



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

**“Efecto de la variación del precio de combustible y su influencia en la rentabilidad de las compañías de transporte pesado de la ciudad de Quito en el periodo 2017 -2021”**

Pullas Vergara, Jessica Giomara

Melo Añezco, Michael Andrés

Departamento de Ciencias Económicas, Administrativas y del Comercio

Carrera de Licenciatura en Finanzas y Auditoría

Trabajo de titulación, previo a la obtención de título de Licenciado en Finanzas – Contador

Público – Auditor

Ing. Tapia León, Julio César

9 de febrero del 2023

Latacunga

## Document Information

Analyzed document	TESIS MELO - PULLAS.docx (D158088269)
Submitted	2023-02-07 20:51:00
Submitted by	Juan Carlos Altamirano
Submitter email	jc.altamiranoc@uta.edu.ec
Similarity	7%
Analysis address	jc.altamiranoc.uta@analysis.urkund.com



## Sources included in the report

<b>SA</b>	<b>PERFIL TESIS ALEJANDRA MOYANO.docx</b> Document PERFIL TESIS ALEJANDRA MOYANO.docx (D101868019)	 2
<b>SA</b>	<b>TESIS HELEN CASTRO FINAL 5.24 (1).docx</b> Document TESIS HELEN CASTRO FINAL 5.24 (1).docx (D155773233)	 1
<b>SA</b>	<b>REDUCCIÓN DE SUBSIDIOS.docx</b> Document REDUCCIÓN DE SUBSIDIOS.docx (D48084080)	 1
<b>SA</b>	<b>Ensayo Rubio Flores.docx</b> Document Ensayo Rubio Flores.docx (D96746100)	 2
<b>W</b>	URL: <a href="https://www.diariocorreo.com.ec/19920/opinion/los-subsidios-en-el-ecuadorCasas">https://www.diariocorreo.com.ec/19920/opinion/los-subsidios-en-el-ecuadorCasas</a> Fetched: 2023-02-07 20:51:00	 2
<b>W</b>	URL: <a href="https://economipedia.com/definiciones/subsidio.html#:~:text=El%20subsidio%20es%20una%20ayuda,l..">https://economipedia.com/definiciones/subsidio.html#:~:text=El%20subsidio%20es%20una%20ayuda,l..</a> Fetched: 2023-02-07 20:54:00	 1
<b>SA</b>	<b>TRABAJ-1.DOC</b> Document TRABAJ-1.DOC (D121398999)	 2
<b>SA</b>	<b>TESIS_FINAL_ING. LUIS JAVIER CHÁVEZ PARRAGA_22_11_2021.docx</b> Document TESIS_FINAL_ING. LUIS JAVIER CHÁVEZ PARRAGA_22_11_2021.docx (D119443774)	 7
<b>W</b>	URL: <a href="http://www.ocw.unc.edu.ar/facultad-de-lenguas/metodologia-de-la-investigacion-cientifica/activ..">http://www.ocw.unc.edu.ar/facultad-de-lenguas/metodologia-de-la-investigacion-cientifica/activ..</a> Fetched: 2023-02-07 20:54:00	 1
<b>W</b>	URL: <a href="https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/10771/Ramos_Estad%C3%ADstica_b%..">https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/10771/Ramos_Estad%C3%ADstica_b%..</a> Fetched: 2020-12-08 08:12:32	 1
<b>W</b>	URL: <a href="https://www.revistacrisis.com/coyuntura/si-suben-los-combustibles-viene-el-paquetazo#:~:text=P..">https://www.revistacrisis.com/coyuntura/si-suben-los-combustibles-viene-el-paquetazo#:~:text=P..</a> Fetched: 2023-02-07 20:52:00	 1
<b>W</b>	URL: <a href="https://www.becas-santander.com/es/blog/estrategia-corporativa.html#:~:text=La%20estrategia%20..">https://www.becas-santander.com/es/blog/estrategia-corporativa.html#:~:text=La%20estrategia%20..</a> Fetched: 2023-02-07 20:54:00	 1
<b>SA</b>	<b>ABAD+GRANDA+LADY+MARIANELA_+101+RED.docx</b> Document ABAD+GRANDA+LADY+MARIANELA_+101+RED.docx (D137572299)	 2



Departamento de Ciencias Económicas Administrativas y de Comercio

Carrera de Licenciatura en Finanzas y Auditoría

#### Certificación

Certifico que el trabajo de titulación: "Efecto de la variación del precio de combustible y su influencia en la rentabilidad de las compañías de transporte pesado de la ciudad de Quito en el periodo 2017-2021" fue realizado por los señores **Melo Añazco, Michael Andrés** y **Pullas Vergara, Jessica Giomara** el mismo que cumple con los requisitos legales, teóricos, científicos, técnicos y metodológicos establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, además fue revisado y analizado en su totalidad por la herramienta de prevención y/o verificación de similitud de contenidos; razón por la cual me permito acreditar y autorizar para que se lo sustente públicamente.

Latacunga, 9 de febrero del 2023

Ing. Tapia León, Julio César

C.I.:0501909071



Departamento de Ciencias Económicas Administrativas y de Comercio

Carrera de Licenciatura en Finanzas y Auditoría

**Responsabilidad de Auditoría**

Nosotros, **Melo Añazco, Michael Andrés** con cédula de ciudadanía N° 1723185953 y **Pullas Vergara, Jessica Giomara**, con cédula de ciudadanía N° 17210810081, declaramos que el contenido, ideas y criterios del trabajo de titulación: **Efecto de la variación del precio de combustible y su influencia en la rentabilidad de las compañías de transporte pesado de la ciudad de Quito en el periodo 2017-2021**, es de nuestra autoría y responsabilidad, cumpliendo con los requisitos legales, teóricos, científicos, técnicos y metodológicos establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, respetando los derechos intelectuales de terceros y referenciando las citas bibliográficas.

Latacunga, 9 de febrero del 2023

.....  
**Melo Añazco, Michael Andrés**

C.C.: 1723185953

ID: L00376587

.....  
**Pullas Vergara, Jessica Giomara**

C.C.: 1721810081

ID: L00369010



Departamento de Ciencias Económicas Administrativas y de Comercio

Carrera de Licenciatura en Finanzas y Auditoría

#### Autorización de Publicación

Nosotros, **Melo Añazco, Michael Andrés** con cédula de ciudadanía N° 1723185953 y **Pullas Vergara, Jessica Giomara**, con cédula de ciudadanía N° 17210810081, autorizamos a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar el trabajo de titulación: **Efecto de la variación del precio de combustible y su influencia en la rentabilidad de las compañías de transporte pesado de la ciudad de Quito en el periodo 2017-2021**, en el Repositorio Institucional, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra responsabilidad.

Latacunga, 9 de febrero del 2023

.....  
**Melo Añazco, Michael Andrés**  
C.C.: 1723185953

.....  
**Pullas Vergara, Jessica Giomara**  
C.C.: 1721810081

## **Dedicatoria**

*Dedico la presente investigación primero a Dios que permitió que logre llegar a esta etapa de mi vida, dándome esa fortaleza y sabiduría.*

*Igualmente, a mi familia, principalmente a mis padres Pablo y Lilia que fueron mis mentores y mis guías en mi formación personal y profesional, dando su mayor esfuerzo para que pudiera lograr culminar esta meta propuesta, estuvieron conmigo en aquellos momentos que perdía mi fuerza, dándome ese valor para seguir adelante.*

*Me enseñaron que todo es posible lograrlo con esfuerzo y gallardía, me brindaron siempre su fe y amor, a pesar de que en ocasiones pensé en rendirme siempre estuvieron para ponerme de pie y darme un empujón a la grandeza, que en la humildad de mi hogar pudieron darme todo sin que me falté nada.*

*También quiero dedicarle este trabajo a mis hermanos que siempre creyeron en mi sin importar nada, supieron ser mi pie de apoyo ante momentos difíciles, haciéndome sentir que lo merezco todo.*

*¡Muchas gracias!*

**Michael Andrés Melo Añazco**

## **Dedicatoria**

*Toda la dedicación y esfuerzo que entregue para ejecutar este presente trabajo de titulación se lo dedico a Dios por ser mi guía y darme toda la fuerza necesaria durante este proceso académico para poder culminar una de mis metas.*

*A mis padres Edgar y Blanca que son la base fundamental de mi vida, que con su arduo sacrificio y trabajo he logrado finalizar esta etapa universitaria, gracias por brindarme tanto amor, apoyo, consejos y regaños que hoy en día forman una persona llena de principios y valores para ser perseverante y luchar por mis ideales.*

*A mis hermanos Marilú, Milena y Juan por estar conmigo en todo momento, soy muy afortunada de tenerlos, son mi gran ejemplo a seguir. A mi sobrino Emilio quien es mi soporte y compañero de vida por permanecer a mi lado mostrándome su cariño.*

*Con mucho cariño este logro es para todos ustedes.*

**Jessica Giomara Pullas Vergara**

## **Agradecimiento**

*Agradezco primeramente a mi querida Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE Extensión Latacunga, por a verme permitido crecer profesionalmente dentro de sus aulas de trabajo con docentes altamente calificados.*

*Así mismo, agradezco a mi tutor de tesis Ing. Tapia León Julio César, por su esfuerzo y perseverancia, brindándonos sus conocimientos y sabiduría pudo llevarnos de su mano para poder alcanzar la meta que nos propusimos.*

*Agradecido con toda mi familia quien supo brindarme ese apoyo incondicional durante esta esta de mi vida.*

*¡Muchas gracias!*

**Michael Andrés Melo Añazco**

## **Agradecimiento**

*Un enorme agradecimiento a mi tutor de tesis Ing. Julio Tapia, que con su paciencia, constancia y orientación brindada logramos culminar nuestro proyecto de investigación. Usted formo parte importante de esta historia académica, muchas gracias por todo su apoyo, por tener siempre las palabras adecuadas y de aliento para no decaer en los momentos más confusos. Gracias por su compromiso.*

*A todos los docentes que han sido parte de este camino universitario, gracias por compartir sus conocimientos de forma profesional para hoy en día poder estar aquí y lograr este objetivo propuesto.*

*A mi amigo Michael Andrés, que durante este camino nos hemos convertido en un gran equipo, trabajando con constancia y perseverancia, que a pesar de momentos buenos y malos logramos terminar este sueño. Gracias por todos estos años compartidos, sin duda fuiste el mejor compañero de tesis que pude tener.*

*A mis grandes amigos y compañeros de viaje, principalmente a Saskia, Edwin y Anthony por ser cómplices y hermanos al mismo tiempo, que con su compañía y apoyo mis días fueron llenos de alegría, pues siempre supimos salir a delante juntos. Gracias por todas las historias vividas.*

*Por último, agradezco infinitamente a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE Latacunga por dejarme vivir esta experiencia única y permitir obtener mi anhelado título.*

**Jessica Giomara Pullas Vergara**

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

Carátula .....	1
Reporte de Verificación de Contenido.....	2
Certificación .....	3
Responsabilidad de Auditoria.....	4
Autorización de la Publicación .....	5
Dedicatoria .....	6
Dedicatoria .....	7
Agradecimiento .....	8
Agradecimiento .....	9
Índice de Contenidos .....	10
Índice de Tablas .....	14
Índice de Figuras.....	16
Resumen.....	18
Abstract.....	19
Capítulo I: Problema de la Investigación.....	20
Antecedentes .....	20
Planteamiento del Problema.....	22
<i>Macro Contextualización</i> .....	22
<i>Meso Contextualización</i> .....	24
<i>Micro Contextualización</i> .....	26
<i>Árbol de Problemas</i> .....	28
Análisis Crítico.....	29
<i>Formulación del Problema</i> .....	30
<i>Descripción Resumida del Proyecto</i> .....	30

Justificación e Importancia .....	31
Objetivos.....	33
<i>Objetivo General</i> .....	33
<i>Objetivos Específicos</i> .....	33
Hipótesis.....	34
Variables de Investigación.....	34
<i>Operacionalización de Variables</i> .....	35
<i>Categorías Fundamentales</i> .....	37
Capítulo II: Marco Teórico.....	38
Base teórica .....	38
<i>Teoría Mercantilista</i> .....	38
<i>Teoría Clásica</i> .....	39
<i>Teoría Marxista</i> .....	41
<i>La Perspectiva Pro- Subsidios de la Teoría del Socialismo de Mercado</i> .....	42
Base Conceptual.....	43
<i>Rentabilidad</i> .....	43
<i>Rentabilidad Económica</i> .....	43
<i>Rentabilidad Financiera</i> .....	44
<i>Subsidios</i> .....	44
<i>Política de Subsidios</i> .....	45
<i>Política de Eliminación de Subsidios</i> .....	46
Base Legal.....	47
<i>Constitución de la República del Ecuador</i> .....	47
<i>Decreto Ejecutivo Nro. 338</i> .....	48
Capítulo III: Metodología.....	51
Enfoque del Proyecto de Investigación .....	51

<i>Enfoque Cuantitativo</i> .....	51
Tipo de Investigación.....	52
<i>Según su Fuente de Datos</i> .....	52
Tipo de Investigación.....	52
<i>Según su Alcance</i> .....	52
<i>Según el Diseño</i> .....	53
Fuentes y Técnicas de Recopilación de Información y Análisis de Datos.....	54
<i>Fuentes de información</i> .....	54
<i>Fuentes primarias</i> .....	54
<i>Fuentes secundarias</i> .....	54
<i>Técnicas de Recopilación de Información</i> .....	55
<i>Herramientas Estadísticas</i> .....	56
<i>Procesamiento de la Información</i> .....	56
Población y Muestra .....	56
<i>Población</i> .....	56
<i>Muestra</i> .....	57
Capítulo IV: Resultados de la Investigación.....	59
Análisis y Resultados .....	59
<i>Margen de Utilidad Sobre Ventas</i> .....	59
<i>Rentabilidad de los Ingresos</i> .....	59
<i>Rentabilidad Económica</i> .....	59
<i>Rentabilidad Financiera</i> .....	60
<i>Análisis de Cuentas Contables</i> .....	60
<i>Análisis</i> .....	78
<i>Análisis de Resultados</i> .....	78
<i>Discusión de Resultados</i> .....	79

<i>Resultados Estadísticos del Cuestionario</i> .....	79
Comprobación de Hipótesis.....	93
<i>Cruce de los Resultados Obtenidos para la Comprobación de Hipótesis</i> .....	93
<i>Prueba Chi Cuadrado</i> .....	100
<i>Resultados</i> .....	100
<i>Distribución Chi Cuadrado</i> .....	101
<i>Comparación de Valores</i> .....	101
<i>Regla de Decisión</i> .....	102
<i>Decisión Estadística</i> .....	102
<i>Medidas Simétricas</i> .....	103
<i>Medidas Direccionales</i> .....	104
Capítulo V: Propuesta.....	106
Justificación.....	106
Descripción de la Propuesta.....	108
<i>Propuestas Estrategias Financieras</i> .....	108
<i>Estrategia Competitiva</i> .....	108
<i>Estrategia</i> .....	108
<i>Estrategia Corporativa</i> .....	110
<i>Estrategia</i> .....	111
Capítulo VI: Conclusiones y Recomendaciones.....	113
Conclusiones.....	113
Recomendaciones.....	115
Bibliografía.....	116
Anexos.....	122

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1</b> <i>Operacionalización de la Variable Independiente</i> .....	35
<b>Tabla 2</b> <i>Operacionalización de la Variable Dependiente</i> .....	36
<b>Tabla 4</b> <i>Ventajas y desventajas de los subsidios</i> .....	47
<b>Tabla 5</b> <i>Margen de comercialización</i> .....	49
<b>Tabla 6</b> <i>Compañías del Ecuador</i> .....	57
<b>Tabla 7</b> <i>Información financiera de las cuentas contables del año 2017</i> .....	61
<b>Tabla 8</b> <i>Información financiera de las cuentas contables del año 2018</i> .....	62
<b>Tabla 9</b> <i>Información financiera de las cuentas contables del año 2019</i> .....	63
<b>Tabla 10</b> <i>Información financiera de las cuentas contables del año 2020</i> .....	64
<b>Tabla 11</b> <i>Información financiera de las cuentas contables del año 2021</i> .....	65
<b>Tabla 12</b> <i>Cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2017</i> .....	66
<b>Tabla 13</b> <i>Cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2018</i> .....	68
<b>Tabla 14</b> <i>Cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2019</i> .....	70
<b>Tabla 15</b> <i>Cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2020</i> .....	72
<b>Tabla 16</b> <i>Cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2021</i> .....	74
<b>Tabla 17</b> <i>Variación en las razones financieras de la rentabilidad entre el 2017 y el 2019</i> .....	76
<b>Tabla 18</b> <i>Afectación por la variación del precio de combustible</i> .....	80
<b>Tabla 19</b> <i>Revisión y análisis de indicadores financieros</i> .....	81
<b>Tabla 20</b> <i>Plan de contingencia para eventos externos</i> .....	83
<b>Tabla 21</b> <i>Afectación económica</i> .....	85
<b>Tabla 22</b> <i>Afectación fletes</i> .....	86
<b>Tabla 23</b> <i>Afectación rentabilidad</i> .....	88
<b>Tabla 24</b> <i>Capacidad de endeudamiento</i> .....	90
<b>Tabla 25</b> <i>Tabla cruzada para la comparación de hipótesis P4*P9</i> .....	94

<b>Tabla 26</b> <i>Tabla cruzada resumida para la comparación de hipótesis <math>P_4 * P_9</math></i> .....	99
<b>Tabla 27</b> <i>Prueba de chi-cuadrado</i> .....	100
<b>Tabla 28</b> <i>Medidas simétricas</i> .....	103
<b>Tabla 29</b> <i>Medidas direccionales</i> .....	104

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> <i>Precio internacional del combustible en litros</i> .....	24
<b>Figura 2</b> <i>Variación del precio de los combustibles en países Sudamericanos en litros</i> .....	25
<b>Figura 3</b> <i>Precio promedio del combustible en Ecuador en litros</i> .....	27
<b>Figura 4</b> <i>Árbol de Problemas</i> .....	28
<b>Figura 5</b> <i>VARIABLES DE INVESTIGACIÓN</i> .....	34
<b>Figura 6</b> <i>Conceptualización de las Variables</i> .....	37
<b>Figura 7</b> <i>Cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2017</i> .....	67
<b>Figura 8</b> <i>Cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2018</i> .....	69
<b>Figura 9</b> <i>Cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2019</i> .....	71
<b>Figura 10</b> <i>Cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2020</i> .....	73
<b>Figura 11</b> <i>Cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2021</i> .....	75
<b>Figura 12</b> <i>Variación en las razones financieras de la rentabilidad entre el 2017 y el 2019</i> .....	77
<b>Figura 13</b> <i>Afectación por la variación del precio de combustible</i> .....	80
<b>Figura 14</b> <i>Revisión y análisis de indicadores financieros</i> .....	82
<b>Figura 15</b> <i>Plan de contingencia para eventos externos</i> .....	84
<b>Figura 16</b> <i>Afectación fletes</i> .....	87
<b>Figura 17</b> <i>Afectación rentabilidad</i> .....	89
<b>Figura 18</b> <i>Capacidad de endeudamiento</i> .....	91
<b>Figura 19</b> <i>Distribución Chi Cuadrado</i> .....	101
<b>Figura 20</b> <i>Zona de aceptación de la hipótesis nula</i> .....	102
<b>Figura 21</b> <i>Estrategia competitiva</i> .....	108
<b>Figura 22</b> <i>Estrategia de liderazgo en costos</i> .....	109
<b>Figura 23</b> <i>Estrategia de diferenciación</i> .....	110
<b>Figura 24</b> <i>Estrategia corporativa</i> .....	111

<b>Figura 25</b> <i>Estrategia de retorno</i> .....	112
<b>Figura 26</b> <i>Estrategia de expansión</i> .....	112

## Resumen

El presente trabajo de investigación permitió evaluar la variación del precio de combustible y su influencia en las empresas de transporte pesado de la ciudad de Quito en el periodo 2017-2021. La metodología desarrollada es de enfoque cuantitativo, ya que principalmente se fundamenta en recolección de datos numéricos y la aplicación de herramientas estadísticas. Sin embargo, para la recolección de los datos se tomó en cuenta la página electrónica de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, así como también la realización de encuestas a 71 directivos de las empresas del sector de transporte pesado, datos que fueron tabulados mediante el software SPSS. Los resultados obtenidos muestran que el 64,8% de las compañías de transporte pesado fueron afectadas directamente en la rentabilidad económica y financiera, debido a los cambios que se dieron por la variación del precio de combustible esto se pudo evidenciar al momento de aplicar los indicadores de margen de utilidad sobre ventas, rentabilidad de los ingresos, rentabilidad económica y rentabilidad financiera, lo cual provocó que las empresas tengan inconvenientes en sus ingresos económicos. Por último, al aplicar la herramienta del chi-cuadrado se obtuvo que la variación del precio de combustible influye en la rentabilidad de las compañías de transporte pesado de la ciudad de Quito perteneciente a la provincia de Pichincha.

*Palabras clave:* combustible-variación precios, rentabilidad financiera y económica, ingresos económicos.

## Abstract

The present research work allowed to evaluate the variation of the fuel price and its influence on the heavy transport companies of the city of Quito in the period 2017-2021. The methodology developed is of a quantitative approach, since it is mainly based on the collection of numerical data and the application of statistical tools. However, for data collection, the electronic page of the Superintendence of Companies, Securities and Insurance was taken into account, as well as surveys of 71 managers of companies in the heavy transport sector, data that were tabulated using SPSS software. The results obtained show that 64.8% of the heavy transport companies were directly affected in the economic and financial profitability, due to the changes that occurred due to the variation in the price of fuel, this could be evidenced when applying the indicators. of profit margin on sales, income profitability, economic profitability and financial profitability, which caused companies to have problems in their economic income. Finally, when applying the chi-square tool, it was found that the variation in the price of fuel influences the profitability of the heavy transport companies in the city of Quito belonging to the province of Pichincha.

*Keywords:* fuel-price variation, financial and economic profitability, economic income.

## Capítulo I

### Problema de la investigación

#### Antecedentes

En la sección de antecedentes se estableció información histórica con base a las compañías de sociedad anónima surgen en el siglo XVII, a partir de que el capitalismo comienza a surgir con fuerza, se le conoce al igual por su abreviatura S.A., donde la formación de este tipo de empresa mercantil se basa en las aportaciones de los socios, es decir, la responsabilidad de los socios se limita al capital que han abonado.

