

## INTRODUCCIÓN

El análisis económico financiero en este tiempo es muy importante pues su efecto tiene consecuencias que mejora el desempeño de la organización ante la indiscutible trascendencia del Transporte Pesado en el desarrollo de los pueblos. En el Ecuador, el análisis económico se ha constituido en un elemento importante ante la necesidad de poseer un negocio eficiente y para llegar a ello es necesario la aplicación de un análisis como método fundamental para evaluar dicha actividad.

Debido a la indiscutible trascendencia del Transporte en el desarrollo de los pueblos por ser consecuencia de necesidades económicas y que permite a los comerciantes realizar sus actividades, la presente investigación está íntimamente relacionada con las compañías que venden servicios de transporte para el traslado de las mercaderías.

La falta de un Análisis de la Situación Económica de Transportistas de Carga Pesada Cooperados, con respecto a las altas tasas de interés en los créditos bancarios en la ciudad de Latacunga, ha impedido medir y evaluar el nivel de economía, conocer las ventajas o desventajas al acceder a créditos en las instituciones financieras públicas y privadas, a la vez no ha sido posible conocer si como deudor el Transportista Cooperado por medio de su actividad está en la capacidad de cumplir con aquellas obligaciones.

Un análisis económico a la transportación pesada constituye una herramienta valiosa que permite conocer si los recursos de propiedad de los transportistas están siendo administrados con eficiencia y aprovechándolos al máximo lo cual se puede determinar mediante la aplicación de un Análisis Horizontal y Vertical a los Estados Financieros, aplicación de índices o razones financieros y con estos resultados relacionar la utilidad obtenida de su actividad con el porcentaje que representa el pago de su crédito.

Para el desarrollo de la investigación se utilizó los métodos empíricos como la entrevista realizada a 11 gerentes y la encuesta aplicada a 342 socios de las diferentes Compañías, Cooperativas y Asociaciones de la Transportación Pesada de Latacunga siendo estos los instrumentos de medición y evaluación; además se aplicó la estadística descriptiva ya que la información obtenida mediante las encuestas fue tabulada y representada en gráficos estadísticos.

Por los motivos antes mencionados el presente trabajo de investigación está compuesto de tres capítulos. En el CAPÍTULO I se detalla todos los fundamentos teóricos relacionados y referentes al tema de Tesis que es el Análisis de la Situación Económica frente a las Tasas de Interés en los Créditos Bancarios.

El CAPÍTULO II, está compuesto del Diagnóstico Situacional haciendo hincapié a los inicios de la transportación, además pone de manifiesto los aspectos externos e internos influyentes en dicho Sector. En el primero se menciona el factor económico, político, legal, tecnológico, ecológico y geográfico mientras que el segundo se refiere a organigramas, clientes, competencia, servicio, precio y venta del servicio de Transporte, así como el análisis e interpretación de los resultados obtenidos y las respuestas a las preguntas científicas establecidas desde el inicio de la investigación.

Consientes de que el análisis e interpretación de información económica, es una herramienta básica para la administración de los negocios en la toma de decisiones, el CAPÍTULO III consta justamente del desarrollo de la Propuesta como una necesidad de analizar la situación económica de los Transportistas Cooperados por medio del Análisis Vertical y Horizontal con la respectiva aplicación de los Índices Financieros al Estado de Resultados y Balance General de dos periodos consecutivos con el objetivo de medir la capacidad de pago y de endeudamiento, la rentabilidad y el rendimiento de sus actividades, Finalmente se encontrarán conclusiones y recomendaciones derivadas del desarrollo de cada uno de los capítulos los mismos que esperamos sean acogidos por los Transportistas de Carga Pesada del Cantón Latacunga.

# CAPÍTULO I

## 1. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

La investigación que se ha realizado está orientada a la aplicación de un Análisis Económico al Sector de la Transportación Pesada del Cantón Latacunga por lo que consideramos de vital importancia basarnos en las siguientes categorías, las mismas que permitirán el desarrollo adecuado del trabajo de investigación.

El Sistema Financiero es el conjunto de Instituciones que autorizadas por el Estado se encargan de captar, administrar e invertir los bienes de personas naturales y jurídicas sean estas nacionales o extranjeras bajo normas e instrumentos facilitando el desarrollo de operaciones comerciales y financieras.

La Gestión Financiera es muy importante ya que es el conjunto de técnicas y actividades adoptadas, a fin de mantener una estructura financiera idónea en función de sus necesidades mediante la adecuada planificación, elección y control tanto en la obtención como en la utilización de los recursos financieros.

El Análisis Operativo es la herramienta que sirve para evaluar las actividades operacionales con los activos utilizados en forma periódica de manera que se pueda conocer información de la eficiencia operativa así también la posición de la empresa y sus perspectivas de desempeño.

El crédito es la acción de adquirir un capital y pagarlo después, sea a corto o largo plazo mediante un compromiso de pago y acompañado de una tasa de interés como garantía al reembolso del dinero.

## 1.1 ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

Investigando en varias bibliotecas virtuales de las diferentes Universidades que ofertan la Carrera de Ciencias Administrativas no se ha encontrado ningún tema de investigación semejante, por lo que se considera que es un tema de interés para el sector al cual está dirigido, ya que se analizará la situación económica que enfrentan los transportistas de carga pesada cooperados y la influencia del interés de los créditos bancarios en su economía.

## 1.1 CATEGORÍAS FUNDAMENTALES

**CUADRO N° 1.1:  
CATEGORÍAS FUNDAMENTALES**



**Fuente:** Proyecto de Tesis  
**Elaborado por:** Mayra Faican, Augusta Hidalgo

## 1.3. SISTEMA FINANCIERO

### *1.3.1 Definiciones*

Según MARTINEZ, Patricio (2008), señala que:

**El Sistema Financiero es el conjunto de Instituciones que autorizadas por el Estado están encargadas de captar, administrar e invertir el dinero de personas naturales y jurídicas, nacionales o extranjeras abarcando normas e instrumentos a las cuales deben someterse y facilitando el desarrollo de múltiples operaciones financieras y comerciales. (p. 11).**

Para CHIRIBOGA, Alberto (2007), manifiesta que:

**El Sistema Financiero es el marco institucional donde se reúnen oferentes y demandantes de fondos para llevar a cabo una transacción. Está formado por el conjunto de mercados financieros, activos financieros e intermediarios financieros, cuya finalidad principal es la de transmitir el ahorro de las unidades de gasto hacia las unidades con déficit de ahorro. (p. 16).**

Por lo expresado se puede manifestar que el Sistema Financiero comprende el conjunto de Instituciones Financieras constituidas y regidas por la Ley cuya actividad consiste en captar, administrar e invertir el dinero de los cuenta ahorristas de manera oportuna y adecuada y devolvérselos cuando estos lo requieran.

### *1.3.2. Relación del Sistema Financiero con diferentes áreas*

El Sistema Financiero se relaciona con las siguientes áreas:

### ***1.3.2.1 Con las Finanzas***

El Sistema Financiero se relaciona con las Finanzas porque permite cumplir con el arte de administrar el dinero. Desde este punto de vista se considera a las Finanzas como el instrumento mediante el cual se guían los administradores financieros para tomar decisiones relativas al financiamiento e inversión. Es así que ayuda a una mejor administración de los recursos financieros que poseen los individuos, las corporaciones o los gobiernos como entes participativos del Sistema Financiero.

### ***1.3.2.2 Con la Economía***

El Sistema Financiero se encuentra ligado con la economía, ya que ayuda a estar alerta a las variaciones de la actividad económica y a los cambios en la política económica, que junto al conocimiento de las finanzas permite estar preparados para aplicar las teorías económicas como referencias para una operación eficiente.

### ***1.3.2.3 Con la Administración***

Se relaciona porque se encarga de cumplir con cada uno de sus procesos de manera ordenada y secuencial como es la planificación, organización, dirección y control de los recursos disponibles sean estos humanos, financieros, materiales, tecnológicos, el conocimiento y otros en manos de una persona, entidad u organización, con el fin de obtener el máximo beneficio posible; este beneficio puede ser económico o social, dependiendo esto de los fines perseguidos por la organización.

## ***1.3.3 Funciones del Sistema Financiero***

El Sistema Financiero es uno de los más importantes dentro de la economía del Ecuador puesto que cumple con varias funciones entre las cuales se menciona:

- Captar y promover el ahorro para luego canalizarlo de una forma correcta hacia los diferentes agentes económicos.
- Facilitar el intercambio de bienes y servicios a sus asociados, de tal forma que sea más eficiente.
- Busca el crecimiento económico de la población.
- Apoya de una manera u otra para que la política monetaria sea más efectiva para contribuir al desarrollo local.

### ***1.3.4 Sistema Financiero Ecuatoriano***

El Sistema Financiero es el conjunto de instituciones financieras públicas y privadas ; constituidas bajo la forma de una compañía anónima, a excepción de las asociaciones mutualistas de ahorro y crédito para la vivienda y las cooperativas de ahorro y crédito que realizan transacciones monetarias y no monetarias, regidas por la Ley General de Instituciones del Sistema Financiero y de la Ley de Mercado de Valores y cuyo control y supervisión es ejercido exclusivamente por la Superintendencia de Bancos.

El Sistema Financiero Ecuatoriano está conformado por las siguientes instituciones financieras:

- Bancos Públicos y Privados.
- Sociedades Financieras.
- Corporaciones de Inversión y Desarrollo.
- Asociaciones Mutualistas de Ahorro y Crédito para la Vivienda.
- Cooperativas de Ahorro y Crédito.
- Instituciones de Servicios Financieros

- Compañías de Seguros y Reaseguros.
- Compañías de Arrendamiento Mercantil.
- Compañías Emisoras y Administradoras de Tarjetas de Crédito.

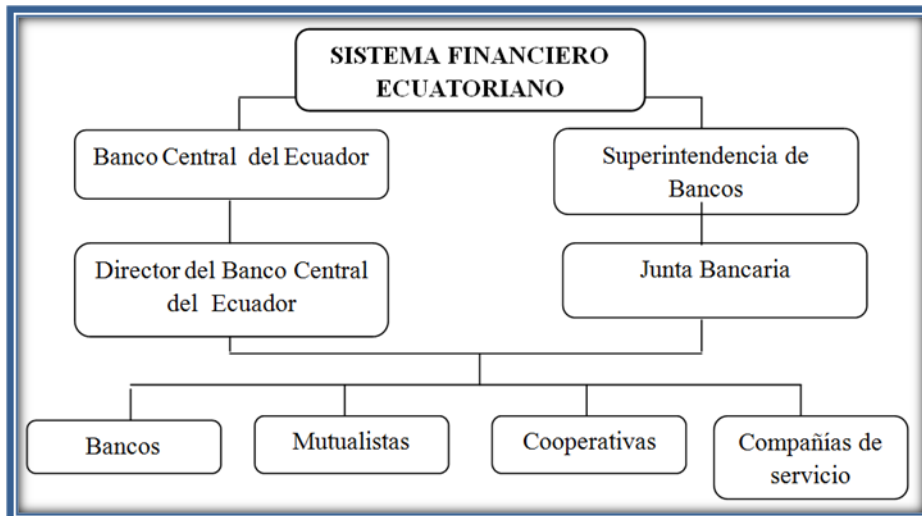
Las Instituciones del Sistema Financiero tienen como característica principal la intermediación financiera entre el público y la entidad mediante la captación de recursos del público por medio del ahorro para utilizarlos en créditos o inversiones.

### ***1.3.5. Estructura del Sistema Financiero Ecuatoriano***

La Estructura del Sistema Financiero Ecuatoriano se basa en un régimen designado por el Banco Central del Ecuador con la intervención de varios organismos autónomos y a la vez reguladores como el Directorio del Banco Central supervisado por el Estado Ecuatoriano, forma parte de este grupo también la Superintendencia de Bancos como una entidad autónoma encargada del control y supervisión de cada una de las funciones de las instituciones financieras.

**CUADRO N°1.2:**

#### **ESTRUCTURA DEL SISTEMA FINANCIERO ECUATORIANO**



**Fuente:** Banco Central del Ecuador

**Elaborado por:** Mayra Faican, Augusta Hidalgo

El gráfico expuesto demuestra la estructura del Sistema Financiero Ecuatoriano, posteriormente describiremos a cada parte de su estructura haciendo hincapié a las funciones que cumple cada uno de ellos.

#### ***1.3.5.1 Banco Central del Ecuador***

El Banco Central del Ecuador (BCE) es una entidad autónoma de derecho público manejada y supervisada por el Estado, de duración indefinida y con patrimonio propio, tiene como obligaciones las siguientes:

- Establecer, controlar y aplicar políticas monetarias para la circulación de la moneda dentro del Ecuador.
- Establecer y aplicar políticas financieras, crediticias, cambiarias del Estado.
- Otorgar créditos a las instituciones financieras privadas en casos especiales.
- Mantener el encaje bancario y excedentes de dicho sistema.
- Reponer monedas y billetes que no pueden ser utilizados.
- Permitir el intercambio de cheques de las diferentes instituciones a través de la cámara de compensación y manejar la misma.

Es importante mencionar que anteriormente el Banco Central del Ecuador tenía como función principal la emisión de la moneda pero con el cambio a la dolarización ha quedado sin efecto dicha función.

#### ***1.3.5.2 Directorio del Banco Central del Ecuador***

El Directorio del Banco Central del Ecuador (BCE) es un organismo autónomo creado bajo la Ley de Régimen Monetario para dirigir la política monetaria, crediticia, cambiaria y financiera del país, está compuesta por los siguientes miembros:

- Un delegado del Presidente de la república, quien lo presidirá y tendrá voto dirimente;
- El Ministro que coordine la Política Económica o su delegado;
- El Ministro que coordine la Producción o su delegado;
- El delegado de las instituciones financieras públicas de desarrollo;
- El Secretario Nacional de Planificación o su delegado; y,
- El Ministro de Finanzas o su delegado.
- Asistirán a este Directorio con voz pero sin voto: El Superintendente de Bancos y Seguros y el Gerente General del Banco Central del Ecuador.

El Directorio del Banco Central del Ecuador se encarga de establecer regulaciones para el Sistema Financiero con relación a:

- Aprobar el monto máximo de crecimiento de los medios de pago, en relación al programa monetario y financiero.
- Establecer el monto de encaje que deben mantener las instituciones financieras sujetas a control de la Superintendencia de Bancos y Seguros dentro del Banco Central.
- Autorizar créditos a bancos privados y demás instituciones de crédito a plazos cortos y únicamente en casos de que existan problemas de liquidez o emergencias que deban ser financiadas.
- Establecer tasas de interés activas y pasivas para las instituciones financieras, así también las tasas de comisiones sobre las operaciones que se manejen.

- Determinar el procedimiento para realizar la liquidación de divisas que ingresen o salgan del Ecuador.

#### ***1.3.5.3 La Junta Bancaria***

Es el Organismo que se encuentra bajo el control de la Superintendencia de Bancos, está conformada por el Superintendente de Bancos y Seguros y cuatro miembros adicionales; se encarga de dictar Leyes, Resoluciones y Regulaciones que permitan un correcto funcionamiento y desarrollo de este sistema importante de la economía del Ecuador. Dentro de sus funciones principales tenemos:

- Elaborar la política de control y supervisión la misma que debe ser adoptada y ejecutada por la Superintendencia de Bancos.
- Permitir la práctica de operaciones y servicios que no se muestran en la Ley que rigen las actividades, siempre y cuando estén relacionadas a las diferentes acciones que realicen las instituciones.
- Establecer el plazo del representante legal teniendo en cuenta los plazos mínimos legales establecidos.

#### ***1.3.5.4 Superintendencia de Bancos y Seguros.***

La Superintendencia de Bancos y Seguros es un ente jurídico de derecho público y autonomía propia, se encuentra representado por la Superintendencia de Bancos y Seguros y por lo tanto se encarga de supervisar las actividades del sector financiero ecuatoriano mediante el monitoreo en diferentes períodos con visitas programadas y no programadas a las instituciones para ejecutar auditorias. Entre sus funciones están las siguientes:

- Velar por el funcionamiento correcto de todas las instituciones financieras que se encuentran bajo la normativa y control de esta entidad.

- Realizar inspecciones periódicas a las Instituciones Financieras con la finalidad de analizar la situación económica y verificar si está funcionando de acuerdo a la Ley.
- Controlar que las actividades realizadas por la Institución para su beneficio se ajusten a las normas vigentes y a la realidad jurídica-económica del Ecuador.
- Permitir el acceso a la central de riesgos para contar con información consolidada de deudores en Instituciones Crediticias.
- Sancionar a las instituciones e involucrados que no cumplan con las disposiciones que las norman.

La Superintendencia de Bancos y Seguros es un organismo primordial por ser el ente que autoriza la constitución del Sistema Financiero Privado.

#### **1.3.5.5. Bancos**

Los Bancos son instituciones financieras que realizan intermediación financiera entre los diferentes sectores, están facultados para recibir depósitos de las personas que poseen suficientes recursos económicos para luego otorgar créditos a los sectores que lo requieran, además están obligados a mantener reservas con la finalidad de contar con activos disponibles en beneficio de los depositantes. Los Bancos se clasifican en dos grandes grupos que son:

- **Bancos Público.-** Es una entidad financiera cuyo accionista es el Estado, dentro del Ecuador se han constituido las siguientes instituciones: El Banco Central del Ecuador (BCE), El Banco Nacional de Fomento (BNF), El Banco del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (BIESS), El MIDUVI, la Corporación Financiera Nacional (CFN); los cuales tienen un sinnúmero de funciones dentro de nuestra economía como controlar y aplicar la política monetaria, en el caso del BNF y CFN cuentan con la función de estimular y

acelerar el desarrollo socioeconómico del país mediante una amplia y adecuada intermediación buscando mejorar las condiciones de vida de la población más vulnerable.

- ***Bancos Privados.***- Son aquellos que conforman el subconjunto más importante del Sistema Financiero Privado del Ecuador, están encargadas de captar recursos de capital de un sector que tiene déficit para transferirlo a una sector productivo, es decir transfieren valores que han sido depositados por personas que no lo necesitan por el momento a otra parte de la sociedad que si los necesita para iniciar una actividad económicamente productiva como: depósitos a la vista, depósitos a plazo, emisión de títulos valores, recepción de préstamos, aceptación de créditos de Instituciones Financieras del país y del exterior.
- ***Bancos Mixtos.***- Este tipo de instituciones casi no existen dentro del Ecuador sin embargo uno de ellos es el Banco de Guayaquil, cuyo capital está repartido entre dos entidades, siendo estas públicas y privadas.

#### ***1.3.5.6 Mutualistas***

Las Mutualistas son instituciones financieras de carácter privado que fueron creadas con el objetivo de captar el ahorro del público para destinarlo al crédito para la vivienda con lo cual se pretende que los beneficiarios puedan constituir su propia vivienda, tipo de crédito que en los últimos años ha tenido un crecimiento muy significativo dentro de nuestro país por la facilidad de financiamiento a largo plazo Si embargo estas instituciones no tiene la facultad para:

- a) Realizar negociaciones con títulos valores.
- b) Llevar a cabo operaciones con divisas por cuenta propia o de terceras personas.

### ***1.3.5.7 Cooperativas de Ahorro y Crédito***

Las Cooperativas de Ahorro y Crédito son Sociedades Financieras de derecho privado, formadas por personas naturales y jurídicas, que sin perseguir finalidades de lucro, tienen por objeto planificar y realizar actividades de trabajo en beneficio social o colectivo.

- Cumplir con las normas establecidas o dispuestas por la Ley General de Instituciones del Sistema Financiero.
- Manejar el área financiera y específicamente la contabilidad de acuerdo con las normas establecidas por la Superintendencia de Bancos y Seguros.
- Desarrollar y dar a conocer los reglamentos y manuales de control interno, tanto a sus subordinados como a la Superintendencia de Bancos y Seguros.
- Acatar todas las normas vigentes, de manera especial aquellas que se refieren a los controles que se debe efectuar para evitar el lavado de dinero que provenga de actividades ilegales.
- Vigilar el trabajo que realiza el auditor interno como el auditor externo dentro de la Institución, tomando en cuenta las normas establecidas por la Ley de la Superintendencia de Bancos y Seguros.

Estas instituciones no pueden realizar actividades como:

- Negociar documentos provenientes de operaciones de comercio exterior.
- Garantizar la colocación de acciones u obligaciones.

### ***1.3.5.8 Compañías de Servicios Financieros***

Son aquellas instituciones que cooperan o colaboran con las instituciones financieras para lograr un mejor desempeño, entre ellas tenemos:

- Compañías de Arrendamiento Mercantil
- Compañías encargadas de la emisión y administración de las tarjetas de crédito.
- Las casas de cambio.

#### ***1.3.5.9 Sistema Financiero Formal***

El Sistema Financiero Formal está regulado por la Ley General de Instituciones del Sistema Financiero a partir del año 1994 y sujeta a la supervisión de la Superintendencia de Bancos y Seguros, misma que está compuesta por Bancos Privados , Instituciones Financieras Públicas, Compañías de Seguros, Mutualistas y en algunos casos a Cooperativas de Ahorro y Crédito.

Este sistema ofrece servicios de operaciones activas y pasivas, es decir servicios de créditos, cuentas corrientes, depósitos a plazo y ahorros a la vista. Su política crediticia está ajustada al programa monetario del país ya que en épocas de crisis puede provocar un encarecimiento en el crédito de manera significativa. Por lo tanto se puede decir que directa o indirectamente la banca privada mantiene vínculos con el sistema financiero informal rural mediante las relaciones con las ONGs, Cooperativas de Ahorro y Crédito que utilizan los servicios bancarios.

Dentro del Sistema Financiero Formal también se encuentra la Banca Gubernamental como la principal proveedora de recursos financieros para el sector rural y urbano como el Banco Nacional de Fomento, el mismo que concede créditos para actividades productivas de los sectores más vulnerables del país.

#### ***1.3.5.10 Sistema Financiero Informal***

Las instituciones no formales que desarrollan actividades de intermediación financiera comprenden alrededor de 800 Cooperativas de Ahorro y Crédito no controladas por la Superintendencia de Bancos, y varias ONG.

Este sistema está constituido por instituciones financieras no formalizadas bajo la Ley General de Instituciones Financieras y su función principal es financiar total o parcialmente, de manera recuperable, programas y proyectos relacionados con actividades agropecuarias con la finalidad de contribuir al desarrollo social y económico del campesinado por medio de servicios crediticios para pequeños agricultores que deseen superarse. Estas instituciones son consideradas como no formales porque no están sujetas al control de la Superintendencia de Bancos y Seguros, están regidas por la Ley de Cooperativas y Supervisadas por el Ministerio de Inclusión Económica y Social Ecuatoriano( MIES), creadas con la finalidad de ofrecer servicios de crédito y ahorro a pequeños agricultores.

#### ***1.3.5.11 Aspectos Legales***

Las entidades financieras privadas reguladas de conformidad con lo establecido en los artículos 1 y 2 de la Ley de Instituciones del Sistema Financiero Ecuatoriano se refiere a que esta ley textualmente regula la creación, organización, actividades, funcionamiento y extinción de las instituciones del sistema financiero privado, así como a la organización y funciones de la Superintendencia de Bancos y Seguros, entidad encargada del control y supervisión de las entidades financieras privadas.

Las instituciones financieras públicas, únicamente se someten a esta Ley, en lo relacionado a las normas de solvencia y prudencia financiera y al control y vigilancia que realizará la Superintendencia de Bancos y Seguros, dentro del marco legal que regula a estas instituciones en todo cuanto fuera aplicable según su naturaleza jurídica. Se rigen por esta Ley sometidas a la aplicación de normas de solvencia y prudencia financiera por parte de las Superintendencia dentro del marco legal que regula a dichas actividades en base a las normas que expida para el efecto las siguientes entidades: Asociaciones Mutualistas de Ahorro y Crédito para la Vivienda, las Cooperativas de Ahorro y Crédito que realizan intermediación financiera con el público.

## 1.4. GESTIÓN FINANCIERA

### *1.4.1 Definiciones*

Según ORTIZ, Alberto (2005), manifiesta que:

**La Gestión Financiera tiene por objeto esencial poner a disposición de sus directivos en los momentos oportunos y por procedimientos más económicos los capitales necesarios para su equipamiento racional y su funcionamiento normal asegurando su independencia permanente y su libertad de acción industrial y comercial. (p.13)**

NUÑES, Paulo (2008), indica que:

**La Gestión Financiera es una de las áreas tradicionales de la gestión, hallada en cualquier organización, compitiéndole los análisis, decisiones y acciones relacionadas con los medios financieros necesarios a la actividad de dicha organización. Así, la función integra todas las tareas relacionadas con el logro, utilización y control de recursos financieros. (p. 16)**

Por lo tanto podemos determinar que la Gestión Financiera es aquella que se encarga de captar los recursos para la realización de inversiones necesarias a largo y a corto plazo para una persona o grupo de personas con la finalidad de alcanzar la máxima rentabilidad y el uso total de cada uno de los recursos de manera que se evite la infrautilización de los mismos.

### *1.4.2 Importancia de la Gestión Financiera*

La Gestión Financiera es muy importante para la toma de decisiones de cualquier negocio sea este de carácter personal o empresarial, sencillas o completas en

cuanto a la cantidad de información, recursos involucrados y resultados esperados. Igualmente, se puede señalar que, el elemento característico e indispensable para la toma de una decisión, es la necesidad existente para producir algún cambio siempre buscando mejorar los resultados si es posible antes de tomar una decisión.

### ***1.4.3 Objetivos de la Gestión Financiera***

Los principales objetivos de la Gestión Financiera son:

- Interpretación global de todas las funciones gerenciales.
- Integración de las variables estratégicas y operacionales.
- Correcta toma de decisiones del presente y del futuro.
- Mejora continuada de los resultados.
- Corrección sobre la marcha de desviaciones.
- Reaccionar ante los cambios.

### ***1.4.4. Herramientas de la Gestión Financiera***

La Gestión Financiera ayuda a entender la situación financiera, el costo de los servicios y productos, mejora la eficacia en función de los costos y la sustentabilidad financiera; la solución conjunta que determinará el valor de la empresa, de acuerdo al objetivo que se definió. La solución no es fácil de lograr, pero para lograr decisiones óptimas en estos ámbitos, se dispone de diversas herramientas y técnicas cuantitativas, para estudiar, planificar y controlar las actividades de las empresas como:

***1.4.4.1 Balance General.-*** El balance contable, es un informe de la situación financiera de una empresa a una fecha determinada y constituye un resumen de

los registros contables de un período determinado, preparados en base a principios de contabilidad generalmente aceptados facilitando la toma de decisiones financieras a través de proveer información sobre el patrimonio, la evolución económica y financiera de un determinado periodo.

- **Activo:** Es el conjunto de valores y bienes que tiene o que le deben a la empresa. Se incluyen todos los bienes físicos, derechos sobre personas y los bienes intangibles que posee la empresa.
- **Pasivo:** Se denomina pasivo al conjunto de deudas que tiene o mantiene una persona o empresa con terceros.
- **Capital o Patrimonio:** Es la partida del balance formado con las aportaciones comprometidas con los socios, que se concretan documentalmente en las acciones del capital escriturado, por el cual responde ante terceros.

**1.4.4.2 Estado de Resultados.-** Es un documento contable complementario donde se informa detallada y ordenadamente el resultado de las operaciones (utilidad, pérdida remanente y excedente) de una entidad durante un periodo determinado. Presenta la situación financiera de una empresa a una fecha determinada, tomando como parámetro los ingresos y gastos efectuados; proporciona la utilidad neta de la empresa. Generalmente acompaña a la hoja del Balance General.

