



**ESPE**  
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS  
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS,  
ADMINISTRATIVAS Y DE COMERCIO**

**CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL  
TÍTULO DE CONTADOR PÚBLICO AUTORIZADO CPA**

**TEMA: FINANCIAMIENTO DE LAS COOPERATIVAS DE  
TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS URBANO  
MASIVO CASO DE ESTUDIO DISTRITO METROPOLITANO  
DE QUITO**

**AUTOR: CAMPOVERDE GRANDA, SANDY BETSABE**

**DIRECTOR: ING. CHICAIZA SÁNCHEZ, OSCAR LENÍN**

**SANGOLQUÍ**

**2018**



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y  
DE COMERCIO**

**CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

**CERTIFICACIÓN**

Certifico que el trabajo de titulación, **“FINANCIAMIENTO DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS URBANO MASIVO CASO DE ESTUDIO DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO”** realizado por la señorita **SANDY BETSABE CAMPOVERDE GRANDA**, ha sido revisado en su totalidad y analizado por el software anti-plagio, el mismo cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, por lo tanto me permito acreditarlo y autorizar por la señorita **SANDY BETSABE CAMPOVERDE GRANDA** para que lo sustente públicamente.

Sangolquí, 18 de noviembre del 2017

A handwritten signature in blue ink is positioned above a horizontal dashed line. The signature is stylized and appears to read 'Oscar Lenín Chicaiza Sánchez'.

Ing. Oscar Lenín Chicaiza Sánchez

C.C.: 171428917-8

**DIRECTOR**



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y  
DE COMERCIO**

**CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

**AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD**

Yo, **SANDY BETSABE CAMPOVERDE GRANDA**, con cédula de identidad N° 110495469-6, declaro que este trabajo de titulación “**FINANCIAMIENTO DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS URBANO MASIVO CASO DE ESTUDIO DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**” ha sido desarrollado considerando los métodos de investigación existentes, así como también se ha respetado los derechos intelectuales de terceros considerándose en las citas bibliográficas.

Consecuentemente declaro que este trabajo es de mi autoría, en virtud de ello me declaro responsable del contenido, veracidad y alcance de la investigación mencionada.

Sangolquí, 18 de noviembre del 2017

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Sandy Betsabe Campoverde Granda', is written over a horizontal dashed line.

Sandy Betsabe Campoverde Granda

C.C.: 110495469-6



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y  
DE COMERCIO**

**CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

**AUTORIZACIÓN**

Yo, **SANDY BETSABE CAMPOVERDE GRANDA**, autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar en la biblioteca Virtual de la institución el presente trabajo de titulación “**FINANCIAMIENTO DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS URBANO MASIVO CASO DE ESTUDIO DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**” cuyo contenido, ideas y criterios son de mi autoría y responsabilidad.

Sangolquí, 18 de noviembre del 2017

Sandy Betsabe Campoverde Granda

C.C.: 110495469-6

## DEDICATORIA

Al creador de todas las cosas, el que me ha dado fuerza para continuar cuando a punto de caer he estado; enseñándome a encarar las adversidades sin perder nunca la dignidad ni desfallecer en el intento, por ello, con toda la humildad de mi corazón, dedico mi trabajo de titulación a Dios.

A mi madre, Graciela Granda y mi abuelita Mercedes Granda, que con su demostración de una madre ejemplar me han enseñado a no desfallecer ni rendirme ante nada y siempre ser perseverante en la vida, me ha dado todo lo que soy como persona, mis valores, mis principios, mi perseverancia y coraje para seguir mis objetivos.

A mi esposo Miguel, por acompañarme durante todo este arduo camino y compartir conmigo alegrías y tristezas, y demostrarme que siempre poder contar con él.

A mis hijos Joseph y Caleb, este meta que he alcanzado sin duda es para que ustedes nunca se desanimen, y luchen por alcanzar todo lo que se propongan sin importar los obstáculos, ustedes quien sufrieron mi ausencia, sin embargo la vida les demostrara que todo esfuerzo al final tiene su recompensa.

A mis hermanos por estar siempre presentes, acompañándome para poderme realizar como persona y profesionalmente.

A los demás miembros de mi familia y amigos que me han brindado su apoyo en cada etapa de mi vida, gracias por creer en mi aun cuando ni yo misma no lo hacía.

**Sandy Campoverde**

## AGRADECIMIENTO

Primeramente a Dios por darme la vida, fortaleza, salud y el valor para culminar con éxito esta etapa de mi vida estudiantil y profesional, convirtiéndose en una meta alcanzada.

Agradezco a mi esposo por suplir mi ausencia en la vida de nuestros hijos, por ser un compañero incondicional.

A mis hijos, que no tengo palabras para describir todo lo que han sacrificado para que yo pueda culminar con unos de mis sueños.

A mi madre, abuelita y hermanos gracias por brindarme su apoyo y guiarme y enseñarme el camino correcto, Dios los ha puesto en mi vida y le estoy infinitamente agradecida.

A mi familia y amigos que siempre estuvieron presentes con sus palabras de aliento, cuando sentía que no podía continuar en busca de este sueño.

A mi tutor Ing, Oscar Chicaiza, por compartir su conocimiento en cada una de mis inquietudes, con paciencia y solventando siempre mis dudas, durante este proceso y a todos los docentes que fueron parte fundamental para mi meta a los compañeros de aula que hicieron que la vida estudiantil sea más agradable.

Al coordinador de la carrera Dr. Segundo Cargua, por haberme dado las directrices principales en la elaboración del presente proyecto de investigación.

**Sandy Campoverde**

## ÍNDICE DE CONTENIDO

<b>CERTIFICACIÓN</b> .....	<b>ii</b>
<b>AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD</b> .....	<b>iii</b>
<b>AUTORIZACIÓN</b> .....	<b>iv</b>
<b>DEDICATORIA</b> .....	<b>v</b>
<b>AGRADECIMIENTO</b> .....	<b>vi</b>
<b>ÍNDICE DE CONTENIDO</b> .....	<b>vii</b>
<b>ÍNDICE DE TABLAS</b> .....	<b>xi</b>
<b>ÍNDICE DE FIGURAS</b> .....	<b>xiv</b>
<b>ABSTRAC</b> .....	<b>xvii</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>1</b>
<b>Objetivo general</b> .....	<b>6</b>
<b>Objetivos específicos</b> .....	<b>6</b>
<b>CAPITULO I</b> .....	<b>8</b>
<b>MARCO TEÓRICO</b> .....	<b>8</b>
<b>1.1 Teorías de Soporte</b> .....	<b>8</b>
<b>1.1.1 Finanzas Corporativas</b> .....	<b>8</b>
<b>1.1.1 Fundamentos de administración financiera</b> .....	<b>21</b>
<b>1.2 Sistema financiero ecuatoriano</b> .....	<b>26</b>
<b>1.2.1 Bancos privados</b> .....	<b>28</b>
<b>1.2.2 Bancos públicos</b> .....	<b>29</b>
<b>1.2.3 Cooperativas de ahorro y crédito</b> .....	<b>30</b>
<b>1.3 Transporte</b> .....	<b>31</b>
<b>1.3.1 Transporte terrestre de pasajeros</b> .....	<b>32</b>
<b>1.3.2 Operadoras de Transporte del DMQ</b> .....	<b>33</b>
<b>1.4 Marco legal</b> .....	<b>34</b>
<b>1.4.1 Constitución de la República del Ecuador 2008</b> .....	<b>35</b>
<b>1.4.2 Ley orgánica de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial</b> <b>(LOTTTSV)</b> .....	<b>35</b>
<b>1.4.3 Reglamento a la ley orgánica de tránsito, transporte terrestre y</b> <b>seguridad vial</b> .....	<b>36</b>

1.5	Marco institucional .....	37
1.6	Marco referencial.....	38
1.6.1	Papers 1: Financiación del servicio público de transporte urbano: un estudio empírico en las empresas españolas .....	38
1.6.2	Paper 2: Financiación de nuevas empresas: comparación de las fuentes de financiación en Colombia y Chile .....	39
1.6.3	Papers 3: Situación actual del transporte público urbano: la visión de las empresas operadoras .....	41
1.6.4	Papers 4: La financiación del transporte urbano y metropolitano desde los presupuestos del estado.....	42
	<b>CAPITULO II.....</b>	<b>44</b>
	<b>MARCO METODOLÓGICO.....</b>	<b>44</b>
2.1	Enfoque de investigación Mixto.....	44
2.2	Tipología de investigación .....	45
2.2.1	Por su finalidad Aplicada .....	45
2.2.2	Por las fuentes de información Documental .....	45
2.2.3	Por las unidades de análisis Insitu .....	46
2.2.4	Por el control de las variables No experimental .....	46
2.2.5	Por el alcance Descriptivo .....	47
2.3	Hipótesis (De ser el caso. Estudio empírico).....	47
2.4	Procedimiento para recolección de datos .....	47
2.4.1	Universo .....	48
2.4.2	Población.....	49
2.4.3	Muestra .....	51
2.4.4	Matriz de Operacionalización de Variables .....	54
2.4.5	Técnica de recopilación de datos .....	57
2.4.6	Diseño de instrumento de recopilación de datos .....	57
2.4.7	Plan de recopilación de datos .....	63
2.4.8	Plan de procesamiento .....	64
2.5	Procedimiento para tratamiento y análisis de información Varios .....	66
	<b>CAPITULO III.....</b>	<b>67</b>
	<b>RESULTADOS.....</b>	<b>67</b>

<b>3.1</b>	<b>INFORME EJECUTIVO.....</b>	<b>67</b>
3.1.1	Introducción.....	67
3.1.2	Metodología utilizada.....	68
3.1.3	Hallazgos del estudio.....	69
3.1.4	Comprobación de hipótesis .....	79
3.1.5	Limitaciones de la investigación .....	79
3.1.6	Conclusiones .....	79
3.1.7	Recomendaciones .....	80
<b>3.2</b>	<b>INFORME POR VARIABLES .....</b>	<b>82</b>
3.2.1	Categoría: Política gubernamental y leyes .....	82
3.2.2	Categoría: Fuentes de financiamiento.....	83
3.2.3	Categoría: Administración de los recursos financieros.....	84
3.2.4	Análisis y comprobación de hipótesis mediante pruebas estadísticas .....	85
3.2.5	Análisis Bivariable .....	86
<b>3.3</b>	<b>INFORME POR FRECUENCIA .....</b>	<b>95</b>
3.3.1	Variable: Política Económica.....	95
3.3.2	Variable: Normativa .....	108
3.3.3	Variable: Fondos propios .....	118
3.3.4	Variable: Deuda .....	121
3.3.5	Variable: Razones Financieras .....	131
3.3.6	Variable: Planeación financiera.....	140
<b>CAPITULO IV.....</b>		<b>145</b>
<b>PROPUESTA.....</b>		<b>145</b>
<b>4.1</b>	<b>MODELO DE FINANCIAMIENTO A TRAVÉS DE CRÉDITO</b>	
	<b>BANCARIO.....</b>	<b>145</b>
<b>4.2</b>	<b>CASO PRÁCTICO .....</b>	<b>145</b>
4.2.1	Introducción.....	145
4.2.2	Objetivo .....	146
4.2.3	Crédito bancario.....	146
4.2.4	Ventajas.....	146
4.2.5	Desventajas .....	146
4.2.6	Generalidades de las operadoras de transporte .....	147

4.2.7	Estados financieros proyectados .....	147
4.2.8	Evaluación de alternativas para la adquisición de unidad de transporte .....	148
<b>CAPITULO V .....</b>		<b>158</b>
<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....</b>		<b>158</b>
5.1	<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>158</b>
5.1.1	Política Económica .....	158
5.1.2	Normativa .....	158
5.1.3	Fondos propios .....	159
5.1.4	Deuda.....	159
5.1.5	Razones Financieras.....	160
5.1.6	Planeación Financiera.....	160
5.2	<b>RECOMENDACIONES .....</b>	<b>160</b>
5.2.1	Política Económica .....	160
5.2.2	Normativa .....	161
5.2.3	Fondos propios .....	161
5.2.4	Razones Financieras.....	162
5.2.5	Planeación financiera.....	163
<b>REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA .....</b>		<b>164</b>
<b>ANEXOS .....</b>		<b>167</b>

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1 Variables de estudio .....</b>	<b>6</b>
<b>Tabla 2 Variables para análisis según (Westerfield Jaffe, 2012) .....</b>	<b>20</b>
<b>Tabla 3 Variables a ser analizadas por Van Horner .....</b>	<b>26</b>
<b>Tabla 4 Tasas de interés Activas por segmento de crédito.....</b>	<b>28</b>
<b>Tabla 5 Composición cartera bruta bancos privados del Ecuador .....</b>	<b>28</b>
<b>Tabla 6 Composición de Cartera por segmento .....</b>	<b>29</b>
<b>Tabla 7 Composición de la cartera de crédito por segmento .....</b>	<b>30</b>
<b>Tabla 8 Cartera bruta de las Cooperativas de Ahorro y crédito.....</b>	<b>30</b>
<b>Tabla 9 Sistema de transporte de pasajeros .....</b>	<b>32</b>
<b>Tabla 10 Sistema de Metrobús-Q .....</b>	<b>33</b>
<b>Tabla 11 Operadoras del servicio de transporte urbano masivo.....</b>	<b>34</b>
<b>Tabla 12 Papers financiación del servicio público de transporte urbano.....</b>	<b>39</b>
<b>Tabla 13 Papers financiación de nuevas empresas .....</b>	<b>40</b>
<b>Tabla 14 Papers situación actual del transporte público urbano .....</b>	<b>42</b>
<b>Tabla 15 Papers financiación del transporte urbano y metropolitano .....</b>	<b>43</b>
<b>Tabla 16 Sistema de transporte de pasajeros del DMQ .....</b>	<b>50</b>
<b>Tabla 17 Población de las operadoras de transporte DMQ .....</b>	<b>50</b>
<b>Tabla 18 Operadoras de transporte, que se les aplicará la encuesta.....</b>	<b>52</b>
<b>Tabla 19 Operacionalización de las variables .....</b>	<b>54</b>
<b>Tabla 20 Recopilación de información.....</b>	<b>64</b>
<b>Tabla 21 Ingresos y gastos de un bus mensual .....</b>	<b>70</b>
<b>Tabla 22 Compensaciones .....</b>	<b>70</b>
<b>Tabla 23 Capital de trabajo 2012-2016 .....</b>	<b>76</b>
<b>Tabla 24 Ingresos y gastos de un bus .....</b>	<b>82</b>
<b>Tabla 25 Frecuencia observada .....</b>	<b>87</b>
<b>Tabla 26 Frecuencia esperada.....</b>	<b>87</b>
<b>Tabla 27 Calculo del Chi-Cuadrado.....</b>	<b>88</b>
<b>Tabla 28 Valores crítico de la distribución <math>\chi^2</math>.....</b>	<b>89</b>
<b>Tabla 29 Nivel de correlación.....</b>	<b>91</b>
<b>Tabla 30 Estadísticos descriptivos .....</b>	<b>91</b>
<b>Tabla 31 Correlación de Pearson.....</b>	<b>92</b>

<b>Tabla 32</b>	<b>Provisión mensual de gastos de un bus .....</b>	<b>97</b>
<b>Tabla 33</b>	<b>Ingreso y gasto mensual por tarifa .....</b>	<b>98</b>
<b>Tabla 34</b>	<b>Exoneraciones arancelarias.....</b>	<b>99</b>
<b>Tabla 35</b>	<b>Número de vehículos al 2007 .....</b>	<b>101</b>
<b>Tabla 36</b>	<b>Vehículos chatarrizado por modalidad .....</b>	<b>102</b>
<b>Tabla 37</b>	<b>Antigüedad establecida de vehículos .....</b>	<b>103</b>
<b>Tabla 38</b>	<b>Incentivos entregados por la CFN .....</b>	<b>104</b>
<b>Tabla 39</b>	<b>Línea de crédito Plan Renova .....</b>	<b>104</b>
<b>Tabla 40</b>	<b>Presupuesto .....</b>	<b>105</b>
<b>Tabla 41</b>	<b>Ejecución del proyecto .....</b>	<b>111</b>
<b>Tabla 42</b>	<b>Avance Financiero del proyecto.....</b>	<b>111</b>
<b>Tabla 43</b>	<b>Perfil económico 2014 .....</b>	<b>112</b>
<b>Tabla 44</b>	<b>Monto de multas.....</b>	<b>113</b>
<b>Tabla 45</b>	<b>Costo de multa por contravención.....</b>	<b>117</b>
<b>Tabla 46</b>	<b>Fuentes de financiamiento .....</b>	<b>118</b>
<b>Tabla 47</b>	<b>Préstamo adquirido en los últimos 3 años.....</b>	<b>119</b>
<b>Tabla 48</b>	<b>Fuentes de financiamiento utilizadas .....</b>	<b>120</b>
<b>Tabla 49</b>	<b>Entidad financiera que ha otorgado crédito.....</b>	<b>122</b>
<b>Tabla 50</b>	<b>Sistema financiero ecuatoriano .....</b>	<b>123</b>
<b>Tabla 51</b>	<b>Opción de financiamiento.....</b>	<b>124</b>
<b>Tabla 52</b>	<b>Tasa de interés anual que cobran por un crédito.....</b>	<b>125</b>
<b>Tabla 53</b>	<b>Entidad gubernamental que ofrece apoyo financiero.....</b>	<b>126</b>
<b>Tabla 54</b>	<b>Plazo para entregar el crédito .....</b>	<b>127</b>
<b>Tabla 55</b>	<b>Plazo que ofrecen las instituciones financieras.....</b>	<b>128</b>
<b>Tabla 56</b>	<b>Tipo de garantía .....</b>	<b>129</b>
<b>Tabla 57</b>	<b>Motivo para no utilizar crédito .....</b>	<b>130</b>
<b>Tabla 58</b>	<b>Indicador de liquidez corriente.....</b>	<b>132</b>
<b>Tabla 59</b>	<b>Capital de trabajo .....</b>	<b>133</b>
<b>Tabla 60</b>	<b>Endeudamiento del activo .....</b>	<b>134</b>
<b>Tabla 61</b>	<b>Endeudamiento Patrimonial .....</b>	<b>135</b>
<b>Tabla 62</b>	<b>Endeudamiento del Activo Fijo.....</b>	<b>136</b>
<b>Tabla 63</b>	<b>Endeudamiento.....</b>	<b>137</b>

<b>Tabla 64 Rentabilidad de activo .....</b>	<b>138</b>
<b>Tabla 65 Rentabilidad del patrimonio .....</b>	<b>139</b>
<b>Tabla 66 Planeación financiera.....</b>	<b>140</b>
<b>Tabla 67 Monto del crédito .....</b>	<b>141</b>
<b>Tabla 68 Destino del préstamo .....</b>	<b>142</b>
<b>Tabla 69 Gastos de una operadora .....</b>	<b>144</b>
<b>Tabla 70 Estados financieros proyectados con fondos propios.....</b>	<b>149</b>
<b>Tabla 71 Cálculo de TIR y VAN con fondos propios.....</b>	<b>149</b>
<b>Tabla 72 Tabla de depreciación francesa.....</b>	<b>150</b>
<b>Tabla 73 Tabla de amortización francesa .....</b>	<b>151</b>
<b>Tabla 74 Estado de situación financiera proyectados con crédito bancario ....</b>	<b>153</b>
<b>Tabla 75 Cálculo de TIR y VAN con crédito bancario.....</b>	<b>154</b>
<b>Tabla 76 Análisis de alternativa con patrimonio y financiamiento.....</b>	<b>156</b>

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1: Relación del PIB con el transporte .....</b>	<b>3</b>
<b>Figura 2: Árbol de problemas .....</b>	<b>5</b>
<b>Figura 3: Proceso de la planificación financiera .....</b>	<b>11</b>
<b>Figura 4: Planeación estratégica y planeación financiera .....</b>	<b>12</b>
<b>Figura 5: Decisiones de financiamiento.....</b>	<b>22</b>
<b>Figura 6: Indicadores de Liquidez.....</b>	<b>23</b>
<b>Figura 7: Indicadores de endeudamiento .....</b>	<b>23</b>
<b>Figura 8: Indicadores de rentabilidad.....</b>	<b>24</b>
<b>Figura 9: Sistema Dupont.....</b>	<b>25</b>
<b>Figura 10: Segmentación de Crédito .....</b>	<b>27</b>
<b>Figura 11: Transporte masivo urbano DMQ .....</b>	<b>31</b>
<b>Figura 12: Organismos de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ...</b>	<b>37</b>
<b>Figura 13 Flujograma de recolección de información financiera.....</b>	<b>47</b>
<b>Figura 14: Flujograma de para elaboración de la encuesta .....</b>	<b>48</b>
<b>Figura 15: Número de vehículos motorizados matriculados, por provincia .....</b>	<b>49</b>
<b>Figura 16: Fuentes de financiamiento .....</b>	<b>72</b>
<b>Figura 17: Monto de crédito solicitado .....</b>	<b>72</b>
<b>Figura 18: Solicitud de crédito.....</b>	<b>73</b>
<b>Figura 19: Acreedores de crédito.....</b>	<b>73</b>
<b>Figura 20: Limitaciones para acceder a créditos .....</b>	<b>74</b>
<b>Figura 21: Garantías que solicitan .....</b>	<b>74</b>
<b>Figura 22: Sistema Ecuatoriano .....</b>	<b>75</b>
<b>Figura 23: Indicador de liquidez .....</b>	<b>76</b>
<b>Figura 24: Endeudamiento del activo .....</b>	<b>77</b>
<b>Figura 25: Rendimiento del ROA .....</b>	<b>77</b>
<b>Figura 26: Rendimiento del ROE .....</b>	<b>78</b>
<b>Figura 27: Destino del crédito.....</b>	<b>78</b>
<b>Figura 28: Subsidio al transporte Urbano .....</b>	<b>96</b>
<b>Figura 29: Número de exoneraciones arancelarias.....</b>	<b>100</b>
<b>Figura 30: Proceso de la Chatarrización .....</b>	<b>100</b>
<b>Figura 31: Vehículos chatarrizado periodo 2008-2012.....</b>	<b>102</b>

<b>Figura 32: Colocación de crédito .....</b>	<b>106</b>
<b>Figura 33: Subsidio de combustible.....</b>	<b>107</b>
<b>Figura 34: Matriculación de vehículos año 2016.....</b>	<b>109</b>
<b>Figura 35: Accidentes de tránsito en el país, periodo 2012-2016.....</b>	<b>114</b>
<b>Figura 36: Víctimas de accidentes de tránsito 2016 .....</b>	<b>115</b>
<b>Figura 37: Accidentes de tránsito según clase -2016.....</b>	<b>116</b>
<b>Figura 38: Distribución de accidentes de tránsito según causa 2016 .....</b>	<b>116</b>
<b>Figura 39: Victimias de accidente de tránsito 2016 .....</b>	<b>117</b>
<b>Figura 40: Fuentes de financiamiento .....</b>	<b>119</b>
<b>Figura 41: Préstamo adquirido en los últimos 3 años.....</b>	<b>120</b>
<b>Figura 42: Fuentes de financiamiento utilizadas.....</b>	<b>121</b>
<b>Figura 43: Entidad financiera que ha otorgado crédito .....</b>	<b>122</b>
<b>Figura 44: Sistema financiero ecuatoriano .....</b>	<b>123</b>
<b>Figura 45: Opción de financiamiento .....</b>	<b>125</b>
<b>Figura 46: Tasa de interés anual que cobran por un crédito .....</b>	<b>126</b>
<b>Figura 47: Entidad gubernamental que ofrece apoyo financiero .....</b>	<b>127</b>
<b>Figura 48: Plazo para cancelar el crédito .....</b>	<b>128</b>
<b>Figura 49: Plazo que ofrecen las instituciones financieras.....</b>	<b>129</b>
<b>Figura 50: Tipo de garantía .....</b>	<b>130</b>
<b>Figura 51: Motivo para no utilizar crédito .....</b>	<b>131</b>
<b>Figura 52: Liquidez corriente 2012 – 2016 .....</b>	<b>132</b>
<b>Figura 53: Capital de trabajo 2012-2016 .....</b>	<b>133</b>
<b>Figura 54: Endeudamiento de activo 2012-2016 .....</b>	<b>134</b>
<b>Figura 55: Endeudamiento patrimonial 2012-2016 .....</b>	<b>135</b>
<b>Figura 56: Endeudamiento activo fijo 2012-2016 .....</b>	<b>136</b>
<b>Figura 57: Apalancamiento 2012-2016.....</b>	<b>137</b>
<b>Figura 58: Rentabilidad del activo 2012-2016.....</b>	<b>138</b>
<b>Figura 59: ROE 2012-2016.....</b>	<b>139</b>
<b>Figura 60: Planeación financiera.....</b>	<b>140</b>
<b>Figura 61: Monto del crédito .....</b>	<b>141</b>
<b>Figura 62: Destino del crédito .....</b>	<b>143</b>
<b>Figura 63: Gastos de una operadora .....</b>	<b>144</b>

## **RESUMEN**

De acuerdo a la Carta Magna aprobada en el año 2008, establece que el transporte es un sector estratégico del Estado, por su trascendencia y magnitud, económica, social, política y ambiental; además establece que el Estado tiene la obligación de garantizar la libertad del transporte terrestre, otorgar el derecho a las personas de acceder a bienes y servicios públicos de calidad, eficientes y que les brinden buen trato; lo que implica que el servicio de transporte debe otorgarse en condiciones de seguridad a los pasajeros, con protección de su integridad física y evitando accidentes de tránsito. Por lo tanto, es de suma importancia que se realice la investigación como la presente sobre el sector; como es el, problema de la falta de Financiamiento para las cooperativas de transporte terrestre urbano masivo del Distrito Metropolitano de Quito. La investigación está orientada al diseño de una alternativa de financiamiento a través del crédito bancario para la adquisición de activos fijos para el sector de transporte del DMQ., permitiendo realizar un análisis en cuanto a las alternativas de fuentes de financiamiento, plazo, interés, garantías, política gubernamental y administración de los recursos. Lo referente a la metodología, se aplicó instrumentos de recolección de información como; la encuesta y análisis de información documental; instrumentos que permitieron obtener información directa de la realidad.

## **PALABRAS CLAVES**

- **FINANCIAMIENTO**
- **INTERÉS**
- **GARANTÍAS**
- **POLÍTICA GUBERNAMENTAL**
- **ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS FINANCIEROS**

## **ABSTRAC**

According to the Magna Carta approved in 2008, it establishes that transportation is a strategic sector of the State, due to its importance and magnitude, economic, social, political and environmental; It also establishes that the State has the obligation to guarantee the freedom of land transport, granting people the right to access quality goods and services, public and private, with efficiency, efficiency and good treatment, which implies that the service of Transportation must be granted in safety conditions for passengers, with the protection of their physical integrity and avoid traffic accidents. Therefore, it is of the utmost importance that the research be carried out as in the present in the sector; as it is, the problem of the lack of financing for the massive urban land transport cooperatives of the Metropolitan District of Quito. The research is oriented to the design of a financing alternative through bank credit for the acquisition of fixed assets for the transport sector of the MDQ. Allowing an analysis in terms of alternatives of financing sources, term, interests, guarantees, policy government and resource management. As for the methodology, information gathering instruments such as; the survey and the analysis of documentary information; instruments that allowed to obtain direct information of the reality.

## **KEY WORDS**

- **FINANCING**
- **INTEREST**
- **WARRANTY**
- **GOVERNMENT POLICY**
- **ADMINISTRATION OF FINANCIAL RESOURCES**

## INTRODUCCIÓN

### **Consideraciones que motivaron a la investigación**

El Distrito Metropolitano de Quito, por su condición de capital del Ecuador y por sus características socioeconómicas, es una ciudad en la que miles de personas utilizan el servicio de transporte a diario, siendo las principales taxis, buses y el sistema metropolitano integrado (trolebús, ecovia, sur oriental, corredor central norte). Las cooperativas de transporte de pasajeros, se encuentran dentro de un ámbito competitivo por el cual en la actualidad, las ha impulsado a la búsqueda de nuevas fuentes de financiamiento, las mismas que les permita obtener una ventaja competitiva frente a sus similares, permitiendo este trabajo consolidarse en el mercado y lograr el crecimiento dentro del mismo.

Toda empresa para realizar sus actividades requiere de recursos financieros, ya sea para desarrollar sus funciones actuales, así como el inicio de nuevos proyectos que impliquen inversión. La falta de liquidez en las empresas hace que recurran a las fuentes de financiamiento, que les permitan hacerse de dinero para enfrentar sus gastos presentes, ampliar sus instalaciones, comprar activos, iniciar nuevos proyectos.

La investigación surge debido a los desafíos que tiene este sector a causa del crecimiento poblacional, teniendo que brindar un servicio de calidad, poniendo al descubierto sus limitaciones financieras y el problema que tienen en la búsqueda de recursos financieros para inversión en infraestructura, tecnología, mantenimiento, etc. Para lo cual se analizará y aplicará las teorías de financiamiento más relevantes acerca de la estructura de capital y los agentes principales que influyen en su endeudamiento tomando como referencia los estados financieros proporcionados por la Superintendencia de compañías.

## **Importancia del problema**

Según la constitución de la República del Ecuador emitida el 2008; indica en su artículo 394 que todo ciudadano tiene derecho a la libertad de transportación dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza; donde también enfatiza la política de tarifas diferenciadas pasando estas a ser prioridad del estado, teniendo la protestas de ser reguladas si las autoridades correspondientes lo creen pertinentes.

Ante esto, las Cooperativas de transporte de pasajeros son de vital importancia, ya que mediante este servicio, las personas se movilizan por diversas razones ya sea de trabajo o de estudio, entre otras. Por lo tanto es necesario realizar una investigación sobre el financiamiento que estas requieren para brindar un servicio de calidad y crecer económicamente.

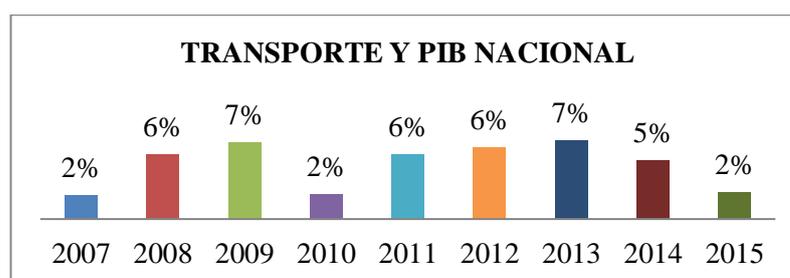
La problemática específica que se dan en el sector, es la falta de financiamiento que presenta para que estas sigan siendo rentables y sostenibles en el mercado. Como lo indica el Ab. Abel Gómez, presidente de la Federación Nacional de Cooperativas de transporte de pasajeros del Ecuador (Fenacotip, 2017) el Gobierno Central no ha cumplido con los aportes correspondientes para este sector, siendo esto la falta de pago del subsidio por la tarifa reducida por los señores de la tercera edad, estudiantes y discapacitados desde el año 2014, 2015, 2016 y lo que va hasta marzo del 2017, sin que haya un pronunciamiento oficial de las autoridades sobre el pago que adeudan; siendo la cantidad de \$ 192 millones, los transportistas no son responsables de asumir dicha cantidad; otro de los problemas identificados es el programa de chatarrización donde la deuda es de \$ 23 millones, paralizándose en diciembre del 2015, con un impago del 40% a los transportistas que accedieron a dicho programa, por falta de dinero y pagos realizados en partes, además existe queja por la falta de control del transporte ilegal e informal.

Otro problema que acarrea este sector es la restricción al crédito bancario de acuerdo a un estudio realizado por la Universidad de Especialidades Espíritu Santo

(Universidad de Especialidades Espiritu Santo, 2015); donde la principal causa son los estándares de garantías y requisitos que solicitan las instituciones bancarias, están sujetos a altas tasas de interés y plazo cortos, justificando por las instituciones bancarias el alto índice de morosidad que tiene el sector.

Según estadísticas de la Asociación de Bancos Privados del Ecuador (ABPE); los créditos con mayor volumen otorgados a la clientela son los sectores productivos, vivienda y microempresa ubicándose con el 68% de los créditos entregados y para los sectores de consumo y educación fue de 32%, pudiéndose evidenciar que la banca privada no tiene diseñado la entrega de créditos a las empresas de servicios causando esto un problema para el sector.

La dificultad del acceso al crédito para las cooperativas se relaciona con el desarrollo económico del país ya que este sector contribuye de manera significativa en el PIB; donde en base a estadísticas proporcionadas por el Banco Central del Ecuador al cierre del periodo 2015, el aporte de las cooperativas de servicio de transporte presenta una disminución de 2,3% con relación al año 2014, que aportó con el 5%, y en el 2013 representó 6,7% y 2012 con el 6.1%.



**Figura 1: Relación del PIB con el transporte**

**Fuente:** (Banco Central del Ecuador, 2015)

La falta de liquidez, que presentan estas cooperativas de transporte impide dar un buen servicio a los usuarios, contar con unidades nuevas y suficientes, que permitan a los ciudadanos viajar cómodos; realizar mantenimiento continuo y permanente, comprar repuestos, invertir en infraestructura, tecnología, cubrir gastos administrativos y operativos y generar mayor rentabilidad.

Ante estos problemas se desarrolla la presente investigación basándose en tres variables fundamentales.

- ✓ **Fuentes de financiamiento:** Toda empresa, pública o privada, requiere de recursos financieros es decir capital, para realizar sus actividades, desarrollar sus funciones actuales o ampliarlas, así como el inicio de nuevos proyectos que impliquen inversión, recurrir a un financiamiento es por la carencia de liquidez que existe en la misma. Existen diversas fuentes de financiamiento, las mismas que se clasifican en: internas y externas; las internas son las que se generan dentro de la empresa como resultado de sus operaciones, siendo estas: Aporte de los socios, utilidades retenidas, flujo de efectivo y venta de activos. Las externas son aquellas que se las requiere de un tercera persona, siendo estas papel comercial, aceptaciones bancarias, bonos, certificados comerciales los mismos que deben ser pagados en un tiempo determinado.
- ✓ **Inversiones de bienes de Capital:** Para un empresario las decisiones de invertir es de vital importancia ya que representa la creación de valor, es decir determinar la cantidad de bienes que la empresa necesita.
- ✓ **Política Gubernamental:** Son los incentivos o subsidios que el estado entrega al sector cooperativismo.

Finalmente, el financiamiento, como problema central que presentan las cooperativas de transporte de pasajeros urbano de la ciudad de Quito, genera que estas presten un servicio deficiente a la ciudadanía y el sector disminuya con la aportación de la economía del país.

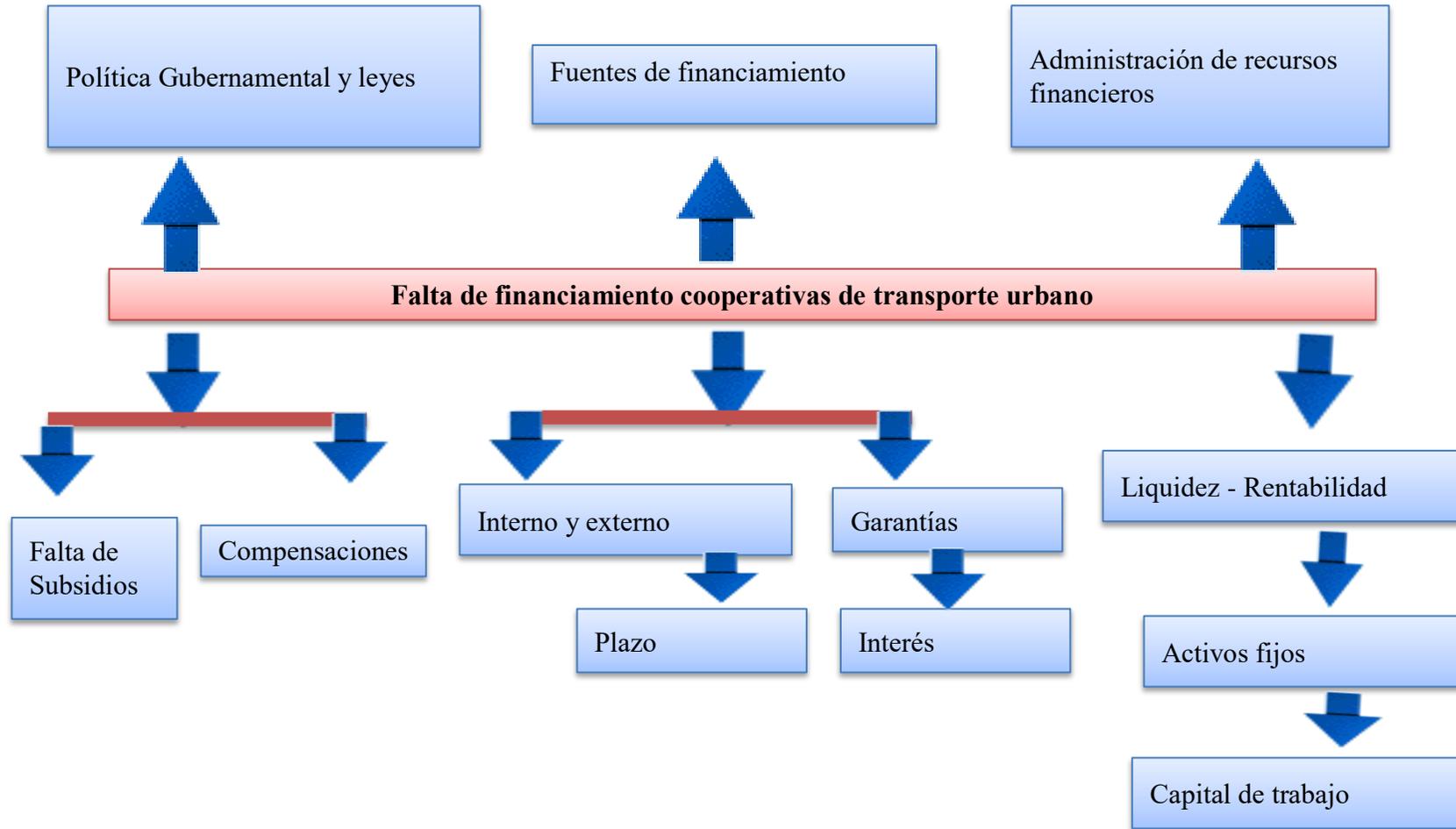


Figura 2: Árbol de problemas

**Tabla 1**  
*Variables de estudio*

<b>VARIBLE INDEPENDIENTE</b>	<b>VARIBLE DEPENDIENTE</b>
Política Gubernamental y Leyes	
Fuentes de financiamiento	Financiamiento
Administración de recursos financieros	

## **OBJETIVOS**

### **Objetivo general**

Analizar la falta de financiamiento de las Cooperativas de transporte de pasajeros masivo urbano del Distrito Metropolitano de Quito, a través de un estudio cualitativo y cuantitativo para mejorar la calidad del servicio y rentabilidad.

### **Objetivos específicos**

1. Investigar la política gubernamental y leyes que respalda al sector de las cooperativas de transporte.
2. Analizar las fuentes de financiamiento para el sector de cooperativas de transporte de pasajeros urbano masivas del Distrito Metropolitano de Quito.
3. Analizar la administración de recursos financieros obtenidos para las cooperativas de transporte Urbano.
4. Proponer la alternativa de financiamiento óptimo para las cooperativas de transporte de pasajeros urbano masivo del Distrito Metropolitano de Quito.

## **Objetivos o Hipótesis y su relación con la teoría**

El objetivo del presente estudio es analizar la falta de financiamiento de las Cooperativas de transporte de pasajeros masivo urbano del DMQ Quito, mediante un estudio cuantitativo, revisando los estados financieros, de la Superintendencia de Compañías; y, análisis cualitativo a través de fuentes secundarias, información que ha sido desarrollada por diversos autores utilizando las variables de financiamiento, inversión y leyes que respaldan el sector, para determinar una alternativa optima de financiamiento que aporte a las cooperativas y mejorar sus operaciones diarias.

Para el desarrollo de la investigación se ha revisado las principales aportaciones teóricas sobre el financiamiento y transporte. Además, en la investigaciones consultadas afines al tema, hacen hincapié que las empresas deben acceder a fuentes de financiamiento para desarrollar sus actividades, y que, por su estructura financiera no se ha logrado interactuar con los sectores externos que ofrecen créditos.

## **Objeto del estudio**

Con la presente investigación se analiza la falta de financiamiento para las Cooperativas de pasajeros urbanos masivos del DMQ, el sector de transporte es considerado como un sector de servicio estratégico, de acuerdo a la matriz productiva, y por ende contribuye a la economía del país. La investigación está enfocada a 16 operadoras del servicio de transporte de pasajeros urbano, inscritas a la Cámara de Transporte Urbano de Quito, las mismas que cuenta con 2047 unidades. La obtención de la información se basará, aplicando una encuesta, con preguntas cerradas, selección múltiple a los gerentes, gerentes financieros o contadores; para llegar a comprobar la hipótesis planteada.