Para Quintana & Armijos (2016):

Llevo a cabo una investigación relacionada sobre la influencia sobre la eliminación del subsidio del combustible diésel en el precio del transporte público urbano en la ciudad de Quito, y se logró cuantificar el impacto del precio del combustible diésel dentro de los costos de la transportación pública y su incidencia frente a un incremento del precio del diésel a causa de la eliminación del subsidio de este.

En otras palabras, la eliminación del subsidio del combustible diésel afecta directamente a los transportistas del servicio público es decir a las empresas de transporte pesado lo cual obliga a los dueños de estas compañías a incrementar el precio del servicio al consumidor.

Sin embargo, de acuerdo a Rubio Flores (2021):

Realizo una investigación sobre el análisis sobre la eliminación del subsidio a los combustibles en el Ecuador, y determinaron que son de gran apoyo para la economía de la población del Ecuador, por consiguiente, el consumidor ya está acostumbrado a no pagar el valor real por el bien o servicio adquirido, de esa manera cuando el gobierno de turno lo quiera suprimir, causara una gran controversia como la que se vivió en el año 2019.

Esto quiere decir, que el gobierno acostumbrado a las empresas y personas a mantener dicho subsidio y al momento de estos subsidios de combustible eliminarse, se convierten en un problema en el bolsillo de los todos aquellos que viven de una actividad económica que ofrecen servicio de transporte.

A fines del siglo XIX el legislador alemán dio a conocer sobre las compañías de responsabilidad limitada, la cual el motivo principal de su nacimiento es descubrir una forma de organización empresarial para evitar la responsabilidad ilimitada y personal de los propietarios y socios de las empresas.

Empleando las palabras de Pinazo y Vázquez, (2008) expresa que:

Las compañías de responsabilidad limitada son una sociedad mercantil con denominación o razón social, de capital fundacional, dividido en participaciones no representables por títulos negociables, en la que los socios sólo responden con sus aportaciones, salvo los casos de aportaciones y accesorias permitidas por la ley.

Dicho de otra manera, las compañías de responsabilidad limitada son una sociedad mercantil la cual es creada para empezar una actividad económica en donde la responsabilidad de cada uno de los propietarios o socios se encuentre delimitado por el capital que estos hayan proporcionado a la misma.

La variación en el precio de combustible debido a la eliminación de subsidios, el precio del diésel y diésel premium, que se emplea en el sector automotriz, variará en un máximo de 3% cada mes y ya no en un 5% como se venía haciendo desde mayo pasado cuando se empezó a usar el sistema de bandas de precios para los combustibles, pero en realidad cómo afectaría esto directamente en la rentabilidad dentro de las empresas de transportes.

La rentabilidad económica de la empresa transporte de carga, a lo largo del tiempo han sido positivas, estables, solventes y capaces de generar utilidades netas. Poseen activos

suficientes para cubrir contingencias, pero si las empresas presentan indicador de rentabilidad negativo en el Margen Operativo, esto refleja la falta de habilidad de la administración financiera para producir utilidades con el desarrollo normal de su actividad social, mostrando una rentabilidad económica deficiente en los rubros operativos del negocio principal (Llerena, 2018).

Hay que mencionar que los precios de los combustibles se disparen con un aumento en el valor, consecuentemente la disminución de este factor puede permanecer estable o disminuir, por otro lado, si esto no llega a ocurrir se dispararía generando inconvenientes como disminución en la rentabilidad de empresas de servicio de transporte (Chicaiza, 2019).

Es decir que la rentabilidad dentro de la empresa va a depender de la condición en cómo se adapte o innove ante momentos adversos, como lo es la eliminación de los subsidios. La rentabilidad nos da del resultado entre el beneficio y capital invertido, al referirnos a beneficio sería después de impuestos, habiendo utilizado de manera correcta los recursos y costes (Fernández, 2011).

Es evidente que, debido a los distintos cambios que se han efectuado durante este tiempo en el aumento del precio del combustible las empresas de transporte de carga se verán obligadas a tomar otras medidas, que les permita mantener la rentabilidad óptima dentro de su empresa y no caer en el auge de que su rentabilidad disminuya, debido a esto debe mantener un control adecuado y utilizar medidas necesarias dentro de la empresa.

## **Planteamiento del Problema**

### ***Macro Contextualización***

El precio promedio del diésel a nivel mundial hasta el año 2021 es de 1.10 (U.S. dólar) per-litro. Hay una diferencia sustancial en estos precios entre los diferentes países. Como regla general, los países más ricos tienen los precios más altos, mientras que los países más pobres

y los países que producen y exportan petróleo tienen precios significativamente más bajos. Una excepción es los EE. UU., un país económicamente avanzado con bajos precios de gasolina. Las diferencias de precios entre países se deben a los diferentes impuestos y subsidios para el diésel. Todos los países tienen acceso a los mismos precios del petróleo en los mercados internacionales, pero se imponen diferentes impuestos. Como resultado, los precios de la gasolina son diferentes (GlobalPetrolPrices, 2021).

Esto refleja que existe una diferencia importante de precios de combustible entre países más ricos y pobres, las cuales se presentan debido a sus distintos impuestos y a subsidios generados.

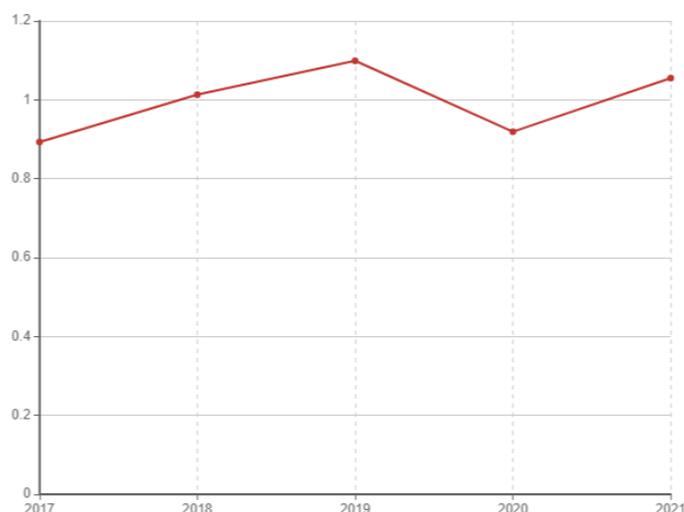
Otro punto que tomar desde la posición de (Espinoza y Viteri, 2019) es la que:

Esta situación resulta menos preocupante cuando los países atraviesan por una buena situación económica, pero al momento de necesitar recursos para la inversión, se manifiesta la necesidad de revisar el tema de los subsidios. Añadiendo que la eliminación de los subsidios es la mejor medida para hacer frente al déficit, pero debido a su peso social resulta muy difícil de tomar. Se recomienda la eliminación de los subsidios de forma gradual, y con medidas que permitan mitigar su impacto, especialmente focalizadas hacia los grupos más vulnerables que se vean afectados por la eliminación del subsidio.

Esto nos hace referencia que los subsidios en un país que no está atravesando problemas económicos, no se ve en la necesidad de ellos, en cambio en los países que enfrentan estos problemas se vuelve un recurso al cual acudir para poder mejorar su estabilidad económica.

## Figura 1

*Precio internacional del combustible en litros*



*Nota.* Con el color rojo identificamos a México. Fuente: CEPALSTAT | Bases de Datos y Publicaciones Estadísticas (2021).

En la figura podemos identificar una variación en el precio internacional del combustible, el cual tuvo un auge en el año 2017 a un precio final de 0,9 (dólar) por litro, pero al 2021 su precio disminuye a 1,1 (dólares) por litro.

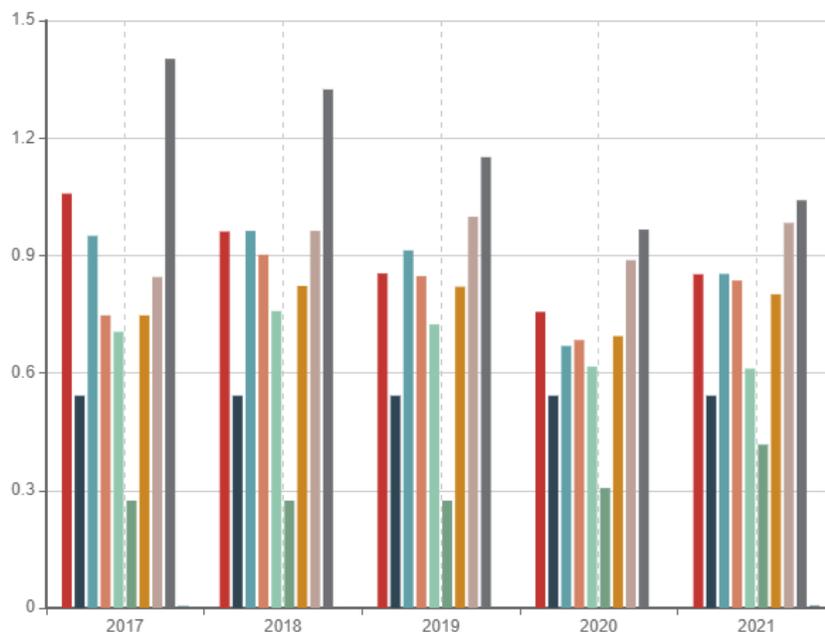
### **Meso Contextualización**

Dentro de América latina podemos decir que para el año 2018. Según Enríquez (2018), “Argentina, Bolivia, Brasil, Ecuador y Venezuela mantienen subsidios a través de una política discrecional; es decir, los gobiernos fijan el precio de venta de los derivados por decreto, y el consumidor paga un costo mínimo fijo”.

En los últimos años Latinoamérica presentó algunas variaciones en los precios de combustibles en donde los datos que se presentan son originados principalmente de oficinas nacionales de estadísticas como indica la (CEPAL, 2021).

## Figura 2

Variación del precio de los combustibles en países Sudamericanos en litros.



Nota. El color turquesa representa a Ecuador, azul a Bolivia, verde azulado a Colombia, marrón a Paraguay, rosado a Chile, violeta a Perú, celeste a Brasil, rojo a Argentina y plomo a Uruguay. Tomado de CEPALSTAT | Bases de Datos y Publicaciones Estadísticas (2021).

La figura, refleja las variaciones de precios de diésel de los últimos 5 años en América Latina en donde Uruguay y Perú sostiene el precio más alto con un valor de 0.9 (dólar), sin embargo, Brasil se encuentra con un precio intermedio de 0.8 (dólar), pero un dato muy curioso es que Bolivia se ha mantenido durante los últimos años con el mismo precio de 0.5 (dólar), y finalmente tenemos a Ecuador que a comparación de Bolivia sólo ha cambiado su precio los años 2020 y 2021 a un total de 0.4 (dólar) por litro.

### **Micro Contextualización**

Es importante mencionar a (Poveda et al., 2018), donde señala que:

La economía ecuatoriana basa sus ingresos principalmente en los ingresos obtenidos de la exportación de petróleo. La actividad petrolera se ha convertido en una condición que ofrece dos realidades, por un lado, se llegó a convertir en la actividad que le ha generado mayor riqueza económica desde el año 1972, la cual contribuyó en gran medida al desarrollo de la infraestructura y el crecimiento empresarial privado. Pero por el otro lado se ha convertido en un limitante en la obtención de insumos como la nafta, necesarios para la obtención de los derivados, indispensables para la elaboración de combustibles, convirtiéndose en una gran limitante de la cadena productiva. Esta situación obliga al Estado ecuatoriano a gastar millones de dólares en la adquisición de los derivados y en el mantenimiento a los subsidios de los combustibles, como medida para cubrir su ineficiencia operativa.

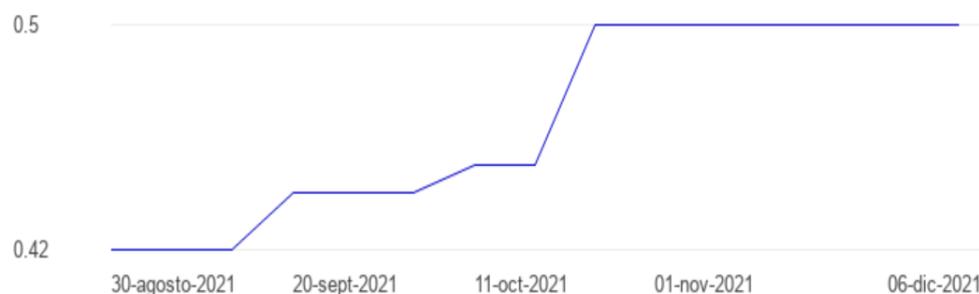
Esto significa que a pesar de que existen grandes ingresos a partir de la venta del petróleo sus derivados son muy costosos, debido a que estos se calculan conforme a los precios internacionales, por lo cual es fundamental la verificación de subsidios.

Como se ha evidenciado a lo largo de la investigación, de los subsidios a los combustibles, el de la gasolina y el del diésel son los que más han evolucionado, lo que casi ha triplicado su peso con respecto al tamaño de la economía, con el 81% de los subsidios a los derivados. (Orozco y Araujo, 2016)

En Ecuador el transporte de carga pesada hoy en día debe reconocer un incremento en el precio del combustible, debido a los cambios que se han generado dentro del gobierno a lo largo de este tiempo.

### Figura 3

*Precio promedio del combustible en Ecuador en litros*



*Nota.* La figura se muestra el incremento del precio del diésel a lo largo de los últimos meses del 2021. Tomado de Ecuador precios del diésel, 06-dic-2021 | GlobalPetrolPrices.com (2021).

En la figura mostramos los precios a partir de 30-agosto-2021 a 06-dic-2021. El valor medio durante este período fue de 0.47 (U.S. Dollar) con un mínimo de 0.42 (U.S. Dollar) a 30-agosto-2021 y un máximo de 0.50 (U.S. Dollar) a 25-oct-2021. Para comparación, el precio promedio del diésel en el mundo para este período es de 1.51 (U.S. Dollar).

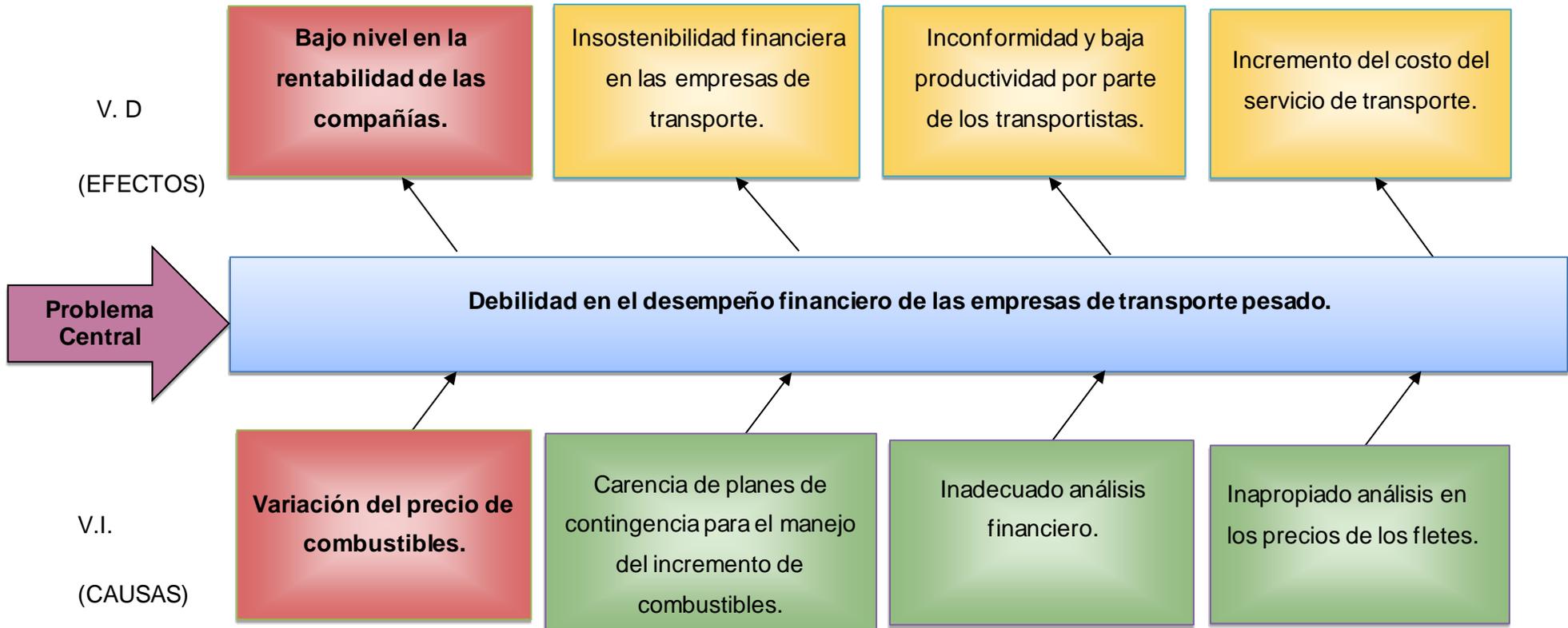
A pesar de que se ha tratado de brindar una estructura diferente a los subsidios de los combustibles, aún los precios son menores a los de los mercados internacionales.

Por ahora, la política de control de precios de los combustibles se ha concentrado en la eliminación de la carga fiscal, en otras palabras, lo que el Estado espera es disminuir su gasto fiscal, no necesariamente busca una disminución en el consumo del combustible. Esto ocasiona, que la eliminación del subsidio y por ende el incremento del precio del combustible, genere un cambio en la conducta de los transportistas, manteniendo el consumo, pero incrementando sus precios en el costo del servicio.

## Árbol de Problemas

Figura 4

Árbol de Problemas



Nota. El árbol de problemas detalla las causas y efectos sobre la afectación del precio de combustible.

## **Análisis Crítico**

Las compañías de sociedad anónima S.A. se forman mediante la aportación de acciones emitidas por los socios lo cual les hace dueños de una parte de la empresa formando gran volumen de capital, creando una sociedad capitalista.

Por otra parte, las compañías de responsabilidad limitada se forman a partir de dos o más personas, donde sus obligaciones sociales, se limita dependiendo del porcentaje de su aportación personal y su actividad de comercio se realiza bajo una razón social.

En esta investigación nos basamos en el servicio de transporte pesado y cómo se ven afectados por las decisiones tomadas por el gobierno, tomando en cuenta que la variación del precio del combustible dentro de las empresas de transporte ha venido jugando un papel fundamental.

Por lo tanto, la problemática central de la investigación radica en la debilidad del desempeño financiero en las empresas de transporte pesado, por esta razón, se estima que la principal causa en las empresas de transporte pesado es la variación del precio de combustibles, lo cual genera que se produzca un bajo nivel en la rentabilidad de las compañías, por lo cual la base de todo análisis empresarial suele estar basado en el manejo de la rentabilidad como variable fundamental de toda actividad económica.

Sin embargo, una carencia de planes de contingencia para el correcto manejo del incremento de combustibles provocará un caos en los indicadores financieros debido a una insostenibilidad financiera en las empresas de transporte, lo que generaría una afectación a los ingresos de las compañías.

En este contexto se puede adicionar que el inadecuado análisis financiero, dado por, falta de conocimiento por parte de los colaboradores o escasez de analistas calificados, genera inconformidad y baja productividad por parte de los transportistas, al momento de interpretar los

datos producidos por los indicadores de rentabilidad, liquidez y endeudamiento que poseen las empresas.

Finalmente podemos mencionar que el inapropiado análisis en los precios de los fletes es otro de los motivos que puede ocasionar un incremento del costo del servicio de transporte, a causa de que no se tomen las decisiones correctas al momento de calcular los costes del servicio de transporte de carga pesada.

### ***Formulación del Problema***

¿Cuál es la incidencia que produce la variación de los precios de combustible, en la rentabilidad de las compañías de transporte pesado de la ciudad de Quito en el periodo 2017-2021?

### ***Descripción resumida del proyecto***

El presente trabajo de investigación a través de la recopilación de información busca conocer la incidencia que produce la variación del precio de combustible y su influencia en la rentabilidad de las compañías anónimas y de responsabilidad limitada de transporte pesado de la ciudad de Quito, en donde es importante mencionar que Ecuador se ubica en el segundo lugar con los precios más bajos de comercialización de gasolina y diésel a comparación de Bolivia, Colombia, Argentina, Paraguay, Brasil, Perú, Chile. Solo Venezuela tiene un costo inferior al de Ecuador debido a diversas condiciones de este país.

A partir de lo mencionado se detalla la estructura del presente proyecto de investigación:

En el capítulo I, se abordará los antecedentes de la investigación, seguido del planteamiento del problema a través de la contextualización macro a nivel mundial, meso a nivel de Latinoamérica y el Caribe, micro a nivel de Ecuador, de igual forma el árbol de problemas junto con el análisis crítico y formulación del problema, seguidamente se describe la

importancia de realizar la investigación a través de la justificación y al mismo tiempo se formula los objetivos, metas e hipótesis que ayudarán al cumplimiento de la investigación.

Por otro lado, en el capítulo II, se realiza el marco teórico, el cual consta de la base teórica, marco conceptual y base legal a través de la investigación en fuentes bibliográficas que fundamenten las variables de estudio.

Dentro del capítulo III, se determinará la modalidad básica, enfoque y tipo de la investigación, así como las fuentes y técnicas de recopilación de información que sustenten a la investigación. En el capítulo IV, se analizará los resultados de la investigación a través de la recolección de datos, mismos que permitirán la comprobación de la hipótesis.

En el capítulo V, se diseña una propuesta para la investigación. Finalmente, en el capítulo VI, se establecerá conclusiones de los resultados obtenidos aportando con recomendaciones que contribuyan a mejorar la situación de las compañías anónimas y de responsabilidad limitada analizadas dentro de la investigación con el fin de motivar a realizarse futuras investigaciones.

### **Justificación e importancia**

El propósito del presente proyecto de investigación es el de investigar y analizar el cambio que se han venido presentado en las empresas dentro de la rentabilidad, debido a la variación que se ha producido dentro de los últimos años en el precio de los combustibles, y su impacto dentro de las empresas de transporte pesado en el cantón de Quito.

En el país a partir de la dolarización se ha basado dentro de la ayuda que emite el gobierno por medio de los subsidios, siendo esto imprescindible dentro de la economía de las personas, así como de las empresas de transporte, considerando además que las acciones tomadas por el estado tienen gran impacto dentro del nivel de pobreza y bienestar del país.

