....	7
1.3. Determinación del problema de investigación de tesis .....	10
1.3.1. Planteamiento del problema .....	10
1.3.2. Formulación del problema.....	11
1.3.3. Sistematización del problema .....	11
1.4. Variables operacionales.....	14
1.4.1. Dependiente.....	14
1.4.2. Independiente .....	14
1.5. Objetivos.....	17
1.5.1. Objetivo general.....	17
1.5.2. Objetivos específicos .....	17
1.6. Marco de referencia .....	18
1.6.1. Marco teórico .....	18
1.6.2. Marco conceptual.....	35
1.7. Hipótesis .....	41
1.7.1. Hipótesis general .....	41
1.7.2. Hipótesis específicas .....	41
1.8. Metodología y técnicas de investigación.....	42
1.8.1. Tipos de estudio.....	42
1.8.2. Metodología .....	45
1.8.3. Fuentes de recopilación de información.....	45
1.8.4. Análisis de la información .....	47
CAPÍTULO II.....	49
DIAGNÓSTICO SITUACIONAL DEL SECTOR TRANSPORTE PESADO EN LA PROVINCIA DEL CARCHI .....	49

	vii
2.1. Situación actual de transporte pesado.....	49
2.1.1. Análisis externo.....	49
2.1.2. Análisis del sector transporte.....	66
2.2. Análisis del mercado.....	70
2.2.1. Mercado actual.....	70
2.2.2. Mercado Objetivo.....	70
2.3. Análisis FODA del Transporte Pesado de la Provincia del Carchi.....	71
CAPÍTULO III.....	72
ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA FINANCIERA DEL SECTOR TRANSPORTE PESADO EN LA PROVINCIA DEL CARCHI.....	72
3.1. Estudio de mercado.....	72
3.1.1. Tipo de investigación.....	72
3.1.2. Objetivo de la investigación.....	73
3.1.3. Determinación del tamaño de la muestra.....	73
3.1.4. Diseño de las encuestas.....	75
3.1.5. Tabulación de las encuestas.....	79
3.2. Análisis de la gestión financiera.....	116
3.2.1. Estructura de los estados financieros consolidados.....	116
3.2.2. Análisis financiero.....	119
3.3. Matriz de gestión financiera.....	127
CAPÍTULO IV.....	128
RESUMEN DE INDICADORES ECONÓMICOS, SOCIALES, FINANCIEROS, DE MERCADO Y DEL SECTOR TRANSPORTE QUE INFLUYEN EN EL ANÁLISIS DEL IMPACTO DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN.....	128
4.1. Factores Económicos.....	128
4.2. Factores Sociales.....	129
4.3. Factores Financieros.....	130
4.4. Factores de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi.....	131
4.5. Factores del Estudio de Mercado.....	132
CAPÍTULO V.....	133

ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA GESTIÓN FINANCIERA DEL SECTOR TRANSPORTE PESADO EN LA PROVINCIA DEL CARCHI .....	133
5.1. Tendencia presupuestal del sector transporte .....	133
5.2. Composición porcentual del estado de resultados proyectado.....	135
5.3. Evaluación del impacto .....	136
5.3.1. Impacto Económico .....	136
5.3.2. Impacto Social .....	140
5.3.3. Impacto Financiero .....	143
CAPÍTULO VI.....	147
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	147
6.1. Conclusiones .....	147
6.2. Recomendaciones .....	149

### Índice de Tablas

Tabla 1.1 Instituciones en la provincia del Carchi .....	8
Tabla 1.2 Actividades del Sector Servicios .....	9
Tabla 1.3 Operacionalización de Variables.....	15
Tabla 1.4 Operacionalización de variables .....	16
Tabla 1.5 Formulas de los indicadores financieros .....	34
Tabla 2.1 PIB nacional.....	50
Tabla 2.2 Valor Agregado .....	52
Tabla 2.3 Valor Agregado proyectado .....	52
Tabla 2.4 Inflación.....	54
Tabla 2.5 Tasa de Interés Activa .....	55
Tabla 2.6 Tasa de Interés Pasiva .....	57
Tabla 2.7 PEA.....	58
Tabla 2.8 PEA por sector en Carchi.....	59
Tabla 2.9 Índice de pobreza .....	60
Tabla 2.10 Población por edad .....	64
Tabla 2.11 Análisis FODA.....	71
Tabla 3.1 Pregunta 1 Encuesta Gerentes .....	79
Tabla 3.2 Pregunta 2 Encuesta Gerentes .....	80
Tabla 3.3 Pregunta 3 Encuesta Gerentes .....	81
Tabla 3.4 Pregunta 4 Encuesta Gerentes .....	83
Tabla 3.5 Pregunta 5 Encuesta Gerentes .....	84
Tabla 3.6 Pregunta 1 Encuesta Transportistas .....	85
Tabla 3.7 Pregunta 2 Encuesta Transportistas .....	86
Tabla 3.8 Pregunta 3 Encuesta Transportistas .....	87

Tabla 3.9 Pregunta 4 Encuesta Transportistas .....	88
Tabla 3.10 Pregunta 5 Encuesta Transportistas .....	89
Tabla 3.11 Pregunta 6 Encuesta Transportistas .....	90
Tabla 3.12 Pregunta 7 Encuesta Transportistas .....	92
Tabla 3.13 Pregunta 8 Encuesta Transportistas .....	93
Tabla 3.14 Pregunta 9 Encuesta Transportistas .....	94
Tabla 3.15 Pregunta 10 Encuesta Transportistas .....	96
Tabla 3.16 Pregunta 10.1 Encuesta Transportistas .....	97
Tabla 3.17 Pregunta 11 Encuesta Transportistas .....	98
Tabla 3.18 Pregunta 12 Encuesta Transportistas .....	99
Tabla 3.19 Pregunta 13 Encuesta Transportistas .....	100
Tabla 3.20 Pregunta 14 Encuesta Transportistas .....	101
Tabla 3.21 Número de vehículos .....	103
Tabla 3.22 Viajes semanales por transportista .....	104
Tabla 3.23 Viajes mensuales por transportista .....	104
Tabla 3.24 Ingresos por transportista .....	105
Tabla 3.25 Ingresos mensuales .....	106
Tabla 3.26 Porcentaje de transportistas que manejan su vehículo de transporte pesado .....	106
Tabla 3.27 Gasto en choferes por transportista .....	107
Tabla 3.28 Gasto mensual en choferes .....	107
Tabla 3.29 Valor comercial de los vehículos de transporte pesado .....	108
Tabla 3.30 Viajes para realizar mantenimiento .....	109
Tabla 3.31 Viajes en promedio para mantenimiento .....	109
Tabla 3.32 Costo promedio para mantenimiento .....	110
Tabla 3.33 Gasto mensual en mantenimiento .....	110
Tabla 3.34 Viajes para cambio de neumáticos .....	111
Tabla 3.35 Viajes promedio para cambio de llantas .....	111
Tabla 3.36 Gasto en llantas por transportista .....	112
Tabla 3.37 Gasto mensual en cambio de llantas .....	112
Tabla 3.38 Gasto en combustible por transportista .....	113
Tabla 3.39 Gasto mensual en combustible .....	113
Tabla 3.40 Porcentaje de transportistas que se acogieron a un financiamiento .....	114
Tabla 3.41 Valor total del financiamiento de los vehículos de transporte pesado .....	115
Tabla 3.42 Estados financieros .....	116
Tabla 3.43 Flujo de caja .....	117
Tabla 3.44 Análisis Vertical Balance General .....	119
Tabla 3.45 Análisis Vertical Estado de Resultados .....	120
Tabla 3.46 Indicadores Financieros .....	127
Tabla 4.1 Factores Económicos .....	128
Tabla 4.2 Factores Sociales .....	129

	x
Tabla 4.3 Factores Financieros.....	130
Tabla 4.4 Factores del Transporte.....	131
Tabla 4.5 Factores de Mercado.....	132
Tabla 5.1 Estados Proyectados.....	133
Tabla 5.2 Estados de resultados.....	134
Tabla 5.3 Análisis Vertical Estado de Resultados Proyectado.....	135
Tabla 5.4 Relación Valor Agregado-PIB.....	136
Tabla 5.5 Relación Valor Agregado-Inflación.....	137
Tabla 5.6 Relación Valor Agregado-Tasa de Interés Activa.....	138
Tabla 5.7 Relación Valor Agregado-Tasa de Interés Pasiva.....	139
Tabla 5.8 Relación Valor Agregado- Índice de pobreza por NIB.....	140
Tabla 5.9 Relación Valor Agregado- PEA.....	141
Tabla 5.10 Relación número de transportistas-población.....	142
Tabla 5.11 Impacto Financiero.....	143
Tabla 5.12 Impacto Financiero.....	144

## Índice de Gráficos

Gráfico 1.1 Instituciones en la provincia del Carchi.....	8
Gráfico 1.2 Árbol de problemas.....	13
Gráfico 1.3 Árbol de objetivos.....	14
Gráfico 2.1 PIB nacional.....	51
Gráfico 2.2 Valor Agregado.....	53
Gráfico 2.3 Inflación.....	54
Gráfico 2.4 Tasa de Interés Activa.....	56
Gráfico 2.5 Tasa de Interés Pasiva.....	57
Gráfico 2.6 PEA.....	58
Gráfico 2.7 Crecimiento Poblacional.....	65
Gráfico 3.1 Pregunta 1 Encuesta Gerentes.....	79
Gráfico 3.2 Pregunta 2 Encuesta Gerentes.....	80
Gráfico 3.3 Pregunta 3 Encuesta Gerentes.....	82
Gráfico 3.4 Pregunta 4 Encuesta Gerentes.....	83
Gráfico 3.5 Pregunta 5 Encuesta Gerentes.....	84
Gráfico 3.6 Pregunta 1 Encuesta Transportistas.....	85
Gráfico 3.7 Pregunta 2 Encuesta Transportistas.....	86
Gráfico 3.8 Pregunta 3 Encuesta Transportistas.....	87
Gráfico 3.9 Pregunta 4 Encuesta Transportistas.....	89
Gráfico 3.10 Pregunta 5 Encuesta Transportistas.....	90
Gráfico 3.11 Pregunta 6 Encuesta Transportistas.....	91
Gráfico 3.12 Pregunta 7 Encuesta Transportistas.....	92
Gráfico 3.13 Pregunta 8 Encuesta Transportistas.....	93
Gráfico 3.14 Pregunta 9 Encuesta Transportistas.....	95

Gráfico 3.15 Pregunta 10 Encuesta Transportistas .....	96
Gráfico 3.16 Pregunta 10.1 Encuesta Transportistas .....	97
Gráfico 3.17 Pregunta 11 Encuesta Transportistas .....	98
Gráfico 3.18 Pregunta 12 Encuesta Transportistas .....	99
Gráfico 3.19 Pregunta 13 Encuesta Transportistas .....	100
Gráfico 3.20 Pregunta 14 Encuesta Transportistas .....	102
Gráfico 5.1 Relación Valor Agregado-PIB.....	137
Gráfico 5.2 Relación Valor Agregado-Inflación .....	138
Gráfico 5.3 Relación Valor Agregado-Tasa de Interés Activa .....	139
Gráfico 5.4 Relación Valor Agregado-Tasa de Interés Pasiva .....	140
Gráfico 5.5 Relación Valor Agregado- Índice de pobreza por NIB .....	141
Gráfico 5.6 Relación Valor Agregado- PEA .....	142
Gráfico 5.7 Impacto Financiero .....	144
Gráfico 5.8 Impacto Financiero .....	146

## RESUMEN

Se desarrolló el presente tema de investigación con el objetivo de realizar un estudio de la Gestión Financiera del sector Transporte Pesado Asociado en la provincia del Carchi para determinar el impacto en el desarrollo económico y social de la población.

La investigación contiene cinco capítulos; el primero se refiere a la importancia, justificación del tema y los métodos de estudio aplicados para su desarrollo.

En el segundo capítulo que se titula Diagnóstico situacional del sector Transporte Asociado en la provincia del Carchi se determinan las fortalezas y debilidades del mismo.

En el capítulo 3; Análisis de la estructura financiera el sector Transporte Pesado Asociado en la provincia del Carchi se establecen los estados de resultados mensuales y anuales en base al estudio de mercado realizado en el sector.

En el capítulo 4; se realiza un resumen de los factores económicos, sociales, financieros, del sector y del estudio de mercado; entre los cuales se destaca la utilidad neta de la Asociación de transporte pesado de la provincia que asciende a \$11077006,51, el endeudamiento del Activo 0,40, el endeudamiento Patrimonial 0,67, la rotación de Activos 1,76, la rentabilidad neta de Ventas 0,049.

Finalmente en el capítulo 5; Análisis del impacto de la Gestión Financiera del sector Transporte Pesado Asociado de la provincia del Carchi, se concluye

que la gestión financiera del mismo si tiene un impacto en la población. Los factores financieros aportan a los factores económicos y sociales de la provincia y del país, el 1,04% de la población del Carchi está representada por los transportistas de la Asociación de transporte Pesado, el Activo Total de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi aporta con \$781,65 a cada habitante, y la Utilidad Neta anual con \$67,33.

## ABSTRACT

The present research topic was developed in order to implement a Financial Management study about Associated Heavy Transport Sector in Carchi province to determine the impact on economic and social development of the population.

The research contains five chapters; the first one refers to the importance and justification of the topic and also to the study methods applied for its development.

In the second chapter called Situational diagnostic of the Associated Transport Sector in the province of Carchi, sector's strengths and weaknesses are determined.

Chapter 3; Analysis of the Financial structure of Associated Transport Sector in Carchi province, monthly and annual state results based on market research in the sector are established.

In Chapter 4, a summary of the economic, social, financial, sector and market research factors is made; among which stands out the net income of Carchi's Heavy Transport Association ascends to \$11077006,51, the Asset indebtedness 0.40, patrimonial indebtedness 0.67 Asset turnover 1,76, Sales net profit 0,049.

Finally, Chapter 5 Analysis of Financial Management of Carchi's Associate Heavy Transport sector impact; concludes that the financial management of this sector do have an impact on the population. Financial indicators contribute to economic and social factors of the province and the country,

1.04% of Carchi's population is represented by carriers of Heavy Transport Association, the Total Asset of Carchi's Heavy Transport Association contributes with \$781,65 to each inhabitant of the province, and the Annual Net Income contributes with \$67,33.

## CAPÍTULO I

### ASPECTOS GENERALES

#### 1.1. Tema

“ESTUDIO DE LA GESTIÓN FINANCIERA DEL SECTOR TRANSPORTE PESADO ASOCIADO EN LA PROVINCIA DEL CARCHI Y SU IMPACTO EN EL DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL DE LA POBLACIÓN”

#### 1.2. Importancia y justificación del tema

##### 1.2.1. Importancia

De acuerdo con el (GOBIERNO DE LA PROVINCIA DEL CARCHI, 2012) la misma está ubicada en el extremo norte del callejón interandino, limita al norte con la República de Colombia; al Sur y Oeste con la Provincia de Imbabura; al Este con la Provincia de Sucumbíos y al Oeste con la Provincia de Esmeraldas.

La población alcanza un total de 164.524 habitantes que representa el 1.1% de la población total del Ecuador, (81.155 hombres y 83.369 mujeres); 82.495 sector urbano y 82.029 sector rural.

El Carchi, como muchas otras regiones del Ecuador, se caracteriza por ser una provincia eminentemente agrícola, productora principalmente de papa y de leche (en la zona alto andina), así como de fréjol (en la zona cálida y cálida- seca) y de ciertos frutales propios de las zonas cálida-seca y subtropical del noroccidente y suroccidente de la Provincia.

La población económicamente activa (PEA) del Carchi por actividades está distribuida de la siguiente manera:

Agricultura	47.00%
Servicios	32.00%
Industria	12.00%
Desocupados	9.00%

Donde los sectores agropecuario, comercial y de transporte constituyen los rubros productivos en los cuales la Provincia tiene mayores niveles de competencia.

La agricultura es la base económica de ésta provincia que pertenece a una región muy bien dotada para la agricultura debido a que sus suelos son fértiles; de los cultivos agrícolas más importantes se destaca la papa que se cultiva especialmente en los cantones de Tulcán y Montúfar.

El Carchi es una provincia papera y ocupa uno de los primeros lugares en la producción nacional de este tubérculo. Otros cultivos importantes son: el maíz, trigo, arveja, caña de azúcar, fréjol, haba, mellocos, aguacate, ají, y frutas como papaya, piña, etc.

Debido a la gran producción agrícola en la Provincia especialmente de papa, así como también por ser una zona fronteriza eminentemente comercial, los habitantes han encontrado en el Transporte Pesado una actividad dinamizadora de la economía.

Por lo tanto es importante realizar el estudio de cómo se están empleando los recursos invertidos en el sector transporte pesado y cómo

afecta a la economía y la calidad de vida de los habitantes de la Provincia del Carchi.

### **1.2.2. Justificación**

Dentro del Plan Nacional de Buen Vivir (2009-2013) de la (SEMPLADES, 2009) el Objetivo número 6 “Garantizar el trabajo estable, justo y digno en su diversidad de formas” una de las políticas es; fomentar la asociatividad como base para mejorar las condiciones de trabajo, así como para crear nuevos empleos.

Como dice la (ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE PESADO DEL CARCHI, 2012) ésta fue creada el 27 de Noviembre de 1995. Ahora pertenecen 30 Empresas y 5 cooperativas de transporte pesado.

De acuerdo con el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (2011-2031) del (GOBIERNO DE LA PROVINCIA DEL CARCHI, 2011) las instituciones en ésta provincia están constituidas de acuerdo como lo muestran la siguiente tabla y gráficos, donde se puede observar que el 14% son Empresas de transporte un porcentaje muy representativo dentro de la clasificación.

**Tabla 1.1 Instituciones en la provincia del Carchi**

INSTITUCION	%
Instituciones del Estado	7%
GAD'S Provincial, Cantonal Parroquial	8%
Empresas de Transporte	14%
Instituciones Financieras	3%
Gremios	5%
Otras instituciones	63%

**Fuente:** Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de la Provincia del Carchi

**Elaborado por:** Gobierno Provincial del Carchi

**Gráfico 1.1 Instituciones en la provincia del Carchi**



**Fuente:** Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de la Provincia del Carchi

**Elaborado por:** Gobierno Provincial del Carchi

Así mismo el objetivo número 11 del Plan Nacional de Buen Vivir (2009-2013) en la (SEMPLADES, 2009) “Establecer un sistema económico social, solidario y sostenible” una de sus políticas es Impulsar la actividad de

pequeñas y medianas unidades económicas asociativas y fomentar la demanda de los bienes y servicios que generan.

Según el Plan de desarrollo y ordenamiento territorial (2011- 2031) del (GOBIERNO DE LA PROVINCIA DEL CARCHI, 2011) en Carchi se identifican varias actividades del sector servicios: comercio al por mayor y menor; transporte, almacenamiento, comunicación y construcción. El rubro de comercio al por mayor y menor representa el 42% de la dotación de servicios de la provincia, implicando la generación de 93 millones de dólares (constantes) de ingreso en el año 2007.

El desarrollo económico de la provincia del Carchi está sustentado del transporte pesado de acuerdo con los datos del Gobierno Provincial de Carchi; el rubro de transporte ha reforzado la producción y el comercio. Implica 38 millones de dólares (constantes), un 17% del total de servicios generados en la provincia.

**Tabla 1.2 Actividades del Sector Servicios**

ACTIVIDADES EN EL SECTOR DE SERVICIOS PRODUCCION BRUTA, MILES DE DOLARES DEL 2012		
PRODUCTO NACIONAL BRUTO SECTORIAL	MILES DE DOLARES 2012	APORTE %
Suministros de electricidad y agua	1.929	1%
Construcción	25.806	12%
Comercio al por mayor y al por menor	93.014	42%
Hoteles y restaurantes	7.252	3%
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	37.646	17%
Intermediación financiera	5.299	2%
Actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler	16.775	8%
Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria	18.519	8%
Enseñanza, servicios sociales, de salud y otras actividades de servicios comunitarios, sociales y personales	16.531	7%
Hogares privados con servicios domésticos	278	0%
<b>Total PNB</b>	<b>223.048</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de la Provincia del Carchi

**Elaborado por:** Gobierno provincial del Carchi

Por éstos motivos se justifica el desarrollo del presente tema, para que la Asociación de transporte pesado del Carchi se fortalezca y así se contribuya con mayor eficiencia a la economía de la provincia.

### **1.3. Determinación del problema de investigación de tesis**

#### **1.3.1. Planteamiento del problema**

Según el Plan de desarrollo y ordenamiento territorial (2011- 2031) del (GOBIERNO DE LA PROVINCIA DEL CARCHI, 2011) el tema de transporte se lo trata con una visión socio-política, sin perder de vista la estructura asociativa desde el lado empresarial, su impacto económico y social debido a que la Provincia del Carchi es parte del Sistema Andino de carreteras por ser población fronteriza Colombia y Ecuador tiene los cruces de Rumichaca y San Miguel lo que determina características muy peculiares por que cuenta con transporte internacional y nacional.

El transporte especialmente pesado genera recursos ya sea de manera directa e indirecta lo cual constituye un gran componente en el PIB de la jurisdicción.

El transporte de pasajeros cuenta con su propia infraestructura y servicios; terminal para el transporte interprovincial y playas de estacionamiento para las diferentes modalidades, no así para el transporte pesado ya que por la naturaleza de su servicio requiere otro tipo de terminal y plazas de parqueo que tengan las características diferentes normadas y reguladas por la Municipalidad, fuera del perímetro urbano con las

facilidades del caso para carga y descarga o como una zona de aforo para el uso del transporte internacional.

Es importante el aporte que tiene el Transporte Pesado en el Valor Agregado Bruto de la provincia del Carchi y de la misma manera en el resto de factores Económicos y Sociales por lo tanto se va a determinar el impacto de la Gestión Financiera del Transporte Pesado en los factores económicos y sociales.

### **1.3.2. Formulación del problema**

¿El desarrollo económico y social de la Población del Carchi depende de la gestión Financiera en el Sector de Transporte Pesado?

### **1.3.3. Sistematización del problema**

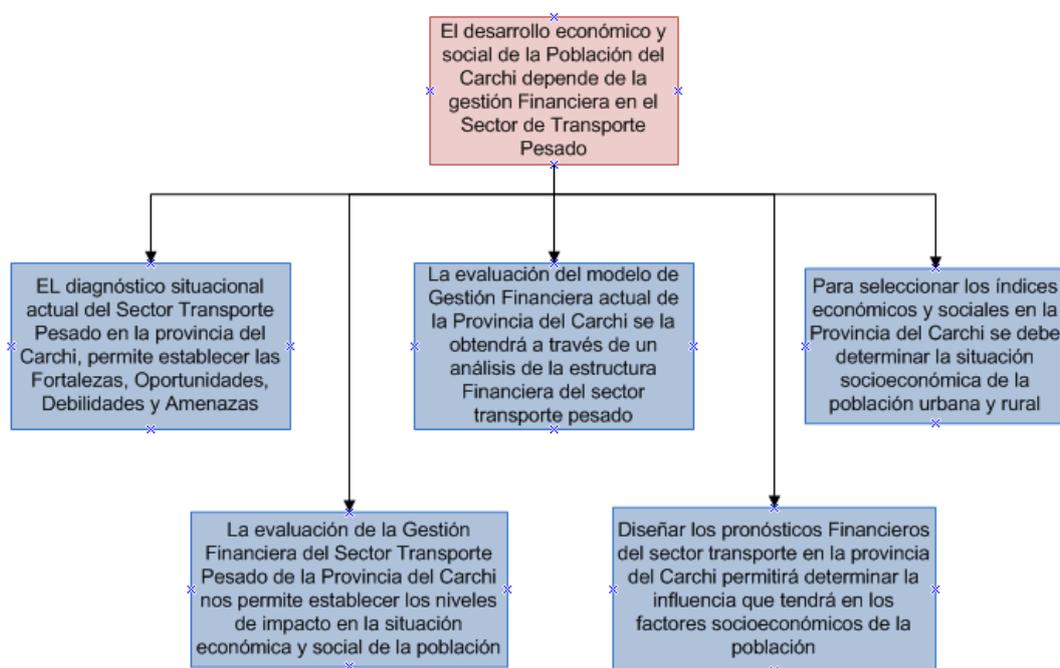
- ¿EL diagnóstico situacional actual del Sector Transporte Pesado en la provincia del Carchi, permite establecer las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas?
- ¿La evaluación del modelo de Gestión Financiera actual de la Provincia del Carchi se la obtendrá a través de un análisis de la estructura Financiera del sector transporte pesado?
- ¿Para seleccionar los índices económicos y sociales en la Provincia del Carchi se debe determinar la situación socioeconómica de la población urbana y rural?

- ¿La evaluación de la Gestión Financiera del Sector Transporte Pesado de la Provincia del Carchi nos permite establecer los niveles de impacto en la situación económica y social de la población?
- ¿Diseñar los pronósticos Financieros del sector transporte en la provincia del Carchi permitirá determinar la influencia que tendrá en los factores socioeconómicos de la población?

### **1.3.3.1. Árbol de problemas**

Según la (UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, 2012) el árbol de problemas es una ayuda importante para entender la problemática a resolver. “En él se expresan, en encadenamiento tipo causa/efecto, las condiciones negativas percibidas por los involucrados en relación con el problema en cuestión”.

**Gráfico 1.2 Árbol de problemas**

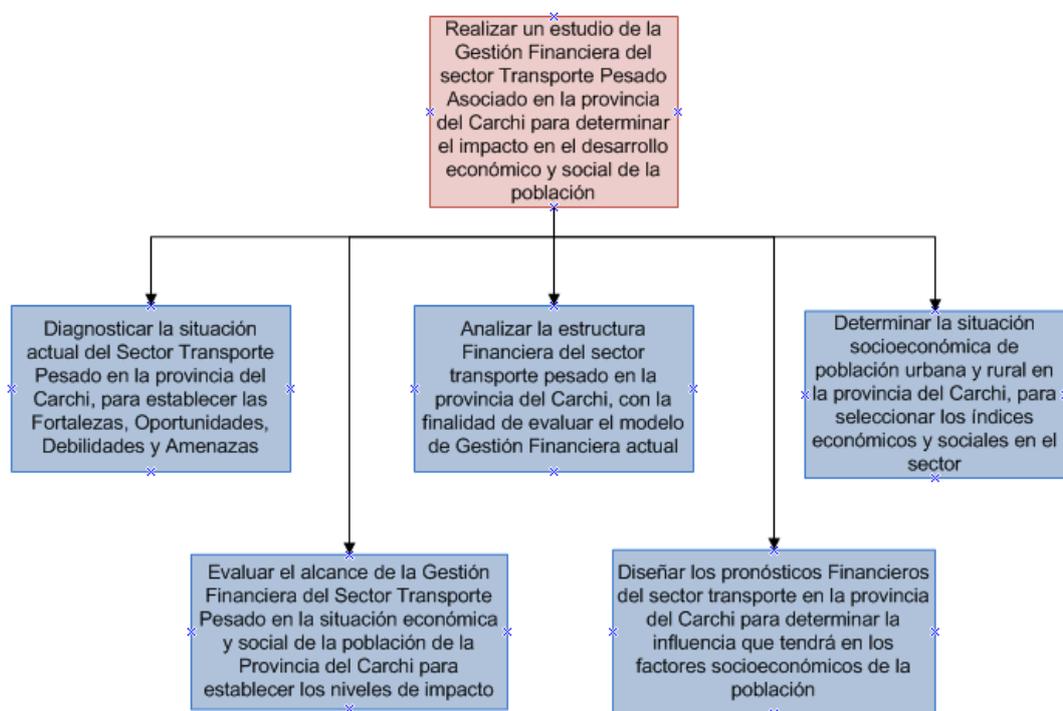


Elaborado por: Stefanya Erazo

### 1.3.3.2. Árbol de objetivos

Según (Martínez & Fernández) el Árbol de Objetivos es la versión positiva del Árbol de Problemas. Permite determinar las áreas de intervención que plantea el proyecto.