## CAPITULO I

### MARCO TEÓRICO

#### 1.1 Teorías de Soporte

Las teorías de soporte que serán utilizadas en el desarrollo del presente trabajo de investigación están relacionadas, con el Financiamiento.

##### 1.1.1 Finanzas Corporativas

**Autor:** Ross Westerfield Jafee

**Fecha de publicación:** 2012

**País:** México

Según (Westerfield Jaffe, 2012) indica lo siguiente:

Las finanzas son decisiones monetarias que toman las empresas para maximizar sus ganancias, tomando herramientas de planeación financiera y a su vez realizar análisis para tomar decisiones acertadas; estas se dividen en decisiones de inversión a largo plazo, que por lo general siempre se toman en base al estudio que la empresa realiza sobre los activos en los cuales realizara la inversión, decisiones de financiación, en donde se estudian las distintas maneras de obtener los fondos requeridos para que así la empresa pueda poseer los activos en los cuales desea invertir decisiones en la administración del efectivo.

A continuación se describe brevemente cada una de ellas.

### 1.1.1.1 Decisiones financieras

- **Decisiones de Inversión:** En que activos se debe invertir y como se financia la inversión.
- **Decisiones de Financiamiento:** Que cartera de activos es la más conveniente, obtener pasivos que valgan menos de lo que cuentan, que estructura de capital es más conveniente.
- **Decisiones de administración del efectivo:** La administración del efectivo busca garantizar que el logro de las metas y objetivos presupuestados no se frustren por la falta de liquidez.

### Objetivos de la administración del efectivo

1. Manejar adecuadamente el efectivo en caja y bancos, para pagar normalmente los pasivos, así como reducir el riesgo de una crisis de liquidez.
2. Evitar despilfarros
3. Reducción al mínimo de imprevistos
4. Control de inversión, en cualquier fase del ciclo económico de la empresa puede suceder que se efectúen inversiones en exceso, que van a provocar una lenta recuperación del efectivo, razón por la cual es aconsejable ajustarse al presupuesto de caja, para evitar que la organización se vea comprometida por falta de liquidez

**Administrador financiero:** Siempre debe buscar el punto óptimo: tener efectivo suficiente pero no demasiado, y es aquí donde juega un papel fundamental el presupuesto de flujo de caja.

### Principios de la administración del efectivo

1. Siempre que sea posible se deben incrementar las entradas de efectivo
  - ✓ Incrementar el volumen de ventas.
  - ✓ Incrementar el precio de ventas.

- ✓ Mejorar la mezcla de ventas, impulsando las de mayor margen de contribución.
  - ✓ Eliminar descuentos.
2. Siempre que sea posible se deben acelerar las entradas de efectivo
    - ✓ Incrementar las ventas al contado
    - ✓ Pedir anticipos a clientes
    - ✓ Reducir plazos de crédito.
  3. Siempre que sea posible se deben disminuir las salidas de dinero
    - ✓ Negociar mejores condiciones con los proveedores
    - ✓ Reducir desperdicios en la producción
    - ✓ Hacer bien las cosas desde la primera vez

### **Importancia del efectivo**

- **Motivo de transacciones:** Hacer frente a pagos que surgen en el curso normal del negocio como compras, sueldos, impuestos, y dividendos.
- **Motivo especulativo:** Tomar ventaja de oportunidades temporales.
- **Motivo de precaución:** Mantener un colchón de seguridad para hacer frente a necesidades de efectivo no esperadas.

#### **1.1.1.2 Planeación financiera**

Es el proceso de elaboración de un plan financiero integral, organizado, detallado y personalizado, que garantice alcanzar los objetivos financieros determinados previamente, así como los plazos, costes y recursos necesarios.

El proceso de planificación financiera comprende cuatro etapas:

1. El establecimiento de los objetivos perseguidos y su prioridad.
2. La definición de plazos para alcanzar dichos objetivos.
3. La elaboración del presupuesto financiero, es decir, la identificación de las diferentes partidas necesarias para conseguir resultados satisfactorios: inversión en renta fija, variable, selección de fondos, planes de pensiones.

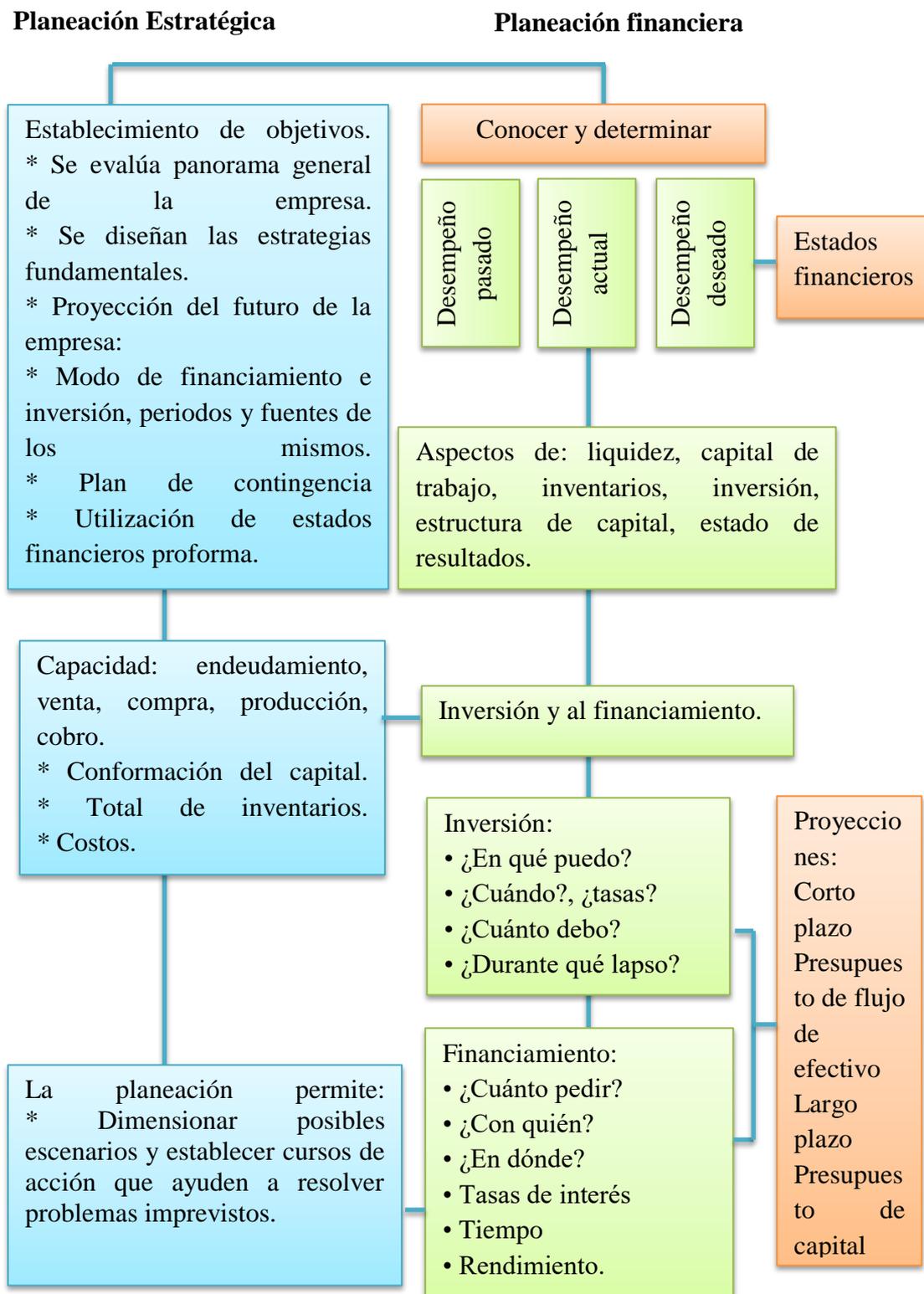
4. La medición y el control de las decisiones financieras tomadas para evitar desviarse de la ruta que lleve al objetivo u objetivos planteados.



**Figura 3: Proceso de la planificación financiera**

**Objetivos estratégicos:**

- ✓ Mejorar la rentabilidad
- ✓ Establecer la cantidad adecuada de efectivo necesario
- ✓ Determinar las fuentes de financiamiento
- ✓ Fijar el nivel de ventas
- ✓ Ajustar los gastos que correspondan al nivel de operación



**Figura 4: Planeación estratégica y planeación financiera**

Para desarrollar un plan financiero se deben considerar algunos elementos de política financiera como son:

- La inversión que requiere la empresa en nuevos activos.
- El grado de apalancamiento financiero.
- La cantidad de efectivo a pagar a los accionistas.
- La cantidad de capital de trabajo y liquidez que se requieren.

El objetivo de la planificación financiera es minimizar el riesgo y aprovechar las oportunidades y los recursos financieros, decidir anticipadamente las necesidades de dinero y su correcta aplicación, buscando su mejor rendimiento y su máxima seguridad financiera.

Existen dos niveles básicos para el plan financiero, en función del ciclo de la empresa a que hagamos referencia:

- a) Plan a largo plazo, cuyas variables serían las inversiones a realizar y la financiación necesaria.
- b) Plan a corto plazo, para el cuál estarían la estructuras económicas (activo permanente) y financieras (pasivo fijo). Sus variables instrumentales serían el volumen de ingresos, y el coste de los mismos.

### **1.1.1.3 Administración del capital de trabajo**

Toma de decisiones financieras a corto plazo, es la diferencia entre los activos y pasivos circulantes. A la administración financiera a corto plazo se le denomina administración del capital de trabajo.

### **1.1.1.4 Análisis de estados financieros**

Es el proceso que permite evaluar la posición financiera, presente y pasada, de una empresa, con el objetivo de establecer, estimaciones y predicciones sobre resultados futuros.

Análisis de estados financieros se basa en: conocimiento contable y dominio de las herramientas que identifican, analizan las cuentas contables, datos cuantitativos más importantes; para los analistas se obtienen del sistema contable, que ayudan a la toma de decisiones, interpretación, es la transformación de la información de los estados financieros para conocer su situación financiera.

**Estados financieros:** Deben contener en forma clara y comprensible todo lo necesario para juzgar, la situación financiera de la entidad, los cambios en su situación financiera y las modificaciones en su capital contable.

**Estado de situación financiera:** El estado muestra lo que posee el negocio, lo que debe y el capital que se ha invertido.

**Estado de resultados:** Determinar el monto de los ingresos y gastos, y a la diferencia se le llama resultado, el cual puede ser positivo o negativo.

**Estado de flujo de efectivo:** Incluye las entradas y salidas de efectivo para así determinar el saldo final, factor para evaluar la liquidez de un negocio.

#### **1.1.1.5 Razones financieras**

El análisis de razones evalúa el rendimiento de la empresa mediante métodos de cálculo e interpretación, la información se obtiene del estado de resultados y del balance general.

**Indicadores de liquidez:** Permite determinar la capacidad del negocio para atender su compromiso a corto plazo.

- ✓ **Liquidez corriente:** Este índice relaciona los activos corrientes frente a los pasivos corrientes, cuando más alto sea el coeficiente, la empresa posee mayor posibilidad de cumplir con sus obligaciones a corto plazo.

$$\text{Liquidez corriente: } \frac{\text{Activo corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$$

- ✓ **Capital de trabajo:** Es la capacidad que posee una empresa para llevar a cabo sus actividades diarias.

$$\text{Capital de trabajo: Activo corriente} - \text{pasivo corriente}$$

**Indicadores de Apalancamiento:** Permite determinar si una empresa es eficiente en el empleo de los recursos propios, es decir, trabajar con la mínima inversión pero obtener una rentabilidad alta.

- ✓ **Apalancamiento del activo:** Determina el nivel de autonomía de la empresa, mientras más elevado sea el índice indica que la empresa depende mucho de sus acreedores y que dispone de una limitada capacidad de endeudamiento.

$$\text{Apalancamiento del activo: } \frac{\text{Pasivo total}}{\text{Activo total}}$$

- ✓ **Apalancamiento del pasivo:** Mide la proporción de inversión de la empresa que ha sido financiado con dinero de los propietarios.

$$\text{Apalancamiento del pasivo: } \frac{\text{Pasivo total}}{\text{Activo total}}$$

- ✓ **Apalancamiento del patrimonial:** Mide el grado de compromiso del patrimonio con los acreedores de la empresa, además para determinar la capacidad de crédito y saber si los propietarios son los que financian mayormente la empresa.

$$\text{Apalancamiento del patrimonio: } \frac{\text{Pasivo total}}{\text{Patrimonio}}$$

- ✓ **Apalancamiento financieros:** Indica las ventajas o desventajas del endeudamiento con terceros y como contribuye con la rentabilidad del negocio

$$\text{Apalancamiento financiero: } \frac{\text{Activo total}}{\text{Patrimonio}}$$

- ✓ **Apalancamiento del activo fijo:** Indica la unidad monetaria que se tiene de patrimonio por cada unidad invertida en activos fijos, si el coeficiente es igual o mayor que 1, significa que la totalidad de los activos fijos se pudo haber financiado con el patrimonio de la empresa, sin necesidad de terceros.

$$\text{Apalancamiento del activo fijo: } \frac{\text{Patrimonio}}{\text{Activo fijo neto}}$$

**Indicadores de Rentabilidad:** Los indicadores de rendimiento, denominados también de rentabilidad o lucrativita, 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.

- ✓ **Rentabilidad de los activos ROA:** Muestra la capacidad del activo para producir utilidades, independientemente de la forma que haya sido financiado, ya sea con deuda o patrimonio.

$$\text{Rentabilidad del activo } \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Activo totales}}$$

- ✓ **Rentabilidad sobre el capital ROE:** Muestra la combinación de pasivos y capital para medir la rentabilidad por el lado de la aportación de los propietarios

$$\text{Rentabilidad del capital: } \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Capital total}}$$

### 1.1.1.6 Financiamiento

Se clasifica, según su procedencia, interno y externo, según su exigibilidad corto y largo plazo. Fuentes de financiamiento interno son las que se generaron en la empresa de acuerdo a sus operaciones, financiamiento externo aquellas fuentes que la empresa debe recurrir para financiar sus actividades, ya sea, a corto y largo plazo.

#### 1.1.1.6.1 Tipos de fuentes de financiamiento según su procedencia

##### 1.1.1.6.1.2 Fuentes internas:

Generadas dentro de la empresa, como resultado de sus operaciones, son:

- ✓ **Aportaciones de socios:** Se dan en el momento de constituir legalmente la sociedad o mediante nuevas aportaciones.
- ✓ **Utilidades reinvertidas:** Los socios deciden que en los primeros años, no repartirán dividendos, son invertidos en la organización según necesidades.
- ✓ **Depreciaciones y amortizaciones:** Provisiones aplicadas directamente a los gastos de la empresa, disminuyendo con esto las utilidades.
- ✓ **Ventas de activos:** Venta de terrenos, edificios o maquinaria en desuso para cubrir necesidades financieras.

##### 2.1.1.6.1.2 Fuentes externas

Acudir a terceras personas, para lo cual se debe tomar en cuenta monto, plazo, interés, garantías.

- ✓ **A Corto plazo:** Consiste en obligaciones que se espera que venzan en menos de un año.

- ✓ **A Largo Plazo:** Aquellas obligaciones que se espera vengán en un período de tiempo superior a un año.

#### 1.1.1.6.2 Tipos de fuentes de financiamiento según su exigibilidad

##### 1.1.1.6.2.1 Corto plazo

Es más riesgosa que la deuda a largo plazo, es menos costosa y es más susceptible de obtenerse más rápido y bajo términos más flexibles, entre ellas tenemos:

- ✓ **Crédito Comercial:** Son las cuentas por pagar de la empresa, es decir crédito concedido por proveedores, con un plazo de 30 a 60 días.
- ✓ **Créditos Bancarios:** Es acceder a las instituciones bancarias para conseguir dinero y poder continuar con las operaciones de la empresa.
- ✓ **Cuentas por Cobrar:** Consiste en vender las cuentas por cobrar de la empresa a un agente de ventas, mediante un convenio, con el fin, de conseguir recursos nuevos recursos.
- ✓ **Inventarios:** Se utiliza el inventario de la empresa como garantía de un préstamo, en este caso el acreedor tiene el derecho de tomar posesión de esta garantía, en caso de que la empresa deje de cumplir con sus obligaciones.

##### 1.1.1.6.2.2 Largo plazo

- ✓ **Hipoteca:** Una propiedad del deudor pasa a manos del prestamista a fin de garantizar el pago del préstamo.

- ✓ **Arrendamiento Financiero:** Contrato que se negocia entre el acreedor y el arrendatario, permitiendo el uso de los bienes durante un período determinado y un pago fijo. Al vencer el contrato puede optar por: comprar el bien o prolongar el plazo.
  
- ✓ **Fideicomisos:** Es un acto jurídico, en el que una persona entrega a otra la titularidad de unos activos para que ésta los administre en beneficio de un tercero.

### 1.1.1.7 Teoría de jerarquía (Pecking Order Theory)

Según (Myers & Majluf , 1984), la estructura de capital se encuentra entre las más influyentes a la hora de explicar la decisión de financiación respecto al apalancamiento corporativo. La teoría de financiamiento de la jerarquía de preferencia (Pecking Order) establece que existe un orden de elección de las fuentes de financiamiento. Según los postulados de esta teoría, lo que determina la estructura financiera de las empresas es la intención de financiar nuevas inversiones, primero internamente con fondos propios, a continuación con deuda de bajo riesgo como la bancaria, posteriormente con deuda pública y en último lugar con nuevas acciones.

Myers (1984) formula cuatro enunciados que la sustentan la teoría:

- a) Las empresas prefieren la financiación interna;
- b) La tasa de reparto de dividendos se adapta a las oportunidades de inversión;
- c) Si se requiere de financiación externa, la empresa emite primero deuda, luego recursos propios como último recurso para la obtención de fondos.

**Tabla 2**  
**Variables para análisis según (Westerfield Jaffe, 2012)**

<b>VARIABLES</b>	<b>CONTENIDO</b>
<b>Decisiones financieras</b>	<p>Inversión: Activos que valgan más de lo que cuentan</p> <p>Financiamiento: Pasivos que valgan menos de lo que cuestan.</p> <p>Administración del efectivo: Cubrir todas las operaciones</p>
<b>Análisis de estados financieros</b>	<p>Evaluar la posición financiera, presente y pasada, de las operaciones de una empresa, mediante el estado de situación financiera, estado de resultado, estado de flujo de efectivo, estado de cambio en el patrimonio y notas aclaratorias.</p>
<b>Razones financieras</b>	<p>Permiten evaluar la situación económica que posee un negocio, en cuanto a liquidez, apalancamiento y rentabilidad.</p>
<b>Financiamiento según su procedencia</b>	<p><b>Internas:</b> Fuentes generadas dentro de la misma empresa.</p> <p><b>Externas:</b> Otorgadas por terceras personas, mayor apalancamiento, mayor deuda, un menor apalancamiento, menos responsabilidad crediticia</p>
<b>Financiamiento según su exigibilidad</b>	<p><b>Largo plazo:</b> Superior a un año</p> <p><b>Corto plazo:</b> Menor a un año</p>
<b>Teoría Pecking order theory</b>	<p>Orden en que se utilizan las fuentes de financiamiento, siendo las fuentes internas primeras y por ultimo acceder a la deuda.</p>

**Fuente:** (Westerfield Jaffe, 2012)

### 1.1.1 Fundamentos de administración financiera

**Autor:** James C. Van Horner y John M. Wachowics

**Fecha de publicación:** 2010

**País:** México

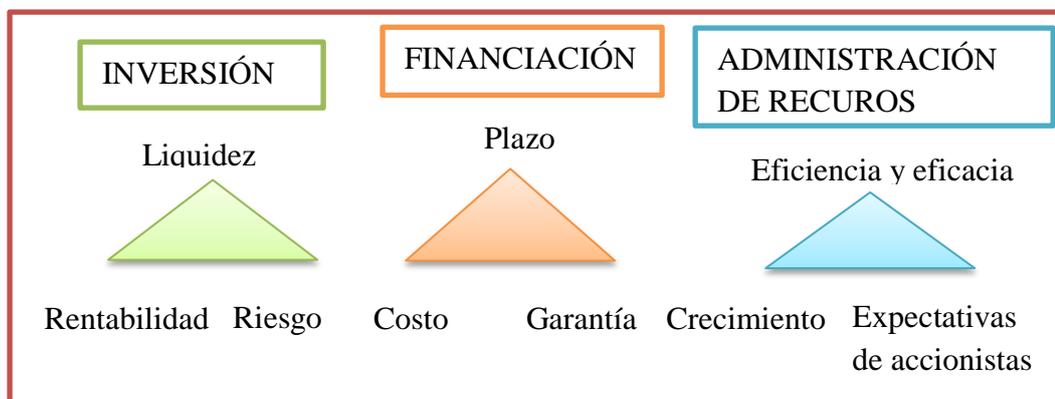
Según (Van Horner & Wachowicz Jr., 2010), indica lo siguiente:

La administración financiera, es aquella, que se encarga de la adquisición, el financiamiento y la administración de bienes. Entre las categorías más importantes en la toma de decisiones que debe tomar un gerente financiero son: decisiones de inversión, decisión de financiamiento y decisión de administración de bienes. Una administración financiera eficiente requiere de una meta.

A continuación se explica brevemente en qué consiste cada tipo de decisión:

- ✓ **Decisiones de Inversión:** Es la más importante, tiene que ver con la creación de valor, es decir, los activos que una empresa debería invertir con el fin de conseguir un buen equilibrio entre rentabilidad, riesgo y liquidez.
- ✓ **Decisiones de Financiamiento:** El director financiero debe estudiar la obtención de fondos, es decir qué combinación de deuda y capital se adquirirá y que tipos de emisión de deuda y capital se realizarán. El propósito es obtener los recursos necesarios con el mínimo costo.
- ✓ **Decisiones de administración de recursos:** Cuando se adquieren los bienes y se obtiene el financiamiento adecuado, se debe gestionar bienes de forma eficiente, para maximizar la riqueza de los accionistas, para ello se debe realizar un análisis financiero, y aplicar técnicas que le permitan interpretar en profundidad las cifras arrojadas por los indicadores financieros, y de esta manera tomar decisiones acertadas, el análisis financiero permite identificar los aspectos económicos y financieros que muestran las condiciones en que opera la empresa con respecto al nivel de liquidez, solvencia, endeudamiento,

eficiencia, rendimiento y rentabilidad, facilitando la toma de decisiones gerenciales, económicas y financieras en la actividad empresarial.



**Figura 5: Decisiones de financiamiento**

### 1.1.2.1 Análisis financiero

Los gerentes tienen la necesidad de poseer conocimientos que les permitan tomar decisiones rápidas y oportunas, para ello requiere la aplicación de herramientas útiles para gestionar eficientemente sus empresas y alcanzar los objetivos establecidos. Van Horner (2010), define el análisis financiero como una técnica de evaluación del comportamiento operativo de una empresa, que facilita el diagnóstico de la situación actual y la predicción de cualquier acontecimiento futuro, pues, los objetivos del análisis financiero se fundamentan en la medición del nivel de solvencia, liquidez, rentabilidad.

### 1.1.2.2 Indicadores de la situación financiera de la empresa

- ✓ **Liquidez y solvencia:** La liquidez significa mantener el efectivo necesario para cumplir o pagar los compromisos contraídos con anterioridad a corto plazo.

LIQUIDEZ		
Capital de trabajo	Razon circulante	Razon prueba ácida
Activo circulante - pasivo circulante	Activo circualnte / pasivo circualnte	Activos circulantes-inventarios/pasivo circualnte

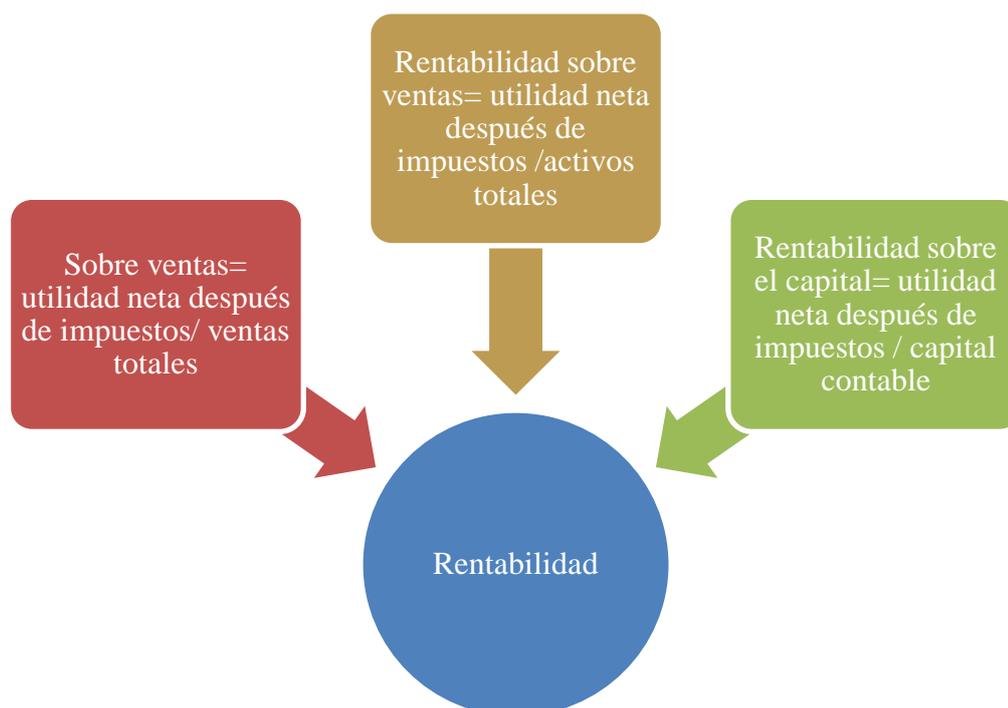
**Figura 6: Indicadores de Liquidez**

- ✓ **Capacidad de endeudamiento:** Antes de tomar la medida de hacer uso de financiamiento, el gerente financiero debe revisar la capacidad de pago de la empresa; pues, es la manera de determinar el volumen máximo de endeudamiento en que esta se encuentra.



**Figura 7: Indicadores de endeudamiento**

- ✓ **Rentabilidad:** Constituye el resultado de las acciones gerenciales, decisiones financieras y las políticas implementadas en una organización, la rentabilidad está reflejada en la proporción de utilidad o beneficio que aporta un activo, dada su utilización en el proceso productivo, durante un período de tiempo determinado.



**Figura 8: Indicadores de rentabilidad**

Fuente: (Van Horner & Wachowicz Jr., 2010)

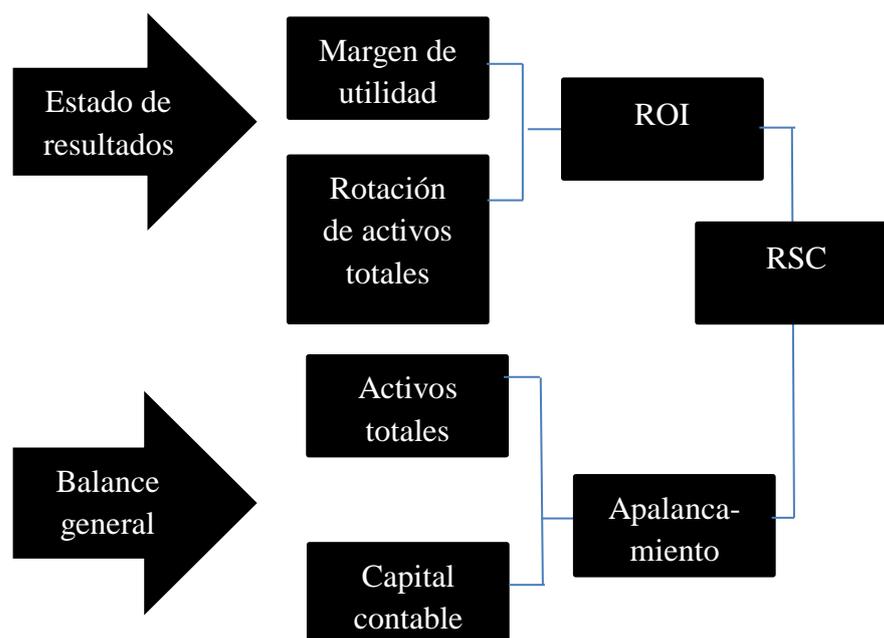
### 1.1.2.3 Técnicas de análisis financiero

El gerente financiero al momento de realizar un análisis financiero en la organización dispone de diferentes técnicas que puede aplicar para analizar e interpretar en profundidad las cifras arrojadas por los indicadores financieros, esto le permite dar respuestas a aquellas preguntas que puedan surgir una vez calculados los mismos.

- ✓ **Análisis comparativo:** Comparar las razones financieras permite determinar promedios, tendencias y variaciones ocurridas en el transcurso del tiempo.

Según (Gitman, 2012), existen dos tipos de comparaciones de razones: el análisis seccional y el análisis de series de tiempo que permiten una mejor interpretación del valor de la razón o indicador. El análisis seccional consiste en comparar los indicadores financieros de diferentes empresas del mismo ramo, por otra parte, el análisis de series de tiempo permite evaluar el desempeño financiero de la empresa en el presente y compararlo con el desempeño en períodos pasados.

- ✓ **El análisis Dupont:** constituye una técnica de investigación (Gitman, 2012) encaminada al hallazgo de las tareas administrativas responsables del desempeño financiero de la empresa, tomando en consideración todos los elementos de las actividades financieras del negocio.



**Figura 9: Sistema Dupont**

**Tabla 3**  
*Variables a ser analizadas por Van Horner*

VARIABLES	CONTENIDO
<b>Decisiones financieras</b>	Inversiones: Financiadas con créditos a largo plazo, o en su caso con capital propio. Financiamiento: Buscar opciones en mercados financieros para poder financiar un negocio, realizando un estudio eficientes, es decir cuál de las opciones es la más adecuada.
<b>Indicadores Financieros</b>	Herramientas claves para determinar la situación económica de la empresa, y tomar decisiones acertadas.
<b>Modelos de análisis financiero</b>	Los modelos son mecanismos que el gerente financiero debe aplicar en la empresa para conocer la situación económica.

**Fuente:** (Van Horner & Wachowicz Jr., 2010)

## 1.2 Sistema financiero ecuatoriano

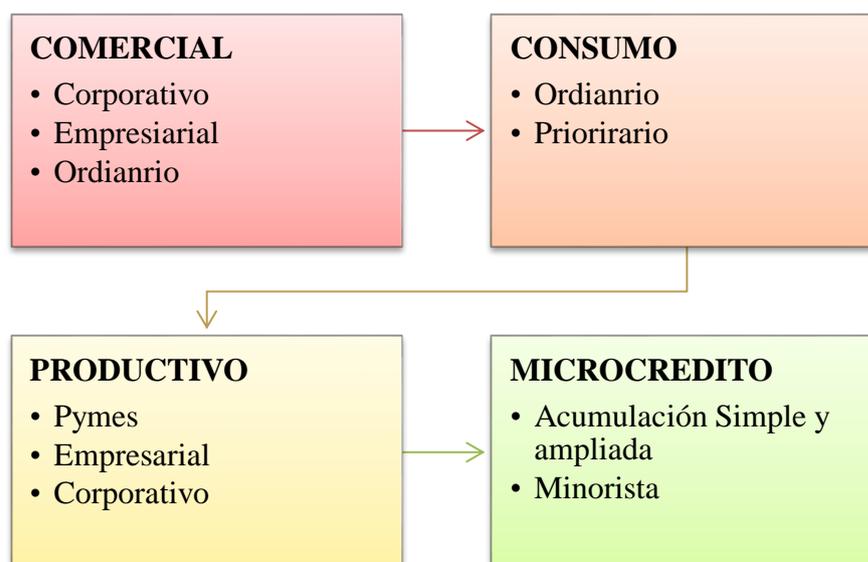
Conformado por instituciones públicas y privadas, que tienen como objetivo canalizar ahorros de su clientes, permitiendo el desarrollo de la actividad económica, haciendo que los fondos lleguen desde las personas que tienen recursos monetarios excedentes hacia las personas que los necesitan. (Superintendencia de Bancos, 2017)

- **Banco:** Es una institución que se encarga de cuidar el dinero entregado por clientes y utilizarlo para dar préstamos, a una tasa de interés. (Superintendencia de Bancos, 2017)
- **Sociedad Financiera:** Institución que otorga créditos para financiar la producción, la construcción, la adquisición y la venta de bienes a mediano y largo plazo.

- **Cooperativas de Ahorro y Crédito:** Es la unión de un grupo de personas que tienen como finalidad ayudarse los unos a los otros, para alcanzar sus necesidades financieras, está formada por socios.

### Segmentación del crédito

- **Productivo:** Concedido a personas naturales obligadas a llevar contabilidad o personas jurídicas a un plazo superior a un año, para financiar proyectos productivos.
- **Comercial:** Concedido a personas naturales obligadas a llevar contabilidad o personas jurídicas que tengan ventas anuales superiores a USD 100,000.00.
- **Consumo:** Adquisición de vehículos livianos de combustible fósil.
- **Microcrédito:** Insumo utilizado para montar empresas propias o iniciar alguna actividad económica.



**Figura 10: Segmentación de Crédito**

**Fuente:** (Junta de Regulacion Monetaria Financiera, 2015)

**Tabla 4**  
*Tasas de interés Activas por segmento de crédito*

Por Segmento	% anual
Corporativo	9,33 %
Empresarial	10,21%
PYMES	11,83%
Comercial- Ordinario	11,83%
Prioritario Corporativo	9,33%
Prioritario Empresarial	10,21%
Consumo Ordinario	17,30%
Minorista	30,50%

**Fuente:** (Banco Central del Ecuador, 2017)

### 1.2.1 Bancos privados

Los bancos con mayor cartera bruta entregada a junio del 2017, son banco Pichincha con el 40,98%, banco Pacífico con el 18,75%, banco Produbano con el 14,44%, banco de Guayaquil con el 13,43% y banco Internacional con el 12,39%, la cartera bruta que afrontan es de USD 16.288.742,19 millones.

**Tabla 5**  
*Composición cartera bruta bancos privados del Ecuador*

ENTIDAD	30/ 06/2017 \$	%
BP PICHINCHA	6.675.165,32	40,98%
BP PACIFICO	3.054.918,54	18,75%
BP PRODUBANCO	2.352.279,06	14,44%
BP GUAYAQUIL	2.187.898,53	13,43%
BP INTERNACIONAL	2.018.480,74	12,39%
<b>TOTAL</b>	<b>16.288.742,19</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** (Superintendencia de Bancos, 2017)

**Tabla 6**  
*Composición de Cartera por segmento*

SEGMENTO	UDS \$	%
Productivo	1.099.348	5,43%
Comercial prioritario	9.581.100	47,29%
Comercial ordinario	193.931,27	0,96%
Consumo prioritario	7.422.200	36,64%
<b>Microempresa</b>	1.515.905	7,48%
<b>TOTAL</b>	<b>20.259.353</b>	<b>100%</b>

Fuente: (Superintendencia de Bancos, 2017)

Se puede observar que los créditos entregados con mayor frecuencia es el comercial prioritario, el mismo que representa el 47,29%, seguido de consumo prioritario con el 36,64% y el microempresa con el 7,48%.

### Parámetros de crédito

- **Línea de crédito:** Contrato que se lleva a cabo entre el deudor y el banco, en relación a la cantidad máxima que el banco puede otorgarle a un determinado tiempo.
- **Préstamos a plazo o quirografario:** Es para financiar algún activo fijo o para capital de trabajo.
- **Garantías bancarias:** Documentación requerida por el banco para respaldar la salida de dinero.
- **Emitir tarjeta de crédito:** Se entrega una vez que el banco ha realizado un análisis al cliente en base a su buro de crédito.

### 1.2.2 Bancos públicos

El sistema de banca pública se constituye en un eslabón muy importante para el desarrollo social, económico y financiero del país.

**Tabla 7**  
*Composición de la cartera de crédito por segmento*

SEGMENTO	UDS \$ (Jun-2017)	%
Productivo	247.487,73	8,94%
Comercial prioritario	1.476.757,47	53,34%
Consumo prioritario	4.828,07	0,17%
Microempresa	1.039.699,30	37,55%
<b>TOTAL</b>	<b>2.768.772,57</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** (Superintendencia de Bancos, 2017)

Este sector concentra su cartera de crédito, en créditos comerciales con el 53,34%, seguido de la microempresa 37,55%, y productivo en un 8,94%, los demás segmentos de crédito están por debajo.

### 1.2.3 Cooperativas de ahorro y crédito

La Ley de Economía Popular y Solidaria se fundamenta en la promoción del desarrollo sostenible de las diversas instituciones que están vinculadas a las sociedades de individuos.

**Tabla 8**  
*Cartera bruta de las Cooperativas de Ahorro y crédito*

SEGMENTO	USD \$ (Jun-2017)	%
Productivo	97,30	3,14%
Comercial prioritario	1.573,95	50,82%
Comercial ordinario	239,56	7,74%
Consumo prioritario	1.186,11	38,30%
<b>TOTAL</b>	<b>3.096,92</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** (Superintendencia de Bancos, 2017)

Las cooperativas entregan en un 50,82% de crédito comercial prioritario, mientras que el sector comercial está representado por un porcentaje mínimo del

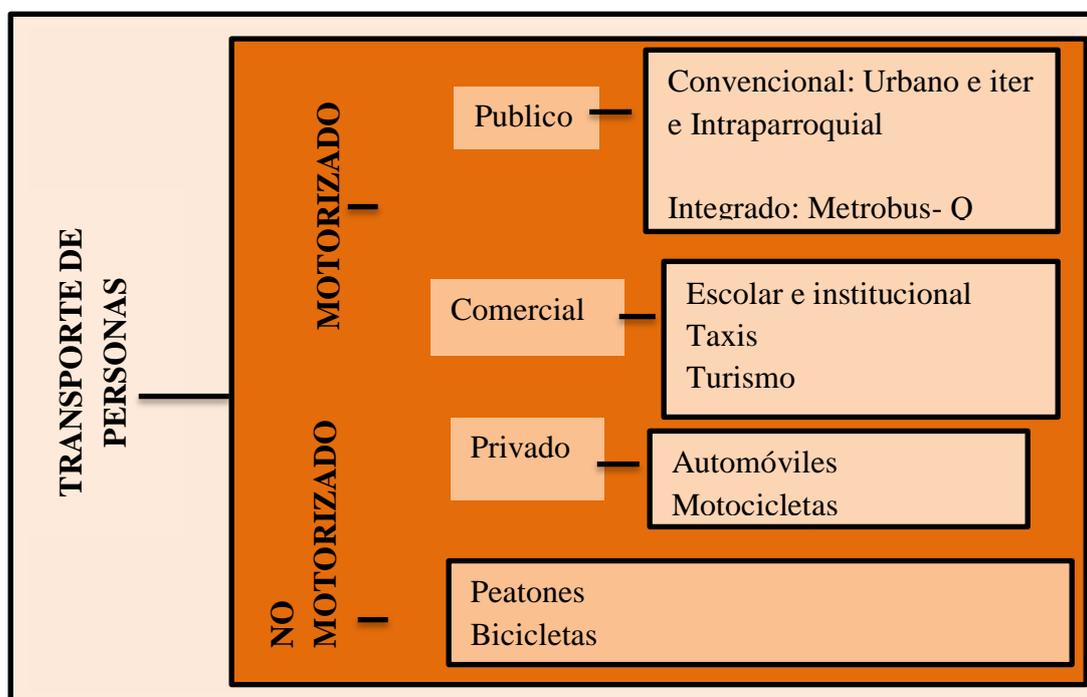
7,74%; pero sin embargo hay que recalcar que las cooperativas estas evolucionando constantemente para ofrecer sus servicios a todos los sectores.

De acuerdo a la revista Ekos Negocios, las cooperativas con mayor cobertura es la Juventud Ecuatoriana progresista, con una cobertura del 40% seguida de la cooperativa Jardín Azuayo con el 26%; las mismas que se encuentran en el segmento 1; además entregan créditos de acuerdo a las siguientes tasas de interés.

### 1.3 Transporte

El transporte es el principal componente de movilidad, comprende los medios que se utilizan para el desplazamiento de personas y mercadería en modo motorizado y no motorizado, el primero constituye un modo de movilización debido a las distancias de la ciudad, mientras que los no motorizados cubren los desplazamientos de caminata y bicicleta. (Flasco Andes, 2009-2015).

El sistema de transporte está estructurado de la siguiente manera



**Figura 11: Transporte masivo urbano DMQ**

Fuente: (Flasco Andes, 2009-2015)

### 1.3.1 Transporte terrestre de pasajeros

Se entiende por servicio de transporte terrestre de pasajeros, a la actividad de trasladar o llevar personas de un lugar a otro en un vehículo motorizado, a través de las carreteras, caminos o red vial terrestre; de acuerdo al artículo 51 de la Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial clasifica al servicio de transporte en:

- ✓ **Transporte público:** Prestado por el Estado u otorgado mediante contrato de operación a operadoras de transporte legalmente constituidas.
- ✓ **Convencional:** Conformado por los operadores de buses tradicionales con sus respectivas rutas, se subdividen en: servicio urbano, interparroquial e intraparroquial, cubriendo una demanda de viajeros de 2.230.584.