Calderón Salazar (2018) argumenta que:

El sector de transportación urbana sería uno de los más afectados, y en este caso podría mantenerse el subsidio a este sector (que usa diésel) y no llevar a una revisión de precios de pasajes pues impactaría la canasta básica familiar, en un rubro entre los 15 y 20 dólares mensuales en una familia de 4 miembros. Si aumenta el precio de los pasajes, los ingresos no aumentan, trayendo consigo la restricción del consumo de otros bienes y servicios, y por ende afectará la demanda agregada, bajando las ventas de las empresas, con efecto directo en el aumento del desempleo.

Por lo cual, el tema a investigar aspira a recolectar información de una muestra de empresas de transporte pesado, con la finalidad de que con dicha información se pueda analizar la situación por la que están pasando las empresas debido a los cambios que se han venido presentado dentro de los subsidios de combustibles, por decisiones del poder público, y así poder sugerir un manejo y acciones por cambios anteriormente mencionados, que reduzcan el impacto dentro de la rentabilidad de las compañías.

Por lo manifestado, esta investigación está directamente relacionada con las empresas de transporte pesado, en lo cual se aspira presentar un análisis sobre cómo las empresas han venido manejando esta problemática y cómo se han visto afectadas por la eliminación de los subsidios de combustible. Por lo cual los resultados que se encontraran en la investigación serán de gran aporte a las empresas para poder llevar de manera correcta aquellos cambios que se presentan de forma inesperada, al igual ayudará a otro tipo de empresas a vivir con estos cambios, dado que, la eliminación de los subsidios afecta a todas las empresas o personas que comercializan por medio de transporte que use algún tipo de combustible fósil.

## Objetivos

### ***Objetivo General***

Analizar el efecto de la variación del precio de combustible y su influencia en la rentabilidad de las compañías de transporte pesado de la ciudad de Quito.

### ***Objetivos Específicos***

- Determinar una base teórica referente a la variación del precio de combustible y su influencia en la rentabilidad de las empresas de transporte pesado de las compañías de sociedad anónima y responsabilidades limitadas, mediante la búsqueda de información a través de fuentes primarias y secundarias que permitan sustentar las definiciones de la presente investigación.
- Investigar la cantidad de compañías de transporte pesado de Sociedad Anónima y Responsabilidad Limitada que se encuentren en la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, por medio de la navegación en el sitio web del ente, para conseguir información financiera relevante en el desarrollo de la investigación.
- Identificar la variación de precios de combustible de las compañías de transporte pesado de Sociedad Anónima y Responsabilidad Limitada objeto de análisis a través de indicadores financieros y aplicar encuestas en las compañías para conocer si tuvo efecto en la productividad de la misma.
- Verificar la hipótesis de los resultados obtenidos de la investigación y plantear varias estrategias las cuales sirvan de guía para el manejo del incremento en el precio del combustible de las compañías de transporte pesado.

## Hipótesis

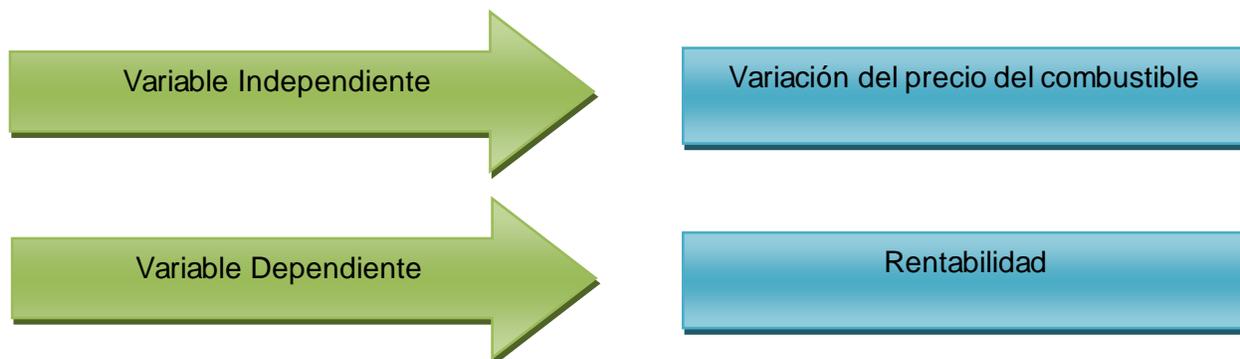
**Hipótesis nula (H<sub>0</sub>):** La variación del precio del combustible no afecta en la rentabilidad de las compañías de transporte pesado de la ciudad de Quito en el periodo 2017-2021.

**Hipótesis alternativa (H<sub>1</sub>):** La variación del precio del combustible afecta en la rentabilidad de las compañías de transporte pesado de la ciudad de Quito en el periodo 2017-2021.

## Variables de Investigación

### Figura 5

*Variables de Investigación*



## Operacionalización de Variables

**Tabla 1**

*Operacionalización de la Variable Independiente: Variación del precio de combustible*

CONCEPTUALIZACIÓN	CATEGORÍA	INDICADOR	ITEMS	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
<p>Variación del precio del combustible (diésel).</p> <p>Según Corporate Finance &amp; Accounting (2021): La variación de precio es el costo unitario real de un artículo menos su costo estándar, multiplicado por la cantidad de unidades reales compradas. El costo estándar de un artículo es el costo esperado o presupuestado basado en datos de ingeniería o producción. La variación muestra que la administración tiene que enfrentar algunos costos porque están excediendo los costos esperados.</p>	<p>Servicio de transporte pesado</p> <p>Combustible para el transporte pesado</p> <p>Políticas de subsidio</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Variación del nivel de precios del transporte pesado</li> <li>• Incremento porcentual del precio del Diésel.</li> <li>• Reducción de subsidios</li> </ul>	<p>¿Cuánto ha sido la variación de precios de transporte pesado?</p> <p>¿Cuál es el incremento porcentual del precio del Diésel?</p> <p>¿Cuánto es la afectación de la reducción de subsidios de los combustibles fósiles?</p>	<p><b>Técnica:</b> Realizar encuestas a los gerentes de las empresas transporte pesado de Sucursal Extranjera domiciliadas en el cantón Quito, con la finalidad de recopilar la información necesaria para su respectivo análisis.</p> <p><b>Instrumento:</b></p> <p>Cuestionario</p>

*Nota.* La tabla muestra la operacionalización de la variable dependiente variación del precio del combustible (diésel).

**Tabla 2**

Operacionalización de la Variable Dependiente: Rentabilidad

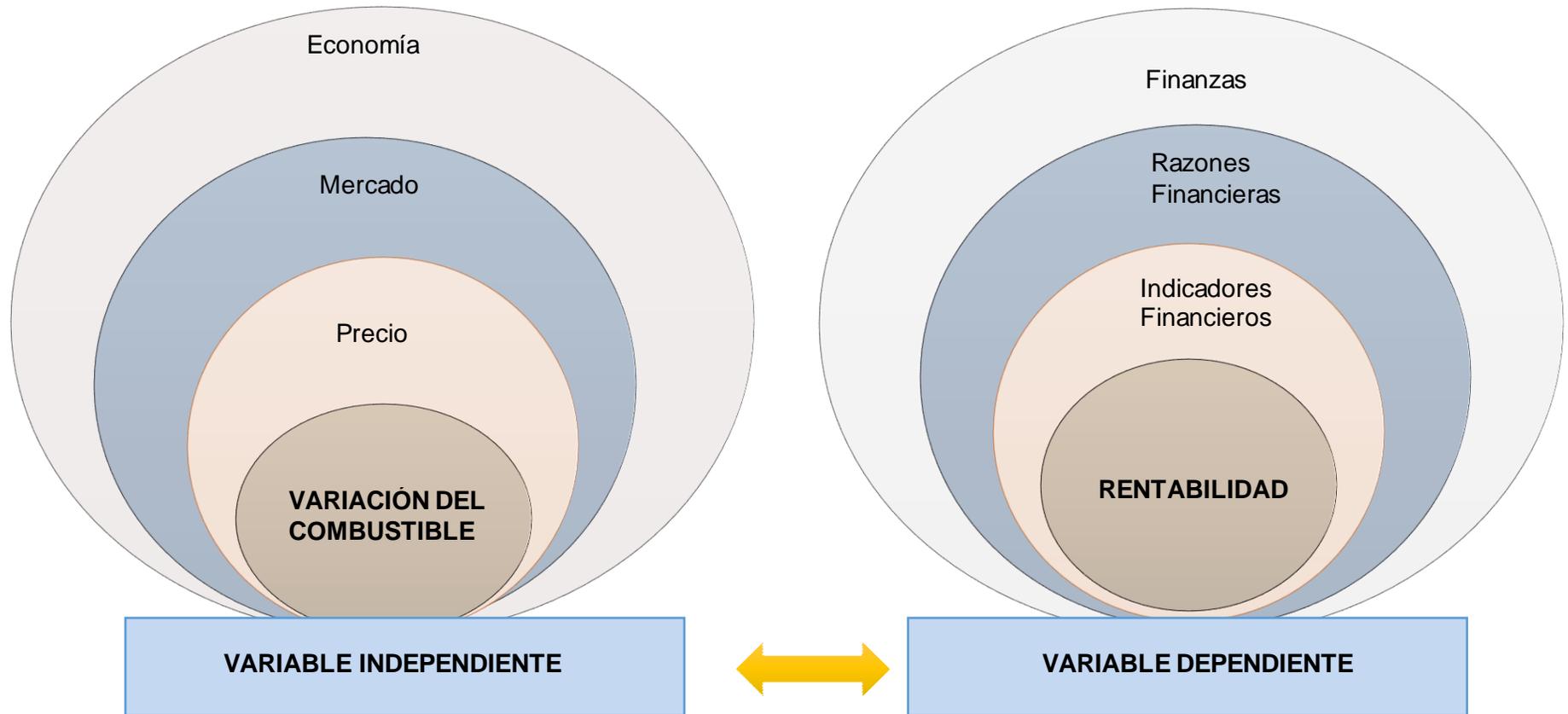
CONCEPTUALIZACIÓN	CATEGORÍA	INDICADOR	ITEMS	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
Rentabilidad				
Según Mafra et al. (2016): La rentabilidad muestra el desempeño financiero que la empresa cree pertinente para la toma de decisiones sobre financiamiento.	Rendimientos Financieros	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rentabilidad Neta del Activo (Du Pont) Margen Bruto</li> <li>• Rentabilidad Operacional del Patrimonio</li> </ul>	<p>¿En los cuatro últimos años, la utilidad ha producido un incremento o ha disminuido?</p> <p>¿Usualmente la empresa realiza análisis del indicador de rentabilidad?</p>	<p><b>Técnica:</b> Realizar encuestas a los gerentes de las empresas de transporte pesado de Sociedad Anónima y Responsabilidad Limitada en el cantón Quito, con la finalidad de recopilar la información necesaria para su respectivo análisis.</p> <p>Calculó mediante la aplicación de fórmulas específicas.</p> <p><b>Instrumento:</b> Cuestionario Excel</p>

*Nota.* La tabla muestra la operacionalización de la variable dependiente rentabilidad.

## Categorías Fundamentales

**Figura 6**

*Conceptualización de las Variables*



*Nota.* Se detalla la supra ordenación de la variable independiente (Variación del combustible) y la variable dependiente (Rentabilidad).

## Capítulo II

### Marco Teórico

#### Base Teórica

A continuación, se mencionan algunas teorías al respecto con el tema de investigación empleado, para fijarnos de donde surgen los cambios de los precios de combustible fósil en Ecuador a lo largo del tiempo en la economía del país.

Para esto mostraremos las siguientes bases teóricas que lo respaldan:

#### ***Teoría mercantilista***

Brue y Grand, citado por Inguillay Chicaiza (2019) menciona que:

La escuela mercantilista apareció en el periodo del *laissez-faire*, que en español significa dejar hacer, como cada una de las escuelas económicas aportan diferentes puntos de vista, por lo que esta teoría expone siete principios, los cuales son fundamentales e importantes dentro de la escuela mercantilista, estos son: a) Nacionalismo, b) El oro y la plata son la forma más deseable de la riqueza, c) Importación libre de materia prima que no son común su producción, d) Impuestos internos, oposición a peajes entre otros, e) Monopolio y Colonialismo del comercio, f) Un poderoso gobierno central, g) La importancia de una población grande y su arduo trabajo. (p. 26).

Se puede mencionar que entre los más importantes resalta el principio sexto (f), que nos habla de, un poderoso gobierno central, podemos decir que es el que abarca a todos los demás, con la finalidad de tener un gobierno central el cual pueda ser una base para los fines mercantilistas.

La teoría menciona que el gobierno debe otorgar subsidios como una medida económica temporal, beneficiando de esta manera a ciertos sectores como, minería,

agricultura e industria, además el gobierno protegía a estos sectores, imponiendo aranceles a las importaciones, la actuación del gobierno de manera arbitraria fue muy cuestionada, por diferentes pensamientos económicos, pues estas mencionan la amplia actuación por los gobiernos, mientras que la escuela clásica menciona que el gobierno no debe interrumpir en la labor de los mercados. (Brue y Grant, 2019, p. 14)

Así de este modo el mercantilismo lleva a que los países tengan una columna en la cual puedan fortalecer su economía mediante la otorgación de subsidios que benefician a todos los individuos del estado sin denigrando los ingresos, sectores a los que perteneces o dando algún tipo de preferencias aun cierto tipo de sectores.

Por último dentro de esta teoría Jean Baptiste Colbert quien refuerza estas ideas y quien representa al alma y cuerpo del mercantilismo, busca una economía en donde los hombres con alto poder, cayeran dando oportunidad a nuevas empresas ofreciendo subsidios y monopolios, para las empresas de infraestructura costosa, sin embargo al momento de otorga monopolios los gobierno recibían sumas de dinero muy significativos los cuales eran destinados a los nobles preferidos, mismos que eran poseedores de ciertos sectores los cuales eran subsidiados por el gobierno. (Brue y Grant, 2009, p. 26, 27)

### ***Teoría clásica***

Según Chicaiza Inguillay (2020):

Los economistas clásicos liderados por Adam Smith quien fue el fundador de la económica como ciencia, señala que el estado no debe interponerse en la labor de los mercados, mediante controles de precios, regulaciones o tipos de pagos que alteran el funcionamiento normal de este, generando ineficiencia y obstaculizando el equilibrio del mercado, ya que los agentes económicos en su ejercicio individual, por medio de la

“mano invisible” busca la eficiencia y al equilibrio, que las políticas monetarias y fiscales sean eficientes al momento de su aplicación.

Referente al texto antes citado, el gobierno debe ser un ente de control, pero bajo los parámetros en los cuales no sea un limitante a las acciones que se tomen dentro del mercado dando la libertad de que las empresas manejen una eficiente labor de mercado, sin que el gobierno sea obstáculo el cual permita crecer la economía del país bajo normas o impuestos exigidos.

Los subsidios no permiten el correcto funcionamiento del mercado tomando en cuenta a la equidad, siendo que la mano invisible busca una economía eficiente, no siempre puede garantizar la repartición igualitaria de los ingresos económicos. La inequidad de una nación depende de la filosofía política de cada país. Muchas de las políticas públicas están encaminadas hacia la distribución económica equilibrada. (Mankiw, 2012, p. 13)

Cuando los subsidios no son correctamente aplicados dentro de la economía del país, existe un desbalance económico por el motivo que va ubicado solo a un grupo de personas, ocurriendo una desigualdad la cual provoca que varios grupos se pongan en contra, formando una desestabilización política, social y económica.

Por otra parte, John Stuart Mill, critica de forma negativa al Estado ya que, mediante su papel civilizador, el Estado pretende otorgar subsidios a los pobres, mencionando que esta acción tendría efectos negativos sobre la movilidad de la mano de obra. Además, señala que el Estado debería implementar una acción estabilizadora, dando como opción al cobro de impuestos para mejorar otros sectores importantes de desarrollo social, sin afectar a la economía de otro sector. (Fernández, Gorostiza et al., 2009, p. 39)

Aquí entra el modo que el gobierno debe actuar de una forma estratégica para no ver afectada una parte de la población, sino otorgar las mismas oportunidades a todos por igual.

### ***Teoría Marxista***

Según Pérez Soto (2021), "El marxismo sintetiza la propuesta iniciada por Marx para pensar críticamente la sociedad capitalista y su superación a través de la alternativa revolucionaria. Por esto, propone como paradigma de ciencia una ruptura epistemológica para pensar la sociedad y subvertirla". Esto no quiere decir que si existe más trabajo por parte de los colaboradores para grandes empresas la economía del país va a seguir creciendo de una forma exponencial.

En relación con el comportamiento de los mercados Marx, señala que existe un comportamiento de desigualdad entre naciones, esta desigualdad se debe a que el trabajo es diferente, la participación por parte del gobierno era diferente, generando un sin número de crisis. Una de las crisis más representativas fue denominado como la deuda, esta se generó, porque los trabajadores no poseían la capacidad de pago de sus respectivas deudas, por lo que el gobierno adoptó nuevas políticas económicas, una de ellas otorgar subsidios a lo que, Marx plantea que, mediante los subsidios, el país asume una parte del costo de reproducción de la fuerza del trabajo, con lo cual contempla mejores condiciones para el incremento de la plusvalía ajustada por los capitalistas, es decir que los subsidios son un factor para la reproducción ampliada del capital. (Chacón y Aguirre, 2014)

Existen diferentes causas para la implementación de políticas públicas, como medidas frente a dificultades que un país y sus habitantes deben enfrentar, por lo cual los diferentes gobiernos han efectuado políticas macroeconómicas que han sido creadas en primera instancia

para la reducción de la inflación y la brecha fiscal, además buscan el beneficio de la sociedad a través de nuevas políticas. (Chicaiza Inguillay, 2019)

Una de ellas la eliminación progresiva de subsidios a los combustibles, sin embargo, la teoría de Marx plantea que se debe otorgar subsidios, aun sabiendo que el gobierno debe pagar gran parte de estos, lo cual dará un efecto negativo ya que la sociedad asumirá el pago mediante impuestos.

### ***La perspectiva pro- subsidios de la teoría del socialismo de mercado***

Chicaiza Inguillay (2019), hace referencia a:

El economista Oskar Lange, toma como base el estudio del economista británico Arthur Pigou, este realiza un análisis de las externalidades, las cuales se puede definir como un grupo de decisiones como, inversión, consumo y producción, estas decisiones son tomadas por familias empresas o un grupo de individuos, pero al momento de tomar esta decisión, estas afectan de manera indirecta a terceros quienes no intervinieron dentro de la transacción realizada.

Las externalidades pueden ser negativas o positivas, son denominadas negativas cuando las diferentes empresas evitan pagar ciertas situaciones que ellas provocan, estas situaciones son negativas ya que estos percances son pagados por la sociedad, mientras que las externalidades positivas son lo contrario de las negativas.

Es por eso que Lange menciona que el estado debe implementar impuestos para de esta forma controlar o mitigar las externalidades negativas, además menciona que para las empresas que cumplen con todo lo establecido el estado debe otorgar subsidios, para mejorar la situación económica de estas, pues señala que a medida que los ingresos de estas empresas vayan incrementando al igual será con los ingresos de las

familias, incrementando de esta forma la producción nacional la cual es muy importante, en la economía nacional de cualquier país. (White, 2014, p. 71 y 399)

En este sentido, la acción del gobierno es muy buena ya que el nivel adquisitivo de las familias incrementará, y su nivel o calidad de vida se verán muy favorecidas y es eso lo que el gobierno busca

## **Base Conceptual**

### ***Rentabilidad***

Dentro de los indicadores financieros de las compañías cabe recalcar que la rentabilidad debe ser analizada con frecuencia. Conforme Sánchez (2002):

Rentabilidad es una noción que se aplica a toda acción económica en la que se movilizan unos medios, materiales, humanos y financieros con el fin de obtener unos resultados. En la literatura económica, aunque el término rentabilidad se utiliza de forma muy variada y son muchas las aproximaciones doctrinales que inciden en una u otra faceta de la misma, en sentido general se denomina rentabilidad a la medida del rendimiento que en un determinado periodo de tiempo producen los capitales utilizados en el mismo.

Esto indica, que la rentabilidad es un componente elemental en las distintas planificaciones económicas y financieras, en donde, se puede obtener algún tipo de beneficio ya sea ganancia o utilidad por una inversión, las cuales principalmente son expresadas en porcentaje.

### ***Rentabilidad económica***

De acuerdo con Sánchez (2002):

La rentabilidad económica sea considerada como una medida de la capacidad de los activos de una empresa para generar valor con independencia de cómo han sido

financiados, lo que permite la comparación de la rentabilidad entre empresas sin que la diferencia en las distintas estructuras financieras, puesta de manifiesto en el pago de intereses, afecte al valor de la rentabilidad.

Se puede decir que, la rentabilidad económica hace referencia en la eficiencia que tiene para producir los activos de la compañía, lo cual se rigen al volumen de ventas y como estas pueden generar algún beneficio para la empresa.

### ***Rentabilidad Financiera***

Como menciona Sánchez (2002):

Una medida de rentabilidad más cercana a los accionistas o propietarios que la rentabilidad económica, y de ahí que teóricamente, y según la opinión más extendida, sea el indicador de rentabilidad que los directivos buscan maximizar en interés de los propietarios.

Por lo tanto, la rentabilidad financiera se basa más en los resultados y como estos pueden ayudar al crecimiento de la empresa englobando lo que es la rentabilidad económica y la estructura financiera que adopto la empresa, para lograr crecer financieramente dentro de la compañía como del sector.

### ***Subsidios***

“El subsidio es una ayuda extraordinaria por parte de la Administración Pública para estimular la demanda de un bien o proteger a un colectivo” (Pedrosa, 2017). Es decir, que los subsidios son un amparo a la sociedad para que estos puedan adquirir cierto tipo de bienes o servicios a un bajo costo, dado que, los mismos están respaldados por el estado.

Para Calderón (2018) los subsidios:

Es cuando el gobierno decide cubrir parte de los costos de las empresas que producen algún bien o servicio que considera es de primera necesidad para la población, para que de esta manera la empresa no tenga la obligación de ofrecer dicho bien o servicio al precio de mercado, sino más bien a un precio que el consumidor pueda pagar.

En otras palabras, es verlo como un estímulo para incrementar ya sea el consumo de ciertos productos y servicios, o como socorro para aquellos sectores donde existe pobreza y no puedan adquirir estos con tanta facilidad.

Por último, se puede mencionar que han existido distintos subsidios como el de combustibles fósiles, el cual fue muy importante dentro la economía social del país ya que ayudó a que estos precios sean accesibles a la población otorgando una ayuda a los mismos.