- **Ingresos:** Es la cantidad que ingresa a una entidad por la venta de sus productos o prestación de un servicio. Para las entidades bancarias y financieras los principales tipos de ingreso derivados de las comisiones incluye intereses, honorarios por servicios, comisiones y resultados de las operaciones registradas para evaluar la actuación de una Institución del Sistema Financiero.
- **Gastos:** Reducción de la participación del propietario derivado de la operación de un negocio de un periodo contable específico. Los gastos en una Institución

Financiera incluyen intereses, comisiones, pérdidas en préstamos y anticipos, cargos relativos a la reducción en el valor de libros en las inversiones.

- ***Pérdidas:*** Demuestran cuentas de resultados negativos, y registran aquellos valores que en forma directa disminuyen el patrimonio de la empresa.
- ***Ganancias:*** Indican cuentas de resultados positivos y registran los valores de las ventas y aquellas otras que por cualquier motivo aumentan íntegramente y en forma directa el patrimonio de la empresa. El saldo necesariamente es acreedor.

### ***1.4.5. Indicadores de la Gestión Financiera***

Los Indicadores Financieros o también conocidos como razones financieras, son fórmulas matemáticas que nos permiten conocer el movimiento y cambio de cada uno de los rubros que están compuestos los Estados Financieros.

Los Índices Financieros se pueden clasificar en cuatro grandes grupos:

***1.4.5.1 Liquidez.-*** Sirven para establecer la facilidad o dificultad que presenta una compañía para pagar sus pasivos corrientes al convertir a efectivo sus activos corrientes.

- ***Liquidez Corriente***

Muestra la capacidad de las empresas para hacer frente a sus vencimientos alto sea el coeficiente, la empresa tendrá mayores posibilidades de efectuar sus pagos de corto plazo de corto plazo, estando influenciada por la composición del activo circulante y las deudas a corto plazo.

Este índice relaciona los activos corrientes frente a los pasivos de la misma naturaleza. Cuanto más.

$$\text{Liquidez Corriente} = \frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}}$$

- ***Prueba Ácida***

Se conoce también con el nombre de prueba del ácido o liquidez seca. Es un indicador más riguroso, el cual pretende verificar la capacidad de la empresa para cancelar sus obligaciones corrientes, pero sin depender de la venta de sus existencias; es decir, básicamente con sus saldos de efectivo, el de sus cuentas por cobrar, inversiones temporales y algún otro activo de fácil liquidación, diferente de los inventarios.

$$\text{Prueba Ácida} = \frac{\text{Activo Corriente} - \text{Inventarios}}{\text{Pasivo Corriente}}$$

**1.4.5.2 Solvencia.-** Tienen por objeto medir en qué grado y de qué forma participan los acreedores dentro del financiamiento de la empresa. Se trata de establecer también el riesgo que corren tales acreedores y los dueños de la compañía y la conveniencia o inconveniencia del endeudamiento.

- ***Endeudamiento del Activo***

Permite determinar el nivel de autonomía financiera. Cuando el índice es elevado indica que la empresa depende mucho de sus acreedores y que dispone de una limitada capacidad de endeudamiento, o lo que es lo mismo, se está descapitalizando y funciona con una estructura financiera más arriesgada. Por el contrario, un índice bajo representa un elevado grado de independencia de la empresa frente a sus acreedores.

$$\text{Endeudamiento del Activo} = \frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Activo Total}}$$

- *Endeudamiento Patrimonial*

Este indicador mide el grado de compromiso del patrimonio para con los acreedores de la empresa. No debe entenderse como que los pasivos se puedan pagar con patrimonio, puesto que, en el fondo, ambos constituyen un compromiso para la empresa.

$$\text{Endeudamiento Patrimonial} = \frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Patrimonio}}$$

- *Endeudamiento del Activo Fijo*

Indica la cantidad de unidades monetarias que se tiene de patrimonio por cada unidad invertida en activos fijos.

$$\text{Endeudamiento del Activo Fijo} = \frac{\text{Patrimonio}}{\text{Activo Fijo Neto}}$$

- *Apalancamiento*

Determina el grado de apoyo de los recursos internos de la empresa sobre recursos de terceros; es decir, se interpreta como el número de unidades monetarias de activos que se han conseguido por cada unidad monetaria de patrimonio.

$$\text{Apalancamiento} = \frac{\text{Activo Total}}{\text{Patrimonio}}$$

- ***Índice de Cobertura de Intereses***

Este índice indica el grado en el cual las Utilidades cubren los intereses, es el cociente entre la Utilidad antes de intereses e Impuestos dividido para el pago de intereses como demuestra la siguiente fórmula

$$\text{Índice de Cobertura de Intereses} = \frac{\text{Utilidad antes de Int. e Imp.}}{\text{Intereses}}$$

**1.4.5.3 Gestión.-** Miden la eficiencia con la cual las empresas utilizan sus recursos, así como el nivel de rotación de los componentes del activo; el grado de recuperación de los créditos y del pago de las obligaciones; la eficiencia con la cual una empresa utiliza sus activos según la velocidad de recuperación de los valores aplicados en ellos y el peso de diversos gastos de la firma en relación con los ingresos generados por ventas.

- ***Rotación de Cartera***

Muestra el número de veces que las cuentas por cobrar giran, en promedio, en un periodo determinado de tiempo, generalmente un año.

$$\text{Rotación de Cartera} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Cuentas por Cobrar}}$$

- ***Rotación del Activo Fijo***

Indica la cantidad de unidades monetarias vendidas por cada unidad monetaria invertida en activos inmovilizados.

$$\text{Rotación de Activo Fijo} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Fijo Neto Tangible}}$$

- ***Rotación de Ventas***

Indica también el número de veces que, en un determinado nivel de ventas, se utilizan los activos.

$$\text{Rotación de Ventas} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Total}}$$

- ***Período Medio de Cobranza***

Permite apreciar el grado de liquidez (en días) de las cuentas y documentos por cobrar, lo cual se refleja en la gestión y buena marcha de la empresa

$$\text{Período Medio de Cobranza} = \frac{\text{Cuentas por Cobrar} * 365}{\text{Ventas}}$$

- ***Período Medio de Pago***

Indica el número de días que la empresa tarda en cubrir sus obligaciones de inventarios.

$$\text{Período Medio de Pago} = \frac{\text{Ctas. y Doc. por Pagar} * 365}{\text{Inventario}}$$

- ***Impacto de los Gastos de Administración y Ventas***

Demuestra el porcentaje que representan los gastos de administración y ventas con respecto a las ventas o ingresos de operación del mismo período.

$$\text{Impacto Gastos Administración y Ventas} = \frac{\text{Gastos Administrativos y de Vtas}}{\text{Ventas}}$$

- ***Impacto de la Carga Financiera***

Su resultado indica el porcentaje que representan los gastos financieros con respecto a las ventas o ingresos de operación del mismo período, es decir, permite establecer la incidencia que tienen los gastos financieros sobre los ingresos de la empresa.

$$\text{Impacto de la Carga Financiera} = \frac{\text{Gastos Financieros}}{\text{Ventas}}$$

**1.4.5.4 Rentabilidad:** Los indicadores de rendimiento, denominados también de de la empresa para controlar los costos y gastos y, de esta manera, convertir las ventas en utilidades.

- ***Rentabilidad neta del activo (Dupont)***

Muestra la capacidad del activo para producir utilidades, independientemente de la forma como haya sido financiado, ya sea con deuda o patrimonio.

$$\text{Rentabilidad Neta del Activo} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}} * \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo total}}$$

- ***Margen Bruto***

Este índice permite conocer la rentabilidad de las ventas frente al costo de ventas y la capacidad de la empresa para cubrir los gastos operativos y generar utilidades antes de deducciones e impuestos.

$$\text{Margen Bruto} = \frac{\text{Vtas. Netas} - \text{Costo de Vtas.}}{\text{Ventas}}$$

- ***Margen Operacional***

Indica si el negocio es o no lucrativo, en sí mismo, independientemente de la forma como ha sido financiado.

$$\text{Margen Operacional} = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Ventas}}$$

- ***Rentabilidad Neta de Ventas (Margen Neto)***

Muestran la utilidad de la empresa por cada unidad de venta obtenida durante cada periodo.

$$\text{Rentabilidad Neta en Ventas (Margen Neto)} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}}$$

- ***Rentabilidad Operacional del Patrimonio***

Permite identificar la rentabilidad que les ofrece a los socios o accionistas el capital que han invertido en la empresa, sin tomar en cuenta los gastos financieros ni de impuestos y participación de trabajadores.

$$\text{Rentabilidad Operacional del Patrimonio} = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Ventas}}$$

#### ***1.4.5.5 Endeudamiento***

Cuando una empresa o persona se endeuda se genera una serie de compromisos de una serie de pagos fijos a futuro lo que se conoce con el nombre de Apalancamiento lo que aumenta el riesgo de la rentabilidad del patrimonio. En casos extremos un alto apalancamiento puede inducir a la quiebra de la empresa o negocio, lo que se puede medir con los siguientes indicadores:

- ***Índice de Cobertura de Intereses***

Es el cociente entre la deuda a largo plazo (incluidos los arriendos a largo plazo) y la suma de la deuda a largo plazo con el patrimonio.

$$\text{Índice de Cobertura de Intereses} = \frac{\text{Util. antes de Int. e Imp.}}{\text{Intereses}}$$

- ***Razón Deuda – Patrimonio***

Es el cociente entre la Deuda a Largo Plazo y el Patrimonio

$$\text{Índice de Cobertura de Intereses} = \frac{\text{Deuda a largo plazo}}{\text{Patrimonio}}$$

- **Índice de Cobertura de Liquidez**

La depreciación se deduce cuando la empresa calcula la utilidad, aunque no implica salida de efectivo. Entonces, en lugar de preguntarse si solo la Utilidad es suficiente para cubrir los intereses, sería interesante conocer el grado de cobertura que tiene el Flujo de Caja Neto para cubrir dichos intereses.

$$\text{Cubertura de Liquidez} = \frac{\text{Util. Antes de Int. e Imp} + \text{Depreciación}}{\text{Patrimonio}}$$

### 1.4.6 Niveles adecuados de Resultados

Para determinar los niveles adecuados de las distintas razones financieras, se presenta a continuación los rangos normales establecidos:

**TABLA N° 1. 1:  
NIVELES ADECUADOS DE RESULTADOS**

FACTOR	INDICADORES FINANCIEROS	RANGO
1.- LIQUIDEZ	a. Liquidez Corriente	\$1 - 1,90
	b. Prueba Ácida	\$1 - 1,5
2.- SOLVENCIA	a. Endeudamiento del Activo	= ó < 49%
	b. Endeudamiento Patrimonial	= ó < 108%
	c. Endeudamiento del Activo Fijo	= ó > 1%
	d. Apalancamiento	= ó > 1%
3.- GESTIÓN	a. Rotación de Cartera	6 a 12 veces
	b. Rotación de Activo Fijo	6 a 12 veces
	c. Rotación de Ventas	6 a 12 veces
	d. Período Medio de Cobranza	30 a 60 días
	e. Período Medio de Pago	30 a 60 días
	f. Impacto Gastos Administrativos y Ventas	< 1%
	g. Impacto de la Carga Financiera	< 1%
4.- RENTABILIDAD	a. Rentabilidad Neta del Activo	> 1%
	b. Margen Bruto	1 a 30%
	c. Margen Operacional	> 1%
	d. Rentabilidad Neta de Ventas	1 a 8%
	e. Rentabilidad Operacional del Patrimonio	> 1%
5.- ENDEUDAMIENTO	a. Índice de cobertura de intereses	
	b. Razón deuda-patrimonio	
	c. Índice de cobertura de liquidez	

FUENTE: Leopald Bernstein; Análisis de Estados Financieros  
 REALIZADO POR: Mayra Faican; Augusta Hidalgo

## 1.5. ANÁLISIS OPERATIVO

### *1.5.1 Definiciones*

Según RIVERA, Luis (2011), manifiesta que:

**El Análisis Operativo es una herramienta que sirve para evaluar los resultados del negocio o empresa en forma periódica a efectos de obtener: medidas de control, análisis de procesos, análisis de variaciones importantes que impactan de manera significativa en los resultados del mismo como la detección de anomalías y planeación de utilidades. (p.14).**

Para VALENCIA, Jorge (2010), indica que:

**El Análisis Operativo es una metodología específica que se aplica para interpretar y evaluar la utilidad del ejercicio; dicho análisis, conduce a analizar el grado de aceptación de la gestión administrativa en cuanto a las variables que condicionan y optimizan la venta y el control de costos y gastos de la empresa.(p. 24).**

Por lo expuesto hemos coincidido con las definiciones de los autores puesto que el Análisis Operativo es la rama que se encarga de evaluar las operaciones del negocio como tal en forma periódica mediante la aplicación de fórmulas que permiten la detección de errores.

### *1.5.2 Importancia*

El Análisis Operativo constituye una herramienta de vital importancia para los negocios por cuanto permite realizar un análisis de las actividades relacionando el nivel de operaciones con los activos utilizados para alcanzar los resultados

planteados de manera que se pueda obtener indicios acerca de la eficiencia operativa.

Es importante mencionar que cada sector económico tiene sus características específicas con respecto a la magnitud y el tipo de recursos requeridos para competir de manera sostenible; el análisis de actividad posibilita evaluar la posición de la empresa y sus perspectivas de desempeño.

Para financiar los activos requeridos en la empresa se pueden utilizar diversas opciones de financiamiento con las cuáles se podrá evaluar el riesgo a largo plazo considerando sus perspectivas de rendimiento, a través del nivel de actividad de la empresa, los recursos utilizados y su forma de financiamiento.

### ***1.5.3 Objetivos del Análisis Operativo***

El Análisis Operativo tiene como principales objetivos los siguientes:

- Examinar los efectos que tiene el manejo de los activos y las fuentes de la empresa en el rendimiento.
- Observar de qué manera los impulsores económicos del rendimiento afectan la posición que tiene la empresa en su sector.
- Establecer los componentes del rendimiento y los principales impulsores económicos de la rentabilidad de un negocio.

### ***1.5.4. Herramientas del Análisis Operativo***

Para el Análisis Operativo es importante la aplicación de las siguientes fórmulas que permitirán determinar el nivel de operaciones dentro de la empresa o negocio.

**1.5.4.1 Rentabilidad.-** Es la misma utilidad expresada en términos porcentuales, derivada de las ventas brutas menos el respectivo costo de ventas; entonces es importante calcular los siguientes márgenes:

$$\text{Margen neto} = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Ventas netas}}$$

La aplicación de estos indicadores proporciona una idea inicial sobre el estado general de la compañía desde el punto de vista de su rentabilidad.

Toda empresa en el sector real desarrolla dos tipos de procesos, el operativo y el financiero, el operativo es aquel que tiene que ver directamente con el desarrollo y cumplimiento de su objeto social, es decir; ventas, costos, gastos de administración y ventas mientras que el financiero es aquel que se encuentra relacionado con el manejo de los créditos, con el aspecto tributario y la generación de valor a partir del manejo adecuado de los recursos como demuestra la estructura del siguiente estado de resultados:

**CUADRO N° 1.3: ANÁLISIS DE LA GESTIÓN OPERATIVA Y FINANCIERA**

Ventas	}	<b>Gestión Operativa</b>
- Costo de ventas		
= <b>Utilidad bruta</b>		
- Gastos de administración		
- Gastos de ventas		
= <b>Utilidad operativa</b>	}	<b>Gestión Financiera</b>
+ Ingresos financieros		
- Egresos financieros		
Otros ingresos no		
+ operacionales		
- Otros egresos no operacionales		
= <b>Utilidad antes de impuestos</b>		
- Impuestos		
= <b>Utilidad neta</b>		

FUENTE: Fornero, Ricardo; Análisis Financiero  
ELABORADO POR: Faican Mayra; Hidalgo Augusta

Como se puede ver en el cuadro anterior, la Gestión Operativa se relaciona con los Activos Operativos que generan riqueza para el negocio y la Gestión Financiera está estrechamente ligada con los excedentes líquidos que generan ingresos financieros, lo cual bien ejecutado dará la rentabilidad esperada.

**1.5.4.2 Utilidad Operativa no Financiera.-** La utilidad antes de intereses e impuestos que aparece normalmente en el Estado de Resultados es el punto de partida para calcular la Utilidad Operativa no Financiera; de donde:

$$\text{UONF} = \text{Util. antes intereses e impuestos} - \text{Pago de impuestos}$$

**1.5.4.3 Patrimonio Operativo.-** Es la Proción del patrimonio que realmente está involucrado en el proceso operativo, está relacionado con el valor comercial de los activos que se realiza por medio de la contratación de un avalúo técnico externo o por un grupo interdisciplinario de trabajo conformado por personas vinculadas a la empresa o negocio. Para calcular el Patrimonio Operativo se aplica la siguiente fórmula:

$$\text{PO} = \text{Valor Comercial de los activos operativos} - \text{Pasivos}$$

## 1.6. CRÉDITOS

### 1.6.1 Definiciones

CHIRIBOGA, Alberto (2007), expresa que: el “Crédito es el acto de confianza que lleva aparejado el intercambio de dos prestaciones destazadas en el tiempo,

los bienes o medios de pago entregados, contra la promesa o esperanza de pago o reembolso”. (p. 52)

PADILLA, Raquel y MOROCHO, Diana (2011), conceptualiza:

**Al Crédito como una prerrogativa de comprar ahora y pagar en una fecha futura, en la actualidad es un sistema moderno de comercialización mediante el cual una persona o entidad asume un compromiso de pago futuro (deudor) por la aceptación de un bien o servicio ante otra persona o entidad (acreedor) a través del uso general de documentos negociables. (p. 65)**

Las Tesistas definen al Crédito como un acto en el cual se presta un capital a cambio de un interés en un tiempo determinado, con garantías que respalden el reembolso del dinero prestado y pactado entre el prestamista y el deudor de manera que el deudor invierta dichos recursos en un actividades lícitas dentro o fuera del país.

### ***1.6.2 Importancia del Crédito***

El Crédito Bancario es importante, necesario e indispensable en la vida de una empresa ya que difícilmente se puede operar si no se usa el capital ajeno, aún las empresas multinacionales tienen que recurrir a la Banca nacional e internacional para el desarrollo de sus actividades comerciales y financieras siendo una premisa básica para el crecimiento de una empresa.

El crédito es una de las herramientas que permite mejorar el acceso al consumo y con ello, dar un salto cualitativo en la calidad de vida, teniendo en cuenta que ese acceso es una manera de generar una mayor posibilidad de satisfacer las necesidades básicas, a su vez el crédito es uno de los motores de la economía nacional y privada, pública y de los hogares; sin embargo, cuando el crédito es manejado irresponsablemente se puede caer en sobreendeudamiento e insolvencia.

Los empresarios y los clientes en general deben tener siempre presente que solicitar un crédito a un banco no constituye un favor, simplemente es un negocio para ambas partes. Es por ello, que los clientes deben conocer todas las opciones de crédito que existen en la banca tendiente a lograr el plazo adecuado que requiere su proyecto y pagar la menor tasa de interés posible.

### ***1.6.3 Objetivo del Crédito***

Incrementar el volumen de las ventas mediante el otorgamiento de facilidades de pago al cliente, pudiendo ser este comerciante, industrial o público consumidor que no presente disponibilidad para comprar bienes o servicios con dinero en efectivo y de esta forma, cumplir con el objetivo principal de la organización el cual es generar mayores ingresos y rentabilidad para la empresa.

### ***1.6.4 El Crédito Bancario Ecuatoriano***

El crédito bancario ecuatoriano presenta una clara evolución en los últimos años después de la crisis bancaria a finales de los noventa, que tuvo como consecuencia la desconfianza de los clientes en el sistema bancario, a partir de la dolarización esta desconfianza fue desapareciendo paulatinamente, debido a que se creó un ambiente estable al lograr controlar las tasas de interés al contar con un tipo de moneda que con el transcurso de los días no se devaluó como lo fue el sucre con ello logrando frenar la inflación. Producto de esta situación los depósitos se fueron acrecentando, permitiendo a los bancos disponer de mayores recursos para otorgar créditos, por otro lado la Banca Privada es la que más créditos ha otorgado presentando altos niveles de crecimiento, mientras que la Banca Pública ha mantenido en los últimos años el mismo nivel de crecimiento ya que por la quiebra de muchos bancos privados se ha visto en la obligación de asumir sus deudas y devengarlas a través de la incautación de las propiedades.

### ***1.6.5 Sujetos de Crédito***

Toda persona que mantenga relación directa con el banco y que esté habilitado legalmente para contraer obligaciones es considerada sujeto de crédito por lo que los analistas de crédito deben tener presente que cada cliente es distinto para su evaluación respectiva y las condiciones de pago pueden variar. En forma general se puede citar dos tipos de sujetos de crédito a ser analizados:

- **Personas Naturales:** Se evalúa la documentación requerida por la institución, situación patrimonial, naturaleza y fuentes de ingreso del prestatario.
- **Personas Jurídicas:** Es necesaria la presentación de los estados financieros actualizados; dependiendo del tamaño de la empresa estos deben ser auditados, así también como también la integridad, reputación y pericia administrativa de sus representantes.

### ***1.6.6 Composición de los créditos***

- Presentación de la solicitud del peticionario firmada por el mismo.
- Revisión y verificación por parte de los funcionarios de crédito, de la información y documentación presentada.
- Aprobación o negación de la solicitud por el representante del departamento de créditos.
- En caso de aprobación se archiva la solicitud en conjunto con los documentos de respaldo.

### ***1.6.7. Clases de Créditos***

#### ***1.6.7.1 Créditos Formales***

- ***Créditos de Consumo o Créditos Comerciales.-*** Son todos aquellos créditos otorgados por las empresas al público en general en los términos señalados en el contrato de crédito. Y que son destinados a satisfacer las necesidades del público en general.
- ***Créditos Empresariales.-*** Son todos aquellos créditos celebrados entre empresas sean estas de producción, de comercialización o de servicios para suministrarse materias primas, insumos, suministros o para comprar productos y luego venderlos o para la prestación o adquisición de servicios.
- ***Crédito Bancario.-*** Es aquel que se destina a financiar inversiones específicas y proyectos integrales de desarrollo.
- ***Crédito de Capacitación.-*** Es el que sirve para financiar las inversiones de pequeñas empresas, dándoles asistencia técnica hasta que sean sujetos de crédito bancario.
- ***Crédito Comercial.-*** Es el que se destina a financiar operaciones de esta naturaleza a personas que mantengan sus depósitos de cualquier tipo en el Banco.
- ***Crédito Especial.-*** Es el que se canaliza a través de instituciones crediticias creadas por la Ley, dedicadas específicamente a realizar actividades concordantes con la finalidades del Banco.

#### ***1.6.7.2 Créditos Informales***

- ***El crédito documentario.-*** Se usa mayormente en el comercio internacional.

- **Las Tarjetas de Crédito.-** Donde el consumidor reduce en gran medida sus operaciones gracias a la sustitución del dinero en efectivo, además de tener a su alcance un instrumento de crédito que difiere el cumplimiento de sus obligaciones dinerarias mediante su presentación, sin la previa provisión de fondos a la entidad que asume la deuda. Por otro lado confirma un incremento en el nivel de ventas, convirtiéndose de alguna manera en un artículo de necesidad ya que ofrecen seguridad al consumidor dado que es reemplazante del dinero y frecuentemente se encuentra amparada en un seguro.

### ***1.6.8. Políticas de Crédito Bancario***

Las políticas de crédito a ser adoptadas por las Instituciones Financieras dependen principalmente de circunstancias internas y externas que deben ser estudiadas a profundidad con el fin de que reduzcan los riesgos y permitan conocer al solicitante del crédito y sus fuentes de pago, estipulando un manual de créditos de conformidad con los términos y disposiciones de la Ley General de Instituciones Financieras, Regulaciones de la Junta Bancaria, Resoluciones de la Superintendencia de Bancos y Seguros y Reglamentos Internos de cada entidad. Además es importante tomar en cuenta cada uno de los aspectos de la política de crédito para una administración exitosa de las cuentas por cobrar de la empresa

Se debe tener en cuenta dos aspectos para la evaluación de créditos:

- Propósito del crédito: destino, a donde va a recaer el producto
- Análisis del crédito: evaluar si el solicitante es sujeto de crédito

#### ***1.6.8.1 Análisis del Crédito***

Los créditos que son otorgados a los clientes son previamente examinados por los oficiales de crédito, quienes tienen la responsabilidad de verificar que el capital y

el interés sean pagados oportunamente. El análisis de créditos requiere del dominio de técnicas de análisis de crédito, que deben ser complementadas con una buena experiencia y un buen criterio, así mismo es necesario contar con la información necesaria y suficiente que nos permita minimizar el número de incógnitas para poder tomar la decisión correcta.

- Todo crédito debe pasar por una etapa de evaluación previa por simple y rápida que esta sea.
- Todo crédito por fácil y bueno y bien garantizado que parezca tiene riesgo.
- El análisis de crédito no pretende acabar con el 100% de la incertidumbre del futuro, sino que disminuya.
- Es necesario en importante contar con buen criterio y sentido común

#### ***1.6.8.2 Disponibilidad de Información para evaluar un Crédito***

Cuando se analiza un crédito se deberá tener presente la calidad de información con la que se dispuso para ello, por eso es importante la primera entrevista. Nunca será posible tener el 100% de la información que uno quisiera pero lo que no puede ser es que se omita información que son fáciles de obtener tales como:

- El análisis de crédito debe contemplar un análisis de los aspectos cualitativos (honorabilidad, administración, competencia) y cuantitativos (balances, estado de pérdidas y ganancias, flujo de caja).
- Información de proveedores
- El comportamiento de pago del cliente con instituciones en préstamos similares.
- Base de datos internas

- Base de datos externas
- Centrales de riesgo
- La decisión de crédito definitiva es prever si un cliente podrá pagar o no en determinadas condiciones.
- De preferencia se debe analizar balances de las tres últimas gestiones.
- Tipo de empresa solicitante del crédito.
- Análisis del sector a donde pertenece la empresa solicitante.

En lo que se refiere a casos de garantía, debe tratarse en la mejor forma posible tener la mejor garantía y que tenga una relación con el préstamo de con el fin de poder cubrir ampliamente el crédito.

### ***1.6.9. Segmentación de los Créditos de la Banca Privada***

#### ***1.6.9.1 Créditos Quirografarios***

Son operaciones de crédito que cuentan con garantías personales; por su condición son consideradas de mayor costo y riesgo para los bancos. El interés y plazos de estos créditos son de libre contratación entre las partes. Como ejemplo de este tipo de préstamos tenemos los créditos de consumo que otorgan los bancos.

#### ***1.6.9.2 Créditos Hipotecarios***

Son aquellos que conceden las Instituciones Financieras con garantías de bienes inmuebles, a un plazo máximo de 15 años. A este préstamo se añade costos adicionales por el avalúo del bien, póliza de seguros y gasto de escritura de hipoteca. En la actualidad, los créditos hipotecarios en la banca privada cubren el

70% del valor de las casas y/o terrenos. En el caso de carros, cubren el 80%. Es decir, los clientes deben tener el 30% y el 20%, respectivamente, en su bolsillo para acceder al préstamo. Pero con la Ley, la banca “solo va a dar el 50%”, esto para no perder en el caso de que con el tiempo la casa o el terreno se devalúe y con la venta no se alcance a cubrir el saldo.

#### ***1.6.9.3 Créditos Prendarios***

Son créditos garantizados con un bien mueble, mismo que puede ser enajenado en caso de incumplimiento. Estos préstamos pueden ser a mediano y largo plazo y son para apoyar a los sectores productivos. La tasa de interés la determina el mercado. Aun cuando los bancos se aseguran de un posible incumplimiento por parte del prestamista esto no garantiza la recuperación del crédito concedido, pues para poder hacer efectivas las garantías se necesita seguir una serie de trámites legales para tomar posesión del bien, lo que implica mantener activos improductivos que afectarán a la rentabilidad de la institución. Cabe recalcar que la Ley General de Instituciones Financieras dispone que las Instituciones del Sistema Financiero no puedan conservar los bienes muebles e inmuebles adquiridos mediante adjudicación o dación en pago por más de un año. Vencido el plazo la Superintendencia dispondrá su venta en pública subasta.