**Tabla 9**  
*Sistema de transporte de pasajeros*

	<b>Movilidad</b>	<b>Viajes</b>
<b>Público</b>	Convencional	2.230.584
	Escolar y empresa	398.474
	<b>Total</b>	2.629.058
<b>Privado</b>	Auto	833.279
	Taxi	141.271
	<b>Total</b>	974.550
<b>Movilidad mecanizada</b>		<b>3.603.609</b>

- ✓ **Metrobús-Q:** Conformado por: Trolebús, Ecovía, Corredor Central Norte, y Corredor Suroriental, cada uno con su troncal y alimentadoras.

**Tabla 10**  
*Sistema de Metrobús-Q*

MOVILIDAD	VIAJES
Metrobús-Q	512.856
Alimentadores	272.935
<b>Total</b>	<b>785.791</b>

- ✓ **Transporte Comercial:** Conformado por los servicios de transporte escolar e institucional, servicios de taxis y servicio de turismo.
- ✓ **Transporte privado:** Satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo, sin fines de lucro.
- ✓ **Peatones:** Es el desplazamientos a pie para llegar al destino.
- ✓ **Bicicletas:** Utilizado para distancias cortas, pero en los últimos años y con las adecuaciones de la ciudad, está ganando terreno en la preferencia de los ciudadanos y se lo ve como un medio de transporte incluyente.

### 1.3.2 Operadoras de Transporte del DMQ

Quito, ciudad pionera en América Latina en transporte público masivo sostenible, se proyecta como una ciudad de vanguardia con sistemas de transportes modernos y eficientes; el sistema de transporte de la ciudad está integrado por el sistema público, comercial y privado, y Metrobus-Q; el sistema convencional está integrado por operadoras según datos proporcionado por la empresa Publica metropolitana de transporte de pasajero de Quito ( EPMTTP), suman 62 operadoras, divididas en 46 operadoras urbanas, con una flota de 2047 unidades, 13 intraparroquiales con una flota 379 y 3 intracantonales con una flota de 34,

realizando sus recorridos en 186 rutas, con una duracion del servicio de 16 horas (5:00 a 21: 00), con una frecucia de recorrido minimo 15 minutos y máxiama una hora con 15 minutos (Empresa Metropolitana de Transporte de Pasajeros, 2012).

El transporte colectivo urbano está conformado por 46 operadoras inscritas a la Cámara de Transporte Urbano de Quito, cuentan con 2.047 unidades; cubren 150 rutas. (Empresa Metropolitana de Transporte de Pasajeros, 2012).

**Tabla 11**  
*Operadoras del servicio de transporte urbano masivo*

<b>Operadoras</b>	<b>Uni</b>	<b>Operadoras</b>	<b>Uni</b>	<b>Operadoras</b>	<b>Uni.</b>
San Cristóbal	61	San fco de Chillogallo	70	Bellavista	30
Transalfa	40	Quito	40	Guadalajara	15
Sematrams	8	Paquisha	73	Victoria	66
Mariscal Sucre	38	Transheroica	57	Vencedores de Pichincha	81
Cóndor Mirador	20	Disutrans	65	7 de mayo	33
Lujaturissa	24	Juan Pablo II	57	Quitumbe	72
21 de julio	26	Conetra	46	San Carlos	74
Tesur	56	Metrotrans	24	Montserrat	27
Translatinos	78	Trans hemisferios	74	Serviagosto	27
Transporte Zeta	32	San Juan de Calderon	24	Rapitrans	23
6 de Diciembre	34	Llano grande	22	Agila Dorada	52
Catar	78	Calderon	73	Nacional	42
Latina	67	Pichincha	38	Quiteño libre	37
Semgyllforsa	23	Tranplaneta	35	Transporcel	42
Secuatrans	18	Reino de Quito	59	Alborada	43
Colectrans	23				
<b>TOTAL</b>					<b>2047</b>

**Fuente:** (Empresa Metropolitana de Transporte de Pasajeros, 2012)

#### **1.4 Marco legal**

El marco legal que regula la actividad del servicio de transporte de pasajeros masivo urbano del Distrito Metropolitano de Quito son:

- Constitución de la Republica
- Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (LOTTTSV)
- Reglamento a la ley LOTTTSV

#### **1.4.1 Constitución de la República del Ecuador 2008**

El Art. 394 establece que “el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias”. (Constitucion de la Republica del Ecuador, 2008).

#### **1.4.2 Ley orgánica de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial (LOTTTSV)**

Los artículos que se mencionan a continuación son aquellos donde se estipula aspectos importantes relacionados con el servicio de transporte terrestre público de pasajeros.

**Art. 2.-** La ley indica los principios generales como: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, formalización del sector, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad. (Ley Orgánica Reformatoria, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2015).

El artículo 54; establece que la prestación del servicio de transporte atenderá los aspectos de protección y seguridad de los usuarios, eficiencia en la prestación del servicio y protección ambiental.

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

El artículo 75, dispone a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, que es ejercicio de sus competencias, controlar mediante contrato de operación, la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, en cualquier tipo, para los ámbitos intrarregional; interprovincial; e intracantonal. (Ley Orgánica Reformativa, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2015).

#### **1.4.3 Reglamento a la ley orgánica de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial**

El artículo 40 de este Reglamento determina que el transporte terrestre de personas es un servicio esencial que responde a las condiciones de:

- ✓ **Responsabilidad:** El estado genera políticas, regulaciones y control para el cumplimiento, por parte de los usuarios y operadores de transporte terrestre.
- ✓ **Universalidad.-** Estado garantizará el acceso al transporte terrestre, sin distinción de ninguna naturaleza.
- ✓ **Accesibilidad.-** Derecho que tienen los ciudadanos a su movilización y de sus bienes
- ✓ **Comodidad.-** Las operadoras de transporte deberán cumplir y acreditar, de conformidad a las normas, reglamentos técnicos y homologaciones que para cada modalidad y sistema de servicio de tránsito.
- ✓ **Calidad.-** Cumplimiento de los parámetros de servicios establecidos por los organismos competentes que ofrezcan las operadoras de transporte a sus usuarios.
- ✓ **Medio ambiente.-** El estado garantizará que los vehículos que ingresan al parque automotor cumplan con normas ambientales y promoverá la

aplicación de nuevas tecnologías que permitan disminuir la emisión de gases contaminantes

## 1.5 Marco institucional

- Ministerio de transporte y obras públicas
- La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y,
- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y Municipales y sus órganos desconcentrados.

El artículo 130 del COOTAD asigna la rectoría general del Sistema Nacional de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, definir en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público. (Codigo Organico Organizacion Territorial Autonomia Descentralizada, 2010).

### ORGANISMOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

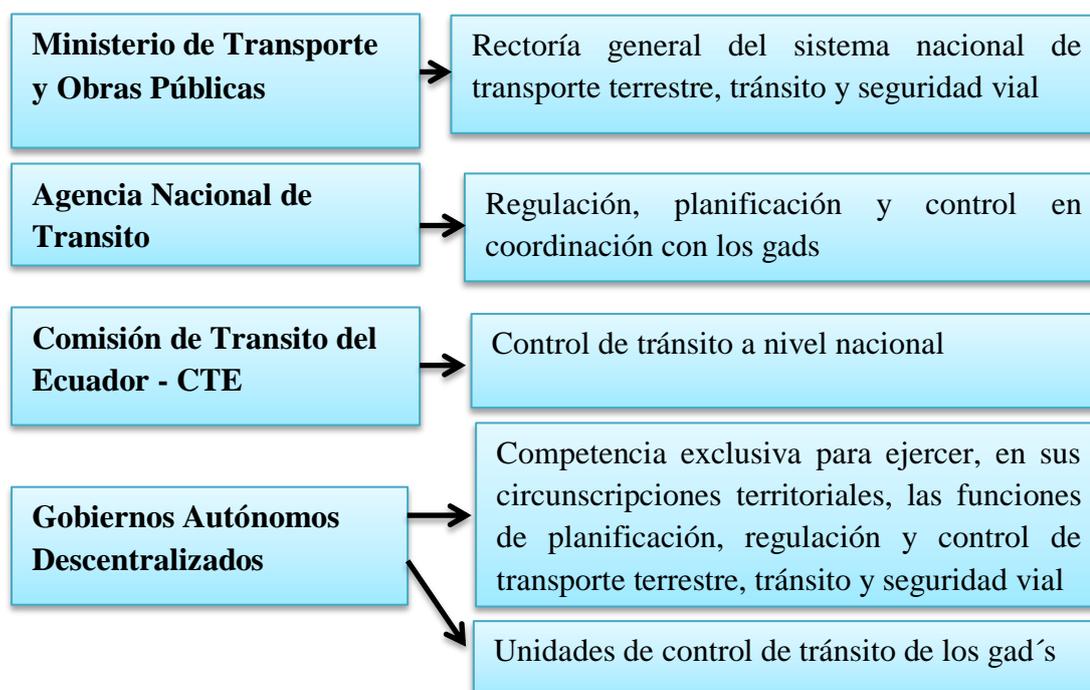


Figura 12: Organismos de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

## **1.6 Marco referencial**

Al realizar la búsqueda en bases de datos como El Sevier, Redalyc, se encontró que el estado del arte sobre el tema de financiamiento, ha sido previamente analizado desde la perspectiva de varios autores llegando a desarrollar un enfoque descriptivo que servirá de base para desarrollar la presente investigación como:

### **1.6.1 Papers 1: Financiación del servicio público de transporte urbano: un estudio empírico en las empresas españolas**

**Autor (es):** M. Luisa Delgado Jalón, Miguel A. Sánchez de Lara Alba Gómez Ortega

**Fecha de Publicación:** 2014

**País:** España

(Jalon, Sanchez y Gomez, 2014), en su estudio titulado: Financiación del servicio público de transporte urbano, cuyo objetivo es analizar los problemas en el sector del transporte público urbano, centrados en la búsqueda de una progresiva mejora en las condiciones técnicas, medioambientales y de calidad del servicio, combinada con una mejora en la eficiencia de sus recursos económicos, lo que impulsa en diseñar un sistema de financiación pública transparente acorde a las actuales circunstancias económicas del país.

#### **Objetivos específicos**

1. Modificar la política tarifaria para mejorar la financiación.
2. Influir los modelos de gestión en la persistencia de los déficits de explotación.
3. Influir en la carencia de legislación estatal sobre la financiación del transporte público en la situación deficitaria actual.

**Tabla 12**  
*Papers financiación del servicio público de transporte urbano*

<b>VARIABLES</b>	<b>RESULTADOS</b>
<b>Recaudación Aportaciones publicas</b>	La recaudación y las subvenciones de cobertura del servicio presentan una evolución positiva del 5,67% en el período objeto de estudio.
<b>Política tarifaria</b>	La política tarifaria, se debe establecer en relación a los gastos operativos del servicio, para que las operadoras tengan una rentabilidad favorable. Para contrarrestar esta situación, se ha podido verificar el incremento de la financiación pública del servicio y se ha comprobado que las variaciones positivas más importantes se producen en aquellas que no se acuerdan en función de parámetros como viajeros, habitantes, etc.
<b>Otros ingresos de explotación</b>	Del análisis de la cobertura de los costes de explotación a través de los ingresos por recaudación y de las aportaciones públicas, se ponen de manifiesto unas necesidades de financiación del servicio que han ido disminuyendo a lo largo de estos años a base de incrementos paulatinos y moderados de las aportaciones de las administraciones públicas.

**Fuente:** (Jalon, Sanchez y Gomez, 2014)

### **1.6.2 Paper 2: Financiación de nuevas empresas: comparación de las fuentes de financiación en Colombia y Chile**

**Autor (es):** Bernardo Barona Zuluaga y Jorge Alberto Rivera Godoy

**Fecha de Publicación:** 2013

**País:** Colombia

Los autores ( Barona Zuluaga & Rivera God, 2016), en su estudio titulado financiación de nuevas empresas: comparaciones de las fuentes de financiamiento en

Colombia y Chile, cuyo objetivo es identificar y comparar las fuentes de financiación empleadas por empresas jóvenes en Colombia y Chile y sus factores influyentes basándose en la moderna teoría financiera, que incorpora conceptos de la economía institucional, en el estudio de la estructura financiera de la nueva empresa. Los análisis multivariado de información recolectada indican que las empresas se financian principalmente con fuentes internas, préstamos bancarios y créditos de proveedores, pero con diferencias importantes, según el país donde están localizadas.

### Objetivos específicos

1. Analizar las fuentes de financiación de nuevas empresas para sus inversiones en capital de trabajo y en activos fijos en Colombia y Chile.

**Tabla 13**  
*Papers financiación de nuevas empresas*

VARIABLES	RESULTADOS
<b>Financiación para capital de trabajo</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fuentes internas o utilidades retenidas</li> <li>• Bancos</li> <li>• Instituciones financieras no</li> <li>• Proveedores</li> </ul>	En Chile y Colombia las empresas con edad entre 5 y 24 años se financiaron en el año estudiado principalmente con tres tipos de recursos: fuentes internas o utilidades retenidas, préstamos bancarios y crédito de proveedores. En el marco de la moderna teoría financiera, la financiación mediante utilidades retenidas es una estrategia de financiación eficiente en el caso de nuevas empresas.
<b>Financiación para activos fijos</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fuentes internas</li> <li>• Bancos</li> <li>• Instituciones financieras no</li> </ul>	Un mayor desarrollo del mercado financiero en términos de cobertura y eficiencia permitirá a los países mejorar su competitividad, incrementar las tasas decrecimiento económico, mejorar los niveles de ocupación de la población y avanzar hacia una mayor equidad en la distribución de los ingresos.

Fuente: ( Barona Zuluaga & Rivera God, 2016)

### **1.6.3 Papers 3: Situación actual del transporte público urbano: la visión de las empresas operadoras**

**Autor (es):** Francisca Anguita, Rodríguez Beatriz, Duarte Monedero, Sandra Flores Ureba.

**Fecha de Publicación:** 2014

**País:** España

Según los autores (Anguita, Rodríguez & Duarte , 2014), en su artículo titulado situación actual del transporte público urbano: la visión de las empresas operadoras, cuyo objetivo es identificar los aspectos que afectan a la actividad diaria de los operadores de transporte urbano en España, en el ámbito de la gestión eficiente.

El instrumento aplicado fue la encuesta utilizada para estudiar empíricamente las características e interrelaciones de variables en investigaciones sociales.

#### **Objetivos específicos**

1. Analizar los costes de operación.
2. Analizar la financiación.
3. Analizar de los factores de calidad, innovación, oferta del servicio.

**Tabla 14**  
*Papers situación actual del transporte público urbano*

<b>VARIABLES</b>	<b>RESULTADOS</b>
<b>Costes</b>	La preocupación de las empresas concesionarias por prestar un servicio de mayor calidad se traduce en un incremento de los costes operativos de las mismas.
<b>Financiación</b>	Los ítems sobre financiación las operadoras llegan a la conclusión que las subvenciones a percibir son ineficientes, el problema radica en la demora del cobro de estas y las tarifas, tanto en el importe como en la fórmula para determinarlas.
<b>Calidad</b>	Desde el punto de vista de los operadores, el atributo que determina la calidad del servicio es la puntualidad.
<b>Innovación</b>	La innovación en nuevos sistemas de comercialización tiene poca importancia para los gestores, porque la utilización del servicio no se ve condicionada por estos factores, como por la percepción de una adecuada información por parte del usuario.
<b>Oferta de servicio</b>	El servicio ofertado en sus distintos aspectos está estrechamente vinculado a la financiación y al coste del servicio.

**Fuente:** (Anguita, Rodríguez & Duarte , 2014)

#### **1.6.4 Papers 4: La financiación del transporte urbano y metropolitano desde los presupuestos del estado**

**Autora (es):** Ginés de Rus y M. Pilar Socorro.

**Fecha de Publicación:** 2006

**País:** España

Los autores (De Rus & Socorro, 2006), en su investigación titulada la financiación del transporte urbano y metropolitano desde los presupuestos del estado,

cuyo objetivo es analizar la formas de financiación pública en base a los incentivos entregados por las Administraciones Territoriales. El transporte urbano y metropolitano en España, de igual que en todo el mundo, recibe financiación de las administraciones públicas con el fin de que sus precios y niveles de servicio incentiven el uso de una modalidad de transporte considerada más beneficiosa que su alternativa privada.

### Objetivos específicos

1. Analizar la financiación del transporte urbano y metropolitano por la Administración General del Estado.

**Tabla 15**

*Papers financiación del transporte urbano y metropolitano*

VARIABLES	RESULTADOS
<b>Financiación por administradoras publicas</b>	El mecanismo actual de financiación del transporte público urbano y metropolitano desde los Presupuestos Generales del Estado presenta serios inconvenientes, como retraso en los pagos y pocos recursos.

**Fuente:** (De Rus & Socorro, 2006)

## CAPITULO II

### MARCO METODOLÓGICO

#### 2.1 Enfoque de investigación Mixto

La presente investigación tiene un enfoque mixto, tomados de referencia del libro de Metodología de la investigación, según su autor Roberto Hernández Sampieri; donde definen que el enfoque cuantitativo, es aquel que utiliza la recolección de datos para probar una hipótesis, teniendo una base de medición numérica y análisis estadístico, con la finalidad de probar teorías que ya fueron desarrolladas con anterioridad por diferentes autores; sirviendo de sustento para elaborar el marco teórico de la investigación a desarrollar; mientras que el enfoque cualitativo, es la recolección de datos sin medición numérica, como las descripciones y la observación, para descubrir o afinar preguntas de investigación o revelar nuevas interrogantes, con este enfoque se desarrolla el marco referencial. (Hernandez, Fernandez & Baptista R. , Metodologia de la investigacion, 2014, pág. 37-40).

Por lo tanto la investigación planteada tiene un enfoque cualitativo que permitirá interpretar y analizar la problemática existente con la falta de financiamiento que tiene las cooperativas de transporte de pasajeros masivo urbano del DMQ.; mediante un análisis de la documentación publicada en páginas oficiales, (Cámara de transporte urbano, medios de comunicación, superintendencia de bancos, Empresa Metropolitana de Quito); y, observando la mala calidad de servicio que están ofrecen a los usuarios, por contar con unidades en mal estados. El enfoque cuantitativo permitirá realizar un análisis a los estados financieros de las operadoras de transporte, evidenciando de esta manera que el capital con la que cuentan para poder cubrir sus gastos diarios es insuficiente, y así verificar la hipótesis planteada.

## 2.2 Tipología de investigación

### 2.2.1 Por su finalidad Aplicada

La investigación a desarrollarse es aplicada; permitiendo de esta manera solucionar problemas prácticos o (empíricos), como es la falta de financiamiento de las cooperativas de transporte de pasajeros masivo urbano del DMQ., este tipo de investigación tiene el propósito de buscar, teorías que han sido investigadas y estudios que han sido desarrollados, a través de conocimientos adquiridos con anterioridad. A través de esta investigación se recurrirá al conocimiento ya existente en materia de financiamiento y transporte.

### 2.2.2 Por las fuentes de información Documental

La presente investigación es de carácter documental, como resultado de fuentes secundarias de información entre las que se destacan boletines de la, Cámara de Transporte Urbano, Agencia Nacional de tránsito, Ministerio de transporte y Superintendencia de Compañías; donde se encuentran los estados financieros, que muestran la situación económica de las operadoras de transporte, además se revisará, leyes, reglamentos, códigos, periódicos, revistas y trabajos anteriores de temas afines a las variables del problema. Además se tomará en cuenta el marco teórico anteriormente desarrollado.

Para realizar la presente investigación sobre el tema de financiamiento, se analizará a fuentes de información primaria y secundaria, ya que debe estar sustentada en información verificable, es decir, documentos, estadísticas, revistas, informes, etc.

- ✓ **Fuentes primarias:** Es la información directa, la cual puede ser oral o escrita recopilada directamente por el investigador, proporcionan datos de primera mano. Para el presente estudio la información primaria fue la aplicación de la encuesta.

- ✓ **Fuentes secundarias:** Es la información escrita que ha sido recopilada y transcrita por personas que han adquirido el conocimiento en un tema o área en particular, para este estudio, la información son los balances financieros, descargados de la página de la Superintendencia de Compañías.

### **2.2.3 Por las unidades de análisis Insitu**

La investigación se la realizara en el Distrito Metropolitano de Quito, a las 46 Operadoras de transporte de pasajeros masivo urbano, afiliadas a la Cámara de transporte Urbano de Quito; del total de operadoras se tomara una muestra representativa de 16 operadoras del servicio convencional urbano de pasajeros, conforme al cálculo descrito en el literal (2.4.3).

### **2.2.4 Por el control de las variables No experimental**

De acuerdo con Hernández, Fernández y Baptista, existe dos diseños de la investigación: experimental y no experimental, cada una de estos de divide en diferentes categorías. La investigación experimental se divide en preexperimentos y experimentos (puros), mientras que la no experimental de divide en diseños transversales y longitudinales, donde indica que ninguno es más importante que otro, depende del tipo de investigación, ambos tiene su propio diseño, es decir, según sus objetivos, la hipótesis y el tipo de estudio (Hernandez, Fernandez & Baptista R. , Metodologia de la Investigacions, 2014, pág.129).

Una vez analizado la metodóloga de la investigación que se emplear en para realizar un estudio se ha llegado a concluir que este tipo de investigación utilizará el tipo de estudio descriptivo, y con respeto al diseño se determina que se utilizará una investigación no experimental, ya que solo se analizara y describirá las relaciones que existen entre las variables que afectan a la calidad del servicio de transporte y su rentabilidad, es decir, financiamiento, política gubernamental e inversión de bienes de capital.

### 2.2.5 Por el alcance Descriptivo

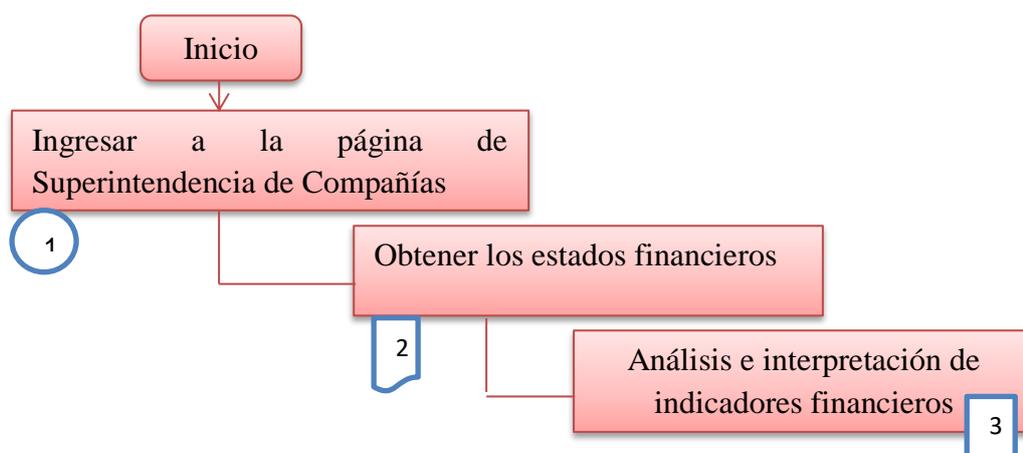
Una vez revisada la información relacionada con el financiamiento y cooperativas de transporte de pasajero urbano masivo del Distrito Metropolitano de Quito, para el desarrollo de la investigación, es preciso determinar en qué consiste el alcance descriptivo, el mismo que describe situaciones y eventos, es decir como son y cómo se comporta determinados fenómenos, por lo tanto para el presente estudio se toma como referencia teorías y marco referencial elaborado anteriormente por varios autores, en cuanto al financiamiento, transporte, estructura, tipos, fuentes y modelos propuestos.

### 2.3 Hipótesis (De ser el caso. Estudio empírico)

La hipótesis a comprobar es que el financiamiento de las cooperativas de transporte de pasajeros urbano masivo del Distrito Metropolitano de Quito, afectan la calidad del servicio y la rentabilidad.

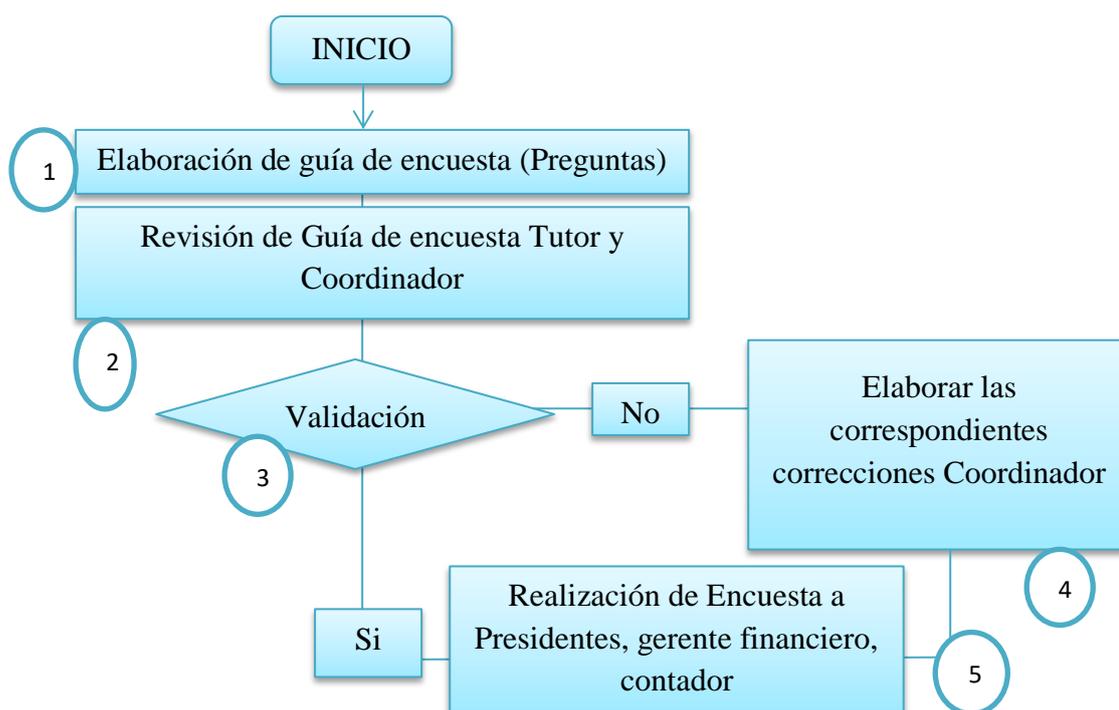
### 2.4 Procedimiento para recolección de datos

Para la presente investigación se realizará dos procedimientos: el primero es la recolección de datos documentales, tomando en cuenta que toda información obtenida, debe ser confiable y tenga validez, siguiendo el siguiente esquema.



**Figura 13 Flujograma de recolección de información financiera**

El segundo procedimiento es la técnica de campo; la que me permitirá recolectar información primaria como es la realización de la encuesta al presidente, gerente financiero o contador, y por último, se realizará un ordenamiento y tabulación de la información, para representar de forma gráfica los resultados obtenidos y realizar una interpretación y análisis de los mismo con el objetivo de comprobar las variables planteadas.



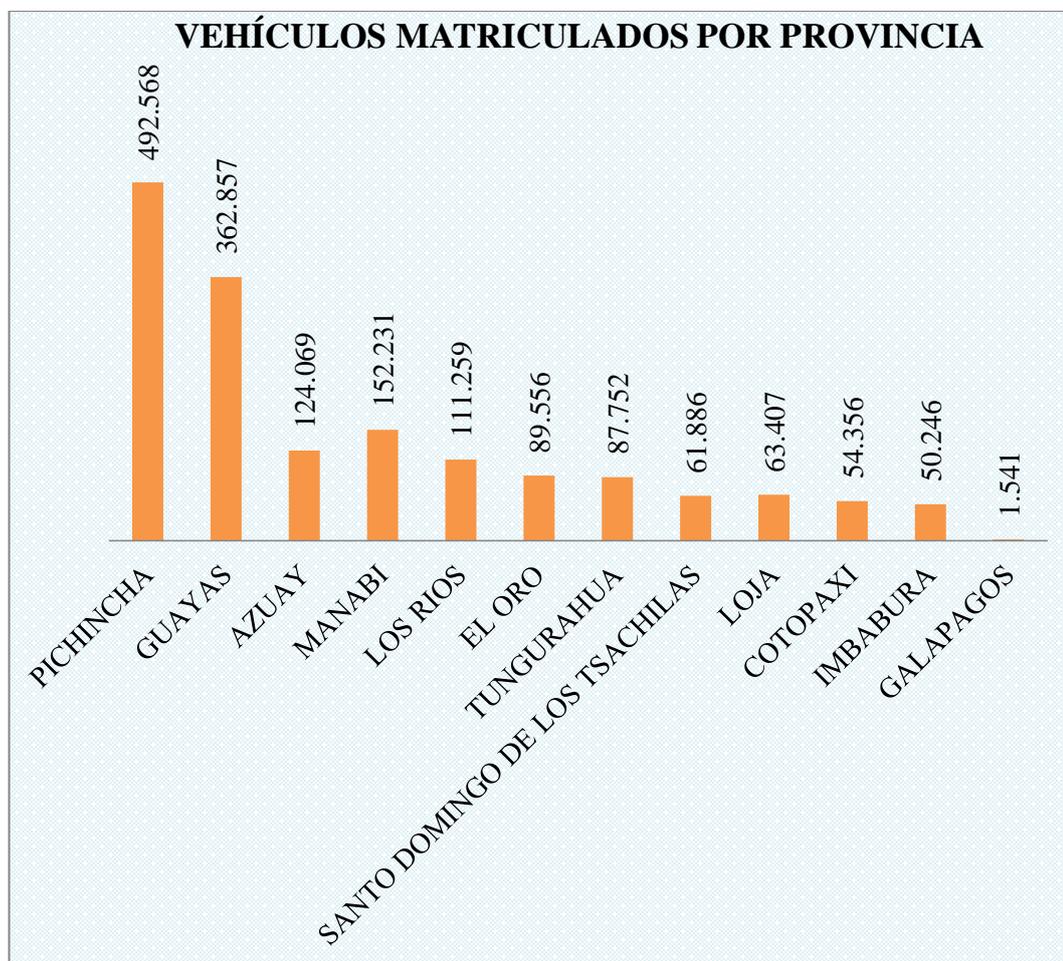
**Figura 14: Flujograma de para elaboración de la encuesta**

Por lo tanto, en este procedimiento se procederá a tener contacto directo con los administradores de los recursos financieros, es así, que se visitará a las operadoras correspondientes; cuya finalidad es obtener información relevante sobre la problemática, que afrontan estas cooperativas, al momento de cumplir con sus operaciones de brindar servicio a la ciudadanía.

#### 2.4.1 Universo

A nivel nacional la provincia que registra mayor vehículos matriculados es la provincia de Pichincha con un número de vehículo de 492.568; seguido de Guayas

con 362.857 vehículos matriculados, Azuay con 124.069, Manabí con 152.231, Los Ríos con 111.259, el Oro con 89.556, Tungurahua con 87.752, Santo Domingo con 61.886, Loja con 63.407, y por ultimo Galápagos con 1.541 vehículos matriculados.



**Figura 15: Número de vehículos motorizados matriculados, por provincia**

#### 2.4.2 Población

La población para el presente estudio son todos los medios de transporte que conforma el Distrito Metropolitano de Quito, el mismo que está integrado por el subsistema de transporte convencional, conformado por 46 operadoras, con 2047 unidades de servicio urbano, 3 operadoras interparroquiales, que cuenta con 34 unidades y 13 operadoras con 379 unidades interparroquiales; subsistema de

Metrobus-Q, compuesto por 70 unidades del corredor central, 130 unidades de la ecovia, 400 unidades del corredor central norte y 301 unidades de corredor sur orientado; sistema de metro; compuesto por 309 unidades entre trolebús y articulados.

**Tabla 16**  
*Sistema de transporte de pasajeros del DMQ*

Tipo	Operadora	Unidades	Servicios
<b>Subsistema convencional</b>			
	46	2047	Urbano
Buses	3	34	Intraparroquiales
convencionales	13	379	Interparroquiales
<b>Total</b>		<b>2460</b>	
<b>Subsistema Corredor Metrobus- Q</b>			
		70	Central trolebús
		130	Ecovia
Buses alimentadores	1	400	Central norte
		301	Sur occidental
<b>Total</b>		<b>901</b>	
<b>Subsistema Metro</b>			
		113	Central trolebús
Trolebús y buses	1	122	Sur oriental ecovia
articulados		74	Central norte
<b>Total</b>		<b>309</b>	
<b>TOTAL DE 64</b>		<b>3670</b>	
<b>OPERADORAS</b>			

Fuente: (Empresa Metropolitana de Transporte de Pasajeros, 2012)

**Tabla 17**  
*Población de las operadoras de transporte DMQ*

TIPO	FLOTA	RUTAS	OPERADORAS
Buses urbanos convencionales	2047	150	46

### 2.4.3 Muestra

La muestra aplicada a la siguiente población, es muestreo probabilístico de manera que nuestro error sea mínimo, además significa que todos los elementos de la población tienen la misma probabilidad de ser incluidos en la muestra. Para el cálculo de la muestra se utilizará la fórmula de población finita

#### Fórmula:

$$n = \frac{Z^2 * N * p * q}{e^2 * (N - 1) + Z^2 * p * q}$$

#### Dónde:

n = Tamaño de la muestra

p = Probabilidad de éxito de un evento

q = Probabilidad de fracaso de un evento

e = Grado de error admisible

Z = Valor Z de la distribución normal correspondiente a un nivel de confianza

N = Tamaño de la población de estudio.

#### Reemplazando a la formula seria:

p = 95% Probabilidad de que se realice la encuesta

q = 5% Probabilidad de que no se realice la encuesta

e = 5% Error

z = 1.95 correspondiente al 95% de nivel de confianza

N = 46 Cooperativas de transporte de pasajero de la provincia de Pichincha.

#### Aplicación:

$$n = \frac{1,95^2 * 46 * 0.95 * 0.05}{0,05^2 * (46 - 1) + 1,95^2 * 0.95 * 0.05} = 16$$

Con la aplicación de la fórmula para poblaciones finitas, se determinó el tamaño de la muestra, siendo 16 operadoras de transporte a las que se les va aplicar la encuesta en el DMQ. Con los resultados se resuelve que a 16 entidades se debe

realizar la encuesta tomando en cuenta que se aplicó con un nivel de confianza del 95% y un margen de error admisible del 5%.

#### 2.4.3.1 Selección de la muestra

La determinación de la muestra es de forma aleatoria simple a través del método selección sistemática de elementos muestrales, aplicable a la población antes mencionado, este método es fácil y se lo realiza manualmente, primero se toma un numero inicio, (1), posterior se considera un intervalo 3 ( 46/16) y por último se los elementos de la muestra; 3,6,9,12,15,18,21,24,27,30,33,36,39,42,45; es decir, las operadoras para la presente investigación son aquellas que dentro de la tabla de frecuencia se ubiquen en dicha posición.

**Tabla 18**  
*Operadoras de transporte, que se les aplicará la encuesta*

N	Operadora	Telf	Email	Dirección
1	San Cristóbal S.A	2953124	san_cristobal1977@hotmail.com	Zaldumbide S1-52 y Francia.
2	Mariscal Sucre	3184411	mariscalsucre2009@hotmail.com	Lizardo García, lote 44 N12E, Valle Hermoso.
4	21 de julio S.A	2955-369	cia21dejulio@hotmail.com	Álvaro de Cevallos N6-189 y Martín del valle.
5	Latina S.A	2845-732	latina@latitransursa.com	Apuela 867 y Cusubamba.
6	Rapitrans	2492335	rapitrans98@hotmail.com	John f. Kennedy n72-08 y Bartolome Murillo.
7	Alborada Cia	3452-150	alborada_cia_trans@yahoo.com	Enrique Garcés no. 65-83 y Nicolás Rodríguez.
8	Guadalajara	2821538	transportesguadalajara2013@gmail.com	Pueblo Blanco Calle 28 de Junio y 25 de Noviembre.
9	Victoria	2731858	ccompaniavictoria@hotmail.com	Balzar 11730 y Palenque Sector San Bartolo.
10	Quitumbe Cia	2684600	operadora_quitumbe@hotmail.com	Pasaje S26A OE3-290 y Rumichaca.

Continúa



<b>11</b>	San fco de Chillogallo	3034926	sanfrancisco_sa@hotmail.com	Av. Carlos Freile Zaldumbide e Isidro Barriga
<b>12</b>	Paquisha	2492771	cooperativapaquisha@hotmail.com	Piedras Negras No.71-302 y San José del Condado.
<b>13</b>	Disutrans S.A	3042957	info@disutransa.com.ec	Av. Rumichaca y Huayanay Ñan.
<b>14</b>	San Juan de Calderon	3470255	cooptranssanjuan@hotmail.com	Pio xii n12-98 y 24 de junio sector san juan de calderón.
<b>15</b>	Llano grande	2827394	coop.llanogrande1984@hotmail.com	Llano grande Calixto muzo fe y alegría.
<b>16</b>	Pichincha	3102766	pichincha@pontonet.ec	Chilubulo Oe10-337 y Secundaria

**Fuente:** (Cámara de transporte urbano Quito)

#### 2.4.4 Matriz de Operacionalización de Variables

A continuación se presentará la matriz de necesidades de información con la descripción de cada uno de los instrumentos a ser utilizados durante la investigación tanto de campo como documental

**Tabla 19**  
*Operacionalización de las variables*

Categoría	Variable	Subvariable	Tipos de Información		Fuente de Información	Técnica o instrumento
1 Política gubernamental y leyes	1.1 Políticas económicas	1.1.1 Subsidios	Secundaria	ANT / GAD's / MTOP		Recolección de información Documental
		1.1.2 Compensaciones	Secundaria	ANT / GAD's / MTOP		
	1.2 Normativa	1.2.1 Regulación	Secundaria	ANT / MTOP		
		1.2.2 Planificación	Secundaria	ANT / MTOP		
		1.2.3 Fiscalización	Secundaria	ANT / MTOP		
		1.2.4 Control	Secundaria	ANT / MTOP		

Continúa



Categoría	Variable	Subvariable	Tipos de Información	Fuente de Información	Técnica o instrumento	
2 Fuentes de financiamiento	2.1 Fondos propios	2.1.1 Aporte de los socios	Primaria	Encuesta	Encuesta / Fuente directa	
		2.1.2 Utilidades retenidas	Primaria	Encuesta		
		2.1.3 Venta de activos	Primaria	Encuesta		
	2.2 Deuda	2.2.1 Proveedores		Primaria		Encuesta
		2.2.2 Prestamos públicos	Bancos	Primaria		Encuesta
		2.2.3 Prestamos privados	banco	Primaria		Encuesta
		2.2.4 Cooperativas ahorro y crédito	de	Primaria		Encuesta
		2.2.5 Interés		Primaria		Encuesta
		2.2.6 Plazos		Primaria		Encuesta
		2.2.7 Garantías		Primaria		Encuesta

Continúa



Categoría	Variable	Subvariable	Tipos de Información	Fuente de Información	Técnica o instrumento	
3 Administración de recursos financieros	3.1 Razones Financieras	3.1.1	Liquidez	Súper de Compañías	Documental	Recolección de información
		3.1.2	Solvencia	Súper de Compañías	Documental	Documental
		3.1.3	Rentabilidad	Súper de Compañías	Documental	Documental
	3.2 Planeación financiera	3.2.1	Inversión en capital de trabajo	Primaria	Encuesta	Encuesta / Fuente directa
		3.2.2	Inversión en Activos fijos	Primaria	Encuesta	

#### 2.4.5 Técnica de recopilación de datos

La técnica utilizada para recolectar los datos para la presente investigación es a través de una técnica documental y aplicación del instrumento de medición de variables como es la encuesta.

#### 2.4.6 Diseño de instrumento de recopilación de datos

La recolección efectiva de datos para la presente investigación se la realizaría a partir de fuentes primarias y secundarias tales como boletines, estadísticas, informes, libros, sistemas de información de instituciones públicas y privadas.

El instrumento a diseñar es la encuesta, aplicada a los gerentes, gerente financiero o contador de las operadoras de transporte de pasajero masivo urbano del DMQ., su diseño consiste en una lista de preguntas que se aplicaran a una muestra representativa de la población a estudiar, tenido en cuenta la claridad y el alcance, cumpliendo requisitos como:

- a. **Confiability.** Coherencia con técnicas e instrumentos de la Operacionalización de variables.
- b. **Validez.** La investigación de campo es real y creíble.
- c. **Objetividad:** Grado en que el investigador califica e interpreta los resultados.