### ***Política de subsidios.***

Según Chicaiza, (2019):

Las políticas de subsidios son expresiones del contexto Macroeconómico, que genera ayuda económica otorgada por parte del gobierno hacia una sociedad vulnerable, buscando de esta manera que la ciudadanía pueda llevar una vida mejor, accediendo a sectores estratégicos como el sector de vivienda, salud, educación y alimentación, que son sectores necesario o básicos para el bienestar de un ser humano, cada uno de estos subsidios son una herramienta de doble filo, por una lado ayuda a la ciudadanía, mientras que por el otro lado el gobierno se ve enfrentado a una situación económica difícil por el costo elevado que conlleva implementar un subsidio.

Como mencionamos anteriormente la sociedad se adaptó a vivir con los subsidios, lo cual fijó una mentalidad totalmente errónea en la ciudadanía dándoles a pensar que deben conformarse a vivir siempre con esa ayuda, y una eliminación repentina hizo que cierta parte de la población se viera afectada dentro de un caos social.

### ***Política de eliminación de subsidios.***

Agreda, (2022) afirma:

La eliminación de subsidios es una medida macroeconómica sumamente inflacionaria, porque no solo se sube el precio de los combustibles, si no todos los productos relacionados con el mismo, subirá el transporte urbano, provincial, entre otros, básicamente se altera la economía y se disminuye toda la capacidad de consumo de los ciudadanos ósea todo cuesta más, pero seguimos ganando lo mismo.

Es decir, que el Ecuador no estuvo netamente preparado para realizar una eliminación en los subsidios lo cual provocó que la clase baja se viera afectada sin tomar las medidas necesarias para esto.

“La economía del Ecuador es de carácter netamente extractivista, pues esta se basa principalmente en los ingresos producidos por exportación petrolera” ( Poveda, Carrillo et al, 2018, p. 2). Al ver a la economía del ecuador prácticamente atados a la exportación de petróleo se creó en la mente de las personas que siempre se iba a vivir con esto subsidio, y la eliminación de estos subsidios a pesar de que esto no han generado mayores problemas económicos al estado, y su eliminación tendría un gran impacto negativo en mucho de los casos.

Chicaiza (2019) comenta que:

La eliminación progresiva de subsidios posee efectos en la sociedad, economía, sin embargo existe una variable económica que se ve afectada por el incremento de precios dado por la eliminación de subsidios esta variable es la inflación, este fenómeno incrementa a medida que incrementan los precios, es por eso que si se elimina el subsidio a los combustibles, la inflación tiende a incrementar, además otros de los sectores que se ven afectados por las políticas de eliminación de dichos bienes es el sector de transporte, a pesar de que el gobierno de Moreno sostuvo que no tendría incremento de precios para este sector, sin embargo el sector de transporte interurbanos y transporte escolar se han visto afectados.

**Tabla 3***Ventajas y desventajas de los subsidios*

<b>Ventajas</b>	<b>Desventajas</b>
Incentivo para el consumo.	No existe beneficio por igual en la sociedad.
Genera una economía más estable dentro de las familias.	Despilfarro en el consumo, contrabando a países con precios elevados.
No existe variación en los precios.	Daño al medio ambiente.
No genera aumento en otro tipo de productos.	

*Nota.* Ventajas y desventajas de los subsidios.

### **Base Legal**

Según Plataforma Presidencial (2019):

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

**El artículo 313.-** Prevé que el Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, considerando entre estos a la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley.

Artículo 6 de la Ley de Hidrocarburos establece que corresponde a la Función Ejecutiva la formulación de la política de hidrocarburos. Para el desarrollo de dicha política, su ejecución y la aplicación de esta Ley, el Estado obran a través del Ministerio rector.

Que el artículo 9 de la Ley *ibídem* establece que el ministro Sectorial es el encargado de formular la política de hidrocarburos aprobados por el presidente de la República, así como de la aplicación de la presente Ley

Que de conformidad con el artículo 72 de la Ley de Hidrocarburos, los precios de venta al consumidor de los derivados de los hidrocarburos serán regulados de acuerdo al Reglamento que para el efecto dictará el presidente de la República;

Que mediante Decreto Ejecutivo No. 338, publicado en el Registro Oficial No. 73 de 2 de agosto de 2005, se expidió el Reglamento Sustitutivo para la Regulación de los Precios de los Derivados de Hidrocarburos;

Que mediante oficio No. MERNNR-RESERVADO-2019-002-0, el Ministerio de Energía y Recursos Naturales No Renovables remite a la Presidencia de la República y al Ministerio de Economía y Finanzas, el proyecto de reforma al Decreto Ejecutivo No. 338 mismo que contiene el Reglamento Sustitutivo para la Regulación de los Precios de los Derivados de Hidrocarburos;

Que es necesario reformar el Reglamento Sustitutivo para la Regulación de los Precios de los Derivados de Hidrocarburos, conforme a las decisiones económicas adoptadas por el Gobierno Nacional encaminadas a establecer nuevos precios de los combustibles acorde a la realidad económica del país, a fin de salvaguardar los intereses del estado y de esta manera precautelar el buen uso de estos a efecto de evitar el contrabando de combustibles

### ***Decreto Ejecutivo Nro. 338***

El Decretos Ejecutivos Nro.338 (2019) menciona:

**Artículo 1.-** Elimínese del inciso primero del artículo I, lo siguiente:

" Gasolina extra comercial Gasolina extra con etanol comercial 1.1689 1.1689 "

**Artículo 2.-** Sustitúyase el séptimo inciso del artículo I, por el siguiente: "El precio de venta en terminal para la Gasolina Súper, Extra, Extra con Etanol, Diésel Premium y Diésel 2 para el sector automotriz, será determinado en forma mensual por lo Agencia de Regulación y Control Hidrocarburífero, con base al costo promedio ponderado más los costos de transporte,

almacenamiento, comercialización de la EP PETROECUADOR y los tributos que fueren aplicables. Los costos de las Gasolinas Extra y Extra con Etanol para el sector automotriz, será el resultado de la ponderación de los costos de EP PETROECUADOR de los dos productos. Los costos de Diésel Premium y Diésel 2 para el sector automotriz, será el resultado de la ponderación de los costos de EP PETROECUADOR de los dos productos."

**Artículo 3.-** Sustitúyase en el artículo I, el texto: "Para calcular el costo de producción nacional, en la materia prima se considerará el costo promedio ponderado del crudo de exportación del mes N-2 (N menos dos), siendo N el mes en el que se harán los precios", por el siguiente:

"Para calcular el costo de producción nacional, en la materia prima se considerará el costo promedio ponderado del crudo de exportación del mes N-1 (N menos uno), siendo N el mes en el que se fijarán los precios."

**Artículo 4.-** A continuación del inciso primero del artículo 2, incorpórese lo siguiente:

El margen de comercialización que se aplica a cada galón de los derivados destinados al segmento automotriz se encuentra fijado de acuerdo con la siguiente tabla:

**Tabla 4**

*Margen de comercialización*

<b>Producto</b>	<b>Margen de comercialización (US\$/galón)</b>
Extra	0.231
Extra con etanol	0.231
Diésel 2	0.197
Diésel Premium	0.197

*Nota.* Esta tabla representa los márgenes en dólares que fueron aplicado para la venta de los combustibles a nivel nacional.

**Artículo 5.-** Elimínese el Artículo 2.1

**Disposición Transitoria.** - Los precios en las estaciones de servicio se implementará desde el día jueves 3 de octubre de 2019, a las 00h00.

**Disposición Derogatoria.** - Deróguese las disposiciones de igual o menor jerarquía que se opongan al presente Decreto Ejecutivo.

**Disposición Final.** - El presente Decreto Ejecutivo, entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial y de su ejecución encárguense los Ministerios de Economía y Finanzas; y, de Energía y Recursos Naturales No Renovables; la Empresa Pública EP PETROECUADOR; y, la Agencia de Regulación y Control Hidrocarburífero.

## Capítulo III

### Metodología

#### Enfoque del Proyecto de Investigación

##### ***Enfoque Cuantitativo***

Como lo hace notar Hernandez Sampiere et al., (2014) expresa que se “Utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico, con el fin establecer pautas de comportamiento y probar teorías”. (p.6)

El método cuantitativo o método tradicional se fundamenta en la medición de las características de los fenómenos sociales, lo cual supone derivar de un marco conceptual pertinente al problema analizado, una serie de postulados que expresen relaciones entre las variables estudiadas de forma deductiva. Este método tiende a generalizar y normalizar resultados. (Pascual de Pessione, s.f.)

Por lo tanto, el desarrollo de la presente investigación tendrá un enfoque cuantitativo, ya que se podrá recolectar datos mediante la aplicación de encuestas utilizando métodos estadísticos, con la finalidad de comprobar la hipótesis y explicar la problemática planteada.

## **Tipo de Investigación**

### ***Según su fuente de datos***

**Investigación Documental.** La investigación documental es un proceso basado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos secundarios, es decir, los obtenidos y registrados por otros investigadores en fuentes documentales: impresas, audiovisuales o electrónicas. Como en toda investigación, el propósito de este diseño es el aporte de nuevos conocimientos. (Arias, 2012, p.24)

En este sentido, en el presente proyecto se realizará una investigación documental ya que la información recolectada se encuentra en las diferentes fuentes de información como sitios web, periódicos, libros, revistas, etc. la misma que se sustentará desde el marco teórico.

## **Tipo de Investigación**

### ***Según su alcance***

**Investigación Descriptiva:** Es un tipo de investigación que se encarga de describir la población, situación o fenómeno alrededor del cual se centra su estudio. Procura brindar información acerca del qué, cómo, cuándo y dónde, relativo al problema de investigación, sin darle prioridad a responder al “por qué” ocurre dicho problema. Como dice su propio nombre, esta forma de investigar “describe”, no explica. (Mejía, 2020)

Es así que en el presente trabajo se ejecutará una investigación descriptiva con la finalidad de encontrar un caso real acerca de los efectos de la variación en el precio de combustible en la rentabilidad de las compañías de transporte pesado en la ciudad de Quito.

**Investigación Correlacional:** Su finalidad es determinar el grado de relación o asociación (no causal) existente entre dos o más variables. En estos estudios, primero se miden las variables y luego, mediante pruebas de hipótesis correlacionales y la aplicación de técnicas estadísticas, se estima la correlación. Aunque la investigación correlacional no establece de forma directa relaciones causales, puede aportar indicios sobre las posibles causas de un fenómeno. (Arias, 2012, p.25)

Por lo antes mencionado es importante tomar en cuenta que la investigación intenta definir los efectos de la variación en el precio del combustible en la rentabilidad de las compañías de transporte pesado de la ciudad de Quito con la finalidad de ejecutar ciertas estrategias donde se pueda solucionar esos efectos en lo máximo posible.

### ***Según el diseño***

**Investigación no experimental.** De acuerdo con Hernández, et. al (2006) afirma que; En la investigación no experimental las variables independientes ocurren y no es posible manipularlas, no se tiene control directo sobre dichas variables ni se puede influir en ellas, porque ya sucedieron, al igual que sus efectos. La investigación no experimental es un parteaguas de varios estudios cuantitativos, como las encuestas de opinión, los estudios ex post-facto retrospectivos y prospectivos, etc. (p.152).

Es así que por lo antes citado el diseño no experimental hace referencia a las variables, conceptos o sucesos que se presenta sin que el investigador de a cambiar el objeto de investigación, es decir la investigación no experimental se observan los hechos y las situaciones ya existentes para después examinarlos.

## **Fuentes y Técnicas de Recopilación de Información y Análisis de Datos**

### ***Fuentes de Información***

En cuanto a las fuentes de información es importante plantear las fuentes que serán ejecutadas como soporte en el estudio para el avance de la investigación. las fuentes que serán ejecutadas como soporte en el estudio para el avance de la investigación. Dicho con palabras de Ubaldo y Acosta (2009) "Las fuentes de información son todos aquellos medios de los cuales procede la información, que satisfacen las necesidades de conocimiento de una situación o problema presentado y, que posteriormente será utilizado para lograr los objetivos esperados" (p.2). De este modo las fuentes de información son un medio útil para cubrir las necesidades informativas de cualquier persona la cual nos permite diferenciar y elegir las fuentes de información correcta para el desarrollo de la investigación.

### ***Fuentes primarias***

Las fuentes primarias serán un instrumento fundamental dentro de la presente investigación. Desde el punto de vista de Ubaldo y Acosta (2009), "Son todos aquellos usuarios y acompañantes a quienes se les aplicó un instrumento de investigación. En este caso, los datos provienen directamente de la población o una muestra de la misma" (p.2).

En este sentido como fuentes primarias de la investigación que se emplearán en la investigación son cuestionarios y como técnica de aplicación las encuestas.

### ***Fuentes Secundarias***

Las fuentes secundarias son una de las más generales e importantes ya que contienen información ya conocida, organizada y elaborada producto del estudio de las fuentes primarias.

Es por ello que Ubaldo y Acosta (2009) señala que:

Son las que contienen información primaria, sintetizada y reorganizada. Están especialmente diseñadas para facilitar y maximizar el acceso a las fuentes primarias o a

sus contenidos. Parten de datos pre- elaborados, como pueden ser datos obtenidos de anuarios estadísticos, de Internet, de medios de comunicación, de bases de datos procesadas con otros fines, artículos y documentos relacionados con la enfermedad, libros, tesis, informes oficiales, etc. (p.2)

Esto indica que en el presente trabajo de investigación se utilizará principalmente como fuente secundaria a los libros, proyectos de investigación, tesis, artículos científicos, revistas, e información que nos brindan distintos sitios web con la finalidad de obtener información verdadera para la investigación.

### ***Técnicas de Recopilación de Información***

#### **Encuestas**

En esta investigación se utilizará la encuesta como recopilación de información primaria. Casas, et. al (2002) expone que:

Se puede definir la encuesta como una técnica que utiliza un conjunto de procedimientos estandarizados de investigación mediante los cuales se recoge y analiza una serie de datos de una muestra de casos representativa de una población o universo más amplio, del que se pretende explorar, describir, predecir y/o explicar una serie de características. (p. 2)

En la siguiente investigación se procederá a realizar encuestas para facilitar la recopilación de datos, la cual será aplicada a las compañías de transporte pesado de la ciudad de Quito con la finalidad de alcanzar los resultados y así poder comprobar la hipótesis planteada.

## ***Herramientas estadísticas***

**Chi cuadrado.** Hernández de la Rosa y Hernández Moreno (2017), menciona que La prueba Chi-cuadrado ( $\chi^2$ ) o Ji-cuadrado fue sugerida por Carl Pearson como una forma de valorar la bondad del ajuste de unos datos a una distribución de probabilidad conocida, y se ha establecido como el procedimiento de elección para el contraste de hipótesis. Esta prueba estadística se emplea en el análisis de dos o más grupos, y de dos o más variables. Desde entonces, se ha convertido en una prueba muy aceptada y aplicable a múltiples usos, cuando se dispone de datos independientes de tipo nominal. (p. 294)

## ***Procesamiento de la Información***

Se utilizará el programa IBM SPSS Statistics para el desarrollo de los resultados obtenidos, ya que es un programa informático frecuentemente utilizado para el análisis de datos netamente estadísticos, por otro lado, como herramienta computarizada se utilizará Office Excel la cual nos permitirá realizar filtros de acuerdo con los datos extraídos de la Superintendencia de Compañías Valores y Seguros.

## **Población y Muestra**

### ***Población***

La población, o en términos más precisos población objetivo, es un conjunto finito o infinito de elementos con características comunes para los cuales serán extensivas las conclusiones de la investigación. Ésta queda delimitada por el problema y por los objetivos del estudio. (Arias, 2012, p.81)

En la investigación se tomará como población a las compañías de transporte pesado Anónimas y de Responsabilidad Limitada de la ciudad de Quito las cuales se encuentran en la Superintendencia de Valores y Seguros. Además, se comprobó que las compañías que fueron seleccionadas tengan toda la información necesaria y se encuentren en estado activo para el periodo de estudio que se realizará dentro de la

investigación; de acuerdo con esto, la población sujeta a estudio está delimitada a 2.117 compañías de transporte pesado, las cuales son detalladas a continuación en la tabla:

**Tabla 5**

*Compañías del Ecuador*

PAÍS	SITUACIÓN LEGAL	TIPO DE COMPAÑÍA	TOTAL
Ecuador	Activa	Anónima	1531
Ecuador	Activa	Responsabilidad Limitada	586
<b>TOTAL POBLACIÓN</b>			<b>2117</b>

*Nota.* La tabla muestra las compañías de Ecuador. Tomado de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, 2021.

Como se puede observar en la tabla de acuerdo a la información tomada de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros en el periodo solicitado se encuentran actualmente 1531 compañías anónimas y 586 compañías de responsabilidad limitada las cuales servirán como población para el cálculo del trabajo de investigación.

### **Muestra**

Empleando las palabras de López (2004), la muestra “Es un subconjunto o parte del universo o población en que se llevará a cabo la investigación”. En este sentido en el presente trabajo de investigación se realizará un muestreo no probabilístico ya que en este método no todos los individuos tienen la oportunidad de ser elegidos. Para la aplicación de esta se aplicará la siguiente fórmula:

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

Donde:

N = Población Total: 2117

Z = Nivel de confianza: 1.96 (95%)

p = Proporción esperada: (5%)

q = 1-p: (95%)

d = Precisión (5%)

### Resultados de la muestra

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

$$n = 70,58 \approx 71$$

Luego de haber reemplazado los datos en la fórmula se deberá realizar 71 encuestas a distintas compañías de transporte pesado ya sean anónimas o de responsabilidad limitada con la finalidad de garantizar la veracidad del trabajo de investigación.

## Capítulo IV

### Resultados de la investigación

#### Análisis y resultados

##### ***Margen de utilidad sobre ventas***

Este indicador económico y financiero principalmente se encuentra enfocado en determinar el porcentaje de la utilidad obtenida del negocio por cada dólar de ventas, es decir es la diferencia entre el precio de venta de un servicio o producto y los costos fijos que se encuentran involucrados dentro de cada proceso de comercialización.

$$\text{Margen de utilidad sobre ventas} = \frac{\text{Ingresos netos}}{\text{Ventas}}$$

##### ***Rentabilidad de los ingresos***

La principal ventaja de este indicador es notar las posibilidades que tiene la empresa en donde se evalúa la eficiencia operativa para recuperar su deuda, en otras palabras, la rentabilidad de los ingresos fundamentalmente muestra cuánto se logra de beneficio por cada dólar del precio de las ventas de un determinado periodo.

$$\text{Rentabilidad de los ingresos} = \frac{\text{Utilidad neta del periodo}}{\text{Ventas}}$$

##### ***Rentabilidad económica***

La rentabilidad económica es conocida también como (ROI) por sus siglas en inglés, mide el margen de beneficio que se adquiere por las ventas y la eficacia del dinero invertido de los activos netos de la empresa sin importar de cómo se haya pagado.

$$\text{Rentabilidad económica (ROI)} = \frac{\text{Utilidad neta del periodo}}{\text{Activo total}}$$

### ***Rentabilidad Financiera***

A diferencia de la rentabilidad económica la rentabilidad financiera o (ROE), mide el margen de beneficio que se adquiere por invertir dinero en recursos financieros, por lo tanto, muestra la ganancia que se genera por el capital invertido en las empresas por los accionistas

$$\text{Rentabilidad financiera (ROE)} = \frac{\text{Utilidad neta del periodo}}{\text{Recursos propios}}$$

### ***Análisis de cuentas contables***

A continuación, se mostrar los datos y debidos análisis de las cuentas contables que fueron tomadas de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

Cabe recalcar que como referencia para los cálculos se tomó 2 empresas con el rango de capital alto, 2 de rango capital medio y 2 de rango de capital bajo, para la obtención de resultados de nuestra investigación.

**Tabla 6**

Información financiera de las cuentas contables del año 2017

NOMBRE DE LA EMPRESA	RECURSOS	ACTIVO	INGRESOS	UTILIDAD NETA	VENTAS
	PROPIOS	TOTAL	NETOS	DEL PERIODO	
TRANSPORTES CARCELEN TARQUI CA	570.791,54	570.791,54	4.672.690,37	3.608,28	3.997.071,18
DSV-AIR&SEA S.A.	1.268.676,00	3.358.138,99	6.277.813,05	95.756,45	5.657.670,91
WORLD COURIER DEL ECUADOR SA	549.875,42	808.858,13	693.130,43	12.701,73	354.552,96
ECUATORIANA DE SERVICIOS					
LORAVER CIA. LTDA.	1.951.520,46	4.130.211,31	3.581.006,67	59.339,13	3.579.084,17
PANATLANTIC LOGISTICS S.A.	1.094.239,23	8.745.279,26	35.526.841,20	128.448,01	35.242.305,02
EMPRESA NACIONAL ECUATORIANA					
DE TRANSPORTES SA ENETSA	1.297.679,71	2.740.900,60	3.771.081,96	11.215,56	3.723.572,79

*Nota.* Esta tabla muestra los valores presentados en la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros por las empresas en el año 2017.

**Tabla 7***Información financiera de las cuentas contables del año 2018*

<b>NOMBRE DE LA EMPRESA</b>	<b>RECURSOS PROPIOS</b>	<b>ACTIVO TOTAL</b>	<b>INGRESOS NETOS</b>	<b>UTILIDAD NETA DEL PERIODO</b>	<b>VENTAS</b>
TRANSPORTES CARCELEN TARQUI CA	573.027,75	2.460.171,21	4.153.326,10	2.012,59	3.572.631,02
DSV-AIR&SEA S.A.	1.150.914,38	5.512.199,26	6.964.638,71	-	6.509.012,85
WORLD COURIER DEL ECUADOR SA	549.381,07	784.962,60	649.978,60	1.967,95	647.380,63
ECUATORIANA DE SERVICIOS LORAVER CIA. LTDA.	1.972.981,03	4.028.148,51	3.527.659,18	43.300,58	3.512.246,82
PANATLANTIC LOGISTICS S.A.	1.539.962,81	5.937.857,62	33.360.633,10	651.421,26	33.115.139,12
EMPRESA NACIONAL ECUATORIANA DE TRANSPORTES SA ENETSA	1.288.300,52	2.762.703,75	4.058.318,94	-	4.040.343,19

*Nota.* Esta tabla muestra los valores presentados en la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros por las empresas en el año 2018.