**Gráfico 1.3 Árbol de objetivos**



Elaborado por: Stefanya Erazo

## 1.4. Variables operacionales

### 1.4.1. Dependiente

Desarrollo económico y social de la Provincia del Carchi.

### 1.4.2. Independiente

Gestión Financiera del sector transporte pesado asociado en la provincia del Carchi.

Tabla 1.3 Operacionalización de Variables

MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES				
VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	INDICADORES	SUBINDICADORES	CONCEPTO DEL MARCO TEÓRICO
Variable Independiente: Gestión Financiera del Transporte Pesado Asociado en la Provincia del Carchi	Proceso mediante el cual la entidad asegura la obtención de recursos y su empleo eficaz y eficiente en el cumplimiento de sus objetivos.	Indicadores de Liquidez	Liquidez corriente Prueba Ácida	Relación entre Activo corriente y Pasivo Corriente Relación entre el Activo corriente menos el inventario y el Pasivo corriente
		Indicadores de Solvencia	Endeudamiento del Activo	Relación entre el Pasivo Total y el Activo Total
			Endeudamiento Patrimonial	Relación entre Pasivo Total y Patrimonio
			Endeudamiento del Activo Fijo	Relación entre Patrimonio y Activo Fijo Neto
			Apalancamiento Financiero	Relación entre Activo Total y Patrimonio Relación entre la Utilidad antes de impuestos sobre el patrimonio y la Utilidad antes de intereses e impuestos sobre los Activos Totales
		Indicadores de Gestión	Rotación de cartera	Relación entre las Ventas y las cuentas por cobrar
			Rotación de activo fijo	Relación entre las ventas y el activo fijo
			Rotación de ventas	Relación entre las ventas y el activo total
			Periodo medio de cobranza	Relación entre las cuentas por cobrar por 365 y las ventas
			Periodo medio de pago	Relación entre las cuentas por pagar por 365 y las compras
		Impacto Gastos Administración y Ventas	Relación entre los Gastos Administrativos y de Ventas y las Ventas	
		Impacto de la carga Financiera	Relación entre los Gastos Financieros y las Ventas	
		Indicadores de Rentabilidad	Rentabilidad Neta del Activo (Du Pont)	Multiplicación de la utilidad neta sobre las ventas por ventas sobre el Activo Total
Margen Bruto	Relación entre las Ventas Netas menos el Costo de Ventas y las ventas			
Margen Operacional	Relación entre la Utilidad Operacional y las Ventas			
Rentabilidad Neta de las Ventas (Margen Neto)	Relación entre las Utilidad Neta y las Ventas			
Rentabilidad Operacional del Patrimonio	Relación entre Utilidad Operacional y Patrimonio			
Rentabilidad Financiera	Mide el beneficio neto (deducidos los gastos financieros, impuestos y participación de trabajadores) generado en relación a la inversión de los propietarios de la empresa.			

Fuente: (Álava)  
Elaborado por: Stefanya Erazo

**Tabla 1.4 Operacionalización de variables**

<b>MATRIZ DE OPERACIONALIZACION DE VARIABLES</b>				
<b>Variables</b>	<b>Definición Conceptual</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Subindicadores</b>	<b>Concepto del Marco Teórico</b>
Variable Dependiente: Desarrollo Económico y Social de la población de la Provincia del Carchi	Es la adecuada utilización de los recursos naturales y tecnología, con oportunidades equitativas de empleo e ingresos, que permitan una justa distribución de los productos y servicios generados	Indicadores sociales	Tasa de mortalidad	Es la cantidad de muertes por 1000 personas al año
			Índice de pobreza	Medida cuantitativa de la pobreza
			Índice de natalidad	Total de nacimientos en el año por cada 1000 habitantes
			Migración	Movimiento que atraviesa una frontera
		Indicadores Económicos	Producto Interno Bruto	Es el valor de los bienes y servicios de uso final generados por los agentes económicos durante un período.
			Población Económicamente Activa	Es aquella que interviene en la producción de Bienes y Servicios
			Inflación	Aumento persistente y sostenido de los precios
			Gasto en salud	Aquel realizado con el fin de promover, prevenir, recuperar y rehabilitar la salud.
			Gasto en educación	Gastos destinado a los diferentes niveles de Educación
			Canasta Básica	Conjunto de bienes y servicios que consumen los hogares o tienen la probabilidad de consumir mensualmente.

Fuente: (Álava)

Elaborado por: Stefanya Erazo

## **1.5. Objetivos**

### **1.5.1. Objetivo general**

Realizar un estudio de la Gestión Financiera del sector Transporte Pesado Asociado en la provincia del Carchi para determinar el impacto en el desarrollo económico y social de la población.

### **1.5.2. Objetivos específicos**

- Diagnosticar la situación actual del Sector Transporte Pesado en la provincia del Carchi, para establecer las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas.
- Analizar la estructura Financiera del sector transporte pesado en la provincia del Carchi, con la finalidad de evaluar el modelo de Gestión Financiera actual.
- Determinar la situación socioeconómica de población urbana y rural en la provincia del Carchi, para seleccionar los índices económicos y sociales en el sector.
- Evaluar el alcance de la Gestión Financiera del Sector Transporte Pesado en la situación económica y social de la población de la Provincia del Carchi para establecer los niveles de impacto.

## **1.6. Marco de referencia**

### **1.6.1.Marco teórico**

#### **1.6.1.1. Modelo de gestión financiera**

(Estupiñan & Estupiñan, 2006) señala que para aplicar el análisis vertical, horizontal e indicadores financieros en forma estructural integrada e identificar su eficiencia, eficacia y efectividad de una empresa, se presentan por medio de un análisis de gestión basadas en los diferentes sistemas de organización de un ente económico mediante la organización metodológica de varias variables homogéneas dentro de cada grupo, con el propósito de investigar y concluir, si las decisiones tomadas por los administradores han sido acertadas, si las políticas y objetivos se lograron y así conocer las verdaderas causas de la situación económica en el manejo de los recursos, así como la evolución de su desarrollo, a través del tiempo dentro de la misma empresa o comparación con sectores económicos similares.

Lo anterior ayudará a un asesor, consultor o empleados directos especialistas a identificar debilidades y fortalezas de gestión financieras para identificar una adecuado diagnóstico financiero, y así profundizar y analizar las situaciones encontradas con base en su experiencia profesional, para presentar una serie de recomendaciones fundamentales de orientación técnica administrativa, financiera, operativa y de apoyo logístico.

Dentro de los aspectos más resaltantes de investigación establecidos a estados financieros de dos o más años, su administración o gestión administrativa, financiera y operativa, está organizada por el profesor

Contador Público Angel María Fierro Martínez en su libro Diagnóstico Empresarial, así:

1. Gestión de activos
2. Gestión de liquidez
3. Gestión de financiamiento
4. Gestión de patrimonio
5. Gestión de ventas
6. Gestión de costo

### **GESTIÓN DE PRODUCTIVIDAD**

Son factores primordiales para identificar productividad, los indicadores financieros de rentabilidad, los cuales deben ser combinados con los de eficiencia y eficacia administrativas, operativas y financieras. Como la productividad la determina el hombre, las máquinas y la tecnología mediante el uso de materiales, capital y bienes, es necesario determinar qué se produce y qué se vende para ir controlando la productividad.

### **GESTIÓN DE ACTIVOS**

Sirve para investigar las causas financieras de su crecimiento o decremento, las cuales pueden ser por endeudamiento externo con costo o sin costo o por apoyo de sus socios o dueños mediante la capitalización y/o generación de utilidades o excedentes y en especial para identificar si las políticas de crecimiento de los activos están de acuerdo con su planeación estratégica de corto plazo.

A partir del análisis horizontal del Balance General y el Estado de Resultados se obtienen y se comparan los siguientes indicadores de crecimiento:

- Crecimiento en activos
- Crecimiento en pasivos
- Crecimiento en patrimonio
- Crecimiento en utilidades netas

Los activos como el elemento principal del Balance General, están creciendo por las financiaciones externas, cuyos costos son muy onerosos o por capitalización de sus socios o por la capitalización de las utilidades.

Se debe investigar si el crecimiento es por los activos productivos o improductivos, esto último solo debería ser por expansión de la planta, siempre y cuando su proyección represente claramente mayores ingresos, su real utilidad se puede observar en los resultados.

Si el crecimiento es financiado por emisión de acciones, cuotas o partes de interés, puede ser una política sana y los asociados pueden estar pensando en su recuperación en el largo plazo, aspecto que se debe monitorear.

- Crecimiento en activos
- Crecimiento en ventas

Toda estructura financiera debe estar acorde con la actividad que desarrolla, en el caso de los activos si estos crecen deben generar su correspondiente crecimiento en ventas en el ejercicio o postergarse para observarlo en el siguiente año.

En la gestión de activos, debe complementarse su estudio determinando la rentabilidad de ellos, el costo promedio de los activos y la rentabilidad del patrimonio.

- Rentabilidad general de activos
- Costo promedio de los activos
- Rentabilidad del patrimonio

La rentabilidad general de los activos, considerada como la suma de las utilidades netas más los intereses pagados a los pasivos sobre el total de activos, no satisface el costo de los pasivos y patrimonio, la empresa puede tener problemas de imagen.

Si el inversionista pidiera un concepto sobre su situación de rentabilidad a su asesor, sería importante relacionarle la rentabilidad que generan sus activos en dicha actividad, frente a varios factores, como son:

El Costo de Oportunidad que implica perder poder y rentabilidad por mantener el negocio.

La Tasa de Oportunidad que se están presentando en otras inversiones a las cuales estaría dispuesto a invertir, y también las tasas de mercado de captaciones que están ofreciendo las instituciones financieras.

- Rentabilidad general de activos
- Costo de oportunidad

- Tasa de oportunidad
- Tasa de mercado

Otro aspecto para considerar sobre la rentabilidad de los activos, es la relación entre la rentabilidad y la cobertura de intereses y rentabilidad de patrimonio:

- Rentabilidad sobre activos
- Cobertura de intereses
- Rentabilidad del patrimonio

Si los intereses que paga a la empresa están en la relación de 1 a 1, quiere decir que la productividad de los activos es repartida, una parte para el financiamiento y otra para los asociados.

Preguntas complementarias para adicionar al análisis de gestión de activos:

- ¿Cuánto están produciendo los activos para mantener la rentabilidad de los asociados?
- ¿Quién gana más, el pasivo interno o el externo?

En conclusión, al efectuar este estudio de gestión de activos, se busca verificar si las políticas de crecimiento de los activos están acordes con decisiones tomadas por la dirección y obedecen al cumplimiento de metas y objetivos que se plantearon en la planeación de las utilidades.

## **GESTIÓN DE LIQUIDEZ**

Una buena gestión de liquidez es aquella generada por la operación principal, es decir por el crecimiento de sus inventarios, cartera, cobranzas, ventas y sus periodos de cobro y pagos, como la de existencias de inventario. A veces aparece buena liquidez por endeudamiento externo, el

cual afecta sustancialmente los resultados por lo oneroso de sus intereses o por capitalización de sus dueños, cuya última alternativa es conveniente siempre y cuando sea combinada con la generación de recursos exclusivamente operativos que demuestren continuidad de la empresa y no incertidumbres de adecuado desarrollo.

Para analizar la gestión de liquidez se debe investigar su existencia si fue generada por actividades operativas o de financiación, el resultado de la liquidez por sí solo, no cuenta para nada, si los elementos que los componen no son lo suficientemente líquidos para pagar las obligaciones que se tienen pendientes.

Los factores más importantes que componen la liquidez de una empresa son: el activo corriente sobre los pasivos corrientes, pero quienes verdaderamente muestran los resultados, son:

- Crecimiento de los inventarios
- Crecimiento de la cartera
- Crecimiento de los proveedores
- Crecimiento en las ventas

El crecimiento de los inventarios y cartera, por una parte deben estar financiados en buena medida por el crecimiento de los proveedores para que no consuman costo financiero y además se justifica por el mayor crecimiento de las ventas durante el período o en los siguientes, de lo contrario las medidas que se están tomando no tienen coherencias con los resultados obtenidos.

El determinante de la liquidez se encuentra en relación directa con el período de recuperación de los inventarios a través de las ventas y la recuperación de las cuentas por cobrar.

- Período de existencias
- Período de cobro de cartera
- Período de pago de proveedores
- Ciclo de efectivo

La sumatoria de los períodos de inventarios y cartera menos el período de pago de proveedores, presenta el ciclo de efectivo en el cual no se va a recibir dinero, razón por la cual se debe mantener un efectivo para cubrir dicho desfase entre el flujo de ingresos y el flujo de pagos.

Formular alternativas para lograr un equilibrio sobre el manejo de estos indicadores, se debe tener en cuenta la preferencia de la administración por la liquidez o rentabilidad. Pues se tiene rentabilidad cuando todos los recursos están produciendo renta, y se tiene liquidez cuando la empresa dispone de activos altamente convertibles en efectivo para el pago de obligaciones.

## **GESTIÓN DE FINANCIAMIENTO**

Las decisiones de recibir financiamientos externos siempre deben obedecer al lograr expansión del negocio que garantice ventas o prestación de servicios seguros, ya que cuando se hace solamente para capital de trabajo puede llevar a disminuciones sustanciales de utilidades y hasta pérdidas previstas por abusar de este medio, a veces fácil, cuando hay confianza empresarial, sin tratar de lograrlo solamente con la generación de recursos en sus operaciones típicas.

Las decisiones de financiamiento tanto del corto como del largo plazo, deben ser tendientes a consolidar el negocio, de lo contrario pueden crear problemas en las finanzas, como acontece con el financiamiento para mantener inversiones en el grupo económico para protegerse de la competencia, cuando su rentabilidad es menor a los costos del dinero, perdiendo de esta manera su capacidad de generación de utilidades.

Se debe comparar las variables en valores absolutos por endeudamiento total, su costo, así como el costo de patrimonio total y de su capital social.

- Endeudamiento total
- Costo de endeudamiento
- Costo de patrimonio
- Costo de capital social

El costo del endeudamiento se puede hallar a través de los intereses pagados durante el período sobre el total de los pasivos, así mismo se toma la utilidad líquida del ejercicio y se divide por el patrimonio para hallar el costo pagado, no obstante todos los pasivos no tienen costo oneroso, algunos no tienen costo, por tanto puede depurarse mediante la segregación de esos pasivos.

Relacionados con la decisión de financiamiento, dentro del análisis de gestión de financiamiento, se deben hacerse las siguientes preguntas:

¿Dónde invertir?

¿Qué tipo de operaciones se deben realizar?

¿Cómo financiar dichas decisiones?

¿Qué sale más costoso, el dinero de terceros o el dinero de los inversionistas?

¿Es peligroso el endeudamiento en momentos de recesión económica?

## **GESTIÓN DE PATRIMONIO**

Siempre que la empresa prospere ampliarse, la mejor forma de conseguir recursos es mediante la capitalización de los socios con aportes directos, por ser aparentemente menos costos que el financiamiento externo, además en épocas de dificultad económica, los socios pueden esperar pero los segundos pueden colocar en situación de crisis.

Particularizando la rentabilidad del patrimonio, es bien importante hacer la siguiente comparación respecto al verdadero rendimiento de los aportes de los inversionistas.

- Rentabilidad del patrimonio
- Costo de oportunidad
- Tasa de oportunidad
- Tasa de mercado

¿Satisface la rentabilidad del patrimonio frente a tasas de oportunidad y mercado?

¿Cuándo se debe tomar la decisión de cambio de inversión?

Cualquier inversión de los dueños o socios a la empresa debe estar compensada con la generación de utilidades para ser recibida por medio de dividendos o participaciones, nadie da algo sin esperar compensación.

- Crecimiento de patrimonio
- Crecimiento de activos
- Crecimiento de las utilidades

Se espera en cualquier empresa que crezca su patrimonio por sus utilidades, no obstante cuando se requiere crecer mucho más, se debe recibir el apoyo de sus dueños o socios para expandirse y generar mayores utilidades, no es sano cuando se recibe dinero para capital de trabajo, ese debe ser generado por sus actividades operativas y no por recursos generados por su pasivo interno.

Una forma de cautivar a los asociados, es demostrarles que su rentabilidad patrimonial es sostenible en el tiempo y que se mantiene la autonomía, como se puede observar en las siguientes relaciones:

- Rentabilidad por acción
- Autonomía
- Multiplicador de patrimonio

## **GESTIÓN DE VENTAS**

Una adecuada gestión de ventas, es el incremento real de realización de productos o servicios en unidades y no por aumentos de precios por indexación que signifiquen adecuada participación en el mercado, crecimiento en nuevos productos, nuevos clientes y control de la deserción de clientes antiguos.

El crecimiento en las ventas debe obedecer a una gestión en la colocación de nuevos lotes de unidades, ya que toda la economía se encuentra indexada, esto es, que los precios aumentan anualmente por el solo hecho de la inflación.

Debe haber coherencia del incremento en ventas con los factores que la determinan, como se observa en el siguiente cuadro:

- Crecimiento en ventas
- Efecto de la inflación en los precios
- Efecto de los ajustes integrales
- Crecimiento real de la actividad

Si se observa a través de los años, que los incrementos en ventas escasamente son el resultado del incremento en precios y de los ajustes integrales por inflación, debe ponerse en guardia la empresa, porque se está llevando una falsa imagen de sus finanzas.

Otro factor a considerar en el crecimiento de las ventas, es que tiene que ser coherente con el crecimiento de las utilidades, de lo contrario la utilidad se está obteniendo por las actividades no operacionales.

Lo mismo acontece con los resultados de la gestión en obtener una mayor participación en el mercado y con el indicador de nuevos productos colocados, por los resultados del departamento de Investigación y Desarrollo y la deserción de clientes.

- Crecimiento en las ventas
- Crecimiento en las utilidades
- Participación en el mercado
- Crecimiento en nuevos productos
- Deserción de clientes

## GESTIÓN EN COSTOS

La indexación de los costos es un factor determinante que los eleva sin contemplación alguna, por tanto debe estar controlándose permanentemente esos incrementos, así como la tecnología utilizada, sus activos fijos, sus procedimientos y la diferenciación del producto en el mercado para poder competir de manera adecuada. La globalización y el contrabando son factores influyentes que llevan a disminuir crecimiento y por ende rentabilidades, lo cual también debe tenerse en cuenta.

El crecimiento de los costos tienen que ser coherentes con el crecimiento del índice de precios del sector y los efectos de los ajustes integrales por inflación, el resto es el crecimiento real, que debe estar acompañado del crecimiento real de las actividades.

- Crecimiento en costos
- Crecimiento del índice de precios
- Efectos de los ajustes integrales
- Crecimiento real

Es necesario revisar también, el comportamiento de la estructura de los costos en el tiempo para mirar su comportamiento, el cual, puede obedecer al cambio de estructura de los activos fijos, cambio de tecnología, etc., causas por las cuales se deben identificar adecuadamente mediante el crecimiento en sus costos, ventas y activos:

- Crecimiento en costos
- Crecimiento en ventas
- Crecimiento en los activos

La estructura de los costos se debe mantener en el tiempo desde el punto de vista teórico.

El crecimiento de los gastos de ventas, administración, los financieros y otros son elementos de análisis fundamentales para identificar la gestión de costo:

- Crecimiento general gastos
- Crecimiento de gastos de administración
- Crecimiento de gastos de ventas
- Crecimiento de gastos financieros
- Crecimiento de otros gastos

Los gastos deben mantener una relación con la administración de unos activos, y si encontramos bajo el crecimiento en activos y un alto crecimiento de gastos, se está demostrando una falta de gestión.

- Crecimiento en costos
- Crecimiento en ventas
- Crecimiento en utilidades

Los costos y la productividad deben tener relación directa con el crecimiento de los activos, por tanto debemos también efectuar esa comparación:

- Crecimiento en costos
- Crecimiento productividad
- Crecimiento en activos

## **GESTIÓN EN PRODUCTIVIDAD**

La productividad se mide por el "Análisis Dupont", tanto para activos como para patrimonio en los cuales los factores ponderables son: la eficacia, la eficiencia y el multiplicador de patrimonio, con los cuales se maneja los recursos de la empresa.

Un activo presenta buenos signos de gestión en la eficacia que le da el rendimiento, sabiendo de antemano que se está trabajando en una economía altamente competitiva.

- Rentabilidad de patrimonio
- Eficacia
- Eficiencia

El rendimiento del patrimonio obedece a tres factores, los cuales se conjugan para lograr los objetivos: el multiplicador de patrimonio que le da la justa medida del apalancamiento y los otros dos factores generales de eficacia y eficiencia.

- Rentabilidad de patrimonio
- Eficacia
- Eficiencia
- Multiplicador de patrimonio

No se puede plantear cuál es la combinación perfecta, debe observarse en otros sectores para conocer su manejo y así mismo calificar la gestión de la empresa. Lo que si queda claro que es la eficiencia, la que en la actualidad está generando el rendimiento de las inversiones.

- Eficiencia administrativa
- Productividad en mano de obra
- Productividad por empleado

## **CONCLUSIONES DE LA GESTIÓN INTEGRAL**

Al combinar todos los factores interrelacionados de gestión de activos, liquidez, financiamiento, patrimonio, ventas, costo y productividad en varios períodos, el analista detectará fortalezas y debilidades, las cuales deberán ser profundizadas y analizadas suficientemente con el personal de la empresa determinando si los activos crecieron por causas normales o extraordinarias generando liquidez o iliquidez en los diferentes períodos, como se desarrolló el apoyo de sus dueños o por endeudamiento externo, si su desarrollo fue gestado por un incremento real de sus ventas superior a la indexación bajo el control de sus costos y representando adecuada

productividad para lograr cumplir con la meta principal de las organizaciones productivas de lograr el retorno de su inversión a sus dueños.

## **FORTALEZAS Y DEBILIDADES**

El diagnóstico financiero se debe efectuar convirtiendo a valores constantes los años comparados y así lograr hallar fortalezas y debilidades más confiablemente no obstante no deben sacarse conclusiones de las simples comparaciones de valores absolutos y relativos, sino que deben ser complementadas con la investigación directa de las personas involucradas en cada operación, es decir, que las simples comparaciones que efectuamos nos dan pistas e indicios para investigarlos y así asegurarnos de causas y efectos reales de la operación que se estudie.

Una vez hecha la descripción de cada uno de los estados financieros, detallando los aspectos más importantes, hallado el análisis de estructura vertical y horizontal, demostrando cuáles aspectos están incidiendo en la estructura financiera y calculando los indicadores de liquidez, desempeño, eficiencia, eficacia, productividad y endeudamiento, se procede a elaborar un listado de las debilidades y fortalezas del diagnóstico financiero al igual que se hizo con el diagnóstico empresarial, con el fin de facilitar el planteamiento de los problemas, a los cuales se debe prestarle la mayor atención.

**Tabla 1.5 Formulas de los indicadores financieros**

FACTOR	INDICADORES TECNICOS	FORMULA
LIQUIDEZ	1 Liquidez corriente	Activo Corriente/Pasivo Corriente
	2 Prueba ácida	Activo Corriente- Inventarios/Pasivo Corriente
SOLVENCIA	1 Endeudamiento del Activo	Pasivo Total/Activo Total
	2 Endeudamiento Patrimonial	Pasivo Total/Patrimonio
	3 Endeudamiento del Activo Fijo	Patrimonio/Activo Fijo Neto
	4 Apalancamiento	Activo Total/Patrimonio
	5 Apalancamiento Financiero	(UAI/Patrimonio)/(UAI/Activos Totales)
GESTION	1 Rotación de Cartera	Ventas/ Cuentas por Cobrar
	2 Rotación de Activo Fijo	Ventas/ Activo Fijo
	3 Rotación de activos	Ventas/ Activo Total
	4 Periodo Medio de Cobranzas	(Cuentas por cobrar*365)/Ventas
	5 Periodo Medio de Pago	(Cuentas y Documentos por pagar*365)/Compras
	6 Impacto Gastos Administración y Ventas	Gastos Administrativos y de Ventas/Ventas
	7 Impacto de la Carga Financiera	Gastos Financieros/Ventas
RENTABILIDAD	1 Rentabilidad Neta del Activo (Du Pont)	(Utilidad Neta/Ventas)*(Ventas/Activo Total)
	2 Margen Bruto	Ventas Netas-Costo de Ventas/Ventas
	3 Margen Operacional	Utilidad Operacional/Ventas
	4 Rentabilidad Neta de Ventas (Margen Neto)	Utilidad Neta/Ventas
	5 Rentabilidad Operacional del Patrimonio	Utilidad Operacional/Patrimonio
	6 Rentabilidad Financiera	(Ventas/Activo)*(UAI/Ventas)*(Activo/Patrimonio)* (UAI/UAI)*(UN/UAI)

UAI: Utilidad antes de Impuestos  
 UAI: Utilidad antes de Impuestos e Intereses  
 Utilidad Neta: Después del 15% de trabajadores e impuesto a la renta  
 UO: Utilidad Operacional (Ingresos operacionales-costo de ventas-gastos de administración y ventas)

**Fuente:** (Superintendencia de Compañías)

**Elaborado por:** Superintendencia de Compañías

## **1.6.2.Marco conceptual**

### **Gestión.-**

- Por gestión se entiende el conjunto de diligencias que se realizan para desarrollar un proceso o para lograr un producto determinado.  
(Mora)
- La gestión es el órgano social específico de la empresa encargado de volver productivos los recursos. (Drucker, 1989)

### **Gestión Financiera.-**

- Según (Ortiz, 2010) la gestión financiera, aparte de intervenir en el costeo, la presupuestación, la distribución de recursos y el empleo intensivo de los fondos invertidos, presta su concurso en las tareas asociadas con la gerencia de proyectos, la valuación de Empresas y la conformación del portafolio de inversiones en el mercado bursátil.
- Proceso mediante el cual la entidad asegura la obtención de recursos y su empleo eficaz y eficiente en el cumplimiento de sus objetivos.

### **Indicadores de liquidez**

- “Estos indicadores surgen de la necesidad de medir la capacidad que tienen las Empresas para cancelar sus obligaciones de corto plazo. Sirven para establecer la facilidad o dificultad que presenta una compañía para pagar sus pasivos corrientes al convertir a efectivo sus activos corrientes. Se trata de determinar qué pasaría si a la empresa se le exigiera el pago inmediato de todas sus obligaciones en el lapso menor a un año.” (Superintendencia de Compañías)

### **Indicadores de Solvencia**

- “Los indicadores de endeudamiento o solvencia tienen por objeto medir en qué grado y de qué forma participan los acreedores dentro del financiamiento de la empresa. Se trata de establecer también el riesgo que corren tales acreedores y los dueños de la compañía y la conveniencia o inconveniencia del endeudamiento.” (Superintendencia de Compañías)

### **Indicadores de Gestión**

- “Estos indicadores tienen por objetivo medir la eficiencia con la cual las Empresas utilizan sus recursos. De esta forma, miden el nivel de rotación de los componentes del activo; el grado de recuperación de los créditos y del pago de las obligaciones; la eficiencia con la cual una empresa utiliza sus activos según la velocidad de recuperación de los valores aplicados en ellos y el peso de diversos gastos de la firma en relación con los ingresos generados por ventas.” (Superintendencia de Compañías)

### **Indicadores de Rentabilidad**

- “Los indicadores de rendimiento, denominados también de rentabilidad o lucratividad, sirven para medir la efectividad de la administración de la empresa para controlar los costos y gastos y, de esta manera, convertir las ventas en utilidades.” (Superintendencia de Compañías)

## **Transporte**

- La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la (Asamblea Constituyente, 2008) lo define como: El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional.
- Según la (Real Academia de la Lengua Española, 2001) el transporte es un sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro.
- De acuerdo a los anteriores conceptos de transporte se puede concluir que el transporte pesado es un servicio indispensable para transportar mercaderías de un lugar a otro y así dinamizar la economía de una sociedad.