**Contenido de la encuesta:** Fuentes de financiamiento.

**Determinar a quien se le aplicara:** 16 Operadoras del DMQ.

**Tipo de preguntas:** Preguntas dicotómica, si y no y de opción múltiple.

**De alternativas:** Muy adecuado, adecuado, poco adecuado, pesimamente y regular.

**Redactar las preguntas:** Deben tener un lenguaje claro y coherente y en orden cronológico

La estructura de la encuesta es la siguiente:



**ESPE**  
 UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS  
 INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA

**DEPARTAMENTO CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y DE COMERCIO**

**ENCUESTA DE EVALUACION DE “FINANCIAMIENTO DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE MASIVO URBANO DEL DMQ”**

**OBJETIVO:** Recabar información para evaluar los objetivos planteados en la presente investigación, acerca del financiamiento para las operadoras de servicio de transporte urbano masivo del DMQ.

La información recolectada es confidencial y solamente se utilizara para para su análisis con fines académicos.

**INFORMACIÓN GENERAL**

**CARGO:**

Gerente financiero

Empresario (Gerente)

Presidente

Contador


**INSTRUCCIONES:**

- Lea detenidamente cada pregunta.
- Marque con una “X” la respuesta correcta.
- Las respuestas deben ser contestadas con honestidad.

**NOMBRE DE LA OPERADORA**

-----

**DESARROLLO:****1. Fuentes de financiamiento****1.1 Fondos propios****1.1.1 Aportes de socios, utilidades retenidas, venta de activos****1.1.1.1 ¿Conoce que cuales son los tipos de financiamiento?**

a) Si


b) No

**1.1.1.2 ¿En los últimos 3 años usted solicito algún préstamo con una institución financiera?**

a) Si


b) No

**1.1.1.3 ¿Cuál han sido la fuente de financiamiento que ha utilizado?****Interno**

a) Aporte de socios

b) Utilidades retenidas

c) Venta de activos


**Externo**

a) Proveedores

b) Préstamo Banco públicos

c) Préstamo bancos privados

d) Cooperativas de ahorro y crédito


**1.2 Deuda (externo)****1.2.1 Proveedores, Bancos públicos, bancos privados y cooperativas de ahorro y crédito.**

**1.2.1.1 Cuál ha sido la entidad financiera que le ha otorgado financiamiento**

- a) Bancos públicos
- b) Bancos privados
- c) Cooperativas de ahorro y crédito
- d) Proveedores


**1.2.1.2 ¿Considera poco eficiente el sistema financiero ecuatoriano para proporcionarle recursos?**

- a) Es caro
- b) No es flexible
- c) Le falta recurso
- d) Excesivos requisitos
- e) No satisface sus necesidades


**1.2.1.3 ¿Qué opción de financiamiento le parece más conveniente para su cooperativa?**

- a) Crédito a corto plazo (menor de un año)
- b) Crédito a largo plazo (mayor a un año)
- c) Ambas


**1.2.2 Tasa de interés**

**1.2.2.1 ¿Cuál sería la tasa de interés anual que las instituciones financieras deberían cobrar en un préstamo?**

- a) 10%
- b) 12%
- c) 14%
- d) 16%
- e) 18%


**1.2.2.2 ¿Conoce de alguna entidad pública o privada que ofrezca apoyo financiero exclusivamente para el sector de transporte?**

- a) Si
- b) No


### 1.2.3 Plazo

#### 1.2.3.1 ¿Qué tipo de plazo le han otorgado a la operadora para cancelar el préstamo?

Fuentes de financiamiento	Menor a 3 meses	De 3 a 6 meses	De 6 meses a 9 meses	De 9 meses a 12 meses	Otro señale
Proveedores					
Prestamos con bancos públicos					
Prestamos con bancos privados					
Préstamo con cooperativas de ahorro y crédito					

#### 1.2.3.2 ¿Cómo califica usted al plazo que ofrecen las instituciones financieras para el pago de crédito?

- a) Muy adecuado
- b) Adecuado
- c) Poco adecuado
- d) Pesimamente
- e) Regular


### 1.2.4 Garantías

#### 1.2.4.1 ¿La empresa ha utilizado algún tipo de garantía para respaldar al financiamiento obtenido?

- a) Garantía Solidaria
- b) Garantía hipotecaria
- c) Garantía pignorada ( Bienes muebles)
- d) Garantía real ( Inmuebles)


**1.2.4.2 ¿Cuál sería el motivo por el que no utilizaría un préstamo de una institución financiera?**

- a) Altas tasas de interés
- b) Incertidumbre sobre la situación económica
- c) Demasiados requisitos
- d) Garantías complicadas


**2 Administración de recursos financieros**

**2.1 Planeación financiera**

**2.1.1 Capital de trabajo (recursos que requiere la empresa para operar) y Adquisición de activos fijos**

**2.1.1.1 ¿Utiliza planificación para el manejo de sus recursos financieros**

- a) Si
- b) No


**2.1.1.2 ¿Cuál es el destino del préstamo adquirido?**

**Capital de trabajo**

- a) Gastos operativos ( Gastos operativos)
- b) Pago a proveedores
- c) Pago de sueldo
- d) Pago de renta local


**Adquisiciones de activos fijos**

- a) Vehículos
- b) Ampliación y remodelación de instalaciones
- c) Tecnología
- d) Mantenimiento


**2.1.1.3 ¿Cuánto es el monto de crédito que ha solicitado?**

- a) Menos de \$ 10.000,00
- b) Más de \$ 10.000,00 menos de \$ 30 000,00
- c) Más de \$ 30 000,00 menos de \$ 50.000,00
- d) Más de \$ 50 000,00


**2.1.1.4 ¿A cuánto ascienden sus gastos al mes?**

- a) Entre \$ 1 000,00 y \$ 10.000,00
- b) Más de \$ 10.000,00 y Menos de \$ 50.000,00
- c) Entre \$ 50.000,00 y \$ 100.000,00
- d) Más de \$ 100.000,00


**Gracias por su Colaboración...**

**2.4.7 Plan de recopilación de datos**

La recopilación de datos se lo realizó mediante el instrumento de la encuesta, posteriormente se consultó en la página de la Superintendencia de Compañías, Seguros y Valores, de donde se obtuvo la base de datos con: las direcciones web y números telefónicos, estados financieros de las operadoras de transporte a ser encuestadas.

**2.4.7.1 Reproducción del documento**

La reproducción de la encuesta, se la realiza una vez que cumpla con los parámetros de confiabilidad y validez, a las diferentes operadoras de transporte masivo urbano del DMQ,

**2.4.7.2 Ubicación de fuentes de información**

Las fuentes de información serán investigadas en las páginas oficiales de los organismos competentes como: Superintendencia de compañías, Agencia Nacional de tránsito y de la página de Cámara de Transporte Urbano de Quito.

### 2.4.7.3 Calendario de recopilación de información

**Tabla 20**  
*Recopilación de información*

ACTIVIDADES	SEPTIEMBRE				OCTUBRE			
	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4
Determinación de la muestra								
Selección del instrumento de medición								
Levantamiento de la información								
Procesamiento de datos								
Plan de análisis e interpretación de datos								

### 2.4.8 Plan de procesamiento

Una vez que se ha recolectado toda la información pertinente para el tema de financiamiento, se procede a realizar una revisión crítica y analítica de la información que se va a emplear, identificando información que sea confiables y permita llegar a concluir con los objetivos planteados, posterior se realizara la tabulación en cuadros de frecuencia según cada variable, y por último se realizará la interpretación de resultados.

#### 2.4.8.1 Software

Para el procesamiento de datos recolectados de la presente investigación se procesaran por medio de la hoja electrónica Excel y SPSS, para tener de manera rápida y con claridad los hechos estudiados de las bases de datos, y poder construir cuadros estadísticos, gráficos, etc., de tal manera que sintetice sus valores y, a partir de ellos, extraer enunciados de índole teórica ya sea agrupando, relacionado y/o analizando los datos, para tener generalización empírica del cruce de las variables.

### **2.4.8.2 Codificación**

En el presente trabajo de investigación de los datos obtenidos, se deberá realizar un análisis de cada una de las preguntas de la encuesta realizada.

Esta información se la estudiará mediante la tabulación de datos de acuerdo al siguiente proceso:

1. Pregunta
2. Tabulación
3. Gráfico
4. Análisis e Interpretación

### **2.4.8.3 Ingreso de información al sistema**

El ingreso de la información de la encuesta aplicada a las 16 operadoras de transporte de pasajeros masivo urbano del DMQ, se la realiza de la siguiente manera.

- ✓ Evaluar y definir datos ( Cantidad, calidad y fuentes)
- ✓ Editar los datos: precisos y completos; consistentes, que sean organizados, codificados en unidades de medida uniformes; ordenadas, que facilite la clasificación y tabulación.
- ✓ Realizar la tabulación de cada una de las preguntas (Frecuencia y porcentaje)
- ✓ Procesamiento y análisis ( Grafico)
- ✓ Reporte

### **2.1 Reporte del procesamiento**

La presentación de los datos se la realizara en relación a los objetivos planteados en la presente investigación, el primer objetivo, trata sobre la política gubernamental y las leyes que respaldan al sector de las cooperativas de transporte, se fundamenta en la revisión documental, analizando las distintas opciones de apoyo

que el gobierno ofrece al sector; en el segundo y tercer objetivo planteado, se analizó con la aplicación de la encuesta, en función de estadística descriptiva.

Con la finalidad de procesar los datos recolectados, se utilizó la estadística descriptiva, por tanto, los resultados se presentaron en tablas de frecuencia, tal como se establece en la Operacionalización de las variables; siendo el resultado de frecuencia la suma de las observaciones tomando, las veces que se repite cada una respuesta. Además se realizó el cálculo del porcentaje correspondiente a la frecuencia recabada; para ello se dividió el total de la frecuencia entre el total de la muestra, obteniendo de esta una el porcentaje.

## **2.5 Procedimiento para tratamiento y análisis de información Varios**

Primeramente se realizará un análisis a los resultados estadístico, quedando como constancia y relación a los objetivos y preguntas directrices de la investigación, posterior la interpretación de los resultados en concordancia con el marco teórico logrando la verificación de la hipótesis y posterior derivándose las conclusiones y recomendación de la investigación.

## **CAPITULO III**

### **RESULTADOS**

A continuación se presenta los resultados obtenidos de la presente investigación, mediante la información recopilada y la aplicación del instrumento diseñado para analizar la falta de financiamiento de las cooperativas de transporte terrestre de pasajeros urbano masivo, del DMQ.

La información recolectada se ilustra siguiendo los objetivos específicos según lo enunciado en la matriz de operacionalización de variables, donde el primer objetivo, se refiere, a la categoría de: política gubernamental y leyes, el segundo objetivo categoriza a los tipos de financiamiento y el tercer objetivo corresponde a la categoría de administración de recursos obtenidos.

La matriz de necesidades de la presente investigación se analizó bajo dos aristas; la primera consistió en realizar la encuesta y la segunda analizar los balances de las operadoras de transporte estudiadas, correspondientes a los periodos 2012 al 2016.

### **3.1 INFORME EJECUTIVO**

#### **3.1.1 Introducción**

La presente investigación fue realizada con el tema “Financiamiento para las operadoras de transporte de pasajero urbano masivo del Distrito Metropolitano de Quito”, en el cual se analizo los siguientes objetivos especificos:

- 1.** Investigar la política gubernamental y leyes que respalda al sector de las cooperativas de transporte.
- 2.** Analizar las fuentes de financiamiento para el sector de cooperativas de transporte de pasajeros urbano masivas del Distrito Metropolitano de Quito.

3. Analizar la administración de recursos financieros obtenidos para las cooperativas de transporte Urbano.

El objeto de estudio fueron 16 operadoras de transporte urbano del DMQ, calculado mediante la prueba estadística para poblaciones finitas.

Las operadoras seleccionadas de acuerdo a la muestra, se les aplicó un instrumento de recolección de información como fue la encuesta, la misma que estuvo dirigida a los contadores, gerentes, y presidentes de las mismas; por tanto se pudo obtener información oportuna y completa acerca del financiamiento para este sector estratégico como es el transporte.

Por tanto en el presente informe se da a conocer los aspectos más relevantes que se pudieron encontrar, en la recolección de datos, presentando además que las fuentes de financiamiento y la liquidez que manejan hasta el momento de la presente investigación no son eficientes para afrontar los gastos a los que están expuestas las operadoras de transporte, y por ende que les permitan cumplir sus actividades diarias, como es ofrecer el servicio de movilidad a la ciudadanía, ofreciéndoles un servicio de calidad, confort y seguridad a los usuarios.

Considerándose de acuerdo a la carta Magna, donde establece que el transporte como sector estratégico del Estado, por su trascendencia y magnitud, económica, social, política y ambiental.

### **3.1.2 Metodología utilizada**

La metodología para la realización de la presente investigación cuantitativa; fue método deductivo, siendo así como se realizó la operación de las variables implicadas en el estudio, ver tabla N. 22 en donde encontramos se deduce el tema investigado es: Objetivos, variables y subvariables o ítems.

Es importante mencionar que ya existen investigaciones realizadas sobre financiamiento; es decir; varios autores han aplicado su conocimiento sobre el tema para demostrar su composición general.

Las fuentes de información para el desarrollo de la investigación han sido mixta; aplicando análisis documental para el desarrollo de los objetivos específicos planteados, así como, la aplicación de un instrumento de recolección de información como es la encuesta, dirigida a los presidentes, gerentes y contadores de las Operadoras de transporte masivo urbano del DMQ, cuya finalidad fue de indagar que tan eficientes son las fuentes de financiamiento existen y también si es favorable el apoyo a través de organismos gubernamentales.

### **3.1.3 Hallazgos del estudio**

#### **3.1.3.1 Política Gubernamental y leyes**

- ✓ **Subsidios:** Los presidentes de las operadoras de transporte, han indicado que el subsidio que destino el Econ. Rafael Correa, y que hoy en día es competencia del Municipio del DMQ., por las tarifa preferenciales para los grupos vulnerables, siendo de mensualmente de US\$ 450,00 a US\$ 1.000,00, no es suficientes para la operatividad diaria de un bus, puesto, que cada unidad de transporte en promedio debe provisionar mensualmente, entre costos de gestión USD 698, rubros fijos USD 4.340,25.

Además en la parte operativa hay gastos variables, que también demanda de una provisión mensual; entre ellos está el combustible, llantas y mantenimiento, los que representan USD 2.443,00 por bus al mes; cabe indicar que un bus transporta 850 pasajeros diarios y de estos el 20% son escolares, por tanto, el total de ingreso por tarifa que recaudada un bus trabajando los 30 días, es de USD 5.661,00, más los USD 1.000 que reciben por parte del Municipio, donde un total de ingresos de USD 6.661,00, lo cual estaría trabajando a pérdida.

**Tabla 21**  
*Ingresos y gastos de un bus mensual*

RUBRO	N. DE PASAJEROS	TARIFA USD	TOTAL USD	INGRESOS	GASTOS
Media Tarifa - Subsidio			450 - 1.000	1.000,00	
Personas con discapacidad	85	0,10	8,50	255,00	
Estudiantes, adultos mayores, niños y adolescentes	85	0,12	10,20	306,00	
Tarifa completa	680	0,25	170,00	5.100,00	
Gastos fijos					4.340,25
Gastos variables					2.443,00
Gastos de gestión					698,00
<b>TOTAL</b>	<b>850</b>			<b>6.661,00</b>	<b>7.481,25</b>

- ✓ **Compensación:** En cuanto a las compensaciones que el Econ. Rafael Correa, ex presidente de la República del Ecuador había establecido para el sector de transporte con la finalidad de evitar el alza de la tarifa de transporte, para que no se vieran afectados los usuarios de ese medio, estableció ciertas compensaciones que hoy en la actualidad ya no están vigentes; cabe mencionar que dentro de esta compensación estaba el incentivo económico por la chatarrización a cargo de la Corporación Financiero Nacional, se terminó en diciembre del 2015; en la actualidad se encuentra en análisis debido a la acogida que tuvo, cuyo objetivo fue renovar el parque automotor del sector público y comercial, mediante el remplazo de los vehículos que son sometidos al proceso de chatarrización, por vehículos nuevos que garanticen las condiciones de seguridad, confort, buen servicio y mejora al medio ambiente.

**Tabla 22**  
*Compensaciones*

COMPENSACIÓN	VIGENTES	TERMINADAS
Exoneración arancelarias	X	
Plan Renova		X
Combustible subsidiado	X	
Rehúsa – Llanta		X

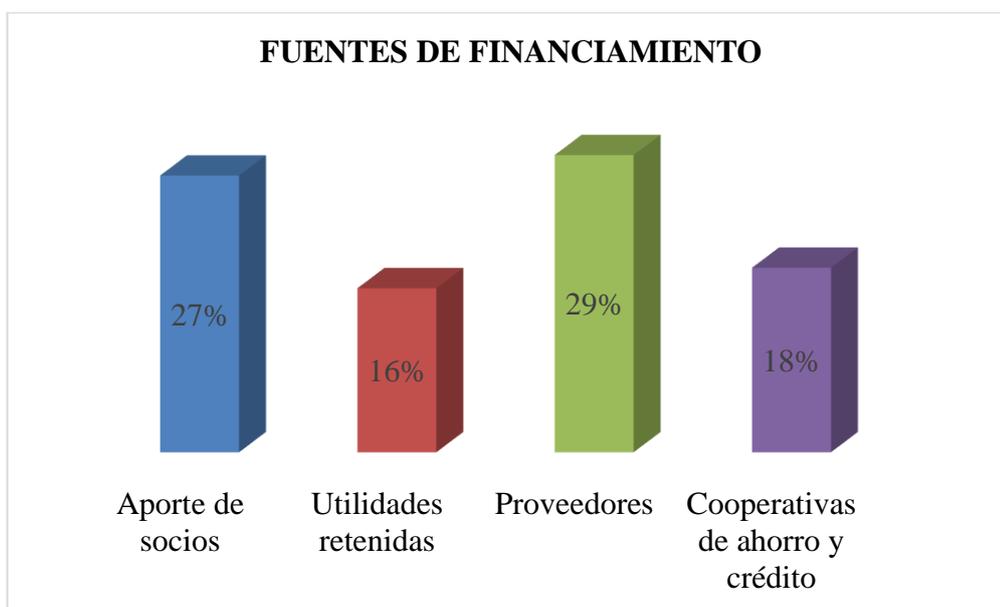
✓ **Normativa: Regulación, Planificación, Fiscalización y Control.**

La ley de tránsito, fue creada para proteger y garantiza la seguridad vial de la seguridad ciudadana. En ellas se establece duras sanciones y multas por delitos e infracciones cometidas en materia de conducción vehicular. Sin embargo los profesionales del volante aseguran que esta no será efectiva si de por medio la ciudadanía en general no madura y toma conciencia sobre la necesidad de respetar las disposiciones encaminada a proteger dicha seguridad, las operadoras de transporte deben cumplir fielmente estas y otras disposiciones ya que su incumplimiento afectaría gravemente a la misma, es decir, pagar multas y hasta suspensiones definitivas de la línea de transporte.

### **3.1.3.2 Fuentes de financiamiento**

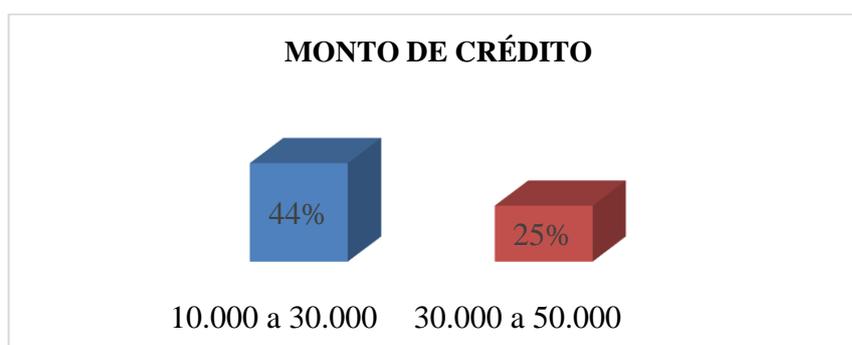
Con el segundo objetivo se analizó las fuentes de financiamiento con las que cuentan las operadoras de transporte, llegando a determinar que en cuanto a financiamiento interno las operadoras recurren con mayor frecuencia al aporte de los socios con un 27%; seguido de las utilidades retenidas con el 16%, y, en cuanto a financiamiento externo su mayor oportunidad fue acudir a sus proveedores, el mismo que representa el 29%.

Seguido del préstamo con cooperativas de ahorro y crédito en un 18%; tomando en cuenta que el plazo que otorgan los proveedores para que cumplan con sus obligaciones es de 6 a 9 meses plazo; y las cooperativas ofrecen un plazo entre 4 a 8 años, calificando de manera poco adecuada el plazo que otorga la banca privada con el 50%.



**Figura 16: Fuentes de financiamiento**

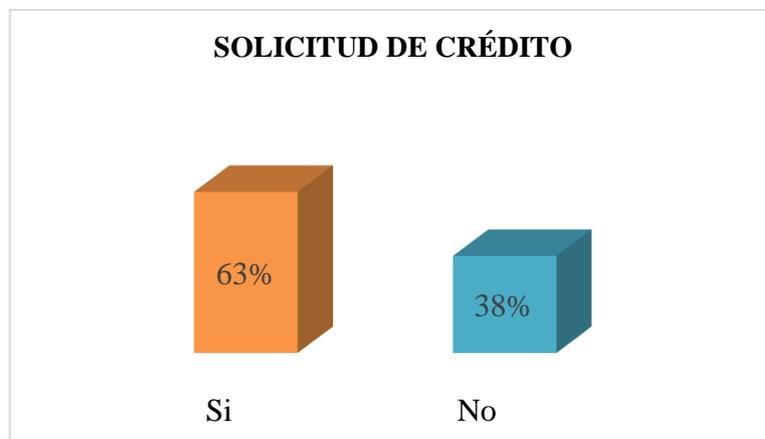
El análisis del segundo objetivo, permitió conocer, las necesidades de financiamiento del sector, los montos que solicitan las operadoras, que van desde USD 10.000 a USD 30.000,00 el mismo que representa un 44%, otras operadoras requieren crédito de USD 30.000 a USD 50.000 en un 25%.



**Figura 17: Monto de crédito solicitado**

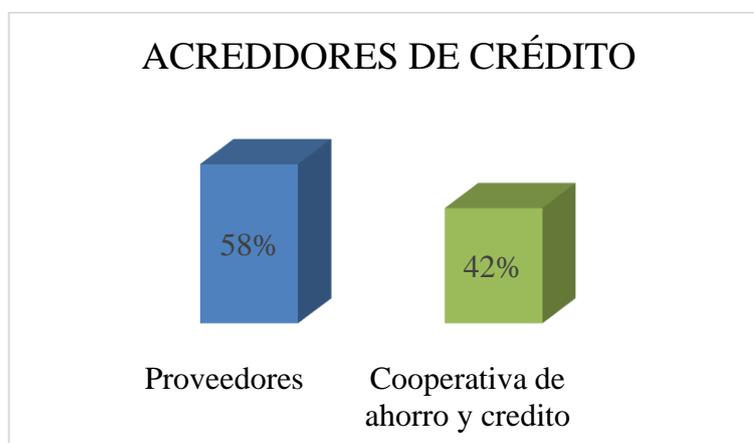
La tasa de interés, se concluyó que las instituciones financieras deberían manejar una tasa de interés baja para el este sector por ser empresas que no generan tanta rentabilidad, y así al adquirir un crédito, los intereses serian bajos, de acuerdo a su posibilidad de pago, para lo cual los encuestados contestaron que el porcentaje optimo que deben ofrecer las instituciones financieras es del 10%, es por tal motivo

durante los ultimo tres (3) años un 63% ha acudido a solicitar préstamo mientras que el 38% ha trabajado con fondos propios.



**Figura 18: Solicitud de crédito**

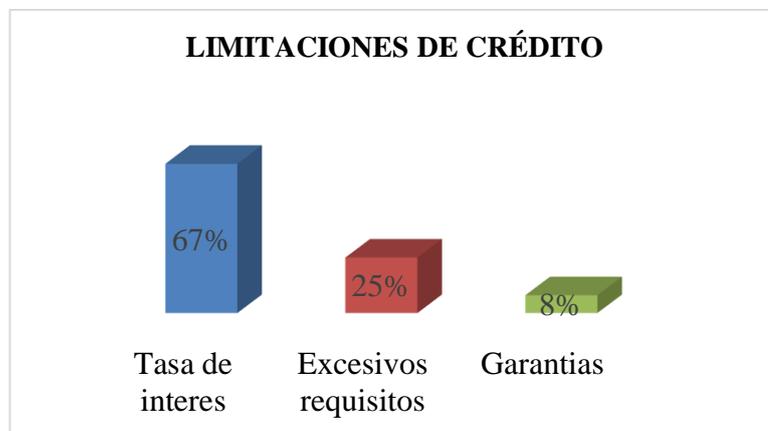
Las operadoras utilizan con mayor frecuencia para financiar sus actividades, el crédito que les otorgan los proveedores, con el 58%, seguido de las cooperativas de ahorro y crédito con el 42%.



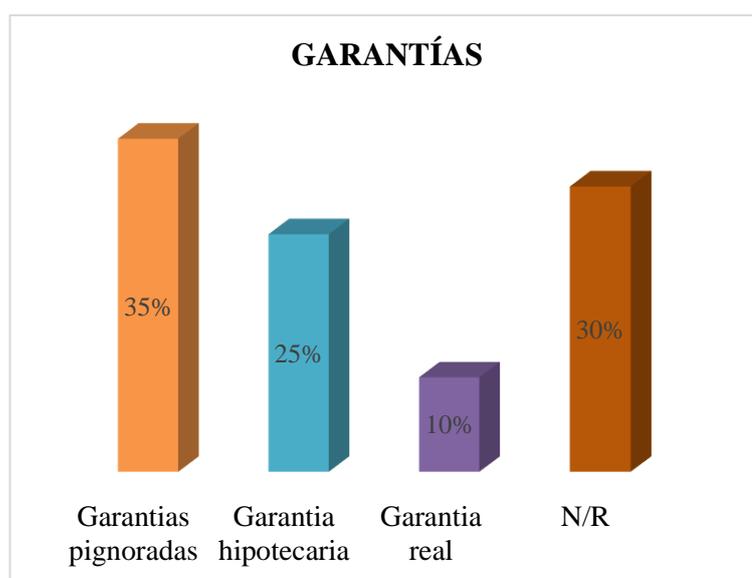
**Figura 19: Acreedores de crédito**

En cuanto a las limitaciones que tiene el empresario al momento de solicitar un préstamo, se encuentra las altas tasa de interés que solicitan las entidades financieras, en un 67%, además de los excesivos requisitos en un 25% y garantías que a los empresarios se les dificulta cumplir, en un 8%; las garantías que más

solicitan los bancos son las pignoradas, es decir, garantías de bienes muebles, con el 35%, seguido de la hipotecaria con el 25%.



**Figura 20: Limitaciones para acceder a créditos**



**Figura 21: Garantías que solicitan**

De manera general con este objetivo se concluye que el sistema financiero ecuatoriano para proporcionar recursos para las operadoras de transporte en caro, en un 48%, solicitan excesivos requisitos con el 23% y no satisface sus necesidades en un 19%, además para este sector no existe una entidad gubernamental que ofrezca apoyo para que realicen sus actividades, además, los empresarios manifiestan que la

opción de financiamiento para sus empresa en entregar créditos a largo plazo, (mayor a 1 año).

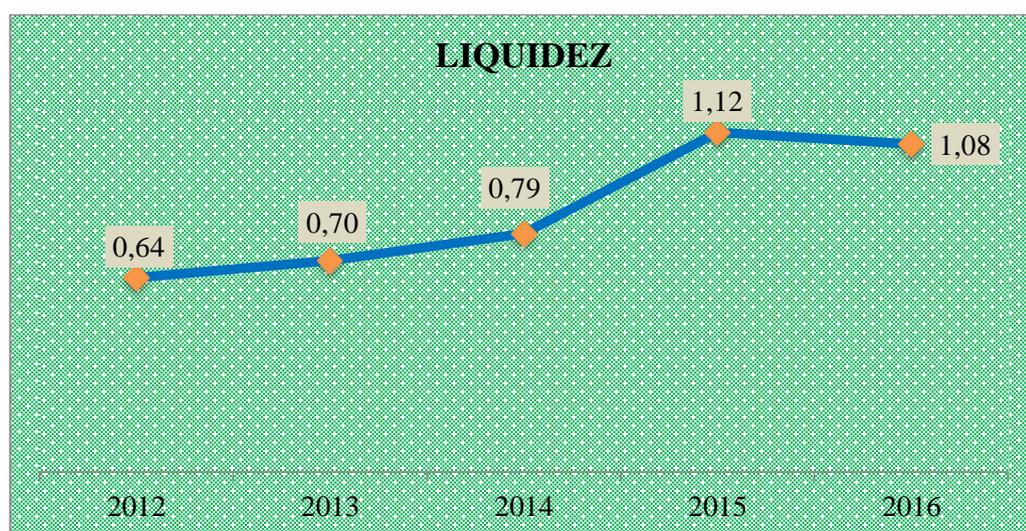


**Figura 22: Sistema Ecuatoriano**

### 3.1.3.3 Administración de recursos financieros

Para el gerente financiero de una empresa es importante conocer la situación económica que atraviesa la misma, en cuanto a su liquidez, endeudamiento y rentabilidad, para hacer frente a sus obligaciones y determinar si puede acceder a fondos externos y cuál es la ganancia que le proporcionara al acceder a fondos ajenos.

En cuanto a la liquidez que manejan las operadoras de transporte durante el periodo 2012-2016, se puede llegar a la conclusión que ha ido incrementándose de forma positiva, es decir, las operadoras han tenido recursos para cumplir sus obligaciones a corto plazo y de la misma manera acceder a un endeudamiento, para realizar nuevas inversiones, pero el incremento no ha sido positivo, debido a que está por debajo del nivel óptimo que es de 1.5 y 2.



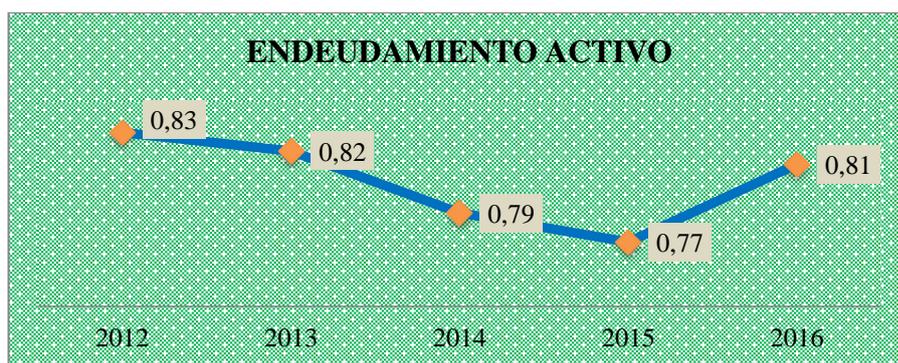
**Figura 23: Indicador de liquidez**

Su capital de trabajo durante los años 2012-2014, ha sido insipiente para cumplir sus operaciones diarias, durante los años 2015 -2016, pudieron obtener una capital de trabajo positivo; y, así pudieron entregan a la ciudadanía un mejor servicio, y cumplir sin inconveniente sus operaciones.

**Tabla 23**  
**Capital de trabajo 2012-2016**

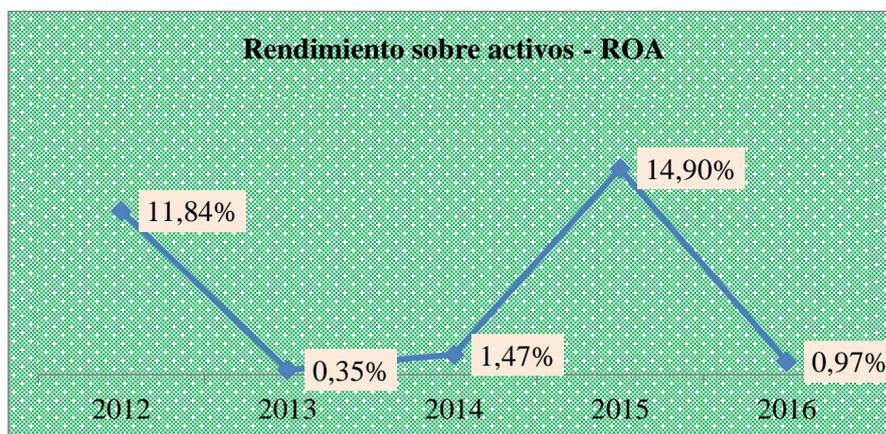
<i>Capital de trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente</i>				
2012	2013	2014	2015	2016
2.397.320,52	2.920.423,89	3.237.236,26	3.817.284,18	4.857.103,50
- 3.742.556,61	- 4.190.420,02	- 4.114.920,82	- 3.409.205,49	- 4.492.971,2
<b>-1.345.236,09</b>	<b>-1.269.996,13</b>	<b>-877.684,56</b>	<b>408.078,69</b>	<b>364.132,28</b>

El endeudamiento que presentan las operadoras de transporte, no es óptimo, puesto, que sus activos están demasiado comprometidos con sus acreedores es por eso que al cierre del año 2016 sus activos están comprometidos en un 81%; lo cual no es saludable para las operadoras tener la mayoría de sus activos comprometidos, mientras más bajo sea este indicador mayor será la oportunidad de endeudamiento.

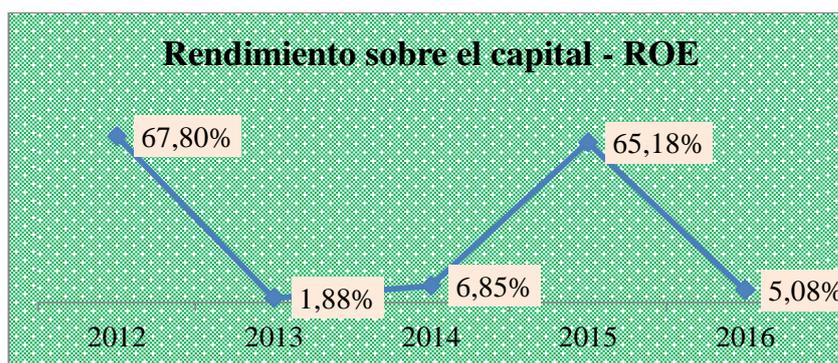


**Figura 24: Endeudamiento del activo**

La rentabilidad que proyectan las operadoras durante el periodo 2012 -2016, en cuanto a sus activos (ROA); es mínima, al cierre del 2016 obtuvieron una rentabilidad sobre sus activos del 0,97%, es decir que por cada dólar que invirtió solo obtuvieron una rentabilidad de 0,97 centavos de dólar; llegando a la conclusión que las operadoras más gastaron en inversión que en recuperar la misma; al igual que el rendimiento del patrimonio (ROE), en el 2016, la rentabilidad de que invirtieron los socios fue del 5,08% lo cual no ha existido un incremento favorable, más bien han tenido pérdida.



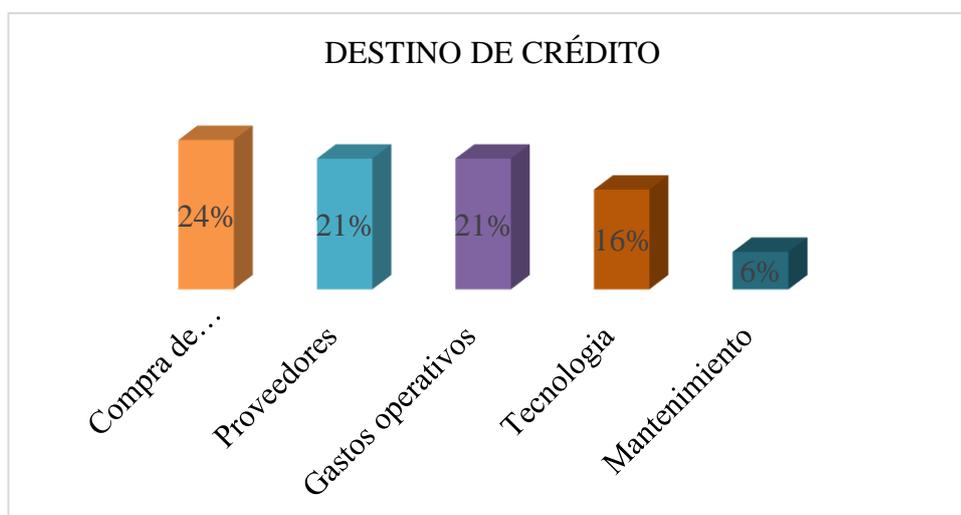
**Figura 25: Rendimiento del ROA**



**Figura 26: Rendimiento del ROE**

En cuanto a la planificación financiera que manejan las operadoras de transporte el 100% de los encuestados indicaron que para el manejo de sus recursos ya sea interno y externos utilizan una debida planificación, así tener un control de sus ingresos gastos, teniendo en claro que deben cumplir con sus obligaciones adquiridas.

Al adquirir recursos nuevos, las operadoras los destinan principalmente a la compra de vehículos en un 24%, seguido al cancelar la deuda obtenida con sus proveedores en un 21%, pago de gastos operativos con el 21% y contar con tecnología nueva representa un 16% y mantenimiento de las unidades e instalaciones con el 6%.



**Figura 27: Destino del crédito**

### **3.1.4 Comprobación de hipótesis**

Al realizar la aplicación de la prueba no paramétrica, Chi- Cuadrado, nos permitió concluir mediante la primera comprobación considerando las variables estudiadas relacionadas al financiamiento y liquidez, mediante la aplicación del instrumento de recolección de datos como fue la encuesta, comprueba que la hipótesis planteada: El financiamiento para las cooperativas de transporte de pasajeros masivo urbano del DMQ, influye en la calidad del servicio y la rentabilidad.

Se concluye que finalmente para solucionar la hipótesis planteada, es necesario un modelo de financiamiento que ayude a mejorar la calidad de servicio e incrementar la rentabilidad de los propietarios de las operadoras.

### **3.1.5 Limitaciones de la investigación**

A continuación se describe las principales limitaciones que surgieron durante la ejecución de la investigación

- ✓ La principal limitación que surgió durante la investigación fue la ubicación distante de las operadoras, debido a su lejanía se requirió previa cita, de acuerdo al tiempo y disponibilidad del entrevistado.
- ✓ Otra limitación fue por información incompleta cargada en la base de datos de la Superintendencia de compañías, valores y seguros, de algunas operadoras no se encontraban cargado los estados financieros del año 2016.
- ✓ Las respuestas por parte de los encuestados puede generar una limitación, debido al nivel de confiabilidad de la información manejada por el operado.

### **3.1.6 Conclusiones**

En base al estudio realizado podemos concluir lo siguiente:

1. El subsidio que entrega el municipio del DMQ., no es suficiente para respaldar las operación diaria que debe realizar un bus, al prestar el servicio a la ciudadanía.
2. Las compensaciones buscarón una mejora en la calidad del servicio de transporte público de hecho estas medidas ayudarán al fortalecimiento de sector automotriz ya que en algunos concesionario, parte de sus ventas provienen del proyecto plan renova; pudiéndose evidenciar una buena acogida por parte de los usuarios ya que las mismas fueron destinadas a facilitar y mejorar la adquisición de vehículos de transporte público; un gran incentivo fue la exoneración del arancel en la importación de ciertas marcas y modelos de vehículos, haciendo que el usuario transportista adquiera su vehículo a un menos costo y además incentivando a la producción nacional.
3. Las fuentes de financiamiento a las que acuden las opeadors con mayr freuencia es el aporte de ls socios y sus proveedores por el plazo ques estos les otrogan, ya que las instituciones financieras solicitan una tasa de interes demaciado alto y excesivos requisitos, es por tal motivo que no acuden a los bancos y solo manejan como externo a sus proveedores e interno al cpaital que inyectan sus socios.
4. La liquidez de las operados no es tan favorables ya que este rango debe ir entre aproximadamente entre 1.5 y 2; en el caso de las operadorsas este ratio es menor de 1,5 indicando que la empresa puede tener mayor probabilidad de hacer suspension de sus obligaciones contraidas. Quiza la operadora podria pensa que con un ratio de liquidez de 1 ya sea atenderia sin problemas las deudas a corto palzo, sin embargo se debe tomar en cuanta que si la quidez es muy superio a 2 puede signidicar que se tiene activos corrientes ociosos y, por tanto, se pierde rentabilidad.

### **3.1.7 Recomendaciones**

1. Se recomienda que la entrega del subsidio por parte del Municipio del DMQ, se debe entregar en base a una analisis tecnico, realizando un estudio de todos los factores que influyen en la presentacion del servicio de transpote, mas no se debe establecer el subidio como un tema politico; Se recomienda a las

operadoras realizar control de calidad y mantenimiento a las unidades de transporte para que puedan acceder al subsidio de la tarifa preferencial que entrega el Municipio de Quito.