**Tabla 8**

*Información financiera de las cuentas contables del año 2019*

<b>NOMBRE DE LA EMPRESA</b>	<b>RECURSOS PROPIOS</b>	<b>ACTIVO TOTAL</b>	<b>INGRESOS NETOS</b>	<b>UTILIDAD NETA DEL PERIODO</b>	<b>VENTAS</b>
TRANSPORTES CARCELEN TARQUI CA	574.590,16	2.780.516,61	2.616.372,07	1.406,17	1.827.782,14
DSV-AIR&SEA S.A.	551.130,54	8.402.574,76	7.604.423,67	-	7.084.605,09
WORLD COURIER DEL ECUADOR SA	567.084,18	781.919,28	589.366,42	17.931,33	579.668,15
ECUATORIANA DE SERVICIOS LORAVER CIA. LTDA.	2.031.702,54	3.932.161,03	3.355.679,96	54.780,50	3.185.469,64
PANATLANTIC LOGISTICS S.A.	1.327.136,73	6.426.352,71	10.815.437,90	164.123,66	9.972.727,61
EMPRESA NACIONAL ECUATORIANA DE TRANSPORTES SA ENETSA	1.397.572,11	3.292.607,29	4.077.915,41	-	4.060.126,15

*Nota.* Esta tabla muestra los valores presentados en la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros por las empresas en el año 2019.

**Tabla 9**

*Información financiera de las cuentas contables del año 2020*

<b>NOMBRE DE LA EMPRESA</b>	<b>RECURSOS PROPIOS</b>	<b>ACTIVO TOTAL</b>	<b>INGRESOS NETOS</b>	<b>UTILIDAD NETA DEL PERIODO</b>	<b>VENTAS</b>
TRANSPORTES CARCELEN TARQUI CA	634.508,69	3.176.108,38	1.129.926,00	8.402,66	501.481,24
DSV-AIR&SEA S.A.	33.352,51	6.697.474,75	36.667.110,40	-	36.496.895,60
WORLD COURIER DEL ECUADOR SA	579.115,34	827.605,97	472.440,02	18.597,53	472.364,14
ECUATORIANA DE SERVICIOS LORAVER CIA. LTDA.	2.177.500,89	4.251.340,38	2.726.199,80	13.181,78	2.659.804,55
PANATLANTIC LOGISTICS S.A.	1.001.151,52	6.274.310,76	9.955.256,50	17.098,81	9.682.820,59
EMPRESA NACIONAL ECUATORIANA DE TRANSPORTES SA ENETSA	1.490.419,67	3.647.949,66	4.155.911,90	34.955,01	4.155.911,90

*Nota.* Esta tabla muestra los valores presentados en la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros por las empresas en el año 2020.

**Tabla 10***Información financiera de las cuentas contables del año 2021*

NOMBRE DE LA EMPRESA	RECURSOS	ACTIVO	INGRESOS	UTILIDAD NETA	VENTAS
	PROPIOS	TOTAL	NETOS	DEL PERIODO	
TRANSPORTES CARCELEN TARQUI CA	817.343,81	3.348.525,36	3.348.525,36	30,73	3.271.997,61
DSV-AIR&SEA S.A.	883.438,49	8.013.120,40	37.790.985,50	549.911,98	37.014.031,70
WORLD COURIER DEL ECUADOR SA	495.684,12	706.419,61	1.086.638,29	-	1.085.632,69
ECUATORIANA DE SERVICIOS LORAVER CIA. LTDA.	2.190.910,09	3.944.581,06	3.541.225,06	9.269,71	3.409.964,21
PANATLANTIC LOGISTICS S.A.	960.071,70	6.986.029,49	12.273.408,20	48.444,61	12.175.186,20
EMPRESA NACIONAL ECUATORIANA DE TRANSPORTES SA ENETSA	1.566.120,83	3.789.240,02	5.369.231,60	78.075,86	5.369.231,60

*Nota.* Esta tabla muestra los valores presentados en la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros por las empresas en el año 2021.

**Tabla 11**

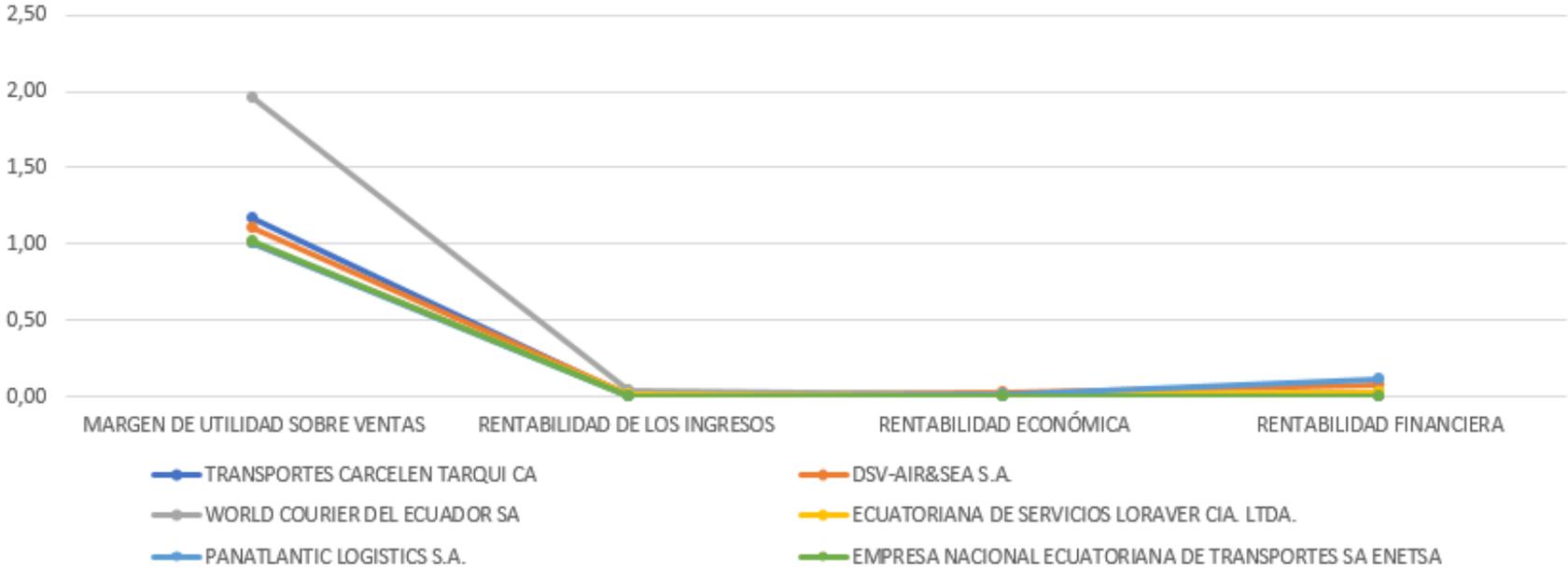
*Cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2017*

	<b>MARGEN DE UTILIDAD SOBRE VENTAS</b>	<b>RENTABILIDAD DE LOS INGRESOS</b>	<b>RENTABILIDAD ECONÓMICA</b>	<b>RENTABILIDAD FINANCIERA</b>
TRANSPORTES CARCELEN TARQUI CA	1,17	0,00	0,01	0,01
DSV-AIR&SEA S.A.	1,11	0,02	0,03	0,08
WORLD COURIER DEL ECUADOR SA	1,95	0,04	0,02	0,02
ECUATORIANA DE SERVICIOS LORAVER CIA. LTDA.	1,00	0,02	0,01	0,03
PANATLANTIC LOGISTICS S.A.	1,01	0,00	0,01	0,12
EMPRESA NACIONAL ECUATORIANA DE TRANSPORTES SA ENETSA	1,01	0,00	0,00	0,01

*Nota.* En esta tabla podemos observar los cálculos obtenidos de los indicadores financieros de rentabilidad basados en los datos del año 2017 tomados de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros de las compañías de transporte pesado de sociedades anónimas y responsabilidad limitada de la ciudad de Quito.

**Figura 7**

*Cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2017*



*Nota.* La figura muestra los cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2017.

**Tabla 12**

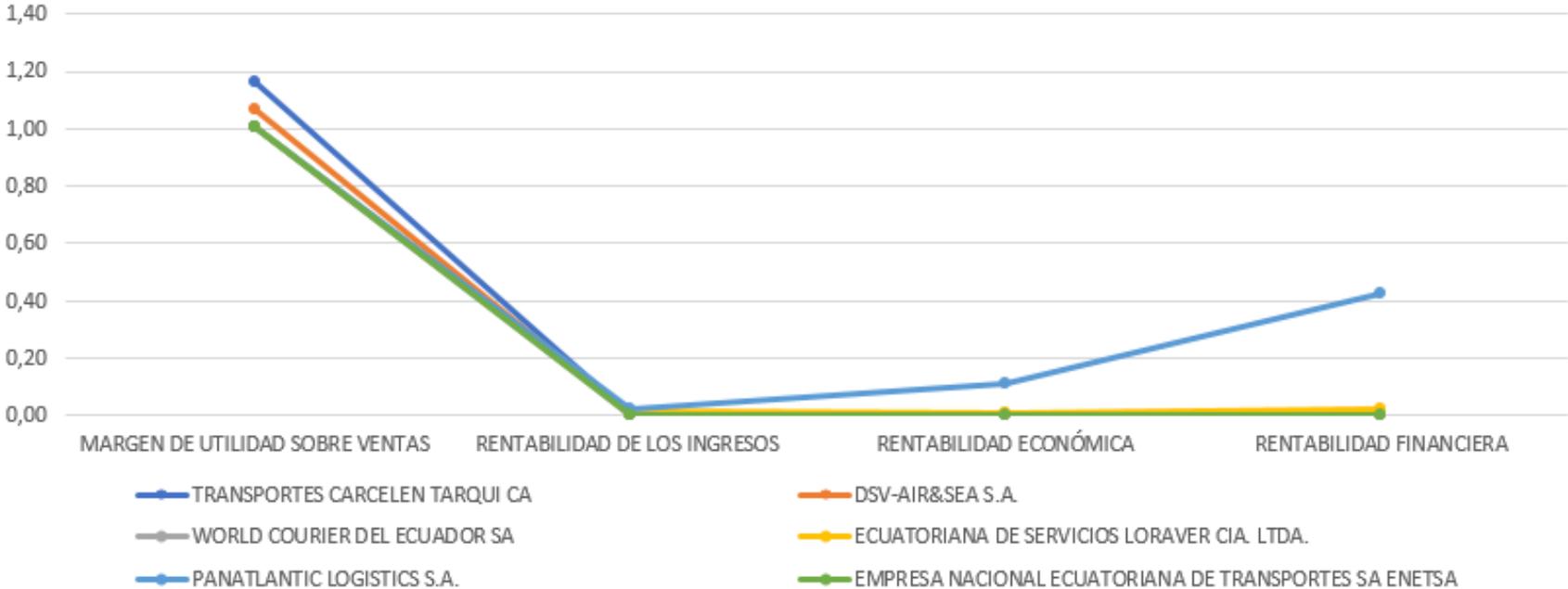
*Cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2018*

NOMBRE DE LA EMPRESA	MARGEN DE	RENTABILIDAD	RENTABILIDAD	RENTABILIDAD
	UTILIDAD SOBRE	DE LOS	ECONÓMICA	FINANCIERA
	VENTAS	INGRESOS		
TRANSPORTES CARCELEN TARQUI CA	1,16	0,00	0,00	0,00
DSV-AIR&SEA S.A.	1,07	0,00	0,00	0,00
WORLD COURIER DEL ECUADOR SA	1,00	0,00	0,00	0,00
ECUATORIANA DE SERVICIOS LORAVER CIA. LTDA.	1,00	0,01	0,01	0,02
PANATLANTIC LOGISTICS S.A.	1,01	0,02	0,11	0,42
EMPRESA NACIONAL ECUATORIANA DE TRANSPORTES SA ENETSA	1,00	0,00	0,00	0,00

*Nota.* En esta tabla podemos observar los cálculos obtenidos de los indicadores financieros de rentabilidad basados en los datos del año 2018 tomados de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros de las compañías de transporte pesado de sociedades anónimas y responsabilidad limitada de la ciudad de Quito.

**Figura 8**

*Cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2018*



*Nota.* La figura muestra los cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2018.

**Tabla 13**

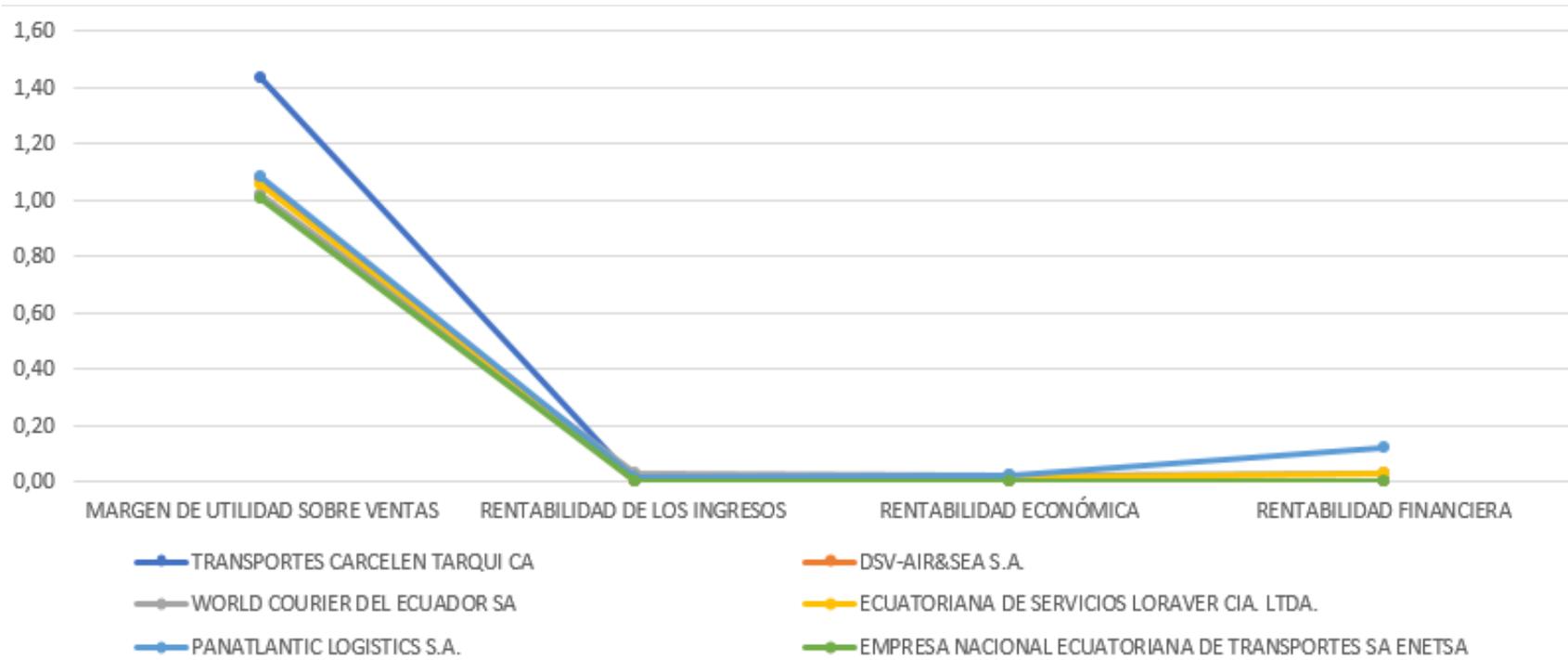
*Cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2019*

NOMBRE DE LA EMPRESA	MARGEN DE	RENTABILIDAD	RENTABILIDAD	RENTABILIDAD
	UTILIDAD SOBRE	DE LOS	ECONÓMICA	FINANCIERA
	VENTAS	INGRESOS		
TRANSPORTES CARCELEN TARQUI CA	1,43	0,00	0,00	0,00
DSV-AIR&SEA S.A.	1,07	0,00	0,00	0,00
WORLD COURIER DEL ECUADOR SA	1,02	0,03	0,02	0,03
ECUATORIANA DE SERVICIOS LORAVER CIA. LTDA.	1,05	0,02	0,01	0,03
PANATLANTIC LOGISTICS S.A.	1,08	0,02	0,03	0,12
EMPRESA NACIONAL ECUATORIANA DE TRANSPORTES SA ENETSA	1,00	0,00	0,00	0,00

*Nota.* En esta tabla podemos observar los cálculos obtenidos de los indicadores financieros de rentabilidad basados en los datos del año 2019 tomados de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros de las compañías de transporte pesado de sociedades anónimas y responsabilidad limitada de la ciudad de Quito.

**Figura 9**

Cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2019



Nota. La figura muestra los cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2019.

**Tabla 14**

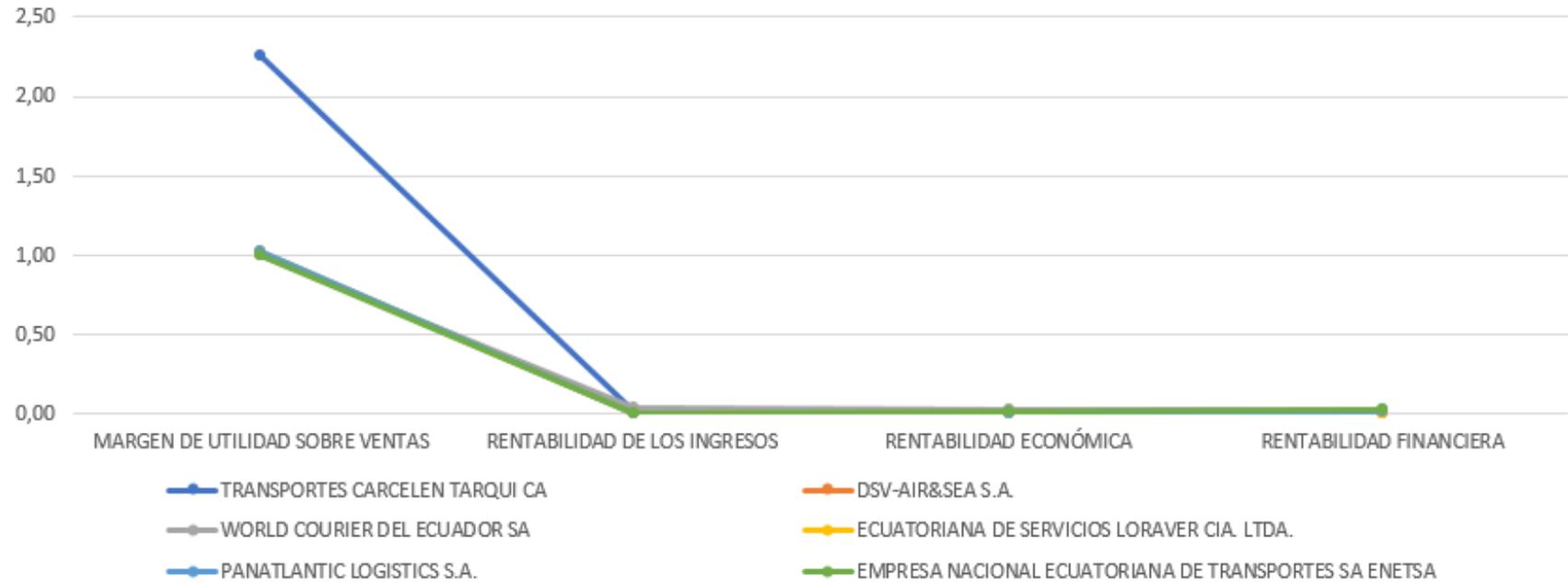
*Cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2020*

NOMBRE DE LA EMPRESA	MARGEN DE	RENTABILIDAD	RENTABILIDAD	RENTABILIDAD
	UTILIDAD SOBRE	DE LOS	ECONÓMICA	FINANCIERA
	VENTAS	INGRESOS		
TRANSPORTES CARCELEN TARQUI CA	2,25	0,02	0,00	0,01
DSV-AIR&SEA S.A.	1,00	0,00	0,00	0,00
WORLD COURIER DEL ECUADOR SA	1,00	0,04	0,02	0,03
ECUATORIANA DE SERVICIOS LORAVER CIA. LTDA.	1,02	0,00	0,00	0,01
PANATLANTIC LOGISTICS S.A.	1,03	0,00	0,00	0,02
EMPRESA NACIONAL ECUATORIANA DE TRANSPORTES SA ENETSA	1,00	0,01	0,01	0,02

*Nota.* En esta tabla podemos observar los cálculos obtenidos de los indicadores financieros de rentabilidad basados en los datos del año 2020 tomados de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros de las compañías de transporte pesado de sociedades anónimas y responsabilidad limitada de la ciudad de Quito.

**Figura 10**

*Cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2020*



*Nota.* La figura muestra los cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2020.