## **Producto Interno Bruto (PIB)**

- “Es el valor de los bienes y servicios de uso final generados por los agentes económicos durante un período. Su cálculo en términos globales y por ramas de actividad se deriva de la construcción de la Matriz Insumo Producto, que describe los flujos de bienes y servicios

en el aparato productivo, desde la óptica de los productores y de los utilizadores finales”. (Banco Central del Ecuador, 2012)

### **Índice de pobreza**

- (Castillo, 2007) “Es una medida cuantitativa de la pobreza”.

### **Inflación**

- (Banco Central del Ecuador, 2012) “El fenómeno de la inflación se define como un aumento persistente y sostenido del nivel general de precios a través del tiempo. La inflación es medida estadísticamente a través del Índice de Precios al Consumidor del Área Urbana (IPCU), a partir de una canasta de bienes y servicios demandados por los consumidores de estratos medios y bajos, establecida a través de una encuesta de ingresos y gastos de los hogares.

### **Población Económicamente Activa**

- (Gobierno de la Provincia de Imbabura, 2008) “La Población Económicamente Activa PEA, es aquella que interviene en la producción de bienes y servicios, éstos se agrupan en los siguientes: sector I, de las actividades agropecuarias; sector II industrias, y III servicios. Cada uno de estos sectores generan el Producto Interno Bruto PIB o también denominado Valor Agregado, que no es otra cosa que, la suma del valor de todos los bienes y servicios finales producidos en el país o provincia, en un año”.

**Índice de mortalidad**

- (Bazurto & Ramírez) “La tasa de mortalidad sin llevar a cabo el análisis estadístico es la cantidad de muertes por 1000 personas al año.”

**Índice de natalidad**

- (Instituto Nacional de Estadística) “Número de nacimientos por cada 1000 personas al año”

**Canasta básica**

- (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2010) “Conjunto de bienes y servicios que consumen los hogares o tienen la probabilidad de consumir mensualmente.”

**Gasto en salud**

- (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2010) “Se define como aquel realizado con el fin de promover, prevenir, recuperar y rehabilitar la salud. Es una erogación o desembolso efectuado para financiar la provisión de servicios de salud en forma directa a la población, no considera los gastos en agua y saneamiento o dotación de alimentos.”

**Gasto en Educación**

- (Sostenibilidad en España, 2012) “El gasto público en educación muestra los recursos que el conjunto de las Administraciones Públicas destinan a todos los niveles de educación. Al expresar al gasto

público en educación como porcentaje del PIB, permite observar la fracción del valor total de la producción nacional de bienes y servicios en un año destinada a la educación.”

### **Migración**

- (Kearney & Beserra, 2002) “Un movimiento que atraviesa una frontera significativa que es mantenida y definida por cierto régimen político un orden, formal o informal de tal manera que cruzarla afecta la identidad del individuo”.

### **Impacto:**

- (Orozco, 2003) define al Impacto como “proceso sistemático que permite la medición de resultados posteriores a través de indicadores, a fin de constatar el grado en que se han alcanzado los objetivos propuestos en un período de tiempo determinado”
- (Aedo, 2005) “La evaluación de impacto tiene como propósito determinar si un programa produjo los efectos deseados en las personas, hogares e instituciones a los cuales se le aplica; obtener una estimación cuantitativa de estos beneficios y evaluar si ellos son o no atribuibles a la intervención del programa.”

**Covarianza:**

- (Romero & Zúnica) “La covarianza entre dos variables es el promedio de los productos de las desviaciones de ambas variables respecto a sus medidas respectivas.”

**1.7. Hipótesis****1.7.1. Hipótesis general**

El desarrollo económico y social de la Población del Carchi depende de la gestión Financiera del Sector de Transporte Pesado de la Provincia del Carchi.

**1.7.2. Hipótesis específicas**

- El diagnóstico de la situación actual del Sector Transporte Pesado en la provincia del Carchi, permitirá establecer las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas.
- El análisis de la estructura Financiera del sector transporte pesado en la provincia del Carchi, ayudará a evaluar el modelo de Gestión Financiera actual.
- Los índices económicos y sociales de la provincia del Carchi se obtendrán con la determinación de la situación socioeconómica de población urbana y rural de la provincia.
- Evaluar el alcance de la Gestión Financiera en la situación económica y social de la población de la Provincia del Carchi para establecer los niveles de impacto.

## **1.8. Metodología y técnicas de investigación**

### **1.8.1. Tipos de estudio**

(Danhke, 1989) divide a los tipos de estudios en: exploratorios, descriptivos, correlacionales y explicativos; además explica también el concepto de cada uno de ellos de la siguiente manera:

#### **1.8.1.1. Estudios exploratorios**

Sirven para preparar el terreno y por lo común antecede a los otros tres tipos, se efectúan normalmente, cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tiene muchas dudas o no se ha abordado antes.

Este tipo de estudios ayudará a cumplir las siguientes hipótesis: el diagnóstico de la situación actual del Sector Transporte Pesado en la provincia del Carchi, permitirá establecer las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas y el análisis de la estructura Financiera del sector transporte pesado en la provincia del Carchi, ayudará a evaluar el modelo de Gestión Financiera actual.

Ya que no existen estudios sobre la Gestión Financiera del Transporte Pesado en la Provincia del Carchi ni del impacto de éste en los factores económicos y sociales de la provincia, por lo que se empezará con un estudio exploratorio de las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas del sector así como también sobre la Gestión Financiera del mismo.

### **1.8.1.2. Estudios descriptivos**

Consiste en describir situaciones, eventos y hechos. Esto es, decir cómo es y cómo se manifiesta dicho fenómeno. Los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades, las características y perfiles importantes de las personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Desde el punto de vista científico, describir es recolectar datos; esto es, en un estudio descriptivo se selecciona una serie de cuestiones y se mide o recolecta información sobre cada una de ellas para así descubrir lo que se investiga, es importante notar que la descripción del estudio puede ser más o menos general o detallada.

Con éste tipo de estudios se determinará y describirá cada uno de los factores económicos y sociales de provincia del Carchi así como también los indicadores financieros obtenidos del estudio de la Gestión Financiera del Transporte Pesado del Carchi por lo tanto se cumplirá con las hipótesis de los índices económicos y sociales de la provincia del Carchi se obtendrán con la determinación de la situación socioeconómica de población urbana y rural de la provincia.

### **1.8.1.3. Estudios correlacionales**

Estos tienen como propósito evaluar la relación que exista entre dos o más variables o conceptos. Este tipo de estudios tiene como propósito evaluar la relación que exista entre dos o más conceptos, categorías o variables. Los estudios cuantitativos correlacionales miden el grado de relación entre esas dos o más variables; es decir, miden cada variable presuntamente relacionada y después también miden y analizan la

correlación. En el caso de las investigaciones cualitativas también es factible tener un alcance correlacional entre dos o más conceptos, categorías o variables aunque no se miden las relaciones, ni se establecen numéricamente su magnitud. Por lo general tales relaciones no se fijan previamente (no son pre concebidas) sino que se descubren mediante la investigación, esto es, se va induciendo.

Con éste tipo de estudio se cumplirá la hipótesis de evaluar el alcance de la Gestión Financiera en la situación económica y social de la población de la Provincia del Carchi para establecer los niveles de impacto ya que se evaluará la relación que existe entre los indicadores financieros obtenidos de la Gestión Financiera del Transporte pesado y los índices económicos y sociales de la Provincia del Carchi.

#### **1.8.1.4. Estudios explicativos**

Los estudios explicativos van más allá de la descripción de conceptos o fenómenos o del establecimiento de relaciones entre conceptos; están dirigidos a responder a las causas de los eventos, sucesos y fenómenos físicos o sociales. Como su nombre lo indica, su interés se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se da este o por qué se relacionan dos o más variables. Como se menciono puede alcanzarse cierto nivel de explicación cuando relacionamos diversas variables o conceptos y estos se encuentran vinculados entre sí (no únicamente dos o tres de ellos, sino la mayoría de ellos), la estructura de variables presenta correlaciones

considerables y además, el investigador conoce muy bien el fenómeno de estudio.

Se desarrollará la explicación de la relación entre los indicadores financieros y los factores económicos y sociales.

### **1.8.2. Metodología**

(Leiva, 1980) La metodología es la teoría del método por tanto es el estudio que nos enseña a descubrir nuevos conocimientos, mientras que la investigación es un proceso sistemático, dirigido y organizado que tiene como objetivo fundamental la búsqueda de conocimientos válidos y confiables sobre hechos y fenómenos del hombre y del universo.

El propósito de la investigación es descifrar las incógnitas que el universo y la naturaleza plantean al hombre. Buscar solución para los problemas que surgen de la observación o percepción de hechos, fenómenos, tanto naturales como sociales. Satisfacer en el hombre la necesidad de conocer.

La metodología de investigación científica a utilizar será de tipo deductiva, ya que se partirá de lo general a lo específico, es decir de los aspectos económicos y sociales del país a los aspectos económicos y sociales de la Provincia del Carchi, así como también de los indicadores nacionales a los provinciales para determinar el impacto de los mismos.

### **1.8.3. Fuentes de recopilación de información**

De acuerdo con (Villaseñor, 1998) “con el término de fuentes de información se conocen todos aquellos instrumentos y recursos que sirven para satisfacer las necesidades informáticas de cualquier persona, se hayan

creado o no con ese fin y sean utilizados directamente o por un profesional de la información como intermediario.”

Las fuentes de información que facilitarán la recopilación de la misma serán:

### ➤ **FUENTES DE INFORMACIÓN PRIMARIAS**

Seguendo a (Kinneer & Taylor, 2000) se consideran datos primarios aquellos recolectados específicamente para las necesidades inmediatas de la investigación. Las fuentes primarias son, por tanto, fuentes contenedoras de información nueva u original, que no se encuentra disponible de forma interna ni externa sino que es generada por el propio trabajo de investigación. Las fuentes de información primarias a utilizar son:

**Observación de campo.-** Se usará para determinar las Fortalezas, Debilidades, Oportunidades y Amenazas de la Gestión Financiera del Transporte Pesado así como también los de los factores económicos y sociales de la Provincia del Carchi.

**Entrevistas.-** Serán aplicadas a cada uno de los gerentes o representantes de las 35 filiales de la Asociación de transporte pesado del Carchi para determinar la Gestión Financiera de las Empresas o cooperativas, así como también a funcionarios de Gobierno Provincial del Carchi para conocer sobre los factores económicos y sociales de la población.

**Cuestionarios.-** Serán aplicados para recolectar datos financieros de las Empresas para determinar la Gestión financiera de las mismas.

➤ **FUENTES DE INFORMACIÓN SECUNDARIAS**

Los mismos (Kinnear & Taylor, 2000) afirman que los datos secundarios, sin embargo, son según los mismos autores, datos ya publicados y recolectados para propósitos diferentes de las necesidades inmediatas y específicas a las de la investigación.

**Libros.-** Permitirán tener un asesoramiento teórico sobre Gestión Financiera, para lo cual se utilizará bibliografía relacionada con el tema.

**Tesis.-** Permiten tener una idea de cómo ejecutar el trabajo, para ello se tendrá que realizar un estudio sobre las investigaciones anteriores con ámbitos de aplicación similares.

**Internet.-** Permitirá acceder a toda la información relacionada con la Gestión Financiera y los factores Socioeconómicos, a fin de obtener una guía y dar valor a la investigación y fortalecer el conocimiento.

#### **1.8.4. Análisis de la información**

Para determinar el impacto de la Gestión Financiera del sector Transporte Pesado de la Provincia del Carchi en los factores económicos y sociales de

la población se utilizarán las herramientas estadísticas que proporcionan el Excel y el SPSS en base a los datos proporcionados por el modelo de GINIS y los índices de gestión financiera. Para la realización de gráficos se usarán histogramas de frecuencia gráficos de barras para analizar a través de figuras el comportamiento de indicadores, variables, etc.

## CAPÍTULO II

### DIAGNÓSTICO SITUACIONAL DEL SECTOR TRANSPORTE PESADO EN LA PROVINCIA DEL CARCHI

#### 2.1. Situación actual de transporte pesado

El transporte pesado en el Carchi está situado como el más importante dentro de la región, gracias a la flota de vehículos que poseen las Empresas y cooperativas de la Asociación de Transporte Pesado del Carchi para brindar un servicio de excelencia sobre todo para el área comercial y agrícola de la provincia.

##### 2.1.1. Análisis externo

Debido a los cambios constantes que existen hoy en día es importante prestar atención a los aspectos no solo internos de un sector sino también a aspectos externos importantes como; económicos, políticos, tecnológicos, legales y culturales, más aún si se trata de analizar al Sector transporte pesado de la provincia del Carchi debido a que ésta se encuentra en la frontera de Colombia y por ser una provincia agrícola, productora principalmente de papa según el (GOBIERNO DE LA PROVINCIA DEL CARCHI, 2012).

##### 2.1.1.1. Entorno económico y social

**PIB** Según el (Banco Central del Ecuador, 2012) “Es el valor de los bienes y servicios de uso final generados por los agentes económicos durante un período. Su cálculo en términos globales y por ramas de

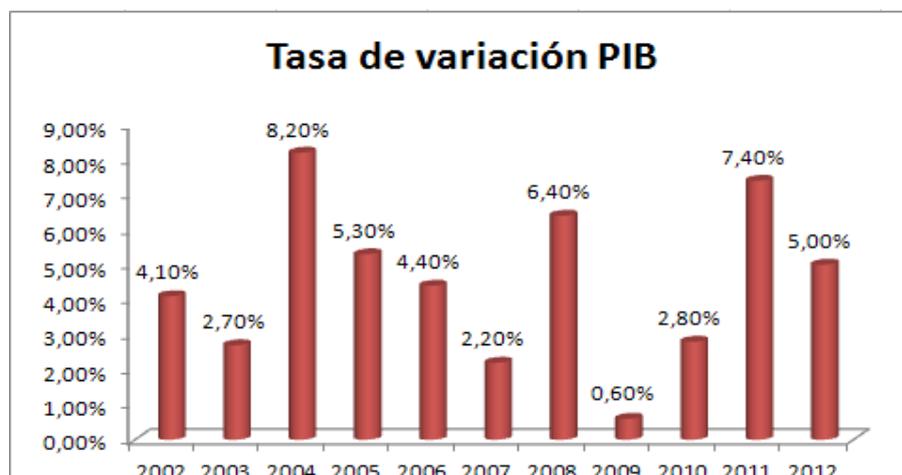
actividad se deriva de la construcción de la Matriz Insumo Producto, que describe los flujos de bienes y servicios en el aparato productivo, desde la óptica de los productores y de los utilizadores finales”

**Tabla 2.1 PIB nacional**

<b>Indicadores en miles de USD y %</b>		
<b>Año</b>	<b>PIB millones de USD</b>	<b>Tasa de variación</b>
2002	28548.90	4,10%
2003	32432.90	2,70%
2004	36591.70	8,20%
2005	41507.10	5,30%
2006	46802.00	4,40%
2007	51007.80	2,20%
2008	61762.60	6,40%
2009	62519.70	0,60%
2010	67812.30	2,80%
2011	77831.60	7,40%
2012	84682.30	5,00%

**Fuente:** Banco Central del Ecuador

**Elaborado por:** Stefanya Erazo

**Gráfico 2.1 PIB nacional**

**Fuente:** Banco Central del Ecuador

**Elaborado por:** Stefanya Erazo

Como se puede observar la tasa de variación del PIB en el año 2011 se encuentra en 7,78% el porcentaje más alto de los últimos 7 años, así como también la gráfica refleja en el año 2009 un crecimiento de apenas el 0,36% el más bajo del período 2005-2011, esto debido a la caída del precio del petróleo en ese año así como también a la crisis internacional.

### **Valor Agregado de la Provincia del Carchi (PIB)**

**Concepto de Valor Agregado:** Según (Banco Central del Ecuador, 2012) “es el valor adicional que adquieren los bienes y servicios al ser transformados durante el proceso productivo. El valor agregado o producto interno bruto es el valor creado durante el proceso productivo.”

Por lo tanto los datos sobre el PIB de la Provincia del Carchi se los encontró reflejados en el Valor Agregado de la Provincia según indicadores del Banco Central hasta el año 2007.

**Tabla 2.2 Valor Agregado**

Año	Variación Valor Agregado
2002	-2,06
2003	0,1
2004	-0,3
2005	10,4
2006	5,6
2007	4,4

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Stefanya Erazo

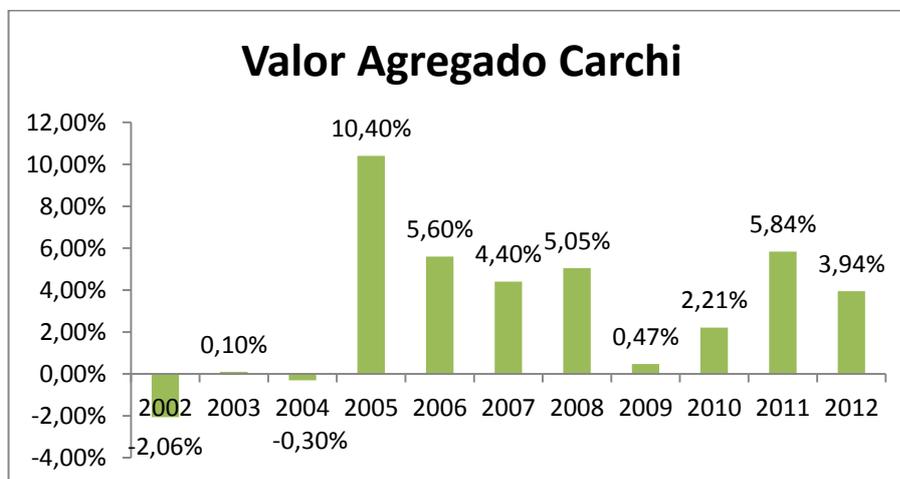
Para determinar el Valor Agregado de los siguientes años se lo hizo dividiendo el Valor Agregado de la provincia del Carchi para el PIB Nacional, se obtuvo un promedio de esta relación.

**Tabla 2.3 Valor Agregado proyectado**

AÑO	VA (Carchi)	PIB	VA/PIB	
2002	-2,06%	4,10%	-50,24%	
2003	0,10%	2,70%	3,70%	
2004	-0,30%	8,20%	-3,66%	
2005	10,40%	5,30%	196,23%	
2006	5,60%	4,40%	127,27%	
2007	4,40%	2,20%	200,00%	
2008	5,05%	6,40%	473,30%	Total
2009	0,47%	0,60%	78,88%	Promedio
2010	2,21%	2,80%		
2011	5,84%	7,40%		
2012	3,94%	5,00%		

Elaborado por: Stefanya Erazo

Gráfico 2.2 Valor Agregado



Elaborado por: Stefanya Erazo

## Inflación

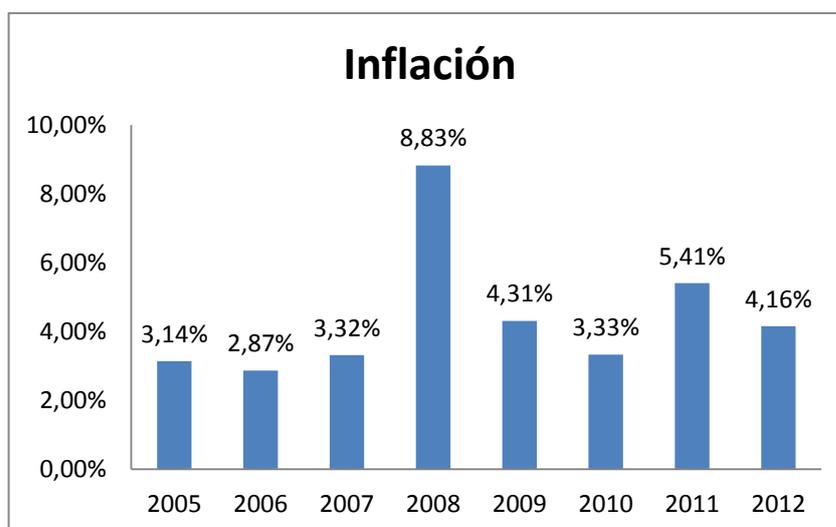
- (Banco Central del Ecuador, 2012) “El fenómeno de la inflación se define como un aumento persistente y sostenido del nivel general de precios a través del tiempo. La inflación es medida estadísticamente a través del Índice de Precios al Consumidor del Área Urbana (IPCU), a partir de una canasta de bienes y servicios demandados por los consumidores de estratos medios y bajos, establecida a través de una encuesta de ingresos y gastos de los hogares.

Tabla 2.4 Inflación

AÑO	INDICADOR en %
2005	3,14%
2006	2,87%
2007	3,32%
2008	8,83%
2009	4,31%
2010	3,33%
2011	5,41%
2012	4,16%

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos  
Elaborado por: Stefanya Erazo

Gráfico 2.3 Inflación



Elaborado por: Stefanya Erazo

El porcentaje de inflación en el 2012 es menor al porcentaje de inflación en el 2011 esto según el (Banco Central del Ecuador, 2012) debido al incremento acumulado en los precios de Bebidas Alcohólicas, Tabaco y Estupefacientes en el 2011.

Se puede observar también que la inflación más alta de los últimos tiempos está registrada en el año 2008.

## TASAS DE INTERÉS

### Tasa de interés Activa

(Banco Central del Ecuador, 2012) “La tasa de interés activa es la que reciben los intermediarios financieros de los demandantes por los préstamos otorgados”

**Tabla 2.5 Tasa de Interés Activa**

TASA DE INTERÉS ACTIVA	
AÑO	%(Promedio)
2008	8,97
2009	9,20
2010	9,03
2011	8,35
2012	8,17

Fuente: Banco Central del Ecuador

**Gráfico 2.4 Tasa de Interés Activa**

**Elaborado por:** Stefanya Erazo

La evolución de la Tasa de interés Activa de los últimos 4 años tiene tendencia decreciente como lo muestra la gráfica anterior la tasa de interés promedio más alta se registró en el año 2009 con un 9,20% y la más baja en el año 2012 con un 8,17%.

### **Tasa de interés Pasiva**

(Banco Central del Ecuador, 2012) “La tasa de interés pasiva representa el rendimiento que el intermediario paga a los propietarios de Fondos o Capital prestado. Es decir es el porcentaje de Interés que la Institución Financiera cancela a los clientes por sus depósitos.

**Tabla 2.6 Tasa de Interés Pasiva**

TASA DE INTERÉS PASIVA	
AÑO	%(Promedio)
2008	5,51
2009	5,39
2010	4,57
2011	4,56
2012	4,53

Fuente: Banco Central del Ecuador

**Gráfico 2.5 Tasa de Interés Pasiva**

Elaborado por: Stefanya Erazo

La Tasa de interés Pasiva en el año 2008 fue de 5,51% en el 2009 de 5,39% y en los últimos 3 años se mantiene en un promedio de 4,53%.

## PEA

(Gobierno de la Provincia de Imbabura, 2008) “La Población Económicamente Activa PEA, es aquella que interviene en la producción de bienes y servicios, éstos se agrupan en los siguientes: sector I, de las actividades agropecuarias; sector II industrias, y III servicios. Cada uno de

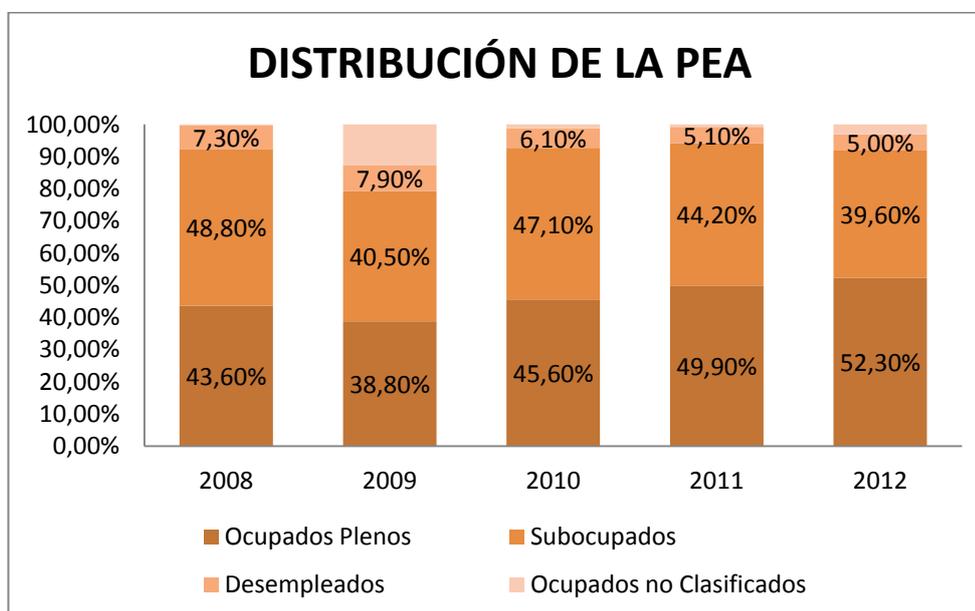
estos sectores generan el Producto Interno Bruto PIB o también denominado Valor Agregado, que no es otra cosa que, la suma del valor de todos los bienes y servicios finales producidos en el país o provincia, en un año”

**Tabla 2.7 PEA**

Año	Ocupados Plenos	Subocupados	Desempleados	Ocupados no clasificados
2008	43,6%	48,8%	7,3%	0,30%
2009	38,8%	40,5%	7,9%	12,80%
2010	45,6%	47,1%	6,1%	1,20%
2011	49,9%	44,2%	5,1%	0,80%
2012	52,3%	39,6%	5,0%	3,10%

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos

**Gráfico 2.6 PEA**



Elaborado por: Stefanya Erazo

Como se puede observar en la gráfica entre los años 2008-2010 el porcentaje de personas subocupadas es mayor al porcentaje de ocupados

plenos, en los años 2011 y 2012 la situación se ha revertido en el 2011 el porcentaje de subocupados fue de 44,20% y el de ocupados plenos de 49,90% mientras que en el 2012 el porcentaje de subocupados fue de 39,60% y el de ocupados plenos de 52,30%.

Por otro lado se puede observar que el porcentaje de desempleados desde el 2010 está disminuyendo.

**Tabla 2.8 PEA por sector en Carchi**

ACTIVIDADES	PEA
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	24.811
Explotación de minas y canteras	119
Industrias manufactureras	3.593
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado	133
Distribución de agua, alcantarillado y gestión de desechos	128
Construcción	2.811
Comercio al por mayor y menor	9.853
Transporte y almacenamiento	4.514
Actividades de alojamiento y servicio de comidas	1.465
Información y comunicación	643
Actividades financieras y de seguros	482
Actividades inmobiliarias	31
Actividades profesionales, científicas y técnicas	641
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	780
Administración pública y defensa	3.751
Enseñanza	3.375
Actividades de la atención de la salud humana	991
Artes, entretenimiento y recreación	183
Otras actividades de servicios	1.074
Actividades de los hogares como empleadores	2.066
Actividades de organizaciones y órganos extraterritoriales	12
No declarado	5.464
Trabajador nuevo	1.738
<b>TOTAL</b>	<b>68.658</b>

**Fuente:** (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2010)

Según INEC- VII Censo de Población y VI de Vivienda, del total de la PEA de la Provincia del Carchi una de las actividades a la que más se dedica la población es al transporte y almacenamiento con 4.514 personas, después de la actividad de Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca con 24.811 personas y el Comercio al por mayor y menor con 9.853.