2. El incentivo de la chatarrización ha contribuido a más de la mejora y calidad en el servicio de transporte, a la mejora del medio ambiente; sería de gran utilidad que este incentivo se amplié al sector transportista a particular, ya que existen muchas unidades sumamente antiguas en circulación, las cuales también generan gasto al subsidio de combustible que implementa el gobierno, de esta manera el gobierno disminuye en grandes cantidades el valor de subsidio de combustibles que tiene que incurrir cada año.
3. La exoneración de los aranceles en la importación de los vehículos fue un factor muy atractivo para los propietarios de transporte público pero exclusivamente automóvil, furgonetas, camionetas y buses, sería bueno implementar un nuevo proyecto en el cual también se pueda aplicar algo similar pero el sector de las motocicletas, que también son consumidores de combustible y en parte también emisoras de gases en el cual muchos usuarios hacen de su medio de transporte su herramienta de trabajo y porque no darles también la oportunidad de renovar su motocicleta a fin de mejorar servicio y menos contaminación ambiental.
4. Se recomienda a los empresarios negociar plazos mayores de pago con su proveedores, además debe existir un control en los gastos sin que esto implique una afectación en la calidad del servicio, y por último trabajar con un presupuesto adecuado, la planificación es la mejor forma de evitar problemas de liquidez, establezca un presupuesto de entradas y salida de efectivo, incluya una programación del capital de trabajo, cuentas por cobrar y cuentas por pagar, obligaciones a corto plazo que tiene la empresa.

## 3.2 INFORME POR VARIABLES

A continuación se presenta el análisis de cada una de las variables planteadas para el desarrollo de la investigación:

### 3.2.1 Categoría: Política gubernamental y leyes

#### 3.2.1.1 Variable: Política Económica

Al estudiar la política económica; en cuanto, a subsidio y compensación que reciben las operadoras de transporte se pudo determinar qué; el subsidio entregado por la compensación de la tarifa preferencia no es suficiente para la operatividad de una unidad de transporte, lo cual genera una pérdida para la unidad de transporte afectando a los estados financieros de la operadoras; los valores por compensación oscilan entre USD 450,00 a USD 1.000,00, siendo un incentivo no reembolsable.

**Tabla 24**  
*Ingresos y gastos de un bus*

RUBRO	N. PASAJEROS	TARIFA USD	TOTAL USD	INGRESO	GASTO
<b>SUBSIDIO - MUNICIPIO DMQ</b>					
Media Tarifa			450 1.000	1.000,00	
<b>TARIFAS</b>					
Personas con discapacidad	85	0,10	8,50	255,00	
Estudiantes, adultos mayores, niños y adolescentes	85	0,12	10,20	306,00	
Tarifa completa	680	0,25	170,00	5.100,00	
Gastos fijos					4.340,25
Gastos variables					2.443,00
Gastos de gestión					698,00
<b>TOTAL</b>	<b>850</b>			<b>6.661,00</b>	<b>7.481,25</b>

En cuanto a las compensaciones se pudo concluir que tuvieron gran acogida por parte del sector del transporte público; en canto al plan Renova las operadoras tuvieron la oportunidad de renovar sus unidades, contribuyendo de esta manera a la reducción en el uso del combustible y proteger el medio ambiente, de esta manera ofrecer a los usuarios un mejor servicio tanto en calidad, confort y puntualidad.

Otra compensación estudiada fue la exoneración arancelaria, la misma que fue una política positiva para el sector automotriz, permitiéndole de esta manera importar partes de ciertas marca de vehículos para mejorar la producción nacional.

### **3.2.1.2 Variable: Normativa**

Con el estudio de esta variables se llegó a concluir que la ley de transporte terrestre y seguridad vial, se la está haciendo cumplir por parte de los organismo competentes, emitiendo sanciones cuando así lo amerite el caso, y de esta manera se respete tanto los derechos como de los conductores como de la sociedad en general, la recolección de esta variables fue documental.

La normativa de tránsito, fueron creadas para proteger y garantiza la seguridad vial de la seguridad ciudadana. En ellas se establece duras sanciones y multas por delitos e infracciones cometidas en materia de conducción vehicular. Sin embargo los profesionales del volante aseguran que esta no será efectiva si de por medio la ciudadanía en general no madura y toma conciencia sobre la necesidad de respetar las disipaciones encaminada a proteger dicha seguridad, las operadoras de transporte deben cumplir fielmente estas y otras disposiciones ya que su incumplimiento afectaría gravemente a la misma, es decir, pagar multas y hasta suspensiones definitivas de la línea de transporte.

## **3.2.2 Categoría: Fuentes de financiamiento**

### **3.2.2.1 Variable: Fondos propios**

Las operadoras de transporte estudiadas utilizan como en un 27% financiarse con recursos internos, es decir, aporte de los socios, seguido de utilidades retenidas con el 16% y con el 8% utilizan la venta de activos improductivos; al utilizar fondos de propios de las operadoras, no tienen pagar gastos adicionales como intereses o

incurrió en preparar los estados financieros y demás documentación que solicitan las instituciones financieras para desembolsar el efectivo.

### **3.2.2.2 Variable: Deuda**

Al estudiar la variable deuda, se puede apreciar que los empresarios de las operadoras acuden con mayor frecuencia a solicitar crédito a los proveedores lo cual representa el 58%, seguido del crédito que les conceden las cooperativas de ahorro y crédito que representan un 42%; estas dos fuentes son las más utilizadas por los empresarios por los plazos que les ofrecen y el trámite es más rápido y menos complicado.

La tasa de interés que ofrecen es más baja que el sistema bancario un 67% indico que el interés de las instituciones financieras es caro y los requisitos que solicitan son demasiados, por tanto, se dificulta acceder a fondos externos con la banca privada.

La variable deuda permitió conocer que entidad financiera esta presta para brindar apoyo al sector cooperativo de transporte; con plazos y tasas acorde al sector de transporte de pasajeros.

## **3.2.3 Categoría: Administración de los recursos financieros**

### **3.2.3.1 Variable: Razones financieras**

Al analizar los ratios financieros, se pudo observar la situación económica que presentan las operadoras de transporte para hacer frente a su obligaciones adquirida, y los empresarios puedan tomar decisiones acertadas.

La razón de liquidez que presentan las operadoras en los años 2012-2016; no es favorable ya que está por debajo de los rangos óptimos, es decir, de 1.5 a 2; para hacer frente a su obligaciones adquiridas a corto plazo.

En cuanto al apalancamiento las operadoras de transporte, no manejan un buen nivel, puesto que se observó que sus activos, su patrimonio está totalmente comprometido con sus acreedores; por lo tanto las operadoras no pueden acceder a nuevos financiamiento, porque están corren la posibilidad de incumplir con sus obligaciones adquiridas.

Los socios de las operadoras en vez de obtener rentabilidad para mejorar han adquirido pérdidas, observado que el negocio ya no es rentable, por tanto, deberían buscar nuevas estrategias para el negocio.

### **3.2.3.2 Variable: Planeación financiera**

Todas las operadoras manejan un planificación financiera para el manejo de sus recursos financieros, que es una estrategia favorable permitiéndoles contar con un presupuesto de entradas y salida de efectivo, además, al adquirir recursos nuevos el 24% utiliza dicho recursos para remodelar sus unidades de transporte, 21% para cumplir con sus proveedores, 21% pago de gastos operativos del bus, 16% en contar con nueva tecnología en las unidades y así cumplir con uno de los requisitos que solicita el municipio para acceder al subsidio de la media tarifa.

## **3.2.4 Análisis y comprobación de hipótesis mediante pruebas estadísticas**

### **3.2.4.1 Planteamiento de la Hipótesis**

**H<sub>0</sub>:** Las fuentes de financiamiento y la liquidez de las operadoras de transporte de pasajeros del DMQ, son inadecuadas, lo cual influyen en la calidad del servicio y la rentabilidad.

**H<sub>a</sub>:** Las fuentes de financiamiento y Liquidez de las Operadoras de transporte de pasajeros del DMQ, son adecuadas lo cual no influyen en la calidad del servicio y la rentabilidad.

Nivel de confianza (Significancia): 95% (0,05).

Mediante la investigación se comprobó que la hipótesis planteada es verdadera, puesto que la falta de financiamiento incide en la calidad del servicio y la rentabilidad de las operadoras de transporte de pasajero urbanos del DMQ.

A continuación se presenta las pruebas estadísticas de las hipótesis mediante el análisis bivariante:

### **3.2.5 Análisis Bivariante**

El análisis bivariante se utiliza para estudiar las relaciones que hay entre dos variables cualitativas, entre variables cualitativa y cuantitativa y entre dos variables cuantitativas.

El análisis se realizó a través de la prueba de Chi- Cuadrado, que es una prueba de hipótesis que compara la distribución observada de los datos con la distribución esperada de los datos, a continuación se presenta un resumen de los resultados de cada variable.

#### **3.2.5.1 Comprobación de hipótesis según encuesta a los gerentes de las operadoras, por variable.**

Para la comprobación de la hipótesis según las fuentes de financiamiento de las operadoras de transporte del DMQ, se aplicó el instrumento de recolección de información, mediante la encuesta, considerando las preguntas, 1,2 y 8, de las cuales tenía como opciones de respuesta variables cualitativas: Alternativas de respuesta. Se empleó el programa Excel y la prueba de Chi-Cuadrado, de donde se plantea el siguiente criterio de aceptación/ rechazo de la hipótesis nula:

- Si Chi- Cuadrado calculado es mayor al Chi cuadra tabular, entonces se rechaza la hipótesis nula.

- Si Chi- Cuadrado tabular es mayor al Chi cuadra calculado tabular, entonces se rechaza la hipótesis alternativa.

**Tabla 25***Frecuencia observada*

<b>VARIABLES</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
Fondos propios	10	6	16
Deuda	4	12	16
Planeación financiera	16	0	16
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>18</b>	<b>48</b>

La frecuencia observada se la obtiene de la encuesta aplicada a las operadoras de transporte, preguntas dicotómicas 1,2 y 8.

**Tabla 26***Frecuencia esperada*

<b>PREGUNTA</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
Fondos propios	10	6,0000	16
Deuda	10	6,0000	16
Planeación financiera	10	6,0000	16
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>18</b>	<b>48</b>

**La frecuencia esperada se la obtiene mediante el siguiente cálculo:**

$$FE = \frac{\sum \text{Columna Observada} * \sum \text{fila Observada}}{\sum \text{Total}}$$

$$FE = \frac{30 * 16}{48} = 10$$

Para obtener el cálculo de Chi-Cuadrado calculado se aplica la siguiente formula

$$x^2 = \sum \frac{(fo - fe)^2}{fe}$$

**Significado:**

Fo: Frecuencia del valor observado

Fe: Frecuencia del valor esperado

$$x^2 = \sum \frac{(10 - 10)^2}{10} + \frac{(4 - 10)^2}{10} + \frac{(16 - 10)^2}{10}$$

$$x^2 = 0 + 3,6 + 3,6 = 7,20000$$

**Tabla 27****Calculo del Chi-Cuadrado**

<b>FRECUENCIA OBSERVADA</b>	<b>FRECUENCIA ESPERADA</b>	<b>X2</b>
16	10	0
4	10	3,6
16	10	3,6
<b>X2= Calculado</b>		<b>7,2000000</b>

$$p = (x^2 \leq VC) = (7,20000 \leq 7,815)$$

**Grado de libertad ( $\nu$ )**

- Para calcular el grado de libertad ( $\nu$ ) se realiza:

$$\nu = (\text{Cantidad de filas} - 1)(\text{Cantidad de columnas} - 1)$$

$$\nu = (3 - 1)(2 - 1) = 3$$

**Nivel de significancia**

- Es el error que se puede cometer al rechazar la hipótesis nula siendo verdadera
- Por lo general se trabaja con un nivel de significancia de 0,05, que indica que hay una probabilidad del 0,95 de que la hipótesis nula sea verdadera.

**Valor del parámetro P**

- Para calcular el valor de P  
P= 1- Nivel de significancia.

**Tabla 28***Valores crítico de la distribución  $\chi^2$* 

	$p = P(X \leq VC)$									
<b>P</b>	<b>0,005</b>	<b>0,01</b>	<b>0,025</b>	<b>0,05</b>	<b>0,1</b>	<b>0,9</b>	<b>0,95</b>	<b>0,975</b>	<b>0,99</b>	<b>0,995</b>
V=1	0,00004	0,0002	0,001	0,004	0,016	2,706	3,841	5,024	6,635	7,879
2	0,010	0,020	0,051	0,103	0,211	4,605	5,991	7,378	9,210	10,597
3	0,072	0,115	0,216	0,352	0,584	6,251	7,815	9,348	11,345	12,838
4	0,207	0,297	0,484	0,711	1,064	7,779	9,488	11,143	13,277	14,860
5	0,412	0,554	0,831	1,145	1,610	9,251	11,070	12,833	15,086	16,750
6	0,676	0,872	1,237	1,635	2,204	10,645	12,592	14,449	16,812	18,548
7	0,989	1,239	1,690	2,167	2,833	12,017	14,067	16,013	18,475	20,278
8	1,344	1,646	2,180	2,733	3,490	13,362	15,507	17,535	20,090	21,955
9	1,735	2,088	2,700	3,325	4,168	14,684	16,919	19,023	21,666	23,589
10	2,156	2,558	3,247	3,940	4,865	15,987	18,307	20,483	23,209	25,188

**Interpretación:** Los resultados muestran que existen 3 grados de libertad, y un chi-cuadrado tabular de 7,815 (Valor crítico), dando finalmente que se acepta la hipótesis nula: la falta de fuentes de financiamiento para las operadoras de transporte de pasajero urbano del DMQ es deficiente, puesto que Chi- Cuadrado calculador es 7,200.

### 3.2.5.2 Comprobación de hipótesis según análisis de ratio financiero

Para la comprobación de la hipótesis según información documental, como son los estados financieros, aplicando razones financieras se empleó información de los años 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016. El análisis de los datos se realizó por medio del programa SPSS, empleando la prueba de correlación. A continuación se muestra el proceso de comprobación de la hipótesis.

Para la interpretación de la comprobación de correlación se debe tomar en cuenta dos puntos:

1. **El nivel de significancia:** Indica si existe o no relación entre dos variables cuando la significación es menor que 0,05 si existe correlación significativa

2. **El coeficiente de correlación:** Debe oscilar entre -1 y +1 cuanto más se aleja de 0 más fuerte es la relación entre dos variables. El signo positivo o negativo de la correlación indica la dirección de la relación

- $H_0: r = 0$ , el coeficiente de correlación obtenido procede de una población cuya correlación es cero, NO hay correlación.
- $H_1: r \neq 0$ , el coeficiente de correlación obtenido procede de una población cuya correlación es distinta de cero, SI hay correlación.

En la hoja de resultado de SPSS observamos la significancia:

- Si es menor que 0,05 se rechaza el  $H_0$ : el conjunto de datos no sigue una distribución normal.
- Si es mayor que 0,05 se acepta el  $H_0$ : el conjunto de datos sigue una distribución normal.

**Tabla 29**  
*Nivel de correlación*

<b>Coefficiente</b>	<b>Interpretación</b>
0	Relación nula
0 - 0.2	Relación muy baja
0.2 - 0.4	Relación baja
0.4 - 0.6	Relación moderada
0,6 - 0,8	Relación alta
0,8 – 1	Relación muy alta
1	Relación perfecta

**Tabla 30**  
*Estadísticos descriptivos*

	<b>Media</b>	<b>Desviación estándar</b>	<b>N</b>
Razón circulante	,8660	,22064	5
Capital de trabajo neto	-544141,1620	867691,33460	5
Rentabilidad del activo	,0586	,07060	5
Rentabilidad del Patrimonio	,2940	,33931	5
Apalancamiento del activo	,8040	,02408	5
Apalancamiento del pasivo	,3820	,08672	5
Apalancamiento de patrimonio	4,0940	,55635	5
Apalancamiento financiero	,3820	,08672	5

**Tabla 31**  
**Correlación de Pearson**

		<b>RAZON CIRCULANTE</b>	<b>CAPITAL DE TRABAJO NETO</b>	<b>RENTABILIDAD DEL ACTIVO</b>	<b>RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO</b>	<b>APALANCAMIENTO DEL ACTIVO</b>	<b>APALANCAMIENTO DEL PASIVO</b>	<b>APALANCAMIENTO DE PATRIMONIO</b>	<b>APALANCAMIENTO FINANCIERO</b>
Razón circulante	Correlación de Pearson	1	,997**	,190	,045	-,697	,932*	-,645	,932*
	Sig. (bilateral)		,000	,759	,943	,191	,021	,239	,021
Capital de trabajo neto	Correlación de Pearson	,997**	1	,205	,069	-,654	,912*	-,599	,912*
Rentabilidad del activo	Correlación de Pearson	,190	,205	1	,983**	-,296	-,087	-,206	-,087
	Sig. (bilateral)	,759	,741		,003	,629	,889	,739	,889
Rentabilidad del patrimonio	Correlación de Pearson	,045	,069	,983**	1	-,146	-,239	-,062	-,239

Continúa 

<b>APALANCAMIENTO DEL PASIVO</b>	<b>Correlación de Pearson</b>	<b>,932*</b>	<b>,912*</b>	<b>-,087</b>	<b>-,239</b>	<b>-,771</b>	<b>1</b>	<b>-,760</b>	<b>1,000**</b>
	Sig. (bilateral)	,021	,031	,889	,699	,127		,136	0,000
	Sig. (bilateral)	,239	,285	,739	,922	,001	,136		,136
<b>APALANCAMIENTO FINANCIERO</b>	<b>Correlación de Pearson</b>	<b>,932*</b>	<b>,912*</b>	<b>-,087</b>	<b>-,239</b>	<b>-,771</b>	<b>1,000**</b>	<b>-,760</b>	<b>1</b>
	Sig. (bilateral)	,021	,031	,889	,699	,127	0,000	,136	

**Interpretación:** En cuanto a las correlaciones de Razón del Circulante, podemos decir lo siguiente:

- Existe relación entre las variables Razón Circulante y Rentabilidad del activo:  $r = 0,190$ ,  $p\text{-valor} = 0,759 > 0,05$ , y como su nivel de significancia es mayor que 0,05, aceptamos hipótesis nula.
- Existe relación entre las variables Razón Circulante y Rentabilidad del patrimonio:  $r = 0,045$ ,  $p\text{-valor} = 0,943 > 0,05$ , y como su nivel de significancia es mayor que 0,05, aceptamos hipótesis nula.
- No existe relación entre las variables Razón Circulante y apalancamiento del activo:  $r = -0,697$ ,  $p\text{-valor} = 0,191 > 0,05$ , y como su nivel de significancia es mayor que 0,05, aceptamos hipótesis nula.

- Existe relación entre las variables Razón Circulante y apalancamiento del pasivo:  $r = 0,932$ ,  $p\text{-valor} = 0,021 < 0,05$ , y como su nivel de significancia es menor que 0,05, rechazamos hipótesis nula.
- No existe relación entre las variables Razón Circulante y apalancamiento del patrimonio:  $r = -0,645$ ,  $p\text{-valor} = 0,239 > 0,05$ , y como su nivel de significancia es mayor que 0,05, aceptamos hipótesis nula.

### **Correlación de la variable Capital de trabajo**

- Existe relación entre las variables Capital de trabajo y rentabilidad del activo:  $r = 0,205$ ,  $p\text{-valor} = 0,741 > 0,05$ , y como su nivel de significancia es mayor que 0,05, aceptamos hipótesis nula.
- No existe correlación entre las variables Capital de trabajo y rentabilidad del patrimonio:  $r = 0,069$ ,  $p\text{-valor} = 0,912 > 0,05$ , y como su nivel de significancia es mayor que 0,05, aceptamos hipótesis nula.
- Existe correlación entre las variables Capital de trabajo y apalancamiento del pasivo  $r = 0,912$ ,  $p\text{-valor} = 0,031 < 0,05$ , y como su nivel de significancia es menor que 0,05, rechazamos hipótesis nula.
- No existe correlación entre las variables Capital de trabajo y apalancamiento del patrimonio  $r = -0,599$ ,  $p\text{-valor} = 0,285 < 0,05$ , y como su nivel de significancia es mayor que 0,05, aceptamos hipótesis nula.

### **3.3 INFORME POR FRECUENCIA**

Se procedió a tabular y analizar los resultados, a continuación se detalla los resultados de las encuestas.

#### **3.3.1 Variable: Política Económica**

##### **3.3.1.1 Subvariable: Subsidios**

Un subsidio es la diferencia entre el precio real de un bien o servicio y el precio real cobrado al consumidor de bienes o servicios. Los gobiernos también otorgan subsidios a las empresas para evitar que los incrementos en los precios se trasladen hacia los usuarios finales.

El Gobierno del Ecuador, con la finalidad de evitar el incremento de la tarifa de transporte urbano de pasajeros, (USD 0,25) aprobó un bono de USD 450,00 o USD 1.000,00 mensuales únicamente para los buses de transporte urbano, que cumplan con los índices de calidad, para lo cual el Gobierno destinará al sector un monto anual de USD 32.752.000,00 millones de dólares.

Desde el 2014 el municipio de Quito es el ente que asumió las competencias del tránsito, en lo referente a subsidio de la media tarifa termino en junio del 2017 y los incentivos (compensaciones) ya no se entregan desde el año 2015; por ende en la actualidad el sector del transporte no recibe ninguna ayuda por parte de los organismos gubernamentales; siendo un sector estratégico.

Subsidios desembolsados por el gobierno desde el 2007 en millones de dólares:



**Figura 28: Subsidio al transporte Urbano**

**Fuente:** (Agencia Nacional de Transito, 2015) (Instituto Nacional de Estadísticas y censos, 2016).

Mantener la tarifa del transporte público en USD 0,25 demanda de una inversión económica. Aunque los usuarios no sienten, directamente, este costo, para subsidiar la tarifa real en el transporte convencional urbano, la ciudad invierte USD 14.640 millones en el 2007; USD 12.816 millones en el 2008; USD 15.808 millones en el 2009; USD 12.048 millones en el 2010; USD 18.320 millones en el 2011; USD 13.600 millones 2012; USD 12.800 millones en el 2013; 2014 USD 16.352 millones; USD 2015 23.008 millos y 2016 USD 32.752 millones.

Los recursos económicos destinados al transporte público son recursos que constan en el presupuesto municipal, desde el 2014 donde la movilidad de transporte pasó a cargo de los GAD's. Mediante estos valores se solventa, en parte, la diferencia de la tarifa de este servicio que está congelada hace 14 años.

### **Gastos de un Bus en DMQ**

Una operadora debe contar con una nómina mínima de 28 personas, que significa una provisión mensual de gastos fijos de USD 4340,25; incluye sueldos, décimos, fondos de reserva, IESS, etc. Por gastos variables se necesita USD

2.443,00, gastos de gestión USD 698,00, por lo tanto al mes se debe provisionar un total de USD 7.481,25.

**Tabla 32**

***Provisión mensual de gastos de un bus***

<b>COSTO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO</b>			
	<b>Cámara de transporte Urbano Quito</b>	<b>Colectivos Quito</b>	<b>Transportes Quitumbe S.A</b>
Embrague	61,56	54,17	35,42
Mantenimiento carrocería	105,34	108,33	102,04
Amortiguadores	30,44	54,17	22,14
Zapata	45,96	60,00	75,00
Filtro de aceite	36,77	30,00	13,14
Sistema eléctrico	114,91	112,09	97,05
Aceite de motor	103,42	105,34	80,00
Bandas	6,13	15,00	16,44
Otros varios	372,72	166,66	130,00
<b>Total</b>	<b>877,25</b>	<b>705,76</b>	<b>571,23</b>
<b>Mantenimiento correctivo</b>			
Reparación de caja	143,64	141,12	112,00
Reparación del motor	122,09	118,54	110,00
Reparación de carrocería	95,76	98,12	100,00
Cambio de turbo	95,76	102,12	360,00
Otros varios	123,51	175,00	100,00
<b>Total</b>	<b>580,76</b>	<b>634,90</b>	<b>782,00</b>
<b>Total mantenimiento</b>	<b>1.458,01</b>	<b>1.340,66</b>	<b>1.353,23</b>
<b>COSTOS FIJOS MENSUALES</b>			
Conductor	1.774,14	945,00	1.350,00
Ayudante	1.201,16	540,00	600,00
Gestión administrativa	698,03	2.115,00	8.250,00
Otros seguros / vehículo	358,18	112,00	200,00
Servicios básicos	178,90	85,00	104,00
Matricula	115,17	83,33	0,00
Otros ( Soat ; revisión vehicular ; permiso de operación	14,67	1.910,00	124,00
<b>Total</b>	<b>4.340,25</b>	<b>5.790,33</b>	<b>10.628,00</b>

Continúa



<b>Combustible Y Aceite</b>			
Combustible mensual	712,45	1.080,00	900,00
Aceite ( Cada 15 días UDS 40)	80,00	80,00	80,00
<b>Total</b>	<b>712,45</b>	<b>1.080,00</b>	<b>900,00</b>
<b>Neumáticos</b>			
Reucauche	54,76	108,33	85,00
Llantas	217,78	500,00	320,08
<b>Total</b>	<b>272,54</b>	<b>608,33</b>	<b>405,08</b>
Gastos de gestión	<b>698,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Total Gastos</b>	<b>7.481,25</b>	<b>8.819,32</b>	<b>13.286,31</b>

**Fuente:** (Cámara de transporte urbano Quito)

Como se puede visualizar cada operadora necesita su propia provisión de gastos mensuales; según la cámara se necesita una provisión mensual para la operación de un bus urbano de USD 7.481,25; operadora de transporte Quitumbe necesita USD 13.286,31 y transporte Colectivos Quito necesita una provisión mensual de USD 8.819,32.

**Tabla 33**

***Ingreso y gasto mensual por tarifa***

<b>RUBRO</b>	<b>N. DE PASAJEROS DIARIOS</b>	<b>TARIFA USD</b>	<b>TOTAL USD</b>	<b>ING.</b>	<b>GAS.</b>
Media Tarifa – Subsidio			450 - 1.000	1.000,00	
Personas con discapacidad	85	0,10	8,50	255,00	
Estudiantes, adultos mayores, niños y adolescentes	85	0,12	10,20	306,00	
Tarifa completa	680	0,25	170,00	5.100,00	
Gastos fijos					4.340,25
Gastos variables					2.443,00
Gastos de gestión					698,00
<b>TOTAL</b>	<b>850</b>			<b>6.661,00</b>	<b>7.481,25</b>

**Fuente:** (Ley Orgánica Reformativa, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2015)

A diario, en promedio, un bus transporta 850 pasajeros y de estos el 20% son estudiantes, adultos mayores, niños y adolescentes, cuya tarifa es de USD 0,10 Y USD 0,12 y el 80% para la tarifa normal de USD 0,25, por ende el ingreso diario de un bus es de USD 188,70, y al mes su ingreso pro recaudación tarifaria es de USD 5.661,00, con lo cual estarían trabajando a pérdida relacionando al gasto que provisionan mensual.

### 3.3.1.2 Subvariable: Compensaciones

#### ✓ Exoneración de aranceles

La exoneración de aranceles a la importación de bienes de capital e insumos es una medida adoptada por los gobiernos, con la finalidad de estimular la producción nacional; la cual implica el dejar de percibir ciertas cantidades de dinero como partes de pago a fin de que las mismas ingresen al país buscando potencia las importaciones al país de destino.

En el caso de adquisición de vehículos destinados al transporte público, la medida arancelaria adoptada por el gobierno consiste en eliminar el pago de arancel en la importación de ciertas marcas y modelos de vehículos a fin de que el transportista los adquiera a un menor costo, así mismo busca repotenciar la producción nacional, esto se evidencia a través del ensamblaje de partes de vehículos que se producen en el país, como es la marca Chevrolet con sus modelo de chevita.

**Tabla 34**

#### *Exoneraciones arancelarias*

AÑO	N. DE EXONERACIONES ARANCELARIAS
2008	6.179
2009	3.219
2010	4.733
2011	3.799
2012	4.179
<b>TOTAL</b>	<b>22.109</b>

**Fuente:** (Agencia Nacional de Transito, 2015)

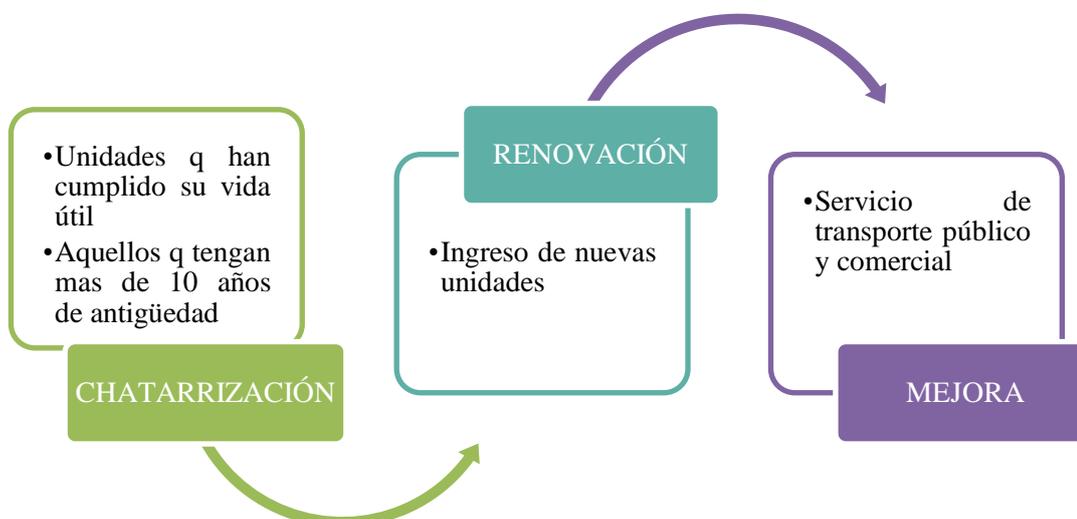


**Figura 29: Número de exoneraciones arancelarias**

En total se han concedido 22.109 exoneraciones de vehículos durante los periodos 2008 al 2012.

✓ **Plan Renova**

Este programa nació como iniciativa de algunas instituciones gubernamentales, en coordinación con el sector privado (transportistas y empresas del sector), con la finalidad de atacar componentes sociales, ambientales y de seguridad de tránsito. El 14 de septiembre del 2007 se suscribió el convenio por el que se establece el programa de renovación del parque automotor, y mediante decreto ejecutivo N. 1145, publicado en el registro oficial N. 370 de 30 de junio de 2008, se crea el programa de reducción de la contaminación ambiental, racionalización del subsidio de combustible del transporte público, y su chatarrización.



**Figura 30: Proceso de la Chatarrización**

Para que los transportistas puedan acceder al plan renova es necesario cumplir con los siguientes requisitos.

- Pertenecer al menos 1 año en la operadora legalmente registrado en la ANT
- Ser propietario de un vehículo con antigüedad mínima de 5 años
- Contar con el permiso de operación vigente
- Contar con la matriculación vigente a los 4 años anteriores de la solicitud
- Poseer un vehículo que hay cumplido con su vida útil.
- Informe técnico, emitido por la ANT
- Certificado de derechos de chatarrizacion

Según cifras del Ministerio de Obras públicas, existía en Ecuador un total de 44.503 vehículos dedicados al transporte público, de los cuales el 20.108 eran automóviles, los 11.388 camiones, 8.179 eran camionetas y 4,569 ómnibus.

**Tabla 35**

*Número de vehículos al 2007*

EDAD	AUTOMOVIL	CAMIONETA	CAMIONETA	OMNIBUS	OTROS	TOTAL
10-15 años	13.506,00	3.388,00	4.202,00	3.421,00	75,00	24.592,00
15-19 años	3.470,00	3.226,00	1.928,00	501,00	141,00	9.266,00
20-25 años	1.154,00	1.503,00	405,00	277,00	20,00	3.359,00
25-30 años	1.131,00	1.559,00	765,00	315,00	19,00	3.789,00
30-35 años	847,00	1.712,00	879,00	55,00	4,00	3.497,00
<b>TOTAL</b>	<b>20.108,00</b>	<b>11.388,00</b>	<b>8.179,00</b>	<b>4.569,00</b>	<b>259,00</b>	<b>44.503,00</b>

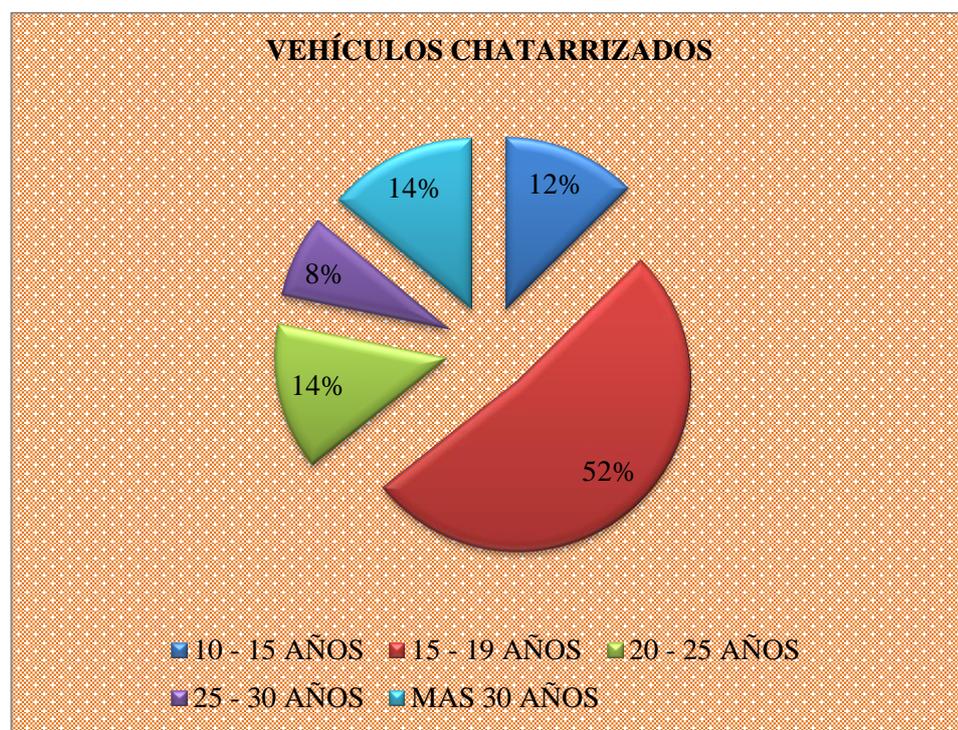
**Fuente:** (Agencia Nacional de Transito, 2015)

Como se evidencia, en etapas iniciales del proyecto año 2007, existía la necesidad imperiosa por parte del estado nacional y por ende la Corporación Financiera nacional de apoyar al sector automotriz por la obsolescencia de los vehículo existentes y de evitar que esta situación social se desarrolle.

**Vehículos Chatarrizado por antigüedad periodo 2008 – 2012**

A nivel nacional, la antigüedad de los vehículos del transporte público se concentraba en el rango de 15 a 19 años con el 52%, seguido del 14% en rango de 20

a 25, en el rango de 10 a 15 y 30 a 35 años 12% y con el 8% en el rango de 25 a años.



**Figura 31: Vehículos chatarrizado periodo 2008-2012**

**Tabla 36**

*Vehículos chatarrizado por modalidad*

MODALIDA	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
Taxi	399	1310	2611	1967	1120	7407
Carga liviana	4	96	355	356	210	1021
Escolar	2	348	516	484	336	1686
Urbano	3	154	85	270	439	951
Inter/intraprovincial	0	202	209	286	367	1064
Carga pesada	2	30	104	194	537	867
<b>TOTAL</b>	<b>410</b>	<b>2140</b>	<b>3880</b>	<b>3557</b>	<b>3009</b>	<b>12996</b>

**Fuente:** (Instituto Nacional de Estadísticas y censos, 2016)

Los vehículos chatarrizado por modalidad son: taxi 7407 unidades, carga liviana 1021 unidades, escolar 1686 unidades, urbano 951 unidades, inter e

interprovincial 1064 unidades y carga pesada 867 unidades durante el periodo 2008 a 2012.

**Incentivos Económicos:** El programa de chatarrización contempla la entrega de un incentivo financiero no reembolsable para la chatarrización de vehículo de transporte público a favor de sus propietarios el cual podrá ser usado como parte de pago en la compra de nuevo vehículo de transporte. El incentivo económico que otorga el estado se calcula en función al año de fabricación del vehículo y del tipo.

**Tabla 37**

*Antigüedad establecida de vehículos*

AÑOS	TAXI	TRANS. LIVIANO O	TRANSPORTE ESCOLAR			TRANSPORTE URBANO	
	Liviano Automóvil	Liviano Camioneta	Mediano Furgoneta y Microbús	Mediano Minibús	Pesado Bus	Mediano Minibús	Pesado Bus
Desde 30	3.527	3.527	8.141	8.141	17.755	11.641	17.755
25 a 29	3.206	3.206	7.401	8.141	17.755	11.641	17.755
20 a 24	2.915	2.915	6.728	8.141	17.755	11.641	17.755
15 a 19	2.650	2.650	6.117	6.117	9.583	6.117	9.583
10 a 14	2.409	2.409	5.561	5.561	8.712	6.117	9.583

Este bono va acompañado de un crédito de USD 17.000,00 que entregará la Corporación Financiera Nacional (CFN) a los transportistas, cuya tasa de interés no superará el 10% y que lo pueden cancelar entre cinco y ocho años.

La Corporación Financiera Nacional entregó incentivos financieros para el plan Renova desde el año 2008; siendo el año 2012 que se entregó USD 26.796.695 millones; en el 2011 se entregó USD 18.663.282 millones, en el 2010 se entregó USD 16.030.550 millones, en el año 2009 desembolso USD 10.280.612 y en el año 2008 la CFN desembolso USD 1.237. 275 millones.

**Tabla 38*****Incentivos entregados por la CFN***

AÑOS	TAXIS	CARGA LIVIANA	ESCOLAR	URBANO	INTRA E INTER.	CARGA PESADA	TOTAL
2008	1.161.404	13.787	12.289	24.285	0	25.510	1.237.275
2009	3.692.507	312807	2.241.295	1.543.471	2.127.619	362.913	10.280.612
2010	7.050.864	1066461	3.566.004	888.650	2.180.404	1.278.167	16.030.550
2011	5.288.771	1158291	3.680.529	2.693.566	2.928.348	2.913.777	18.663.282
2012	2.986.915	712766	3.276.527	5.040.345	4.879.463	9.900.679	26.796.695
<b>TOTAL</b>	<b>20.180.461</b>	<b>3.264.112</b>	<b>12.776.644</b>	<b>10.190.317</b>	<b>12.115.834</b>	<b>14.481.046</b>	<b>73.008.414</b>

Fuente: (Agencia Nacional de Transito, 2015)

**Créditos entregados Corporación Financiera Nacional - CFN**

Como parte de los incentivos de apoyo al sector del transporte, existe una línea de crédito para la renovación del parque automotor público administrada por la CFN la cual brinda mejores facilidades de crédito en cuanto a plazo y tasas de interés.