**Tabla 15**

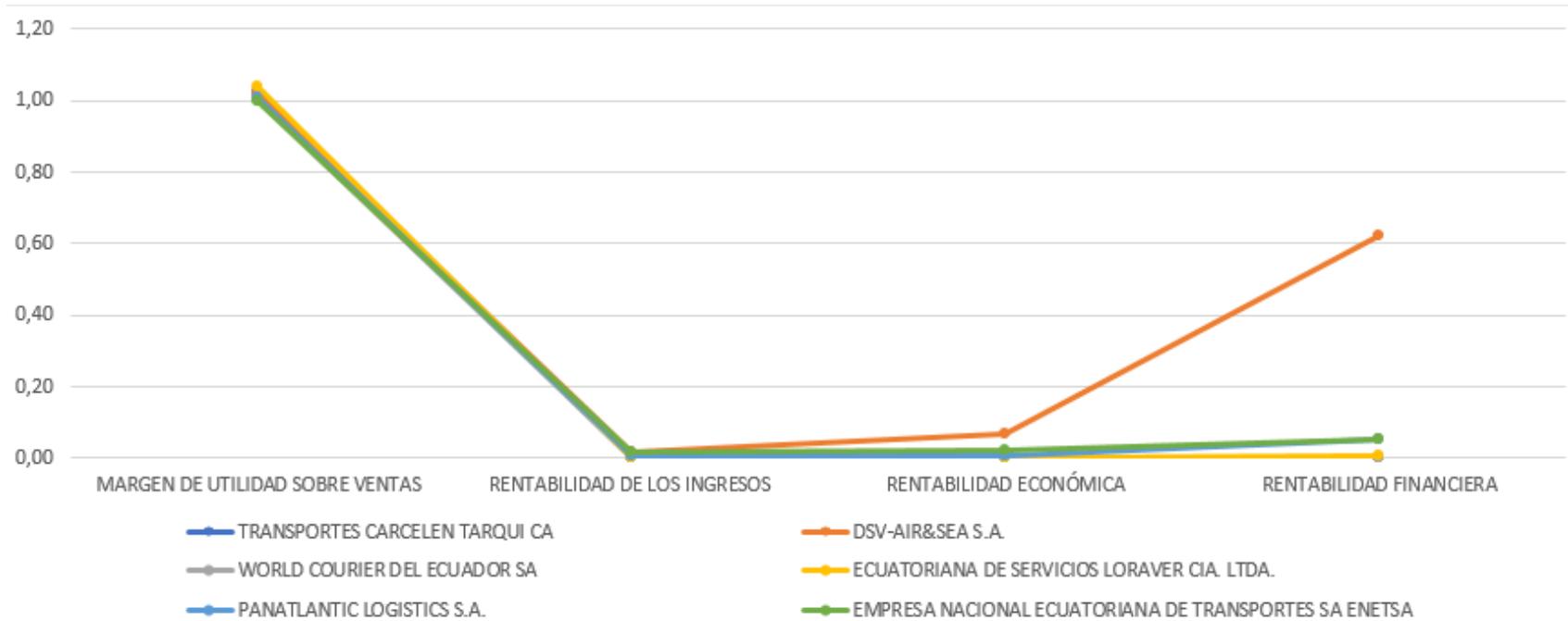
*Cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2021*

NOMBRE DE LA EMPRESA	MARGEN DE	RENTABILIDAD	RENTABILIDAD	RENTABILIDAD
	UTILIDAD SOBRE	DE LOS	ECONÓMICA	FINANCIERA
	VENTAS	INGRESOS		
TRANSPORTES CARCELEN TARQUI CA	1,02	0,00	0,00	0,00
DSV-AIR&SEA S.A.	1,02	0,01	0,07	0,62
WORLD COURIER DEL ECUADOR SA	1,00	0,00	0,00	0,00
ECUATORIANA DE SERVICIOS LORAVER CIA. LTDA.	1,04	0,00	0,00	0,00
PANATLANTIC LOGISTICS S.A.	1,01	0,00	0,01	0,05
EMPRESA NACIONAL ECUATORIANA DE TRANSPORTES SA ENETSA	1,00	0,01	0,02	0,05

*Nota.* En esta tabla podemos observar los cálculos obtenidos de los indicadores financieros de rentabilidad basados en los datos del año 2021 tomados de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros de las compañías de transporte pesado de sociedades anónimas y responsabilidad limitada de la ciudad de Quito.

**Figura 11**

*Cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2021*



*Nota.* La figura muestra los cálculos de las razones financieras de rentabilidad del año 2021.

**Tabla 16**

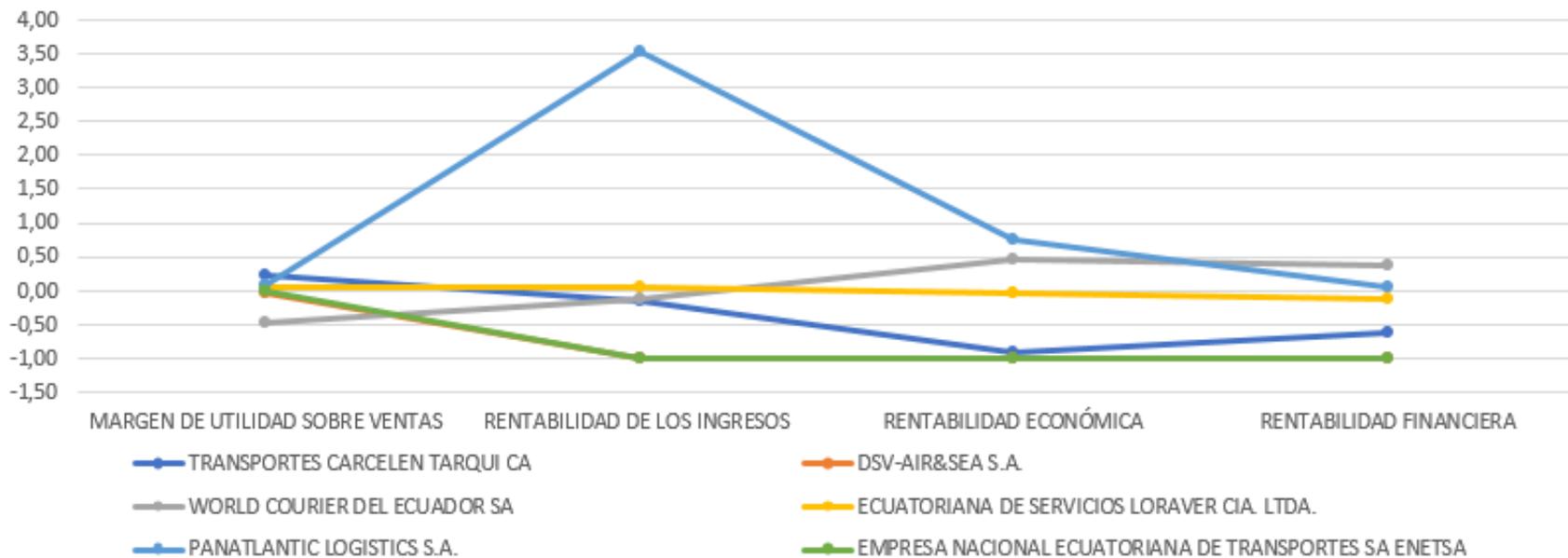
*Variación en las razones financieras de la rentabilidad entre el año 2017 y el año 2019*

NOMBRE DE LA EMPRESA	MARGEN DE	RENTABILIDAD	RENTABILIDAD	RENTABILIDAD
	UTILIDAD SOBRE	DE LOS	ECONÓMICA	FINANCIERA
	VENTAS	INGRESOS		
TRANSPORTES CARCELEN TARQUI CA	0,22	-0,15	-0,92	-0,61
DSV-AIR&SEA S.A.	-0,03	-1,00	-1,00	-1,00
WORLD COURIER DEL ECUADOR SA	-0,48	-0,14	0,46	0,37
ECUATORIANA DE SERVICIOS LORAVER CIA. LTDA.	0,05	0,04	-0,03	-0,11
PANATLANTIC LOGISTICS S.A.	0,08	3,52	0,74	0,05
EMPRESA NACIONAL ECUATORIANA DE TRANSPORTES SA ENETSA	-0,01	-1,00	-1,00	-1,00

*Nota.* En esta tabla podemos observar la variación de los indicadores financieros de rentabilidad basados en el año 2017 y el año 2019 tomados de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros de las compañías de trasporte pesado de sociedades anónimas y responsabilidad limitada de la ciudad de Quito.

**Figura 12**

*Variación en las razones financieras de la rentabilidad entre el 2017 y el 2019.*



*Nota.* La figura muestra la variación en las razones financieras de la rentabilidad entre el año 2017 y el año 2019.

**Análisis:**

Después de realizar los cálculos necesarios para obtención de resultados de indicadores financieros de rentabilidad se establece lo siguiente:

- **En el margen de utilidad sobre ventas:** Del total empresas estudiadas el 50% de la población estudiada sostuvo una variación mayor entre el año 2017 y el año 2019; mientras que el otro 50% obtuvo una variación menor entre el año 2017 y en el año 2019.
- **En la rentabilidad de los ingresos:** El 67% correspondiente al total de la población estudiada presenta una variación menor entre el año 2017 y el año 2019, por otra parte, el 33% de las empresas tuvieron una mayor variación entre el año 2017 y 2019.
- **En la rentabilidad económica:** Del 100% de la población estudiada, el 67% correspondiente al total de la población estudiada presenta una variación menor entre el año 2017 y el año 2019, sin embargo, el 33% de las empresas tuvieron una mayor variación entre el año 2017 y 2019,
- **En la rentabilidad financiera:** Se puede decir que, el 67% de la población estudiada del 100 % muestra una variación menor entre el año 2017 y el año 2019, así el 33% restante de las empresas estudiantes tuvieron una mayor variación entre el año 2017 y 2019.

**Análisis de resultados**

Este capítulo trata de analizar de manera estadística los resultados que han sido obtenidos después de haber aplicado el instrumento de recolección de datos de la investigación, el cuestionario se aplicó a las compañías anónimas y de responsabilidad limitada de transporte pesado de la ciudad de Quito del área administrativa. Con el objetivo de que los datos recopilados por el software IBM SPSS sean eficientes al momento de realizar los debidos

análisis matemáticos, puesto que de esa manera el mismo software permite determinar cómo percute una variable independiente sobre una variable dependiente.

La investigación se realizó en una modalidad documental y de campo, ya que de las 2117 compañías existentes entre anónimas y de responsabilidad ilimitada se tomó una muestra a realizar de 71 encuestas lo cual el cuestionario fue aplicado a las 71 compañías de transporte pesado de la ciudad de Quito, sin embargo, para el análisis de los indicadores financieros se tomó 2 empresas con el rango de capital alto, 2 de rango capital medio y 2 de rango de capital bajo. Una vez que se ha concluido con el proceso de campo se presentan los resultados de cada una de las preguntas que han formado parte del instrumento de investigación. Con el fin de presentar los resultados se ha basado en un enfoque cuantitativo mediante los análisis estadísticos con su respectiva adjudicación de figuras y tablas que permiten una facilidad en el entendimiento de la información.

### ***Discusión de resultados***

Los resultados presentados son producto de la investigación de campo realizada y gracias al empleo del software IBM SPSS podemos aplicar figuras y tablas que ayudan en el entendimiento de la información de forma clara y precisa. A continuación, se adjunta la interpretación y la conclusión de las tablas y figuras que han sido tabuladas en el software estadístico y finalmente se concluye con la decisión estadística de la incidencia de la variable independiente (variación del precio de combustible) sobre la variable dependiente (rentabilidad).

### ***Resultados estadísticos del cuestionario***

Posteriormente, se detalla los resultados estadísticos obtenidos de las preguntas cerradas ejecutadas en el instrumento de recolección de datos que han sido aplicadas a 71 compañías de transporte pesado de la ciudad de Quito.

## Afectación por la variación del precio de combustible

**Pregunta 4: ¿Considera usted que la compañía se vio afectada por la variación del precio de combustible?**

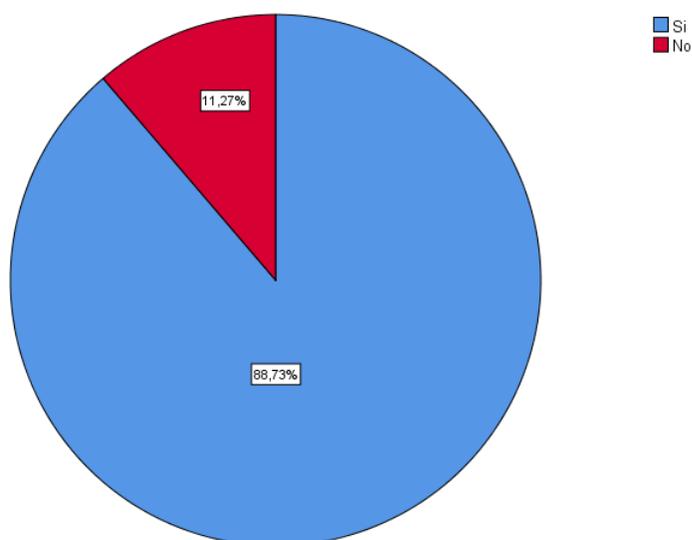
**Tabla 17**

*Afectación por la variación del precio de combustible*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	63	88,7	88,7	88,7
	No	8	11,3	11,3	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

**Figura 13**

*Afectación por la variación del precio de combustible*



**Análisis:** De las 71 encuestados se obtiene que 63 compañías, es decir, el 88,7% se han visto afectadas por la variación del precio de combustible; contra 8 compañías, es decir el 11,3% que no se han visto afectadas por la variación del precio de combustible.

### Revisión y análisis de indicadores financieros

**Pregunta 5: ¿Cada que tiempo se revisaban y analizaban los indicadores de rentabilidad durante el periodo 2017-2021?**

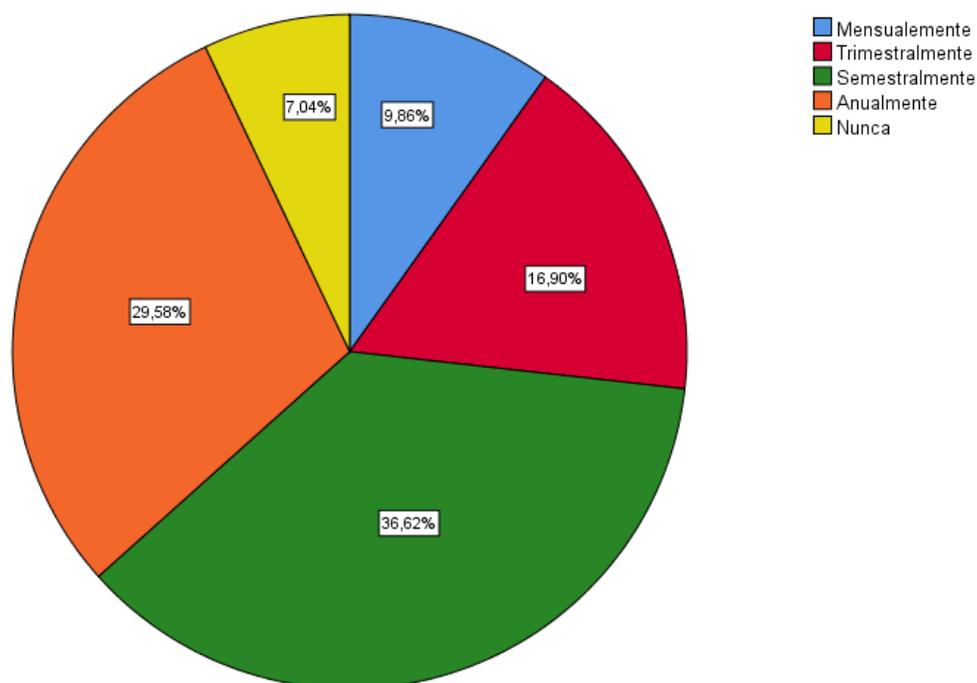
**Tabla 18**

*Revisión y análisis de indicadores financieros*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Mensualmente	7	9,9	9,9	9,9
	Trimestralmente	12	16,9	16,9	26,8
	Semestralmente	26	36,6	36,6	63,4
	Anualmente	21	29,6	29,6	93,0
	Nunca	5	7,0	7,0	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

**Figura 14**

*Revisión y análisis de indicadores financieros*



**Análisis:** De un total de 71 encuestados, el 36,62% que corresponde a 26 compañías afirman que revisaban y analizaban los indicadores de rentabilidad de manera semestral, el 29,6 corresponde a 21 compañías revisaban y analizaban los indicadores de rentabilidad de manera anual, el 16,9% que corresponde a 12 compañías revisaban y analizaban los indicadores de rentabilidad de manera trimestral, el 9,9% que corresponde a 7 compañías revisaban y analizaban los indicadores de rentabilidad de manera mensual y el 7% corresponde a 5 compañías que nunca revisaban y analizaban los indicadores de rentabilidad durante el periodo 2017-2021.

## Plan de contingencia para eventos externos

**Pregunta 6: ¿La compañía cuenta con algún plan de contingencia para eventos externos que afecten financieramente a la misma?**

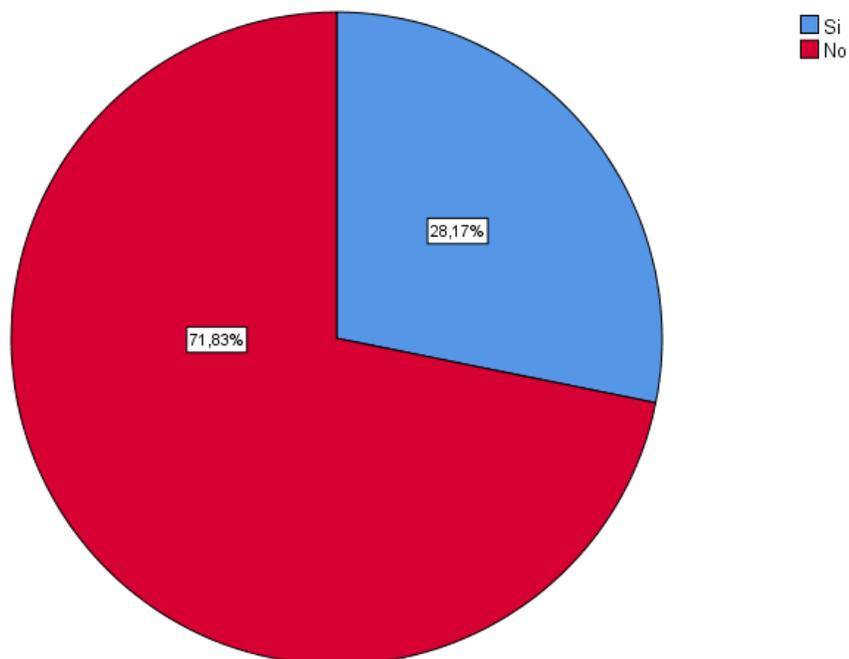
**Tabla 19**

*Plan de contingencia para eventos externos*

		<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Porcentaje válido</b>	<b>Porcentaje acumulado</b>
Válido	Si	20	28,2	28,2	28,2
	No	51	71,8	71,8	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

**Figura 15**

*Plan de contingencia para eventos externos*



**Análisis:** Se obtiene que, de los encuestados, el 71,83% correspondiente a 51 compañías no cuentan con un plan de contingencia a eventos externos, contra el 28,2% que corresponde a 20 empresas que si cuentan con un plan de contingencia para eventos externos que se puedan presentar y afectar financieramente a la compañía.

## Afectación económica

**Pregunta 7: Marque según su criterio el tipo de afectación económica que presentó la compañía durante la variación del precio del combustible. (Puede marcar más de una)**

**Tabla 20**

*Afectación económica*

		Respuestas		Porcentaje de casos
		N	Porcentaje	
Válido	Reducción de los ingresos económicos	59	48,4%	83,1%
	Reducción de personal	30	24,6%	42,3%
	Reducción de camiones	11	9,0%	15,5%
	Desabastecimiento de mercadería	14	11,5%	19,7%
	Ninguna afectación	8	6,6%	11,3%
Total		122	100,0%	171,8%

**Análisis:** El resultado es que el 48,4% que corresponde a 59 encuestados presentaron una reducción de los ingresos económicos, el 24,6% correspondiente a 30 compañías tuvieron que recurrir a la reducción de personal, el 11,5% que corresponde a 14 compañías se vieron afectadas por el desabastecimiento de mercadería, el 9% que corresponde a 11 compañías

optaron por la reducción de camiones y finalmente el 6,6% correspondiente a 8 empresas no presentaron ninguna afectación económica por la variación del precio de combustible.

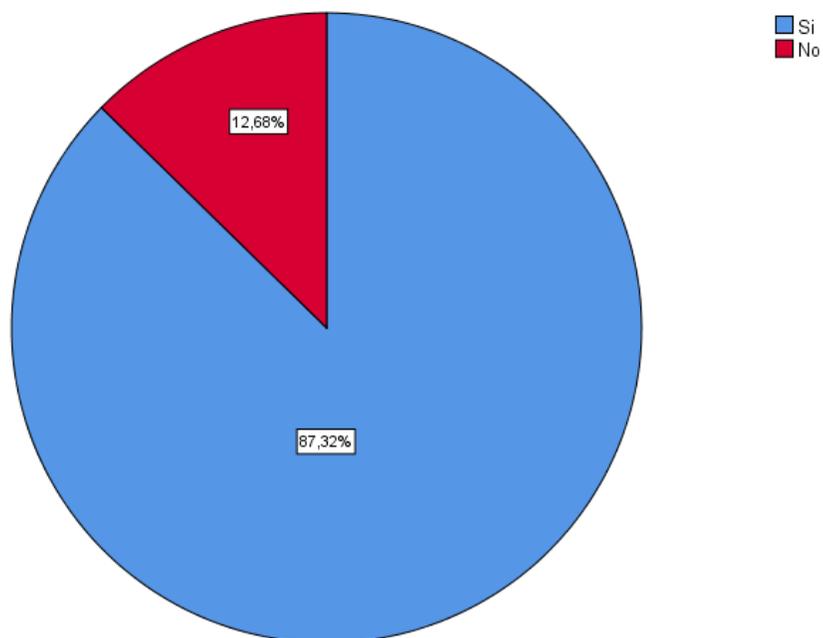
### **Afectación fletes**

**Pregunta 8: ¿Durante las variaciones ocurridas por el precio del combustible, se notaron afectados los fletes en el periodo 2017-2021?**

**Tabla 21**

*Afectación fletes*

		<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Porcentaje válido</b>	<b>Porcentaje acumulado</b>
Válido	Si	62	87,3	87,3	87,3
	No	9	12,7	12,7	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

**Figura 16***Afectación fletes*

**Análisis:** Después de haber realizado las encuestas, se obtuvo que el 87,3% correspondiente a 62 compañías si se notó afectación en los fletes de transporte pesado; contra 9 compañías, es decir, el 12,7% que no tuvo afectación en los fletes de transporte pesado durante la variación del precio de combustible.