En la actualidad, los créditos predatarios en la banca privada en el caso de carros, cubren el 80% de bien prendado, es decir el deudor debe contar con el 20% del dinero para acceder al préstamo; pero con la nueva Ley, la banca solo proporciona el 50% del bien mueble, con la finalidad de no perder cuando el carro se devalúe y con la venta no se alcance a cubrir el saldo de la deuda.

#### ***1.6.9.4 Créditos Contingentes***

En este tipo de créditos el banco no entrega con dinero, sino que sirve de garante, debido a que afianza o abaliza el cumplimiento de pago de un cliente.

- ***Fianzas Bancarias:*** Es un contrato accesorio en el que el banco responde por el incumplimiento de una obligación ante un acreedor; es decir, la institución bancaria queda obligada junto con el cliente a cumplir ante el acreedor por la obligación contraída.
- ***Avales Bancarios:*** Se denomina aval bancario a la letra de cambio, producto de una relación comercial en el cual un banco garantiza y por lo tanto pone su compromiso irrevocable de pago al beneficiario de la misma, en caso de que el aceptante no honre el pago. Puede ser cobrado con posterioridad al vencimiento, y es negociable.
- ***Cartas de Crédito:*** Las cartas de crédito son instrumentos de pago otorgados por los bancos, utilizadas para respaldar y asegurar operaciones de compra y venta de bienes, materia prima o activos dentro y fuera del país. Dentro de las cartas de crédito tenemos:
  - ***Doméstica:*** Es un crédito documentario que implica que un banco se compromete a pagar por cuenta del cliente al beneficiario el valor de los documentos. Los beneficios de la utilización de cartas de crédito domésticas son:
    - Es una promesa de pago en favor del beneficiario, lo que permite al ordenante negociar precios y plazos convenientes para las partes
    - El cliente tiene la certeza que los documentos presentados para la negociación son examinados por expertos en el manejo del crédito documentario.
    - Permite ampliar y diversificar fuentes de suministro a los compradores, ya que los proveedores están dispuestos a negociar contra pago anticipado o con la emisión de una carta de crédito.

- El vendedor no necesita evaluar la capacidad de pago del comprador en vista que la operación está garantizada por un banco.
- **De exportación:** Son aquellas que reciben los exportadores a través de un banco nacional para actuar por cuenta de un banco extranjero comprometiéndose a pagar al exportador nacional la suma correspondiente al valor de su exportación. La carta de crédito de exportación es un mecanismo para cobrar las ventas de productos o servicios a compradores extranjeros. Los beneficios de contar con una carta de crédito de exportación son:
  - Garantiza el cobro de las exportaciones, siempre que se cumplan los términos y condiciones de la carta de crédito. Si esta se encuentra confirmada por un banco calificado en el exterior, la garantía es aún mayor.
  - Se genera confianza al exportador para incrementar sus ventas.
  - Agiliza el proceso de cobro de sus exportaciones.
  - Los beneficios de tener una carta de crédito de importación son:
    - Asesoramiento al cliente.
    - Análisis preliminar de su posición financiera.

#### ***1.6.10. Segmentación de los Créditos de la Banca Pública***

La Banca Pública también ha establecido su segmentación en los Créditos dependiendo de la Institución que ofrece.

#### ***1.6.10.1 Banco Nacional de Fomento***

- Agrícola (siembra, cultivo y cosecha).
- Ganadero (ganado bovino, porcino, caprino).
- Artesanal (materia prima, zapatería, carpintería, confección de ropa, costura, joyería, etc.)
- Industrial (fábricas de muebles, textiles y toda actividad factible de industrialización.
- Movilización de cosechas (café, maní, fréjol, caña de azúcar, etc.)
- Artesanales de industrialización.
- Productos elaborados.

#### ***1.6.10.2 Corporación Financiera Nacional***

- Crédito Multisectorial
- Crédito FOPINAR (Fondo para la Pequeña Industrial y Artesanal)
- Crédito de Reactivación o Reestructuración de Pasivos.
- Fomento para la producción y comercialización agrícola ganadera.

#### ***1.6.10.3 Banco del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (BIESS)***

- Crédito Quirografario
- Crédito Hipotecario

### ***1.6.11. Segmentación de los Créditos de acuerdo a la Tasa de Interés***

El Banco Central del Ecuador segmentó al crédito comercial, de consumo y de microempresa para una diferenciación en la aplicación de la tasa de interés, buscando evitar un posible racionamiento de crédito que se produciría si se utilizaría una sola tasa efectiva máxima, que no sea compatible con un segmento de crédito que involucra otra estructura de costos.

***1.6.11.1 Crédito Comercial.-*** El Banco Central del Ecuador segmentó a este tipo de créditos en dos categorías:

- ***Créditos a empresas grandes o corporativas.-*** A este segmento se lo conoce como Comercial Corporativo. Como las operaciones de crédito instrumentadas directamente (OD), operaciones de crédito diferidas instrumentadas a través de tarjetas de crédito corporativas (TC), operaciones de leasing (LS), u operaciones de factoring (FT).
- ***Créditos destinados a pequeñas y medianas empresas (PYMES).-*** A este segmento se lo conoce como Comercial PYMES. Estas pueden ser operaciones de crédito instrumentadas directamente (OD), operaciones de crédito diferidas instrumentadas a través de tarjetas de crédito corporativas (TC), operaciones de leasing (LS), u operaciones de factoring (FT).

***1.6.11.2 Crédito de Consumo.-*** El Banco Central del Ecuador las subdividió en dos segmentos:

- ***Consumo.-*** Relacionada con aquellas operaciones de crédito directo superiores a USD 600. También forman parte de este segmento aquellas operaciones de crédito diferidas instrumentadas a través de tarjetas de crédito no corporativas (personales), que tienen un cupo total mayor a USD 600 (TC).

- **Consumo Minorista.-** Relacionada con aquellas operaciones de crédito de consumo otorgadas a personas naturales, cuyo monto por operación y saldo adeudado a la institución financiera no supere los USD 600. También forman parte de este segmento aquellas operaciones de crédito diferidas instrumentadas a través de tarjetas de crédito no corporativas (personales), que tienen un cupo total menor o igual a USD 600 (TC).

### **1.6.11.3 Microcrédito**

El Banco Central del Ecuador identificó tres segmentos:

- **Microcrédito de Subsistencia.-** Aquellas operaciones de crédito cuyo monto por operación y saldo adeudado a la institución financiera no supere los USD 600, otorgadas a microempresarios que registran un nivel de ventas anuales inferior a USD 100.000.
- **Microcrédito de Acumulación Simple.-** Aquellas operaciones de crédito, cuyo monto por operación y saldo adeudado a la institución financiera sea superior a USD 600 hasta USD 8.500, otorgadas a microempresarios que registran un nivel de ventas anuales inferior a USD 100.000.
- **Microcrédito e Acumulación Ampliada.-** Son aquellas operaciones de crédito superiores a USD 8.500 otorgadas a microempresarios y que registran un nivel de ventas anuales inferior a USD 100.000.

### **1.6.12 Tasas de interés**

La Tasa de Interés como la relación porcentual a pagarse por el uso del capital prestado en un tiempo determinado, a su vez representa el costo financiero parcial de dicho servicio prestado además de las comisiones”. (p. 158)

Las tasas de interés son importantes en una economía porque actúa como una válvula que regula los flujos de fondos y activos financieros entre prestamistas y deudores. Adecuadas tasas de interés incentivan el ahorro e inversión, variables fundamentales para que mediante el ahorro de los agentes superavitarios se canalicen los recursos monetarios por medio de créditos hacia los agentes deficitarios, logrando así un equilibrio del circulante que debe existir en el mercado financiero.

#### **1.6.12.1 Tipos de Tasas de Interés**

- **Tasa de interés nominal anual (TIR).**- Es la tasa con la que se realizó la operación de crédito. Si la información se receipta en forma consolidada, corresponde a la tasa de interés nominal anual promedio ponderada por monto.
- **Tasas de interés reales.**- Aquellas que resultan de comparar con la inflación, es decir, es la tasa de interés resultante una vez descontada la inflación. Cuando no hay inflación la tasa de interés real es igual a la nominal.
- **Tasa efectiva anual (TEA).**- Es la tasa que realmente actúa sobre el capital de la operación financiera. Esta tasa permite comparar operaciones con distinta frecuencia de pago.
- **Tasas de Interés Referenciales.**- Es el rendimiento promedio ponderado nominal de los títulos de plazo inferior a un año, emitidos y colocados por el Banco Central del Ecuador en la semana anterior a la fecha del cálculo.
- **Tasa Activa Referencial.**- Es igual al promedio ponderado de la semana comprendida de las tasas de operaciones de crédito, otorgadas por todos los bancos privados.

**CUADRO N° 1.4:**  
**TASAS DE INTERÉS ACTIVAS EFECTIVAS REFERENCIALES EN EL**  
**AÑO 2011 EXPRESADO EN PORCENTAJES**

SEGMENTO	Enero	Febr.	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sept.	Octub.	Nov.	Dic.
Productivo Corporativo	8.59	8.25	8.65	8.34	8.34	8.37	8.37	8.37	8.37	8.17	8.17	8.17
Productivo Empresarial	9.47	9.71	9.66	9.63	9.63	9.54	9.54	9.54	9.54	9.53	9.53	9.53
Productivo PYMES	11.28	11.24	11.31	11.28	11.28	11.27	11.27	11.27	11.27	11.20	11.20	11.20
Consumo	15.94	15.90	15.96	15.88	15.88	15.99	15.99	15.99	15.99	15.91	15.91	15.91
Vivienda	10.47	10.47	10.55	10.56	10.56	10.38	10.38	10.38	10.38	10.64	10.64	10.64
Microcrédito Acumulación Ampliada	23.00	23.00	23.09	23.08	23.08	22.97	22.97	22.97	22.97	22.44	22.44	22.44
Microcrédito Acumulación Simple	25.25	25.20	25.66	25.50	25.50	25.24	25.24	25.24	25.24	25.20	25.20	25.20
Microcrédito Minorista	28.80	28.28	28.94	28.97	28.97	28.97	28.97	28.97	28.97	28.82	28.82	28.82

**FUENTE:** Banco Central del Ecuador

**ELABORADO:** Grupo de Investigadoras

- **Tasa Pasiva Referencia.-** Corresponde a la tasa nominal promedio ponderada de la semana, de todos los depósitos a plazo de los bancos privados captados en los plazos entre 84 y 91 días.

**CUADRO N° 1.5:**  
**TASAS DE INTERÉS PASIVAS EFECTIVAS REFERENCIALES POR**  
**PLAZO EN DÍAS POR EL AÑO 2011 EXPRESADAS EN PORCENTAJES.**

PLAZO EN DÍAS	Ener.	Feb.	Marz.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Agt.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.
30-60	3.69	3.69	3.69	3.89	3.89	3.85	3.85	3.85	3.85	3.89	3.89	3.89
61-90	4.03	3.96	4.00	3.67	3.67	3.89	3.89	3.89	3.89	3.67	3.67	3.67
91-120	4.83	4.71	4.75	4.91	4.91	4.83	4.83	4.83	4.83	4.93	4.93	4.93
121-180	5.03	5.07	5.13	5.23	5.23	5.00	5.00	5.00	5.00	5.11	5.11	5.11
181-360	5.74	5.69	5.73	5.91	5.91	5.70	5.70	5.70	5.70	5.65	5.65	5.65
>361	6.48	6.39	6.66	6.58	6.58	6.69	6.69	6.69	6.69	5.35	5.35	5.35

**FUENTE:** Banco Central del Ecuador

**ELABORADO:** Grupo de Investigadoras

- **Tasa de interés legal.-** Corresponde a la tasa menor entre la tasa de interés activa referencial del segmento productivo corporativo, y la tasa de interés efectiva máxima del segmento productivo corporativo.

- **Tasa de interés de máxima convencional.-** Es calculada por el Banco Central del Ecuador tomando en cuenta la tasa activa referencial vigente en la última semana completa del mes anterior, más un recargo del 50%, siendo la máxima tasa de interés que se puede aplicar a un crédito dentro o fuera del sistema.
- **Tasas de interés reajustables.-** En el caso de operaciones con este tipo de tasas, las partes pactan libremente un componente variable, que corresponderá a alguna de las tasas referenciales (comerciales, consumo, microcrédito y vivienda), vigente a la fecha de inicio de cada período de reajuste, o a las tasas PRIME o LIBOR a un plazo determinado y un componente fijo, expresado en puntos porcentuales por encima o por debajo del componente variable. El componente fijo se mantendrá constante durante todo el período de la operación.

**CUADRO N° 1.6:  
TASAS DE INTERÉS REFERENCIALES EN EL AÑO 2011 EXPRESADAS EN  
PORCENTAJES**

Tasas Referenciales	Ene.	Febr.	Mar.	Abril	May.	Jun.	Jul.	Agt.	Sept.	Oct.	Nov.	Dic.
Tasa Pasiva	4.55	4.51	4.59	4.60	4.60	4.58	4.58	4.58	4.58	4.53	4.53	4.53
Tasa Activa	8.59	8.25	8.65	8.34	8.34	8.37	8.37	8.37	8.37	8.17	8.17	8.17
Tasa Legal	8.59	8.25	8.65	8.34	8.34	8.37	8.37	8.37	8.37	8.17	8.17	8.17
Tasa Máxima Convencional	9.33	9.33	9.33	9.33	9.33	9.33	9.33	9.33	9.33	9.33	9.33	9.33

**FUENTE:** Banco Central del Ecuador

**ELABORADO:** Grupo de Investigadoras

#### ***1.6.12.2 Tasas de interés originadas por la captación y colocación de dinero***

- **Tasa de Interés Pasiva o de Captación.-** Es la que pagan los bancos a los ahorradores por el dinero captado.
- **Tasa de Interés Activa o de Colocación.-** Es la que cobran los bancos o intermediarios financieros a los inversionistas por los préstamos otorgados.

- ***Spread.***- Resulta de restar la tasa pasiva promedio (interés que se paga a los depositantes) de la tasa activa promedio (interés que se cobra por los préstamos) del banco. Sin embargo, esta medida del spread es inexacta, pues no considera rubros como por ejemplo, el interés de mora, y otros ingresos que genera el negocio bancario, ni tampoco las diferencias sustanciales que existen entre las tasas pasivas dependiendo del tipo de captaciones que haga una entidad bancaria (por ejemplo, no es igual el interés que reciben los cuenta ahorristas, en relación con el que perciben los inversionistas de depósitos a plazo).

## **CAPITULO II**

### **2. DIAGNÓSTICO SITUACIONAL**

#### **2.1. BREVE CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR**

La presente información ha sido obtenida a través de los diferentes medios de consulta disponibles, los mismos que permitirán comprender de una forma analítica la situación económica del la Transportación Pesada en el Cantón Latacunga, Provincia de Cotopaxi.

##### ***2.1.1 Antecedentes de la Transportación***

Actualmente, nos encontramos frente un mundo globalizado, que trae consigo grandes desafíos, en donde el libre comercio se presenta con un claro contraste entre la protección de los mercados y la imposición de nuevas barreras comerciales, tributarias, financieras y también operacionales.

El sector transportista no es la excepción en estas nuevas propuestas, pues ha buscando alternativas de cambio y desarrollo en todas sus modalidades debido a que en los actuales momentos es una necesidad adaptarse a la realidad nacional y mundial, cabe recalcar que el flujo comercial entre países se diversifica, y se establecen contratos de servicio entre nuevos participantes, lo que incentiva un crecimiento importante en esta actividad, como consecuencia de la globalización.

Sin embargo ante los cambios vertiginosos y positivos que se están dando en este sector, los problemas en materia de tránsito y transporte terrestre son múltiples, por lo que es necesario capacitarse permanentemente para mejorar el servicio y mantenerse en un mercado competitivo, con esto se espera que todos estos desafíos resulten exitosos y que en el futuro se sigan buscando opciones de competitividad haciendo de este un sector altamente desarrollado en todas sus instancias que permita el aumento de la tasa actual del PIB que corresponde al 8% y genere más plazas de trabajo directa o indirectamente.

## **2.2. ANÁLISIS SITUACIONAL**

En la presente investigación se realizará un análisis interno y externo en el cual se desenvuelve este Sector y se compone de diferentes factores que influyen en el desarrollo de esta actividad.

### ***2.2.1. Análisis del Macroambiente***

El macro ambiente está estrechamente relacionado con los factores externos que intervienen en el desenvolvimiento de la Transportación Pesada con lo que se podrá determinar y evaluar oportunidades y amenazas que puedan darse en este sector, mediante este análisis se dará a conocer la incidencia de los factores externos en el país y en el sector investigado.

#### ***2.2.1.1 Factor Económico***

En el Ecuador la inflación para el año 2011 fue de 5,53% a comparación del año 2010 que fue del 7,20% presentando una disminución del 1,67% sin embargo es un fenómeno perjudicial que conlleva al alza constante de precios en los bienes y servicios.

El Producto Interno Bruto (PIB) para el año 2011 generó un ingreso total de 65.945 millones de dólares que representa el 214.60% del cual el Sector Transportista y de Almacenamiento abarcó el 46,8% siendo uno de los porcentajes más significativos y de constante crecimiento con relación a los demás; por lo tanto este sector inyecta una fuerte cantidad de ingreso a la economía del Ecuador. Cabe recalcar que a pesar del incremento considerable del PIB se evidencia que el desempleo sigue existiendo, generado por el cierre de empresas y con ello el despido desmedido de trabajadores, lo cual ha afectado a todos los sectores productivos y de manera directa al Transporte de Carga Pesada puesto que su crecimiento económico depende de la estabilidad económica del país.

La Transportación Pesada en los últimos diez años ha tenido un crecimiento económico notable sin embargo debido al bajo costo de fletes, existe un desfase que no compensa lo invertido con lo ganado.

En la actualidad los Transportistas se enfrenta a muchos obstáculos al acceder a créditos bancarios que en muchos de los casos no les permiten ampliar y renovar su parque automotor, es por ello que el gobierno ha puesto su atención en este sector, ya que este genera un alto ingreso del PIB para esto se ha aplicado políticas como el Plan Renova con la intención de mejorar este servicio a través de créditos otorgados por Instituciones Financieras Públicas como la Corporación Financiera Nacional (CFN) para la renovación del parque automotor que financia desde los 20.001 hasta los 2'000.000 de dólares americanos con un plazo de hasta 5 años y con una tasa de interés del 8.75% anual. Los prestamos pueden variar, ya que la CFN financia tanto el 100% como el 80%; para ello los dueños deben entregar un bien que puede ser su unidad usada como garantía, además de beneficiarse del bono de chatarrización.

Cabe recalcar que un gran porcentaje de los transportistas no recurren a entidades financieras públicas debido a la complejidad en los tramites, lo que no sucede en las entidades financieras privadas, es por ello que el tema de investigación se enfoca a la influencia que causan las altas tasas de interés en la economía de un

transportista razón por la cual para el presente se ha basado en Estados Financieros consolidados de los Transportistas correspondiente a dos años consecutivos que permitirán a las investigadoras determinar a través de un Análisis Económico la incidencia de las altas tasas de interés en los créditos bancarios otorgados a los Transportistas de Carga Pesada Cooperados en la ciudad de Latacunga en el periodo 2011.

Por otro lado es necesario analizar el impacto de los créditos a Transportistas de carga pesada por parte de las Instituciones Bancarias, para este análisis se ha tomado a consideración las Instituciones bancarias de mas acogida por los Transportistas de Carga Pesada en la ciudad de Latacunga.

**TABLA N° 2.1:**

**LISTA DE BANCOS MAS ACEPTADOS POR LOS TRANSPORTISTAS**

<b>BANCO</b>	<b>ACEPTACIÓN</b>	<b>%</b>
Banco del Pichincha	14	0.14
Banco del Austro	19	0.19
Banco de Guayaquil	12	0.12
Banco Internacional	8	0.08
Corporación Nacional Financiera	5	0.05
UNIFINSA	20	0.20
Otro	5	0.05
No requieren de financiamiento	17	0.17
<b>TOTALES</b>	<b>100</b>	<b>1.00</b>

FUENTE: Transportistas de Carga pesada Cooperados del Cantón Latacunga

ELABORADO POR: Faican Mayra; Augusta Hidalgo

Como se puede observar las entidades bancarias con mayor acogida por los transportistas es la Unidad Financiera Nacional S.A. y el Banco del Austro por los convenios permanentes que mantienen con las principales Comercializadoras de

vehículos, otro factor importante que ha llamado la atención de sus clientes es la atención rápida y personalizada que brinda la entidad bancaria en cada uno de los trámites.

Es importante mencionar que UNIFINSA del cien por ciento de su presupuesto destinado a los créditos, el 57% es consumido por el Sector del Transporte en donde el 28% está destinado específicamente a la Transportación de Carga Pesada quienes se encuentran en calificación A por cubrir a tiempo sus cuotas mensuales, a pesar de la inestabilidad económica provocada por la falta de trabajo, la competencia y bajo costo del servicio.

Por otro lado es necesario analizar las tasas de interés activas en las que se enmarcan los créditos bancarios de acuerdo al Banco Central del Ecuador con la supervisión de la Superintendencia de Bancos y Seguros; las tasas de interés activas están segmentadas de acuerdo al sector al que se destinan, para el sector Microcrédito se tiene una tasa de interés activa promedio en el año 2011 mínima del 22,87% y máxima del 25,50%, el sector de Consumo con una tasa de interés activa promedio mínima del 15,94% y máxima 16,30% siendo estos sectores a los que se sujetan los transportistas de carga pesada por la facilidad de trámite y la agilidad del crédito y la tasa de interés que ofrece el Banco.

Es necesario destacar que las tasas de interés activas están establecidas por el Banco Central del Ecuador donde se da a conocer el piso y techo que pueden cobrar las instituciones financieras bajo el control estricto de la Superintendencia de Bancos y Seguros, lo cual constituye una oportunidad para el Sector Transportista ya que las instituciones financieras no pueden excederse de los límites establecidos en las tasas de interés.

A continuación se presenta el cuadro en donde se detallan las tasas de interés activas referenciales en el año 2011 para un mayor entendimiento del análisis que posteriormente realizaremos.

**CUADRO N° 2.1:**  
**TASAS DE INTERÉS ACTIVAS EFECTIVAS REFERENCIALES EN EL AÑO**  
**2011 EXPRESADO EN PORCENTAJES**

SEGMENTO	Enero	Febr.	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sept.	Octub.	Nov.	Dic.
Productivo Corporativo	8.59	8.25	8.65	8.34	8.34	8.37	8.37	8.37	8.37	8.17	8.17	8.17
Productivo Empresarial	9.47	9.71	9.66	9.63	9.63	9.54	9.54	9.54	9.54	9.53	9.53	9.53
Productivo PYMES	11.28	11.24	11.31	11.28	11.28	11.27	11.27	11.27	11.27	11.20	11.20	11.20
Consumo	15.94	15.90	15.96	15.88	15.88	15.99	15.99	15.99	15.99	15.91	15.91	15.91
Vivienda	10.47	10.47	10.55	10.56	10.56	10.38	10.38	10.38	10.38	10.64	10.64	10.64
Microcrédito Acumulación Ampliada	23.00	23.00	23.09	23.08	23.08	22.97	22.97	22.97	22.97	22.44	22.44	22.44
Microcrédito Acumulación Simple	25.25	25.20	25.66	25.50	25.50	25.24	25.24	25.24	25.24	25.20	25.20	25.20
Microcrédito Minorista	28.80	28.28	28.94	28.97	28.97	28.97	28.97	28.97	28.97	28.82	28.82	28.82

**FUENTE:** Banco Central del Ecuador

**ELABORADO:** Grupo de Investigadoras

### **2.2.1.2 Factor Político**

En los últimos tiempos el Ecuador atraviesa una crisis política debido a las diferentes ideologías de los numerosos partidos políticos, los cuales no ven beneficios sociales sino individuales, olvidándose del verdadero objetivo que es la búsqueda del bienestar y la mejora de las condiciones materiales y sociales de vida de la población, limitando las actividades de otras organizaciones e individuos generando la aprobación y desaprobación de determinadas leyes de acuerdo a su conveniencia. En este punto los transportistas de carga pesada no tienen una inclinación política definida por lo cual cualquier problemática lo resuelven a través del diálogo libre y democrático.

Gracias a la intervención de la FENATRAPE con la COMEXI se ha logrado la exoneración de los impuesto a la importaciones de vehículos y sus respectivas partes, acuerdo pactado mediante Resolución N° 541, en la sesión celebrada el 28 de enero de 2010, el consejo de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI) emite resolución favorable para diferir a 0% de ad-valoren el arancel nacional de importaciones a los cupos de importación que se aprobaron dentro de la Sub partida arancelaria 4011.20.10.00; así como también se aprobó la exoneración del recargo para salvaguardia por Balanza de Pagos lo cual es beneficioso para este sector.

Por otro lado gestión realizada por la FENATRAPE con el Servicio de Rentas Internas (SRI) ha permitido la emisión de una resolución por parte de SRI que exige a las concesionarias viales a la entrega inmediata de facturas en el momento mismo del cruce de las unidades de transporte pesado por las estaciones de peajes favoreciendo al transportista ya que estas facturas son deducibles de gasto al momento de realizar su Declaración Anual.

### ***2.2.1.3 Factor Legal***

Este aspecto se refiere a leyes, decretos, resoluciones que responden a determinadas políticas del gobierno ecuatoriano.

La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre tiene estrecha relación con los transportistas de carga pesada por lo que es necesario el cumplimiento cabal de la misma para evitar inconvenientes en cuanto a suspensiones, detenciones, sanciones, multas y otros.

El gobierno del Ecuador a través del Servicio de Rentas Internas (SRI) como órgano controlador se encarga de verificar el cumplimiento de las obligaciones tributarias de las cooperativas de transporte que de acuerdo a la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno son agentes de retención mientras que sus asociados deben cumplir con la declaración del Impuesto al Valor Agregado en forma semestral con tarifa 0% y el Impuesto a la Renta Anual, con el objetivo de combatir la informalidad del transporte y que todos tengan las mismas oportunidades y obligaciones. Así también los propietarios de vehículos sean estas personas naturales o jurídicas que realicen el transporte de carga pesada deben contar con el respectivo permiso de operación concedido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas están exonerados del Impuesto Ambiental siempre y cuando presenten una solicitud adjuntado copia del permiso de operación.

Los beneficios sociales por Decreto Presidencial manifiestan que todo trabajador debe está afiliado a seguro social y que debe ser reconocido por lo menos el

salario mínimo unificado que corresponde a la cantidad de doscientos noventa y dos dólares americanos (USD 292); con respecto al transporte pesado, los empleados que trabajan como choferes, se les reconoce un salario fijado por cada dueño del vehículo, el cual es variable, es decir; mientras mejor se desenvuelva en su labor más elevado será su sueldo, por otro lado la afiliación al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) es un beneficio de ley obligatorio; además de estos beneficios, los empleados gozan del decimo tercero, decimo cuarto y vacaciones, que serán dados en las fechas establecidas por el Ministerio de Trabajo.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) mediante resolución No. SB-INSP-2007-061 del 27 de Febrero de 2007 aprobado por la Superintendencia de Bancos y Seguros rige la expedición de una póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito conocido como SOAT el mismo tiene la duración de un año calendario contados desde la fecha de su emisión, con cierta cobertura y sumas aseguradas lo cual constituye un beneficio más para garantizar el pago de gastos relacionados a salud, invalidez y muerte. Para el Transporte de Carga Pesada constituye un documento obligatorio puesto que la jornada larga de trabajo en la que se desenvuelve implica niveles altos de riesgo, es importante destacar que la jornada de trabajo no exime a otro tipo de vehículos.