**Tabla 39*****Línea de crédito Plan Renova***

FACILIDAD DE CRÉDITO	LINEA DE RENOVACION DEL PARQUE AUTOMOTOR	
	HASTA USD 100.000	SOBRE USD 100.000
BENEFICIARIO FINAL	Transporte de taxis	Transporte urbano
	Transporte de carga liviana	Transporte inter e interprovincial
	Transporte escolar	Transporte pesado

Continúa 

<b>INTERÉS</b>	9,25% reajuste trimestral	9,25% a 9,75% efectiva anual reajuste cada 90 días
<b>MONTO</b>	USD \$ 500	USD 20,0001
<b>DESTINO</b>	Activos fijos: Hasta 5 años, adquisición de vehículos de fabricación nacional o importados	
<b>FINANCIAMIENTO CFN</b>	Hasta el 80% del valor del vehículo más el valor total de la vigencia del crédito de la póliza de seguro así como el dispositivo de rastreo y el correspondiente servicio	
<b>APLICACIÓN DE PERIODO DE GRACIA Y CASO ESPECIALES GARANTIAS</b>	Aplica a capital e interés hasta 30 días Prenda vehículo Garantía adicional, suficiente y a satisfacción de la CFN Póliza de vehículo y de desgravamen	

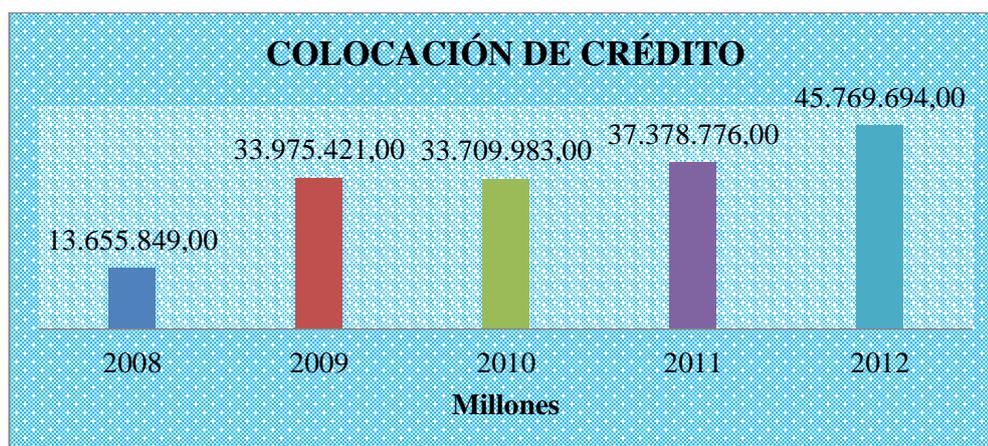
**Fuente:** (Agencia Nacional de Transito, 2015)

A continuación se detalla el valor presupuestado por la CFN en los periodos del 2008 al 2012 para la línea de renovación del parque Automotor; esto en función de la demanda por parte del sector transportista:

**Tabla 40**  
*Presupuesto*

<b>AÑO</b>	<b>PRESUPUESTADO</b>	<b>EJECUTADO</b>	<b>%</b>	<b>BENEFICIARIO</b>
<b>2008</b>	14.000.000,00	13.655.849,00	98%	1089
<b>2009</b>	25.000.000,00	33.975.421,00	136%	1750
<b>2010</b>	34.000.000,00	33.709.983,00	99%	2264
<b>2011</b>	35.000.000,00	37.378.776,00	107%	2069
<b>2012</b>	32.000.000,00	45.769.694,00	143%	1188
<b>TOTAL</b>	<b>140.000.000,00</b>	<b>164.489.723,00</b>	<b>117%</b>	<b>8360</b>

**Fuente:** (Agencia Nacional de Transito, 2015)



**Figura 32: Colocación de crédito**

Los montos generales de desembolso de crédito para el periodo 2008-2012, son los siguientes:

- Para el año 2008, CFN presupuesto un valor de USD 14.000.000,00 para la línea de crédito del Plan Renova, el valor desembolsado en ese año corresponde a USD 13.655.849,00 siendo el equivalente a 1.089 unidades.
- En el año 2009, CFN presupuesto un valor de USD 25.000.000,00 el valor desembolsado en ese año corresponde a USD 33.975.421,00 siendo el equivalente a 1.750 unidades.
- En el 2010, presupuesto USD 34.000.000,00 el valor desembolsado en ese año corresponde a USD 33.709.983,00 siendo el equivalente a 2.264 unidades
- Para el año 2011, presupuesto USD 35.000.000,00 el valor desembolsado en ese año corresponde a USD 37.378.776,00 siendo el equivalente de 2.069 unidades.
- Para el año 2012, presupuesto USD 32.000.000,00 el valor desembolsado en ese año corresponde a USD 45.769.694,00 siendo el equivalente de 1.188 unidades.
- Como se puede observar en todo año a excepto del 2009, 2011 y 2012 se ha sobrepasado el valor presupuestado.

El objetivo del programa era reducir la contaminación ambiental, racionalizar el subsidio de los combustibles mejorar la competitividad de la industria automotriz

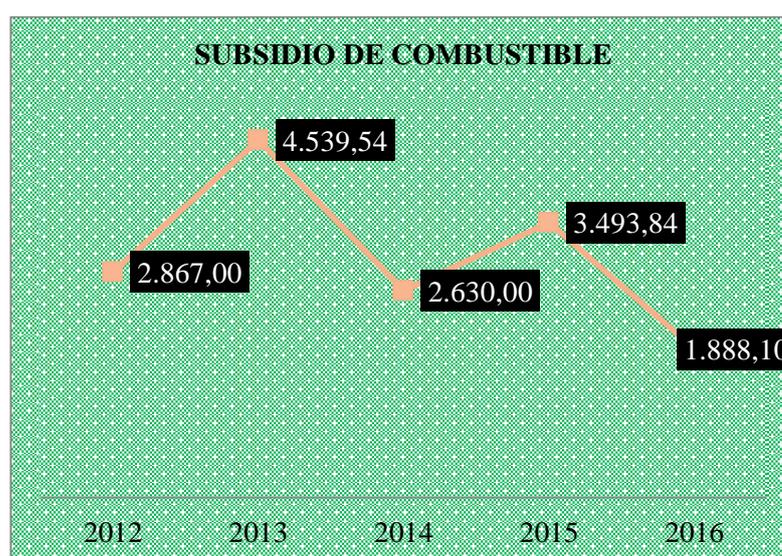
nacional así como la eficiencia en la prestación del servicio de transporte urbano, interprovincial e interprovincial en intracantonal de persona y mercadería por vías terrestre.

El proyecto “Reducción de la Contaminación Ambiental, Racionalización del Subsidio al Combustible del Transporte Público y su Chatarrización. Plan Renova”.Culminó, el 31 de diciembre 2015. (Agencia Nacional de Transito, 2015).

#### ✓ Subsidio de combustible

El gobierno ecuatoriano destina aproximadamente USD 1.888 millones de dólares al año para subsidiar combustible, una cifra que está sujeta a cambios constantes dados por el posible encarecimiento del precio del petróleo.

Si bien los subsidio, según un último informe emitido por la Agencia Nacional de tránsito, conjuntamente con el Ministerio de transporte y obras públicas desde el año 2008 hasta el 2012, con la implementación de este plan de renovación y chatarrización se han generado un ahorro de combustible de USD 24.681.771,00 galones de gasolina lo cual corresponde a USD 26.656.313,00



**Figura 33: Subsidio de combustible**

### **3.3.2 Variable: Normativa**

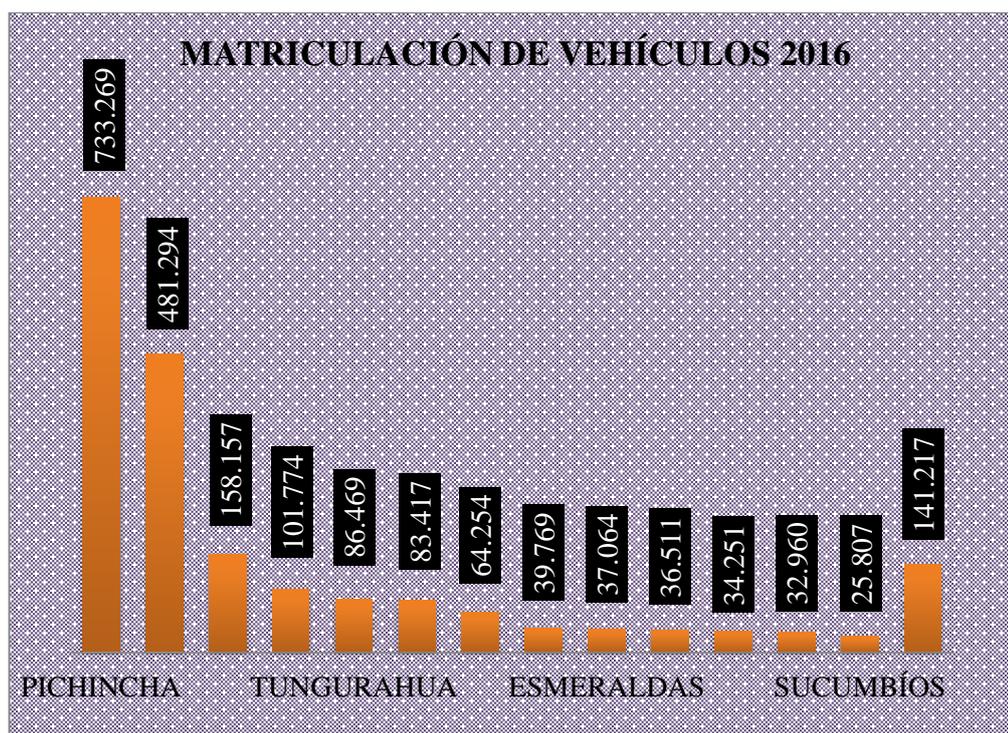
#### **3.3.2.1 Subvariable: Regulación**

La Agencia Nacional de tránsito, es la entidad encargada de Planificar, regular y controlar la gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el territorio nacional, a fin de garantizar la libre y segura movilidad terrestre, prestando servicios de calidad que satisfagan la demanda ciudadana; coadyuvando a la preservación del medio ambiente y contribuyendo al desarrollo del País, en el ámbito de su competencia.

Su objetivo es contribuir al desarrollo nacional, a través de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, mediante la formulación y aplicación de leyes, normas, políticas, planes, programas y proyectos que garanticen la satisfacción de los usuarios

Al Gobierno Autónomo descentralizado le corresponde (Art. 13); regular el transporte de tránsito en cuanto a:

- a) Establecer estándares locales para la operación de transporte terrestre.
- b) Aprobar y homologar medios y sistemas de transporte terrestre.
- c) Elaborar estudios para establecer los costos y tarifas de uso de la infraestructura de transporte, tales como: terminales, parqueaderos y otros.
- d) Establecer estándares de calidad de servicio, obligaciones, mejoras y eficiencia para la operación y prestación del servicio de transporte terrestre.
- e) Elaborar regulaciones y normas técnicas y someterlas a aprobación.
- f) Homologar la señalización vial, de acuerdo con los estándares nacionales y la reglamentación INEN.
- g) Normar y regular el uso del espacio público y vías.
- h) Regular la semaforización y la señalización en su circunscripción territorial.



**Figura 34: Matriculación de vehículos año 2016**

### 3.3.2.2 Subvariable: Planificación

En cuanto en materia de planificación, y de acuerdo a las competencias que tiene el Gobierno Autónomo Descentralizado le corresponde:

- a) Elaborar un plan maestro de transporte terrestre.
- b) Definir el modelo de gestión para la prestación de los servicios públicos de transporte terrestre.
- c) Planificar la red de servicios de transporte público, colectivo y particular urbano e intracantonal.
- d) Planificar la circulación para transporte de carga.
- e) Elaborar estudios y diseños para obras y servicios del sistema de transporte.
- f) Elaborar nuevos proyectos de transporte y mejorar los existentes, definidos en los planes operativos anuales.
- g) Desarrollar programas de capacitación, instrucción y entrenamiento de los usuarios, empresarios de transporte, conductores y ayudantes.
- h) Elaborar los estudios de oferta, demanda y tarifa de transporte.

Dentro de la planificación por parte de la Agencia nacional de tránsito, en el año 2012, la empresa ANT, establece el proyecto “Fortalecimiento y Mejora de la Calidad del Servicio de Transporte Urbano en el Ecuador”; donde se establece fortalecer el servicio de transporte urbano hacia la ciudadanía con la entrega de recursos económicos a los gestores de transporte para mejorar la calidad de servicio prestado y, efectivizando el reglamento del Art. 104 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas, en la que el sector público transfiere recursos a proyectos de inversión en beneficio directo de la colectividad.

**Descripción del proyecto:** El presente proyecto tiene la finalidad de devolver los valores generados por la tarifa preferencial del 50% de descuento; y adicionalmente incentivar a las operadoras de transporte a implementar un sistema tecnológico que permita monitorear el número de pasajeros beneficiados.

**Producto/servicio:** Compensación a las tarifas de los transportistas urbanos.

Los 8.775 transportistas urbanos y 755 de servicio integrado de transporte que ofertan el servicio a la fecha, en un total de 9.530 unidades que cuentan con su permiso de operación vigente y los vehículos dentro de las condiciones técnicas requeridas, son los acreedores de la transferencia de recursos destinados a mejorar el servicio que presta a la ciudadanía.

Se plantea la transferencia de recursos, motivo de este proyecto, a los transportistas que generaran un servicio basado en la equidad social, de acuerdo a lo que establece la ley para la tarifa preferencial, y cumplen con la normativa de seguridad y circulación.

**Objetivo general:** Fortalecer el servicio de transporte urbano hacia la ciudadanía con la entrega de recursos económicos a los gestores de transporte para mejorar la calidad de servicio prestado.

**Objetivo específico:** Transferir a los gestores de transporte urbano a nivel nacional recursos que permitan brindar un servicio de calidad a los grupos vulnerables y beneficiarios de la tarifa preferencial.

**Tabla 41**  
*Ejecución del proyecto*

<b>Fecha de Inicio:</b>	01/03/2012	<b>Fecha de Fin</b>	30/12/2014
<b>Estimado Al Fin Del Proyecto:</b>	90,959,063.51	<b>VAN:</b>	52,713,256.55

**Conclusiones del proyecto**

- ✓ MARZO 2015: EL Proyecto se encuentra a la espera de la asignación de valores por parte de la entidad encargada, para proceder a realizar los desembolsos planificados.
- ✓ DICIEMBRE 2014: Se realizó la reforma número 108 tomando los valores de gasto corriente a gasto de inversión por un monto de \$3.750.000,00, para realizar los pagos planificados en los meses de noviembre y diciembre del 2014, las áreas involucradas ( Dirección de Títulos Habilitantes, Dirección de Planificación y Dirección Administrativa Financiera) realizaron las gestiones pertinentes con los entes coordinadores y rectores para la obtención del pronunciamiento favorable a nuestro requerimiento, no se obtuvieron los recursos para realizar la ejecución.
- ✓ AGOSTO 22.- Se realiza la cancelación de 27 Carpetas de Operadoras de Transporte Urbano correspondiente al 6to pago (Diciembre 2013).

**Problemas:** Al cierre del 2015, no la falta de recursos para la cancelación a los representantes de las operadoras.

**Tabla 42**  
*Avance Financiero del proyecto*

Estimado Al Fin Del Proyecto	90,959,063.51
Costo Total:	148,613,017.20
Total Devengado:	91,433,071.01
% Costo Total Devengado:	61.52 %

**Tabla 43****Perfil económico 2014**

	<b>AÑOS PREVIOS</b>	<b>AÑO ACTUAL (2014)</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Ppto palneado</b>	37,622,929.48	48,792,844.80	86,415,774.28
<b>Ppto. Aprobado Inicial</b>		48,792,844.80	48,792,844.80
<b>Ppto. Codificado</b>	71,354,960.31	22,773,842.08	94,128,802.39
<b>Ppto. Comprometido Planeado - Codificado (2014)</b>		20,575,469.26	20,575,469.26
		26,019,002.72	
<b>Programado a Devengar</b>	70,857,601.75	20,101,461.76	90,959,063.51
<b>Ppto. Devengado</b>	70,857,601.75	20,101,461.76	91,433,071.01
<b>Variación Proyectada</b>	70,857,601.75	20,101,461.76	20,101,461.76

**3.3.2.3 Subvariable: Fiscalización y control**

El control, la fiscalización y las sanciones administrativas a las operadoras de transporte terrestre le corresponde realizar a la Dirección de la Agencia Nacional de tránsito, la misma que estará conformada por personal especializado y capacitado

El personal de fiscalización y control ejercerán su función en la red vial conforme a la planificación establecida por la Dirección de Transporte del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal

Los factores a tomar en cuenta dentro del proceso de fiscalización y control son los siguientes:

- a) Cumplimiento de los Parámetros operacionales como: Rutas, frecuencias, intervalos, inicio y fin de operaciones, número de pasajeros, velocidad, otros.
- b) El cumplimiento de los títulos habilitantes otorgados a las operadoras de transporte terrestre público y comercial;
- c) Que las unidades vehiculares cuenten con los respectivos distintivos de identificación;

- d) Que el conductor de la unidad, porte la tarjeta de identificación vehicular y demás documentos de tránsito, establecidos por la Ley, el reglamento y la presente ordenanza; y,
- e) Utilización de los espacios de estacionamiento.
- f) Verificación de la flota mínima de operación.
- g) Inicio y fin de operaciones de las operadoras de transporte.

### 3.3.2.4 Subvariable: Control

El control del tránsito y la seguridad vial serán ejercidos por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus jurisdicciones Los GAD's Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Según lo establecido en la Ordenanza Metropolitana No. 213, todos los vehículos que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito deben aprobar la Revisión Técnica Vehicular. Para esto se realizan operativos de control con el objetivo de sancionar a los vehículos que se encuentran circulando sin la Revisión Técnica Vehicular aprobada. Estos controles se realizan en la vía pública, de forma aleatoria, cuando se estima oportuno, sin necesidad de aviso previo, y comprende la verificación del cumplimiento íntegro de la revisión técnica vehicular realizada en cualquiera de los centros de revisión y control vehicular legalmente establecidos dentro del Distrito Metropolitano.

**Tabla 44**

***Monto de multas***

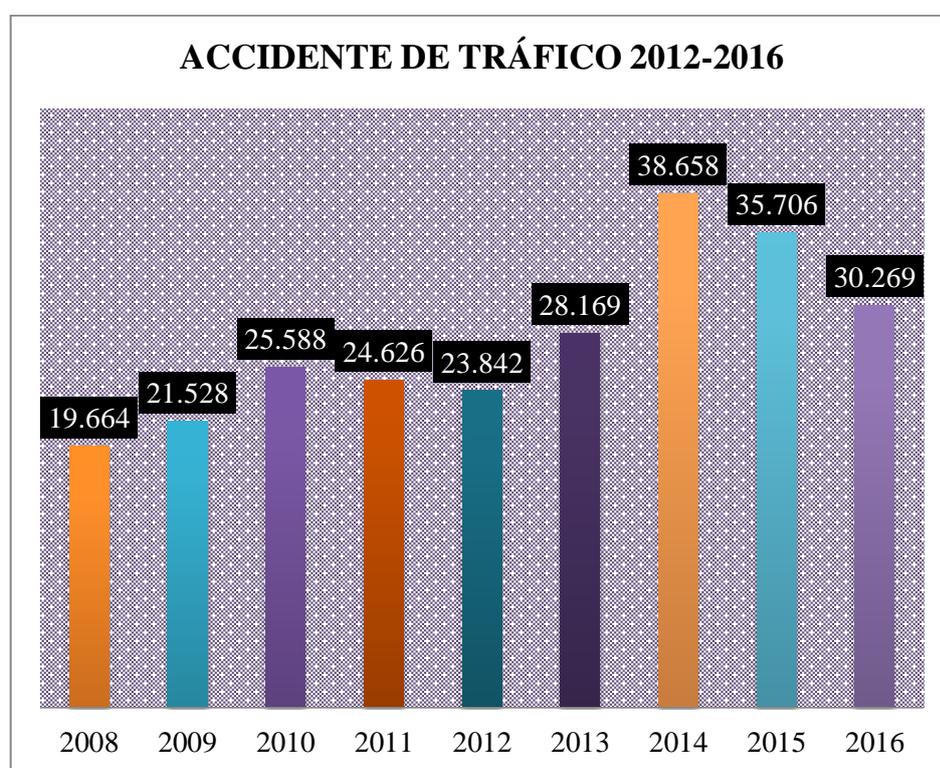
OCASIÓN	MULTA USD	RETENCIÓN VEHÍCULOS
Retención	USD(\$) 200	Cinco días

Licencia bajo el sistema de puntaje

- ✓ Se otorga con 30 puntos
- ✓ Vigencia de 5 años

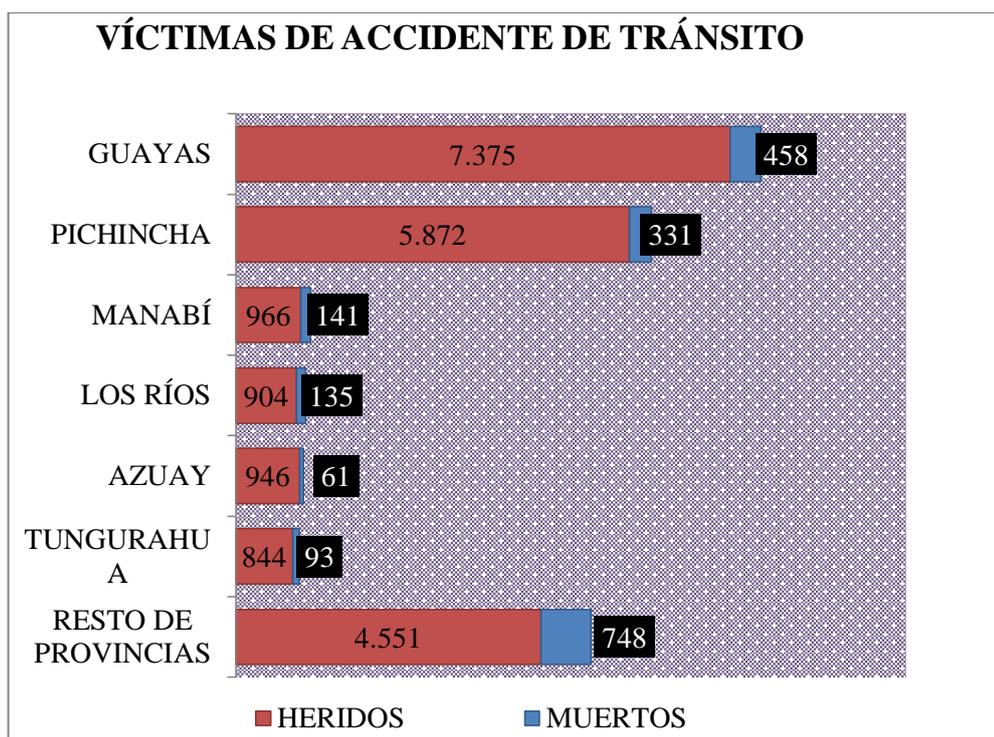
- ✓ Se establece un sistema de reducción de puntos

De acuerdo a la gran labor que realiza la Agencia Nacional de Tránsito, de acuerdo a los operativos realizados a nivel nacional, el número de accidentes de tránsito en Ecuador se redujo en un 15,2% en el 2016, en el país se registraron 30.269 accidentes de tránsito en 2016, 15,2% menos que en el 2015 cuando se registraron 35.706, según los últimos datos del Anuario de Transportes 2016 publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). El anuario, que se publica anualmente, recopila información de los registros administrativos de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT).



**Figura 35: Accidentes de tránsito en el país, periodo 2012-2016**

En el año 2016, el mayor número de heridos y muertos se registraron en la provincia de Guayas con 7.375 y 458 víctimas respectivamente.



**Figura 36: Víctimas de accidentes de tránsito 2016**

La principal causa de accidentes de tránsito fue la impericia o imprudencia del conductor (51,9%), seguida del irrespeto a las señales de tránsito (13,4%) y en tercer lugar el exceso de velocidad (12,4%). Del total de accidentes de tránsito registrados en el año 2016, los choques, atropellos y estrellamientos, representan el 75,5%.

### ACCIDENTES DE TRÁNSITO SEGÚN CLASE

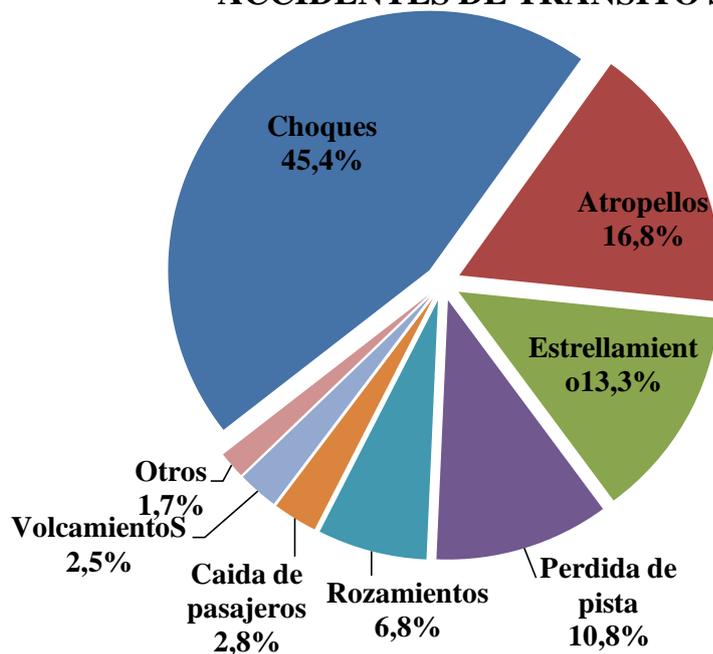


Figura 37: Accidentes de tránsito según clase -2016

### ACCIDENTES SEGÚN CAUSA

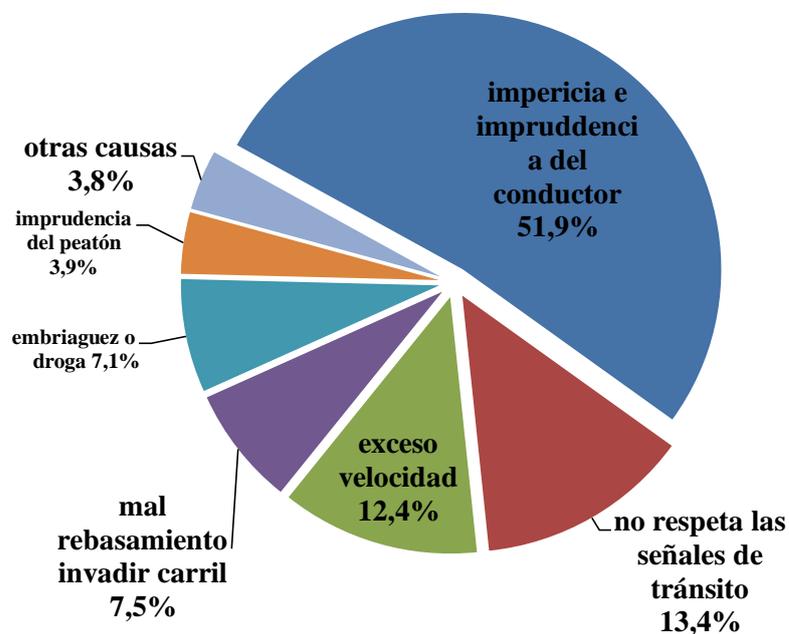


Figura 38: Distribución de accidentes de tránsito según causa 2016

En total en 2016 se registraron 23.425 víctimas de accidentes de tránsito, de ellas el 8,4% fallecieron. (Instituto Nacional de Estadísticas y censos, 2016)



**Figura 39: Víctimas de accidente de tránsito 2016**

**Tabla 45**

*Costo de multa por contravención*

Valores que impone la Ley de tránsito vigente desde el 29 de marzo 2011, impone multas según lo siguiente:		
<b>LEVES DE PRIMERA CLASES</b>		
5% remuneración básica unificada	Reducción en la licencia	1,5 puntos
<b>LEVES DE SEGUNDA CLASES</b>		
10% remuneración básica unificada	Reducción en la licencia	3 puntos
<b>LEVES DE TERCERA CLASES</b>		
15% remuneración básica unificada	Reducción en la licencia	4,5 puntos

Continúa ➡

<b>GRAVES DE PRIMERA CLASE</b>		
40% remuneración básica unifica	Reducción en la licencia	6 puntos
<b>GRAVES DE SEGUNDA CLASE</b>		
40% remuneración básica unifica	Reducción en la licencia	7,5 puntos
<b>GRAVES DE TERCERA CLASE</b>		
50% remuneración básica unificada	Reducción en la licencia	9 puntos
<b>MUY GRAVES</b>		
1 remuneración básica unificada	Reducción en la licencia	10 puntos

**Fuente:** (Ley Orgánica Reformativa, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2015).

### 3.3.3 Variable: Fondos propios

#### 3.3.3.1 Subvariable: Aportes de socios, utilidades retenidas y ventas de activos

##### 3.3.3.1.1 ¿Conoce cuáles son las fuentes de financiamiento?

**Tabla 46**

*Fuentes de financiamiento*

<b>Alternativas</b>	<b>Frecuencia Absoluta</b>	<b>Porcentaje Relativa</b>
Si	16	100%
No	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta realizada a los empresarios de las operadoras de transporte urbano del DMQ



**Figura 40: Fuentes de financiamiento**

**Interpretación:** Como resultado de la investigación presente se ha determinado que de los 16 que representan el 100% del total, todos conocen que son las fuentes de financiamiento, a las que pueden acceder para adquirir recursos financieros; para que la operadoras incremente su liquidez y su rentabilidad.

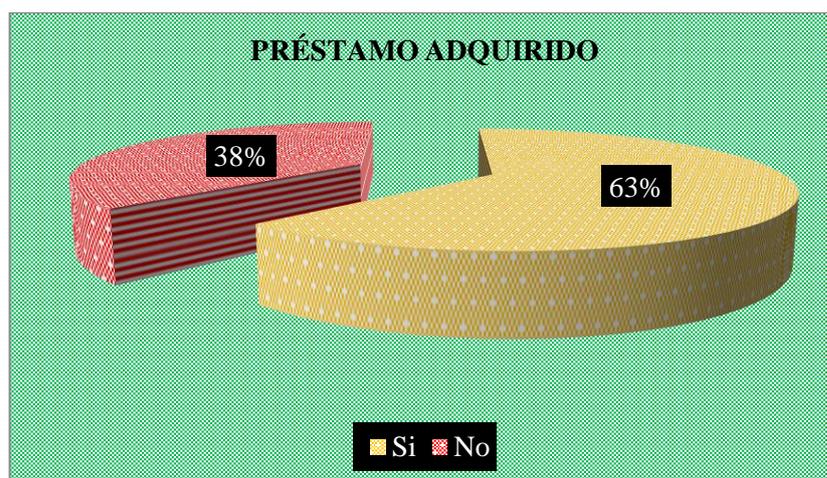
### 3.3.3.1.2 ¿En los últimos 3 años usted solicitó algún préstamo con alguna institución financiera?

**Tabla 47**

*Préstamo adquirido en los últimos 3 años*

Alternativas	Frecuencia Absoluta	Porcentaje Relativa
Si	10	63%
No	6	38%
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta realizada a los empresarios de las operadoras de transporte urbano del DMQ



**Figura 41: Préstamo adquirido en los últimos 3 años**

**Interpretación:** De un total de 16 empresario de las que representan el 100% del total, 10 propietarios que representan el 63% del total plantea que en los 3 últimos años ha solicitado un crédito para cubrir gastos de la operadora , 6 propietarios que representan el 38% no han adquirido obligaciones financieras para la cooperativa de transporte. El 63% de entrevistados indicaron haber adquirido un préstamo en los tres años últimos y el 38% no ha realizado préstamo alguno con instituciones financieras.

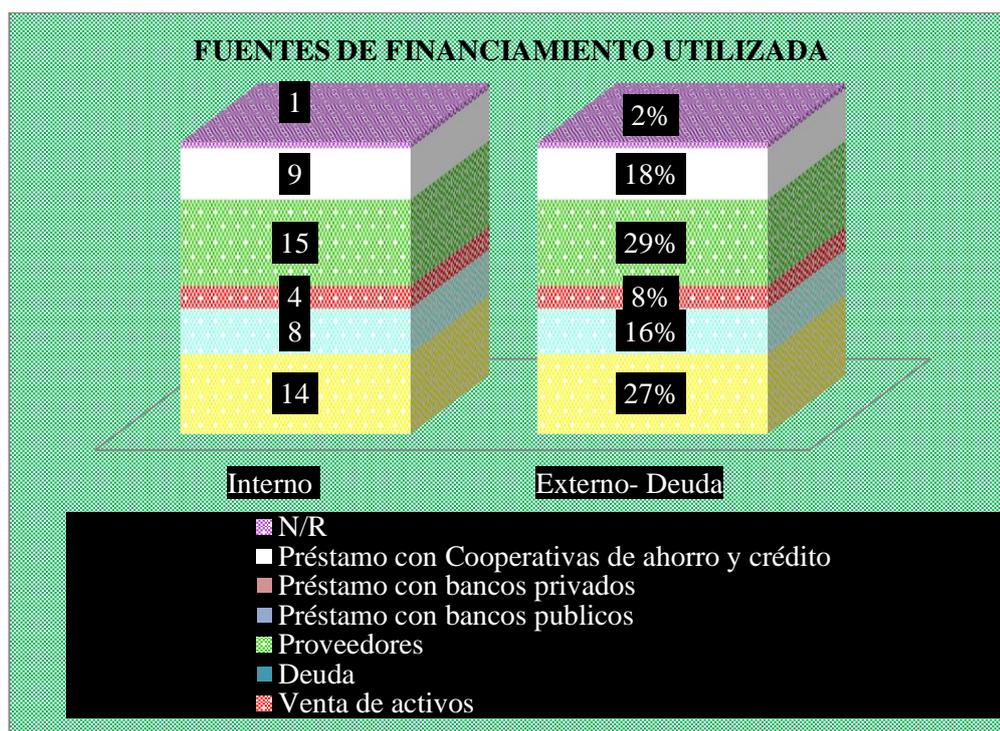
### 3.3.3.1.3 ¿Cuáles han sido las fuentes de financiamiento que ha utilizado?

**Tabla 48**

#### *Fuentes de financiamiento utilizadas*

Alternativas	Frecuencia Absoluta	Porcentaje Relativa
<b>Interno</b>		
Aporte de socios	14	27%
Utilidades retenidas	8	16%
Venta de activos	4	8%
<b>Externo</b>		
Proveedores	15	29%
Bancos públicos	0	0%
Bancos privados	0	0%
Cooperativas de ahorro y crédito	9	18%
<b>TOTAL</b>	<b>51</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta realizada a los empresarios de las operadoras de transporte urbano del DMQ



**Figura 42: Fuentes de financiamiento utilizadas**

**Interpretación:** La fuente de financiamiento externa que utilizan los empresarios de las operadoras de transporte urbano, son crédito con los proveedores, siendo la fuente de mayor relevancia, la misma que representa el 29%, seguida por los fondos propios, es decir aporte de los socios con el 27%, los créditos que les ofrecen las Cooperativas de ahorro crédito son la tercer fuente relevante con el 18%, seguido de la reinversión de utilidades con el 16%. Entre las fuentes menos relevantes se encuentra la venta de los activos que posee la operadora la misma que representa el 8%.

### 3.3.4 Variable: Deuda

**3.3.4.1 Subvariable: Proveedores, prestamos bancos públicos, préstamo bancos privado, cooperativas de ahorro y crédito.**

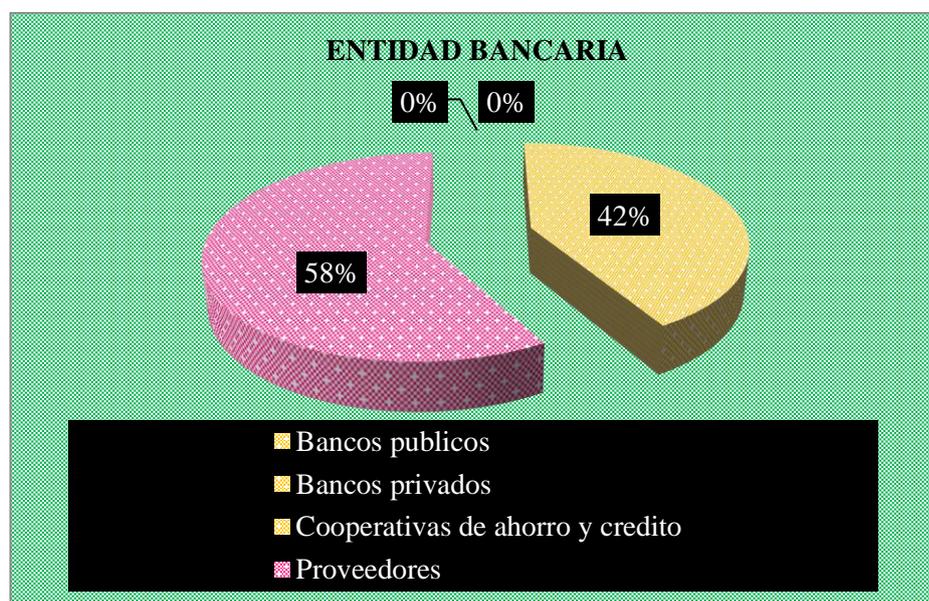
### 3.3.4.1.1 ¿Cuál ha sido la entidad financiera que le ha otorgado financiamiento?

**Tabla 49**

*Entidad financiera que ha otorgado crédito*

Alternativas	Frecuencia Absoluta	Porcentaje Relativa
Bancos públicos	0	0%
Bancos privados	0	0%
Cooperativas de ahorro y crédito	10	42%
Proveedores	14	58%
<b>TOTAL</b>	<b>24</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta realizada a los empresarios de las operadoras de transporte urbano del DMQ



**Figura 43: Entidad financiera que ha otorgado crédito**

**Interpretación:** Como se puede observar, para los empresarios de las operadoras de transporte urbano del DMQ, la fuente de financiamiento principal con el 58% que han acudido son los proveedores a solicitar crédito, mientras un 42% afirmaron utilizar los créditos que entregan las Cooperativas de ahorro y crédito, por ser

instituciones donde el trámite es más flexible, mientras que los bancos públicos y privados representan el 0%, puesto que las consideran a las operadoras como insolventes.

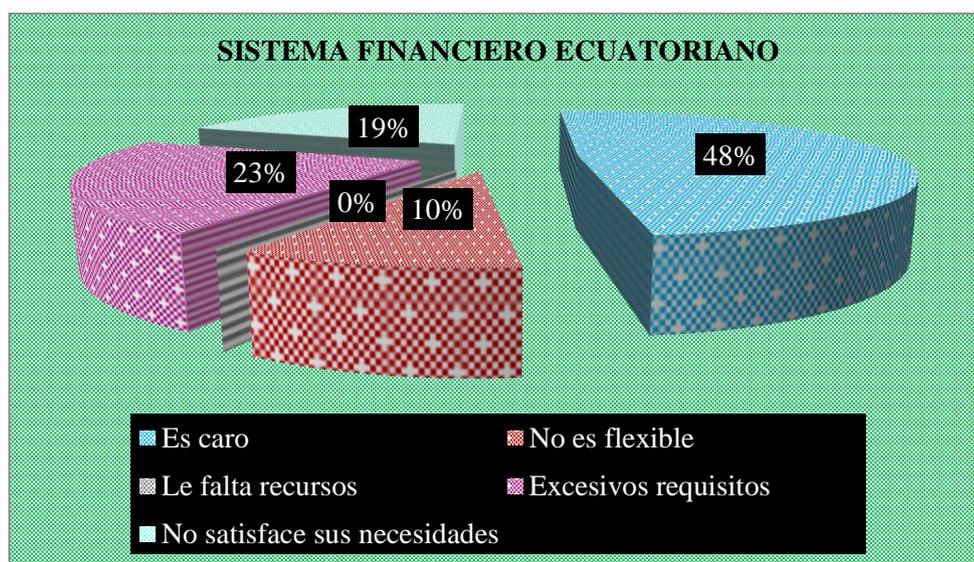
### 3.3.4.1.2 ¿Considera poco eficiente el sistema financiero ecuatoriano para proporcionar recursos?

**Tabla 50**

*Sistema financiero ecuatoriano*

Alternativas	Frecuencia Absoluta	Porcentaje Relativa
Es caro	15	48%
No es flexible	3	10%
Le falta recursos	0	0%
Excesivos requisitos	7	23%
No satisface sus necesidades	6	19%
<b>TOTAL</b>	<b>31</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta realizada a los empresarios de las operadoras de transporte urbano del DMQ



**Figura 44: Sistema financiero ecuatoriano**

**Interpretación:** El 48% manifestó que el sistema financiero ecuatoriano para proporcionar recursos a las operadoras de transporte urbano es demasiado caro, esto relacionado a las tasas de interés que presenta el Banco Central del Ecuador, para cada segmento de crédito, mientras que el 23% le atribuye a excesivos requisitos que solicitan los bancos, el 19% el sistema financiero no satisface las necesidades, debido a que no hay un segmento de crédito para este sector, y el 10% el sistema financiero ecuatoriano no es flexible, en cuanto a plazos e interés. Esta pregunta el sujeto de investigación utilizó más de una respuesta.

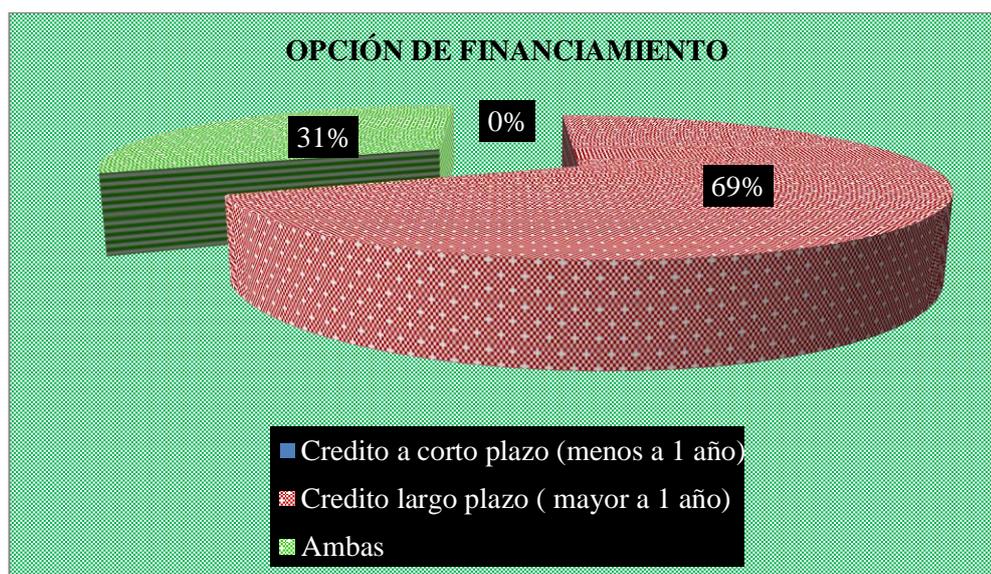
### 3.3.4.1.3 ¿Qué opción de financiamiento le parece más conveniente para su cooperativa?