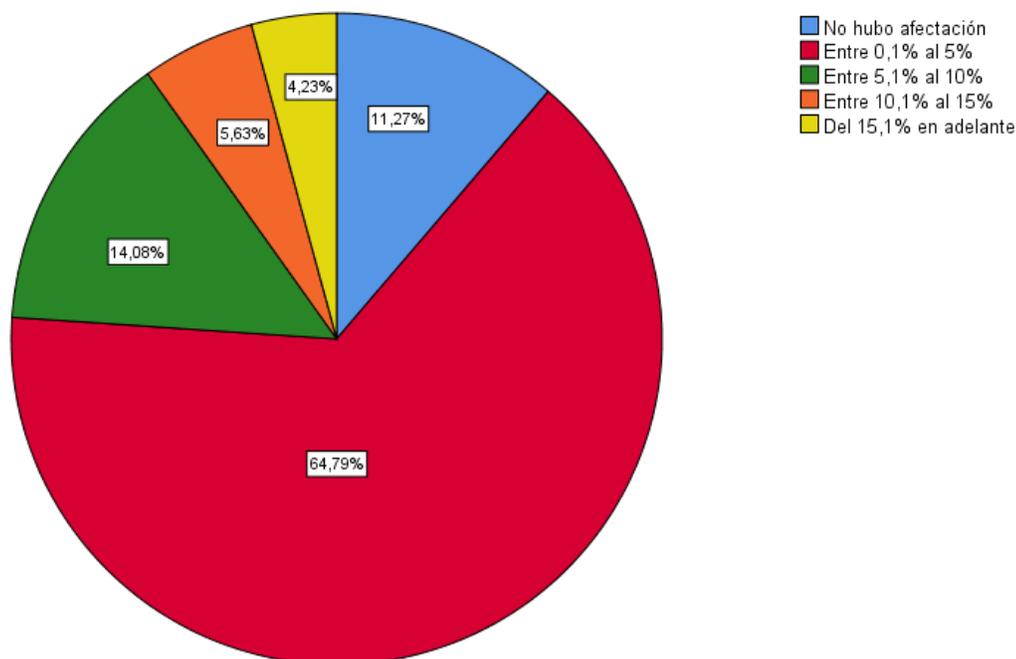
## Afectación rentabilidad

**Pregunta 9: ¿En qué porcentaje considera usted que se vio afectada la rentabilidad de las compañías de transporte pesado en el periodo 2017-2021?**

**Tabla 22**

*Afectación rentabilidad*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaj e válido	Porcentaje acumulado
Válido	No hubo afectación	8	11,3	11,3	11,3
	Entre 0,1% al 5%	46	64,8	64,8	76,1
	Entre 5,1% al 10%	10	14,1	14,1	90,1
	Entre 10,1% al 15%	4	5,6	5,6	95,8
	Del 15,1% en adelante	3	4,2	4,2	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

**Figura 17***Afectación rentabilidad*

**Análisis:** De acuerdo a los encuestados, se obtuvo que el 64,8% que corresponde a 46 compañías se notó afectada la rentabilidad en un porcentaje de 0,1% al 5%, el 14,1% que corresponde a 10 compañías tuvo una afectación entre el 5,1% al 10%, el 11,3% correspondiente a 8 compañías no presento afectación, mientras tanto el 5,6% correspondiente a 4 compañías tuvo una afectación entre el 10,1% al 15% y finalmente el 4,2% correspondiente a 3 compañías se vio afectada la rentabilidad del 15,1% en adelante respecto al periodo 2017-2021.

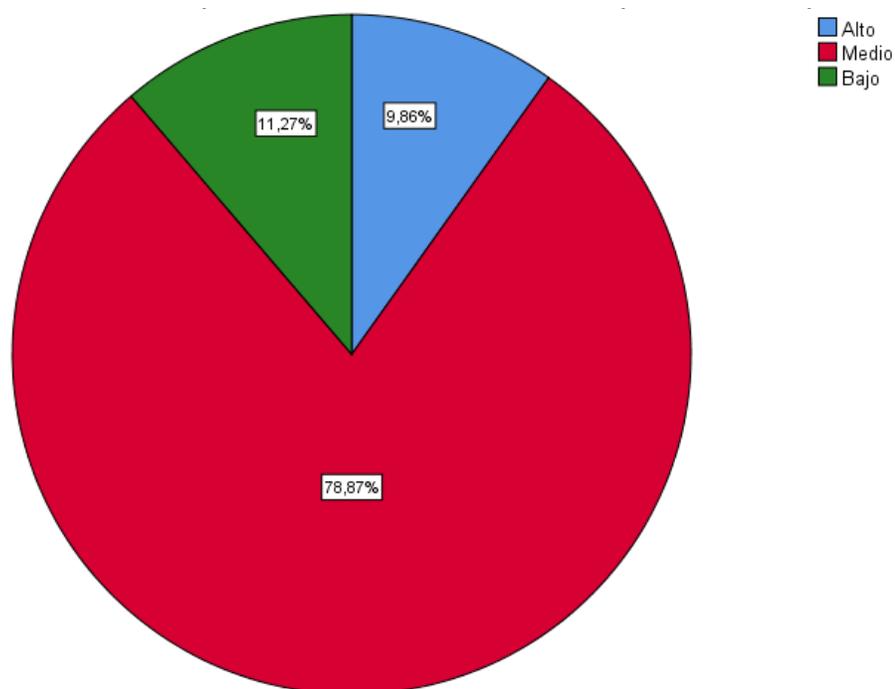
## Capacidad de endeudamiento

**Pregunta 10: ¿Cómo califica la capacidad de endeudamiento de la compañía durante el periodo 2017-2021?**

**Tabla 23**

*Capacidad de endeudamiento*

		<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Porcentaje válido</b>	<b>Porcentaje acumulado</b>
Válido	Alto	7	9,9	9,9	9,9
	Medio	56	78,9	78,9	88,7
	Bajo	8	11,3	11,3	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

**Figura 18***Capacidad de endeudamiento*

**Análisis:** Posteriormente de las encuestas ejecutadas, se obtuvo que el 78,9% correspondiente a 56 compañías presento un nivel medio de capacidad de endeudamiento, sin embargo, el 11,3 que corresponde a 8 compañías presento un nivel bajo de capacidad de endeudamiento para finalizar con el 9,9% correspondiente a 7 compañías presento un nivel alto de capacidad de endeudamiento en el periodo 2017-2021.

**Interpretación:** En el presente estudio se realizaron 71 encuestas a las compañías de transporte pesado de Sociedad Anónima y Responsabilidad Limitada, entre las cuales se afirma que la mayor parte de las compañías se han visto afectadas por la variación del precio de combustible con una diferencia de 88,7 % haciendo referencia a la pregunta 4. Por otra parte, la pregunta 5, 26 compañías revisan y analizan los indicadores de rentabilidad de manera semestral, en segundo tenemos con 21 empresas lo hacían de manera anual la revisión, esto puede dejar una brecha para el funcionamiento estándar de la empresa, dado

que si lo hicieran con más frecuencia podrían evitar muchos errores financieros, sin embargo, aún existen empresa que no han revisado sus indicadores de rentabilidad siendo exactos 5 empresas de las encuestadas. Así mismo se menciona que, 51 de estas empresas no cuentan con planes de contingencia necesarios para que la compañía pueda tomar medidas durante estos periodos.

Las compañías de transporte pesado de la ciudad de Quito durante el periodo 2017 - 2021, recalcaron que la principal afectación económica dentro de estas fue la disminución de los ingresos económicos y como segundo mencionan que tuvieron que tomar medidas de reducción del personal, además haciendo referencia a los fletes que estas compañías realizan cabe recalcar que de las 71 encuestadas, 62 empresas afirman que si se vieron afectados en la disminución de los fletes para los que sabían hacer normalmente, siendo un factor esencial el aumento el precio del combustible.

Las encuestas realizadas en el sector de transporte pesado, del total un aproximado del 65 % hace referencia que su rentabilidad se vio afectado entre 0.1% al 5%, por otro lado, las 10 empresas mencionaron que su afectación fue del 5.1% al 10%, en tercer lugar, con 8 empresas se vieron afectadas del 10.1 % al 15% dentro de sus indicadores de rentabilidad. Muchas empresas a lo largo del 2017 al 2021 se vieron en la necesidad de aumentar su endeudamiento debía a muchos factores que produjeron, en el caso de las empresas de transporte pesado no es la excepción, dado que, en las encuestas realizadas en este sector un 79% presento un nivel medio en el endeudamiento de la empresa, mientras que el 11 % menciono que posee un nivel de endeudamiento alto durante el periodo mencionado.

## **Comprobación de hipótesis**

Es fundamental decir que la comprobación de hipótesis es el punto clave del trabajo de investigación, debido a que, la elaboración de la idea principal al comienzo podrá ser confirmada mediante los resultados de las encuestas realizadas, con el fin de establecer si las variables de investigación dependiente e independiente puede ser aceptada o rechaza.

### ***Cruce de los resultados obtenidos para la comprobación de hipótesis***

**Determinación del estadístico Chi Cuadrado ( $X^2c$ ).** Para la comprobación de la hipótesis se utilizará el software IBM SPSS Statistics, en donde, se determinará el cálculo del valor Chi Cuadrado, a través de una tabla cruzada de la encuesta aplicada entre la pregunta 4 (¿Considera usted que la compañía se vio afectada por la variación del precio de combustible ocurrido en el periodo 201-2021?) considerada como la variable independiente y la pregunta 9 (¿En qué porcentaje considera usted que se vio afectada la rentabilidad de las compañías de transporte pesado en el periodo 2017-2021?) considerada como la variable dependiente.

**Tabla 24**

*Tabla cruzada para la comparación de hipótesis P4\*P9*

		<b>Tabla cruzada para la comparación de hipótesis P4*P9</b>			
		(V.I) ¿Considera usted que la compañía se vio afectada por la variación del precio de combustible ocurrido en el periodo 2017-2021?			
			<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Total</b>
(V.D) ¿En qué porcentaje considera usted que se vio afectada la rentabilidad de las compañías de transporte pesado en el periodo 2017-2021?	No hubo afectación	Recuento	0	8	8
		% dentro de ¿En qué porcentaje considera usted que se vio afectada la rentabilidad de las compañías de transporte pesado en el periodo 2017-2021?	0,0%	100,0%	100,0%
		% dentro de ¿Considera usted que la compañía se vio afectada por la variación del precio de combustible ocurrido en el periodo 2017-2021?	0,0%	100,0%	11,3%

**Tabla cruzada para la comparación de hipótesis P4\*P9**

	% del total	0,0%	11,3%	11,3%
	Recuento	46	0	46
Entre 0,1% al 5%	% dentro de ¿En qué porcentaje considera usted que se vio afectada la rentabilidad de las compañías de transporte pesado en el periodo 2017-2021?	100,0%	0,0%	100,0%
	% dentro de ¿Considera usted que la compañía se vio afectada por la variación del precio de combustible ocurrido en el periodo 2017-2021?	73,0%	0,0%	64,8%
	% del total	64,8%	0,0%	64,8%
	Recuento	10	0	10
Entre 5,1% al 10%	% dentro de ¿En qué porcentaje considera usted que se vio afectada la rentabilidad de las compañías de transporte pesado en el periodo 2017-2021?	100,0%	0,0%	100,0%

**Tabla cruzada para la comparación de hipótesis P4\*P9**

	% dentro de ¿Considera usted que la compañía se vio afectada por la variación del precio de combustible ocurrido en el periodo 2017-2021?	15,9%	0,0%	14,1%
	% del total	14,1%	0,0%	14,1%
	Recuento	4	0	4
	% dentro de ¿En qué porcentaje considera usted que se vio afectada la rentabilidad de las compañías de transporte pesado en el periodo 2017-2021?	100,0%	0,0%	100,0%
Entre 10,1% al 15%	% dentro de ¿Considera usted que la compañía se vio afectada por la variación del precio de combustible ocurrido en el periodo 2017-2021?	6,3%	0,0%	5,6%
	% del total	5,6%	0,0%	5,6%
	Recuento	3	0	3

**Tabla cruzada para la comparación de hipótesis P4\*P9**

	Del 15,1% en adelante	% dentro de ¿En qué porcentaje considera usted que se vio afectada la rentabilidad de las compañías de transporte pesado en el periodo 2017-2021?	100,0%	0,0%	100,0%
		% dentro de ¿Considera usted que la compañía se vio afectada por la variación del precio de combustible ocurrido en el periodo 2017-2021?	4,8%	0,0%	4,2%
		% del total	4,2%	0,0%	4,2%
Total		Recuento	63	8	71
		% dentro de ¿En qué porcentaje considera usted que se vio afectada la rentabilidad de las compañías de transporte pesado en el periodo 2017-2021?	88,7%	11,3%	100,0%
		% dentro de ¿Considera usted que la compañía se vio afectada por la	100,0%	100,0%	100,0%

**Tabla cruzada para la comparación de hipótesis P4\*P9**

variación del precio de combustible ocurrido en el periodo 2017-2021?			
% del total	88,7%	11,3%	100,0%

**Análisis:** De las 71 compañías que fueron encuestadas se determina que, el 11,3% de los encuestados correspondientes a 8 compañías consideran que no se han visto afectadas por la variación del precio de combustible y de estas 8 compañías el 100% afirman que han tenido una afectación en su rentabilidad, por otra parte, de las 63 compañías que corresponde al 88,7 % determinaron que sí tuvieron una afectación en la rentabilidad por la variación del precio de combustible y de los cuales 46 compañías que corresponden el 73% tuvieron una afectación entre 0,1% al 0,5%, sin embargo de las compañías que corresponden al 15,9% presentan una variación en su rentabilidad entre 5,1% al 10%, posteriormente 4 empresas que corresponden al 6,3% tuvieron una variación entre el 10,1% al 15%, y finalmente 3 compañías que pertenecen al 4,8% consideran que tuvieron una variación del 15% en adelante.

**Tabla 25**

*Tabla cruzada resumida para la comparación de hipótesis P4\*P9*

		<b>Tabla cruzada resumida para la comparación de hipótesis P4*P9</b>		
Recuento				
		(V.I) ¿Considera usted que la compañía se vio afectada por la variación del precio de combustible ocurrido en el periodo 2017-2021?		
		<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Total</b>
(V.D) ¿En qué porcentaje considera usted que se vio afectada la rentabilidad de las compañías de transporte pesado en el periodo 2017- 2021?	No hubo variación	0	8	8
	Entre el 0.1% al 5%	46	0	46
	Entre el 5.1% al 10%	10	0	10
	Entre el 10.1% al 15%	4	0	4
	Del 15.1% en adelante	3	0	3
<b>Total</b>		<b>63</b>	<b>8</b>	<b>71</b>

**Prueba Chi Cuadrado****Tabla 26***Prueba de chi-cuadrado*

	Valor	GI	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	<b>71,000</b>	<b>4</b>	,000
Razón de verosimilitud	49,995	4	,000
Asociación lineal por lineal	18,136	1	,000
N de casos válidos	71		

**Resultados:**

- **Valor de Chi Cuadrado ( $X^2c$ ) = 71,000**
- **Grados de libertad = 4**
- **Nivel de confianza = 95%**
- **Nivel de significancia = 5%**

## Distribución Chi Cuadrado

Figura 19

Distribución Chi Cuadrado

TABLA 3-Distribución Chi Cuadrado  $\chi^2$

P = Probabilidad de encontrar un valor mayor o igual que el chi cuadrado tabulado, v = Grados de Libertad

v/p	0,001	0,0025	0,005	0,01	0,025	0,05	0,1	0,15	0,2	0,25	0,3	0,35	0,4	0,45	0,5
1	10,8274	9,1404	7,8794	6,6349	5,0239	3,8415	2,7055	2,0722	1,6424	1,3233	1,0742	0,8735	0,7083	0,5707	0,4549
2	13,8150	11,9827	10,5965	9,2104	7,3778	5,9915	4,6052	3,7942	3,2189	2,7726	2,4079	2,0996	1,8326	1,5970	1,3863
3	16,2660	14,3202	12,8381	11,3449	9,3484	7,8147	6,2514	5,3170	4,6416	4,1083	3,6649	3,2831	2,9462	2,6430	2,3660
4	18,4662	16,4238	14,8602	13,2767	11,1433	9,4877	7,7794	6,7449	5,9886	5,3853	4,8784	4,4377	4,0446	3,6871	3,3567
5	20,5147	18,3854	16,7496	15,0863	12,8325	11,0705	9,2363	8,1152	7,2893	6,6257	6,0644	5,5731	5,1319	4,7278	4,3515
6	22,4575	20,2491	18,5475	16,8119	14,4494	12,5916	10,6446	9,4461	8,5581	7,8408	7,2311	6,6948	6,2108	5,7652	5,3481
7	24,3213	22,0402	20,2777	18,4753	16,0128	14,0671	12,0170	10,7479	9,8032	9,0371	8,3834	7,8061	7,2832	6,8000	6,3458
8	26,1239	23,7742	21,9549	20,0902	17,5345	15,5073	13,3616	12,0271	11,0301	10,2189	9,5245	8,9094	8,3505	7,8325	7,3441
9	27,8767	25,4625	23,5893	21,6660	19,0228	16,9190	14,6837	13,2880	12,2421	11,3887	10,6564	10,0060	9,4136	8,8632	8,3428
10	29,5879	27,1119	25,1881	23,2093	20,4832	18,3070	15,9872	14,5339	13,4420	12,5489	11,7807	11,0971	10,4732	9,8922	9,3418
11	31,2635	28,7291	26,7569	24,7250	21,9200	19,6752	17,2750	15,7671	14,6314	13,7007	12,8987	12,1836	11,5298	10,9199	10,3410
12	32,9092	30,3182	28,2997	26,2170	23,3367	21,0261	18,5493	16,9893	15,8120	14,8454	14,0111	13,2661	12,5838	11,9463	11,3403
13	34,5274	31,8830	29,8193	27,6882	24,7356	22,3620	19,8119	18,2020	16,9848	15,9839	15,1187	14,3451	13,6356	12,9717	12,3398
14	36,1239	33,4262	31,3194	29,1412	26,1189	23,6848	21,0641	19,4062	18,1508	17,1169	16,2221	15,4209	14,6853	13,9961	13,3393
15	37,6978	34,9494	32,8015	30,5780	27,4884	24,9958	22,3071	20,6030	19,3107	18,2451	17,3217	16,4940	15,7332	15,0197	14,3389

Nota. Con 4 grados de libertad y un nivel de significancia del 5% el valor encontrado en la tabla de distribución Chi Cuadrado ( $X^2_c$ ) es de 9,4877.

### Comparación de valores

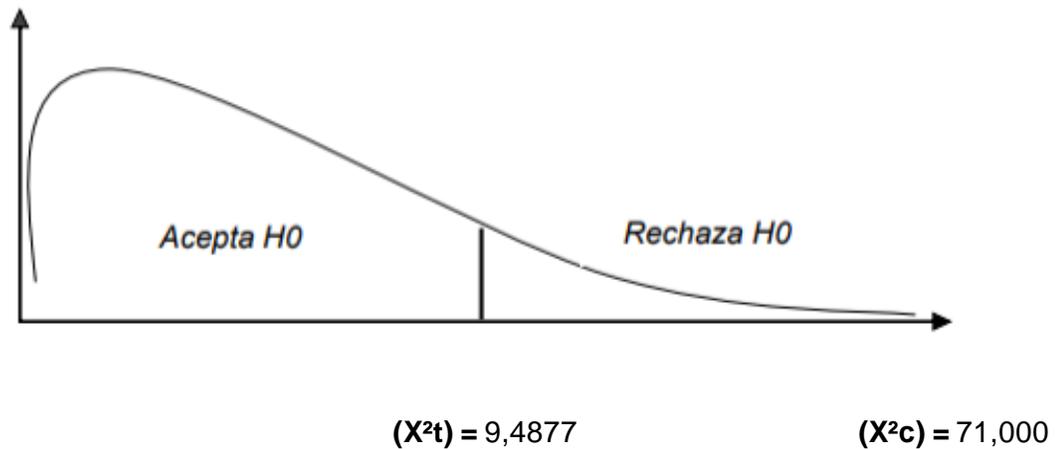
- Valor Chi Cuadrado ( $X^2_c$ ) = 71,000
- Valor Chi Cuadrado ( $X^2_t$ ) = 9,4877

Es decir,

- Chi Cuadrado real = 71,000
- Chi Cuadrado teórico = 9,4877

**Figura 20**

*Zona de aceptación de la hipótesis nula*



**Regla de decisión**

- **H0** = Si  $(X^2c) \leq (X^2t)$
- **H1** = Si  $(X^2c) > (X^2t)$

**Decisión estadística**

Una vez realizado el análisis estadístico se ha obtenido los siguientes resultados, con 4 grados de libertad y un nivel de significancia del 5% se obtuvo como resultado un valor estadístico Chi Cuadrado ( $X^2c$ ) de 71,000, por lo tanto, el valor se incluye en la zona de rechazo de hipótesis nula ( $H_0$ ), por ser mayor que el valor Chi Cuadrado ( $X^2t$ ) el cual es de 9,4877. Es decir, la variación del precio de combustible incide en la rentabilidad de las compañías de transporte pesado de la ciudad de Quito reguladas por la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros en el periodo 2017-2021.

**Medidas simétricas****Tabla 27***Medidas simétricas*

		Valor	Significación aproximada
Nominal por Nominal	Phi	1,000	,000
	V de Cramer	1,000	,000
N de casos válidos		71	

Conforme, a la V de Cramer hemos obtenido un valor de 1,000 y el mismo nos permite afirmar que existe un nivel de correlación fuerte entre la variable independiente (variación del precio de combustible) y la variable dependiente (rentabilidad). Es decir, la relación entre las variables tiene una agrupación alta, puesto que, la variación del precio de combustible afecto a la gran mayoría de las compañías de transporte pesado de la ciudad de Quito en el periodo 2017-2021.

**Medidas direccionales****Tabla 28***Medidas direccionales*

		Valor	Error	T	Significación
			estándar	aproximada	aproximada
			asintótico		
Lambda	Simétrico	,485	,107	3,003	,003
Nominal	¿En qué porcentaje considera usted que se vio afectada la rentabilidad de las compañías de transporte pesado en el periodo 2017-2021? dependiente	,320	,093	3,003	,003
por					
Nominal	¿Considera usted que la compañía se vio afectada por la variación del precio de combustible ocurrido en el periodo 2017-2021? Dependiente	1,000	,000	3,003	,003

Para finalizar, la medida direccional Lambda dio un valor 0,485, misma que al estar entre los rangos de 0,3 al 0,6 permite afirmar que la variable independiente (variación del precio de combustible) ayuda en cierta parte a predecir la probabilidad de afectación en la variable dependiente (rentabilidad) de las compañías de transporte pesado de la ciudad de Quito en el periodo 2017-2021.

## Capítulo V

### Propuesta

#### Justificación

El sector de las empresas de transporte pesado, juega un papel fundamental dentro del sector comercial, el cual compone lo que es transporte de alimentos, materiales de construcción, artefactos electrónicos, ropa, electrodomésticos, repuestos automotriz, entre otros, con el fin de abastecer de mercadería a las distintas tiendas. La investigación se llevará a cabo en el sector de transporte pesado de la ciudad de Quito provincia de Pichincha.

Para Armijos (2020):

Un sector clave en el aparato productivo del Ecuador es el transporte pesado. Este segmento es considerado estratégico para la economía, pues a más de contribuir con el desarrollo de actividades industriales, comerciales y turísticas, aporta con el 3,2% del PIB nacional y 500.000 plazas de trabajo directas.

El transporte pesado durante el incremento del precio de los combustibles se vio afectado, así también hicieron escuchar su voz y decidieron suspender progresivamente sus actividades, manifestando su desacuerdo con estas medidas.