Además la población económicamente activa (PEA) del Carchi por actividades está distribuida de la siguiente manera:

Agricultura	47.00%
Servicios	32.00%
Industria	12.00%
Desocupados	9.00%

### Índice de pobreza

- (Castillo, 2007) “Es una medida cuantitativa de la pobreza”.

**Tabla 2.9 Índice de pobreza**

Año	Pobreza por Ingresos		Pobreza por NBI	
	Per Cápita		No Pobre	Pobre
	No Pobre	Pobre		
2008	64,90%	35,10%	53,00%	47,00%
2009	64,00%	36,00%	55,10%	44,90%
2010	67,20%	32,80%	58,20%	41,80%
2011	71,40%	28,60%	60,60%	39,40%
2012	78,44%	21,56%	68,91%	31,09%

**Fuente:** Instituto Nacional de estadísticas y Censos

En el 2008 el porcentaje de Pobreza por Ingresos per cápita en el Ecuador fue de 35,1% en el 2011 se redujo a 28,6% y el índice de pobreza por Necesidades Básicas Insatisfechas en el 2008 fue de 47% y en el 2011 de 39,4%. Esto no indica que a pesar de que el índice de pobreza ha reducido en 6,5% del 2008 al 2011 por el nivel de ingresos el índice de pobreza el por necesidades básicas insatisfechas en el mismo periodo disminuyó en 7,6%.

El índice de pobreza de la Provincia del Carchi por el nivel de ingresos según datos del Anexo A en el 2010 fue de 39,11% comparado con el índice nacional de 36,06% nos indica que en la provincia existe un nivel aún alto de pobreza.

Mientras que índice de pobreza por Necesidades Básicas Insatisfechas a nivel nacional fue de 44,41% y el de la provincia del Carchi de 40,3%, lo cual nos indica que las personas en el Carchi no se sienten completamente insatisfechas con su nivel de vida.

### **2.1.1.2. Entorno político y legal**

Las políticas adoptadas por el actual gobierno respecto de aranceles de importación y exportación de una u otra manera según los protagonistas del transporte han afectado la actividad.

La prohibición de exportación de arroz a Colombia por ejemplo ha disminuido el ingreso.

Según la (Fundación Ecuador Libre, 2012) “Las exportaciones a Colombia, han pasado de 197,000 Tm (2006) a 99,000 Tm (2009). Y actualmente Colombia cerró la entrada de arroz ecuatoriano.”

Es por esto que el sector transporte en el Carchi ha perdido cierto dinamismo ya que antes de la prohibición de exportación de arroz al vecino país de Colombia conseguían los fletes desde la costa de nuestro país hacia el vecino departamento de Nariño en Colombia.

Según el (Ministerio de Industrias y Competitividad, 2008) en el Convenio por el que se establece el programa de renovación del Parque automotor “Como parte de la Política de Desarrollo Productivo, es decisión del Gobierno implementar acciones para la renovación del Parque Automotor para el sector transportista.”

De acuerdo a la (Comisión Nacional de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad vial) actualmente ANT; La vida útil del transporte de carga pesada es de 32 años.

Según el (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2013), “los pesos y dimensiones deberán respetarse según los tipos de vehículos las empresas que generan carga no podrán obligar al transportista a excederse en los pesos y dimensiones permitidas.”

### **2.1.1.3. Entorno tecnológico**

De acuerdo a una entrevista realizada al Sr. Patricio Rodríguez propietario de NTA empresa de transporte pesado del Carchi el parque automotor de la provincia es el más destacado del país, pero no es de última tecnología ya que los mejores vehículos de transporte pesado que existen en Ecuador, en Estados Unidos ya existieron hace años atrás.

Por otro lado la importancia de las Tecnologías de Información durante el pasar de los años ha sido relevante para toda la sociedad.

De acuerdo con (Servicios TIC, 2012) las Tecnologías de la Información y la Comunicación, también conocidas como TIC, son el conjunto de tecnologías desarrolladas para gestionar información y enviarla de un lugar a otro. Abarcan un abanico de soluciones muy amplio. Incluyen las tecnologías para almacenar información y recuperarla después, enviar y recibir información de un sitio a otro, o procesar información para poder calcular resultados y elaborar informes.

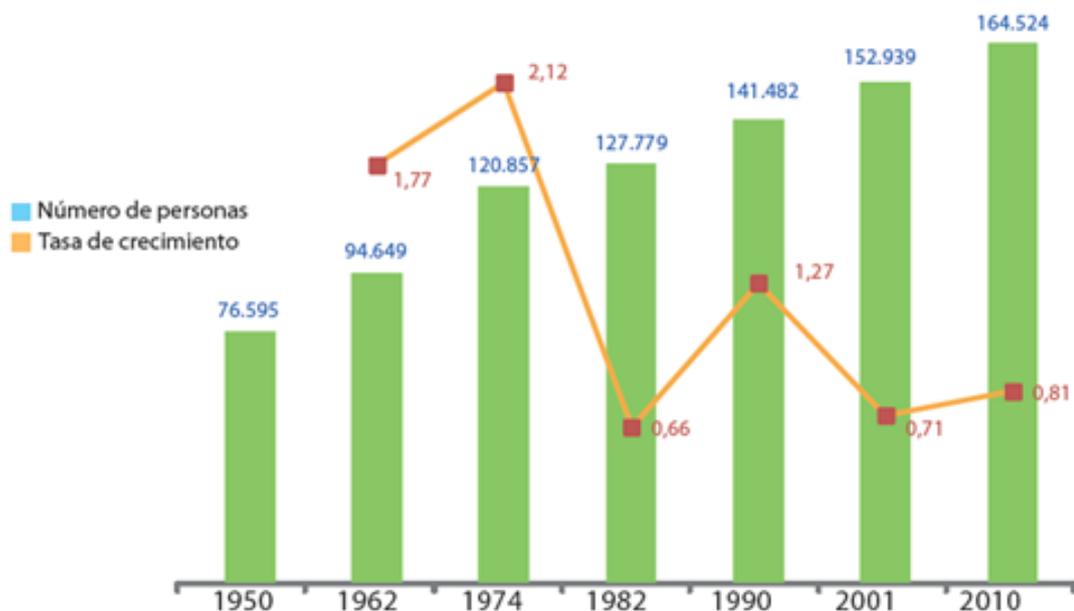
Es así que las Empresas comerciales y de servicios de la provincia del Carchi las usan; entre ellas el internet y el teléfono celular especialmente.

### 2.1.1.4. Entorno demográfico

**Tabla 2.10 Población por edad**

Rango de edad	2001	%	2010	%
De 95 y más años	416	0,3%	98	0,1%
De 90 a 94 años	496	0,3%	310	0,2%
De 85 a 89 años	910	0,6%	866	0,5%
De 80 a 84 años	1390	0,9%	1741	1,1%
De 75 a 79 años	2254	1,5%	2788	1,7%
De 70 a 74 años	3113	2,0%	3723	2,3%
De 65 a 69 años	3951	2,6%	4556	2,8%
De 60 a 64 años	4549	3,0%	5129	3,1%
De 55 a 59 años	4899	3,2%	5827	3,5%
De 50 a 54 años	5814	3,8%	6696	4,1%
De 45 a 49 años	6371	4,2%	8555	5,2%
De 40 a 44 años	8038	5,3%	9884	6,0%
De 35 a 39 años	9641	6,3%	11043	6,7%
De 30 a 34 años	10929	7,1%	11457	7,0%
De 25 a 29 años	11386	7,4%	12471	7,6%
De 20 a 24 años	12620	8,3%	13416	8,2%
De 15 a 19 años	15158	9,9%	16130	9,8%
De 10 a 14 años	17764	11,6%	17584	10,7%
De 5 a 9 años	17195	11,2%	16888	10,3%
De 0 a 4 años	16045	10,5%	15362	9,3%
<b>Total</b>	<b>152939</b>	<b>100%</b>	<b>164524</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Instituto Nacional de estadísticas y Censos

**Gráfico 2.7 Crecimiento Poblacional**

Fuente: Instituto Nacional de estadísticas y Censos

De acuerdo al último (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2010) la población en la provincia del Carchi es de 164524 habitantes y tiene un crecimiento poblacional de 0,81%.

### 2.1.1.1. Entorno cultural

Según el anexo A del VII Censo de Población y VI de Vivienda la cultura en el Carchi se ve reflejada de la siguiente manera: En cuanto a la educación la Tasa neta de matrícula en Educación Superior en la provincia del Carchi es de apenas el 26,33%; el Porcentaje de niños y niñas de 8 a 15 años de la provincia que trabaja y no estudia es de 3,52% comparado con el porcentaje nacional de 2,75%, el Porcentaje de jóvenes (5 a 17 años) que no asisten a clases por razones económicas es de 52,03%, el Porcentaje de hogares cuya vivienda es propia es de 66,48%, el índice de pobreza por

ingresos per cápita es de 39,11% y la Calificación sobre 10 de la satisfacción de la vida es de 7,71 comparado con el nacional que es de 7,24%.

Esto nos refleja que a pesar de un nivel de vida medio-bajo los habitantes de la Provincia del Carchi consideran que tienen un nivel de vida bueno.

### **2.1.2. Análisis del sector transporte**

Según los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi, internamente las empresas de transporte de la misma, tienen una gran problemática ya que compiten entre ellas mismo sin respetar los reglamentos y estatutos de la organización. Trabajan de acuerdo a la experiencia de sus propietarios que tienen varios años realizando ésta actividad pero muchas de ellas no cuentan con personal capacitado especialmente en el área contable y financiera, por éste motivo no realizan análisis ni siquiera de costos y gastos para determinar el precio del servicio, lo cual impide que el sector progrese.

#### **2.1.2.1. Clientes**

Según (The Chartered Institute of Marketing ) el cliente es "una persona o empresa que adquiere bienes o servicios (no necesariamente el Consumidor final)."

Conforme lo manifiesta la (ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE PESADO DEL CARCHI, 2012) "el servicio que brinda la asociación consiste en proveer de unidades de transporte pesado a las diferentes empresas

generadoras de carga que lo soliciten, de acuerdo al convenio firmado entre la Asociación de Transporte Pesado del Carchi y las empresas nacionales y transnacionales.”

Por lo tanto los principales clientes de los transportistas del Carchi son las Empresas nacionales y transnacionales que se dedican al comercio así como también aquellas personas que se dedican a la agricultura.

Y entre las Empresas a las que se les presta el servicio de transporte están

- Sanchez Polo
- Cordicargas
- Aldialogisticas
- Transcomerinter
- Cenyca

#### **2.1.2.2. Competencia**

(McConnell & Brue, 1997) “competencia se refiere a la existencia de un gran número de Empresas o personas, las cuales realizan la oferta y venta de un producto (son oferentes) en un mercado determinado, en el cual también existen unas personas o Empresas, denominadas consumidores o demandantes, las cuales, según sus preferencias y necesidades, les compran o demandan esos productos a los oferentes.”

El transporte en la Provincia del Carchi se ve amenazado por Empresas llamadas coordinadoras que sirven de contacto entre los compradores y

vendedores de la mercadería a ser transportada, obteniendo estas empresas un margen de utilidad del 70% del valor de servicio de transporte, en su mayoría están constituidas por personas de nacionalidad colombiana.

Cabe indicar que estas Empresas son también clientes y proveedores ya que actúan como intermediarios; lo ideal sería que la asociación de transporte pesado de la provincia del Carchi realice éste trabajo.

También se considera competencia de los transportistas del Carchi a las Empresas de Transporte de las otras provincias especialmente de Imbabura y Pichincha.

Entre las Empresas más grandes de la provincia de Pichincha y principal competidor del transporte pesado de la provincia del Carchi es **Rocaloba**

### **2.1.2.3. Servicios**

Los principales servicios que brinda la Asociación de Transporte Pesado del Carchi son:

#### **Terminal logística**

Este servicio consiste en proveer de unidades de transporte pesado a las diferentes empresas generadoras de carga que lo soliciten de acuerdo al convenio firmado entre la Asociación de Transporte Pesado del Carchi y estas empresas nacionales y transnacionales, en el que se manifiesta que

estas últimas canalizarán el excedente de sus cargas a través de la Asociación, para lo cual la Terminal Logística, se encargará de tener un número adecuado de unidades de transporte operativas para realizar el transporte de mercancías a cualquier punto del país.

### **Zona de aforo para exportaciones**

Este es un servicio implementado la Asociación para facilitar las operaciones de exportación de Ecuador a Colombia, para lo cual dispone de un amplio parqueadero, vigilancia y personal de aduana para el despacho de mercancías.

#### **2.1.2.4. Precio**

Para (Kotler & Armstrong) el precio es "(en el sentido más estricto) la cantidad de dinero que se cobra por un producto o servicio. En términos más amplios, el precio es la suma de los valores que los consumidores dan a cambio de los beneficios de tener o usar el producto o servicio"

Los precios del servicio de transporte pesado de la Provincia del Carchi varían de acuerdo a la ruta del servicio. Y este precio se lo cobra a través de un flete, entre los precios y rutas más comunes están:

Tulcán-Guayaquil \$600

Tulcán-Quito \$350

## **2.2. Análisis del mercado**

### **2.2.1. Mercado actual**

El mercado actual de los transportistas que pertenecen a la Asociación de Transporte pesado de la Provincia del Carchi en su gran mayoría gira alrededor de los intermediarios de la carga es decir de las Empresas coordinadoras. Que son quienes les pagan los fletes a los transportistas después de ellos haber cobrado a los proveedores de la mercadería.

### **2.2.2. Mercado Objetivo**

El mercado objetivo de los transportistas de la provincia del Carchi está en adquirir la carga directamente de los productores o de las aduanas y transportarla a quienes adquieran la misma.

## 2.3. Análisis FODA del Transporte Pesado de la Provincia del Carchi

Tabla 2.11 Análisis FODA

<b>FODA</b>	
<p><b>FORTALEZAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Contar con una gran flota de vehículos pesados.</li> <li>-Los propietarios y gerentes de las Empresas de la asociación tienen muchos años de experiencia en el mercado.</li> <li>-Contar con los servicios de Terminal Logística y Zona de Aforo para un mejor servicio.</li> </ul>	<p><b>OPORTUNIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Encontrarse ubicado en una provincia fronteriza.</li> <li>-Encontrarse ubicado en una provincia donde la agricultura y es una de sus principales actividades</li> <li>-Contar con excelentes carreteras a nivel nacional para brindar un servicio en el menor tiempo posible gracias a las políticas del gobierno en turno.</li> <li>-Contar con políticas para renovación del parque automotor</li> <li>-Contar en la actualidad con tecnología de información y comunicación</li> </ul>
<p><b>DEBILIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-No contar con personal capacitado en el área contable y financiera.</li> <li>-Inadecuada integración entre Empresas y cooperativas pertenecientes a la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi</li> </ul>	<p><b>AMENAZAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Existencia de Empresas intermediarias de carga en la provincia.</li> <li>-Políticas arancelarias que interrumpen la comercialización y por ende el servicio de transporte con el vecino país de Colombia.</li> </ul>

Elaborado por: Stefanya Erazo

## **CAPÍTULO III**

### **ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA FINANCIERA DEL SECTOR TRANSPORTE PESADO EN LA PROVINCIA DEL CARCHI**

#### **3.1. Estudio de mercado**

Según (Czinkota & Ilkka, 2008) “El estudio de mercado es la función que vincula a consumidores, clientes y público con el mercadólogo a través de la información, la cual se utiliza para identificar y definir las oportunidades y problemas de mercado; para generar, refinar y evaluar las medidas de mercadeo y para mejorar la comprensión del proceso del mismo.”

En el desarrollo de la presente tesis el estudio de mercado nos ayudará a conocer especialmente los factores económicos de la provincia del Carchi así como también los indicadores financieros del Transporte Pesado Asociado para desarrollar en análisis en cuestión.

##### **3.1.1. Tipo de investigación**

El tipo de investigación que se desarrolla para determinar los indicadores financieros del Transporte Pesado Asociado de la Provincia del Carchi es la encuesta y entrevistas con los protagonistas del sector.

### 3.1.2. Objetivo de la investigación

El objetivo de la investigación es determinar los índices financieros del Transporte Pesado Asociado de la Provincia del Carchi para compararlos con los Factores Económicos de la misma.

### 3.1.3. Determinación del tamaño de la muestra

Para la primera encuesta que se realizó a los gerentes o representantes de las empresas y compañías de la Asociación de Transporte Pesado de la Provincia del Carchi se consideró el 100% del tamaño de la población es decir las 30 empresas y las 5 compañías; y se decidió realizar una segunda encuesta debido a la informalidad de las empresas o compañías de la asociación ya que en la pregunta 5 de la encuesta ¿Cuántos vehículos de transporte pesado están registrados en los activos de su compañía? se obtuvo que el 77,14% de las empresas no tienen registrado a ningún vehículo en los activos.

#### 3.1.3.1. Cálculo de la muestra

Para el cálculo de la muestra de la segunda encuesta que se realizará a los transportistas de las empresas y compañías de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi se usará la siguiente fórmula:

$$n = \frac{NzPQ}{(N - 1)E^2 + zPQ}$$

Dónde:

n= Tamaño de la muestra

N= Tamaño de la población

z= Estadístico que prueba el 98% de confianza

E<sup>2</sup>= Máximo error permisible 5%

P= Probabilidad de éxito (0,5)

Q= Probabilidad de fracaso (0,5)

El tamaño de la población se lo obtuvo de la pregunta ¿Cuántos transportistas de vehículos pesados trabajan con la compañía?; que se les realizó a los gerentes o representantes de las 30 Compañías y 5 cooperativas de la Asociación de Transporte Pesado de la Provincia del Carchi, en donde se obtuvo un tamaño de población de 1711 transportistas.

Reemplazando los datos nos quedaría lo siguiente

$$n = \frac{1711 * 0,98 * 0,5 * 0,5}{(1711 - 1)0,05^2 + 0,98 * 0,5 * 0,5}$$

$$n = 93$$

### 3.1.4. Diseño de las encuestas

#### ENCUESTA PARA DETERMINAR EL IMPACTO DEL TRANSPORTE PESADO EN LOS FACTORES ECONÓMICOS Y SOCIALES DE LA PROVINCIA DEL CARCHI

**Sr/a Gerente o Representante**

1) ¿Cuántos años tiene la compañía en el mercado?

2) ¿Bajo qué modalidad trabajan los transportistas con la compañía?

Bajo sociedad  Contrato ocasional  Por flete

Contrato indefinido  Otros

Especifique.....

3) ¿Cuántos transportistas de vehículos pesados trabajan con la compañía?

4) ¿En promedio cuántos vehículos de transporte pesado trabajan con su compañía?

5) ¿Cuántos vehículos de transporte pesado están registrados en los activos de su compañía?

Ningún Vehículo  Un vehículo  Al menos 90 vehículos

**ENCUESTA PARA DETERMINAR EL IMPACTO DEL TRANSPORTE PESADO EN LOS FACTORES ECONÓMICOS Y SOCIALES DE LA PROVINCIA DEL CARCHI**

**Sr/a Transportista**

1) ¿Cuántos vehículos de transporte pesado tiene?

1  2  3   
4  más de 4

2) ¿Usted maneja su/s vehículo/s de transporte pesado?

SI  NO

3) ¿De ser el caso, que valor paga en promedio mensualmente al/los chofer/es de su/s vehículo/s de transporte pesado?

4) En promedio, ¿cuál es el valor comercial de su/s vehículos/s de transporte pesado?

**5)** ¿Con qué frecuencia realiza viajes con su/s vehículo/s de transporte pesado semanalmente?

1 viaje       2 viajes       3 viajes

4 viajes       más de 4

**6)** De los productos que usted transporta ¿Qué tipo considera que es el más frecuente?

Agrícolas       Para la construcción       Industriales

Para comercialización

**7)** Cuánto le pagan en promedio por viaje

**8)** ¿Cada cuántos viajes hace mantenimiento a su vehículo de transporte pesado?

1 viaje       2 viajes       3 viajes

4 viajes       más de 4

**9)** ¿Cuál es el costo promedio de cada mantenimiento de su vehículo de transporte pesado (no incluye combustible ni neumáticos)?

10) ¿Cada cuántos viajes cambia o reencaucha los neumáticos de su vehículo de transporte pesado y cuánto gasta en ello?

11) ¿Qué valor gasta en promedio mensualmente en combustible por vehículo?

12) ¿En la adquisición de su vehículo de transporte pesado se acogió a un proceso de financiamiento?

Sí

No

13) Si su respuesta anterior es sí, ¿en qué porcentaje fue financiado?

30%

50%

70%

14) ¿Cuál de las siguientes actividades económicas considera que es la más beneficiada con el trabajo que usted realiza?

Gasolineras

Restaurantes

Talleres

Comerciales

Almaceneras

Agrícolas

Otras

### 3.1.5.Tabulación de las encuestas

**Encuesta a Gerentes y Representantes de las Empresas y Compañías de la Asociación de transporte pesado de la provincia del Carchi**

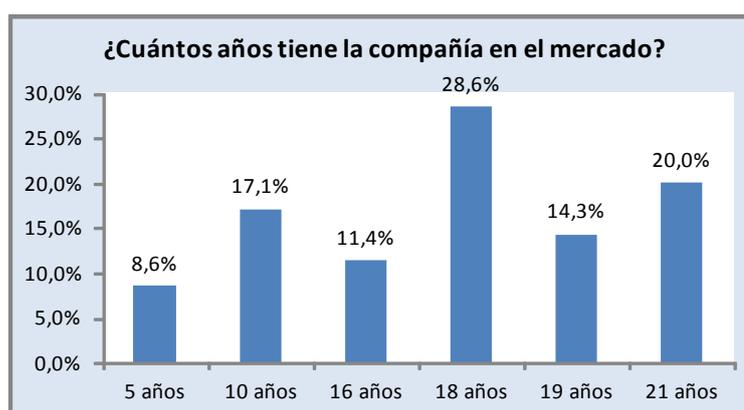
**Pregunta 1.- ¿Cuántos años tiene la compañía en el mercado?**

**Tabla 3.1 Pregunta 1 Encuesta Gerentes**

Concepto	Gerentes o representantes	Porcentaje	Porcentaje acumulado
5 años	3	8,6%	8,6%
10 años	6	17,1%	25,7%
16 años	4	11,4%	37,1%
18 años	10	28,6%	65,7%
19 años	5	14,3%	80,0%
21 años	7	20,0%	100,0%
<b>Total</b>	<b>35</b>	<b>100,0%</b>	

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Gráfico 3.1 Pregunta 1 Encuesta Gerentes**



Elaborado por: Stefanya Erazo

Los datos anteriores muestran que el 28,6% de las Empresas y Compañías que pertenecen a la Asociación de Transporte Pesado del Carchi es decir 10 de éstas tienen un promedio de 18 años, el 20% de las

Empresas y Compañías tienen un promedio de 21 años en el mercado siendo estas las más antiguas en la provincia y apenas el 8,6% es decir 3 de ellas tienen un promedio de 5 años. Esto nos indica que el transporte pesado en el Carchi tiene una gran experiencia en ésta actividad.

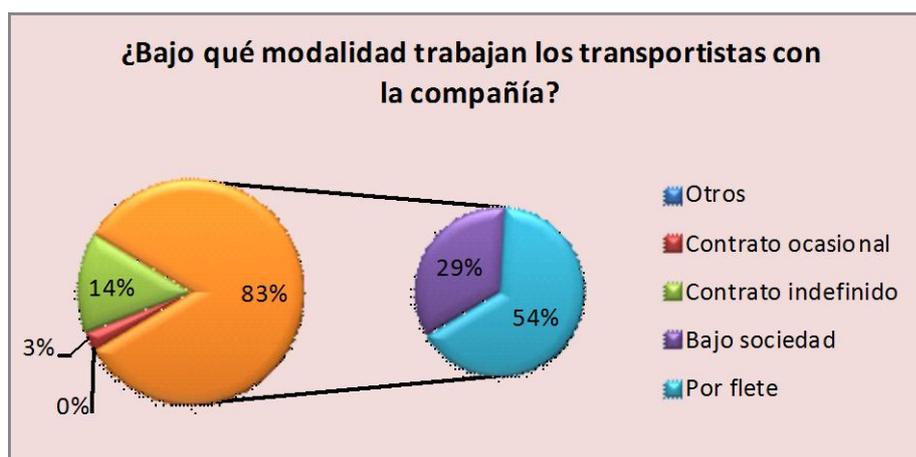
**Pregunta 2.- ¿Bajo qué modalidad trabajan los transportistas con la compañía?**

**Tabla 3.2 Pregunta 2 Encuesta Gerentes**

Concepto	Gerentes o representantes	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Otros	0	0%	0%
Contrato ocasional	1	3%	3%
Contrato indefinido	5	14%	17%
Bajo sociedad	10	29%	46%
Por flete	19	54%	100%
Total	35	100%	

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Gráfico 3.2 Pregunta 2 Encuesta Gerentes**



Elaborado por: Stefanya Erazo

El gráfico anterior indica que de las Empresas y Compañías de la Asociación de Transporte Pesado de la Provincia del Carchi el 83% de ellas mantienen a los transportistas trabajando bajo la modalidad de: Por flete y Sociedad con un 54% y 29% respectivamente; el 14% de ellas trabajan con contrato indefinido, el 3% con contrato ocasional y ninguna de las Empresas o Compañías nos indica otra modalidad de trabajo.

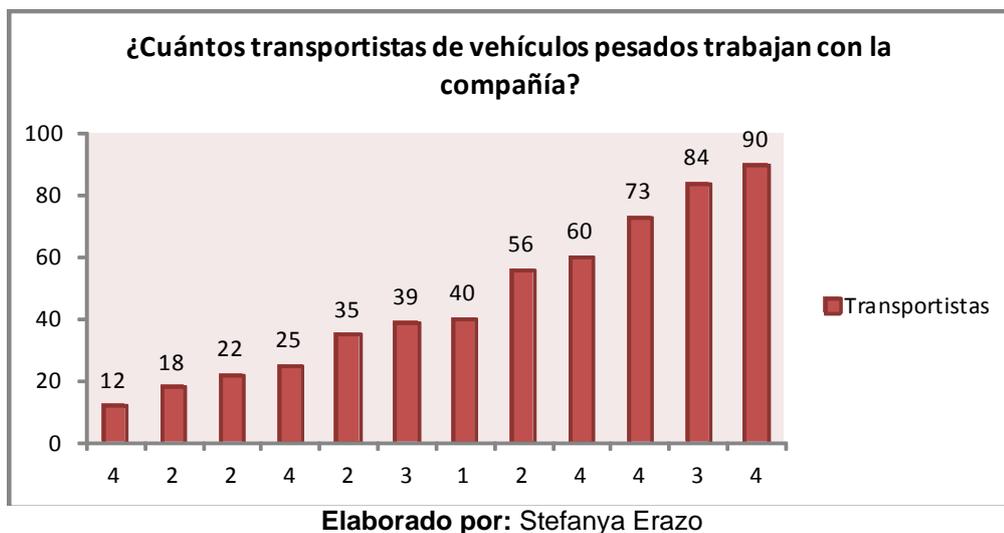
**Pregunta 3.- ¿Cuántos transportistas de vehículos pesados trabajan con la compañía?**

**Tabla 3.3 Pregunta 3 Encuesta Gerentes**

Transportistas	Gerentes o representantes	Total transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado
12	4	48	2,81%	2,81%
18	2	36	2,10%	4,91%
22	2	44	2,57%	7,48%
25	4	100	5,84%	13,33%
35	2	70	4,09%	17,42%
39	3	117	6,84%	24,25%
40	1	40	2,34%	26,59%
56	2	112	6,55%	33,14%
60	4	240	14,03%	47,17%
73	4	292	17,07%	64,23%
84	3	252	14,73%	78,96%
90	4	360	21,04%	100,00%
Total	35	1711	100%	

**Elaborado por: Stefanya Erazo**

**Gráfico 3.3 Pregunta 3 Encuesta Gerentes**



De los 35 representantes y gerentes de las Compañías de Transporte Pesado de la Provincia del Carchi 4 de ellos indican que en su empresa o compañía trabajan aproximadamente 90 transportistas lo cual nos tal un total de 360 transportistas en ese sector y representa el 21,04% del total de aproximadamente 1711 transportistas trabajando en las 35 Empresas y Compañías de la asociación.