**Tabla 51**

*Opción de financiamiento*

<b>Alternativas</b>	<b>Frecuencia Absoluta</b>	<b>Porcentaje Relativa</b>
Crédito a corto plazo (menos a 1 año)	0	0%
Crédito largo plazo ( mayor a 1 año)	11	69%
Ambas	5	31%
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta realizada a los empresarios de las operadoras de transporte urbano del DMQ



**Figura 45: Opción de financiamiento**

**Interpretación:** El 69% de empresarios encuestados indicaron que la opción de financiamiento más conveniente para la cooperativa es crédito a largo plazo, mayor a un año, el 31% indica que las dos opciones de financiamiento les benefician una cuanto se solicitan crédito a los proveedores y la otra cuando acuden a las instituciones bancarias.

### 3.3.4.2 Subvariable: Tasa de interés

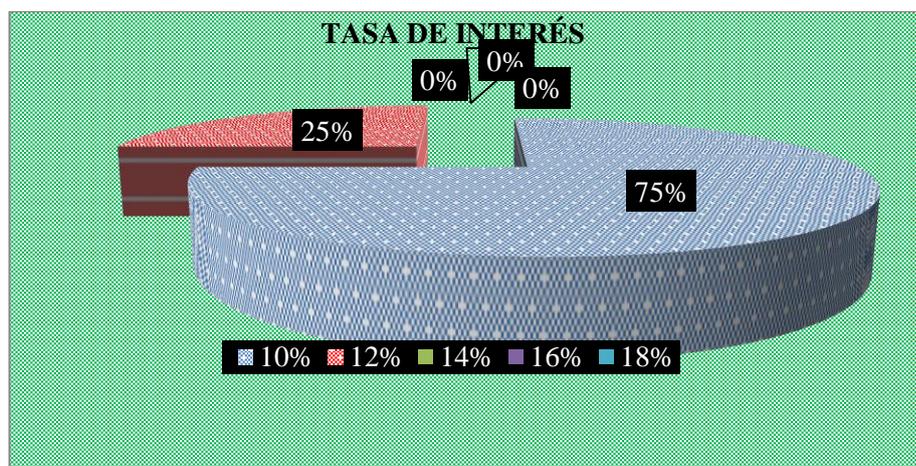
#### 3.3.4.2.1 ¿Cuál es la tasa de interés anual que las instituciones financieras deberían cobrar por un préstamo?

**Tabla 52**

*Tasa de interés anual que cobran por un crédito*

Alternativas	Frecuencia Absoluta	Porcentaje Relativa
10%	12	75%
12%	4	25%
14%	0	0%
16%	0	0%
18%	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta realizada a los empresarios de las operadoras de transporte urbano del DMQ



**Figura 46: Tasa de interés anual que cobran por un crédito**

**Interpretación:** El 67% de los empresarios indicaron que las altas tasas de interés son el principal motivo por el cual no solicitarían un crédito bancario, ante tal situación se les pregunto cuál tasa sería considerable y estarían dispuestos a pagar para solicitar un crédito, 12 entrevistados dijeron que 10% anual, tasa que es poco accesible de otorgar para la banca comercial debido a que los montos solicitados por los empresario de las cooperativas de transporte urbano no son considerados como créditos caros, 4 empresarios dijeron que la tasa anual sería de 12%, sería factible pagar, aunque los bancos indican que las cantidades solicitadas son menores a 1 millón de dólares.

### 3.3.4.2.2 ¿Conoce de alguna entidad pública o privada en particular que ofrezca apoyo financiero exclusivamente al sector de transporte urbano?

**Tabla 53**

*Entidad gubernamental que ofrece apoyo financiero*

Alternativas	Frecuencia Absoluta	Porcentaje Relativa
Si	4	25%
No	12	75%
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta realizada a los empresarios de las operadoras de transporte urbano del DMQ



**Figura 47: Entidad gubernamental que ofrece apoyo financiero**

**Interpretación:** El 75% de empresarios cuestionados desconoce la existencia de alguna entidad que ofrezca apoyo financiero exclusivo al sector cooperativo urbano, mientras que el 25% admite conocer de organizaciones de apoyo al sector, como es al Municipio de Quito, por el hecho de que les entrega el subsidio por la media tarifa de los estudiantes, tercera edad y discapacitados.

### 3.3.4.3 Subvariable: Plazo

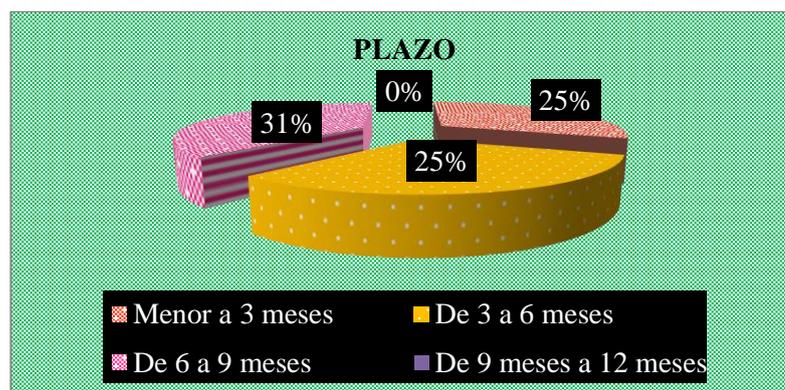
#### 3.3.4.3.1 ¿Qué tipo de plazo le han otorgado a la empresa para cancelar el préstamo?

**Tabla 54**

*Plazo para entregar el crédito*

Alternativas	Menor a 3 meses	De 3 a 6 meses	De 6 a 9 meses	De 9 meses a 12 meses	Otro señale	Frecuencia Absoluta	Porcentaje Relativa
Proveedores	25%	25%	31%	0%		13	81%
Cooperativas de ahorro y crédito					4 a 8 años	3	19%
<b>TOTAL</b>	0,25	0,25	0,31	0	3	16	100%
<b>%</b>	2%	2%	2%	0%	19%		24%

**Fuente:** Encuesta realizada a los empresarios de las operadoras de transporte urbano del DMQ



**Figura 48: Plazo para cancelar el crédito**

**Interpretación:** La cantidad de 13 empresarios han acudido a proveedores a solicitar crédito, de los cuales, 4 empresas les otorgaron crédito a un en plazos menores a 3 meses que representa el 25%; mientras que a 4 empresas los proveedores les han concedido crédito de 3 a 6 meses, lo que representa un 25%. Mientras que a 5 empresas le concede de 6 a 9 meses de crédito los proveedores que equivales a un 31%. Además existe 3 empresas que acudieron a solicitar crédito a las cooperativas de ahorro y crédito, las mismas que representan el 19% a un plazo de 4 a 8 años.

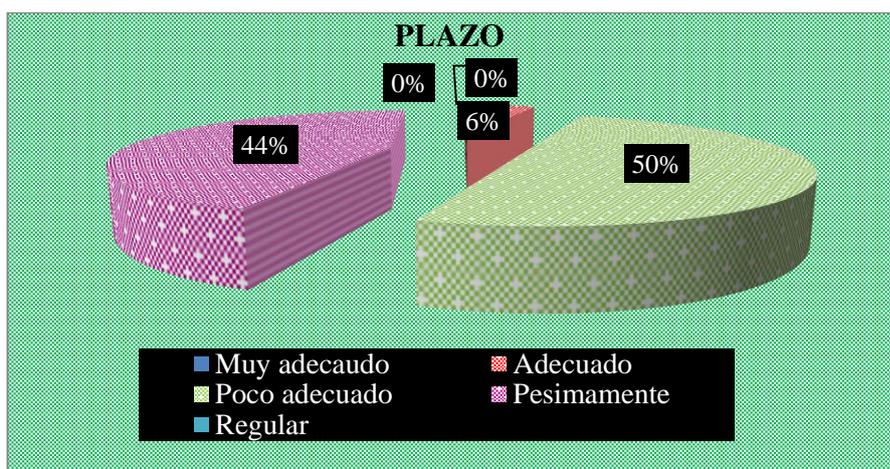
### 3.3.4.3.2 ¿Cómo califica usted al plazo que ofrecen las instituciones financieras para el pago de crédito?

**Tabla 55**

*Plazo que ofrecen las instituciones financieras*

Alternativas	Frecuencia Absoluta	Porcentaje Relativa
Muy adecuado	0	0%
Adecuado	1	6%
Poco adecuado	9	50%
Pesimamente	8	44%
Regular	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>18</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta realizada a los empresarios de las operadoras de transporte urbano del DMQ



**Figura 49: Plazo que ofrecen las instituciones financieras**

**Interpretación:** De acuerdo a los plazos de pago que les entregan las instituciones financieras, se indica que el 50% de los empresarios que solicitaron algún tipo de crédito bancario consideraron fue poco adecuado, siguiendo para el 44% pesimamente, para el 6% lo cree adecuado; adicional los comentarios de los empresarios es que por ser empresas pequeñas no han diseñado un tipo de crédito, en cuanto a plazos y montos.

### 3.3.4.4 Subvariable: Garantía

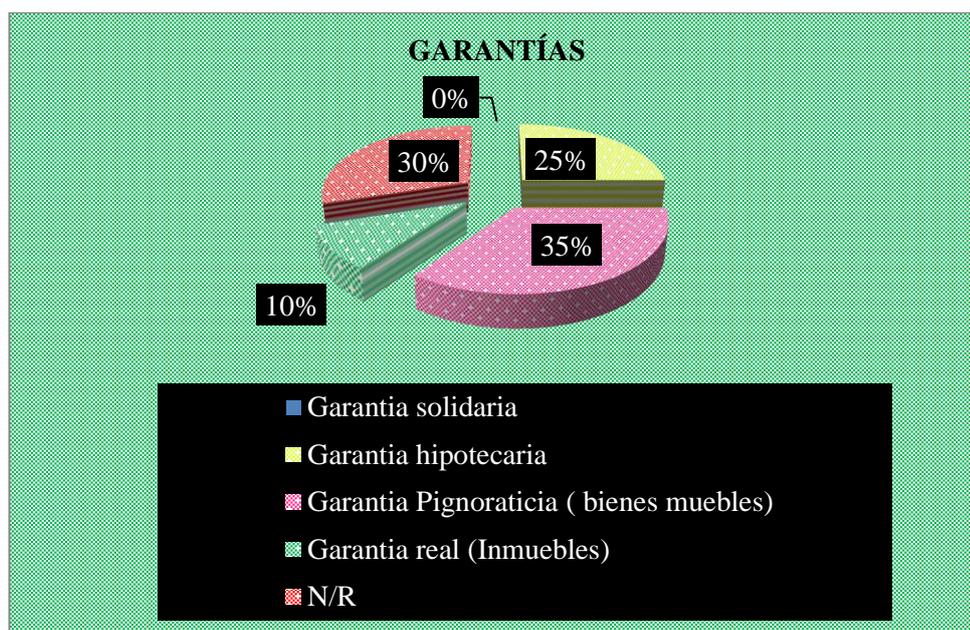
#### 3.3.4.4.1 ¿La empresa ha utilizado algún tipo de garantía para respaldar al financiamiento obtenido?

**Tabla 56**

*Tipo de garantía*

Alternativas	Frecuencia Absoluta	Porcentaje Relativa
Garantía solidaria	0	0%
Garantía hipotecaria	5	25%
Garantía pignorada	7	35%
Garantía real (Inmuebles)	2	10%
N/R	6	30%
<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta realizada a los empresarios de las operadoras de transporte urbano del DMQ



**Figura 50: Tipo de garantía**

**Interpretación:** Los empresarios de las operadoras de transporte urbano indican que la garantía con mayor frecuencia que las instituciones financieras les han solicitado son las garantías pignoradas, es decir, el bien mueble queda en prenda en caso de que incurrieran en el incumplimiento de los pagos, la misma que representa el 35%, seguido del 30% no ha solicitado garantías, el 25% ha entregado garantía hipotecaria y un 10% entregaron un bien inmueble como garantías.

#### 3.3.4.4.2 ¿Cuál sería el motivo por el que no utilizaría un préstamo de una institución financiera?

**Tabla 57**

##### *Motivo para no utilizar crédito*

Alternativas	Frecuencia Absoluta	Porcentaje Relativa
Alta tasa de interés	16	67%
Incertidumbre sobre la situación económica	0	0%
Demasiados requisitos	6	25%
Garantías complicadas	2	8%
<b>TOTAL</b>	<b>24</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta realizada a los empresarios de las operadoras de transporte urbano del DMQ



**Figura 51: Motivo para no utilizar crédito**

**Interpretación:** De las empresas encuestadas 16 contestaron que el motivo principal es debido a las altas tasas de interés, otros 6 empresarios dijeron que por los demasiados requisitos que solicitan las instituciones, otras 2 por garantías complicadas. El 67% manifestó que las altas tasas de interés es la causa por lo que no solicitaría un crédito, mientras que el 25% le atribuye a demasiados requisitos y el 8% a las garantías complicadas que piden. En esta pregunta el sujeto de investigación utilizó más de una respuesta.

### 3.3.5 Variable: Razones Financieras

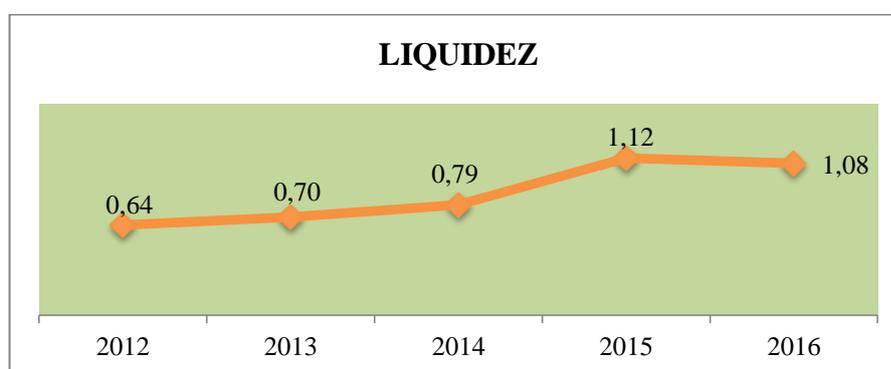
#### 3.3.5.1 Subvariable: Liquidez

Este indicador mide la capacidad que tiene una empresa para cumplir con sus obligaciones a corto plazo, a su vencimiento.

**Tabla 58****Indicador de liquidez corriente**

Liquidez Corriente: $\frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}}$				
2012	2013	2014	2015	2016
$\frac{2.397.320,52}{3.742.556,61}$	$\frac{2.920.423,89}{4.190.420,02}$	$\frac{3.237.236,26}{4.114.920,82}$	$\frac{3.817.284,18}{3.409.205,49}$	$\frac{4.857.100,00}{4.492.900,00}$
<b>0,64</b>	<b>0,70</b>	<b>0,79</b>	<b>1,12</b>	<b>1,08</b>

Fuente: Superintendencia de Compañías 2012-2016

**Figura 52: Liquidez corriente 2012 – 2016**

**Interpretación:** La liquidez corriente de las 16 operadoras de transporte estudiadas presenta para el año 2012 fue de 0.64 centavos, mostrando una variación mínima para el siguiente año de 0.70 para el 2013, llegando a 0,79 centavos para el 2014, la variable sigue en crecimiento de 1.12 dólares, para el 2015, mientras que para el 2016 la variable se reduce a 1.08 dólares, ésta última es comparada con la variable de referencia que va de 1,5 a 2,00, demostrando que nuestra liquidez no es efectiva, lo que representa una debilidad para la entidad, y para respaldar sus obligaciones a corto plazo, lo que indica que las operadoras no poseen suficiente liquidez en cuanto a sus activos corrientes.

✓ **Capital de trabajo**

Aquellos recursos que requiere la empresa para poder operar, es lo que comúnmente conocemos como activo corriente. La empresa para poder operar,

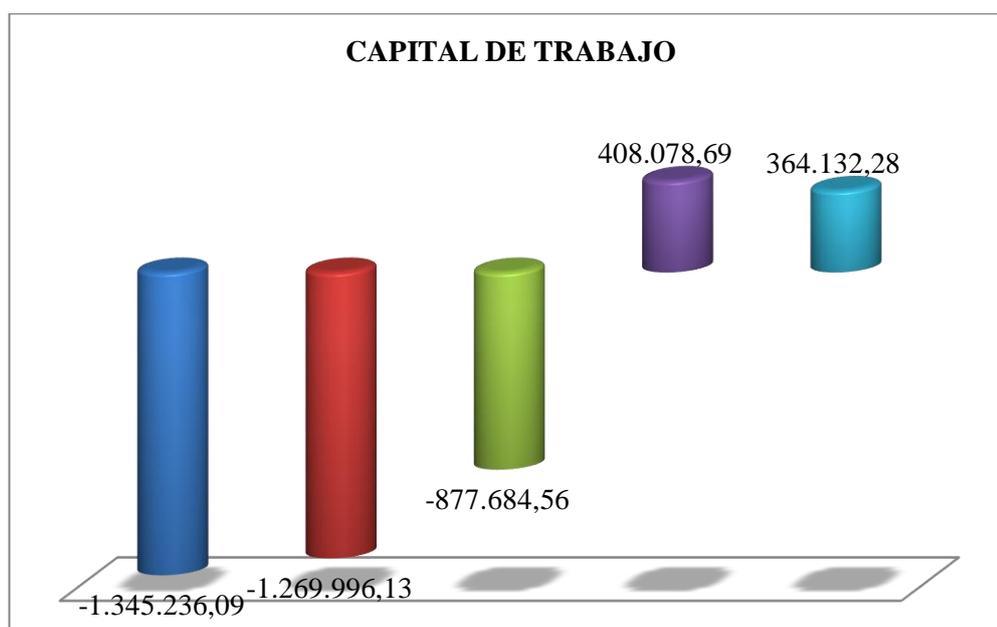
requiere de recursos para cubrir necesidades de insumos, materia prima, mano de obra, reposición de activos fijos, etc. Estos recursos deben estar disponibles a corto plazo.

**Tabla 59**

*Capital de trabajo*

<i>Capital de trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente</i>				
2012	2013	2014	2015	2016
2.397.320,52	2.920.423,89	3.237.236,26	3.817.284,18	4.857.103,50
– 3.742.556,61	– 4.190.420,02	– 4.114.920,82	– 3.409.205,49	– 4.492.971,2
<b>-1.345.236,09</b>	<b>-1.269.996,13</b>	<b>-877.684,56</b>	<b>408.078,69</b>	<b>364.132,28</b>

Fuente: Superintendencia de Compañías 2012-2016



**Figura 53: Capital de trabajo 2012-2016**

**Interpretación:** Una vez aplicado el ratio financiero de capital de trabajo neto se pudo observar que las operadoras de transporte urbano del DMQ, en el año 2012 tiene un capital de trabajo negativo de 1.345.236,09 dólares lo que nos indica que las operadoras no cuenta con suficiente capital para hacer frente a sus obligaciones menores de un año, de la misma manera en el 2013 tiene un valor negativo de

1.269.996,13, es decir que este año al igual que el anterior no disponía de recursos para continuar con sus obligaciones a corto plazo, en el año 2014 presenta un valor negativo de 877.684,56, mientras que en los dos siguientes años las operadoras muestran un incremento de capital para hacer frente a sus obligaciones a corto plazo siendo en el 2015 408.078,69 y 2016 364.132,28.

### 3.3.5.2 Subvariable: Apalancamiento

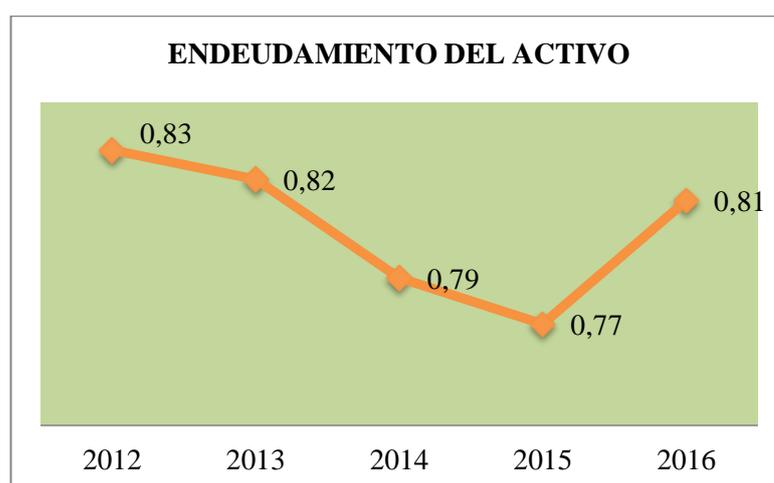
#### ✓ Endeudamiento del activo

**Tabla 60**

#### *Endeudamiento del activo*

<i>Endeudamiento del activo: <math>\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Activo Total}}</math></i>				
<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>6.128.506,78</b>	5.343.312,03	5.479.249,87	5.813.370,26	6.727.158,56
<b>7.425.543,02</b>	6.546.263,81	6.973.364,67	7.535.622,50	8.309.039,08
<b>0,83</b>	<b>0,82</b>	<b>0,79</b>	<b>0,77</b>	<b>0,81</b>

Fuente: Superintendencia de Compañías 2012-2016



**Figura 54: Endeudamiento de activo 2012-2016**

**Interpretación:** Este indicador nos demuestra la participación de las obligaciones con terceros en relación a lo que la empresa posee, es decir que en los activos que ha invertido la empresa en que porcentaje han sido financiados por los acreedores. Es

así que para el 2012 fue del 83%, mientras que para el 2013 82%, para el 2014, 79%, para el siguiente año este índice disminuyó a 77% y para el 2016 incrementó a 81%. Que en términos generales las operadoras poseen un alto grado de financiamiento de sus activos por sus acreedores.

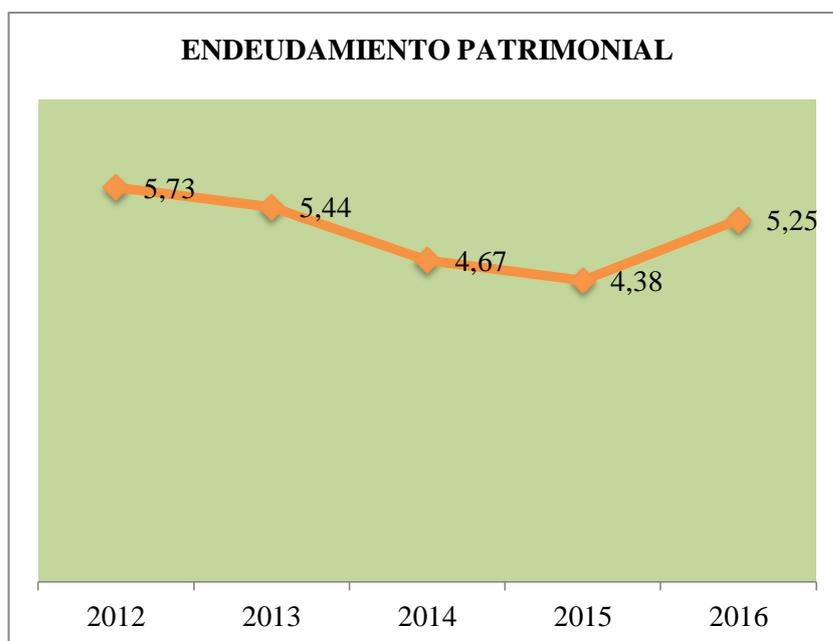
✓ **Endeudamiento del patrimonio**

**Tabla 61**

*Endeudamiento Patrimonial*

<i>Endeudamiento patrimonial: <math>\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Patrimonio}}</math></i>				
<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<u>6.128.506,78</u>	<u>5.343.312,03</u>	<u>5.479.249,87</u>	<u>5.813.370,26</u>	<u>6.727.158,56</u>
<u>1.297.036,24</u>	<u>1.202.951,78</u>	<u>1.494.114,80</u>	<u>1.722.252,24</u>	<u>1.581.880,52</u>
<b>4,73</b>	<b>4,44</b>	<b>3,67</b>	<b>3,38</b>	<b>4,25</b>

Fuente: Superintendencia de Compañías 2012-2016



**Figura 55: Endeudamiento patrimonial 2012-2016**

**Interpretación:** Es la cantidad que representa el financiamiento externo con relación al propio. El cual expresa que el patrimonio está comprometido para los años 2012, con 4,73 dólares, 2013 con 4,44; 2014 con 3,67; 2015 con 3,38 y 2016 representa 4,25 dólares respectivamente.

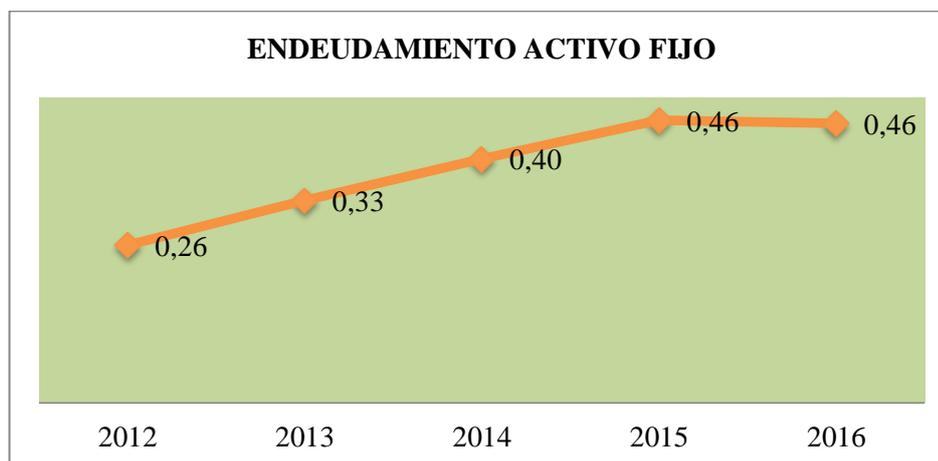
✓ **Endeudamiento del activo fijo**

**Tabla 62**

*Endeudamiento del Activo Fijo*

<i>Endeudamiento del activo Fijo: <math>\frac{\text{Patrimonio}}{\text{Activo fijo neto}}</math></i>				
<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>1.297.036,24</b>	1.202.951,78	1.494.114,80	1.722.252,24	1.581.880,52
<b>5.028.222,50</b>	3.625.839,92	3.736.128,41	3.718.338,32	3.451.935,58
<b>0,26</b>	<b>0,33</b>	<b>0,40</b>	<b>0,46</b>	<b>0,46</b>

Fuente: Superintendencia de Compañías 2012-2016



**Figura 56: Endeudamiento activo fijo 2012-2016**

**Interpretación:** Representa el financiamiento del patrimonio en los activos fijos, donde la participación de este rubro en el año 2012, 26%; 2013, 33%; 2014, 40%; 2015, 46% y 2016, 46%, lo que significa que por cada dólar de inversión realizada en activos fijos en el año 2012 las operadoras tendrán 0,26 centavos de dólar

comprometido para tal inversión, mientras que en el año 2013 0,33, para el año 2014 0,40 centavos, para el año 2015 0,46 centavos y para el 2016 tendrían 0,46 centavos de dólar para las unidades invertidas en activos fijos.

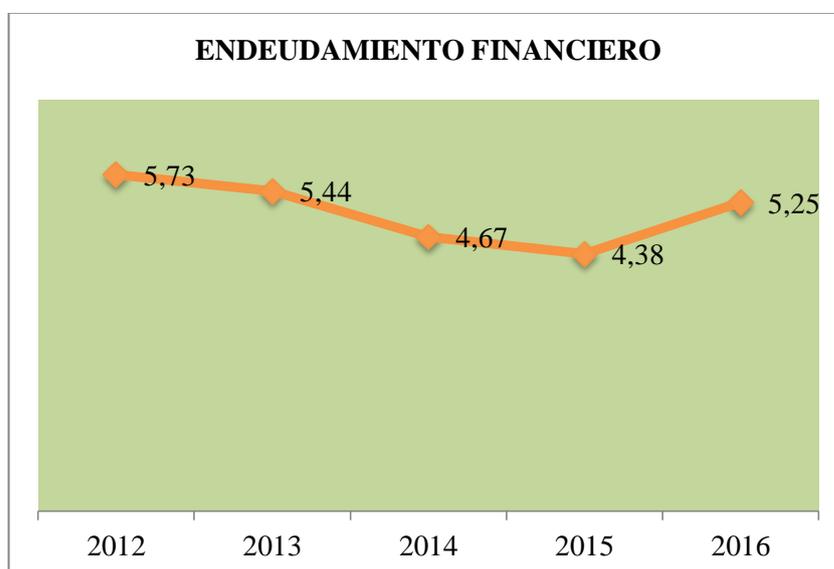
✓ **Endeudamiento financiero**

**Tabla 63**

*Endeudamiento*

$Endeudamiento = \frac{Activo\ total}{Patrimonio}$				
2012	2013	2014	2015	2016
<u>7.425.543,02</u>	<u>6.546.263,81</u>	<u>6.973.364,67</u>	<u>7.535.622,50</u>	<u>8.309.039,08</u>
<u>1.297.036,24</u>	<u>1.202.951,78</u>	<u>1.494.114,80</u>	<u>1.722.252,24</u>	<u>1.581.880,52</u>
<b>5,73</b>	<b>5,44</b>	<b>4,67</b>	<b>4,38</b>	<b>5,25</b>

Fuente: Superintendencia de Compañías 2012-2016



**Figura 57: Apalancamiento 2012-2016**

**Interpretación:** Este indicador mide el grado de compromiso del patrimonio de las operadoras para con los acreedores. En el año 2012 fue de 5.73 veces; para el 2013

5,44 veces, para el 2014 4,67, para el 2015 4,38 veces y para el 2016 fue de 5,25 veces, es decir que cada dólar de patrimonio tiene deuda de 5.09 dólares promedio.

### 3.3.5.3 Subvariable: Rentabilidad

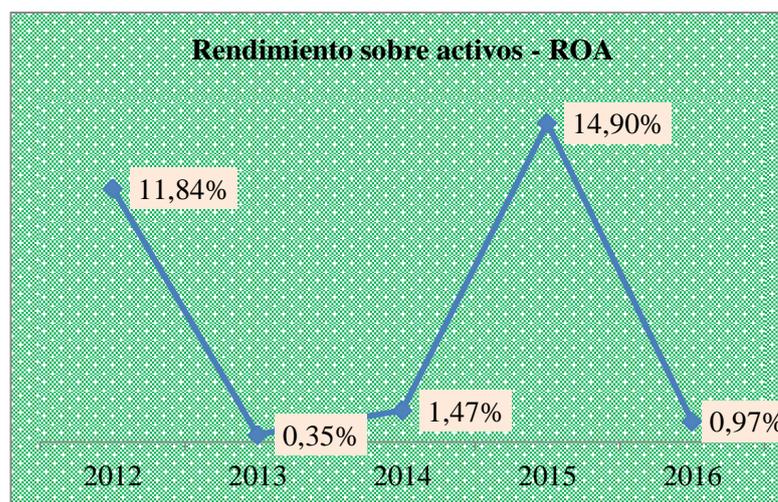
#### ✓ Rentabilidad del Activo

**Tabla 64**

*Rentabilidad de activo*

$ROA = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Activo total}}$				
2012	2013	2014	2015	2016
<b>879.447,95</b>	22.639,61	102.368,96	1.122.480,57	80.403,95
<b>7.425.543,02</b>	6.546.263,81	6.973.364,67	7.535.622,50	8.309.039,08
<b>11,84%</b>	<b>0,35%</b>	<b>1,47%</b>	<b>14,90%</b>	<b>0,97%</b>

Fuente: Superintendencia de Compañías 2012-2016



**Figura 58: Rentabilidad del activo 2012-2016**

**Interpretación:** El Rendimiento de los activos totales en el año 2012 fue de 11,84%, para el 2013 de 0,35%, para el 2014 de 1,47%, para el 2015 de 14,90% y para el 2016 0,97% o lo que es igual, que para cada 1 dólar invertido en activos fijos genero 11,84 dólares, en el año 2012, 0,35 centavos en el año 2013, 1,47 dólares en el año 2014, 14,90 dólares en el año 2015 y 0,97 centavos para el año 2016.

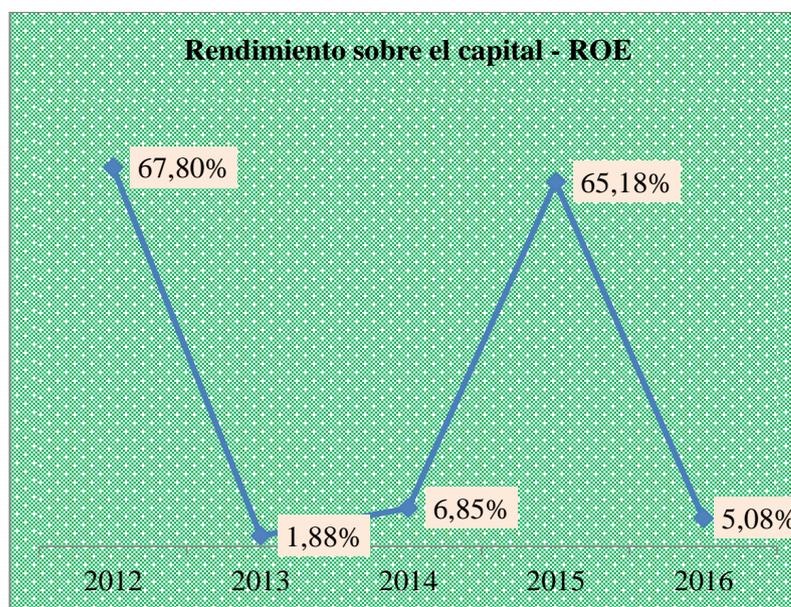
✓ **Rentabilidad sobre el Patrimonio**

**Tabla 65**

*Rentabilidad del patrimonio*

$ROE = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Patrimonio}}$				
2012	2013	2014	2015	2016
<b>879.447,95</b>	22.639,61	102.368,96	1.122.480,57	80.403,95
<b>1.297.036,24</b>	1.202.951,78	1.494.114,80	1.722.252,24	1.581.880,52
<b>67,80%</b>	<b>1,88%</b>	<b>6,85%</b>	<b>65,18%</b>	<b>5,08%</b>

Fuente: Superintendencia de Compañías 2012-2016



**Figura 59: ROE 2012-2016**

**Interpretación:** En la figura se presentan la rentabilidad con relación al Patrimonio, es así que para los años 2012, fue de 67,80%, 2013, 2014, fueron bastante bajas del,

1,88%, 6,85%, 2015 incremento a 65,18% y 2016 5,08%, lo que perjudica al accionista, determinándose como una debilidad porque no ha existido un incremento constante y los accionistas no ha tenido una rentabilidad sobre su inversión.

### 3.3.6 Variable: Planeación financiera

#### 3.3.6.1 Subvariable: Inversión en capital de trabajo e inversión en activos fijos

##### 3.3.6.1.1 ¿Utiliza planificación para el manejo de sus recursos financieros?

**Tabla 66**

*Planeación financiera*

Alternativas	Frecuencia absoluta	Frecuencia porcentual
Si	16	100%
No	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta realizada a los empresarios de las operadoras de transporte urbano del DMQ



**Figura 60: Planeación financiera**

**Interpretación:** El 100% de los 16 empresarios encuestados utilizan planificación en el manejo de sus recursos; esto se da porque cada bus debe provisionar los gastos mensuales para salir a prestar los servicios a la ciudadanía.

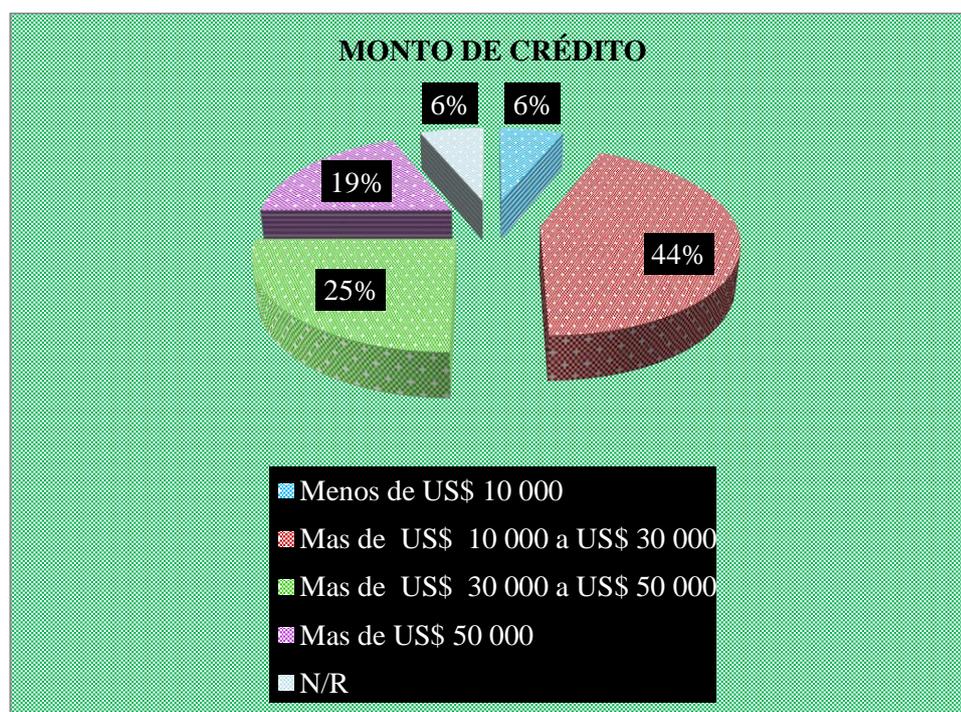
### 3.3.6.1.2 ¿Cuánto es el monto de crédito que ha solicitado?

**Tabla 67**

*Monto del crédito*

Alternativas	Frecuencia Absoluta	Porcentaje Relativa
Menos de US\$ 10 000	1	6%
Más de USD 10 000 a USD 30 000	7	44%
Más de USD 30 000 a USD 50 000	4	25%
Más de USD 50 000	3	19%
N/R	1	6%
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta realizada a los empresarios de las operadoras de transporte urbano del DMQ



**Figura 61: Monto del crédito**

**Interpretación:** Los montos de los créditos bancarios más solicitados por las empresas de transporte para cubrir las operaciones del negocio y salir a brindar el servicio diario a la ciudadanía, fueron con el 44% entre US\$ 10 000 Y US\$ 30 000, con el 25% entre US\$ 30 000 Y US\$ 50 000, con el 19% más de US\$ 50 000, solo 1 empresas de las 16 que tiene crédito bancario no contesto cual fue el monto adquirido, cabe recalcar que los montos que se detallan son los que las cooperativas de ahorro y crédito les pueden otorgar, ya que los bancos no los consideran solventes de crédito como cooperativa, pero si les entregan crédito como personas naturales y con garantías hipotecarias sujetos a inspección.

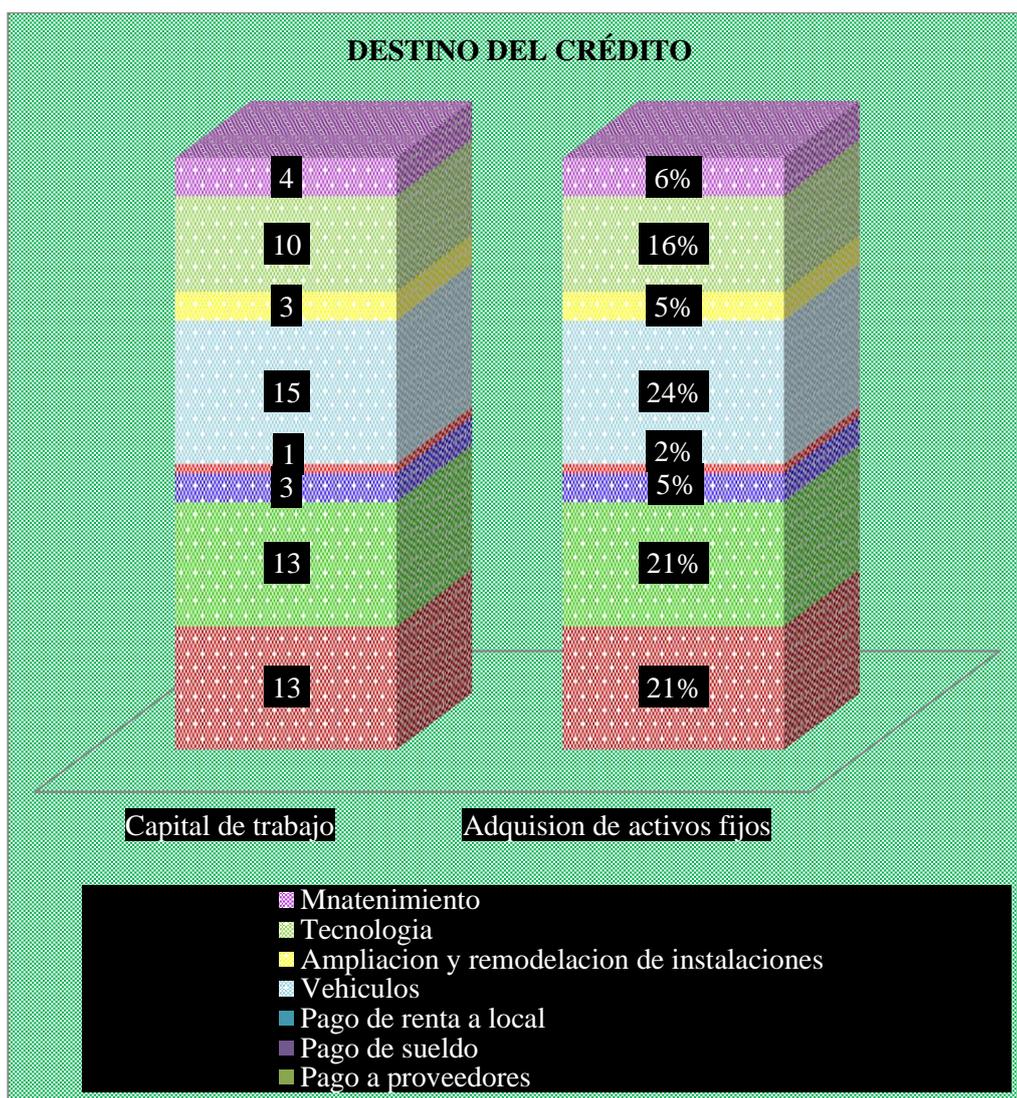
### 3.3.6.1.3 ¿Cuál fue el destino del préstamo adquirido?