Sin embargo, en la actualidad las empresas de transporte pesado enfrentan algunos problemas que progresivamente su rentabilidad se vea afectada, a partir del incremento de combustibles las empresas de transporte pesado refleja un impacto negativo en las decisiones tomadas sobre los precios del combustible, dado que, los dueños de las compañías de transporte podrían enfrentar problemas financieros debido a la caída de ingresos por incremento en el precio de sus fletes, provocando escasez de clientes en ciertos casos tomando en cuenta que se debe gestionar las cuentas de cobro, buscar

fuentes alternativas de financiamientos ya que la liquidez es un activo clave para sobrevivir los periodos de incertidumbre. (Deloitte, 2020)

De este modo, el impacto económico por parte del incremento en el precio combustibles, y a pesar de que el incremento sea focalizado, el efecto directo será sobre los costos de la vida diaria, especialmente si suben el diésel, afectando la alimentación, los costos del transporte público, el transporte de mercadería, entre otros.

Por eso es que esta medida, en lo concreto, es una política que afecta la capacidad adquisitiva del pueblo, y el aumento de costos para los transportistas de este sector. (CRISIS, 2021).

El combustible es considerado el recurso más importante para el desarrollo de las actividades productivas en el país y es necesario para competir en los mercados nacional e internacional, y las organizaciones se esfuerzan por aumentar la productividad mediante la optimización de costos en el proceso productivo.

De acuerdo a Macas & Luna (2010):

El análisis de rentabilidad de las empresas es de gran importancia debido a que permite medir la capacidad de generación de utilidad por parte de las organizaciones, y esto tiene por objetivo evaluar los resultados económicos de la actividad empresarial, expresando el rendimiento de la empresa en relación con sus ventas, activos o capital.

Por esto, es necesario mencionar que en el periodo 2017 al 2021 fueron años en los que el combustible no tuvo un precio estable, sino fue incrementando progresivamente, al igual fue un periodo de muchas dificultades ya que se atraviesa por otros fenómenos como la pandemia por COVID-19, esto ha provocado que las empresas de transporte pesado según los estudios realizados su rentabilidad se ve afectado de una forma considerable.

Es decir, el impacto que tuvo en la rentabilidad fue negativo, dado que, cuando la empresa no toma estrategias de riesgos ante eventos como estos las estrategias financieras también se ven afectadas al no ir a la par estas dos.

## **Descripción de la propuesta**

### ***Propuestas estrategias financieras***

Según Rincón, Cherema, & Burgos (2005), “Las estrategias financieras son la planificación de necesidades y usos de fondos de una organización, para proveerse de recursos y poder aplicar los mismos en fines rentables dentro del negocio”. Partiendo de estos conceptos se puede decir que las estrategias financieras son de basta necesidad dentro de las empresas, dado que, ayuda a que la empresa vaya evolucionando en el mercado de forma que crezca en el sector en el que se rodea.

### ***Estrategia Competitiva***

Como señala Quiroa (2020) menciona, “La estrategia competitiva es uno de los aspectos más importantes de una empresa, porque determina cuál es la propuesta de valor que la empresa ofrecerá al mercado para obtener una ventaja competitiva”. Por lo tanto, las empresas de transporte pesado al concretar su estrategia competitiva deberán definir qué propuesta de valor entregará a su mercado objetivo y finalmente elegir cómo quiere verse posicionada en el mercado.

### ***Estrategia:***

Para crear una estrategia competitiva, las empresas deben pasar por el proceso de segmentación del mercado, luego identificar el mercado objetivo y finalmente determinar el tipo de posicionamiento que desea lograr.

## **Figura 21**

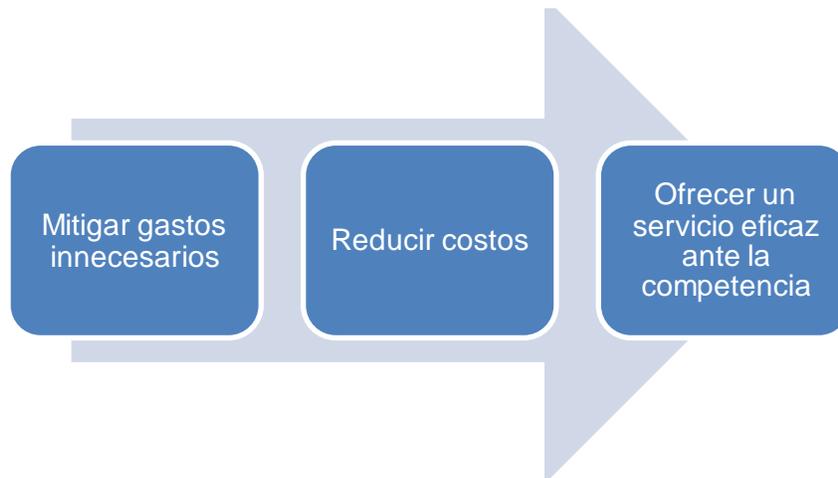
### ***Estrategia competitiva***



- **Estrategia de liderazgo de costos:** mitigar gastos innecesarios los cuales les ayude a ser los más baratos del sector, sin dejar a un lado la calidad del servicio, reduciendo costos con el que contribuyan a tener un precio competitivo ante el mercado.

## Figura 22

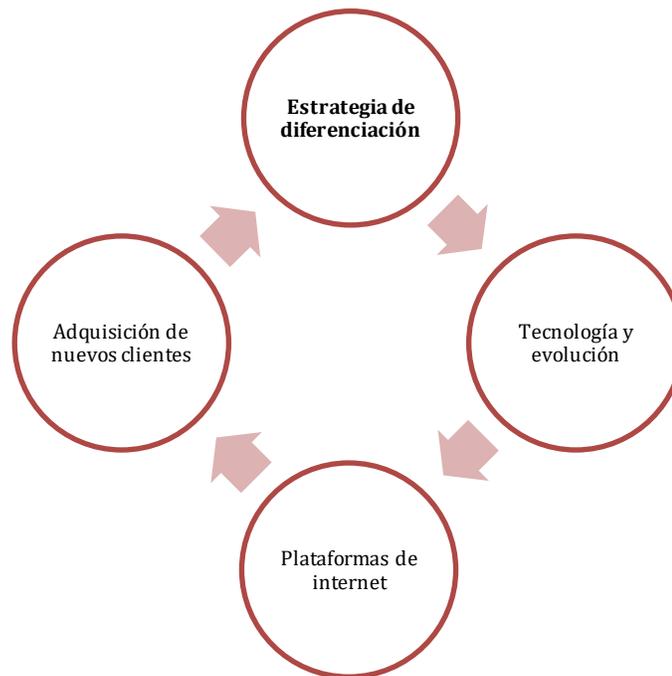
*Estrategia de liderazgo en costos*



- **Estrategia de diferenciación:** evolucionar su negocio con los beneficios de la tecnología, fomentando contrataciones por medio de redes de internet, así como redes sociales o plataformas realizadas en los sitios webs, facilitando la contratación del servicio para sus clientes.

### Figura 23

#### *Estrategia de diferenciación*



#### ***Estrategia corporativa.***

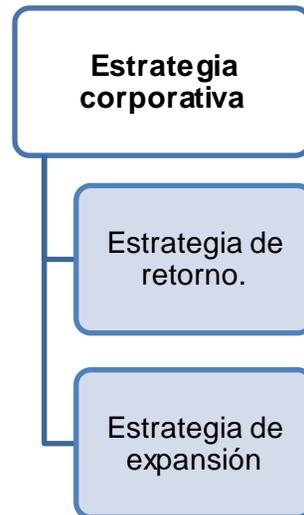
Como opina Santander Universidades (2022):

La estrategia corporativa de una empresa permite diseñar un plan específico en el que se definen las acciones que se deben ejecutar para crecer de manera satisfactoria a lo largo del tiempo. Dicho de otra forma, es la ruta o guía que se debe seguir para alcanzar los objetivos propuestos.

En otras palabras, las compañías acogen un conjunto de acciones lo cual le permite seguir un proceso en un plazo definido con la finalidad de cumplir sus objetivos.

### Figura 24

#### *Estrategia corporativa*



#### ***Estrategia:***

Plantear acciones de publicidad, realizando promociones de ofertas y descuentos que otras empresas no tengan, lo que permitirá diferenciarse de la competencia, con el propósito de llamar la atención de sus clientes dentro de su mercado .

- **Estrategia de retorno:** Tomar medidas de retorno de clientes promoviendo la fidelización de los mismos, dándoles beneficios a clientes fidedignos con el objetivo de mantenerlos y llamar la atención de nueva clientela.

**Figura 25**

*Estrategia de retorno*



- **Estrategia de expansión:** Investigar el mercado, identificando las necesidades del cliente y en que falla su competencia efectuando enfoques diferentes, tratando de capitalizar los errores que sus competidores puedan cometer en esa área, mejorándolos y generando un impacto positivo en su mercado.

**Figura 26**

*Estrategia de expansión*



## Capítulo VI

### Conclusiones y Recomendaciones

#### Conclusiones

- Durante las medidas propuestas para el alza del precio de combustible en las compañías de transporte pesado del cantón de Quito provincia de Pichincha se evidenció una afectación como fue reflejado en la pregunta N° 4 de las encuestas realizadas, dándonos como resultado que del total de compañías estudiadas el 88,7% se han visto afectadas por la variación del precio de combustible. De este modo se puede decir que el transporte pesado pasó del año 2017 al año 2021 por varios cambios debido a esta medida tomada por el gobierno, en las cuales algunas compañías se vieron obligadas a aumentar sus costos, obstantemente incrementar el precio de su servicio.
- Para la realización de los análisis de datos se tomó los estados financieros emitidos por el sitio web de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, de las empresas de transporte pesado de sociedad anónima y de responsabilidad limitada del cantón Quito, debido a esto se logró realizar un análisis de las cuentas que se relacionan con el margen de utilidad sobre ventas, la rentabilidad de los ingresos, la rentabilidad económica y la rentabilidad financiera. Para ello, en el trascurso del estudio se elaboró una encuesta como instrumenta de investigación, la cual fue aplicada a un total de 71 compañías del sector de transporte pesado con el propósito de establecer el efecto de la variación del precio de combustible y su influencia en la rentabilidad.
- Después de haber recolectados los datos necesarios mediante la aplicación de las encuestas se introdujeron al software SPSS arrojándonos los resultados estadísticos en los cuales podemos ver los distintos factores que afectaron económicamente a la compañía durante la variación del precio de combustible, donde 59 empresas representando el 48,4% al sector estudiado que nos mencionan que la mayor afectación

se reflejó en la reducción de ingresos económicos la cual trajo consigo otro factor que afecto directamente a la reducción del personal dentro de las compañías de este sector.

- La afectación de los fletes se obtuvo que el 87,3% correspondientes a 62 compañías sí se notaron afectadas en los fletes mostrando una disminución notable, debido al incremento del precio de combustible lo cual antes mencionado arrastro consigo una elevación en la tarifa del servicio lo cual provoca una preocupación en el sector de transporte pesado.
- El 64,8% que corresponde a 46 compañías se vio afectada la rentabilidad en un porcentaje de 0,1% al 5%, esto nos dice claramente que las compañías de transporte pesado del cantón de Quito en el periodo 2017-2021 notaron de forma evidente una afectación en la rentabilidad de la empresa debido a este incremento del precio de combustible.
- Por último, todo lo antes mencionado ha conllevado a que las empresas pasen por otros problemas financieros, dándonos como resultado que 56 empresas siendo esta el 78% califican que su capacidad de endeudamiento durante este periodo fue media debido a que se vieron afectadas a la reducción de los ingresos económicos dentro de las compañías.

## Recomendaciones

- Al Estado Ecuatoriano empoderarse de la situación que está sucediendo en las compañías de transporte pesado, por esta razón se sugiere realizar más planes de desarrollo financiero con la finalidad de que los transportistas adquieran deudas a largo plazo para que de este modo puedan seguir ejerciendo su actividad económica con normalidad y no tengan que incurrir en despidos intempestivos.
- A las compañías de transporte pesado del cantón Quito se propone acatar las estrategias financieras competitivas y corporativas, con la intención de mejorar el rendimiento de los indicadores financieros de rentabilidad dentro de las empresas y así obtener un posicionamiento y liderazgo dentro del mercado del sector de transportistas, dado que no es posible que la economía de los transportistas tenga que verse afectadas por decisiones tomadas por el gobierno.
- A las Universidades fomentar nuevos programas académicos de educación financiera con el propósito de que sean temas de estudio que ayuden a las empresas a combatir cambios, y solucionen problemas que se les presenten al sector de transporte pesado y su economía no se vea afectada.

## Bibliografía

Agreda, J. (14 de Abril de 2019). Eliminación de Subsidios en el Ecuador. Scribd:

<https://es.scribd.com/document/406266713/2>

Arias, F. (2012). *El proyecto de investigación. Introducción a la metodología científica*.

[https://www.researchgate.net/publication/301894369\\_EL\\_PROYECTO\\_DE\\_INVESTIGACION\\_6a\\_EDICION](https://www.researchgate.net/publication/301894369_EL_PROYECTO_DE_INVESTIGACION_6a_EDICION)

Armijos, S. (31 de Agosto de 2020). *VISTAZO*. El transporte pesado nacional busca

recuperarse del impacto del COVID-19: <https://www.vistazo.com/enfoque/el-transporte-pesado-nacional-busca-recuperarse-del-impacto-del-covid-19-OXVI196866>

Brue, S., & Grant, R. (17 de Abril de 2009). *Historia del pensamiento económico*.

[https://www.ecotec.edu.ec/material/material\\_2017F1\\_ECO465\\_11\\_79114.pdf](https://www.ecotec.edu.ec/material/material_2017F1_ECO465_11_79114.pdf)

Calderón Salazar, J. (8 de August de 2018). *Los subsidios en el Ecuador*. Recuperado el 30 de July de 2022, de La República EC:

<https://www.larepublica.ec/blog/2018/08/08/subsidios-ecuador/>

Calderón, J. (6 de Agosto de 2018). *Los subsidios en el Ecuador*. Diario Correo:

<https://www.diariocorreo.com.ec/19920/opinion/los-subsidios-en-el-ecuador>

Casas Anguita, Repullo Labrador, & Donado Campos. (2002). *La encuesta como técnica de investigación*. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/82245762.pdf>

CEPALSTAT. (2021). Base de Datos y Publicaciones Estadísticas:

[https://statistics.cepal.org/portal/cepalstat/dashboard.html?indicator\\_id=1352&area\\_id=429&lang=es&fbclid=IwAR3xv3lwlVwElymF3D9X\\_ID4W27ugJ2FzkQ-1jppfcyaJmgVubLe8f6UpyY](https://statistics.cepal.org/portal/cepalstat/dashboard.html?indicator_id=1352&area_id=429&lang=es&fbclid=IwAR3xv3lwlVwElymF3D9X_ID4W27ugJ2FzkQ-1jppfcyaJmgVubLe8f6UpyY)

- Chacón, L., & Aguirre, M. d. (2014). *IMPACTO EN EL BIENESTAR DE LOS HOGARES POR UNA ELIMINACIÓN DEL SUBSIDIO AL GAS DOMÉSTICO: CASO ECUADOR PARA EL AÑO 2012*. Obtenido de UNIVERSIDAD DE CUENCA:  
<http://dspace.ucuenca.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/5485/1/TESIS.pdf>
- Chicaiza Inguillay, P. d. (Enero de 2020). *Las políticas de eliminación en los subsidios de los combustibles fósiles y su relación con la inflación del Ecuador*. Obtenido de Repositorio UTA: <https://repositorio.uta.edu.ec/handle/123456789/30614>
- Chicaiza, P. (2019). *Las políticas de eliminación en los subsidios de los combustibles fósiles y su relación con la inflación del Ecuador*. Obtenido de UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO: <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/30614/1/T4694e.pdf>
- Corporate Finance & Accounting. (4 de Diciembre de 2021). *¿Qué es el cambio de precio en la contabilidad de costos?* Obtenido de Traders.Studio: <https://traders.studio/que-es-la-variación-de-precios-en-la-contabilidad-de-costos/>
- CRISIS. (2021). *Coyuntura*. Si suben los combustibles, viene el paquetazo:  
<https://www.revistacrisis.com/coyuntura/si-suben-los-combustibles-viene-el-paquetazo#:~:text=Por%20tanto%2C%20y%20a%20pesar%20de,transporte%20de%20mercader%C3%ADa%2C%20entre%20otros.>
- Decreto Ejecutivo Nro. 338. (1 de Octubre de 2019). *Consulta de Decretos*. Plataforma Presidencial: [file:///C:/Users/icesa/Downloads/d\\_883\\_20190902121437%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/icesa/Downloads/d_883_20190902121437%20(1).pdf)
- Decretos Ejecutivos*. (01 de Octubre de 2019). Plataforma Presidencial:  
[https://minka.presidencia.gob.ec/portal/usuarios\\_externos.jsf](https://minka.presidencia.gob.ec/portal/usuarios_externos.jsf)

Deloitte. (2020). Impacto del Covid-19 en el mercado inmobiliario.:

<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/co/Documents/consumer-business/Impacto-COVID19-mercado-inmobiliario.pdf>

Enríquez, C. (13 de Agosto de 2018). *Países petroleros son los que más subsidian los combustibles*. Obtenido de Comercio:

<https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/paises-petroleros-subsidio-combustibles-ecuador.html>

Escobar Albuja, C. (Febrero de 2011). *El Derecho de Impugnación de las minorías frente a las resoluciones de juntas generales en las sociedades anónimas y limitadas al amparo de la legislación societaria ecuatoriana*. UNIVERSIDAD ANDINA SIMÓN BOLÍVAR :

<https://core.ac.uk/download/pdf/159776673.pdf>

Espinoza, D., & Viteri, C. (27 de Junio de 2019). *Análisis económico de la eliminación del subsidio*. ESPACIOS: <http://www.revistaespacios.com/a19v40n24/a19v40n24p08.pdf>

Fernández, R., Gorostiza, J., San Emeterio, N., & Trincado, E. (2009). *Escuelas de pensamiento económico*. Madrid: Editorial del Economista.

GlobalPetrolPrices. (2021). [https://es.globalpetrolprices.com/Ecuador/diesel\\_prices/](https://es.globalpetrolprices.com/Ecuador/diesel_prices/)

GlobalPetrolPrices. (6 de Diciembre de 2021). *Precios del diésel, litro*. Obtenido de [https://es.globalpetrolprices.com/diesel\\_prices/](https://es.globalpetrolprices.com/diesel_prices/)

Hernández de la Rosa, Y., & Hernández Moreno, V. J. (2017). *Importancia de la terminología dentro del proceso de comunicación científica*.

<http://www.revedumecentro.sld.cu/index.php/edumc/article/view/13/34>

Hernandez Sampiere, R., Fernandez Collado, C., & Bautista Lucio, P. (2014). *Definiciones de los enfoques cuantitativo y cualitativo sus similitudes y diferencias*.

[https://www.academia.edu/38217933/Definiciones\\_de\\_los\\_enfoques\\_cuantitativo\\_y\\_cualitativo\\_sus\\_similitudes\\_y\\_diferencias](https://www.academia.edu/38217933/Definiciones_de_los_enfoques_cuantitativo_y_cualitativo_sus_similitudes_y_diferencias)

Hernández Sampieri, Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2006). *Metodología de la investigación*. <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>

López, P. L. (2004). *POBLACIÓN MUESTRA Y MUESTREO*. Obtenido de <https://docplayer.es/227301221-Población-muestra-y-muestreo.html>

Ludeña, J. (29 de mayo de 2021). *Resultado Financieros*. Recuperado el 2022, de <https://economipedia.com/definiciones/resultado-financiero.html#:~:text=El%20resultado%20financiero%20es%20el,lo%20largo%20de%20un%20ejercicio.>

Macas, Y., & Luna, G. (2010). *Universidad Nacional de Loja*. ANÁLISIS DE RENTABILIDAD ECONÓMICA Y FINANCIERA Y PROPUESTA DE MEJORAMIENTO EN LA EMPRESA COMERCIALIZADORA Y EXPORTADORA DE BIOACUÁTICOS “COEXBI S.A” DEL CANTON HUAQUILLAS EN LOS PERIODOS CONTABLES 2008 - 2009: <https://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/1388/1/tesis%20ing.%20en%20con>

Mankiw, G. (2012). *Principios de Economía*. México, D.F.: CENGAGE Learning.

Mejía Jervis, T. (2020). <https://es.scribd.com/document/480774723/Investigación-descriptiva>

Orozco, M., & Araujo, A. (2017). *Diésel y gasolina, los combustibles con más subsidios*. Obtenido de LIDERES: <https://www.revistalideres.ec/lideres/diésel-gasolina-combustibles-subsidios.html>

Pascual de Pessione, M. T. (s.f.). *Metodología de la investigación científica*. Obtenido de <http://www.ocw.unc.edu.ar/facultad-de-lenguas/metodologia-de-la-investigacion-cientifica/actividades-y-materiales/material-de-consulta/trabajo-practico->



Rincón, H., Cherema, N., & Burgos, J. (2005). *Estrategias financieras y rentabilidad en las PYMES del sector metalmecánico*. Impacto Científico.

Rock Content Writer. (2021). *Rockcontent*. ¿Qué es una estrategia de expansión de mercado?: <https://rockcontent.com/es/blog/expansion-de-mercado/#:~:text=Una%20estrategia%20de%20expansi%C3%B3n%20de%20mercado%20es%20un%20enfoque%20que,est%C3%A9n%20satisfechos%20con%20tus%20productos.>

Sánchez, J. (2002). *5campus.com*. Análisis de Rentabilidad de la empresa: <http://ciberconta.unizar.es/lección/anarenta/analisisR.pdf>

Santander Universidades. (14 de Mayo de 2022). *Santander Becas*. Todo lo que debes saber sobre estrategia corporativa: <https://www.becas-santander.com/es/blog/estrategia-corporativa.html#:~:text=La%20estrategia%20corporativa%20de%20una,para%20alcanzar%20los%20objetivos%20propuestos.>

Ubaldo , M., & Acosta, Z. (2009). *FUENTES DE INFORMACIÓN PARA LA RECOLECCIÓN DE*. <https://docs.bvsalud.org/biblioref/2018/06/885032/texto-no-2-fuentes-de-información.pdf>

Vázquez López, V. (2008). *LA ADMINISTRACIÓN EN LAS COMPAÑÍAS DE RESPONSABILIDAD LIMITADA Y*. [https://www.uazuay.edu.ec/sites/default/files/public/2022-01/la\\_administración.pdf](https://www.uazuay.edu.ec/sites/default/files/public/2022-01/la_administración.pdf)

Vicente, A. (2021). *RankiaPro*. Estrategias de retorno absoluto: <https://es.rankiaapro.com/estrategias-retorno-absoluto/>

White, L. (2014). *El choque de las ideas económicas: los grandes debates de política*. Barcelona: Antoni Bosch editor.

**ANEXOS**