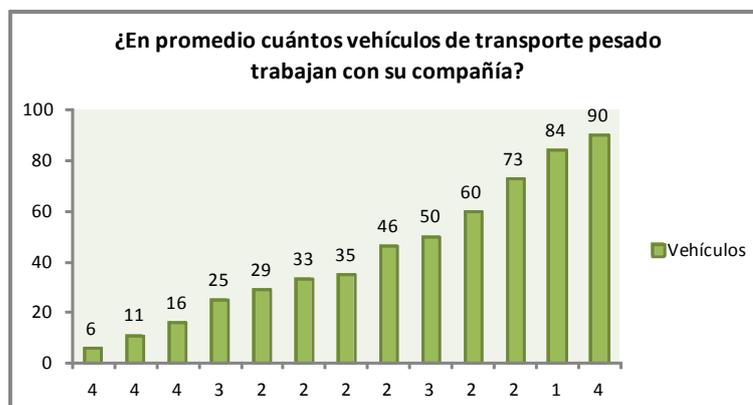
**Pregunta 4.- ¿En promedio cuántos vehículos de transporte pesado trabajan con su compañía?**

**Tabla 3.4 Pregunta 4 Encuesta Gerentes**

Vehículos	Gerentes o representantes	Total vehículos	Porcentaje	Porcentaje acumulado
6	4	24	2%	2%
11	4	44	3%	5%
16	4	64	5%	10%
25	3	75	6%	15%
29	2	58	4%	20%
33	2	66	5%	24%
35	2	70	5%	30%
46	2	92	7%	36%
50	3	150	11%	48%
60	2	120	9%	56%
73	2	146	11%	67%
84	1	84	6%	73%
90	4	360	27%	100%
<b>Total</b>	<b>35</b>	<b>1353</b>	<b>100%</b>	

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Gráfico 3.4 Pregunta 4 Encuesta Gerentes**



Elaborado por: Stefanya Erazo

De los 35 gerentes o representantes de las Empresas y Compañías de transporte pesado de la provincia del Carchi 4 de ellos indican que tienen un promedio de 90 vehículos trabajando en la compañía lo cual nos da un total de 360 vehículos en ese segmento y representa el 27% de un total de 1353

vehículos trabajando en la Asociación de Transporte Pesado de la Provincia del Carchi.

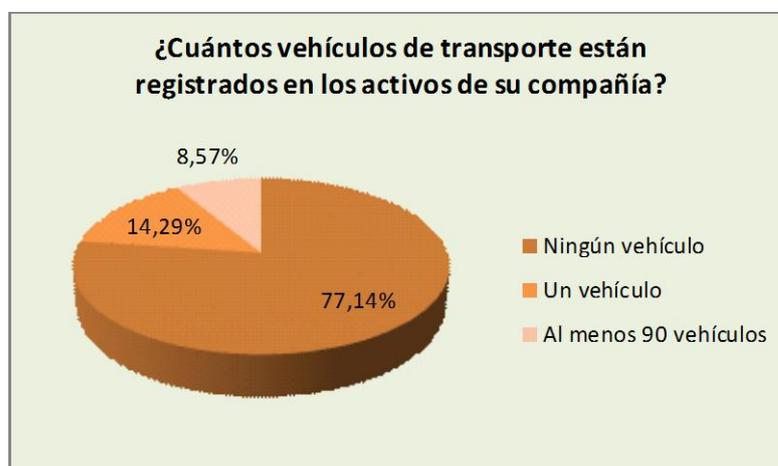
**Pregunta 5.- ¿Cuántos vehículos de transporte pesado están registrados en los activos de su compañía?**

**Tabla 3.5 Pregunta 5 Encuesta Gerentes**

Concepto	Gerentes o representantes	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Ningún vehículo	27	77,14%	77,14%
Un vehículo	5	14,29%	91,43%
Al menos 90 vehículos	3	8,57%	100,00%
<b>Total</b>	<b>35</b>	<b>100%</b>	

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Gráfico 3.5 Pregunta 5 Encuesta Gerentes**



Elaborado por: Stefanya Erazo

El 77,14% de las Empresas y Compañías que pertenecen a la Asociación de Transporte Pesado de la Provincia del Carchi, indican que ninguno de sus vehículos se encuentra registrado en los activos de su compañía, el 14,29%

de ellos dice que uno de sus vehículos está registrado dentro de los activos y un 8,57% nos indican que al menos 90 vehículos están registrados dentro de los activos.

## Encuesta a los transportistas de las Empresas y Compañías de la Asociación de transporte pesado de la provincia del Carchi

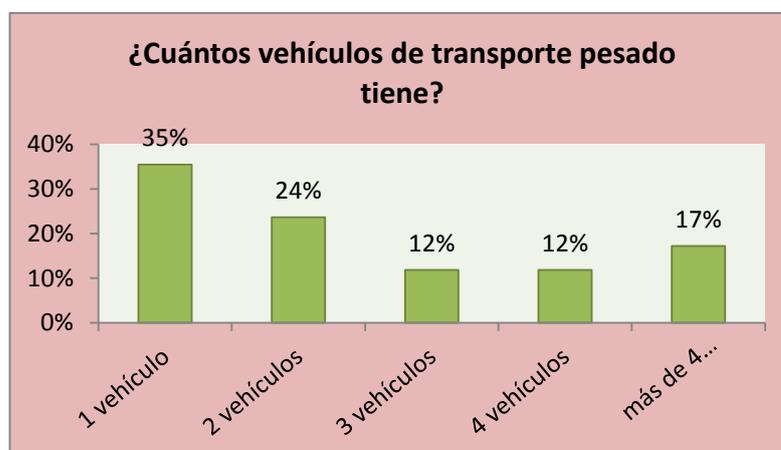
### Pregunta 1.- ¿Cuántos vehículos de transporte pesado tiene?

**Tabla 3.6 Pregunta 1 Encuesta Transportistas**

Concepto	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado	Total vehículos
1 vehículo	33	35%	35%	33
2 vehículos	22	24%	59%	44
3 vehículos	11	12%	71%	33
4 vehículos	11	12%	83%	44
más de 4 vehículos	16	17%	100%	96
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>		<b>250</b>

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Gráfico 3.6 Pregunta 1 Encuesta Transportistas**



Elaborado por: Stefanya Erazo

De los 93 transportistas encuestados que pertenecen a la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi el 35% indican que posee un vehículo de transporte pesado, el 24% dicen que tienen 2 vehículos, el 12% 3 vehículos otro 12% 4 vehículos y el 17% indican que tienen más de 4 vehículos.

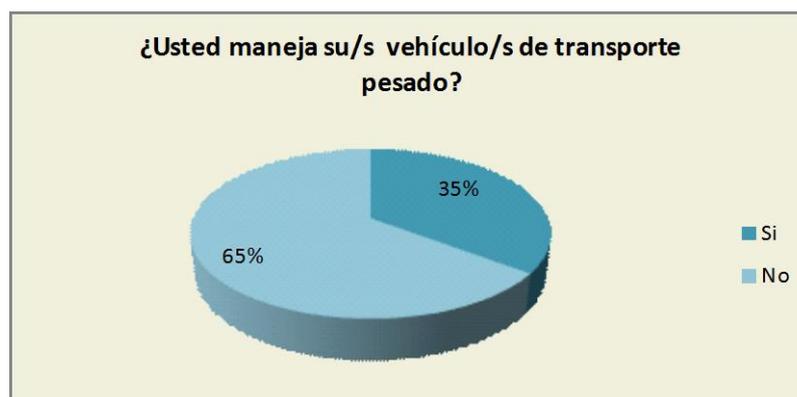
### Pregunta 2.- ¿Usted maneja su/s vehículo/s de transporte pesado?

**Tabla 3.7 Pregunta 2 Encuesta Transportistas**

Concepto	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Si	33	35%	35%
No	60	65%	100%
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>	

**Elaborado por:** Stefanya Erazo

**Gráfico 3.7 Pregunta 2 Encuesta Transportistas**



**Elaborado por:** Stefanya Erazo

El 65% de los 93 transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la Provincia del Carchi encuestados dicen que no manejan su o sus

vehículos de transporte pesado lo cual indica que esa proporción de personas genera fuentes de trabajo en la provincia ya que para operar sus vehículos necesitan contratar choferes; y un 35% dicen que son ellos mismo quienes operan sus vehículos de transporte pesado.

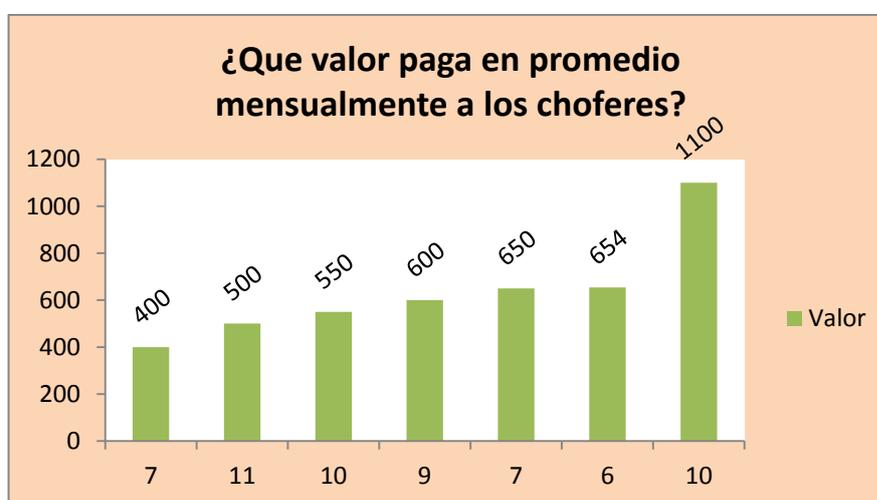
**Pregunta 3.- ¿De ser el caso, que valor paga en promedio mensualmente al/los chofer/es de su/s vehículo/s de transporte pesado?**

**Tabla 3.8 Pregunta 3 Encuesta Transportistas**

Valor	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado	Gasto por transportistas
400	7	12%	12%	2800
500	11	18%	30%	5500
550	10	17%	47%	5500
600	9	15%	62%	5400
650	7	12%	73%	4550
654	6	10%	83%	3924
1100	10	17%	100%	11000
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100%</b>		<b>38674</b>

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Gráfico 3.8 Pregunta 3 Encuesta Transportistas**



Elaborado por: Stefanya Erazo

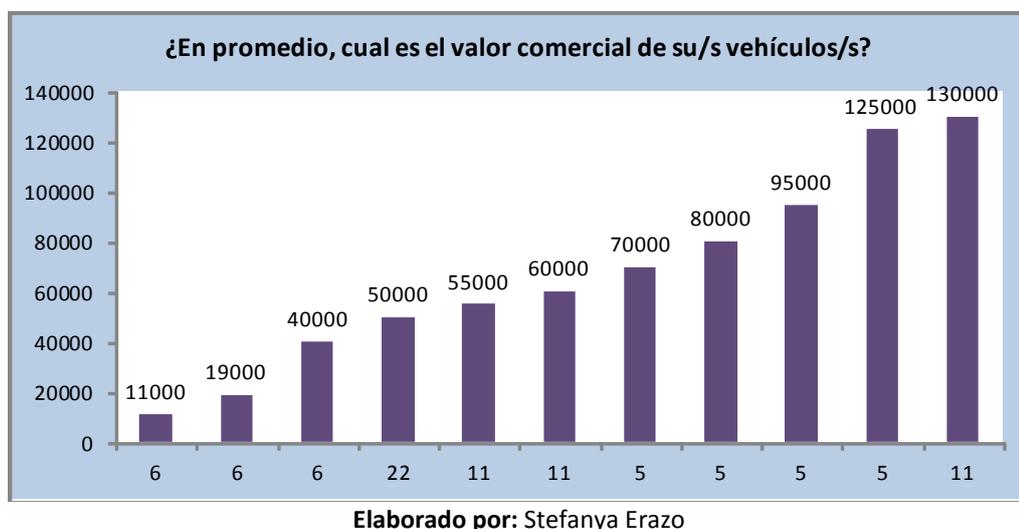
De los 60 transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la Provincia del Carchi que tienen choferes operando sus vehículos, 10 nos dicen que pagan en promedio \$1100, lo cual representa 28% de un total de \$38674 de gasto en personal que opera los vehículos de transporte pesado de la provincia del Carchi y 7 nos indican que pagan \$400 mensualmente.

**Pregunta 4.- En promedio, ¿cuál es el valor comercial de su/s vehículos/s de transporte pesado?**

**Tabla 3.9 Pregunta 4 Encuesta Transportistas**

Valor comercial	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado	Total valor comercial
11000	6	6%	6%	66.000
19000	6	6%	13%	114.000
40000	6	6%	19%	240.000
50000	22	24%	43%	1.100.000
55000	11	12%	55%	605.000
60000	11	12%	67%	660.000
70000	5	5%	72%	350.000
80000	5	5%	77%	400.000
95000	5	5%	83%	475.000
125000	5	5%	88%	625.000
130000	11	12%	100%	1.430.000
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>		<b>6.065.000</b>

**Elaborado por: Stefanya Erazo**

**Gráfico 3.9 Pregunta 4 Encuesta Transportistas**

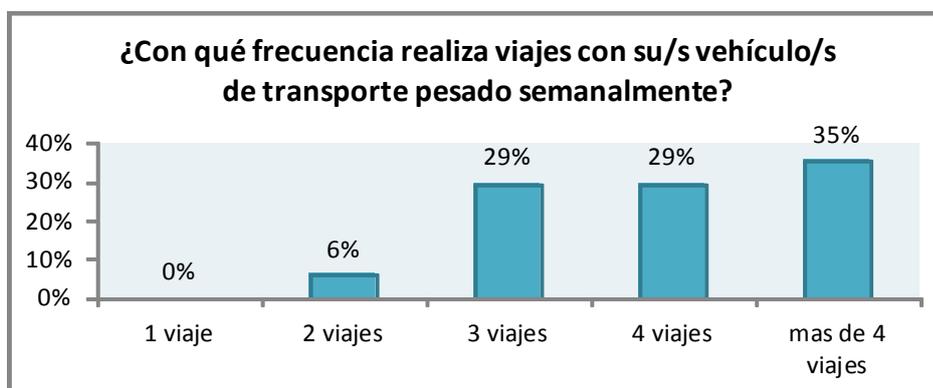
De los 93 transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la Provincia del Carchi encuestados, 11 indican que el valor comercial de sus vehículos de transporte pesado es de \$130000, 22 de ellos indican que sus vehículos están valorados en \$50000, 6 de ellos dicen que el valor comercial es de \$11000.

**Pregunta 5.- ¿Con qué frecuencia realiza viajes con su/s vehículo/s de transporte pesado semanalmente?**

**Tabla 3.10 Pregunta 5 Encuesta Transportistas**

Concepto	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado	Viajes semanales por transportistas
1 viaje	0	0%	0%	0
2 viajes	5	6%	6%	10
3 viajes	27	29%	35%	81
4 viajes	27	29%	65%	108
Más de 4 viajes	33	35%	100%	198
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>		<b>397</b>

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Gráfico 3.10 Pregunta 5 Encuesta Transportistas**

Elaborado por: Stefanya Erazo

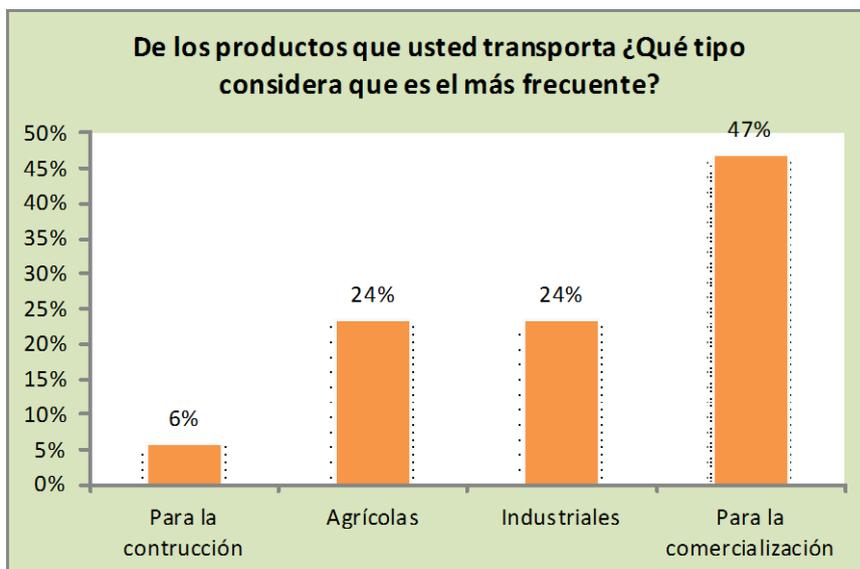
El 35% de los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la Provincia del Carchi encuestados indican que realizan más de 4 viajes semanalmente, el 29% de ellos dicen que realizan aproximadamente 4 viajes, otro 29% indican que realizan aproximadamente 3 viajes, el 6% dicen que realizan 2 viajes, y ninguno de ellos nos indica que realiza un viaje mensualmente.

**Pregunta 6.- De los productos que usted transporta ¿Qué tipo considera que es el más frecuente?**

**Tabla 3.11 Pregunta 6 Encuesta Transportistas**

Concepto	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Para la construcción	5	6%	6%
Agrícolas	22	24%	29%
Industriales	22	24%	53%
Para la comercialización	44	47%	100%
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>	

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Gráfico 3.11 Pregunta 6 Encuesta Transportistas**

**Elaborado por:** Stefanya Erazo

De los 93 transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la Provincia del Carchi encuestados, un 47% nos indica que los productos que con mayor frecuencia transporta son los aquellos destinados a la comercialización, un 24% nos indica que son los productos industriales, otro 24% nos dice que son los productos agrícolas y solo un 6% nos dice que los productos que transporta son aquellos destinados a la construcción.

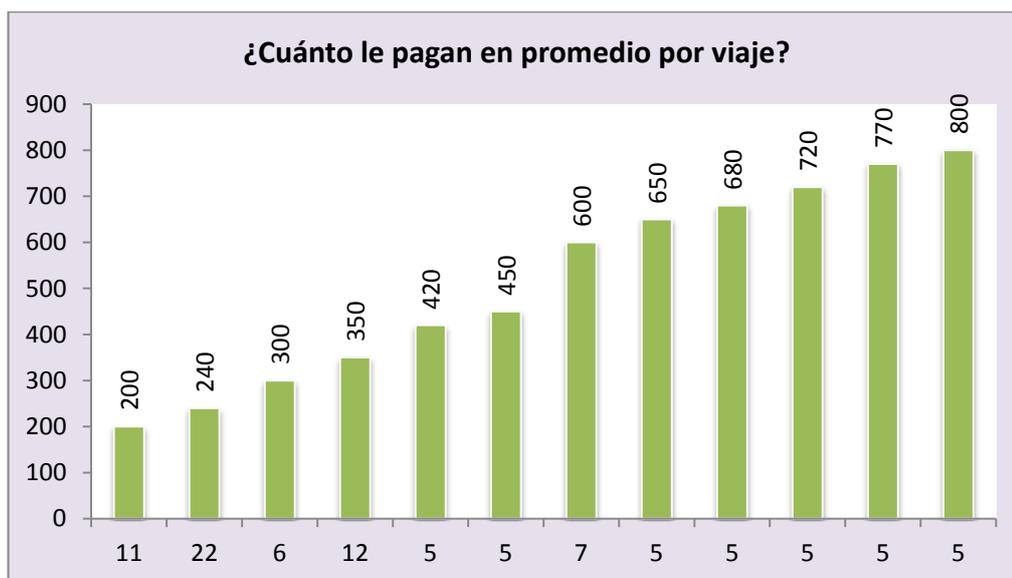
### Pregunta 7.- ¿Cuánto le pagan en promedio por viaje?

**Tabla 3.12 Pregunta 7 Encuesta Transportistas**

Valor	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado
200	11	12%	12%
240	22	24%	35%
300	6	6%	42%
350	12	13%	55%
420	5	5%	60%
450	5	5%	66%
600	7	8%	73%
650	5	5%	78%
680	5	5%	84%
720	5	5%	89%
770	5	5%	95%
800	5	5%	100%
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>	

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Gráfico 3.12 Pregunta 7 Encuesta Transportistas**



Elaborado por: Stefanya Erazo

De los 93 transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la Provincia del Carchi encuestados, 5 de ellos nos indican que en promedio por viaje le pagan \$800, 22 de ellos indican que les pagan en promedio \$240 por viaje, 11 de ellos indican que les pagan \$200.

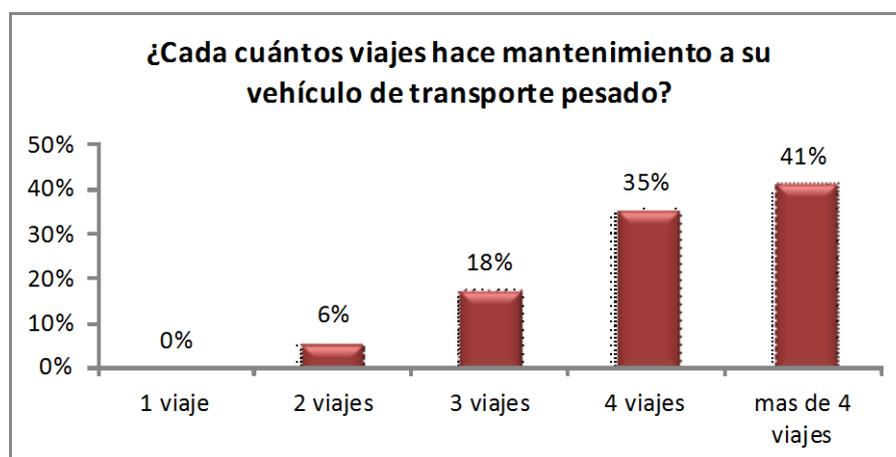
**Pregunta 8.- ¿Cada cuántos viajes hace mantenimiento a su vehículo de transporte pesado?**

**Tabla 3.13 Pregunta 8 Encuesta Transportistas**

Concepto	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1 viaje	0	0%	0%
2 viajes	5	6%	6%
3 viajes	16	18%	24%
4 viajes	33	35%	59%
Más de 4 viajes	38	41%	100%
Total	93	100%	

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Gráfico 3.13 Pregunta 8 Encuesta Transportistas**



Elaborado por: Stefanya Erazo

El 41% de los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la Provincia del Carchi encuestado indican que realizan mantenimiento a sus vehículos de transporte pesado después de más de 4 viajes, un 35% dicen que lo hace cada 4 viajes, un 18% indican que lo realiza cada 3 viajes, un 6% cada 2 viajes y ninguno de ellos nos indica que realiza mantenimiento de su vehículo después de 1 viaje.

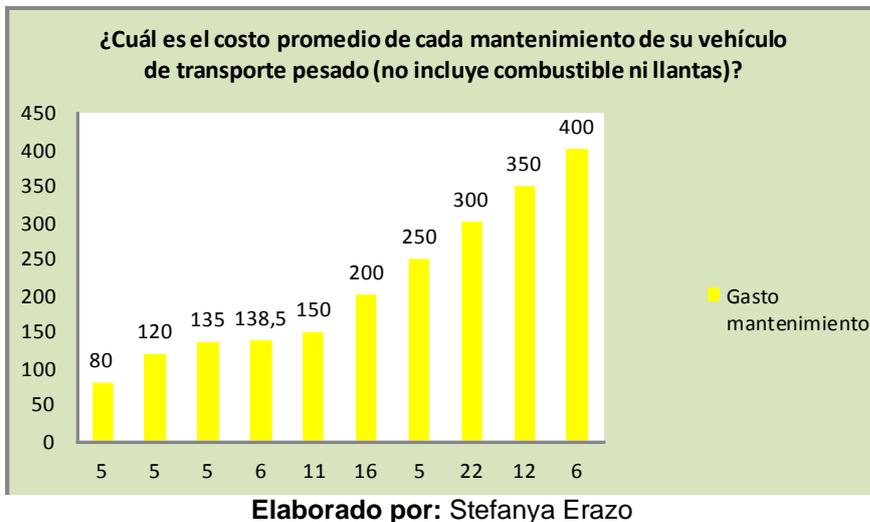
**Pregunta 9.- Respecto a la pregunta anterior ¿Cuál es el costo promedio de cada mantenimiento de su vehículo de transporte pesado (no incluye combustible ni neumáticos)?**

**Tabla 3.14 Pregunta 9 Encuesta Transportistas**

Costo Promedio	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado
80	5	5%	5%
120	5	5%	11%
135	5	5%	16%
138,5	6	6%	23%
150	11	12%	34%
200	16	17%	52%
250	5	5%	57%
300	22	24%	81%
350	12	13%	94%
400	6	6%	100%
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>	

**Elaborado por:** Stefanya Erazo

**Gráfico 3.14 Pregunta 9 Encuesta Transportistas**



De los 93 transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la Provincia del Carchi encuestados, 6 de ellos indican que el costo promedio del mantenimiento de sus vehículos de transporte pesado es de \$400, 22 indican que el costo es de \$300, 11 dicen que es de \$150 y 5 de ellos indican que es de \$80.

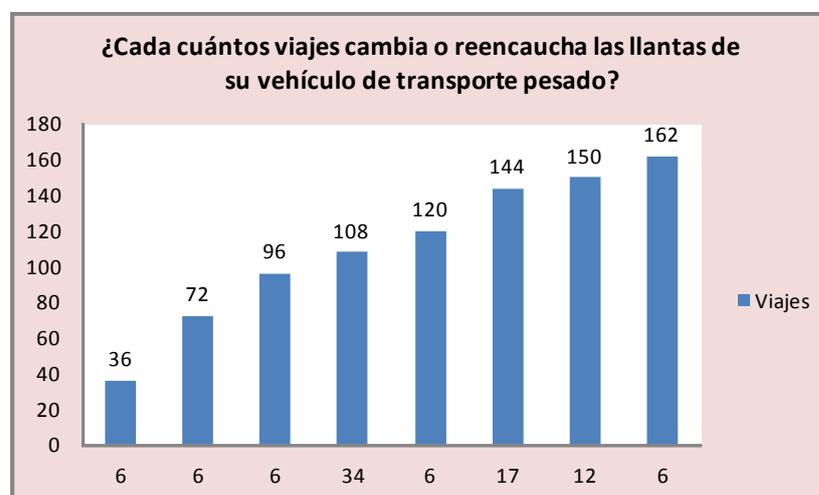
**Pregunta 10.- ¿Cada cuántos viajes cambia o reencaucha los neumáticos de su vehículo de transporte pesado?**

**Tabla 3.15 Pregunta 10 Encuesta Transportistas**

Viajes	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado
36	6	6%	6%
72	6	6%	13%
96	6	6%	19%
108	34	37%	56%
120	6	6%	62%
144	17	18%	81%
150	12	13%	94%
162	6	6%	100%
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>	

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Gráfico 3.15 Pregunta 10 Encuesta Transportistas**



Elaborado por: Stefanya Erazo

El 37% de los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la Provincia del Carchi, cambia o reencaucha los neumáticos de su vehículo de transporte pesado cada 108 viajes, el 18% cada 144 viajes, el 13% cada 150 viajes y el 6% cada 36, 72, 96, 120 y 162 viajes.