**TABLA N° 2.2:  
COBERTURAS Y SUMAS ASEGURADAS POR EL SOAT**

<b>SOAT</b>	
<b>CAUSAS</b>	<b>HASTA</b>
Muerte	USD 5.000,00 por persona
Invalidez permanente total o parcial	USD 3.000,00 por persona
Gastos médicos	USD 2.500,00 por persona
Gastos funerarios	USD 400,00 por persona
Gastos de transporte y movilización de víctimas	USD 50,00 por persona

**FUENTE:** Panamericana Compañía de Seguros

**ELABORADO POR:** Mayra Faican; Augusta Hidalgo

Una vez analizado este tipo de seguro ha llegado a la conclusión de que mientras más años de vida útil tenga el vehículo más alto es el costo del seguro pero debido

a la gran cantidad de accidentes y robos los propietarios de los vehículos han visto la necesidad de contratar otro tipo de seguros a través de rastreo satelital que garantiza la devolución de la carga, del vehículo o de las partes del mismo.

La Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador (FENATRAPE) en base al Decreto Ejecutivo No. 264 y después de haber cumplido con todos los requisitos exigidos por el COMEXI logro la importación de llantas con exoneración de salvaguardias y aranceles, constituyéndose un gran beneficio al sector del transporte ya que podrán adquirir llantas a precios especiales lo cual compensa los bajos ingresos que actualmente tiene la transportación organizada.

Mediante Decreto Ejecutivo No. 1145 del 18 de junio de 2008 publicado en el registro oficial No.370 del 30 de junio de 2008 y el Ministerio de Transporte y Obras Publicas se crea el Programa de Reducción de la Contaminación Ambiental, racionalización del subsidio de combustibles de transporte público y su chatarrización como un incentivo financiero no reembolsable para la chatarrización aplicable en función del tipo de vehículo y rango de antigüedad. En el caso del vehículo pesado, el peso determinado corresponde al máximo permitido de 26 toneladas en adelante y más de 30 años de vida útil.

**TABLA N° 2.3:**  
**INCENTIVO FINANCIERO NO REEMBOLSABLE PARA LA**  
**CHATARRIZACIÓN EN DÓLARES**

<b>Valores por tipo de vehículo en dólares</b>					
<b>Rango de años</b>	<b>Liviano (Automóvil, Camioneta)</b>	<b>Mediano (Furgoneta, Minibús, Bus tipo Costa, Rancheras)</b>	<b>Pesado pasajeros (bus)Pesado Carga (Camión desde 3,6 a 10 toneladas)</b>	<b>Pesado (Camión más de 10,0 a 26,0 toneladas)</b>	<b>Pesado Carga (Camión, tractocamión mas de 26,0 toneladas)</b>
<b>Más de 30</b>	3,527.00	8,141.00	12,755.00	17,118.00	28,530.00
<b>De 25 a 29</b>	3,206.00	7,401.00	11,596.00	15,406.00	25,677.00
<b>De 20 a 24</b>	2,915.00	6,728.00	10,542.00	13,866.00	23,110.00
<b>De 15 a 19</b>	2,650.00	6,117.00	9,583.00	12,479.00	20,799.00
<b>De 10 a 14</b>	2,409.00	5,561.00	8,712.00	11,231.00	18,719.00

FUENTE: Ministerio de Coordinación de la Producción y Competitividad

ELABORADO POR: Mayra Faican; Augusta Hidalgo

#### ***2.2.1.4 Factor Tecnológico***

La llegada de modernos vehículos como el Gran Tráiler Europeo KENWORTH DAF de los Andes al Ecuador ha incentivado a los transportistas de carga pesada a utilizar el bono de chatarrización y optar por el financiamiento en distintas entidades bancarias públicas y privadas para la renovación del parque automotor, siendo su principal objetivo la excelencia del servicio prestado, llevando con ello a posesionarse en un mercado competitivo a nivel nacional e internacional. Otros de nuevos avances tecnológicos es la importación de motores Scania con mejores niveles de desempeño y control de emisiones de dióxido de carbono contribuyendo a la descongestión ambiental.

En cuanto a la tecnología radial actualmente las diferentes casas comerciales proveen carcasas creadas con pliegos de acero y aislamiento de caucho, con alta resistencia y reencauchabilidad. Además posee 4 cinturones de acero, con componentes especiales que proveen estabilidad direccional en condiciones exigentes de velocidad; de igual forma la banda de rodamiento tiene un labrado optimizador por computador y compuestos especiales para asegurar un máximo desempeño, alta durabilidad y resistencia a cortes bajo diversas condiciones.

En cuanto a los neumáticos la tecnología ofrece a los propietarios una variedad de llantas con refuerzo de pestañas, construidas con acero lo que genera alta resistencia a la carga y seguridad en el mismo. Entre las marcas más reconocidas tenemos Michelin, Goodyear, General Tire, Durallanta, Yokohama, Aereous.

Los repuestos y herramientas son adquiridos en los almacenes de repuestos conocidos por los propietarios de los vehículos, pero con el mejoramiento continuo en la tecnología de los vehículos se hace más intensa la búsqueda de los repuestos, a esto se suma la restricción de importaciones, es muy posible que con pequeños desperfectos, las unidades con que trabaja la Compañía queden inhabilitadas por tiempo ilimitado.

Por otro lado la avanzada tecnología ofrece lubricantes de primera que ayudan a maximizar el tiempo de operación del motor y brindan la confianza para alcanzar el éxito en la transportación de la carga, para lograr esto es importante el uso de flotas y lubricantes originales como las marcas Ursa, Penzoil, Havoline, Chevron.

#### ***2.2.1.5 Factor Ecológico***

En lo ecológico se ha creado leyes para la protección del medio ambiente, para lo cual gracias a la constante capacitación que brindan el Ministerio del Ambiente se ha logrado establecer una gestión ambiental en lo que se refiere a la transportación de materiales y desechos peligrosos así como también de la manipulación de los mismos, concediéndoles una licencia ambiental para su normal circulación.

En el año 2011 se crea la Ley de Impuestos Verdes con el fin de crear un fondo para descongestionar el medio ambiente y salvaguardar las áreas protegidas, mediante Decreto Ejecutivo No. 1145 del 18 de junio de 2008 publicado en el registro oficial No. 370 del 30 de junio de 2008 se exonera de este pago a los Transportistas de Carga Pesada.

#### ***2.2.1.6 Factor Geográfico***

El actual periodo de gestión encabezado por el Eco. Rafael Correa como Presidente Constitucional de la República a través del Ministerio de Obras Publicas ha logrado la reconstrucción del sistema vial del país, lo cual ha contribuido al desarrollo de la producción logrando que la carga llegue a su destino de manera oportuna, a la vez con vías en perfectas condiciones ha generado menor desgaste del vehículo y mayor ahorro al propietario.

El ingreso económico generado por peajes en las vías del Ecuador al Ministerio de Transporte y Obras Publicas a través de PANAVIAL ha contribuido a que la Panamericana como carretera principal reciba mantenimiento continuo y se ejecute la construcción de nuevas vías que ayuden a la descongestión vehicular.

La diversidad de regiones naturales que posee el Ecuador, es una ventaja para el desarrollo de la Transportación, que se constituyen en fuentes generadoras de trabajo por la diversidad de productos que se dan en cada zona, a través de los puertos marítimos y Aeropuertos de Carga donde se embarcan y desembarcan productos exportados e importados por nuestro país.

Sin embargo el clima constituye una desventaja ya que la diversidad del mismo ha producido varios desastres naturales que afectan las vías de acceso y perjudican la normal circulación de los vehículos de carga pesada.

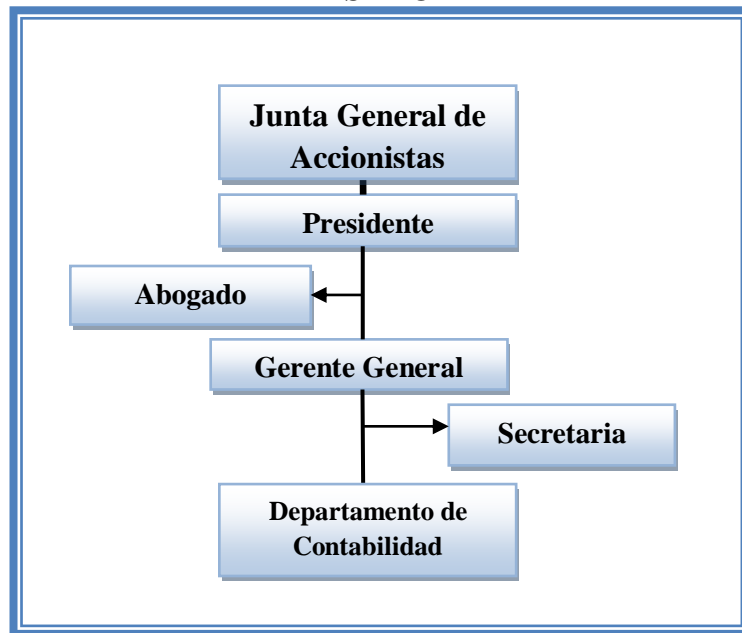
### ***2.2.2. Análisis del Microentorno***

El análisis del micro entorno de las Cooperativas de Transporte Pesado del Cantón Latacunga Provincia de Cotopaxi permitirá hacer un diagnóstico del comportamiento económico de sus actividades mediante variables internas y externas que determinan el desempeño de las mismas.

#### ***2.2.2.1 Organigrama***

Para tener una idea más clara de cómo se encuentran estructuradas las Compañías de Transporte Pesado de Latacunga damos a conocer un organigrama básico que demuestra el nivel de jerarquía con las interrelaciones existentes entre las diferentes áreas de la organización; que se ha constituido en una fortaleza para la misma al unificar ideas y criterios que ayudan a que las compañías crezcan a pasos agigantados y se den a conocer en el mercado competitivo, de igual manera la unión de sus integrantes con deseos de buscar mejores días para la Organización y sus socios ha significado una garantía de mucho peso para poder contraer obligaciones financieras económicas a las cuales responden con la debida responsabilidad que esta se merece. A continuación detallamos el Organigrama Estructural:

**CUADRO N° 2.2:**  
**ORGANIGRAMA ESTRUCTURAL COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE**  
**PESADO**



**FUENTE:** Investigación de Campo  
**ELABORADO:** Grupo de Investigadoras

#### **2.2.2.2 Clientes**

Las cooperativas de transporte de carga pesada del cantón Latacunga han permanecido aproximadamente 15 años en el mercado y durante este tiempo han logrado establecer relaciones fuertes y duraderas con sus clientes utilizando como estrategia la excelente calidad que ofrece en el servicio.

En la actualidad las Compañías de Transporte Pesado tienen una cartera de clientes a contrato fijo y eventuales, siendo un punto más a su favor ya que poseen estabilidad laboral, lo cual ha ayudando a su funcionamiento y constante mejoración del servicio a través de la renovación del parque automotor o de su mantenimiento permanente. A continuación detallamos la lista de clientes fijos y eventuales:

**TABLA N°2.4:**  
**CLIENTES DE LA TRANSPORTACIÓN DE CARGA PESADA**  
**COOPERADOS DEL CANTÓN LATACUNGA**

TIPO DE CLIENTES	EMPRESA	ACTIVIDAD PRINCIPAL
CONTRATO FIJO	ABAUDESA	Exportadores de la fibra de abacá
	ADELCA	Transformación de metales
	HOLCIM	Elaboración de cemento
	MAMUT ANDINO	Asfalto, puzolana
	NOVACERO	Transformación de metales
	VUNTIL S.A.	Importación de cerámica
	BUSINESS WORLD	Transportación de granos secos
CONTRATO EVENTUAL	AGLOMERADOS COTOPAXI	Transformación de madera
	AVIMENTOS	Morochillos
	CARTONERA NACIONAL S.A.	Elaboración de papel
	CEMENTO NACIONAL	Elaboración de cemento
	CERVECERÍA NACIONAL	Elaboración de cerveza
	ARCA CONTINENTAL	Transportación de bebidas gaseosas
	DANEC	Elaboración de aceite, manteca y mantequilla
	ECUACERAMICA	Transporte de cerámicas
	ECUAMADERAS	Madera
	FAMILIA SANCELTA	Elaboración de productos de uso personal
	FLORÍCOLAS	Producción de rosas de importación
	GRUPO SUPERIOR	Elaboración de harinas, balanceados, galletas y confites
	HORMIPISOS	Materiales de construcción
	MOLINOS POULTIER	Elaboración de harinas, balanceados
	PARMALAT	Elaboración de lácteos
	PRONACA	Insumos agrícolas
	PURA CREMA	Elaboración de lácteos y bebidas
	AUTOMOTORES DE LA SIERRA	Transportación de vehículos
	BIOALIMENTAR	Transportación de granos secos
	TESALIA	Embotellado de bebidas
UNILEVER	Elaboración de artículos de aseo personal y comestibles	

**FUENTE:** Investigación de Campo

**ELABORADO POR:** Mayra Faican; Augusta Hidalgo

### **2.2.2.3 Competencia**

En el mercado del Transporte Pesado existen Cooperativas, Compañías, Asociaciones y Transportistas particulares que representan una competencia entre ellas, sin embargo existen cooperativas que mantienen contratación fija de servicios con sus clientes lo cual ha permitido que dichas cooperativas estén en constante actividad permitiendo que las demás Cooperativas accedan a contratos eventuales.

En el mercado de la transportación pesada dentro del Cantón Latacunga existe un número considerable de Cooperativas, Compañías y Asociaciones que cuentan con una flota de tres a cinco vehículos formadas entre familiares que prestan sus servicios esporádicamente; a la vez existen otras más grandes que tienen una flota de 15 a 30 vehículos que gracias a su trayectoria son sólidas y han ganado liquidez por lo cual han logrado mantener contratos fijos con compañías grandes a nivel nacional, cabe recalcar que la existencia de Transportistas informales ha sido la principal y más dura competencia ya que al no estar legalmente constituidos ofrecen sus servicios a costos muy bajos perjudicando las tarifas que las compañías manejan; a su vez la competencia desleal entre los mismos cooperados también se ha constituido como una debilidad para la propia cooperativa afectando su economía.

**TABLA N° 2.5:**  
**TRANSPORTISTAS DE CARGA PESADA COOPERADOS DEL**  
**CANTÓN LATACUNGA**

N°	NOMBRE DE FILIALES	SOCIOS
1	Compañía de Transporte Pesado "COTRAPECSA S.A."	29
2	Compañía de Transporte Pesado "COTINPA S.A."	39
3	Compañía de Transporte Pesado "ESNAMOZ S.A."	30
4	Compañía de Transporte Pesado "MORECAR Cia. Ltda."	15
5	Compañía de Transporte Pesado "SELECTRUC S.A."	37
6	Compañía de Transporte Pesado "TRANSVELOZ Cia. Ltda."	15
7	Compañía de Transporte Pesado "TRUCKLINE S.A."	34
8	Compañía de Transporte Pesado "RUTAS DE COTOPAXI S.A."	30
9	Compañía de Transporte Pesado "TRANSMAGDALENA S.A. "	37
10	Compañía de Transporte Pesado "LOURDES S.A."	37
11	"ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE PESADO DE COTOPAXI"	39
	<b>TOTAL</b>	<b>342</b>

FUENTE: Federación de Transportistas de Carga Pesada de Cotopaxi

ELABORADO POR: Mayra Faican; María Hidalgo

#### **2.2.2.4 Producto – Servicio**

Las compañías de transporte de carga pesada del Cantón Latacunga ofrecen a sus clientes el servicio de transportación de mercadería y materias primas tales como: fibra de abacá, puzolana, asfalto, cerámica, granos secos, madera, papel, bebidas,

productos alimenticios, productos de aseo personal, rosas, harinas, balanceados, lácteos, insumos agrícolas, vehículos entre otros, a precios accesibles, justos cumpliendo con los requerimientos y garantías de sus contratistas a través de un equipo adecuado a la carga de transportación como es el caso de las plataformas, bañeras, tanqueros, container, que en la mayoría de casos el transportista tiene que rentar los mismos para no perder el viaje, aun así la eficiencia y entrega oportuna ha permitido crear y mantener relaciones estrechas y duraderas con sus clientes.

### 2.2.2.5 Precio

El producto o servicio que se intercambia tiene un cierto valor para el público tratando de brindar un beneficio, resolver un problema, satisfacer sus necesidades. Para las Cooperativas de Transporte de Carga Pesada el precio es un factor determinante porque de él depende en gran parte el nivel de competitividad que demuestra, a su vez gracias a este valor el transportista podrá desarrollar sus actividades personales y laborales con normalidad, eficiencia y eficacia.

A continuación se presenta una tabla con un promedio estimativo de los precios en la prestación de los servicios de transporte, sin embargo estas tarifas se ajustan a los requerimientos de los clientes aunque a pérdida con la finalidad de no correr el riesgo de perder un contrato.

**TABLA N° 2.6:**  
**PRECIOS POR SERVICIO DE TRANSPORTE**

<b>TARIFARIO PROMEDIO DE PRECIOS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PESADO EN DÓLARES</b>			
<b>EMPRESA</b>	<b>TARIFA</b>	<b>TRAYECTO</b>	<b>MATERIAL</b>
Novacero	0,68 c/q	GYE-Lasso	Palanquilla
Novacero	0,60 c/q	Esmaraldas-Lasso	Palanquilla
Novacero	0,55 c/q	Esmaraldas-Lasso	Palanquilla
Vuntil	500-800 c/flete	Según destino	Cerámica
Paris Quito	550 c/flete	GYE-Quito	Matria prima
Paris Quito	540 c/flete	GYE-Quito	Matria prima
Abaudesa	470 c/flete	La Concordia-GYE	Fibra de abacá
Holcim	9,50 c/tonelada	Latacunga-GYE	Puzolana

FUENTE: Investigación de campo

ELABORADO POR: Mayra Faican; Augusta Hidalgo

Según el cuadro anterior podemos manifestar que el costo de los fletes se mantiene siempre y cuando sean contratos fijos con las Compañías sin embargo el costo por quintal o tonelada depende del trayecto recorrido y del material que se lleva ayudando al transportista a obtener el precio justo por el servicio que brinda.

#### ***2.2.2.6 Distribución - Venta***

Para las Cooperativas de Transporte de Carga Pesada de Latacunga este aspecto define la manera más acertada de llegar al cliente con el servicio conjuntamente con el manejo efectivo de logística y venta de manera que el producto llegue al lugar y en el momento adecuado en las mejores condiciones.

La transportación de carga pesada utiliza frecuentemente las siguientes rutas de transportación de mercaderías y materia prima en la flota vehicular disponible:

- Guayaquil – Latacunga y viceversa
- Guayaquil – Quito y viceversa
- Guayaquil – Lasso y viceversa
- Guayaquil – Ambato y viceversa
- La Concordia – Guayaquil y viceversa
- Cuenca – Quito y viceversa

### **2.3. METODOLOGÍA APLICADA**

La presente investigación se ha realizado en forma analítica ya que se enfocará en la situación económica que enfrentan los Transportistas de Carga Pesada Cooperados con respecto a las altas tasas de interés bancarias en la ciudad de Latacunga, con la finalidad de confrontar lo que dice la teoría con la realidad.

### ***2.3.1 Tipos de Investigación***

Para la investigación propuesta se ha recurrido a la Investigación Descriptiva la misma que consiste en llegar a conocer las situaciones o actitudes predominantes a través de la descripción exacta de las actividades, objetos, procesos y personas. Su meta no se limita a la recolección de datos, sino a la predicción e identificación de las relaciones que existen entre dos o más variables. Los investigadores no son meros tabuladores, sino que recogen los datos sobre la base de una hipótesis o teoría, exponen y resumen la información de manera cuidadosa y luego analizan minuciosamente los resultados, a fin de extraer generalizaciones significativas que contribuyan al conocimiento al mismo tiempo que permitirá a las postulantes describir y delimitar los distintos elementos del problema y su interrelación de manera que se pueda registrar las características del universo.

### ***2.3.2. Técnicas de Investigación***

#### ***2.3.2.1 Encuesta***

La encuesta es una técnica aplicada, destinada a obtener información de los Transportistas de Carga Pesada a su vez estuvieron dirigidas a los propietarios de los vehículos cooperados de la ciudad de Latacunga con una población de 342 transportistas cooperados, cuyas opiniones impersonales fueron interesantes para la investigación, en donde se utilizó un listado de preguntas (cuestionario) escritas a fin de que el encuestado conteste también por escrito.

#### ***2.3.2.2 Entrevista***

Se ha aplicado esta técnica para obtener datos mediante el diálogo entre dos personas: el entrevistador (Tesisistas) y el entrevistado; con el fin de recabar información que ayude al desarrollo de la investigación.

Se considera necesaria la aplicación de la entrevista a la autoridad máxima de las Cooperativas de Transporte Pesado puesto que son la principal y legal fuente de información de dichas cooperativas, siendo la muestra total 11 organizaciones, cabe recalcar que esta técnica una vez aplicada ayudará a consolidar diferentes y variados criterios.

### ***2.3.3. Investigación de Campo***

Las Tesistas consideran pertinente la aplicación de las herramientas de investigación como la Entrevista y la Encuesta para recabar información relevante relacionada al tema

#### ***2.3.3.1 Análisis e Interpretación de Resultados***

Para la realización del Trabajo de Campo, la técnica que se ha utilizado es la entrevista y la encuesta, y el instrumento aplicado es el cuestionario y la guía de entrevista el cual está dirigido a los diferentes grupos involucrados con el entorno del Sector; diseñado para recabar información acerca de la situación económica. (Ver Anexo N° 1-2).

### *2.3.3.1.1 Análisis e Interpretación de la Entrevista*

#### **ENTREVISTA REALIZADA AL GERENTE DE COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA “RUTAS DE COTOPAXI S.A.”**

**1.- Cómo principal autoridad de la Cooperativa de Transporte de Carga Pesada Rutas de Cotopaxi S.A. ¿Cuál cree Usted que son los beneficios como Transportistas Cooperados?**

Tenemos la ventaja de trabajar aunando esfuerzos y en equipo y por lo tanto no practicamos el individualismo. Contamos con la exoneración de la matriculación vehicular para las unidades de transporte, propiedad de la Cooperativa.

**2.- De sus compañeros cooperados, ¿Qué porcentaje han optado por los incentivos que el Gobierno Nacional otorga?**

Del total de los compañeros cooperados que representa el cien por ciento, el ochenta por ciento se han acogido a bonos para la adquisición de vehículos nuevos.

**3.- Ante las medidas legales y tributarias que no favorecen a los Transportistas Cooperados ¿Cuáles han sido los medios de solución adoptados?**

Ante tantas medidas que el Gobierno ha impuesto y que afectan a la economía de la Transportación Pesada, los Transportistas Cooperados continúan trabajando pero este trabajo se está convirtiendo en un negocio no rentable porque tenemos más gastos que ingresos.

**4.- ¿Cómo ha influenciado la crisis económica internacional en el desempeño del servicio de la Transportación Pesada?**

Por ejemplo para mencionar brevemente los repuestos, llantas, lubricantes, combustible y la propia mano de obra de los mecánicos han subido en un cien por ciento y con los impuestos se elevan mas dichos precios y el costo del flete no compensa a todos los gastos antes mencionados sin embargo el deseo de trabajar y buscar el desarrollo del país y de la propia organización hace que aun nos mantengamos trabajando.

**5.- ¿Cuál es su opinión sobre el futuro del Transporte Pesado?**

Aspiramos que nos unamos puesto que entre los socios bajamos los precios de los fletes y nos perjudicamos, finalmente no obtenemos una rentabilidad justa para nuestro trabajo.

**6.-¿Qué criterio se merece para Usted la tasa de interés del 15,91% vigente en el año 2010 y 2011 para la adquisición de créditos?**

Las tasas de interés de las entidades bancarias para estos años fueron justas porque debemos considerar que para las entidades bancarias es un medio de subsistencia como lo es para nosotros al momento de adquirir un bien o servicio con el monto que nos conceden como crédito.

## **ENTREVISTA REALIZADA AL GERENTE DE COMPAÑÍA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA “MORECAR CÍA. LTDA.”.**

**1.- Cómo principal autoridad de la Compañía de Transporte de Carga MORECAR Cía. Ltda. ¿Cuál cree Usted que son los beneficios como Transportistas Cooperados?**

Contamos con la exoneración de la Matriculación Vehicular, incentivos que el Gobierno Nacional otorga a los Transportistas Cooperados, siendo cooperados podemos trabajar en cualquier parte del país e incluso fuera del mismo.

**2.- De sus compañeros cooperados, ¿Qué porcentaje han optado por los incentivos que el Gobierno Nacional otorga?**

Del total de los compañeros cooperados que representa el cien por ciento, el dos por ciento se han acogido a bonos para la adquisición de vehículos nuevos.

**3.- Ante las medidas legales y tributarias que no favorecen a los Transportistas Cooperados ¿Cuáles han sido los medios de solución adoptados?**

Con las medidas tanto legales y tributarias impuestas en nuestro país hemos tratado de buscar más espacios de trabajo porque es la única manera ya que generando ingresos podemos pagar también impuestos, patentes, sueldos, utilidades que estamos consientes que con el pago de los mismos el Ecuador puede invertir en necesidades básicas de su gente.

**4.- ¿Cómo ha influenciado la crisis económica internacional en el desempeño del servicio de la Transportación Pesada?**

La subida en los precios de llantas, lubricantes, repuestos y demás no compensa con el valor que cuesta un flete existiendo mas egresos que ingresos.

**5.- ¿Cuál es su opinión sobre el futuro del Transporte Pesado?**

Mientras exista la competencia desleal la Transportación Pesada que se encuentra organizada decaerá, pensamos que cada día se hunde más.

**6.- ¿Qué criterio se merece para Usted la tasa de interés del 15,91% vigente en el año 2010 y 2011 para la adquisición de créditos?**

Más allá de lo bueno o malo, alto o bajo que puede ser el porcentaje de interés surge la necesidad de contar con recursos para financiar la compra de un bien o servicio puesto que actualmente es difícil contar con un fondo como ahorro por el alto costo que la actividad de la Transportación requiere.

**ENTREVISTA REALIZADA AL GERENTE DE COMPAÑÍA DE  
TRANSPORTE DE CARGA PESADA “ESNAMOZ S.A.”**

**1.- Cómo principal autoridad de la Compañía de Transporte de Carga Pesada ESNAMOZ S.A. ¿Cuál cree Usted que son los beneficios como Transportistas Cooperados?**

Uno de los beneficios alcanzados como transportistas cooperados fue la importación de vehículos nuevos.

Además con la unión de todas las organizaciones en la FENATRAPE se ha conseguido exoneraciones importantes que han contribuido al desempeño de la actividad.

**2.- De sus compañeros cooperados, ¿Qué porcentaje han optado por los incentivos que el Gobierno Nacional otorga?**

En lo que se refiere al Plan RENOVA, el 15% del total de los compañeros accionistas se han acogido a este beneficio.

**3.- Ante las medidas legales y tributarias que no favorecen a los Transportistas Cooperados ¿Cuáles han sido los medios de solución adoptados?**

Como medidas legales tributarias se ha dado el aumento de aranceles en los diferentes artículos relacionados al parque automotor, la solución adoptada ha sido el consumo de artículos que no están en iguales condiciones que los importados.

**4.- ¿Cómo ha influenciado la crisis económica internacional en el desempeño del servicio de la Transportación Pesada?**

Se ha dado altos costo en insumos vehiculares han influenciado para que el transporte de carga pesada tengan un retroceso en el número de viajeros y por ende en el ingreso económico de su familia.