**Tabla 68**

*Destino del préstamo*

<b>Alternativas</b>	<b>Frecuencia Absoluta</b>	<b>Porcentaje Relativa</b>
Gastos operativos	13	21%
Pago a proveedores	13	21%
Pago de sueldo	3	5%
Pago de renta a local	1	2%
Vehículos	15	24%
Ampliación y remodelación de instalaciones	3	5%
Tecnología	10	16%
Mantenimiento	4	6%
<b>TOTAL</b>	<b>62</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta realizada a los empresarios de las operadoras de transporte urbano del DMQ



**Figura 62: Destino del crédito**

**Interpretación:** De las 10 empresas que actualmente tienen crédito bancario, mencionaron que el destino principalmente en que canalizaron los recursos fue a los siguientes usos: Capital de trabajo; 21% pago a proveedores y gastos operativos, 5% pago de sueldo a los empleados y el 2% pago de renta de local de las instalaciones de las oficinas de la operadora y garaje de las unidades: Adquisición de Activos fijos; 24% compra de unidades de buses, destinado al desarrollo del negocio, 16% en instalación de tecnología tanto en las oficinas como a las unidades, 6% mantenimiento y 5% ampliación y remodelación de las oficinas. Dicha información se presenta en el cuadro siguiente y graficada

### 3.3.6.1.4 ¿A Cuánto ascienden sus gastos al mes?

**Tabla 69**

*Gastos de una operadora*

Alternativas	Frecuencia Absoluta	Porcentaje Relativa
Entre USD 1.000 a USD 10.000	15	94%
Más de USD 10.000 a USD 50.000	1	6%
Entre USD 50.000 a USD 100.000	0	0%
Más de USD 100.000	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta realizada a los empresarios de las operadoras de transporte urbano del DMQ



**Figura 63: Gastos de una operadora**

**Interpretación:** De acuerdo a los 16 empresarios encuestados los gastos operativos que deben cumplir cada mes van entre US\$ 1.000 A US\$ 10.000, de los cuales representan el 94%, mientras que 1 empresario indico que sus gastos van más de US\$ 10.000 a US\$ 50.000, que representa un 6%, esto significa que dueño de una unidad debe provisionar la cantidad de dinero antes mencionada mensualmente, para evitar tener algún desfaldo para cumplir con las actividades al cierre del mes.

## **CAPITULO IV**

### **PROPUESTA**

#### **4.1 MODELO DE FINANCIAMIENTO A TRAVÉS DE CRÉDITO BANCARIO**

#### **4.2 CASO PRÁCTICO**

##### **4.2.1 Introducción**

De acuerdo a nuestra matriz de operacionalización de variables se ha analizado en la presente investigación las diferentes fuentes de financiamiento a las que puede acceder el empresario de las cooperativas de transporte, y, donde se ha podido concluir que las fuentes actuales que acceden para financiar sus actividades diarias no son suficientes, por ende para contrarrestar sus limitaciones financieras, ha permitido determinar la importancia de contar con un modelo financiamiento a través de crédito bancario, para poder realizar adquisiciones de nuevas unidades de transporte, así como lo refleja la encuesta realizada a los empresarios.

Por ende mi propuesta de mejora para contribuir con el sector de transporte de pasajeros urbano masivo del DMQ., es realizar un caso práctico a través del acceso al crédito bancario la adquisición de unidades de transporte, determinando los beneficios y dificultades de adquirir con fondos propios y financiamiento.

La combinación de capital propio y ajeno obedece a una estrategia que debe considerar los aspectos siguientes:

- 1.** Origen de la fuente de financiamiento
- 2.** Monto máximo y mínimo que otorgan
- 3.** Costo
- 4.** Tiempos máximos de espera

5. Flexibilidad para reestructuración
6. Destino del crédito
7. Requisitos, garantías
8. Tazas y plazo

#### **4.2.2. Objetivo**

El objetivo de la presente propuesta es presentar al empresario una herramienta práctica cuyo objetivo le sea útil para elegir y optimizar sus recursos financieros provenientes de fuentes de financiamiento interno como externo, que le permitan tomar decisiones en cuanto a obtener liquidez para su cooperativa.

#### **4.2.3 Crédito bancario**

El crédito bancario es un de las maneras más utilizadas por parte de las empresas hoy en día de obtener un financiamiento necesario. Casi en su totalidad son los bancos que manejan las cuentas de cheques de la empresa y tienen mayor capacidad de préstamo de acuerdo con las leyes y disposiciones bancarias vigentes en la actualidad y proporcionan la mayoría de los servicios que la empresa requiera.

#### **4.2.4 Ventajas**

- ✓ El banco es flexible en sus condiciones, existe más probabilidad de negociar un préstamo que se ajuste a las necesidades de la empresa, lo cual la sitúa en la mejor ambiente para operar y obtener utilidades.
- ✓ Permite a las organizaciones estabilizarse en caso de apuro con respecto al capital.
- ✓ Ofrece tiempos de pago a corto, mediano y largo plazo.
- ✓ Liquidez.
- ✓ Aumento del capital de trabajo.

#### **4.2.5 Desventajas**

- ✓ Los intereses y gastos administrativos son elevados.

- ✓ La parte deudora debe tener trayectoria en el mercado.
- ✓ La tasa de interés activa son altas.
- ✓ Muchos trámites (en cuanto a papelería).
- ✓ Necesidad de información contable, legal y financiera.
- ✓ Depende de la capacidad de endeudamiento.

#### **4.2.6 Generalidades de las operadoras de transporte**

Las operadoras de transporte lo constituye, toda persona jurídica, sea cooperativa o compañía, que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos por la ley y su Reglamento y demás normativa aplicable, haya obtenido legalmente el título habilitante para prestar el servicio de transporte terrestre en cualquiera de sus clases y tipos.

#### **4.2.7 Estados financieros proyectados**

Para la elaboración de los estados financieros proyectados se tomará en base los resultados obtenidos en los ejercicios comerciales 2012 -2016, de las operadoras, las proyecciones se realizan para un periodo de cinco años, elaborando flujos proyectados a partir de los ingresos, recaudados mensualmente por lo que se estima un crecimiento anual del 20% en la misma proporción los gastos, este porcentaje de rentabilidad esperada se considera en base a los costos a la tasa activa que cobran los bancos para obtener el crédito, que para esta propuesta es de 11,83%.

En cuanto a la estructura financiera del estado resultado, esta deberá ser diferente para las dos alternativas en virtud de existir dos fuentes distintas de financiamiento. El uso de capital propio no genera pago de interés mientras que el uso de deuda se verá obligado a cumplir con el costo establecido de financiamiento el cual será, para este caso, del 11,83%.

#### **4.2.8 Evaluación de alternativas para la adquisición de unidad de transporte**

Se requiere para financiar una inversión en unidades de transporte un monto USD 200.000 dólares americanos. El administrador financiero tiene dos alternativas de financiación para evaluar: Deuda o patrimonio, de decidirse por la deuda la empresa pagara una tasa de interés del 11.83%; en caso de decidirse por patrimonio el empresario no tendrá costos financieros. Para evaluar las alternativas de financiación se tomara un tasa fiscal (impuesto) del 33,7%.

##### **4.2.8.1 Adquisición con fondos propios**

Al adquirir el vehículo a través de los fondos generados por la empresa el bien es propiedad absoluta de la empresa reflejando un aumento en el valor de activos, reduciendo así la capacidad adquisitiva de la empresa tomando en cuenta el riesgo implícito que se presenta en no alcanzar las cifras proyectadas, otro factor importante a considerar es el avance tecnológico en modelos de vehículos y la vida útil que se le asigna al bien gozando del beneficio de la deducción de la depreciación de cinco años, otro aspecto que afecta en el aumento de utilidades tras la adquisición de la unidad y el aumento en pago de impuesto sobre la renta.

Las teorías económicas coinciden en señalar que el costo de los fondos propios es mayor que el de la financiación externa. Esto se debe a dos motivos:

- 1) Los intereses que se pagan por la financiación externa son deducibles fiscalmente, y reducen el impuesto sobre la renta.
- 2) Los socios esperan una remuneración por sus fondos en forma de dividendo normalmente, se espera una remuneración mayor, por existir un mayor riesgo.

**Tabla 70**  
*Estados financieros proyectados con fondos propios*

CUENTAS	2017	2018	2019	2020	2021
Ventas	10.051.163,24	12.061.395,89	14.473.675,07	17.368.410,08	20.842.092,09
Costo de ventas	4.037.619,86	4845143,832	5814172,598	6977007,118	8372408,542
utilidad bruta	6.013.543,38	7.216.252,06	8.659.502,47	10.391.402,96	12.469.683,55
Costo adm y ventas	5.468.929,35	6562715,22	7875258,264	9450309,917	11340371,9
utilidad operacional	544.614,03	653.536,84	784.244,20	941.093,04	1.129.311,65
Depreciación	40.000,00	40.000,00	40.000,00	40.000,00	40.000,00
Utilidad antes de impuesto	504.614,03	613.536,84	744.244,20	901.093,04	1.089.311,65
Impuesto y participaciones	170.054,93	206.761,91	250.810,30	303.668,36	367.098,03
Utilidad después de impuesto	334.559,10	406.774,92	493.433,91	597.424,69	722.213,63
Depreciación	40.000,00	40.000,00	40.000,00	40.000,00	40.000,00
<b>Flujo de caja</b>	<b>374.559,10</b>	<b>446.774,92</b>	<b>533.433,91</b>	<b>637.424,69</b>	<b>762.213,63</b>

**Tabla 71**  
*Cálculo de TIR y VAN con fondos propios*

		2017	2018	2019	2020	2021
<b>Flujo de caja anual</b>	-200.000,00	<u>374.559,10</u>	<u>446.774,92</u>	<u>533.433,91</u>	<u>637.424,69</u>	<u>762.213,63</u>
		$(1+0,12)^1$	$(1+0,12)^2$	$(1+0,12)^3$	$(1+0,12)^4$	$(1+0,12)^5$
<b>VAN=</b>	-200.000,00	<u>374.559,10</u>	<u>446.774,92</u>	<u>533.433,91</u>	<u>637.424,69</u>	<u>762.213,63</u>
		1,12	1,25	1,40	1,58	1,76
<b>VAN=</b>	<b>1.704.996,45</b>					

- ❖ Valor actual neto: 1.704.996,45
- ❖ Tasa interna de retorno: 72%

Al adquirir el vehículo con fondos propios obtendremos un VNA, positivo, es decir si adquirimos con fondos propios la inversión va a generar una rentabilidad del 72%.

**Tabla 72**

*Tabla de depreciación francesa*

<b>Año</b>	<b>Cuota depreciación anual</b>	<b>Depre mensual</b>	<b>Depreciación acumulada</b>	<b>Valor neto en libros</b>
<b>1</b>	40.000,00	3333,333333	40.000,00	160.000,00
<b>2</b>	40.000,00	3333,333333	80.000,00	120.000,00
<b>3</b>	40.000,00	3333,333333	120.000,00	80.000,00
<b>4</b>	40.000,00	3333,333333	160.000,00	40.000,00
<b>5</b>	40.000,00	3333,333333	200.000,00	0,00
<b>Total</b>	<b>200.000,00</b>	16666,66667		

#### 4.2.8.2 Adquisición a través de un crédito bancario

La empresa puede adquirir el vehículo por medio de un crédito bancario y así conservar sus fondos actuales para utilizarlos como capital de trabajo. Su importancia radica en que hoy en día es una de las maneras más utilizadas por las empresas para obtener un financiamiento. El crédito es el dinero en efectivo que se recibe para afrontar o cubrir una necesidad financiera y que se compromete el deudor a pagar en un plazo determinado, a un precio determinado (interés), con o sin pagos parciales, y ofreciendo como garantía hipotecas ya sea abierta o cerradas que aseguran y garantizan el cobro del mismo.

Para la adquisición del equipo de transporte a través del préstamo bancario la empresa solicita un crédito por US\$ \$200.000,00 dólares a una tasa de interés anual del 11,83% tomada de la sección de créditos para actividades productivas pymes por más de un año plazo del Banco Central del Ecuador. Aplicando depreciación anual

por US\$ 44.800,00 dólares por el método de línea recta, sin valor residual al final de su vida útil calculado sobre la base del precio de compra del vehículo cuyo valor de mercado.

### Datos del crédito

✓ <b>Crédito bancario:</b>	USD 200.000,00
✓ <b>Interés:</b>	11,83% anual
✓ <b>Plazo:</b>	60 meses (5 años)
✓ <b>Cuota:</b>	USD 4.431,73
✓ <b>Total a pagar:</b>	USD 265903,64

**Tabla 73**

### *Tabla de amortización francesa*

PER.	INICIAL	INTERÉS	AMORT	CUOTA	FINAL
0					\$200.000,00
1	\$200.000,00	\$1.971,67	\$2.460,06	\$4.431,73	\$197.539,94
2	\$197.539,94	\$1.947,41	\$2.484,31	\$4.431,73	\$195.055,63
3	\$195.055,63	\$1.922,92	\$2.508,80	\$4.431,73	\$192.546,82
4	\$192.546,82	\$1.898,19	\$2.533,54	\$4.431,73	\$190.013,29
5	\$190.013,29	\$1.873,21	\$2.558,51	\$4.431,73	\$187.454,77
6	\$187.454,77	\$1.847,99	\$2.583,74	\$4.431,73	\$184.871,04
7	\$184.871,04	\$1.822,52	\$2.609,21	\$4.431,73	\$182.261,83
8	\$182.261,83	\$1.796,80	\$2.634,93	\$4.431,73	\$179.626,90
9	\$179.626,90	\$1.770,82	\$2.660,91	\$4.431,73	\$176.966,00
10	\$176.966,00	\$1.744,59	\$2.687,14	\$4.431,73	\$174.278,86
11	\$174.278,86	\$1.718,10	\$2.713,63	\$4.431,73	\$171.565,23
12	\$171.565,23	\$1.691,35	\$2.740,38	\$4.431,73	\$168.824,85
13	\$168.824,85	\$1.664,33	\$2.767,40	\$4.431,73	\$166.057,45
14	\$166.057,45	\$1.637,05	\$2.794,68	\$4.431,73	\$163.262,78
15	\$163.262,78	\$1.609,50	\$2.822,23	\$4.431,73	\$160.440,55
16	\$160.440,55	\$1.581,68	\$2.850,05	\$4.431,73	\$157.590,50
17	\$157.590,50	\$1.553,58	\$2.878,15	\$4.431,73	\$154.712,35
18	\$154.712,35	\$1.525,21	\$2.906,52	\$4.431,73	\$151.805,83
19	\$151.805,83	\$1.496,55	\$2.935,17	\$4.431,73	\$148.870,65
20	\$148.870,65	\$1.467,62	\$2.964,11	\$4.431,73	\$145.906,54

Continúa



<b>21</b>	<b>\$145.906,54</b>	<b>\$1.438,40</b>	<b>\$2.993,33</b>	<b>\$4.431,73</b>	<b>\$142.913,21</b>
22	\$142.913,21	\$1.408,89	\$3.022,84	\$4.431,73	\$139.890,37
23	\$139.890,37	\$1.379,09	\$3.052,64	\$4.431,73	\$136.837,73
24	\$136.837,73	\$1.348,99	\$3.082,74	\$4.431,73	\$133.754,99
25	\$133.754,99	\$1.318,60	\$3.113,13	\$4.431,73	\$130.641,87
26	\$130.641,87	\$1.287,91	\$3.143,82	\$4.431,73	\$127.498,05
27	\$127.498,05	\$1.256,92	\$3.174,81	\$4.431,73	\$124.323,24
28	\$124.323,24	\$1.225,62	\$3.206,11	\$4.431,73	\$121.117,13
29	\$121.117,13	\$1.194,01	\$3.237,71	\$4.431,73	\$117.879,42
30	\$117.879,42	\$1.162,09	\$3.269,63	\$4.431,73	\$114.609,79
31	\$114.609,79	\$1.129,86	\$3.301,87	\$4.431,73	\$111.307,92
32	\$111.307,92	\$1.097,31	\$3.334,42	\$4.431,73	\$107.973,50
33	\$107.973,50	\$1.064,44	\$3.367,29	\$4.431,73	\$104.606,22
34	\$104.606,22	\$1.031,24	\$3.400,48	\$4.431,73	\$101.205,73
35	\$101.205,73	\$997,72	\$3.434,01	\$4.431,73	\$97.771,72
36	\$97.771,72	\$963,87	\$3.467,86	\$4.431,73	\$94.303,86
37	\$94.303,86	\$929,68	\$3.502,05	\$4.431,73	\$90.801,81
38	\$90.801,81	\$895,15	\$3.536,57	\$4.431,73	\$87.265,24
39	\$87.265,24	\$860,29	\$3.571,44	\$4.431,73	\$83.693,80
40	\$83.693,80	\$825,08	\$3.606,65	\$4.431,73	\$80.087,16
41	\$80.087,16	\$789,53	\$3.642,20	\$4.431,73	\$76.444,96
42	\$76.444,96	\$753,62	\$3.678,11	\$4.431,73	\$72.766,85
43	\$72.766,85	\$717,36	\$3.714,37	\$4.431,73	\$69.052,48
44	\$69.052,48	\$680,74	\$3.750,98	\$4.431,73	\$65.301,50
45	\$65.301,50	\$643,76	\$3.787,96	\$4.431,73	\$61.513,53
46	\$61.513,53	\$606,42	\$3.825,31	\$4.431,73	\$57.688,23
47	\$57.688,23	\$568,71	\$3.863,02	\$4.431,73	\$53.825,21
48	\$53.825,21	\$530,63	\$3.901,10	\$4.431,73	\$49.924,11
49	\$49.924,11	\$492,17	\$3.939,56	\$4.431,73	\$45.984,55
50	\$45.984,55	\$453,33	\$3.978,40	\$4.431,73	\$42.006,15
51	\$42.006,15	\$414,11	\$4.017,62	\$4.431,73	\$37.988,54
52	\$37.988,54	\$374,50	\$4.057,22	\$4.431,73	\$33.931,31
53	\$33.931,31	\$334,51	\$4.097,22	\$4.431,73	\$29.834,09
54	\$29.834,09	\$294,11	\$4.137,61	\$4.431,73	\$25.696,48
55	\$25.696,48	\$253,32	\$4.178,40	\$4.431,73	\$21.518,08
56	\$21.518,08	\$212,13	\$4.219,59	\$4.431,73	\$17.298,48
57	\$17.298,48	\$170,53	\$4.261,19	\$4.431,73	\$13.037,29
58	\$13.037,29	\$128,53	\$4.303,20	\$4.431,73	\$8.734,09
59	\$8.734,09	\$86,10	\$4.345,62	\$4.431,73	\$4.388,46
60	\$4.388,46	\$43,26	\$4.388,46	\$4.431,73	\$-0,00
<b>TOTAL</b>	<b>\$6.685.068,98</b>	<b>\$65.903,64</b>	<b>\$200.000,00</b>	<b>\$265.903,64</b>	

**Tabla 74***Estado de situación financiera proyectados con crédito bancario*

<b>CUENTAS</b>	2017	2018	2019	2020	2021
Ventas	10.051.163,24	12.061.395,89	14.473.675,07	17.368.410,08	20.842.092,09
Costo de ventas	4.037.619,86	4845143,832	5814172,598	6977007,118	8372408,542
utilidad bruta	6.013.543,38	7.216.252,06	8.659.502,47	10.391.402,96	12.469.683,55
Costo adm y ventas	5.468.929,35	6562715,22	7875258,264	9450309,917	11340371,9
utilidad operacional	544.614,03	653.536,84	784.244,20	941.093,04	1.129.311,65
Depreciación	40.000,00	40.000,00	40.000,00	40.000,00	40.000,00
Utilidad antes de impuesto	504.614,03	613.536,84	744.244,20	901.093,04	1.089.311,65
Gastos financieros	\$22.005,58	\$18.110,87	\$13.729,60	\$8.800,97	\$3.256,62
Utilidad antes de impuestos	\$482.608,45	\$595.425,97	\$730.514,61	\$892.292,07	\$1.086.055,03
Impuesto y participaciones	162.639,05	200.658,55	246.183,42	300.702,43	366.000,55
Utilidad neta	319.969,40	394.767,42	484.331,18	591.589,64	720.054,49
Depreciación	40.000,00	40.000,00	40.000,00	40.000,00	40.000,00
Flujo de caja	359.969,40	434.767,42	524.331,18	631.589,64	760.054,49

Tabla 75

*Cálculo de TIR y VAN con crédito bancario*

		2017	2018	2019	2020	2021
<b>Flujo de caja anual</b>	-200.000,00	<u>359.969,40</u>	<u>434.767,42</u>	<u>524.331,18</u>	<u>631.589,64</u>	<u>760.054,49</u>
		$(1+0,1183)^1$	$(1+0,1183)^2$	$(1+0,1183)^3$	$(1+0,1183)^4$	$(1+0,1183)^5$
<b>VAN=</b>	-200.000,00	<u>359.969,40</u>	<u>434.767,42</u>	<u>524.331,18</u>	<u>631.589,64</u>	<u>760.054,49</u>
		1,12	1,25	1,40	1,56	1,75
<b>VAN=</b>	-200.000,00	321.889,84	347.648,48	374.913,18	403.832,90	434.563,36
<b>VAN=</b>	<b>1.682.847,76</b>					

- ✓ Valor actual neto: 1.682.847,76
- ✓ Tasa interna de retorno: 67%

Al adquirir el vehículo con financiamiento tenemos un VNA, positivo, es decir si se adquiere con fondos propios la inversión va a generar una rentabilidad del 67%.

Adquirir el vehículo a través de crédito bancario es una de las maneras más utilizadas por parte de las empresas hoy en día para obtener un financiamiento, tomando en cuenta si la institución financiera es flexible en sus condiciones, habrá más probabilidades de negociar un préstamo que se ajuste a las necesidades de la sociedad, lo cual la sitúa a la empresa en un mejor ambiente para operar y obtener utilidades adjudicándose la obligación legal de efectuar pagos periódicos de intereses antes de que las ganancias puedan distribuirse a sus propietarios o a sus accionistas.

Al comprar el vehículo con un préstamo bancario la empresa aumenta el valor de los activos fijos y el pasivo por el reconocimiento de la deuda a corto y largo plazo en el balance de situación general y en la parte del estado de resultados la empresa reconoce el gasto por depreciación del bien establecido según la Ley de Impuesto sobre la Renta por un periodo de 5 años y el gasto financiero por pago de intereses, por un plazo de otorgamiento de 5 años producto del uso de la deuda y se consideran gastos fijos; lo que refleja una disminución en las utilidades de la empresa y en el pago de impuesto sobre la renta.

El riesgo que asume la empresa con esta alternativa es que las tasas de interés de los bancos aumenten lo que afecta a la empresa en generar una utilidad menor al reconocer un gasto financiero mayor, es decir, en caso de existir deudas se tendrán que pagar intereses haya o no ventas. La capacidad financiera podría decirse que es la primera de las cinco capacidades que tiene toda pequeña o mediana empresa, las otras cuatro son inversión, producción, comercialización y generación de utilidades.

Como se puede apreciar, existiría un mayor beneficio con la financiación a través de la emisión de capital propio; sin embargo, es importante tomar los siguientes aspectos cuando se utiliza una u otra fuente de financiación.

La inversión inicial se recupera en 20 meses aproximadamente, en base a los flujos de caja proyectados. La tasa interna de retorno que genera esta alternativa como se observa en el cuadro anterior es del 155% superior a la establecida esperando del 11.83% valor de la tasa de interés del préstamo.

**Tabla 76*****Análisis de alternativa con patrimonio y financiamiento***

	<b>CAPITAL PROPIO</b>	<b>DEUDA</b>
Utilidad operacional	3.852.799,77	3.852.799,77
Intereses		65.903,64
Utilidad antes de impuestos	3.852.799,77	3.786.896,13
Impuestos	1.298.393,52	1.276.183,99
Utilidad neta	2.554.406,24	2.510.712,13

✓ **Financiamiento**

1. Los intereses en la opción deuda asciende a USD 65.903,64.
2. Se paga un impuesto de USD 1.276.183,99

✓ **Patrimonio**

1. No hay pago de intereses
2. Se pagará un impuesto de USD 1.298.393,24

Al analizar el efecto tributario en los dos posibles escenarios, se notará que:

- a) cuando se utiliza capital contable, la empresa deberá pagar un mayor impuesto producto de unas mayores utilidades, exactamente USD 22.209,53, más que cuando se utiliza deuda.
- b) Cuando se utiliza la deuda como fuente de financiamiento, la empresa se ahorra en el año USD 22.209,53, en el pago de impuesto; si a este monto se le resta el monto de interés, su flujo neto de caja sería una salida de 43.694,11.

Al utilizar el apalancamiento financiero, este ahorro produce una disminución en el costo de la deuda: del 11,83% antes de impuesto pasa al 7,84% después de impuestos, lo cual se demuestra de la siguiente manera:

**Apalancamiento financiero:**

<b>Deuda</b>	200.000,00
<b>Monto de intereses</b>	65.903,64
<b>(-) Beneficios tributarios</b>	22.209,53
<b>Costo real de la deuda</b>	43.694,11

**Costo de la deuda:**

$$KD = \text{interés} (1-K) = 0,1183 (1 - 0,337) = 7,84\%$$

**Efecto del Escudo fiscal:** Al incurrir en intereses por USD 65.903,64, la utilidad antes de participaciones e impuestos tiende a descender en USD 65.903,64. Cabe anotar que al no utilizar la deuda quien asume el riesgo será el empresario. En la presente situación, el empresario invirtió un capital de USD 200.000,00 y obtuvo un 72% de rentabilidad. En el otro escenario, el empresario obtuvo USD 2.510.712,13, de utilidad neta a costa del riesgo asumido por el prestamista

De los impuesto que se pagan de USD 1.268.095,99 y no de USD 1.290.305,52 que es en el caso de financiamiento con capital; por tanto yo puedo concluir que por el efecto del escudo fiscal la deuda me costó no USD 65.903,64 sino en realidad USD 43.694,11, la diferencia entre USD 65.903,64 y USD 43.694,11 es el escudo fiscal, y es el valor inferior en impuestos de la opción dos a la opción uno

En la teoría y en términos de rentabilidad (%), la segunda situación, es decir, deuda es la más favorable para el empresario. Sin embargo, es la aversión el riesgo quien será la encargada de decidir por la mejor opción: existirán empresario amantes de la aventura y decidirán colocar sus propios recursos, otros, con menor exposición al peligro decidirán buscar financiamiento externo a costa de obtener menos utilidades y pagar menos impuestos. Lo importante es tener en cuenta el beneficio tributario que ofrece el uso de la deuda.

## CAPITULO V

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### 5.1 CONCLUSIONES

##### 5.1.1 Política Económica

1. El subsidio que reciben las operadoras de transporte en la actualidad va de USD 450.00 A USD 1000,00, el mismo que representa un ingreso mensual conjuntamente con el cobro de pasajes USD 6.661,00 el mismo que no es suficiente para cubrir los gastos mensuales de cada unidad de transporte, los mismos que oscilan entre USD 7.481,25 a USD 13.286,31.
2. Las compensaciones buscarón una mejora en la calidad del servicio de transporte público, ayudaron al fortalecimiento de sector automotriz ya que en algunos concesionario, parte de sus ventas provienen del proyecto plan renova; pudiéndose evidenciar una buena acogida por parte de los usuarios ya que las mismas fueron destinadas a facilitar y mejorar la adquisición de vehículos de transporte público.

##### 5.1.2 Normativa

1. La agencia Nacional de tránsito, es la entidad encargada de planificar, regular y controlar la gestión del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en territorio nacional, a fin de garantizar la libre y segura movilidad en la prestación del servicio de transporte que ofrecen a la ciudadanía, la misma que ha establecido proyectos para mejora la calidad, en temas de transporte, es por eso que el 2012 se pretendió invertir USD 148,613,017.20, del cual por falta de recursos económico solo se devengo USD 91,433,071.01, equivalente en un 61,52%.

2. La efectiva fiscalización y control de tránsito, que está a cargo de la Agencia nacional de tránsito, permitió que a nivel nacional, disminuyeran el número de accidentes de tránsito en un 15,2% en el 2016, en el país se registraron 30.269 accidentes de tránsito en 2016, en el 2015 se registraron 35.706, según los últimos datos del Anuario de Transportes 2016 publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), siendo la principal causa la impericia o imprudencia del conductor (51,9%). Del total de accidentes de tránsito registrados en el año 2016, los choques, atropellos y estrellamientos, representan el 75,5%.

### **5.1.3 Fondos propios**

1. Para cualquier inversión el empresario tiene diferentes opciones de financiamiento, las más comunes son aporte de los socios, y los créditos otorgados por los proveedores, reinversión en las utilidades retenidas, préstamo con las cooperativas de ahorro y crédito y venta de activos.

### **5.1.4 Deuda**

1. La mayoría de los empresarios de los operados de transporte del DMQ, acuden a instituciones financieras en busca de préstamos, lo que revela que su principal fuente para financiar sus actividades productivas ha sido el financiamiento externo, como son los proveedores y las cooperativas de ahorro y crédito.
2. El estudio también demuestra que la tasa promedio que deberían cobrar las instituciones financieras es del 10% anual, no obstante los representantes de las instituciones financieras aplican los porcentaje aprobados por el Banco Central del Ecuador en función del monto prestado. Al realizar una comparación con relación a la tasa porcentual que el empresario estaría dispuesto a pagar se concluye que la mayoría de empresario están de acuerdo

que se aplique un 10% anual, mientras que algunos empresarios indicadores el 12% anual es un porcentaje ideal.

3. La mayoría de empresarios que participaron en la presente investigación afirman que las mayores dificultades que tuvieron al momento de solicitar un préstamo fueron los trámites y requisitos que solicitan las entidades financieras, además consideran que las tasas de interés que cobran son algunas de la casusa por la que no utilizarían préstamos.

#### **5.1.5 Razones Financieras**

1. La liquidez de las operadoras no es favorable ya que este rango debe ir entre aproximadamente 1.5 y 2; en el caso de las operadoras este ratio es menor de 1,5 lo que significa que las cooperativas en cualquier momento van a tener problemas en cumplir con sus obligaciones contraídas.

#### **5.1.6 Planeación Financiera**

1. Los empresarios de las operadoras de transporte a pesar de ser empresas pequeñas, si cuentan con planeación financiera para la buena administración de sus recursos, permitiéndoles conocer a fondo la situación económica de la operadora, es decir de la entrada y salida del efectivo.
2. En relación al destino del crédito otorgado, los empresarios coincidieron que la canalización de los recursos ha sido para la compra de nuevas unidades de transporte, pago a proveedores y cubrir gastos operativos.

### **5.2 RECOMENDACIONES**

#### **5.2.1 Política Económica**

1. Se recomienda a las autoridades respectivas que, para establecer las tarifas del transporte terrestres, se realice en base a un estudio técnico, tomando en consideración todos los gastos que incurre poner la marcha una unidad de transporte, más no tratarlo como tema político.

2. El incentivo de la chatarrización ha contribuido a más de la mejora y calidad en el servicio de transporte, a la mejorar el medio ambiente; por lo tanto, sería factible que a este incentivo se lo amplié al transporte particular, ya que existen muchas unidades sumamente antiguas en circulación, las cuales también generan gasto al subsidio de combustible que implementa el gobierno, permitiendo disminuir en grandes cantidades el valor de subsidio de combustibles que tiene que incurrir cada año.

### **5.2.2 Normativa**

1. Se recomienda, que los proyectos que establece la Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador sean cumplidos en un 100%, es decir, en su totalidad, de esta manera se podrá cumplir con los objetivos planteados como es el de brindar servicios de calidad y seguridad a la ciudadanía.
2. Se recomienda seguir con los controles, que realiza la Agencia Nacional de Tránsito, para poder reducir a un 5% los accidentes de tránsito, por ende, deben establecer sanciones más rigurosas y multas más fuertes para que todos los señores conductores hagan conciencia de que al prestar el servicio están transportando personas que tienen derecho a la vida.

### **5.2.3 Fondos propios**

1. Se recomienda que el empresario este informado de las diferentes fuentes de financiamiento que existen y los beneficios que ofrece, sean internos o externos, informarse de las tasas porcentuales y los costos administrativos que conlleva la adquisición del mismo.

### **5.2.4 Deuda**

1. Para cualquier inversión el empresario tiene diferentes opciones de financiamiento, las más comunes son aporte de los socios, y los créditos otorgados por los proveedores, reinversión en las utilidades retenidas, préstamo con las cooperativas de ahorro y crédito y venta de activos.

2. Para los empresario el acceso al crédito y las facilidades de financiamiento son un factor primordial para que existan inversiones, no obstante el empresario debe contar con un excelente record crediticio para aumentar las posibilidades de calificar a un préstamo con instituciones financieras, por eso se recomienda, tener cuentas monetarias o de ahorro en las instituciones bancarias generar un historial financiero.
3. Se recomienda que al momento de aplicar y adquirir un préstamo el empresario cuente con un plan de inversión ajustado a una realidad de acuerdo a sus necesidades prioritarias.
4. Una de las opciones de financiamiento que los empresarios tiene son los créditos provenientes de las cooperativas que hoy en día son instituciones financieras que representan oportunidades de desarrollo y de apoyo para el empresario debido a las bondades que ofrecen la tasa de interés que cobran. Pero además promueve la cultura del ahorro e invita a forma parte de los socios, por lo tanto se recomienda que el empresario nunca adquiera un producir financiero que no comprenda, debe solicitar copia del contrato en el que vienen detalladas todas las condiciones de la operación o del financiamiento que se adquiere, además de informarse de los requisitos que solicitan, esto para evitar contratiempos que alargue la espera en la aprobación del préstamo.
5. Para nadie es agradable pagar cantidades exorbitantes en concepto de interés, por tanto se recomienda informarse de las políticas de cobros que tiene la entidad, esto con el fin de evitar pagos extras o caer en mora.

#### **5.2.4 Razones Financieras**

1. La liquidez de las operadoras no es tan favorables ya que este rango debe ir entre aproximadamente entre 1.5 y 2; en el caso de las operadoras este ratio es menor de 1,5 indicando que la empresa en cualquier momento va a tener problemas para cumplir con sus pasivos contraídos.

### **5.2.5 Planeación financiera**

1. Se recomienda a las operadoras de transporte mantener una planeación financiera efectiva, donde el empresario le permita tomar decisiones acertadas, es decir, tener en cuenta cuánto dinero ingresa y cuánto dinero egresa, de esta manera contar con el dinero suficiente para cubrir los gastos operativos al cierre de cada mes.
2. Se recomienda a los empresarios, previa a la adquisición de las unidades de transporte, realizar un análisis para que les permitan tomar decisiones ya sea en base a la inversión con fondos propios o a través del acceso al financiamiento, tomar en cuenta la rentabilidad que genera cada opción.

## REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA

- Barona Zuluaga & Rivera God, B. (2016). Financiación de nuevas empresas: comparación de las fuentes de financiación en Colombia y Chile. Redaly, 27.
- Agencia Nacional de Transito. (2015). Obtenido de <http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/2806-fortalecimiento-y-mejora-de-la-calidad-del-servicio-de-transporte-urbano-en-el-ecuador>
- Anguita, Rodríguez & Duarte , F. (2014). Situación actual del transporte público urbano: la visión de las empresas operadoras. Sciencedirect, 22. Obtenido de <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1135252313000580>
- Banco Central del Ecuador. (2015). Obtenido de <https://contenido.bce.fin.ec/home1/estadisticas/bolmensual/IEMensual.jsp>
- Banco Central del Ecuador. (10 de 08 de 2017). Obtenido de <https://contenido.bce.fin.ec/docs.php?path=/documentos/Estadisticas/SectorMonFin/TasasInteres/Indice.htm>
- Cámara de transporte urbano Quito. (s.f.). Recuperado el 25 de 08 de 2017, de <http://www.camaratransportequito.com.ec/buscador-de-rutas/>
- Codigo Organico Organizacion Territorial Autonomia Descentralizada. (11 de 10 de 2010). Obtenido de [http://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_org.pdf](http://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_org.pdf)
- Constitucion de la Republica del Ecuador. (2008). Obtenido de [http://www.asambleanacional.gov.ec/documentos/constitucion\\_de\\_bolsillo.pdf](http://www.asambleanacional.gov.ec/documentos/constitucion_de_bolsillo.pdf)
- De Rus & Socorro, G. (2006). La financiacion del transporte urbano y metropolitano desde los presupuestos del estado. 42.
- Empresa Metropolitana de Transporte de Pasajeros. (13 de 03 de 2012). Obtenido de [http://www.metrodequito.gob.ec/web/pdfs/Presentacion\\_EDM11\\_Taller\\_v02.pdf](http://www.metrodequito.gob.ec/web/pdfs/Presentacion_EDM11_Taller_v02.pdf)

Fenacotip. (28 de 07 de 2017). Obtenido de <http://fenacotip.com.ec/la-transportacion-pasajeros-piden-los-candidatos-lasso-moreno-pronunciarse-problematica/>

Flasco Andes. (2009-2015). Obtenido de <http://www.flacsoandes.edu.ec/libros/118765-opac>

Gitman, L. (2012). Pincipios de Administracion Financiera. Mexico: Pearson Educacion.

Hernandez, Fernandez & Baptista, R. (2014, pág. 37-40). Metodologia de la investigacion. Mexico: McGRAW-HILL.

Hernandez, Fernandez & Baptista, R. (2014, pág.129). Metodologia de la Investigacions. Mexico: McGRAW-HILL.

Instituto Nacional de Estadisticas y censos. (2016). Obtenido de [http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas\\_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2016/2016\\_AnuarioTransportes\\_%20Principales%20Resultados.pdf](http://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2016/2016_AnuarioTransportes_%20Principales%20Resultados.pdf)

Jalon, Sanchez y Gomez, L. (01 de 08 de 2014). El Sevier. Obtenido de <http://www.elsevier.es/es-revista-investigaciones-europeas-direccion-economia-empresa-345-articulo-financiacion-del-servicio-publico-transporte-S1135252313000324>

Junta de Regulacion Monetaria Financiera. (01 de 04 de 2015). Recuperado el 10 de 08 de 2017, de <http://www.seps.gob.ec/documents/20181/25522/ResolucionNo042015F.pdf/2de5ce4e-34c9-4a8d-963f-23ca345c49e1>

Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (08 de 01 de 2015). Obtenido de <http://www.ant.gob.ec/index.php/ant/base-legal/ley-organica-reformatoria-a-la-ley-organica-de-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial>

Myers & Majluf . (1984). Obtenido de <https://www.emaze.com/@AORCOOZI>

Superintendencia de Bancos. (31 de 06 de 2017). Recuperado el 10 de 08 de 2017, de [http://www.superbancos.gob.ec/practg/sbs\\_index?vp\\_art\\_id=477](http://www.superbancos.gob.ec/practg/sbs_index?vp_art_id=477)

Universidad de Especialidades Espiritu Santo. (2015). Obtenido de <http://uees.me/wp-content/uploads/2016/04/Rev-1-Econom%C3%ADa-y-Pymes-Nov-15.pdf>

Van Horner, J. C., & Wachowicz Jr., J. M. (2010). Fundamentos de Administracion Financiera. Obtenido de <https://catedrafinancierags.files.wordpress.com/2014/09/fundamentos-de-administracion-financiera-13-van-horne.pdf>

Westerfield Jaffe, R. (2012). Finanzas Corporativas. Mexico: Mcgrawhil Educacion.

## **ANEXOS**