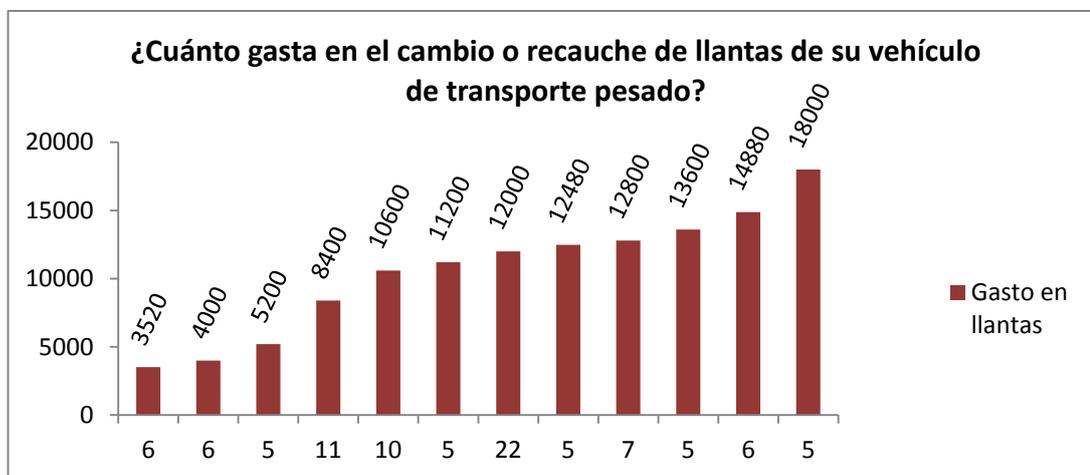
**Pregunta 10.1.- ¿Cuánto gasta en el cambio o recauche de neumáticos de su vehículo de transporte pesado?**

**Tabla 3.16 Pregunta 10.1 Encuesta Transportistas**

Gasto en llantas	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado
3520	6	6%	6%
4000	6	6%	13%
5200	5	5%	18%
8400	11	12%	30%
10600	10	11%	41%
11200	5	5%	46%
12000	22	24%	70%
12480	5	5%	75%
12800	7	8%	83%
13600	5	5%	88%
14880	6	6%	95%
18000	5	5%	100%
Total	93	100%	

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Gráfico 3.16 Pregunta 10.1 Encuesta Transportistas**



Elaborado por: Stefanya Erazo

El 24% de los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la Provincia del Carchi gasta en el cambio o rencauche de neumáticos de sus vehículos de transporte pesado \$12.000, 5 de los transportistas encuestados gasta \$18000 y 6 de ellos gastan 3520.

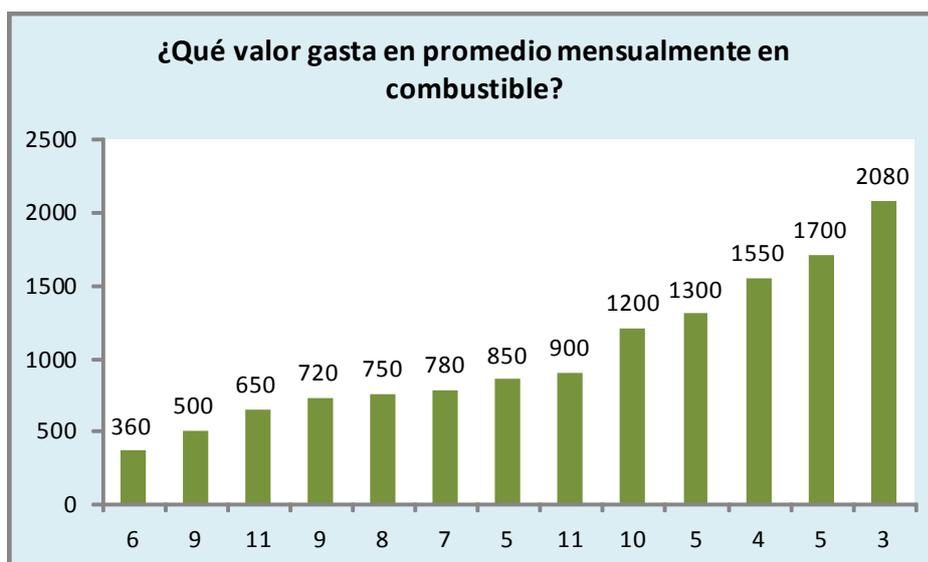
**Pregunta 11.- ¿Qué valor gasta en promedio mensualmente en combustible por vehículo?**

**Tabla 3.17 Pregunta 11 Encuesta Transportistas**

Valor promedio	Transportistas	Valor total	Porcentaje	Porcentaje acumulado
360	6	2160	3%	3%
500	9	4500	5%	8%
650	11	7150	8%	16%
720	9	6480	8%	24%
750	8	6000	7%	31%
780	7	5460	6%	37%
850	5	4250	5%	42%
900	11	9900	12%	54%
1200	10	12000	14%	68%
1300	5	6500	8%	75%
1550	4	6200	7%	83%
1700	5	8500	10%	93%
2080	3	6240	7%	100%
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>85340</b>	<b>100%</b>	

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Gráfico 3.17 Pregunta 11 Encuesta Transportistas**



Elaborado por: Stefanya Erazo

De los 93 transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la Provincia del Carchi encuestados, 3 de ellos indican que el promedio de gasto mensual en combustible es \$2.080, 10 de los transportistas encuestados dicen que gastan \$1.200 y 6 indican que gastan \$360.

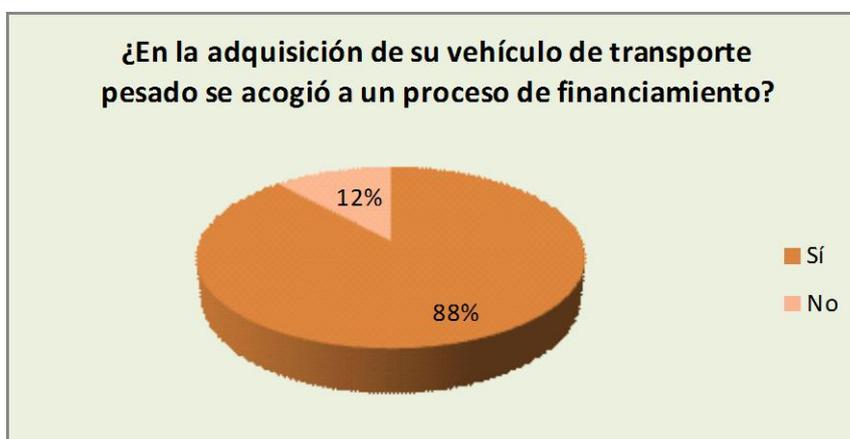
**Pregunta 12.- ¿En la adquisición de su vehículo de transporte pesado se acogió a un proceso de financiamiento?**

**Tabla 3.18 Pregunta 12 Encuesta Transportistas**

Concepto	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Sí	82	88%	88%
No	11	12%	100%
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>	

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Gráfico 3.18 Pregunta 12 Encuesta Transportistas**



Elaborado por: Stefanya Erazo

El 88% de los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la Provincia del Carchi encuestados nos indican que para la adquisición de sus

vehículos de transporte pesado se acogieron a un proceso de financiamiento, mientras el 12% restante nos indican que no lo hicieron.

**Pregunta 13.- Si su respuesta anterior es sí, ¿En qué porcentaje fue financiado?**

**Tabla 3.19 Pregunta 13 Encuesta Transportistas**

Porcentaje de financiamiento	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado
30%	17	21%	21%
50%	38	46%	67%
70%	27	33%	100%
Total	82	100%	

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Gráfico 3.19 Pregunta 13 Encuesta Transportistas**



Elaborado por: Stefanya Erazo

El 33% de los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado que nos indicaron que sus vehículos de transporte pesado fueron adquiridos

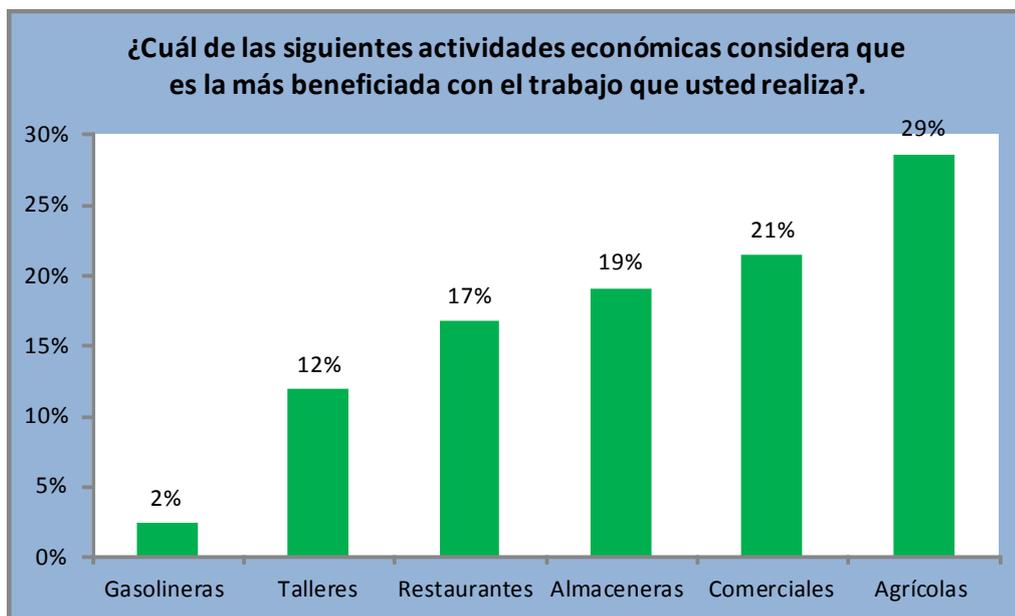
acogiéndose a un proceso de financiamiento, nos dicen que éste financiamiento fue del 70%, el 46% nos dice que fue del 50% y el 21% nos indican el financiamiento fue del 30%.

**Pregunta 14.- ¿Cuál de las siguientes actividades económicas considera que es la más beneficiada con el trabajo que usted realiza?**

**Tabla 3.20 Pregunta 14 Encuesta Transportistas**

Concepto	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Gasolineras	2	2%	2%
Talleres	11	12%	14%
Restaurantes	16	17%	31%
Almaceneras	18	19%	50%
Comerciales	20	21%	71%
Agrícolas	27	29%	100%
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>	

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Gráfico 3.20 Pregunta 14 Encuesta Transportistas**

Elaborado por: Stefanya Erazo

El 29% de los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la Provincia del Carchi encuestados nos indican que la actividad más beneficiada por el servicio de transporte es la agricultura, el 21% nos dicen que son las actividades comerciales, el 19% las almaceneras, el 17% los restaurantes, el 12% los talleres y un 2% las gasolineras.

### 3.1.5.1. Interpretación de los resultados

Como primer dato de la encuesta realizada a los transportistas de Asociación de transporte pesado de la provincia del Carchi se obtuvo el número de vehículos de los transportistas encuestados, de la pregunta 1 ¿Cuántos vehículos de transporte pesado tiene? como se puede observar en la siguiente tabla:

**Tabla 3.21 Número de vehículos**

Concepto	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado	Total vehículos
1 vehículo	33	35%	35%	33
2 vehículos	22	24%	59%	44
3 vehículos	11	12%	71%	33
4 vehículos	11	12%	83%	44
más de 4 vehículos	16	17%	100%	96
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>		<b>250</b>

**Elaborado por:** Stefanya Erazo

Se multiplicó el número de transportistas por los vehículos que afirman tener; por ejemplo en el primer caso 33 transportistas indican que poseen 1 vehículo, lo cual da un total de 33 vehículos, para el caso de las personas que indican que poseen más de 4 vehículos se consideró 6 vehículos multiplicado por los 16 transportistas se obtiene 96 vehículos, por lo tanto el total de vehículos es de 250.

Otro dato importante que se obtuvo es; los viajes que realizan mensualmente los vehículos de transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi y se lo obtuvo de la pregunta 5 ¿Con qué frecuencia realiza viajes con su/s vehículo/s de transporte pesado semanalmente?

**Tabla 3.22 Viajes semanales por transportista**

Concepto	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado	Viajes semanales por transportistas
1 viaje	0	0%	0%	0
2 viajes	5	6%	6%	10
3 viajes	27	29%	35%	81
4 viajes	27	29%	65%	108
Más de 4 viajes	33	35%	100%	198
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>		<b>397</b>

Elaborado por: Stefanya Erazo

Para lo cual se determinó primero cuantos viajes a la semana en total realizan los 93 transportistas encuestados, multiplicando el número de viajes por el número de transportistas para el caso de los transportistas que nos indican que realizan más de 4 viajes a la semana se consideró que realizan 6 viajes y se obtuvo en total 397 viajes.

**Tabla 3.23 Viajes mensuales por transportista**

Viajes mensuales por transportistas	Promedio de viajes por transportista	Total de vehículos	Viajes mensuales
<b>1588</b>	<b>17,075</b>	<b>250</b>	<b>4268,8172</b>

Elaborado por: Stefanya Erazo

Posteriormente se multiplicó ese valor por 4 semanas que tiene un mes, con lo cual se obtuvo un total de 1588 viajes mensuales por transportistas, se determinó también que el promedio de viajes mensuales por transportista es de 17,075 viajes mensuales dividiendo los 1588 para los 93 transportistas (tomando en cuenta todos los decimales) y esto se multiplicó por los 250 vehículos dando un total de 4268,8172 viajes mensuales de los 93 transportistas en sus 250 vehículos.

El ingreso de los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi se obtuvo de la pregunta 7 de la encuesta que se les realizó a los mismos ¿Cuánto le pagan en promedio por viaje? En la que se obtuvo los siguientes resultados:

**Tabla 3.24 Ingresos por transportista**

Valor	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado
200	11	12%	12%
240	22	24%	35%
300	6	6%	42%
350	12	13%	55%
420	5	5%	60%
450	5	5%	66%
600	7	8%	73%
650	5	5%	78%
680	5	5%	84%
720	5	5%	89%
770	5	5%	95%
800	5	5%	100%
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>	

**Elaborado por:** Stefanya Erazo

Se considera el valor que le pagan a la mayoría de transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi que es de \$240, se toma en cuenta este valor ya que la pregunta 5 el 35% de los transportistas indican que realizan más de 4 viajes a la semana por lo que se considera que los viajes son cortos y por ende el valor cancelado no será elevado.

**Tabla 3.25 Ingresos mensuales**

<b>Valor pagado a cada transportista</b>	<b>Viajes mensuales</b>	<b>Ingresos mensuales</b>
<b>240,00</b>	<b>4268,8172</b>	<b>1.024.516,13</b>

Elaborado por: Stefanya Erazo

Posteriormente se multiplicó el valor pagado a cada uno de los 93 transportistas por el número de viajes que realizan al mes en los 250 vehículos de transporte pesado, dando un total de ingresos mensuales de 1'024.516,13.

Con la pregunta número 2 ¿Usted maneja su/s vehículo/s de transporte pesado? Se obtiene el porcentaje de transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi que tienen choferes y se determinó que el 65% de los transportistas tienen chofer.

**Tabla 3.26 Porcentaje de transportistas que manejan su vehículo de transporte pesado**

<b>Concepto</b>	<b>Transportistas</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Porcentaje acumulado</b>
<b>Si</b>	<b>33</b>	<b>35%</b>	<b>35%</b>
<b>No</b>	<b>60</b>	<b>65%</b>	<b>100%</b>
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>	

Elaborado por: Stefanya Erazo

Con este dato y con la pregunta número 3 ¿De ser el caso, que valor paga en promedio mensualmente al/los chofer/es de su/s vehículo/s de transporte pesado? Se determina cual es el gasto en choferes.

**Tabla 3.27 Gasto en choferes por transportista**

Valor	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado	Gasto por transportistas
400	7	12%	12%	2800
500	11	18%	30%	5500
550	10	17%	47%	5500
600	9	15%	62%	5400
650	7	12%	73%	4550
654	6	10%	83%	3924
1100	10	17%	100%	11000
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100%</b>		<b>38674</b>

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Tabla 3.28 Gasto mensual en choferes**

Promedio gasto chofer	Vehículos con chofer	Gasto en choferes al mes
644,57	162	104268,14

Elaborado por: Stefanya Erazo

Primero se determinó el total de gasto en choferes de los 60 transportistas de la Asociación de transporte Pesado que son quienes no manejan sus vehículos de transporte pesado que es de \$38.674 el cual se lo obtuvo multiplicando el valor que pagan a los choferes por el número de transportistas. Posteriormente se determinó el pago promedio que realizan los transportistas a los choferes que es de \$644,57 y este valor multiplicado por el número de vehículos que tienen chofer que es de 162 vehículos se obtuvo un total de gasto en choferes al mes de \$104.268,14.

El valor de los activos de los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi se determinó con la pregunta 4. En promedio, ¿cuál es el valor comercial de su/s vehículo/s de transporte pesado?

**Tabla 3.29 Valor comercial de los vehículos de transporte pesado**

Valor comercial	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado	Total valor comercial
11000	6	6%	6%	66.000
19000	6	6%	13%	114.000
40000	6	6%	19%	240.000
50000	22	24%	43%	1.100.000
55000	11	12%	55%	605.000
60000	11	12%	67%	660.000
70000	5	5%	72%	350.000
80000	5	5%	77%	400.000
95000	5	5%	83%	475.000
125000	5	5%	88%	625.000
130000	11	12%	100%	1.430.000
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>		<b>6.065.000</b>

**Elaborado por:** Stefanya Erazo

De acuerdo a la tabla anterior se multiplicó el valor comercial de los vehículos de transporte pesado por el número de transportistas con lo cual se determinó que los vehículos de Transporte Pesado de la provincia del Carchi están avaluados en \$6.065.000

Con la pregunta 8 ¿Cada cuántos viajes hace mantenimiento a su vehículo de transporte pesado? Como lo muestra la siguiente tabla se determinó que los 93 transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi encuestados realizan mantenimiento a sus vehículos de transporte pesado aproximadamente cada 418 viajes.

**Tabla 3.30 Viajes para realizar mantenimiento**

Concepto	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado	Viajes por transportistas para mantenimiento
1 viaje	0	0%	0%	0
2 viajes	5	6%	6%	10
3 viajes	16	18%	24%	48
4 viajes	33	35%	59%	132
Más de 4 viajes	38	41%	100%	228
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>		<b>418</b>

Elaborado por: Stefanya Erazo

El dato se lo obtuvo multiplicando el número de transportistas por los viajes sobre los cuales afirman realizar mantenimiento a sus vehículos de transporte pesado es así por ejemplo que 5 transportistas afirman realizar mantenimiento cada 2 viajes es decir un total de 10 viajes, para el caso de los 38 transportistas que indican que realizan mantenimiento a sus vehículos después de más de 4 viajes se consideró que lo realizan cada 6 viajes dando un total de 228 viajes, por lo tanto el total de viajes sobre los cuales realizan mantenimiento a sus vehículos de transporte pesado los 93 transportistas es de 418 viajes. Dividiendo este número para 93 se obtuvo el promedio de viajes sobre los cuales realizan mantenimiento los transportistas.

**Tabla 3.31 Viajes en promedio para mantenimiento**

Viajes en promedio para mantenimiento

4,49

Elaborado por: Stefanya Erazo

Con el dato anterior y la pregunta 9 de la encuesta realizada a los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi ¿Cuál es el costo promedio de cada mantenimiento de su vehículo de transporte pesado (no incluye combustible ni neumáticos)?, se determinó el gasto en mantenimiento mensual de los 250 vehículos de los 93 transportistas encuestados.

**Tabla 3.32 Costo promedio para mantenimiento**

Costo Promedio	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado	Costo promedio por transportistas
80	5	5%	5%	400
120	5	5%	11%	600
135	5	5%	16%	675
138,5	6	6%	23%	831
150	11	12%	34%	1650
200	16	17%	52%	3200
250	5	5%	57%	1250
300	22	24%	81%	6600
350	12	13%	94%	4200
400	6	6%	100%	2400
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>		<b>21806</b>

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Tabla 3.33 Gasto mensual en mantenimiento**

Valor promedio de gasto por mantenimiento	Número de viajes al mes	Viajes en promedio para mantenimiento	Número de mantenimientos al mes	Gasto en mantenimiento al mes
234,47	4269	4,49	951	222922,69

Elaborado por: Stefanya Erazo

Primero se determinó el valor total de los 93 transportistas que es de \$21.806 luego se determinó el valor promedio en gasto mantenimiento que es de \$234,47; con este valor y el número de mantenimientos al mes que realizan al mes que se obtuvo dividiendo el número de viajes que realizan

los transportistas al mes para los viajes sobre los cuales realizan mantenimiento se obtuvo un total de 951 mantenimientos, por lo tanto el valor del gasto mensual en mantenimiento de los 250 vehículos es de \$222.922,69

El gasto en cambio o rencauche de neumáticos de los 93 transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi se lo obtuvo de las preguntas 10 y 10.1 ¿Cada cuántos viajes cambia o rencaucha los neumáticos de su vehículo de transporte pesado? y ¿Cuánto gasta en ello?

**Tabla 3.34 Viajes para cambio de neumáticos**

Viajes	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado	Viajes por transportistas
36	6	6%	6%	216
72	6	6%	13%	432
96	6	6%	19%	576
108	34	37%	56%	3672
120	6	6%	62%	720
144	17	18%	81%	2448
150	12	13%	94%	1800
162	6	6%	100%	972
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>		<b>10836</b>

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Tabla 3.35 Viajes promedio para cambio de llantas**

Viajes promedio para  
cambio de llantas

117

Elaborado por: Stefanya Erazo

Como podemos observar en las tablas anteriores primero se determinó el número total de viajes sobre los cuales los 93 transportistas de la Asociación

de transporte Pesado de la provincia del Carchi cambian o rencauchan los neumáticos de sus vehículos de transporte pesado con un total de 10836 viajes y un promedio de 117 viajes.

**Tabla 3.36 Gasto en llantas por transportista**

Gasto en llantas	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado	Gasto en llantas por transportistas
3520	6	6%	6%	21120
4000	6	6%	13%	24000
5200	5	5%	18%	26000
8400	11	12%	30%	92400
10600	10	11%	41%	106000
11200	5	5%	46%	56000
12000	22	24%	70%	264000
12480	5	5%	75%	62400
12800	7	8%	83%	89600
13600	5	5%	88%	68000
14880	6	6%	95%	89280
18000	5	5%	100%	90000
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>		<b>988800</b>

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Tabla 3.37 Gasto mensual en cambio de llantas**

Valor de gasto promedio en cambio de llantas	Número de viajes al mes	Viajes en promedio para cambio de llantas	Número de cambio de llantas al mes	Gasto en cambio de llantas al mes
10632,26	4269	117	37	389535,48

Elaborado por: Stefanya Erazo

Posteriormente se determinó el valor total de gasto en cambio y rencauche de neumáticos de los 93 transportistas encuestados dando un total de \$988.800 y el promedio de \$10.632,26; se determinó también el número de veces que cambian o rencauchan los neumáticos los mismos dando un total de 37 veces al mes este valor se obtuvo dividiendo el número

de viajes al mes que realizan los 93 transportistas para el promedio de viajes sobre los cuales realizan cambio o rencauche de neumáticos, finalmente multiplicando el número de veces que realizan cambio o rencauche de neumáticos los 93 transportistas por el gasto promedio en un cambio de neumáticos se obtuvo un total de \$389.535,48 de gasto en ese rubro.

El valor del gasto en combustible se lo obtuvo de la pregunta 11 ¿Qué valor gasta en promedio mensualmente en combustible por vehículo?

**Tabla 3.38 Gasto en combustible por transportista**

Valor promedio	Transportistas	Valor total	Porcentaje	Porcentaje acumulado
360	6	2160	3%	3%
500	9	4500	5%	8%
650	11	7150	8%	16%
720	9	6480	8%	24%
750	8	6000	7%	31%
780	7	5460	6%	37%
850	5	4250	5%	42%
900	11	9900	12%	54%
1200	10	12000	14%	68%
1300	5	6500	8%	75%
1550	4	6200	7%	83%
1700	5	8500	10%	93%
2080	3	6240	7%	100%
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>85340</b>	<b>100%</b>	

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Tabla 3.39 Gasto mensual en combustible**

Gasto promedio en combustible por vehículo	Número de vehículos	Gasto mensual en combustible
917,63	250	229408,60

Elaborado por: Stefanya Erazo

Primero se determinó el valor total mensual de gasto en combustible de los 93 transportistas de la Asociación de transporte Pesado de la Provincia del Carchi encuestados dando un total de \$85.340 y un promedio de \$917,63; este valor multiplicado por los 250 vehículos de los 93 transportistas encuestado se obtuvo un total de \$229.408,60.

Y finalmente para determinar el valor de endeudamiento de los 93 transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi se lo realizó con la preguntas 12 y 13 ¿En la adquisición de su vehículo de transporte pesado se acogió a un proceso de financiamiento? ¿En qué porcentaje fue financiado?

**Tabla 3.40 Porcentaje de transportistas que se acogieron a un financiamiento**

Concepto	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Sí	82	88%	88%
No	11	12%	100%
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>100%</b>	

**Elaborado por:** Stefanya Erazo

Como se puede observar en la tabla anterior 88% de los transportistas se acogieron a un proceso de financiamiento para la adquisición de sus vehículos de transporte pesado.

**Tabla 3.41 Valor total del financiamiento de los vehículos de transporte pesado**

Porcentaje de financiamiento	Transportistas	Porcentaje	Porcentaje acumulado	Vehículos financiados	Total vehículos financiados	Valor total de financiamiento
30%	17	21%	21%	46	1.109.451,22	332.835,37
50%	38	46%	67%	102	2.479.949,78	1.239.974,89
70%	27	33%	100%	73	1.762.069,58	1.233.448,71
<b>Total</b>	<b>82</b>	<b>100%</b>		<b>221</b>	<b>5351470,59</b>	<b>2806258,97</b>

Elaborado por: Stefanya Erazo

Para determinar el valor total de financiamiento se obtuvo inicialmente el valor de los vehículos financiados tanto al 30%, 50% y 70% posteriormente el valor de financiamiento de los mismos determinando así que el valor total de financiamiento es de \$2'806.258,97.

## 3.2. Análisis de la gestión financiera

### 3.2.1. Estructura de los estados financieros consolidados

Tabla 3.42 Estados financieros

	Mensual	Anual	Promedio	Consolidado
<b>Estado de Resultados</b>				
<b>Ingresos</b>	\$1.024.516,13	\$12.294.193,55	\$132.195,63	<b>\$226.186.722,16</b>
<b>Gastos</b>				
Gastos mantenimiento	\$ 222.922,69	\$ 2.675.072,29	\$ 28.764,22	<b>\$ 49.215.577,26</b>
Gastos combustible	\$ 229.408,60	\$ 2.752.903,23	\$ 29.601,11	<b>\$ 50.647.499,13</b>
Gasto llantas	\$ 389.535,48	\$ 4.674.425,75	\$ 50.262,64	<b>\$ 85.999.381,26</b>
Gasto choferes	\$ 104.268,14	\$ 1.251.217,65	\$ 13.453,95	<b>\$ 23.019.713,92</b>
<b>Total gastos operacionales</b>	<b>\$ 946.134,91</b>	<b>\$ 1.353.618,91</b>	<b>\$122.081,92</b>	<b>\$208.882.171,57</b>
Utilidad operacional	\$ 78.381,22	\$ 940.574,64	\$ 10.113,71	<b>\$ 17.304.550,59</b>
*Gasto de financiamiento				<b>\$ 286.519,04</b>
Utilidad antes de impuestos				<b>\$ 17.018.031,55</b>
Impuesto a la renta				<b>\$ 5.941.025,04</b>
Utilidad neta				<b>\$ 11.077.006,51</b>
<b>Balance General</b>				
Activos fijos		\$ 6.065.000,00	\$ 65.215,05	<b>\$111.582.956,99</b>
Activos corrientes				<b>\$ 17.018.031,55</b>
<b>Total Activos</b>				<b>\$128.600.988,54</b>
Pasivos		\$ 2.806.258,97	\$ 30.174,83	<b>\$ 51.629.130,03</b>
Patrimonio		\$ 3.258.741,03	\$ 35.040,23	<b>\$ 76.971.858,52</b>

Elaborado por: Stefanya Erazo

Los estados consolidados de los 1711 transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi se los obtuvo a raíz de las encuestas a los 93 transportistas.