**5.- ¿Cuál es su opinión sobre el futuro del Transporte Pesado?**

En el futuro si no existe una organización o un reordenamiento de vehículos legales y si no se aplica la Ley de antimonopolio el transporte pesado se complicará y los dueños de unidades tendrán que vender las mismas.

**6.- ¿Qué criterio se merece para Usted la tasa de interés del 15,91% vigente en el año 2010 y 2011 para la adquisición de créditos?**

Pienso que es una tasa cómoda, además es importante que tomemos en cuenta que la necesidad en muchas ocasiones y la facilidad con la que nos dan los créditos nos obligan a recurrir a ellos.

## **ENTREVISTA REALIZADA AL GERENTE DE LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA “COTINPA S.A”**

### **1.- Cómo principal autoridad de la Compañía de Transporte de Carga Pesada COTINPA S.A. ¿Cuál cree Usted que son los beneficios como Transportistas Cooperados?**

Bueno, pienso que las ventajas de estar organizadas son muchas y buenas, primeramente la organización permite llevar en orden las actividades, la administración y cada una de las operaciones que realizamos. Luego, contamos con otras ventajas como estar exonerados en varios aspectos, tales como: matriculación de las unidades de transporte pesado, impuesto ambiental, importaciones de vehículos destinados para la actividad y sus partes sin aranceles

Otra ventaja con la que contamos los transportistas de carga pesada es que por estar organizados podemos realizar adquisiciones en grandes cantidades y obtener descuentos considerables lo cual constituye un gasto pero a precios realmente considerables.

### **2.- De sus compañeros cooperados, ¿Qué porcentaje han optado por los incentivos que el Gobierno Nacional otorga?**

La cooperativa en su conjunto representa el cien por ciento de los cuales por el hecho de contar con unidades en buen estado no hemos optado por acogernos a los beneficios que el Gobierno Nacional otorga.

### **3.- Ante las medidas legales y tributarias que no favorecen a los Transportistas Cooperados ¿Cuáles han sido los medios de solución adoptados?**

En cuanto a las medidas legales tributarias que día a día ha venido imponiendo el Gobierno y por ser parte del Ecuador lo que hemos hecho es acogernos y

cumplirlas totalmente a pesar de que dichas medidas implican impuestos sobre impuestos caso contrario nos sancionan y esto no nos conviene pues mancharía la hoja de vida de nuestra empresa.

#### **4.- ¿Cómo ha influenciado la crisis económica internacional en el desempeño del servicio de la Transportación Pesada?**

La crisis económica implica la subida constante de precios que para nuestro caso representa el alza desmedida de combustibles, llantas, accesorios, repuestos y en sí de los propios vehículos mientras que los precios por los viajes que realizamos no suben y hay que tomar en cuenta de que por el hecho de ser persona jurídica contamos con personal a quienes debemos cancelar por sus servicios prestados entonces si nos damos cuenta lo que nuestra organización genera es más gastos que ingresos.

Otro aspecto importante que destacar es que a pesar de que se cuenta con fletes aunque de manera limitada no nos cancelan sino hasta dos meses después de que se emite la factura por lo tanto no contamos con recursos para realizar los diferentes pagos.

#### **5.- ¿Cuál es su opinión sobre el futuro del Transporte Pesado?**

La Transportación Pesada es una actividad que actualmente se encuentra pasando por una crisis difícil y pienso que se nos vienen días peores sin embargo el hecho de mantenernos unidos como organización, luego como federación provincial y nacional ayudara a conseguir algunos logros para nuestro beneficio.

#### **6.- ¿Qué criterio se merece para Usted la tasa de interés del 15,91% vigente en el año 2010 y 2011 para la adquisición de créditos?**

Independientemente del porcentaje que haya estado vigente, la falta de trabajo y la competencia nos obliga a solicitar créditos y diferirlos para tiempos

## **ENTREVISTA REALIZADA AL GERENTE DE COMPAÑÍA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA “SELECTRUC S.A.”.**

**1.- Cómo principal autoridad de la Compañía de Transporte de Carga Pesada SELECTRUC S.A. ¿Cuál cree Usted que son los beneficios como Transportistas Cooperados?**

Los beneficios que se han logrado gracias a la unión y organización de todos los trasportistas cooperados a nivel nacional han sido de mucha importancia ya que se consiguió exoneraciones en la matricula, en los impuestos ambientales, en la importación de vehículos y sus partes generando un ahorro considerable.

**2.- De sus compañeros cooperados, ¿Qué porcentaje han optado por los incentivos que el Gobierno Nacional otorga?**

De los socios que conformamos la Compañía ninguno optado por este bono ya que trabajamos con vehículos cuyo rango de fabricación está entre 1995 al 2010.

**3.- Ante las medidas legales y tributarias que no favorecen a los Transportistas Cooperados ¿Cuáles han sido los medios de solución adoptados?**

Ante las medidas legales y tributarias hemos luchado constantemente para que el transporte informal se organice para que todos tengamos igualdad de condiciones.

**4.- ¿Cómo ha influenciado la crisis económica internacional en el desempeño del servicio de la Transportación Pesada?**

La crisis económica ha influenciado de manera directa por la subida de precios de todos los insumos que utilizamos para dar este servicio como neumáticos, lubricantes, filtros y repuestos, lo cual genera demasiados gastos mientras que los

costos por viajes no recompensan lo gastado porque se mantienen en el mismo costo.

**5.- ¿Cuál es su opinión sobre el futuro del Transporte Pesado?**

El futuro de la transportación pesada se ve difícil ya que la gran flota vehicular existente dedicada a este servicio impide tener trabajo constante y más aun cuando los precios de todas las cosas suben.

**6.- ¿Qué criterio se merece para Usted la tasa de interés del 15,91% vigente en el año 2010 y 2011 para la adquisición de créditos?**

Es la única opción de poder contar con recursos a la hora y en la cantidad necesaria ya que la situación está difícil para afrontar los gastos con dinero propio.

## **ENTREVISTA REALIZADA AL GERENTE DE COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA “TRANS-MADGALENA S.A.”.**

**1.- Cómo principal autoridad de la Cooperativa de Transporte de Carga Pesada TRANS-MADGALENA S.A. ¿Cuál cree Usted que son los beneficios como Transportistas Cooperados?**

Los beneficios por estar organizados en una Cooperativa nos han favorecido notablemente ya que se ha conseguido disminuir costos grandes como la matriculación de la unidad y encontrarnos exonerados de algunos aranceles al importar un vehículo nuevo o sus partes, además por estar legalmente constituidos podemos ser contratados en cualquier parte del país.

**2.- De sus compañeros cooperados, ¿Qué porcentaje han optado por los incentivos que el Gobierno Nacional otorga?**

En cuanto a bonos del plan Renova que el gobierno implanto no nos hemos acogido puesto que nuestras unidades están en buen estado.

**3.- Ante las medidas legales y tributarias que no favorecen a los Transportistas Cooperados ¿Cuáles han sido los medios de solución adoptados?**

Ante esta problemática nosotros como transportistas conjuntamente con el SRI hemos logrado que los transportistas particulares se formalicen a través del RUC y hemos conseguido que las empresas viales nos den factura del peaje al instante.

**4.- ¿Cómo ha influenciado la crisis económica internacional en el desempeño del servicio de la Transportación Pesada?**

La crisis económica ha influenciado directamente en las transportistas de carga pesada no solo por la subida de precios de los insumos que utilizamos para el

desempeño de este servicio sino también por el alto costo de la canasta básica lo cual implica demasiados gastos en una rentabilidad que no existe.

**5.- ¿Cuál es su opinión sobre el futuro del Transporte Pesado?**

Excesivo por el constante incremento de vehículos y a pesar de que este servicio no desaparecerá nunca en un futuro el trabajo estará limitado lo que llevara a la quiebra de muchos transportistas.

**6.- ¿Qué criterio se merece para Usted la tasa de interés del 15,91% vigente en el año 2010 y 2011 para la adquisición de créditos?**

Pienso que es una tasa razonable y los porcentajes se relacionan entre las entidades financieras privadas a donde la mayoría de transportistas acudimos.

**ENTREVISTA REALIZADA AL GERENTE DE COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA “TRANSPORTES LOURDES S.A.”.**

**1.- Cómo principal autoridad de la Cooperativa de Transporte de Carga Pesada TRANSPORTES LOURDES S.A. ¿Cuál cree Usted que son los beneficios como Transportistas Cooperados?**

Como transportistas al estar organizados en una cooperativa somos acreedores de múltiples beneficios logrados con las constantes luchas de las cuales hemos obtenido la exoneración a la matriculación vehicular, la exoneración al impuesto ambiental el arancel cero a las importaciones de vehículos y sus partes, a la vez otros de los beneficios es el acceso a la compra repuestos, lubricantes, llantas al por mayor permitiendo abaratar costos y llegar a los socios con productos de calidad a precio de costo.

**2.- De sus compañeros cooperados, ¿Qué porcentaje han optado por los incentivos que el Gobierno Nacional otorga?**

Del 100% de los compañeros cooperados en nuestra Cooperativa ninguno ha optado por ser partícipe del bono de chatarrización ya que contamos con unidades en buen estado que se encuentran dentro de su vida útil.

**3.- Ante las medidas legales y tributarias que no favorecen a los Transportistas Cooperados ¿Cuáles han sido los medios de solución adoptados?**

Ante las medidas establecidas lo único que nos queda es acogernos a ellas y -cumplirlas, sin embargo para aquellas medidas que no nos favorecían hemos logrado acuerdos con la ayuda de la FENATRAPE y las entidades competentes para establecer medidas que favorezcan tanto al gobierno como al transportista.

**4.- ¿Cómo ha influenciado la crisis económica internacional en el desempeño del servicio de la Transportación Pesada?**

Considero que la inflación como uno de los fenómenos económicos a desempeñado un papel negativo en el desempeño del transporte pesado ya que cada día los costos de insumos suben y el precio del servicio se mantiene intacto por lo tanto actualmente es un negocio que no genera la rentabilidad esperada para depender únicamente de esta actividad

**5.- ¿Cuál es su opinión sobre el futuro del Transporte Pesado?**

Pienso que el servicio de la Transportación Pesada en el futuro se va a ver más complicado todavía puesto que cada día se incrementan más unidades de transporte (competencia), además es imposible cubrir con trabajo para todas las unidades lo que lleva a la quiebra del negocio por la inestabilidad económica existente.

**6.- ¿Qué criterio se merece para Usted la tasa de interés del 15,91% vigente en el año 2010 y 2011 para la adquisición de créditos?**

Bueno, estas son tasas de interés ya establecidas por la Superintendencia de Bancos y Seguros y debemos sujetarnos a ellas puesto que ya están definidas.

**ENTREVISTA REALIZADA AL PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA DE  
TRANSPORTE DE CARGA PESADA DE TRÁILERS DE COTOPAXI  
“COTRAPECSA S.A”.**

**1.- Cómo principal autoridad de la Compañía de Transporte de Carga Pesada de Tráileres de Cotopaxi COTRAPECSA S.A. ¿Cuál cree Usted que son los beneficios como Transportistas Cooperados?**

La organización nos da solidez y garantías para ejercer la actividad de la transportación.

Contamos con la exoneración de la matriculación vehicular mediante la tasa que establece la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.

Existe la exoneración del impuesto ambiental o conocido como impuesto verde, en este caso el socio que tenga más de un vehículo en el primero será exonerado con el cien por ciento y por los demás vehículos en un ochenta por ciento.

En cuanto a lubricantes, llantas, repuestos y demás son adquiridos a los distribuidores en precios cómodos y a la vez la compañía vende a sus socios. Es importante mencionar la importación de llantas y tráileres con aranceles 0 y conjuntamente con la ayuda de la Corporación Financiera Nacional que concede créditos al 8,5% de interés.

**2.- De sus compañeros cooperados, ¿Qué porcentaje han optado por los incentivos que el Gobierno Nacional otorga?**

Uno de los incentivos que el gobierno nos ha proporcionado es la compra de vehículos con aranceles cero lo cual ha sido beneficioso para un 70% de la compañía.

**3.- Ante las medidas legales y tributarias que no favorecen a los Transportistas Cooperados ¿Cuáles han sido los medios de solución adoptados?**

En este caso hemos buscado que el transporte informal se organice a través del control del SRI como un organismo que exige a todo transportista a obtener su Registro Único de Contribuyentes (RUC).

**4.- ¿Cómo ha influenciado la crisis económica internacional en el desempeño del servicio de la Transportación Pesada?**

Con relación a este tema debo manifestarle que a medida de que exista producción también se mueve el transporte.

Debido a la crisis económica los costos se han ajustado al límite máximo por lo tanto las utilidades son mínimas.

**5.- ¿Cuál es su opinión sobre el futuro del Transporte Pesado?**

Pienso que el transporte pesado es una actividad que nunca va a desaparecer puesto que mientras más crece la población aumenta las necesidades y por ende el servicio de transporte crece.

**6.- ¿Qué criterio se merece para Usted la tasa de interés del 15,91% vigente en el año 2010 y 2011 para la adquisición de créditos?**

En este caso con las entidades financieras privadas todas se manejan con un determinado porcentaje sin embargo una buena opción es acudir una institución financiera pública que ofrece intereses más bajos aunque los trámites son largos y burocráticos y se corre el riesgo de no calificar para el crédito.

## **ENTREVISTA REALIZADA AL GERENTE DE LA ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE PESADO DE COTOPAXI “ASOTRAPEC”.**

### **1.- Cómo gerente general de la Asociación de Transporte de Carga Pesada de Cotopaxi ASOTRAPEC. ¿Cuál cree Usted que son los beneficios como Transportistas Cooperados?**

Los principales beneficios que tenemos como transportistas cooperados son:

- Llevar de manera organizada la transportación y contratación de fletes.
- Exoneración en la matricula vehicular y el impuesto verde.
- Podemos realizar adquisiciones de llantas, lubricantes, repuestos y otros a costos considerables.
- Se ha logrado traer una distribuidora de repuestos KENWORTH que actualmente funciona junto a las oficinas de la Asociación, la misma que ofrece repuestos originales a precios justos a los socios.
- Gracias a lucha de la FENATRAPE conjuntamente con el SRI se ha logrado que las concesionarias viales otorguen la respectiva factura a momento en que los vehiculos pasan.
- También se ha logrado conjuntamente con el SRI que los transportistas informales se organicen y se integren a las Cooperativas, Compañías y/o Asociaciones existentes en el Cantón de Latacunga.
- En el año 2011 la Asociación adquirió 20 unidades de vehículos a distribuidora KENWORTH en el Ecuador que por el número de vehículos adquiridos nos otorgaron un descuento considerable.

**2.- De sus compañeros cooperados, ¿Qué porcentaje han optado por los incentivos que el Gobierno Nacional otorga?**

En cuanto a bonos o incentivos económicos ninguno de los asociados ha optado por acogerse.

**3.- Ante las medidas legales y tributarias que no favorecen a los Transportistas Cooperados ¿Cuáles han sido los medios de solución adoptados?**

En cuanto a las medidas legales tributarias hemos tratado de acogernos y cumplir con lo que el Estado impone para evitar cualquier tipo de problema.

**4.- ¿Cómo ha influenciado la crisis económica internacional en el desempeño del servicio de la Transportación Pesada?**

Con la disminución de la importación de la materia prima ha bajado el servicio de transporte, por otro lado cada día aumenta los precios de los repuestos, llantas, lubricantes, que no compensan el costo del flete, sin embargo los transportistas cooperados a nivel nacional estamos trabajando para presentar al Ministerio de Transporte y Obras publicas una tabla base por tonelada kilometro transportado.

**5.- ¿Cuál es su opinión sobre el futuro del Transporte Pesado?**

La transportación pesada lograra subsistir mientras se encuentren organizados puesto que es la base de toda actividad, es importante también reducir la competencia por medio de la formalización de los transportistas independientes.

**6.- ¿Qué criterio se merece para Usted la tasa de interés del 15,91% vigente en el año 2010 y 2011 para la adquisición de créditos?**

Tengo entendido que las tasas de interés las establecen la Superintendencia de Bancos y Seguros por lo tanto no nos queda más que acatarlas y cumplirlas.

**ENTREVISTA REALIZADA AL GERENTE DE LA COMPAÑÍA DE  
TRANSPORTE PESADO “TRANSVELOZ CIA. LTDA.”.**

**1.- Cómo principal autoridad de la Compañía de Transporte Pesado TRANSVELOZ Cía. Ltda. ¿Cuál cree Usted que son los beneficios como Transportistas Cooperados?**

Como cooperados tenemos varios beneficios, lo más importantes considero que son los siguientes:

- Exoneración en la matriculación vehicular.
  
- Exoneración el impuesto ambiental
  
- Además como asociación compramos vehículos, llantas, lubricantes, repuestos en grandes cantidades con descuentos, lo que permite compartir a nuestros socios.

**2.- De sus compañeros cooperados, ¿Qué porcentaje han optado por los incentivos que el Gobierno Nacional otorga?**

El 70% de los asociados han adquirido vehículos nuevos con aranceles cero con la ayuda de la Corporación Financiera Nacional para el financiamiento del mismo.

**3.- Ante las medidas legales y tributarias que no favorecen a los Transportistas Cooperados ¿Cuáles han sido los medios de solución adoptados?**

Como asociados hemos cumplido con las medidas tributarias y legales que impone el Estado pensando en que la única manera de subsistir es por medio del trabajo honesto.

**4.- ¿Cómo ha influenciado la crisis económica internacional en el desempeño del servicio de la Transportación Pesada?**

La crisis económica ha influido de manera negativa para la transportación pesada ya que es un factor que ha marcado la crisis económica es la competencia que ofrece fletes a menor costo quitando oportunidades a los transportistas cooperados, más aun con la tercerización de fletes haciendo que el precio del flete llegue al dueño del vehículo en menor valor y generando una ganancia importante para los intermediarios.

**5.- ¿Cuál es su opinión sobre el futuro del Transporte Pesado?**

Estamos convencidos de que la única manera de seguir adelante es a través de la organización lo que permitirá ser contratados para brindar un servicio de calidad. Es importante recalcar que el Transporte Pesado forma parte del sector terciario de la economía del país que genera ingresos y satisface necesidades de la población y de su propietario.

**6.- ¿Qué criterio se merece para Usted la tasa de interés del 15,91% vigente en el año 2010 y 2011 para la adquisición de créditos?**

Cuando la necesidad apremia no nos queda más que acceder a los créditos y sujetarnos a las tasa de interés aunque pienso que son accesibles.

**ENTREVISTA REALIZADA AL GERENTE DE LA COMPAÑÍA DE  
TRANSPORTE PESADO “TRUCKLINE S.A”.**

**1.- Cómo principal autoridad de la Compañía de Transporte Pesado “TRUCKLINE S.A.” ¿Cuál cree Usted que son los beneficios como Transportistas Cooperados?**

Contamos para las importaciones con aranceles cero, exoneración en la importación de vehículos, exoneración en la matrícula vehicular y en el impuesto verde.

**2.- De sus compañeros cooperados, ¿Qué porcentaje han optado por los incentivos que el Gobierno Nacional otorga?**

Considero que la totalidad de los compañeros cooperados ninguno se ha acogido a incentivos o bonos otorgados por el gobierno.

**3.- Ante las medidas legales y tributarias que no favorecen a los Transportistas Cooperados ¿Cuáles han sido los medios de solución adoptados?**

Ante las medidas tributarias impuestas nos hemos acogido puesto que son establecidas para cumplirlas a cabalidad porque además representa que verdaderamente estamos ejerciendo una actividad.

**4.- ¿Cómo ha influenciado la crisis económica internacional en el desempeño del servicio de la Transportación Pesada?**

La crisis económica que hemos venido viviendo ha provocado la subida en los precios de llantas, lubricantes, repuestos, vehículos; mientras que los precios de los fletes no suben por lo tanto tenemos más gastos que ingresos.

**5.- ¿Cuál es su opinión sobre el futuro del Transporte Pesado?**

Pienso que la situación se complica cada día más ante la oferta de transporte lo que hace imposible que exista trabajo para todos, más aun cuando todo sube de precio.

**6.- ¿Qué criterio se merece para Usted la tasa de interés del 15,91% vigente en el año 2010 y 2011 para la adquisición de créditos?**

En este caso, más allá de mi criterio está la Ley , la misma que claramente indica que el órgano regulador de los bancos es la Superintendencia de Bancos y Seguros y ésta es la entidad encargada de establecer los porcentajes de interés para los créditos y demás servicios bancarios por lo que no me queda más que sujetarme a ellas.

## **ANÁLISIS DE LA ENTREVISTA:**

Mediante la información obtenida, se ha concluido que la unidad y la organización de todos los transportistas ha sido la base para el logro de los beneficios que ahora gozan de los cuales podemos mencionar: Exoneración de un porcentaje considerable en el pago de matrículas de las unidades de transporte, exoneración del impuesto ambiental o conocido como impuesto verde, aranceles 0 para las importaciones de vehículos, repuestos, llantas y otros.

Por otro lado nos hemos dado cuenta que los incentivos otorgados por el Gobierno Nacional a este sector no ha tenido la acogida esperada puesto que muchos socios cuentan con unidades de transporte que están dentro de su vida útil considerándose una desventaja ya que a menos años de uso menor es el bono, lo que no sucede con los vehículos que han excedido los treinta años de uso porque su incentivo económico es mayor.

Una de las medidas legales - tributarias que no favorecía a la Transportación Pesada fue la ilegalidad en las actividades de muchos transportistas informales que ofrecían menor costo en los fletes convirtiéndose en una amenaza constante al trabajo de los cooperados sin embargo el SRI con la Federación de Transporte Pesado del Ecuador tomaron medidas correctivas que obligaron a organizarse jurídicamente para competir en condiciones semejantes.

El Ecuador se ve influenciado por la crisis económica de Europa y Estados Unidos que son países productores e importadores de vehículos y sus partes; lo que ocasiona un proceso inflacionario constante que ha perjudicado a todos los sectores de la producción donde se encuentra inmerso el sector transportista que se ha visto afectado por el alza de de los insumos necesarios para esta actividad como llantas, lubricantes, mano de obra y otros; mientras que el costo de los fletes realizados no han cambiado, haciendo que la economía del Transportista decaiga .

En cuanto al futuro de la Transportación Pesada muchos de los entrevistados aseguraron este servicio no desaparecerá porque mientras haya producción habrá la necesidad de transportar bienes de un lugar a otro, sin embargo otros manifestaron que este sector se verá afectado por la gran cantidad de vehículos que se siguen sumando.

Por otro lado las tasas de interés vigentes en el año 2010 y 2011 son aceptadas por los transportistas ya que manifestaron que al ser establecidas por la Superintendencia de Bancos y Seguros y reguladas por el Banco Central del Ecuador deben sujetarse a aquellas disposiciones, además ante la necesidad de contar con recursos para adquirir, mantener y renovar el parque automotor y con ello mejorar el servicio deben optar por los créditos.

### 2.3.3.1.2 Análisis e Interpretación de la Encuesta

- **Objetivo:** Recabar información en forma directa de los propietarios de las unidades vehiculares que contribuya al desarrollo de la Investigación planteada.

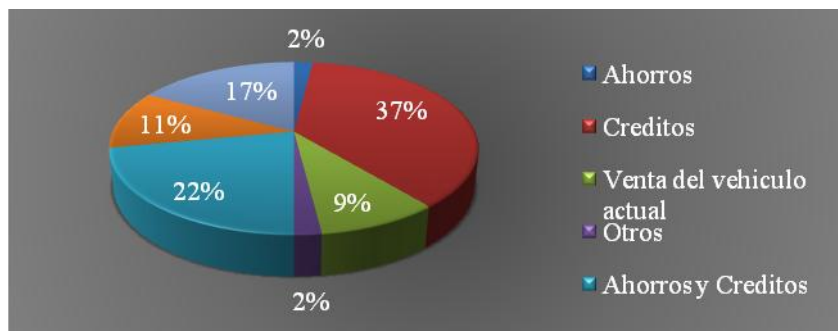
#### 1.- Como transportista cooperado al pensar en la renovación de su vehículo cuáles son sus principales opciones de financiamiento?

**TABLA N° 2.7:**  
**OPCIONES DE FINANCIAMIENTO**

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
Ahorros	7	2
Créditos	126	37
Venta del vehículo actual	31	9
Otros	7	2
Ahorros y Créditos	75	22
Ahorros y venta del vehículo	38	11
Crédito y venta del vehículo	58	17
<b>TOTALES</b>	<b>342</b>	<b>100</b>

FUENTE: Investigación de Campo

**GRÁFICO N° 2.1:**  
**OPCIONES DE FINANCIAMIENTO**



FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO: Grupo de Investigadoras

Del 100% de los encuestados el 37% recurren a los créditos bancarios, el 22% acuden a los ahorros ya obtenidos y un crédito bancario, el 17% optan por créditos y a la venta del vehículo actual, el 11% han optado por ahorrar y vender el vehículo actual para poder renovar su automotor, el 9% de propietarios prefieren vender su vehículo para comprar otro; por último el 2% de los propietarios optan por ahorrar y otros medios de financiamiento; por lo que se que los transportistas en su gran mayoría prefieren acceder a créditos otorgados por las entidades bancarias privadas.

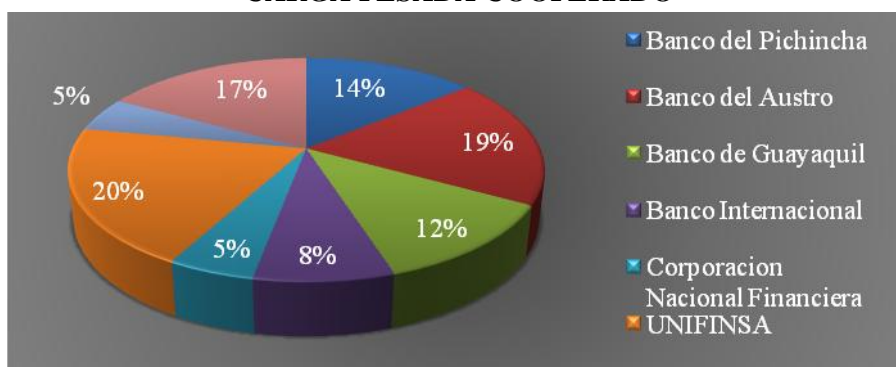
2.- En caso de que su adquisición la realice a través de un crédito bancario, ¿Cuáles son las principales Entidades Financieras a las que Usted acude?

**TABLA N° 2.8:**  
**ENTIDADES BANCARIAS PREFERIDAS POR LOS TRANSPORTISTAS DE CARGA PESADA COOPERADOS**

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
Banco del Pichincha	48	14
Banco del Austro	65	19
Banco de Guayaquil	41	12
Banco Internacional	27	8
Corporación Nacional Financiera	17	5
UNIFINSA	69	20
Otro	17	5
No requieren de financiamiento	58	17
<b>TOTALES</b>	<b>342</b>	<b>100</b>

FUENTE: Investigación de Campo  
 ELABORADO POR: Grupo de Investigadoras

**GRÁFICO N° 2.2:**  
**ENTIDADES BANCARIAS PREFERIDAS POR LOS TRANSPORTISTAS DE CARGA PESADA COOPERADO**



FUENTE: Investigación de Campo  
 ELABORADO: Grupo de Investigadoras

Del 100% de los encuestados el 20 % recurren para su financiamiento a UNIFINSA, el 19% a optado por el Banco del Austro, el 17% prefiere ahorrar, el 14% recurren a el Banco del Pichincha, el 12% manifiesta su favoritismo por el Banco de Guayaquil, el 8% comento su preferencia por el Banco Internacional, el 5% prefiere a la Corporación Financiera Nacional y el 5% recurren a los otras entidades por lo que nosotras manifestamos que un porcentaje significativo de encuestados optan por la entidad financiera UNIFINSA y al Banco del Austro.