\*El gasto de financiamiento se lo obtuvo determinando 10,21% (Tasa Activa Efectiva máxima para el segmento productivo empresarial del Banco

Central del Ecuador-Agosto 2013) del valor de financiamiento que es de \$286.519,05.

El impuesto a la renta se lo obtuvo con la tabla de impuesto a la renta para personas naturales del 2012, ya que los datos financieros se establecieron de los datos de los transportistas como personas naturales.

Para determinar los Activos corrientes se realizó el siguiente flujo de caja:

**Tabla 3.43 Flujo de caja**

<b>Flujo de caja</b>	
<b>Flujo operacional</b>	
<b>Ingresos</b>	\$226.186.722,16
<b>Gastos operacionales</b>	\$208.882.171,57
<b>Total flujo operacional</b>	\$ 17.304.550,59
<b>Flujo de financiamiento</b>	
<b>Gasto de financiamiento</b>	\$ 286.519,04
<b>Total flujo de financiamiento</b>	\$ (286.519,04)
<b>Flujo de caja neto</b>	\$ 17.018.031,55

Elaborado por: Stefanya Erazo

### 3.2.1.1. Estado de resultados

#### a) Ingresos

Los ingresos de los 1711 transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi son:

\$ 226.186.722,16

#### b) Gastos operacionales

Los gastos de los 1711 transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi son:

\$ 208'882.171,57

**c) Utilidad neta**

La utilidad de los 1711 transportistas de la Asociación de Transporte

Pesado de la provincia del Carchi es:

\$ 11.077.006,51

**3.2.1.2. Balance General**

**a) Activos**

Los activos de los 1711 transportistas de la Asociación de Transporte

Pesado de la provincia del Carchi son:

\$ 128.600.988,54

**b) Pasivos**

Los pasivos de los 1711 transportistas de la Asociación de Transporte

Pesado de la provincia del Carchi son:

\$ 51'629.130,03

**c) Patrimonio**

El patrimonio de los 1711 transportistas de la Asociación de

Transporte Pesado de la provincia del Carchi es:

\$ 76.971.858,52

### 3.2.2. Análisis financiero

#### 3.2.2.1. Análisis de participación (vertical)

**Tabla 3.44 Análisis Vertical Balance General**

Balance General		
<b>Activos fijos</b>	\$ 111.582.956,99	86,77%
<b>Activos corrientes</b>	\$ 17.018.031,55	32,96%
<b>Total Activos</b>	\$ 128.600.988,54	100%
<b>Pasivos</b>	\$ 51.629.130,03	40,15%
<b>Patrimonio</b>	\$ 76.971.858,52	59,85%
<b>Total Pasivo+Patrimonio</b>	\$ 128.600.988,54	100%

**Elaborado por:** Stefanya Erazo

Los activos fijos de los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi representan el 86,77% del total de activos.

Los activos corrientes de los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi representan el 32,95% del total de activos.

Los pasivos de los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi representan el 40,15% del total de pasivo más patrimonio.

El patrimonio de los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi representa el 59,85% del total de pasivo más patrimonio.

**Tabla 3.45 Análisis Vertical Estado de Resultados**

<b>Estado de Resultados</b>		
<b>Ingresos</b>	\$ 226.186.722,16	100%
<b>Gastos</b>		
<b>Gastos mantenimiento</b>	\$ 49.215.577,26	21,76%
<b>Gastos combustible</b>	\$ 50.647.499,13	22,39%
<b>Gasto en neumáticos</b>	\$ 85.999.381,26	38,02%
<b>Gasto choferes</b>	\$ 23.019.713,92	10,18%
<b>Total gastos</b>	\$ 208.882.171,57	92,35%
<b>Utilidad operacional</b>	\$ 17.304.550,59	7,65%
<b>Gasto de financiamiento</b>	\$ 286.519,04	0,13%
<b>Utilidad antes de impuestos</b>	\$ 17.018.031,55	7,52%
<b>Impuesto a la renta</b>	\$ 5.941.025,04	2,63%
<b>Utilidad neta</b>	\$ 11.077.006,51	4,90%

**Elaborado por:** Stefanya Erazo

El gasto en neumáticos representa el 38,02% siendo el más representativo del total de gastos, el gasto en mantenimiento y combustible es de 21,76% y 22,39% respectivamente. El gasto de financiamiento representa el 0,13% del total de los ingresos. El impuesto a la renta representa el 2,63% del total de ingresos. La utilidad neta representa el 4,90% de los ingresos.

### 3.2.2.2. Razones financieras

#### a) Liquidez

**-Liquidez corriente:** Mide las veces que la empresa puede pagar su deuda a corto plazo, utilizando su activo circulante.

$$\frac{\textit{Activo Corriente}}{\textit{Pasivo Corriente}}$$

$$\frac{17018031,55}{51629130,03} = 0,33$$

El resultado nos indica que los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi no poseen liquidez ya que el indicador es menor a 1.

**-Capital de trabajo:** Recursos con los que cuenta una empresa para operar si se pagan todos los pasivos a corto plazo.

$$\textit{Activo Corriente} - \textit{Pasivo Corriente}$$

$$17018031,55 - 51629130,03 = -34611098,47$$

Los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi tienen un capital de trabajo negativo por lo cual deben solicitar financiamiento para realizar sus operaciones.

## b) Solvencia

**-Endeudamiento del Activo:** Mide el porcentaje de bienes comprados con obligaciones tanto a corto como a largo plazo.

$$\frac{\text{Pasivo total}}{\text{Activo total}} = \frac{51629130,03}{128600988,54} = 0,40$$

El 40% de los vehículos de transporte pesado de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi se han sido adquiridos con financiamiento.

**-Endeudamiento Patrimonial:** Mide el porcentaje de capital de los socios que está comprometido en el pago de las obligaciones de la empresa.

$$\frac{\text{Pasivo total}}{\text{Patrimonio}} = \frac{51629130,03}{76971858,52} = 0,67$$

El 67% del capital de los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi está comprometido en el pago de las obligaciones.

**-Apalancamiento:** Mide la capacidad que tiene una empresa para cubrir las potenciales pérdidas con los activos.

$$\frac{\text{Activo total}}{\text{Patrimonio}} = 1,67$$

$$\frac{128600988,54}{76971858,52} = 1,67$$

Los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi pueden cubrir las potenciales perdidas con 1,67 veces sus activos.

### c) Gestión

**-Rotación de activos:** Mide la eficiencia con que se utilizan los activos.

$$\frac{\text{Ventas}}{\text{Activo total}} = 1,76$$

$$\frac{226186722,16}{128600988,54} = 1,76$$

Por cada \$1 invertido en activos en la Asociación e Transporte Pesado de la provincia del Carchi se genera \$1,76 de ingresos.

### d) Rentabilidad

**-Rentabilidad Neta de Ventas (Margen Neto):** Presenta el porcentaje de utilidades que generan las ventas.

$$\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}} = 0,049$$

$$\frac{11077006,51}{226186722,16} = 0,049$$

La Utilidad Neta de los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi representa el 4,9% de los ingresos.

**-Rentabilidad Neta del Activo (DuPont):** Es el producto del índice de Rotación de Activos por el Margen de Utilidad Neto, y permite determinar el rendimiento sobre la inversión.

*Rotación de Activos \* Margen de Utilidad Neto*

$$1,76 * 0,049 = 0,086$$

El rendimiento de la inversión en los vehículos de transporte pesado de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi es de 8,6%

**-Rendimiento del Patrimonio (ROE):** Mide la rentabilidad de los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi, sobre sus fondos propios.

*Utilidad Neta*  
Patrimonio

$$\frac{11077006,51}{76971858,52} = 0,144$$

El rendimiento de la inversión realizada por los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi es de 14,4%.

**-Rendimiento del Activo (ROA):** Mide la eficiencia de los activos en la rentabilidad.

$$\frac{\textit{Utilidad Neta}}{\textit{Activo Total}}$$

$$\frac{11077006,51}{128600988,54} = 0,086$$

El rendimiento de los activos de los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi es de 8,6%.

#### e) Endeudamiento

**-Cobertura de intereses:** Sirva para saber cómo la utilidad operativa cubre los intereses de los pasivos.

$$\frac{\textit{Utilidad Operacional}}{\textit{Gastos Financieros}}$$

$$\frac{17304550,59}{286519,04} = 60,40$$

El índice de cobertura de intereses de los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi es de 60,40.

### 3.2.2.3. Punto de equilibrio

Es el punto que representa el nivel de ventas cuyos ingresos operativos es igual a cero: punto en el cual los ingresos provenientes de las ventas son iguales a los gastos operativos totales.

Punto de equilibrio = costo fijo / (1- Costo variable / Ingresos totales)

$$\text{Punto de equilibrio} = \frac{23019713,92}{\left(1 - \frac{185862457,66}{226186722,16}\right)} = 129122098,10$$

El nivel de ingresos en el que los transportistas de la Asociación de transporte Pesado de la provincia del Carchi recuperan los gastos de sus operaciones es de \$129'122.098,10.

### 3.3. Matriz de gestión financiera

**Tabla 3.46 Indicadores Financieros**

INDICADORES FINANCIEROS			
	Liquidez	Indicador	Situación
<b>Liquidez corriente</b>	Activo Corriente/Pasivo Corriente	0,33	Desfavorable ya que es menor a 1
<b>Capital de trabajo</b>	Activo Corriente-Pasivo Corriente	(\$ 34.611.098,47)	Desfavorable ya que es negativo
Solvencia			
<b>Endeudamiento del Activo</b>	Pasivo Total/Activo Total	0,40	Favorable ya que el 40% de los Activos han sido adquiridos con deuda con terceros
<b>Endeudamiento Patrimonial</b>	Pasivo Total/Patrimonio	0,67	Favorable ya que las dudas de la empresa se las cubre con el capital de los transportistas.
<b>Apalancamiento</b>	Activo Total/Patrimonio	1,67	Favorable ya que es mayor a 1 y es la capacidad que tienen que los activos para cubrir las potenciales pérdidas.
Gestión			
<b>Rotación de Activos</b>	Ventas/Activo Total	1,76	Favorable ya que es mayor a 1, indica que el activo total rota 1,76 veces
Rentabilidad			
<b>Rentabilidad Neta de Ventas (Margen Neto)</b>	Utilidad Neta/Ventas	0,049	Favorable ya que la rentabilidad neta de la empresa es del 4,9%
<b>Rentabilidad Neta del Activo (DuPont)</b>	(Utilidad Neta/Ventas)*(Ventas/Activo Total)	0,086	Favorable ya que se obtiene un rendimiento de los activos de 8,6%
<b>Rendimiento del Patrimonio (ROE)</b>	Utilidad Neta/Patrimonio	0,144	Favorable ya que el rendimiento del patrimonio es de 14,4%
<b>Rendimiento del Activo (ROA)</b>	Utilidad Neta/Activo total	0,086	Favorable ya que el rendimiento del activo es de 8,6%
Endeudamiento			
<b>Cobertura de intereses</b>	Utilidad operacional/Gastos financiamiento	60,40	Favorable ya que la utilidad operacional cubre los gastos de financiamiento.

Elaborado por: Stefanya Erazo

## CAPÍTULO IV

### RESUMEN DE INDICADORES ECONÓMICOS, SOCIALES, FINANCIEROS, DE MERCADO Y DEL SECTOR TRANSPORTE QUE INFLUYEN EN EL ANÁLISIS DEL IMPACTO DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN.

#### 4.1. Factores Económicos

**Tabla 4.1 Factores Económicos**

FACTORES ECONÓMICOS								
<b>Valor Agregado (Carchi)</b>	Es el valor adicional que adquieren los bienes y servicios al ser transformados durante el proceso productivo.	<b>AÑO</b>	2008	2009	2010	2011	2012	
		<b>VA</b>	5,05%	0,47%	2,21%	5,84%	3,94%	
<b>PIB nacional</b>	Es el valor de los bienes y servicios de uso final generados por los agentes económicos durante un período.	<b>Año</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	
		<b>Tasa de variación</b>	6,40%	0,60%	2,80%	7,40%	5,00%	
<b>Inflación nacional</b>	El fenómeno de la inflación se define como un aumento persistente y sostenido del nivel general de precios a través del tiempo.	<b>Año</b>	2008	2009	2010	2011	2012	
		<b>Indicador en %</b>	8,83%	4,31%	3,33%	5,41%	4,16%	
<b>Tasa de interés Activa</b>	La tasa de interés activa es la que reciben los intermediarios financieros de los demandantes por los préstamos otorgados.	<b>TASA DE INTERÉS ACTIVA</b>	<b>Año</b>	2008	2009	2010	2011	2012
			<b>%(Promedio)</b>	8,97	9,2	9,03	8,35	8,17
<b>Tasa de interés Pasiva</b>	La tasa de interés pasiva representa el rendimiento que el intermediario paga a los propietarios de Fondos o Capital prestado.	<b>TASA DE INTERÉS PASIVA</b>	<b>Año</b>	2008	2009	2010	2011	2012
			<b>%(Promedio)</b>	5,51	5,39	4,57	4,56	4,53

**Elaborado por:** Stefanya Erazo

## 4.2. Factores Sociales

**Tabla 4.2 Factores Sociales**

FACTORES SOCIALES							
<b>Habitantes Carchi</b>	Número de Habitantes de la provincia del Carchi						<b>164.524</b>
<b>PEA nacional</b>	Es aquella que interviene en la producción de bienes y servicios, éstos se agrupan en los siguientes: sector I, de las actividades agropecuarias; sector II industrias, y III servicios.						
		<b>Año</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
		<b>Ocupados Plenos</b>	43,60%	38,80%	45,60%	49,90%	52,30%
<b>PEA provincial</b>	Número de personas económicamente activas del sector Transporte Pesado en la provincia del Carchi						<b>4.514</b>
<b>Índice de Pobreza</b>	Medida cuantitativa de la pobreza.						
		<b>Año</b>	<b>Pobreza por ingresos per cápita</b>		<b>Pobreza por NBI</b>		
		<b>2008</b>	35,10%		47,00%		
		<b>2009</b>	36,00%		44,90%		
		<b>2010</b>	32,80%		41,80%		
		<b>2011</b>	28,60%		39,40%		
		<b>2012</b>	21,56%		31,09%		
<b>Salario</b>	Salario básico en el año de estudio del proyecto						<b>\$292</b>

Elaborado por: Stefanya Erazo

### 4.3. Factores Financieros

**Tabla 4.3 Factores Financieros**

FACTORES FINANCIEROS		
<b>Activos fijos</b>	Están representados por los vehículos de transporte pesado de los transportistas de la Asociación de transporte pesado de la provincia del Carchi.	111'582.956,99
<b>Activos corrientes</b>	Representa el dinero en efectivo de los transportistas de la Asociación de transporte pesado de la provincia del Carchi.	17'018.031,55
<b>Pasivos</b>	Están representados por el valor de financiamiento en la adquisición de los vehículos de los transportistas de la Asociación de transporte pesado de la provincia del Carchi.	51'629.130,03
<b>Ingresos</b>	Representan los ingresos anuales de los transportistas de la Asociación de transporte pesado de la provincia del Carchi.	226'186.722,16
<b>Gasto en mantenimiento</b>	Representa los gastos que realizan los transportistas de la Asociación de transporte pesado de la provincia del Carchi, en el mantenimiento de sus vehículos de transporte pesado anualmente sin considerar el gasto en neumáticos y combustible.	49'215.577,26
<b>Gasto en combustible</b>	Representa los gastos que realizan los transportistas de la Asociación de transporte pesado de la provincia del Carchi, en el combustible anual de sus vehículos de transporte pesado.	50'647.499,13
<b>Gasto en neumáticos</b>	Representa el gasto que realizan los transportistas de la Asociación de transporte pesado de la provincia del Carchi anualmente, en neumáticos de sus vehículos de transporte pesado.	85'999.381,26
<b>Gasto de financiamiento</b>	Representa el gasto de financiamiento en el que incurrieron los transportistas de la Asociación de transporte pesado de la provincia del Carchi, al adquirir sus vehículos de transporte pesado.	286.519,04
<b>Liquidez corriente</b>	Activo Corriente/Pasivo Corriente	0,33
<b>Capital de trabajo</b>	Activo Corriente-Pasivo Corriente	(\$ 34.611.098,47)
<b>Endeudamiento del Activo</b>	Pasivo Total/Activo Total	0,40
<b>Endeudamiento Patrimonial</b>	Pasivo Total/Patrimonio	0,67
<b>Apalancamiento</b>	Activo Total/Patrimonio	1,67
<b>Rotación de Activos</b>	Ventas/Activo Total	1,76
<b>Rentabilidad Neta de Ventas (Margen Neto)</b>	Utilidad Neta/Ventas	0,049
<b>Rentabilidad Neta del Activo (DuPont)</b>	(Utilidad Neta/Ventas)*(Ventas/Activo Total)	0,086
<b>Rendimiento del Patrimonio (ROE)</b>	Utilidad Neta/Patrimonio	0,144
<b>Rendimiento del Activo (ROA)</b>	Utilidad Neta/Activo total	0,086
<b>Cobertura de intereses</b>	Utilidad operacional/Gastos financiamiento	60,40

Elaborado por: Stefanya Erazo

#### 4.4. Factores de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi

**Tabla 4.4 Factores del Transporte**

<b>FACTORES DEL TRANSPORTE</b>		
<b>Número de vehículos</b>	Vehículos de transporte pesado de los transportistas de la Asociación de transporte Pesado de la provincia del Carchi.	<b>1.353</b>
<b>Número de propietarios de los vehículos de transporte pesado</b>	Número de personas que pertenecen a la Asociación de transporte Pesado de la provincia del Carchi y que poseen al menos un vehículo de transporte pesado.	<b>599</b>
<b>Número de choferes de los vehículos de transporte pesado</b>	Número de personas que conducen los vehículos de transporte pesado de la provincia del Carchi y que no son dueños de los mismos.	<b>1112</b>
<b>Número de compañías de transporte pesado</b>	Número de empresas y compañías de transporte pesado que pertenecen a la Asociación de transporte Pesado de la provincia del Carchi.	<b>35</b>
<b>Viajes en promedio al mes</b>	Viajes en promedio al mes que realizan los 1711 transportistas de la Asociación de transporte Pesado de la provincia del Carchi.	<b>29216</b>

**Elaborado por:** Stefanya Erazo

## 4.5. Factores del Estudio de Mercado

**Tabla 4.5 Factores de Mercado**

FACTORES DE MERCADO																
Productos con mayor demanda de transporte	Productos que más transportan los choferes profesionales de la Asociación de transporte pesado de la provincia del Carchi.	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Concepto</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Para la construcción</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>Agrícolas</td> <td>24%</td> </tr> <tr> <td>Industriales</td> <td>24%</td> </tr> <tr> <td>Para la comercialización</td> <td>47%</td> </tr> </tbody> </table>	Concepto	Porcentaje	Para la construcción	6%	Agrícolas	24%	Industriales	24%	Para la comercialización	47%				
Concepto	Porcentaje															
Para la construcción	6%															
Agrícolas	24%															
Industriales	24%															
Para la comercialización	47%															
Actividades más beneficiadas	Según los transportistas de la Asociación de de transporte pesado de la provincia del Carchi las actividades comerciales más beneficiadas con el transporte pesado son las siguientes:	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Concepto</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gasolineras</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>Talleres</td> <td>12%</td> </tr> <tr> <td>Restaurantes</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td>Almaceneras</td> <td>19%</td> </tr> <tr> <td>Comerciales</td> <td>21%</td> </tr> <tr> <td>Agrícolas</td> <td>29%</td> </tr> </tbody> </table>	Concepto	Porcentaje	Gasolineras	2%	Talleres	12%	Restaurantes	17%	Almaceneras	19%	Comerciales	21%	Agrícolas	29%
Concepto	Porcentaje															
Gasolineras	2%															
Talleres	12%															
Restaurantes	17%															
Almaceneras	19%															
Comerciales	21%															
Agrícolas	29%															

Elaborado por: Stefanya Erazo

## CAPÍTULO V

### ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA GESTIÓN FINANCIERA DEL SECTOR TRANSPORTE PESADO EN LA PROVINCIA DEL CARCHI

#### 5.1. Tendencia presupuestal del sector transporte

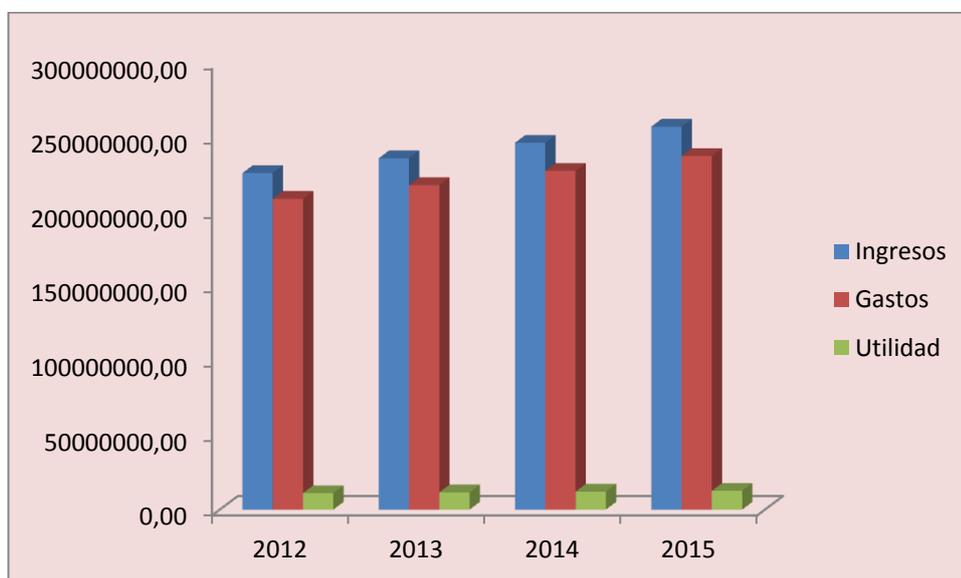
**Tabla 5.1 Estados Proyectados**

ESTADOS DE RESULTADOS PROYECTADOS				
	Estudio 2012	2013	2014	2015
<b>Ingresos</b>	\$ 226.186.722,16	\$ 236.138.937,94	\$ 246.529.051,21	\$ 257.376.329,46
<b>Gastos</b>				
Gastos mantenimiento	\$ 49.215.577,26	\$ 51.381.062,66	\$ 53.641.829,42	\$ 56.002.069,91
Gastos combustible	\$ 50.647.499,13	\$ 52.875.989,09	\$ 55.202.532,61	\$ 57.631.444,05
Gasto en neumáticos	\$ 85.999.381,26	\$ 89.783.354,03	\$ 93.733.821,61	\$ 97.858.109,76
Gasto choferes	\$ 23.019.713,92	\$ 24.032.581,33	\$ 25.090.014,91	\$ 26.193.975,56
<b>Total gastos</b>	\$ 208.882.171,57	\$ 218.072.987,12	\$ 227.668.198,55	\$ 237.685.599,29
<b>Utilidad operacional</b>	\$ 17.304.550,59	\$ 18.065.950,82	\$ 18.860.852,66	\$ 19.690.730,17
Gasto de financiamiento	\$ 286.519,04	\$ 286.538,52	\$ 286.558,01	\$ 286.577,49
<b>Utilidad antes de impuestos</b>	\$ 17.018.031,55	\$ 17.779.412,30	\$ 18.574.294,65	\$ 19.404.152,68
<b>Impuesto a la renta</b>	\$ 5.941.025,04	\$ 6.207.508,30	\$ 6.485.717,13	\$ 6.776.167,44
<b>Utilidad neta</b>	\$ 11.077.006,51	\$ 11.571.903,99	\$ 12.088.577,52	\$ 12.627.985,24

Elaborado por: Stefanya Erazo

Según el (Banco Central del Ecuador, 2012) la tasa de inflación acumulada en el 2013 se ubicará en 4,4% y con esta tasa se determinó la proyección de los ingresos y de los gastos operativos y con la variación de la tasa de interés activa máxima referencial para el segmento productivo empresarial entre 2012 y 2013 que es de 0,68% se determinó la proyección del gasto de financiamiento.

**Tabla 5.2 Estados de resultados**



**Elaborado por:** Stefanya Erazo

## 5.2. Composición porcentual del estado de resultados proyectado

**Tabla 5.3 Análisis Vertical Estado de Resultados Proyectado**

ESTADOS DE RESULTADOS PROYECTADOS									
	Estudio 2012		2013		2014		2015		
<b>Ingresos</b>	\$ 226.186.722,16	100%	\$ 236.138.937,94	100%	\$ 246.529.051,21	100%	\$ 257.376.329,46	100%	
<b>Gastos</b>									
<b>Gastos mantenimiento</b>	\$ 49.215.577,26	21,76%	\$ 51.381.062,66	21,76%	\$ 53.641.829,42	21,76%	\$ 56.002.069,91	21,76%	
<b>Gastos combustible</b>	\$ 50.647.499,13	22,39%	\$ 52.875.989,09	22,39%	\$ 55.202.532,61	22,39%	\$ 57.631.444,05	22,39%	
<b>Gasto en neumáticos</b>	\$ 85.999.381,26	38,02%	\$ 89.783.354,03	38,02%	\$ 93.733.821,61	38,02%	\$ 97.858.109,76	38,02%	
<b>Gasto choferes</b>	\$ 23.019.713,92	10,18%	\$ 24.032.581,33	10,18%	\$ 25.090.014,91	10,18%	\$ 26.193.975,56	10,18%	
<b>Total gastos</b>	\$ 208.882.171,57	92,35%	\$ 218.072.987,12	92,35%	\$ 227.668.198,55	92,35%	\$ 237.685.599,29	92,35%	
<b>Utilidad operacional</b>	\$ 17.304.550,59	7,65%	\$ 18.065.950,82	7,65%	\$ 18.860.852,66	7,65%	\$ 19.690.730,17	7,65%	
<b>Gasto de financiamiento</b>	\$ 286.519,04	0,13%	\$ 286.538,52	0,12%	\$ 286.558,01	0,12%	\$ 286.577,49	0,11%	
<b>Utilidad antes de impuestos</b>	\$ 17.018.031,55	7,52%	\$ 17.779.412,30	7,53%	\$ 18.574.294,65	7,53%	\$ 19.404.152,68	7,54%	
<b>Impuesto a la renta</b>	\$ 5.941.025,04	2,63%	\$ 6.207.508,30	2,63%	\$ 6.485.717,13	2,63%	\$ 6.776.167,44	2,63%	
<b>Utilidad neta</b>	\$ 11.077.006,51	4,90%	\$ 11.571.903,99	4,90%	\$ 12.088.577,52	4,90%	\$ 12.627.985,24	4,91%	

Elaborado por: Stefanya Erazo

### 5.3. Evaluación del impacto

#### 5.3.1. Impacto Económico

##### RELACIÓN VALOR AGREGADO-PIB

Tabla 5.4 Relación Valor Agregado-PIB

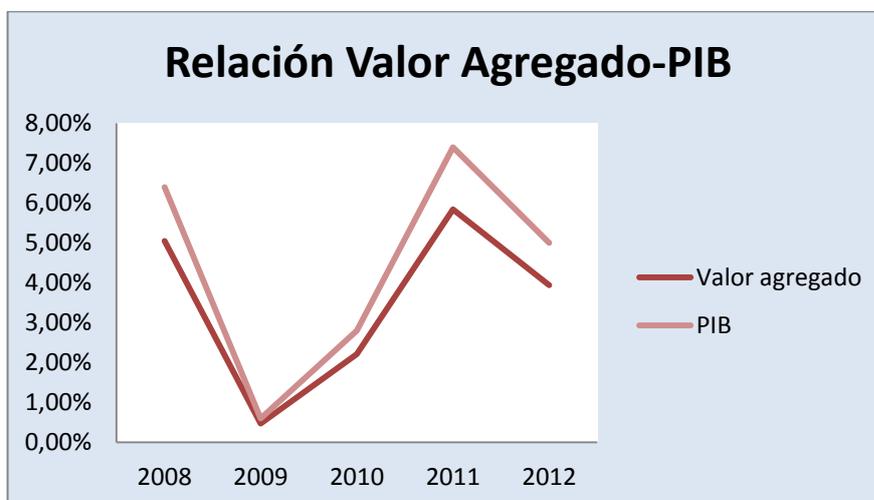
AÑO	Valor Agregado	PIB
2008	5,05%	6,40%
2009	0,47%	0,60%
2010	2,21%	2,80%
2011	5,84%	7,40%
2012	3,94%	5,00%

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Covarianza:** 0,000599

La covarianza indica que no existe una relación entre el Valor Agregado de la Provincia del Carchi y el PIB nacional ya que la misma se aproxima a 0.