**3.- ¿Cuál (es) es (son) el (los) motivo(s) por los que Usted recurre a la Entidad Financiera para acceder a dicho crédito?**

**TABLA N° 2.9:  
MOTIVOS POR LOS CUALES LOS TRANSPORTISTAS ACUDEN A  
LOS BANCOS**

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
Facilidad de pago	27	8
Rapidez en los tramites	120	35
Menor porcentaje de interés	69	20
Menos garantías	7	2
Rapidez en los tramites y menor porcentaje de interés	31	9
Menor porcentaje de interés y menos garantías	7	2
Facilidad de pago y menor interés	13	4
Facilidad de pago y rapidez en los tramites	7	2
Rapidez en los tramites y menos garantías	3	1
No hacen créditos	58	17
<b>TOTALES</b>	<b>342</b>	<b>100</b>

FUENTE: Investigación de Campo  
ELABORADO POR: Grupo de Investigadoras

**GRÁFICO N° 2.3:  
MOTIVOS POR LOS CUALES LOS TRANSPORTISTAS ACUDEN A  
LOS BANCOS**



FUENTE: Investigación de Campo  
ELABORADO: Grupo de Investigadoras

Del 100% de los encuestados el 35% acude a las entidades bancarias por la rapidez en los tramites, el 20% manifiesta que el menor porcentaje de interés incentiva obtener créditos, el 17% no recurre a los créditos por lo que no dan su opinión, el 9% optan por la rapidez en los tramites y el menor interés, el 8% prefiere la facilidad de pago, el 4% acuden a entidades bancarias que brinden facilidad de pago y menor interés, el 2% prefiere menos garantías, el otro 2% opta por menor porcentaje de interés y menos garantías, y el último 2% analiza a entidades que ofertan menor porcentaje de interés y menos garantías y solo el 1% se fija en el porcentaje de interés; por lo que podemos evidenciar la preferencia de acudir a las entidades financieras.

#### 4.- En cuanto al monto de sus ingresos:

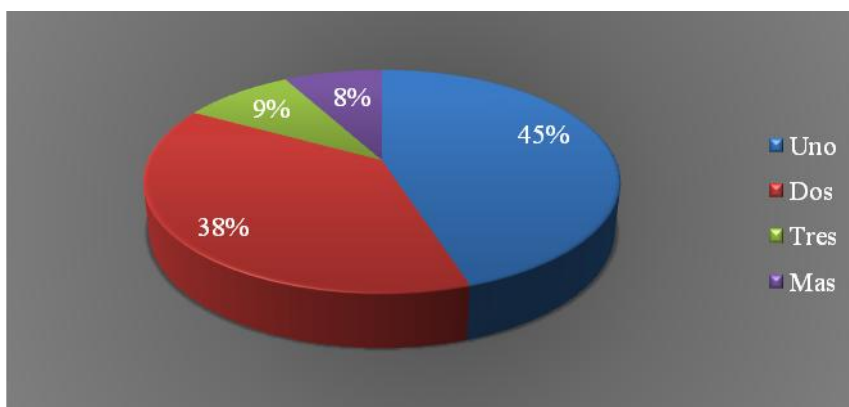
##### 4.1 ¿Cuántos carros tiene?

**TABLA N°2.10:**  
**NÚMERO DE VEHÍCULOS POR PROPIETARIO**

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
Uno	154	45
Dos	130	38
Tres	31	9
Mas	27	8
<b>TOTALES</b>	<b>342</b>	<b>100</b>

FUENTE: Investigación de Campo  
ELABORADO POR: Grupo de Investigadoras

**GRÁFICO N°2.4:**  
**NÚMERO DE VEHÍCULOS POR PROPIETARIO**



FUENTE: Investigación de Campo  
ELABORADO: Grupo de Investigadoras

Del 100% de los propietarios encuestados el 45% de la población total posee solo un vehículo, el 38% de los socios poseen dos vehículos, el 9% tienen tres vehículos y solo el 8% de los propietarios poseen más de tres vehículos; por lo que podemos notar que la mayoría de propietarios ha empezado su labor con un vehículo mientras que solo pocos propietarios tienen más de tres vehículos.

#### 4.2 ¿Cuántos viajes realiza mensualmente?

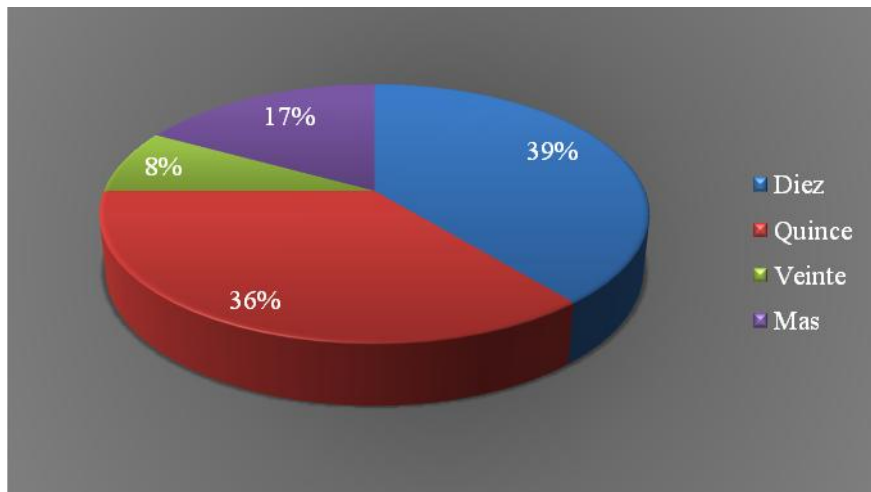
**TABLA N° 2.11:**  
**NÚMERO DE VIAJES MENSUALES POR VEHÍCULO**

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
Diez	133	39
Quince	124	36
Veinte	27	8
Mas	58	17
<b>TOTALES</b>	<b>342</b>	<b>100</b>

FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO POR: Faican Grupo de Investigadoras

**GRÁFICO N°2.5:**  
**NÚMERO DE VIAJES MENSUALES POR VEHÍCULO**



FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO: Grupo de Investigadoras

Del 100% de los encuestados el 39% de los transportistas realizan diez viajes mensuales entre cortos y largos, el 36% ejecutan quince viajes mensuales, el 17% manifiesta que realizan veinte viajes mensuales los cuales son de corta distancia y por último el 8% efectúan más de veinte viajes cortos; por lo que se puede deducir que en su gran mayoría por vehículo se puede realizar de diez a quince viajes mensuales entre cortos y largos lo cual ha hecho que esta medio de trabajo sea muy competitivo.

### 4.3 ¿Cuál es su ingreso estimado por viaje?

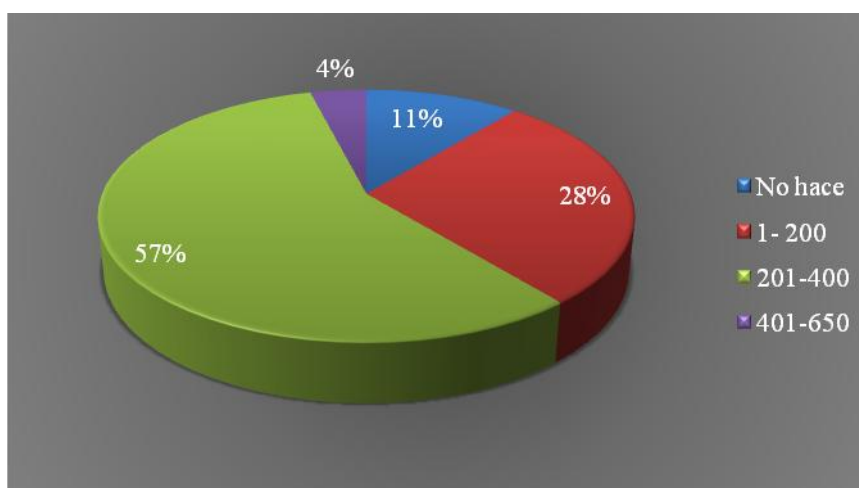
**TABLA N° 2.12:**  
**COSTO POR VIAJE CORTO**

<b>ALTERNATIVA</b>	<b>FRECUENCIA</b>	<b>%</b>
No hace	38	11
1- 200	96	28
201-400	195	57
401-650	13	4
<b>TOTALES</b>	<b>342</b>	<b>100</b>

FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO POR: Grupo de Investigadoras

**GRÁFICO N° 2.6:**  
**COSTO POR VIAJE CORTO**



FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO: Grupo de Investigadoras

Del 100% de los transportistas de carga pesada se encontró que el 57% realizan viajes cortos con un costo que se encuentra en el rango de 201 hasta 400 dólares por viaje, mientras 28% realiza viajes que se valoran desde 1 hasta 200 dólares, el 11% se dedica a realizar solo viajes de larga distancia y por último el 4% tiene viajes desde 401 a 650 dólares; por lo que podemos decir que la mayoría de transportistas al realizar viajes cortos generan un ingreso aproximado entre los 201 hasta 400 dólares.

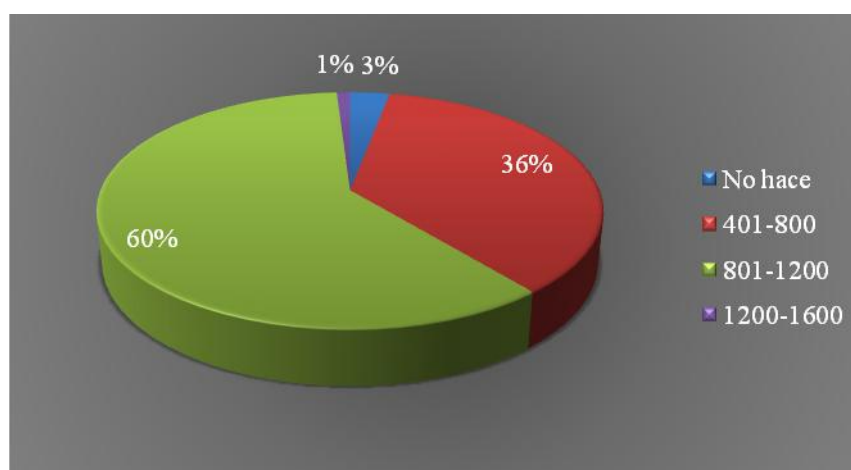
**TABLA N° 2.13:**  
**COSTO POR VIAJE LARGO**

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
No hace	10	3
401-800	123	36
801-1200	206	60
1200-1600	3	1
<b>TOTALES</b>	<b>342</b>	<b>100</b>

FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO POR: Grupo de Investigadoras

**GRÁFICO N° 2.7:**  
**COSTO POR VIAJE LARGO**



FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO: Grupo de Investigadoras

Del 100% de los encuestados el 60% de la población manifiesta que realiza viajes con un costo desde 801 hasta 1000 dólares, el 36% reciben un ingreso de entre 401 hasta 800 por viaje realizado, el 3% solo hace viajes cortos y solo el 1% de los transportistas de carga pesada realiza viajes extremadamente largos con un costo de 1200 a 1600 dólares; por lo que podemos mencionar que la mayoría de transportistas al realizar viajes largos generan un ingreso aproximado entre los 801 hasta 1000 dólares.

## 5. En cuanto al monto de sus egresos:

### 5.1 ¿Cuántos choferes trabajan a su servicio?

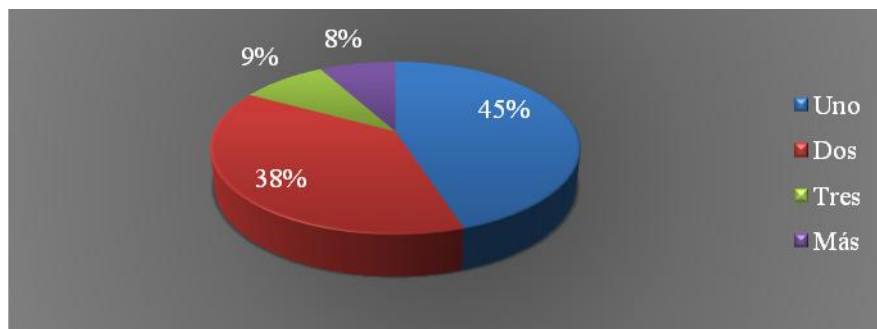
**TABLA N° 2.14:**  
**NÚMERO DE CHOFERES A CARGO DEL PROPIETARIO DEL VEHÍCULO**

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
Uno	154	45
Dos	130	38
Tres	31	9
Más	27	8
<b>TOTAL</b>	<b>342</b>	<b>100</b>

FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO POR: Grupo de Investigadoras

**GRÁFICO N° 2.8:**  
**NÚMERO DE CHOFERES A CARGO DEL PROPIETARIO DEL VEHÍCULO**



FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO: Grupo de Investigadoras

Mediante el cuestionario aplicado, del 100% de los encuestados, el 45% respondieron que tienen a su cargo un solo chofer; el 38% cuenta con el servicio de dos choferes; el 9% con tres mientras que el 8% respondió que tiene a su cargo más de tres personas que desempeñan la función antes mencionada; por lo que se puede evidenciar todos los Transportistas Cooperados cuentan con un chofer por vehículo independientemente de las unidades que tengan.

## 5.2 ¿Cada que período de tiempo, da mantenimiento a su vehículo?

**TABLA N° 2.15:**

### **PERÍODO DE TIEMPO DE MANTENIMIENTO DEL VEHÍCULO**

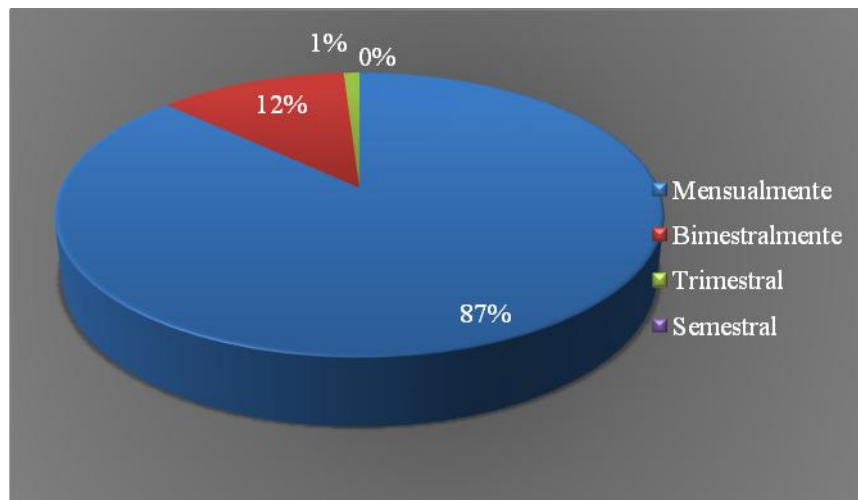
<b>ALTERNATIVA</b>	<b>FRECUENCIA</b>	<b>%</b>
Mensualmente	298	87
Bimestralmente	41	12
Trimestral	3	1
Semestral	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>342</b>	<b>100</b>

**FUENTE:** Investigación de Campo

**ELABORADO POR:** Grupo de Investigadoras

**GRÁFICO N° 2.9:**

### **PERÍODO DE TIEMPO DE MANTENIMIENTO DEL VEHÍCULO**



**FUENTE:** Investigación de Campo

**ELABORADO:** Grupo de Investigadoras

Del 100% de los encuestados, el 87% manifestó que el periodo de tiempo en el cual dan mantenimiento a su vehículo es en forma mensual, el 12% lo hacen bimestralmente y por último el 1% indico que lo realiza trimestralmente; podemos notar que la mayoría de los propietarios dan mantenimiento a su vehículo cada mes con la finalidad de que rinda adecuadamente.

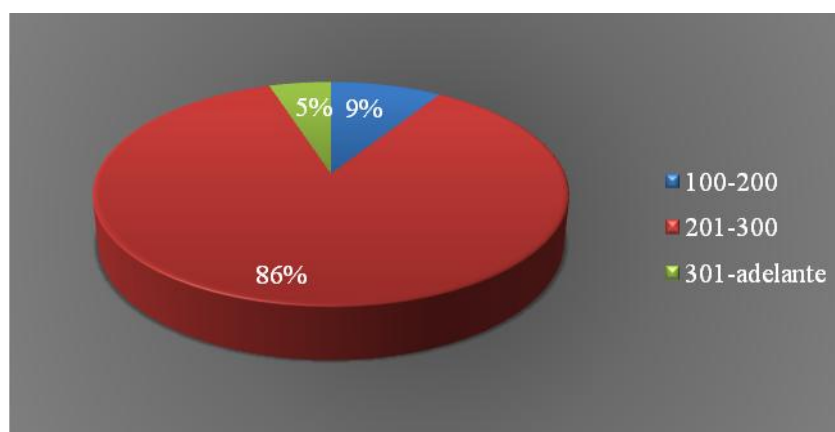
### 5.3 Indique el monto mensual aproximado que Usted cancela por lubricantes

**TABLA N° 2.16:**  
**MONTO MENSUAL PAGADO POR LUBRICANTES**

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
100-200	31	9
201-300	294	86
301-adelante	17	5
<b>TOTAL</b>	<b>342</b>	<b>100</b>

FUENTE: Investigación de Campo  
ELABORADO POR: Grupo de Investigadoras

**GRÁFICO N° 2.10:**  
**MONTO MENSUAL PAGADO POR LUBRICANTES**



FUENTE: Investigación de Campo  
ELABORADO: Grupo de Investigadoras

Del 100% de los encuestados, el 86% manifestó que la compra de lubricantes genera un costo de 201 a 300 dólares, el 9% de los encuestados gasta un promedio de 100 a 200 dólares y el 5% manifestó que este gasto supera los 301 dólares; por lo que podemos decir que la gran mayoría de vehículos por la actividad a la que se dedican deben recibir mantenimiento generalmente en forma mensual, lo que implica una alta cantidad de dinero gastado que va entre los 201 a 300 dólares.

#### 5.4 ¿Con que frecuencia cambia el juego de llantas de su vehículo?

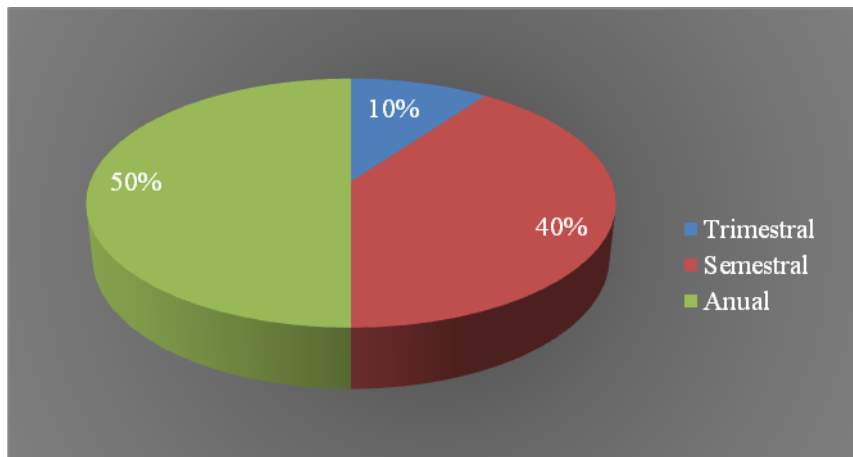
**TABLA N° 2.17:**  
**FRECUENCIA DE CAMBIO DEL JUEGO DE LLANTAS**

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
Trimestral	34	10
Semestral	137	40
Anual	171	50
<b>TOTAL</b>	<b>342</b>	<b>100</b>

FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO POR: Grupo de Investigadoras

**GRÁFICO N° 2.11:**  
**FRECUENCIA DE CAMBIO DEL JUEGO DE LLANTAS**



FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO: Grupo de Investigadoras

Del 100% de la población encuestada, el 50% manifestó que el cambio del juego de llantas lo realiza de manera anual, el 40% señaló que lo hace semestral, el 10% indicó que lo hace trimestralmente; por lo que podemos notar el cambio de llantas de los vehículos de carga pesada en la gran mayoría ocurre de manera anual ya que la manufacturación está basada en alta calidad con la tecnología disponible y por supuesto en el debido cuidado sin embargo para los cambios que ocurren en forma trimestral o semestral puede darse por la cantidad de viajes realizados, el peso de la carga, el estado de las vías y por adquirir llantas no garantizadas.

## 5.5 ¿Cuál es el monto aproximado que Usted cancela por peajes, alimentación, combustible e imprevistos por viaje realizado?

### 5.5.1 Viajes cortos

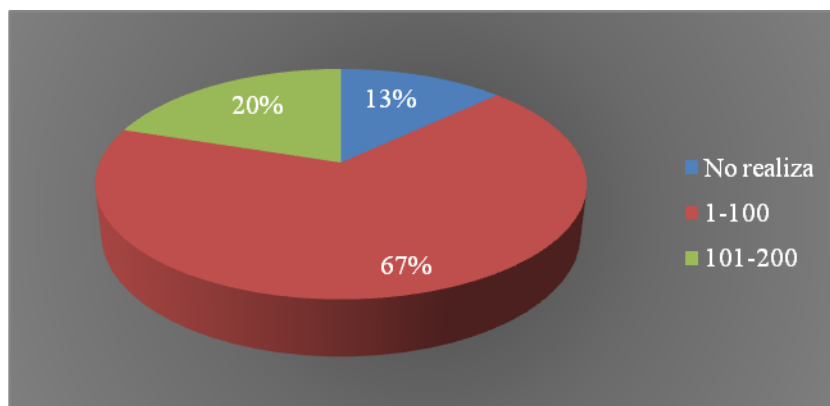
**TABLA N° 2.18:**  
**MONTO PAGADO POR PEAJES, ALIMENTACIÓN, COMBUSTIBLE E IMPREVISTOS EN VIAJES CORTOS**

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
No realiza	44	13
1-100	230	67
101-200	68	20
<b>TOTAL</b>	<b>342</b>	<b>100</b>

FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO POR: Grupo de Investigadoras

**GRÁFICO N° 2.12:**  
**MONTO PAGADO POR PEAJES, ALIMENTACIÓN, COMBUSTIBLE E IMPREVISTOS EN VIAJES CORTOS**



FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO: Grupo de Investigadoras

Del 100% de los encuestados, se pudo deducir que el 67% de la población gasta en un rango de 1 a 100 dólares por concepto de peajes, alimentación, combustible e imprevistos por cada viaje realizado, el 20% indicó que su gasto comprende un rango de 101 a 200 dólares y el 13% la población encuestada no realiza viajes cortos; por lo que decimos que el mayor porcentaje de encuestados gasta hasta 100 dólares por viaje corto realizado.

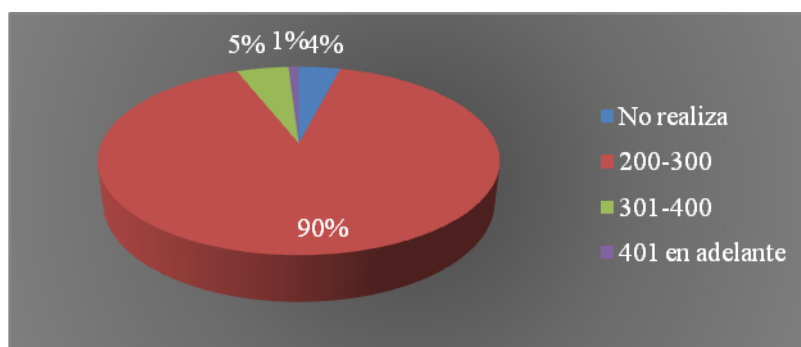
### 5.5.2 Viajes largos

**TABLA N° 2.19:**  
**MONTO PAGADO POR PEAJES, ALIMENTACIÓN, COMBUSTIBLE E IMPREVISTOS EN VIAJES LARGOS**

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
No realiza	14	4
200-300	308	90
301-400	17	5
401 en adelante	3	1
<b>TOTAL</b>	<b>342</b>	<b>100</b>

FUENTE: Transportistas de Carga Pesada Cooperados del Cantón Latacunga  
 ELABORADO POR: Faican Mayra; Hidalgo Augusta

**GRÁFICO N° 2.13:**  
**MONTO PAGADO POR PEAJES, ALIMENTACIÓN, COMBUSTIBLE E IMPREVISTOS EN VIAJES LARGOS**



FUENTE: Investigación de Campo  
 ELABORADO POR: Grupo de investigadoras

Del 100% de los encuestados, el 90% de la población gasta en un rango de 200 a 300 dólares por concepto de peajes, alimentación, combustible e imprevistos por cada viaje realizado, el 5% indicó que su gasto comprende un rango de 301 a 400 dólares, el 4% la población encuestada no realiza viajes largos y el 1% gasta de 401 dólares en adelante; por lo que decimos que los gastos por peajes, alimentación, combustible e imprevistos están dados por la distancia ya que a menor kilómetros de recorrido menores son los gastos mientras que los viajes largos implica más tiempo y por tanto más dinero.

## 5.6 ¿Cuántos miembros de su familia dependen de esta actividad?

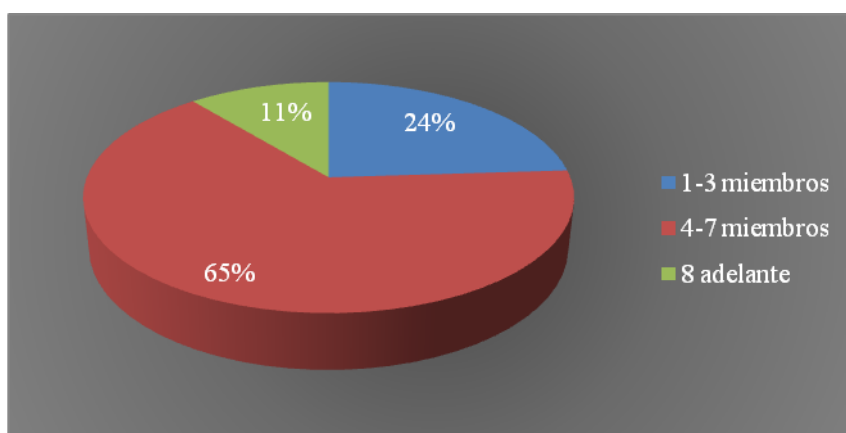
**TABLA N° 2.20:**  
**NÚMERO DE MIEMBROS DE LA FAMILIA QUE DEPENDEN DE LA ACTIVIDAD**

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
1-3 miembros	82	24
4-7 miembros	222	65
8 adelante	38	11
<b>TOTAL</b>	<b>342</b>	<b>100</b>

FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO POR: Grupo de Investigadoras

**GRÁFICO N° 2.14:**  
**NÚMERO DE MIEMBROS DE LA FAMILIA QUE DEPENDEN DE LA ACTIVIDAD**



FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO POR: Grupo de investigadoras

En cuanto al número de miembros que dependen de la actividad, del 100% de los encuestados, el 65% manifiestan tener a su cargo entre 4 a 7 miembros, el 24% de 1 a 3 miembros y por último el 11% tienen a su cargo a 8 miembros o más; por lo que podemos ver, estos resultados demuestran la importancia de contar con trabajo continuo por cuanto de esta actividad dependen varios miembros de la familia además es importante contar con recursos para una serie de requerimientos del vehículo como herramienta generadora de ingresos.

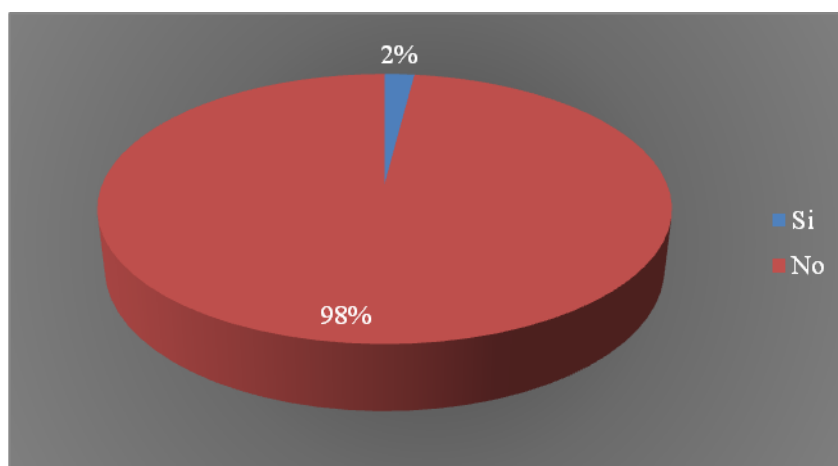
**6 ¿Alguna vez ha sido beneficiario del Bono de Chatarrización otorgado por el Estado Ecuatoriano?**

**TABLA N° 2.21:  
BENEFICIARIOS DEL BONO DE CHATARRIZACIÓN OTORGADO  
POR EL ESTADO ECUATORIANO**

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
Si	6	2
No	336	98
<b>TOTAL</b>	<b>342</b>	<b>100</b>

FUENTE: Investigación de Campo  
ELABORADO POR: Grupo de Investigadoras

**GRÁFICO N° 2.15:  
BENEFICIARIOS DEL BONO DE CHATARRIZACIÓN OTORGADO  
POR EL ESTADO ECUATORIANO**



FUENTE: Investigación de Campo  
ELABORADO: Grupo de Investigadoras

Del 100% de los encuestados, el 98% indicó que no se ha acogido al Bono de Chatarrización, mientras que solo el 2% manifestó que han sido beneficiarios; por lo que podemos que los resultados obtenidos demuestran uno más de los beneficios que tiene la Transportación Pesada Cooperada sin embargo la falta de conocimiento y de información impide que mas transportistas accedan al Bono de Chatarrización.

**7. ¿Ha tenido algún tipo de inconveniente al no poder cubrir las cuotas de los créditos?**

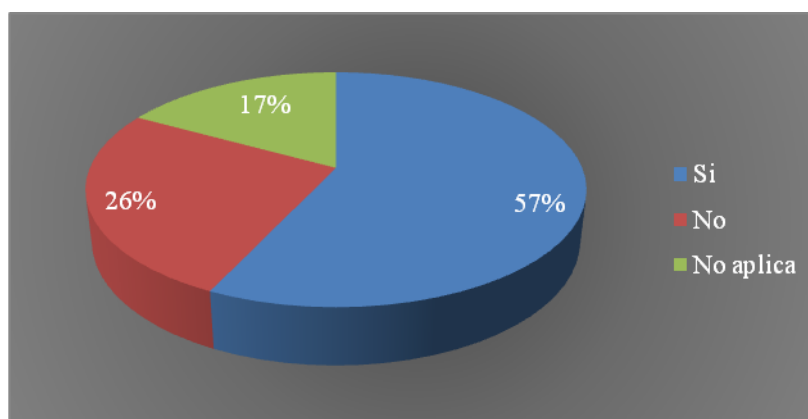
**TABLA N° 2.22:**  
**INCONVENIENTES AL NO PODER CUBRIR LAS CUOTAS DE LOS CRÉDITOS**

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
Si	195	57
No	89	26
No aplica	58	17
<b>TOTAL</b>	<b>342</b>	<b>100</b>

FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO POR: Grupo de Investigadoras

**GRÁFICO N° 2.16:**  
**INCONVENIENTES AL NO PODER CUBRIR LAS CUOTAS DE LOS CRÉDITOS**



FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO: Grupo de Investigadoras

Del 100% de los encuestados, el 57% han tenido una serie de inconvenientes generados por no poder cubrir las cuotas de los créditos otorgados por las entidades bancarias para la adquisición de su vehículo mientras que el 26% indicó no haber tenido problemas, el 17% no accedieron a créditos; por lo que decimos que el porcentaje más alto demuestra los inconvenientes por no poder cubrir las cuotas de los créditos en forma oportuna como consecuencia de la falta de trabajo y la excesiva competencia existente.

**8. En caso de no poder cubrir las cuotas mensuales de su crédito ¿cuáles son sus opciones de refinanciamiento?**

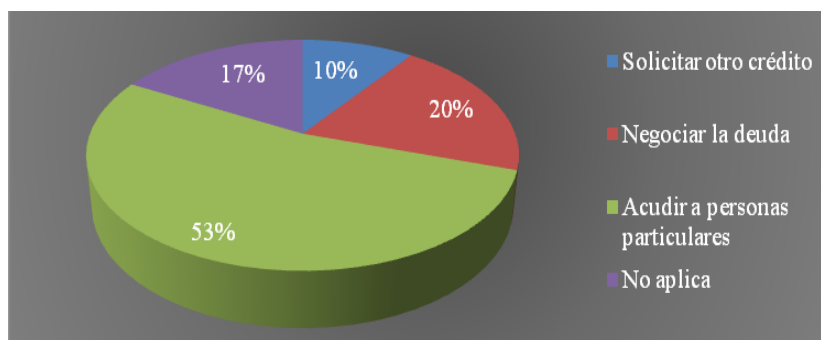
**TABLA N° 2.23:**  
**OPCIONES DE REFINANCIAMIENTO POR NO CUBRIR LAS CUOTAS DE LOS CRÉDITOS**

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	%
Solicitar otro crédito	34	10
Negociar la deuda	68	20
Acudir a personas particulares	182	53
No aplica	58	17
<b>TOTAL</b>	<b>342</b>	<b>100</b>

FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO POR: Grupo de Investigadoras

**GRÁFICO N° 2.17:**  
**OPCIONES DE REFINANCIAMIENTO POR NO CUBRIR LAS CUOTAS DE LOS CRÉDITOS**



FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO POR: Grupo de Investigadoras

Del 100% de los encuestados, el 53% se acogen a créditos de personas particulares, el 20% señaló que han debido renegociar la deuda, el 17% no accedieron a créditos por cuanto optaron por vender el vehículo y sumar a los ahorros que disponían, el 10% de los encuestados consideraron que la solución ha sido solicitar otro crédito para cubrir dicha deuda; por lo que podemos señalar la falta de trabajo e incumplimiento en el pago de los fletes obliga a que una vez contraída una deuda el Transportista recaiga en el endeudamiento por lo que muchas personas optan por acudir a personas particulares que ilegalmente se constituyen en chulqueros.

## **2.4 COMPROBACIÓN DE LAS PREGUNTAS CIENTÍFICAS**

A continuación se darán respuesta las preguntas científicas que al inicio de la investigación se plantearon, las mismas que son las siguientes:

### **Pregunta científica**

1.- ¿Cuáles son los contenidos teóricos conceptuales relacionados con el análisis de las altas tasas de interés en los créditos bancarios y su incidencia en el Transporte de Carga Pesada en la ciudad de Latacunga?

### **Respuesta**

Los contenidos teóricos relacionados al análisis de la tasas de interés son el Sistema Financiero que está compuesto de Bancos Públicos y Privados, Compañías de Seguros, Mutualistas y Cooperativas de ahorro y crédito las mismas que ofrecen créditos a determinadas tasas de interés activas establecidas por el Banco Central del Ecuador y bajo la supervisión de la Superintendencia de Bancos y Seguros.

### **Pregunta científica**

2.- ¿Cuáles son las dificultades a las que se enfrentan los transportistas de carga pesada de la ciudad de Latacunga al acceder a créditos bancarios que generan altas tasas de interés?

### **Respuesta**

Entre las dificultades a las que se enfrentan los Transportistas de Carga Pesada de la ciudad de Latacunga al acceder a los créditos bancarios se puede mencionar por un lado, a la garantía como principal requisito que la entidad solicita para otorgar el crédito, por ejemplo contar con bienes que respalden la cantidad de

dinero entregado, bienes que en muchos casos son embargados por no cubrir la obligación; la falta de organización en el ámbito contable, es otra dificultad que impide al banco tener una idea de los recursos que el transportista posee, la utilidad de su actividad y la capacidad de pago; el historial crediticio negativo de una cantidad mínima de transportistas genera una idea en las entidades financieras de malos pagadores lo cual afecta a los demás transportistas como posibles deudores con similares características impidiendo que se les otorgue los créditos; otra dificultad es la falta de organización en los créditos que solicitan es otro problema, ya que los Transportistas en su mayoría se endeudan en una y otra entidad financiera sin previo estudio de la disponibilidad de recursos, hecho que hace casi imposible cumplir con el pago de las cuotas.

### **Pregunta científica**

3.- ¿Qué características importantes debería contener la propuesta de estrategias de endeudamiento que permitan el cumplimiento en el pago de los créditos adquiridos a las entidades bancarias?

### **Respuesta**

Es necesario que los Transportistas de Carga Pesada lleven en forma organizada el aspecto contable, esto significa contar con documentos que respalden las adquisiciones y ventas del servicio en forma secuencial lo cual permitirá cumplir a cabalidad con las obligaciones tributarias y legales que la actividad demanda. Por otro lado es importante dar un valor económico a los servicios como propietario ya que es el encargado de administrar el negocio. Ante las obligaciones bancarias derivadas de créditos, es vital determinar la capacidad de endeudamiento basándose en el monto de los activos de propiedad del Transportista y por supuesto tomando en cuenta el monto del ingreso mensual por venta del servicio menos el costo que se genera al realizarlo y los demás en los que se incurre para conocer la cantidad con la que cuenta para cumplir con el pago de dichos créditos. Por último previo a la obtención de un crédito es necesario consultar en diferentes entidades bancarias públicas y privadas los beneficios y facilidades.

## 2.5 ANÁLISIS FODA

### CUADRO N °2.3:

#### ANÁLISIS FODA DEL SECTOR TRANSPORTISTA

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ser un grupo Cooperado constituido, permite ofrecer los servicios en cualquier parte del país.</li> <li>• Contar con unidades de transporte en buen estado garantiza la efectividad del servicio.</li> <li>• La contratación fija de clientes reconocidos a nivel nacional permite incrementar la rentabilidad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exoneraciones que permiten reducir gastos.</li> <li>• Aranceles 0 para la importación de vehículos y sus partes.</li> <li>• Crecimiento de la actividad comercial que requiere de este tipo de servicio.</li> <li>• Carreteras en excelente estado.</li> </ul>
DEBILIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de conocimiento tanto en socios como en directivos sobre las beneficios de ser Transportistas Cooperados.</li> <li>• Los directivos de algunas Cooperativas desconocen sus funciones por lo tanto no pueden ejercer el cargo para el cual fueron elegidos.</li> <li>• Un alto porcentaje de las Cooperativas de Transporte Pesado no llevan un estricto control de sus actividades por cuanto no aplican la contabilidad.</li> <li>• Deslealtad interna de los propios socios</li> <li>• Falta de equipo adecuado a la carga que se va a transportar.</li> <li>• Falta de capacitaciones para el adecuado uso y mantenimiento del vehículo.</li> <li>• La posibilidad de que una unidad de transporte se dañe en el transcurso del viaje.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La numerosa cantidad de Cooperativas de Transporte Pesado existentes dentro del Cantón Latacunga han generado un alto grado de competencia.</li> <li>• La constante inflación que se da en el Ecuador.</li> <li>• Incertidumbre en cuanto a políticas gubernamentales.</li> <li>• Bajos costos del servicio de transporte.</li> <li>• Crisis económica que enfrentan países productores y exportadores de Tráilers.</li> <li>• Asaltos en la carretera</li> <li>• Algún inconveniente dado por factores de la naturaleza.</li> <li>• Escasez de combustible.</li> </ul>

FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO POR: Grupo de investigadoras

## 2.6 CONCLUSIONES:

En base a las encuestas y entrevistas realizadas a las autoridades y socios de las Cooperativas de Transporte de Carga Pesada de la Ciudad de Latacunga se ha podido establecer lo siguiente:

- El análisis situacional hace referencia al Macroentorno y Microentorno, en lo que al primero se refiere se destacan aspectos económico, legal, político, ecológico y geográfico mientras que el Microentorno se relaciona con aspectos como organigrama, clientes, competencia, servicio y venta
- El análisis económico por su enfoque involucra una revisión sistemática de las actividades financieras y operacionales del sector de la Transportación Pesada con el fin de fomentar el cumplimiento de metas y objetivos trazados para el negocio.
- La importancia de planificar y evaluar revisión continuamente permitiría a los socios y directivos contar con planes de acción y procedimientos para mejorar el servicio que ofrecen a cada uno de los clientes, perfeccionando así la posición en la que se encuentra el sector o la organización.
- El porcentaje de la tasa de interés vigente en los años de análisis no constituye una traba para acceder a créditos bancarios ya que la necesidad de contar con recursos para adquirir un bien o servicio obliga a acudir a las entidades financieras consideradas como ágiles por la facilidad de los trámites sin tomar en cuenta los problemas futuros a los que conlleva como el no poder cubrir las cuotas a tiempo y recurrir a personas particulares.
- Una vez realizadas las encuestas pudimos detectar la falta de organización en las actividades económicas de cada transportista cooperado, lo cual ha impedido que tenga un control exacto de sus ingresos y egresos peor aun contar con un análisis que le permita conocer su situación económica a determinado periodo.

## **2.7 RECOMENDACIONES:**

- Cumplir con las normas, leyes y reglamentos externos e internos que regulan la actividad de la Transportación en cualquiera de sus categorías, más aun si estas garantizan buenas condiciones y beneficios para el desempeño de la actividad que a la vez se constituye en una fortaleza del Sector.
- Llevar un control exacto de los ingresos y egresos relacionados a la actividad del negocio, lo cual permitirá evaluar el grado de cumplimiento de cada una de las actividades desempeñadas para cumplir con metas y objetivos trazados inicialmente por el Sector y de manera particular por la Cooperativa.
- Planificar periódicamente las actividades a desarrollarse y una vez cumplidas evaluar el rendimiento obtenido para ofrecer un servicio de calidad que día a día cumpla y satisfaga las necesidades del cliente, de la organización y la sociedad en general.
- Analizar detenidamente los gastos financieros (interés) sumado al capital para que el transportista conozca si está en la capacidad de cubrir dicha deuda y no se genere sanciones o recargos adicionales por el incumplimiento de pago, también es necesario buscar opciones de entidades financieras públicas las mismas que ofrecen tasas de interés bajas frente a las entidades financieras privadas.
- Realizar el análisis de la situación económica que enfrentan los transportistas de carga pesada cooperados con respecto a las tasas de interés en los créditos bancarios en la ciudad de Latacunga, provincia de Cotopaxi.

## **CAPÍTULO III**

### **“ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ECONÓMICA QUE ENFRENTAN LOS TRANSPORTISTAS DE CARGA PESADA COOPERADOS CON RESPECTO A LAS ALTAS TASAS DE INTERÉS EN LOS CRÉDITOS BANCARIOS EN LA CIUDAD DE LATACUNGA, PROVINCIA DE COTOPAXI EN EL AÑO 2011”**

#### **3.1 PRESENTACIÓN**

El presente Análisis Económico responde a una de las principales necesidades de la Transportación Pesada por analizar e interpretar la información financiera y económica generada en el sentido de establecer las condiciones adecuadas para la toma de decisiones.

El Análisis Económico en la investigación propuesta está basado en la aplicación de técnicas e instrumentos analíticos a los estados financieros, los mismos que permitirán estudiar e interpretar la situación actual del Transportista.

La fuente primaria y natural de información será los registros contables a través de los Estados Financieros publicados como el Balance General y el Estado de Resultados de los años 2010-2011, cuya finalidad es precisamente informar sobre la situación financiera y económica del Transportista, así como el resultado de sus operaciones, en una fecha determinada.

Para el desarrollo de la propuesta, como primera técnica tenemos el Análisis Vertical el que involucra la comparación de diferentes rubros de una misma época, para la cual se debe tomar un solo Estado Financiero, ya sea de Situación o de Resultados, y definir una cifra base para hacer las comparaciones correspondientes.

Como segunda técnica tenemos el Análisis Horizontal a través del análisis de series de tiempo, con el propósito de determinar la variación de los elementos del Balance General y Estado de Resultados durante los períodos de observación.

A continuación la aplicación de las razones o índices financieros, los mismos que se basan en la combinación de dos o más grupos de cuentas, con el fin de obtener un índice cuyo resultado permita inferir alguna característica especial de dicha relación; se pueden clasificar en cuatro grandes grupos: Liquidez, actividad, endeudamiento y rentabilidad.

Es importante indicar que el Análisis Económico mencionado anteriormente se lo realizará en el programa computacional Microsoft Excel, versión 2007 para facilitar el manejo de la información financiera del Transportista.

Finalmente se presentará un informe ejecutivo al dueño de los Estados Financieros, que permita visualizar en forma resumida los conceptos y las cifras del contenido de los Estados Financieros que fueron objeto de estudio.

### **3.2 JUSTIFICACIÓN**

Este Análisis Económico, permitirá a los Transportistas de Carga Pesada Cooperados medir la capacidad de endeudamiento y el progreso, comparando los resultados alcanzados con las operaciones planeadas y los controles empleados, a través de la aplicación de un conjunto de técnicas e instrumentos analíticos a los Estados Financieros, para deducir una serie de medidas y relaciones sobre

la capacidad de endeudamiento, su rentabilidad y su fortaleza o debilidad financiera, para la toma de decisiones.

Con el análisis económico, se logrará estudiar profundamente los procesos económicos para evaluar objetivamente el desempeño de la actividad, determinando las posibilidades de desarrollo y perfeccionamiento de los servicios, métodos y estilos de dirección.

Es necesario, por tanto, alcanzar unas condiciones tales que permitan a los Transportistas contar con una base teórica de los principales métodos que se utilizan para lograr una mayor calidad de los Estados Financieros y llevar a cabo sus estrategias comerciales y financieras, de modo que éstas estén equilibradas en cuanto a rentabilidad se refieren; es decir, conseguir un moderación asumiendo riesgos que garanticen el futuro de la actividad al mismo tiempo.

### **3.3 RESEÑA HISTÓRICA DEL TRANSPORTE**

En la etapa preindustrial el viaje era lento e inseguro debido a la falta de medios de transporte eficaces pero en la Edad Media las carabelas con más de 300 toneladas de carga o el bajel con más de 500 toneladas empezaron a transportar grandes mercancías sin embargo la transportación por tierra no había cambiado por la falta de carreteras adecuadas que impedían el desarrollo de la producción.

Durante la revolución industrial el transporte consigue un avance espectacular, fundamentalmente por dos motivos: la creación de una vía segura y adecuada para el transporte, y una máquina potente y regular. Estas características las tuvo el ferrocarril, que fue el gran medio de transporte que impulsará la revolución industrial, no sólo porque pondrá las mercancías en el mercado en grandes cantidades, sino porque él mismo demandó gran cantidad de productos industriales. El transporte por ferrocarril permite, al disponer de una vía privada

y rápida, transportar grandes cantidades de mercancía de una manera segura, rápida y regular.

Para el siglo XIX, en el Ecuador con la ayuda del ferrocarril empieza la construcción de vías que permite el recorrido de vehículos de todo tipo entre los cuales se encontraban los camiones que para esa época eran los más grandes, los mismos que se encargaron de la transportación de un lugar a otro de bienes extraídos por la producción de la tierra (agricultura, industria); medios que formaron parte del desarrollo de nuestro país.

En el siglo XX, en los años setenta y ochenta ingresan al Ecuador los denominados tráileres para dedicarse en aquella época a la transportación del crudo pesado extraído de la Amazonía y poco tiempo después, en los años noventa los propietarios se organizan para crear asociaciones, cooperativas y otras semejantes con el objetivo de legalizar este servicio y evitar a toda costa la informalidad para atender a la población de manera eficiente y es así como actualmente forman parte de la Federación de Transporte de Carga Pesada del Ecuador las federaciones, asociaciones y filiales repartidas en cada una de las Provincias.

En lo que a la Provincia de Cotopaxi se refiere el Transporte Pesado Cooperado actualmente está representado por la Federación de Transporte de Carga Pesada de Cotopaxi (FETRAPEC) que abarca a 11 Organizaciones denominadas cooperativas y asociaciones domiciliadas específicamente en el cantón Latacunga cuyo principal objetivo es dinamizar la economía de dicho sector y con ello contribuir a la producción del Ecuador.

### **3.4. OBJETIVOS**

Para el desarrollo de la investigación se planteará los siguientes objetivos:

### ***3.4.1 Objetivo General***

- Determinar la incidencia de las altas tasas de interés en los créditos bancarios en los Transportistas de Carga Pesada Cooperados de la Ciudad de Latacunga por medio de una Análisis Económico en un periodo que corresponde al año 2011.

### ***3.4.2 Objetivos Específicos***

- Conocer la rentabilidad y el crecimiento que los Transportistas Cooperados ha tenido por medio de los resultados obtenidos en el Análisis Económico, los mismos que permitirán determinar el adecuado o indebido uso de sus recursos.
- Proponer estrategias de endeudamiento donde el socios de la Compañías puedan acogerse a créditos tomando en cuenta sus activos disponibles los mismos que permitan el cumplimiento en el pago de los mismos adquiridos a las entidades bancarias.

## **3.5. DESARROLLO DE LA PROPUESTA**

Para el desarrollo de la Propuesta, en primer ámbito se considero la recopilación de los Estados Financieros, el análisis vertical, análisis horizontal y la aplicación de los índices financieros.

### ***3.5.1 Estados Financieros consolidados de los Transportistas de Carga Pesada Cooperados (Balance General y Estado de Resultados de los años 2010 Y 2011)***

Dado que el material para la realización de la investigación son los Estados Financieros, se procedió a recopilar esta información y posteriormente a

consolidarla, la misma que servirá como base para determinar la situación económica y financiera de un los Transportistas de Carga Pesada Cooperados de la Ciudad de Latacunga.

**ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO  
AL 31 DE DICIEMBRE  
EXPRESADO EN DÓLARES AMERICANOS**

	<b>CUENTA</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
	VENTAS NETAS LOCALES 0%	65359.14	86412.56
-	COSTO DE VENTAS	31519.98	42611.21
=	<b>UTILIDAD BRUTA</b>	<b>33839.16</b>	<b>43801.35</b>
-	GASTOS REMUNERACIÓN	4248.34	7905.36
-	GASTOS BENEFICIOS SOCIALES	1912.35	1912.35
-	GASTO DEPRECIACIÓN	19000.00	19000.00
=	<b>UTILIDAD NETA EN OPERACIONES</b>	<b>8678.47</b>	<b>14983.64</b>
-	GASTOS FINANCIEROS	1766.01	1575.09
=	<b>UTILIDAD ANTES DE PART. E IMP.</b>	<b>6912.46</b>	<b>13408.55</b>
-	15% PARTICIPACIONES EMPLEADOS	1036.87	2011.28
-	25% PROVISIÓN IMPUESTO A LA RENTA	1468.90	2849.32
=	<b>UTILIDAD DEL EJERCICIO</b>	<b>4406.69</b>	<b>8547.95</b>

**GERENTE**

**CONTADOR**

**BALANCE GENERAL CONSOLIDADO  
AL 31 DE DICIEMBRE  
EXPRESADO EN DÓLARES AMERICANOS**

CUENTA	2010	2011
<b>ACTIVO</b>		
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>		
Disponible		
Caja	250.50	485.00
Bancos	5152.45	3185.21
Exigible		
Cuentas por Cobrar	3545.80	11753.88
(-) Provisión ctas incobrables	35.46	117.54
Realizable		
Inventario	52.70	352.70
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>8965.99</b>	<b>15659.25</b>
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>		
Fijo		
Tangible		
Vehículo	95000.00	95000.00
(-) Depreciación Acumulada	-19000.00	-19000.00
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>76000.00</b>	<b>76000.00</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>84965.99</b>	<b>91659.25</b>
<b>PASIVO</b>		
<b>PASIVO CORRIENTE</b>		
Cuentas por Pagar	389.83	437.18
Impuesto a la Renta por Pagar	1468.90	2849.32
Participación Empleados por Pagar	1036.87	2011.28
<b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>	<b>2895.60</b>	<b>5297.78</b>
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>		
Préstamo por Pagar	13976.01	11475.09
<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>13976.01</b>	<b>11475.09</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>16871.61</b>	<b>16772.87</b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Capital	63687.69	66338.43
Resultados del Ejercicio	4406.69	8547.95
<b>TOTAL PATRIMONIO</b>	<b>68094.39</b>	<b>74886.38</b>
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>84965.99</b>	<b>91659.25</b>

**GERENTE**

**CONTADOR**

### 3.5.2 Análisis Vertical

**ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO  
AL 31 DE DICIEMBRE  
EXPRESADO EN DÓLARES AMERICANOS**

	CUENTA	2011	%
	VENTAS NETAS LOCALES 0%	86412.56	100.00
-	COSTO DE VENTAS	42611.21	49.31
=	<b>UTILIDAD BRUTA</b>	<b>43801.35</b>	<b>50.69</b>
-	GASTOS REMUNERACIÓN	7905.36	9.15
-	GASTOS BENEFICIOS SOCIALES	1912.35	2.21
-	GASTO DEPRECIACIÓN	19000.00	21.99
=	<b>UTILIDAD NETA EN OPERACIONES</b>	<b>14983.64</b>	<b>17.34</b>
-	GASTOS FINANCIEROS	1575.09	1.82
=	<b>UTILIDAD ANTES DE PART. E IMP.</b>	<b>13408.55</b>	<b>15.52</b>
-	15% PARTICIPACIONES EMPLEADOS	2011.28	2.33
-	25% PROVISIÓN IMPUESTO A LA RENTA	2849.32	3.30
=	<b>UTILIDAD DEL EJERCICIO</b>	<b>8547.95</b>	<b>9.89</b>

**GERENTE**

**CONTADOR**

## **ANÁLISIS:**

- Sobre las ventas netas de \$86.412,56 que representa el 100%, el costo de ventas representa el 49,31%, este porcentaje demuestra que hay rentabilidad ya que existe un eficaz control y distribución adecuada del costo de ventas, ya que los recursos materiales, humanos y financieros están siendo utilizados correctamente, lo que ha ayudado a los Transportistas hacer frente con los requerimientos que en la actualidad exige este sector.
- La utilidad bruta es del 50,69%, debido a que el costo de venta fue menor que las ventas netas, lo cual ha permitido que los Transportistas se mantengan con el mismo porcentaje de utilidad, demostrando competitividad en el sector de la transportación.
- Los gastos incurridos por los Transportistas para su normal desenvolvimiento previo el cálculo de la utilidad neta en operaciones y la utilidad antes de participación e impuestos, están en términos estables, (gastos de remuneración representado por 9,15%, gastos beneficios sociales por 2,21%, gastos depreciación por 21,99% y gastos financieros el 1,82% siendo este último un porcentaje a cubrir en forma obligatoria por concepto de intereses, además el propietario estableció prioridades para ese tipo de desembolsos para evitar cualquier tipo de desequilibrios .
- Del 100% de las ventas netas, la utilidad del ejercicio representa el 9,89%, la obtención de este resultado nos indica que la utilidad que arroja el ejercicio económico en relación a años anteriores posiblemente ha tenido un incremento considerable a pesar de que contrajo una deuda en el año 2010, lo cual demuestra la solidez de los Transportistas y su capacidad de endeudamiento.