Gráfico 5.1 Relación Valor Agregado-PIB



Elaborado por: Stefanya Erazo

## RELACIÓN VALOR AGREGADO-INFLACIÓN

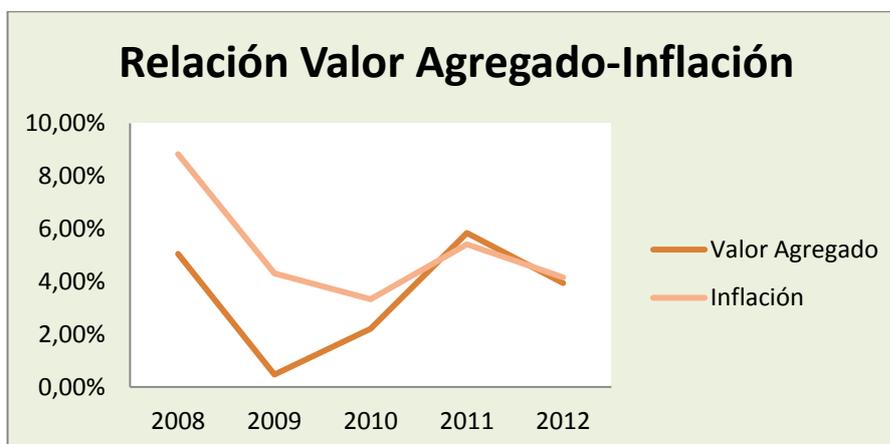
Tabla 5.5 Relación Valor Agregado-Inflación

AÑO	Valor Agregado	Inflación a Diciembre
2008	5,05%	8,83%
2009	0,47%	4,31%
2010	2,21%	3,33%
2011	5,84%	5,41%
2012	3,94%	4,16%

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Covarianza:** 0,000269

La covarianza indica que no existe una relación entre el Valor Agregado de la Provincia del Carchi y la inflación nacional ya que la misma es muy aproximada a 0.

**Gráfico 5.2 Relación Valor Agregado-Inflación**

Elaborado por: Stefanya Erazo

### RELACIÓN ENTRE VALOR AGREGADO Y TASA DE INTERÉS ACTIVA

**Tabla 5.6 Relación Valor Agregado-Tasa de Interés Activa**

AÑO	Valor Agregado	Tasa de Interés Activa
2008	5,05%	8,97%
2009	0,47%	9,20%
2010	2,21%	9,03%
2011	5,84%	8,35%
2012	3,94%	8,17%

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Covarianza:** -0,00006

La covarianza indica que no existe una relación entre el Valor Agregado y la Tasa de interés activa ya que la misma es muy aproximada a 0.

**Gráfico 5.3 Relación Valor Agregado-Tasa de Interés Activa**

Elaborado por: Stefanya Erazo

**RELACIÓN ENTRE VALOR AGREGADO Y TASA DE INTERÉS PASIVA****Tabla 5.7 Relación Valor Agregado-Tasa de Interés Pasiva**

AÑO	Valor Agregado	Tasa de Interés Pasiva
2008	5,05%	5,51%
2009	0,47%	5,39%
2010	2,21%	4,57%
2011	5,84%	4,56%
2012	3,94%	4,53%

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Covarianza:** -0,00002

La covarianza indica que no existe una relación entre el Valor Agregado y la Tasa de Interés Pasiva ya que la misma se aproxima a 0.

Gráfico 5.4 Relación Valor Agregado-Tasa de Interés Pasiva



Elaborado por: Stefanya Erazo

### 5.3.2. Impacto Social

#### RELACIÓN ENTRE VALOR AGREGADO E ÍNDICE DE POBREZA POR NBI

Tabla 5.8 Relación Valor Agregado- Índice de pobreza por NBI

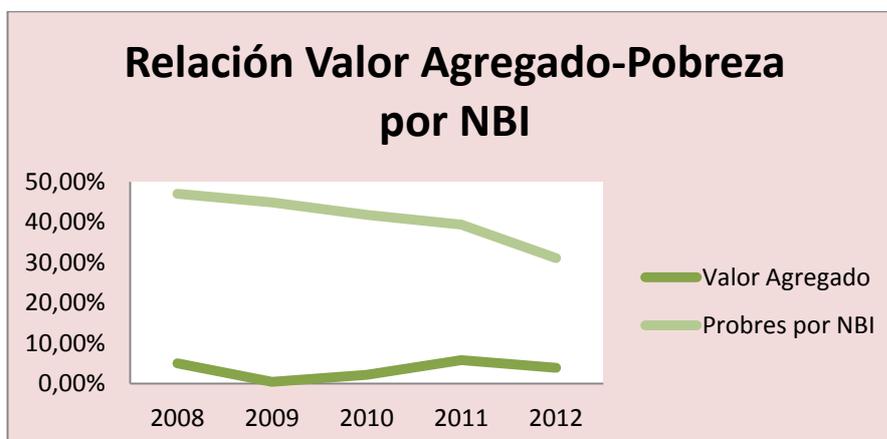
AÑO	Valor Agregado	Pobreza por NBI
2008	5,05%	47,00%
2009	0,47%	44,90%
2010	2,21%	41,80%
2011	5,84%	39,40%
2012	3,94%	31,09%

Elaborado por: Stefanya Erazo

Covarianza: -0,00029

La covarianza indica que no existe una relación entre el Valor Agregado y el Índice de Pobreza por NBI ya que la misma se aproxima a 0.

**Gráfico 5.5 Relación Valor Agregado- Índice de pobreza por NIB**



Elaborado por: Stefanya Erazo

## RELACIÓN ENTRE VALOR AGREGADO Y PEA

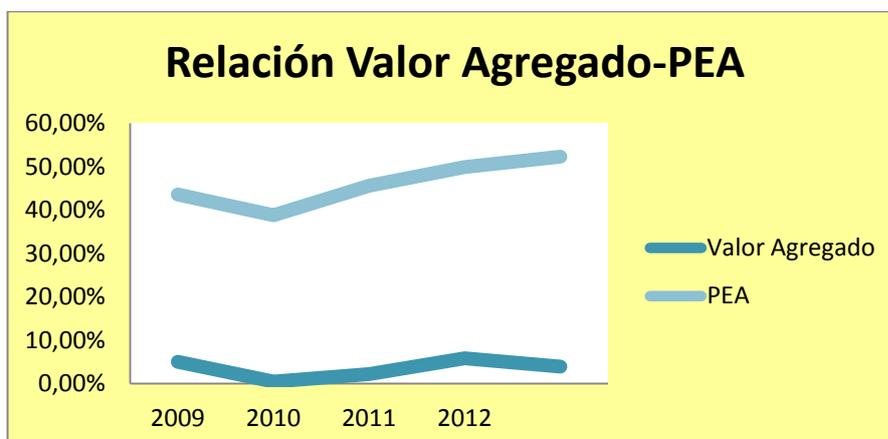
**Tabla 5.9 Relación Valor Agregado- PEA**

AÑO	Valor Agregado	PEA
2008	5,05%	43,60%
2009	0,47%	38,80%
2010	2,21%	45,60%
2011	5,84%	49,90%
2012	3,94%	52,30%

Elaborado por: Stefanya Erazo

**Covarianza:** 0,00076

La covarianza indica que no existe una relación entre el Valor Agregado y la Población Económicamente Activa ya que la misma se aproxima a 0.

**Gráfico 5.6 Relación Valor Agregado- PEA**

Elaborado por: Stefanya Erazo

### Relación número de transportistas -Población

**Tabla 5.10 Relación número de transportistas-población**

Factor 1	Valor	Factor 2	Valor	Relación
Número de transportistas	1.711	Habitantes	164.524	1,04%
Número de transportistas	1.711	PEA transporte	4.514	37,90%

Elaborado por: Stefanya Erazo

El 1,04% del número de habitantes de la provincia del Carchi pertenece a los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la misma.

El 37,90% de la PEA del Sector transporte y comunicaciones de la provincia del Carchi pertenece a los transportistas de la Asociación de Transporte Pesado de la misma.

### 5.3.3. Impacto Financiero

**Tabla 5.11 Impacto Financiero**

Factor 1	Valor	Factor 2	Valor	Relación
Activo Total	128.600.989	Número de transportistas Asociación	1.711	AT/NT 75.161,30
Activo Total	128.600.989	PEA Transporte Carchi	4.514	AT/PEA TyC 28.489,36
Activo Total	128.600.989	Población Carchi	164.524	AT/H 781,65
Pasivo	51.629.130,03	Número de transportistas Asociación	1.711	PT/NT 30.174,83
Pasivo	51.629.130,03	PEA Transporte Carchi	4.514	PT/PEA TyC 11.437,56
Pasivo	51.629.130,03	Población Carchi	164.524	PT/H 313,81
Patrimonio	76.971.858,52	Número de transportistas Asociación	1.711	P/NT 44.986,47
Patrimonio	76.971.858,52	PEA Transporte Carchi	4.514	P/PEA TyC 17.051,81
Patrimonio	76.971.858,52	Población Carchi	164.524	P/H 467,85

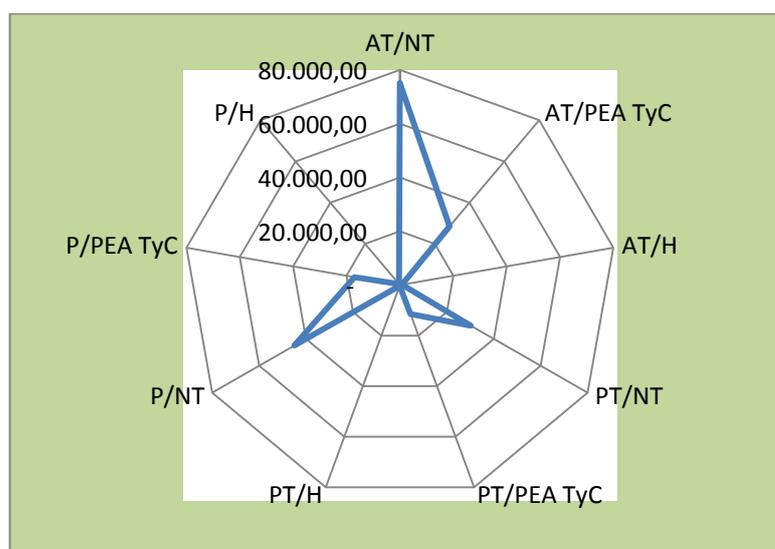
**Elaborado por:** Stefanya Erazo

El Activo Total de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi aportan aproximadamente con \$75.161,30 a cada transportista de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi, con 28.489,36 a cada integrante de la PEA del sector transporte y comunicaciones de la provincia y con 781,65 a cada habitante de la provincia del Carchi.

La distribución de los Pasivos de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi entre cada transportista de la misma es de \$30.174,83, entre cada integrante de la PEA del sector transporte y comunicaciones de la provincia es de 11.437,56 y entre cada habitante de la provincia del Carchi es de 313,81.

El Patrimonio de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi aporta a cada transportista con \$44.986,47 a cada integrante de la PEA del sector transporte y comunicaciones de la provincia con \$17.051,81 y a cada habitante de la provincia del Carchi con \$467,85

**Gráfico 5.7 Impacto Financiero**



Elaborado por: Stefanya Erazo

**Tabla 5.12 Impacto Financiero**

Factor 1	Valor	Factor 2	Valor	Relación
Ingresos	226.186.722,16	Número de transportistas Asociación	1.711	I/NT 132.195,63
Ingresos	226.186.722,16	PEA Transporte Carchi	4.514	I/PEA TyC 50.107,83
Ingresos	226.186.722,16	Población Carchi	164.524	I/H 1.374,79
Gastos	209.168.690,61	Número de transportistas Asociación	1.711	G/NT 122.249,38
Gastos	209.168.690,61	PEA Transporte Carchi	4.514	G/PEA TyC 46.337,77
Gastos	209.168.690,61	Población Carchi	164.524	G/H 1.271,36
Utilidad	11.077.006,51	Número de transportistas Asociación	1.711	U/NT 6.474,00
Utilidad	11.077.006,51	PEA Transporte Carchi	4.514	U/PEA TyC 2.453,92
Utilidad	11.077.006,51	Población Carchi	164.524	U/H 67,33

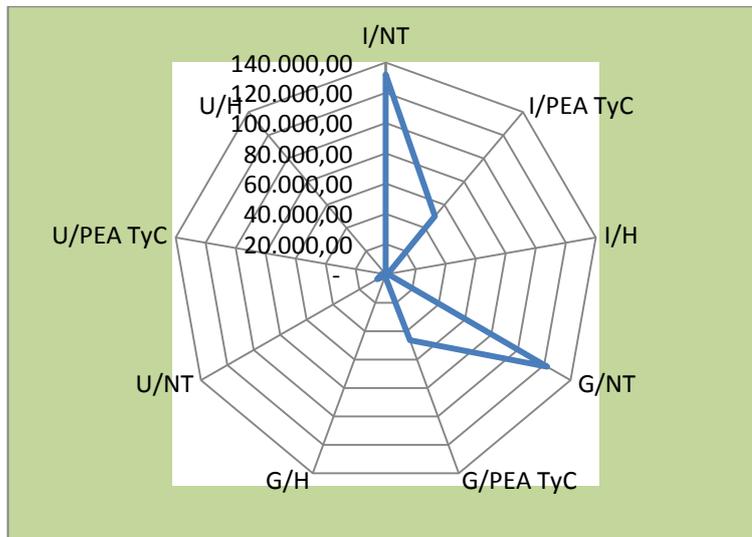
Elaborado por: Stefanya Erazo

Los ingresos de la Asociación de transporte pesado de la provincia del Carchi representan en cada transportista de la Asociación \$132.195,63 anuales y \$11.016,30 mensuales, en cada integrante de la PEA del sector transporte y comunicaciones de la provincia \$50.107,83 anuales y \$4.175,65 mensuales y en cada habitante de la provincia \$1.374,79 anuales y \$114,57 mensuales.

Los gastos de la Asociación de transporte pesado de la provincia del Carchi representan en cada transportista \$122.249,38 anuales y \$10.187,45 mensuales, en cada integrante de la PEA del sector transporte y comunicaciones de la provincia \$46.337,77 anuales y \$3.861,48 mensuales y en cada habitante de la provincia \$ 1.271,36 anuales y \$105,97 mensuales.

La utilidad de la Asociación de transporte pesado de la provincia del Carchi representa en cada transportista \$6.474,00 anuales y \$539,50 mensuales, en cada integrante de la PEA del sector transporte y comunicaciones de la provincia \$2.453,92 anuales y \$204,49 mensuales y en cada habitante de la provincia \$ 67,33 anuales y \$5,61 mensuales.

**Gráfico 5.8 Impacto Financiero**



**Elaborado por:** Stefanya Erazo

## CAPÍTULO VI

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### 6.1. Conclusiones

- ❖ El transporte pesado de la provincia del Carchi está situado como el más importante de la región gracias a su flota de vehículos y a que la provincia se encuentra en la frontera de Colombia. Sin embargo existe una gran problemática en el sector al no respetar los reglamentos y estatutos establecidos orgánicamente, además muchos de los transportistas no analizan los costos y gastos para establecer el valor del servicio.
  
- ❖ A la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi pertenecen 35 compañías con 18 años de experiencia en promedio, la modalidad de prestación del servicio en su mayoría es por flete, el 77,14% de ellas no registra a sus vehículos de transporte pesado en los activos de su compañía, la Asociación cuenta con 1711 transportistas, y un total de 1353 vehículos de transporte pesado; los productos que transportan con mayor frecuencia son los destinados a la comercialización, y la actividad más beneficiada con el servicio que prestan es la agrícola, la utilidad anual neta de la Asociación es de \$11'077.006,51.

- ❖ Los factores económicos que se utilizaron en el estudio fueron; el valor agregado de la provincia del Carchi (3,94%), el PIB nacional (5%) la Inflación (4,16%) la Tasa de Interés Activa (8,17%), la Tasa de Interés Pasiva (4,53%), los factores sociales; número de habitantes de la provincia del Carchi (164.524), PEA nacional (52,30%), PEA provincial (4.514), índice de pobreza (31,09%), Salario Básico Unificado (\$292), los factores financieros Liquidez (0,33), Capital de trabajo (\$ 34.611.098,47), Endeudamiento del Activo (0,40) Endeudamiento Patrimonial (0,67), Apalancamiento (1,67), Rotación de Activos (1,76), Rentabilidad Neta de Ventas (0,049), Rendimiento del Activo (0,086) Rendimiento del Patrimonio (0,144), Cobertura de intereses (60,40).
  
- ❖ Se concluye que la gestión financiera del Sector Transporte Pesado de la provincia del Carchi si tiene un impacto económico y social en la población. Los factores financieros de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi aportan a los factores económicos y sociales de la provincia y del país es así que el 1,04% de la población del Carchi está representada por los transportistas de la Asociación de transporte Pesado, el Activo Total de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi aporta con \$781,65 a cada habitante de la provincia, y la Utilidad Neta anual de la Asociación de Transporte Pesado de la provincia del Carchi aporta con \$67,33 a cada habitante de la provincia.

## 6.2. Recomendaciones

- ❖ Dar a conocer la información recolectada en el presente estudio con el fin de que se fortalezcan las fuentes de información, se formalice el sector, se establezcan costos y gastos que implican el servicio que brindan los transportistas, se respeten las leyes establecidas en la organización para que se beneficien los transportistas equitativamente del servicio que brindan y sigan aportando al crecimiento y desarrollo de la provincia del Carchi.
- ❖ Mantener actualizados los factores económicos y sociales de la provincia para que se pueden realizar diferentes estudios que ayuden al crecimiento de la sociedad.
- ❖ Mejorar los indicadores financieros de liquidez para que cuenten con dinero en efectivo para que pueden realizar sus operaciones y mantener o mejorar los indicadores financieros de rentabilidad y endeudamiento para aportar con mayor valor a los factores económicos y sociales de la provincia del Carchi.
- ❖ Generar alianzas estratégicas entre las empresas del sector, y mejorar la gestión financiera en cuanto a los indicadores de liquidez, rentabilidad, endeudamiento para que el desarrollo económico y social de la provincia tenga un crecimiento sostenible y sustentable, ya que con una buena salud financiera del transporte se incrementarán las fuentes de trabajo, se impulsará el comercio, la agricultura y todas las actividades que se desarrollan en la provincia.

## Bibliografía

- Aedo, C. (2005). *División de desarrollo económico. CEPAL*, 7.
- Álava, A. (s.f.). Recuperado el 1 de Noviembre de 2012, de [http://cmapspublic2.ihmc.us/rid=1177276915826\\_1221648340\\_5171/operacionalizacion.pdf](http://cmapspublic2.ihmc.us/rid=1177276915826_1221648340_5171/operacionalizacion.pdf)
- Asamblea Constituyente. (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Montecristi.
- ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE PESADO DEL CARCHI. (2012). *atpcarchi.com*. Recuperado el 16 de Octubre de 2012, de <http://www.atpcarchi.com/descripcion.php>
- Banco Central del Ecuador. (2012). Recuperado el 1 de Noviembre de 2012, de <http://www.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorReal/Previsiones/IndCoyuntura/Empleo/PobrezaMar2012.pdf>
- Banco Central del Ecuador. (2012). *Preguntas Frecuentes*. Recuperado el 10 de Enero de 2013, de <http://www.bce.fin.ec>
- Bazurto, R., & Ramírez, J. (s.f.). *Análisis del índice de Mortalidad en el Ecuador mediante Series Temporales*. Recuperado el 30 de Octubre de 2012, de <http://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/2173/1/4254.pdf>
- Castillo, J. G. (2007). *Los Factores Determinantes de las Condiciones de la Pobreza en Ecuador* (Vol. 23).
- Comisión Nacional de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad vial. (s.f.). *Agencia Nacional de Tránsito*. Recuperado el 13 de Enero de 2013, de <http://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resolucionesdetransporte/resolucion-es-de-vida-util>
- Czinkota, M., & Ilkka, R. (2008). *Business & Economics*.
- Danhke. (1989). *Metodología de la Investigación*. Recuperado el 16 de Octubre de 2012, de [http://www.iupuebla.com/Doctorado/Docto\\_derecho/Material\\_profe/g2t/Metodologia%20de%20la%20investigacion.pdf](http://www.iupuebla.com/Doctorado/Docto_derecho/Material_profe/g2t/Metodologia%20de%20la%20investigacion.pdf)
- Drucker, P. (1989). Recuperado el 15 de Noviembre de 2012, de <http://www.wisis.ufg.edu.sv/www.wisis/documentos/TE/338.476%2077-D812d/338.476%2077-D812d-CAPITULO%20II.pdf>

- Estupiñan, R., & Estupiñan, O. (2006). *Análisis Financiero para determinar un diagnóstico financiero*. En R. Estupiñan, & O. Estupiñan, *Análisis Financiero y de Gestión* (págs. 161-180). Colombia: ECOE.
- Fundación Ecuador Libre. (2012). *El sector agropecuario en Ecuador*. Recuperado el 20 de Noviembre de 2012, de [http://www.ecuadorlibre.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=51:cap-no-151-qel-sector-agropecuario-en-el-ecuador-el-arrozq&catid=3:capsula-de-entorno-economico&Itemid=12](http://www.ecuadorlibre.com/index.php?option=com_content&view=article&id=51:cap-no-151-qel-sector-agropecuario-en-el-ecuador-el-arrozq&catid=3:capsula-de-entorno-economico&Itemid=12)
- Gobierno de la Provincia de Imbabura. (2008). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. Ibarra.
- GOBIERNO DE LA PROVINCIA DEL CARCHI. (2011). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Provincia del Carchi*. Tulcán.
- GOBIERNO DE LA PROVINCIA DEL CARCHI. (2012). *Qualyhost.com*. Recuperado el 15 de Octubre de 2012, de <http://www.carchi.gob.ec/nuestra-provincia/informacion-provincial.html>
- Instituto Nacional de Estadística. (s.f.). Recuperado el 01 de Noviembre de 2012, de [http://www.ine.es/metodologia/t20/metodologia\\_idb.pdf](http://www.ine.es/metodologia/t20/metodologia_idb.pdf)
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2010). *INECPEDIA*. Recuperado el 30 de Octubre de 2012, de [http://www.ecuadorencifras.com/8080/inecpedia/index.php/Canasta\\_B%C3%A1sica](http://www.ecuadorencifras.com/8080/inecpedia/index.php/Canasta_B%C3%A1sica)
- Kearney, M., & Beserra, B. (Septiembre de 2002). Migration and Identities-A Class-Based Approach. *Latin American Perspectives*, 31(5), 4.
- Kinnear, T., & Taylor, J. (2000). Recuperado el 16 de Octubre de 2012, de <http://www.eumed.net/tesis-doctorales/2010/mjg/Fuentes%20de%20informacion.htm>
- Kotler, P., & Armstrong, G. (s.f.). *Fundamentos de Marketing*. Prentice Hall.
- Leiva, Z. (1980). *Nociones de Metodología de Investigación Científica*. Recuperado el 16 de Octubre de 2012, de <http://es.scribd.com/doc/71345489/Unidad-1-Metodologia-de-La-Investigacion>
- Martínez, R., & Fernández, A. (s.f.). Metodologías e Instrumentos para la Formulación, Evaluación y Monitoreo de Programas Sociales. *CEPAL*, 8.
- McConnell, C., & Brue, S. (1997). *Economía*. McGraw-Hill.
- Ministerio de Industrias y Competitividad. (2008). Recuperado el 13 de Enero de 2013, de <http://www.ant.gob.ec/index.php/servicios/plan-renova/base-legal>

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (13 de Enero de 2013). Obtenido de [http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/08/15-07-2012\\_comunicado\\_transportistas\\_carga\\_pesada.pdf](http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/08/15-07-2012_comunicado_transportistas_carga_pesada.pdf)
- Mora, J. (s.f.). *slideshare*. Recuperado el 15 de Noviembre de 2012, de <http://es.slideshare.net/alexanderbetancur19/gestion-tecnologica>
- Orozco. (2003).
- Ortiz, A. (2010). *Gerencia Financiera un Enfoque Estratégico*. McGraw-Hill.
- Real Academia de la Lengua Española. (2001). Recuperado el 15 de Noviembre de 2012, de <http://lema.rae.es/drae/?val=transporte>
- Romero, R., & Zúnica, R. (s.f.). *Métodos Estadísticos en Ingeniería*. Universidad Politécnica de Valencia.
- SEMLADES. (2009). *Plan Nacional del Buen Vivir (2009-2013)*. Quito.
- Servicios TIC. (2012). Recuperado el Noviembre 20 de 2012, de <http://www.serviciostic.com/las-tic/definicion-de-tic.html>
- Sostenibilidad en España. (30 de Octubre de 2012). *Gasto Público en Educación como porcentaje del PIB*. Obtenido de [http://www.sostenibilidad-es.org/sites/default/files/2.9.\\_gasto\\_publico\\_en\\_educacion\\_como\\_porcentaje\\_del\\_pib.pdf](http://www.sostenibilidad-es.org/sites/default/files/2.9._gasto_publico_en_educacion_como_porcentaje_del_pib.pdf)
- Superintendencia de Compañías. (s.f.). <http://es.scribd.com/>. Recuperado el 02 de Noviembre de 2012, de <http://es.scribd.com/doc/59357876/indices-Superintendencia-de-Companias>
- The Chartered Institute of Marketing . (s.f.). Reino Unido.
- UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA. (2012). Recuperado el 20 de Noviembre de 2012, de <http://www.virtual.unal.edu.co/cursos/sedes/manizales/4100002/lecciones/instrumentos/arbol.htm>
- Villaseñor, J. (1998). Recuperado el 16 de Octubre de 2012, de [http://www.historiacontemporanea.ehu.es/s0021-con/es/contenidos/boletin\\_revista/00021\\_revista\\_hc21/es\\_revista/adjuntos/21\\_11.pdf](http://www.historiacontemporanea.ehu.es/s0021-con/es/contenidos/boletin_revista/00021_revista_hc21/es_revista/adjuntos/21_11.pdf)