**BALANCE GENERAL CONSOLIDADO  
AL 31 DE DICIEMBRE  
EXPRESADO EN DÓLARES AMERICANOS**

<b>CUENTA</b>	<b>2011</b>	<b>%</b>
<b>ACTIVO</b>		
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>		
Disponible		
Caja	485.00	0.53
Bancos	3185.21	3.48
Exigible		
Cuentas por Cobrar	11753.88	12.82
(-) Provisión ctas incobrables	117.54	0.13
Realizable		
Inventario	352.70	0.38
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>15659.25</b>	<b>17.08</b>
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>		
Fijo		
Tangible		
Vehículo	95000.00	
(-) Depreciación Acumulada	-19000.00	
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>76000.00</b>	<b>82.92</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>91659.25</b>	<b>100.00</b>
<b>PASIVO</b>		
<b>PASIVO CORRIENTE</b>		
Cuentas por Pagar	437.18	0.48
Impuesto a la Renta por Pagar	2849.32	3.11
Participación Empleados por Pagar	2011.28	2.19
<b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>	<b>5297.78</b>	<b>5.78</b>
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>		
Préstamo por Pagar	11475.09	12.52
<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>11475.09</b>	<b>12.52</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>16772.87</b>	<b>18.30</b>
<b>PATRIMONIO</b>		
Capital	66338.43	72.38
Resultados del Ejercicio	8547.95	9.33
<b>TOTAL PATRIMONIO</b>	<b>74886.38</b>	<b>81.70</b>
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>91659.25</b>	<b>100.00</b>

**GERENTE**

**CONTADOR**

## ANÁLISIS:

- Del análisis realizado, el activo corriente representa el 17,08% del valor del activo total que es 100%, del cual, que desglosado el disponible representa el 4 %, el grupo del exigible representa el 12,95 % y finalmente, la cuenta de Inventarios que corresponde al grupo del Realizable representa el 0.38 % este porcentaje mínimo y se originó debido a que los Transportistas no cuenta con una gran cantidad de inventario.
- El activo no corriente constituye el 82,92 % del activo total que es 100%, del cual el rubro más significativo es el de vehículos, correspondiente al grupo de los activos fijos ya que el socio cuenta con el vehículo propio para poder cumplir su actividad laboral, este porcentaje nos indica que los Transportistas poseen activos fijos tangibles suficientes que respalda el cumplimiento de su actividad presente y futura.
- De la totalidad de pasivo mas el patrimonio, el pasivo corriente representa el 5,78 % del cual, el rubro más significativo constituye el impuesto a la renta por pagar con 3,11 %, ya que los transportistas para el año 2011 generaron \$ 86.412,56 dólares en ventas, este porcentaje nos demuestra que dicho sector mantiene una política adecuada de pago, dando a conocer su competitividad, eficiencia y solidez.
- Del 100% del total de pasivo mas el patrimonio, el pasivo no corriente constituye el 12,52 %, debido a que en este año (2011) los Transportistas siguen cancelando el crédito que contrajeron con la entidad bancaria, lo cual demuestra que el propietario del vehículo dispone de una buena capacidad de pago a pesar de su corta utilidad.

### 3.5.3 Análisis Horizontal

**ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO  
AL 31 DE DICIEMBRE  
EXPRESADO EN DÓLARES AMERICANOS**

	CUENTA	2010	2011	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN RELATIVA
	VENTAS NETAS LOCALES 0%	65359,14	86412,56	21053,42	24,36
-	COSTO DE VENTAS	31519,98	42611,21	11091,23	26,03
=	<b>UTILIDAD BRUTA</b>	<b>33839,16</b>	<b>43801,35</b>	<b>9962,19</b>	<b>22,74</b>
-					
-	GASTOS REMUNERACIÓN	4248,34	7905,36	3657,02	46,26
-	GASTOS BENEFICIOS SOCIALES	1912,35	1912,35	0,00	0,00
-	GASTO DEPRECIACIÓN	19000,00	19000,00	0,00	0,00
=	<b>UTILIDAD NETA EN OPERACIONES</b>	<b>8678,47</b>	<b>14983,64</b>	<b>6305,17</b>	<b>42,08</b>
-	GASTOS FINANCIEROS	1766,01	1575,09	-190,92	-12,12
=	<b>UTILIDAD ANTES DE PART. E IMP.</b>	<b>6912,46</b>	<b>13408,55</b>	<b>6496,09</b>	<b>48,45</b>
-	15% PARTICIPACIONES EMPLEADOS	1036,87	2011,28	974,41	48,45
-	25% PROVISIÓN IMPUESTO A LA RENTA	1468,90	2849,32	1380,42	48,45
=	<b>UTILIDAD DEL EJERCICIO</b>	<b>4406,69</b>	<b>8547,95</b>	<b>4141,26</b>	<b>48,45</b>

**GERENTE**

**CONTADOR**

## ANÁLISIS:

- En el año 2010 la Utilidad Bruta fue de \$ 33.839,16 y en el año 2011 fue de \$ 43.801,35; obteniendo una variación absoluta de \$9.962,19; incrementando su valor al 22,74% en el siguiente año, esto se debe a que las ventas en el año 2011 aumento de \$ 65.359,14 a 86.412,56 y por ende el costo de ventas se incremento al 26,03%, estos resultados demuestran que los transportistas de carga pesada en estos dos años de estudio, mantuvieron una adecuada política de incremento de ventas y manejo de utilidades.
- La Utilidad Neta en Operaciones en el año 2010 fue de \$8.678,47 mientras que en el año 2011 fue de \$14.983,64; dando como resultado una variación absoluta \$6.305,17; lo que demuestra un incremento del 42,08% en el siguiente año, debido a que existió un aumento en los gastos generales, de remuneración; este aumento debe mantenerse en un margen estable porque podría ser perjudicial para el negocio, ya que debe existir un uso racional de los recursos que conforman los gastos antes de la utilidad en operaciones.
- La Utilidad antes de Participación e Impuestos en el año 2010 fue de \$6.912,46 y en el año 2011 de \$ 13.408,55 con una variación absoluta de \$ 6.496,09; lo cual representa un incremento del 48,45% debido a que hubo una reducción en los gastos financieros generados por el crédito adquirido en el año 2010.
- En el año 2010 la Utilidad del Ejercicio fue de \$ 4.406,69 y en el año 2011 fue de \$ 8.547,95 obteniendo una variación absoluta de \$4.141,26; incrementando su valor al 48,45%, lo que demuestra que estas utilidades mantienen un nivel adecuado de rentabilidad, esto nos da a entender que los Transportistas de carga pesada controlan adecuadamente sus recursos, originando utilidades que son para su propio beneficio.

**BALANCE GENERAL CONSOLIDADO**  
**AL 31 DE DICIEMBRE**  
**EXPRESADO EN DÓLARES AMERICANOS**

CUENTA	2010	2011	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN RELATIVA
<b>ACTIVO</b>				
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>				
Disponible				
Caja	250,50	485,00	234,50	48,35
Bancos	5152,45	3185,21	-1967,24	-61,76
Exigible				
Cuentas por Cobrar	3545,80	11753,88	8208,08	69,83
(-) Provisión ctas incobrables	35,46	117,54	82,08	69,83
Realizable				
Inventario	52,70	352,70	300,00	85,06
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>8965,99</b>	<b>15659,25</b>	<b>6693,26</b>	<b>42,74</b>
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>				
Fijo				
Tangible				
Vehículo	95000,00	95000,00	0,00	0,00
(-) Depreciación Acumulada	-19000,00	-19000,00	0,00	0,00
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>76000,00</b>	<b>76000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>84965,99</b>	<b>91659,25</b>	<b>6693,26</b>	<b>7,30</b>
<b>PASIVO</b>				
<b>PASIVO CORRIENTE</b>				
Cuentas por Pagar	389,83	437,18	47,35	10,83
Impuesto a la Renta por Pagar	1468,90	2849,32	1380,42	48,45
Participación Empleados por Pagar	1036,87	2011,28	974,41	48,45
<b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>	<b>2895,60</b>	<b>5297,78</b>	<b>2402,18</b>	<b>45,34</b>
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>				
Préstamo por Pagar	13976,01	11475,79	-2500,92	-21,79
<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>13976,01</b>	<b>11475,79</b>	<b>-2500,92</b>	<b>-21,79</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>16871,61</b>	<b>16772,87</b>	<b>-98,74</b>	<b>0,60</b>
<b>PATRIMONIO</b>				
Capital	63687,69	66338,43	2650,74	4,00
Resultados del Ejercicio	4406,69	8547,95	4141,26	48,45
<b>TOTAL PATRIMONIO</b>	<b>68094,39</b>	<b>74886,38</b>	<b>6791,99</b>	<b>9,07</b>
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>84965,99</b>	<b>91659,25</b>	<b>6693,26</b>	<b>7,30</b>

GERENTE

CONTADOR

## ANÁLISIS:

- En el año 2010 el activo corriente fue de \$ 8.965,99, mientras que en el año 2011 fue de \$ 15.659,25 dando una variación absoluta de \$ 6.693,26; lo cual representa un incremento del 42,74% debido a que existió un aumento en las cuentas: caja, cuentas por cobrar e inventario por motivos de que los transportistas de carga pesada incrementaron su actividad económica.
- El activo no corriente en el año 2010 y 2011 fue de \$ 76.000,00, originado por contar con su principal herramienta generadora de ingresos como es el vehículo; entonces se ha constatado que no existió ninguna variación.
- El Total Activo correspondiente al año 2010 fue de \$84.965,99; mientras que el correspondiente al año 2011 fue de \$ 91.659,25 obteniendo una variación absoluta de \$6.693,26; incrementando su valor al 7,30%, para lo cual se puede deducir que en el negocio se maneja adecuadamente los activos.
- En el año 2010 el pasivo corriente fue de \$2.895,60, mientras que en el año 2011 fue de \$ 5.297,78 dando como resultado una variación absoluta de \$ 2.402,18; lo cual representa un incremento del 45,34% debido a los transportistas generaron un aumento en sus ventas y con ello subió su impuesto a la renta, participación a trabajadores y cuentas por pagar.
- El pasivo no corriente donde se encuentra inmerso el Préstamo por Pagar; para el año 2010 fue de \$ 13.976,01 mientras que para el año 2011 fue de \$ 11475,79; lo cual representa una variación absoluta de -\$2.500,92 debido a que los transportistas debieron cumplir con el pago de una obligación bancaria.
- El total pasivo del año 2010 fue de \$16.871,61 y en el año 2011 de \$ 16.772,87; con una variación absoluta de -\$ 98,74; la cual representa un incremento en el pasivo corriente (Cuentas por pagar, impuesto a la renta por pagar y participación a los trabajadores y a la vez disminuyo el pasivo no corriente representado principalmente por la cuenta Préstamos por pagar.
- El Total Patrimonio del año 2010 fue \$ 68.094,39 y del año 2011 fue de \$74.886,38 con una variación absoluta de \$6.791,99, lo que demuestra un incremento de 9,07% debido al aumento en la reserva legal y el resultado del ejercicio.

### 3.5.4. Índices o Razones Financieras

Para la aplicación de las distintas fórmulas de las razones financieras, se consideró los Estados Financieros consolidados de los Transportistas de Carga Pesada Cooperados de los años 2010 y 2011, los mismos que serán analizados y comparados.

#### 3.5.4.1 Indicadores de Liquidez

##### a. Liquidez Corriente

FÓRMULA:

$$\text{Liquidez Corriente} = \frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}}$$

CÁLCULO:

##### AÑO 2010

$$\text{LIQUIDEZ CORRIENTE} = \frac{8.965,99}{2.895,60}$$

$$\text{LIQUIDEZ CORRIENTE} = 3,10$$

##### AÑO 2011

$$\text{LIQUIDEZ CORRIENTE} = \frac{15.659,25}{5.297,78}$$

$$\text{LIQUIDEZ CORRIENTE} = 2,96$$

##### **Análisis:**

De acuerdo a los resultados obtenidos se puede indicar que por cada dólar de deuda u obligación a corto plazo, los Transportistas de Carga Pesada contaban en el año 2010 con 3,10 dólares y en el año 2011 con 2,96 dólares para cubrirlas. Este indicador no muestra variaciones muy significativas de un año respecto a otro, denotando así cierta estabilidad. Sin embargo cabe indicar que un índice demasiado elevado puede ocultar un manejo inadecuado de activos corrientes, pudiendo tener el sector excesos de liquidez poco productivos; hay que considerar que para evitar estos inconvenientes su análisis debe ser periódico y oportuno.

### *b. Prueba Ácida*

FÓRMULA:

$$\text{Prueba Ácida} = \frac{\text{Activo Corriente} - \text{Inventarios}}{\text{Pasivo Corriente}}$$

CÁLCULO:

#### AÑO 2010

$$\text{PRUEBA ÁCIDA} = \frac{8.965,99 - 52,70}{2.895,60}$$

$$\text{PRUEBA ÁCIDA} = \frac{8.913,29}{2.895,60}$$

$$\text{PRUEBA ÁCIDA} = 3,08$$

#### AÑO 2011

$$\text{PRUEBA ÁCIDA} = \frac{15.659,25 - 352,70}{5.297,78}$$

$$\text{PRUEBA ÁCIDA} = \frac{15.306,55}{5.297,78}$$

$$\text{PRUEBA ÁCIDA} = 2,89$$

#### **Análisis:**

Por cada dólar que deben los Transportistas de Carga Pesada a corto plazo, en el año 2010 obtuvo 3,08 dólares, mientras que en el año 2011 tuvo 2,89 dólares de activos fácilmente convertibles en dinero. Además este índice verificó la capacidad del negocio para cancelar sus obligaciones corrientes, básicamente con sus saldos de efectivo y algún otro activo de fácil liquidación, diferente de los inventarios.

*c. Capital de trabajo neto*

FÓRMULA:

$$\text{Capital de Trabajo} = \text{Activo Corriente} - \text{Pasivo Corriente}$$

CÁLCULO:

AÑO 2010

$$\text{CAPITAL DE TRABAJO} = 8.965,99 - 2.895,60$$

$$\text{CAPITAL DE TRABAJO} = \$ 6.070,39$$

AÑO 2011

$$\text{CAPITAL DE TRABAJO} = 15.659,25 - 5.297,78$$

$$\text{CAPITAL DE TRABAJO} = \$ 10.361,47$$

**Análisis:**

Tomando en cuenta que el capital de trabajo nos permite determinar la disponibilidad de dinero para solventar las operaciones se puede manifestar que para el año 2010 el sector de la transportación pesada contó con un capital de \$6.070,39 mientras que para el 2011 contó con \$10.361,47; demostrando que la diferencia no es muy grande ya que esto significaría tener recursos ociosos y en caso de ser muy limitado ocasionaría obstáculos para el desenvolvimiento de la actividad.

### 3.5.4.2 Indicadores de Solvencia

#### a. Endeudamiento del Activo

FÓRMULA:

$$\text{Endeudamiento del Activo} = \frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Activo Total}}$$

CÁLCULO:

#### AÑO 2010

$$\text{ENDEUDAMIENTO DEL ACTIVO} = \frac{16.871,61}{84.965,99}$$

$$\text{ENDEUDAMIENTO DEL ACTIVO} = 0,20 \times 100\% = 20\%$$

#### AÑO 2011

$$\text{ENDEUDAMIENTO DEL ACTIVO} = \frac{16.772,87}{91.659,25}$$

$$\text{ENDEUDAMIENTO DEL ACTIVO} = 0,18 \times 100\% = 18\%$$

#### **Análisis:**

Del 100% de activos totales que poseen los Transportistas de Carga Pesada, el 20% en el año 2010 y el 18% del año 2011, son destinados para el financiamiento de las deudas u obligaciones a largo plazo; lo que indica que existe dependencia de capitales ajenos, sin embargo, si se toma en cuenta que del 100% de los activos, el 20% y el 18% se considera como endeudamiento se puede manifestar que son porcentajes manejables, es más está en la capacidad de endeudarse en porcentajes más altos.

### *b. Endeudamiento Patrimonial*

FÓRMULA:

$$\text{Endeudamiento Patrimonial} = \frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Patrimonio}}$$

CÁLCULO:

#### AÑO 2010

$$\text{ENDEUDAMIENTO PATRIMONIAL} = \frac{16.871,61}{68.094,39}$$

$$\text{ENDEUDAMIENTO DEL ACTIVO} = 0,25 \times 100\% = 25\%$$

#### AÑO 2011

$$\text{ENDEUDAMIENTO PATRIMONIAL} = \frac{16.772,87}{74.886,38}$$

$$\text{ENDEUDAMIENTO DEL ACTIVO} = 0,22 \times 100\% = 22\%$$

#### **Análisis:**

El grado de endeudamiento patrimonial en el año 2010 fue de 25%, y en el año 2011 fue de 22%, lo que indica que existe un compromiso del patrimonio para con los acreedores, es decir como propietarios financian a su negocio con capital de terceros, para cubrir sus obligaciones de corto y largo plazo. Esta razón de dependencia entre propietarios y acreedores, sirvió también para indicar la capacidad de créditos y saber si el propietario o el acreedor es el que financia mayormente al negocio, mostrando el origen de los fondos que ésta utiliza, ya sean propios o ajenos e indicando si el capital o el patrimonio son o no suficientes.

*c. Endeudamiento del Activo Fijo*

FÓRMULA:

$$\text{Endeudamiento del Activo Fijo} = \frac{\text{Patrimonio}}{\text{Activo Fijo Neto}}$$

CÁLCULO:

**AÑO 2010**

$$\text{ENDEUDAMIENTO DEL ACTIVO FIJO} = \frac{68.094,39}{76.000,00}$$

$$\text{ENDEUDAMIENTO DEL ACTIVO} = \$ 0,90$$

**AÑO 2011**

$$\text{ENDEUDAMIENTO DEL ACTIVO FIJO} = \frac{74.886,38}{76.000,00}$$

$$\text{ENDEUDAMIENTO DEL ACTIVO} = \$ 0,99$$

**Análisis:**

Esta relación indica que por cada dólar de activos fijos, los Transportistas de Carga Pesada poseen un patrimonio de 0,90 centavos de dólar en el año 2010 y de 0,99 centavos de dólar en el año 2011 para financiarlos. Es importante mencionar que para la elaboración de este índice se utilizó el valor del activo fijo neto tangible (no se tomó en cuenta el intangible), que en este caso corresponde al vehículo como la principal herramienta para ejecutar el negocio.

#### *d. Apalancamiento*

FÓRMULA:

$$\text{Apalancamiento} = \frac{\text{Activo Total}}{\text{Patrimonio}}$$

CÁLCULO:

#### AÑO 2010

$$\text{APALANCAMIENTO} = \frac{84.965,99}{68.094,39}$$

$$\text{APALANCAMIENTO} = \$ 1,25$$

#### AÑO 2011

$$\text{APALANCAMIENTO} = \frac{91.659,25}{74.886,38}$$

$$\text{APALANCAMIENTO} = \$ 1,22$$

#### **Análisis:**

Por cada dólar de patrimonio, se ha conseguido en Activos Fijos 1,25 dólares en el año 2010 y 1,22 dólares en el año 2011, lo que significa que existe un grado adecuado de apoyo de los recursos internos del negocio sobre recursos de terceros. Es necesario conocer que en términos generales, en un negocio con un fuerte apalancamiento, una pequeña reducción del valor del activo podría absorber casi totalmente el patrimonio; por el contrario, un pequeño aumento podría significar una gran revalorización de ese patrimonio.

### 3.5.4.3 Indicadores de Gestión

#### a. Período Medio de Cobranza

FÓRMULA: 
$$\text{Período Medio de Cobranza} = \frac{\text{Cuentas por Cobrar} * 365}{\text{Ventas}}$$

CÁLCULO:

#### AÑO 2010

$$\text{PERIODO MEDIO DE COBRANZA} = \frac{3.545,80 \times 365}{65.359,14}$$

$$\text{PERIODO MEDIO DE COBRANZA} = 20 \text{ días}$$

#### AÑO 2011

$$\text{PERIODO MEDIO DE COBRANZA} = \frac{11.753,88 \times 365}{86.412,56}$$

$$\text{PERIODO MEDIO DE COBRANZA} = 50 \text{ días}$$

#### **Análisis:**

El periodo medio de cobros es de 20 días; lo que significa una recuperación temprana de las deudas de los clientes, sin embargo para el año 2011 se recupera en 50 días. Este indicador nos permite apreciar el grado de liquidez (en días) de las cuentas y documentos por cobrar, lo cual se refleja en la gestión y buena marcha de la actividad. Por tanto pone de manifiesto la habilidad de la administración para recuperar el dinero de sus ventas. Para este cálculo se utilizan las cuentas por cobrar de corto plazo, pues incluir valores correspondientes a cuentas por cobrar a largo plazo podría distorsionar el análisis en el corto plazo.

### *b. Impacto de la Carga Financiera*

FÓRMULA:

$$\text{Impacto de la Carga Financiera} = \frac{\text{Gastos Financieros}}{\text{Ventas}}$$

CÁLCULO:

#### AÑO 2010

$$\text{IMPACTO CARGA FINANCIERA} = \frac{1.766,01}{65.359,14}$$

$$\text{IMPACTO CARGA FINANCIERA} = 0,027 \times 100\% = 3\%$$

#### AÑO 2011

$$\text{IMPACTO CARGA FINANCIERA} = \frac{1.575,09}{86.412,56}$$

$$\text{IMPACTO CARGA FINANCIERA} = 0,018 \times 100\% = 2\%$$

#### **Análisis:**

El impacto que tuvieron los gastos financieros sobre las ventas, en los años 2010 fue del 3% y para el 2011 fue del 2%, lo que significa que dichos gastos sobrepasan el rango normal de menor al 1%, lo que influye a los ingresos del negocio. Generalmente se afirma que en ningún caso es aconsejable que el impacto de la carga financiera supere a las ventas, pues, aún en las mejores circunstancias, son pocas las empresas que reportan un margen operacional superior a las ventas para que puedan pagar dichos gastos financieros.

### 3.5.4.4 Indicadores de Rentabilidad

#### a. Rentabilidad Neta del Activo (Du Pont)

FÓRMULA: 
$$\text{Rentabilidad Neta del Activo} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}} * \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo total}}$$

CÁLCULO:

#### AÑO 2010

$$\text{RENTABILIDAD NETA DEL ACTIVO} = \frac{4.406,69}{65.359,14} \times \frac{65.359,14}{84.965,99}$$

$$\text{RENTABILIDAD NETA DEL ACTIVO} = 0,07 \times 0,77$$

$$\text{RENTABILIDAD NETA DEL ACTIVO} = 0,05 \times 100\% = 5\%$$

#### AÑO 2011

$$\text{RENTABILIDAD NETA DEL ACTIVO} = \frac{8.547,95}{86.412,56} \times \frac{86.412,56}{91.659,25}$$

$$\text{RENTABILIDAD NETA DEL ACTIVO} = 0,10 \times 0,94$$

$$\text{RENTABILIDAD NETA DEL ACTIVO} = 0,094 \times 100\% = 9,4\%$$

#### **Análisis:**

La capacidad del activo para producir utilidades, independientemente de la forma como haya sido financiado, ya sea con deuda o patrimonio, en el año 2010 fue del 5%, mientras que en el año 2011 fue del 9,4% , por lo que se considera la efectividad de la administración del negocio para controlar los costos y gastos. Además permitió identificar las áreas responsables del desempeño de la rentabilidad del activo.

### ***b. Margen Bruto***

FÓRMULA:

$$\text{Margen Bruto} = \frac{\text{Vtas. Netas} - \text{Costo de Vtas.}}{\text{Ventas}}$$

CÁLCULO:

#### **AÑO 2010**

$$\text{MARGEN BRUTO} = \frac{65.359,14 - 31.519,98}{65.359,14}$$

$$\text{MARGEN BRUTO} = \frac{33.839,16}{65.359,14}$$

$$\text{MARGEN BRUTO} = 0,52 \times 100\% = 52\%$$

#### **AÑO 2011**

$$\text{MARGEN BRUTO} = \frac{86.412,56 - 42.611,21}{86.412,56}$$

$$\text{MARGEN BRUTO} = \frac{43.801,35}{86.412,56}$$

$$\text{MARGEN BRUTO} = 0,51 \times 100\% = 51\%$$

#### **Análisis:**

Por cada dólar que se obtuvo de ventas, se generó un margen de utilidad bruta del 52% en el año 2010 y de 51% en el año 2011, después de que todos los gastos, incluyendo los impuestos, han sido deducidos. Este índice permitió conocer la rentabilidad de las ventas frente al costo de ventas y la capacidad del negocio para cubrir los gastos operativos y generar utilidades antes de deducciones e impuestos. Cabe mencionar que este índice puede ser negativo en caso de que el costo de ventas sea mayor a las ventas totales.

### *c. Margen Operacional*

FÓRMULA: 
$$\text{Margen Operacional} = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Ventas}}$$

CÁLCULO:

#### AÑO 2010

$$\text{MARGEN OPERACIONAL} = \frac{8.678,47}{65.359,14}$$

$$\text{MARGEN OPERACIONAL} = 0,13 \times 100\% = 13\%$$

#### AÑO 2011

$$\text{MARGEN OPERACIONAL} = \frac{14.983,64}{86.412,56}$$

$$\text{MARGEN OPERACIONAL} = 0,17 \times 100\% = 17\%$$

#### **Análisis:**

Por cada dólar que se obtuvo de ventas, se generó un margen de utilidad operacional del 13% en el año 2010 y 17% en el año 2011, después de que el negocio ha cubierto el costo de los gastos de administración y ventas de los servicios que vende. El margen operacional tiene gran importancia dentro del estudio de la rentabilidad del negocio, puesto que se indicó que es o no lucrativo, en sí mismo, independientemente de la forma como ha sido financiado. Es importante recalcar que los gastos financieros, no deben considerarse como gastos operacionales, puesto que teóricamente no son absolutamente necesarios para que el negocio pueda operar.

***d. Rentabilidad Neta de Ventas (Margen Neto)***

**FÓRMULA:** 
$$\text{Rentabilidad Neta en Ventas (Margen Neto)} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}}$$

**CÁLCULO:**

**AÑO 2010**

$$\frac{\text{RENTABILIDAD NETA DE VENTAS}}{\text{RENTABILIDAD NETA DE VENTAS}} = \frac{4.406,69}{65.359,14}$$

$$\frac{\text{RENTABILIDAD NETA DE VENTAS}}{\text{RENTABILIDAD NETA DE VENTAS}} = 0,07 \times 100\% = 7\%$$

**AÑO 2011**

$$\frac{\text{RENTABILIDAD NETA DE VENTAS}}{\text{RENTABILIDAD NETA DE VENTAS}} = \frac{8.547,95}{86.412,56}$$

$$\frac{\text{RENTABILIDAD NETA DE VENTAS}}{\text{RENTABILIDAD NETA DE VENTAS}} = 0,10 \times 100\% = 10\%$$

**Análisis:**

Por cada dólar que se obtuvo de ventas, se generó una rentabilidad neta de ventas del 7% en el año 2010 y 10% en el año 2011, este resultado se podría considerar como bueno ya que supero para el último año el rango normal que es de 8%. Se debe tener especial cuidado al estudiar este indicador, comparándolo con el margen operacional, para establecer si la utilidad procede principalmente de la operación propia de la actividad, o de otros ingresos diferentes.

*e. Rentabilidad Operacional del Patrimonio*

FÓRMULA:

$$\text{Rentabilidad Operacional del Patrimonio} = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Ventas}}$$

CÁLCULO:

AÑO 2010

$$\frac{\text{RENTABILIDAD OPERACIONAL DEL PATRIMONIO}}{\text{RENTABILIDAD OPERACIONAL DEL PATRIMONIO}} = \frac{8.678,47}{65.359,14}$$

$$\frac{\text{RENTABILIDAD OPERACIONAL DEL PATRIMONIO}}{\text{RENTABILIDAD OPERACIONAL DEL PATRIMONIO}} = 0,13 \times 100\% = 13\%$$

AÑO 2011

$$\frac{\text{RENTABILIDAD OPERACIONAL DEL PATRIMONIO}}{\text{RENTABILIDAD OPERACIONAL DEL PATRIMONIO}} = \frac{14.983,64}{86.412,56}$$

$$\frac{\text{RENTABILIDAD OPERACIONAL DEL PATRIMONIO}}{\text{RENTABILIDAD OPERACIONAL DEL PATRIMONIO}} = 0,17 \times 100\% = 17\%$$

**Análisis:**

Por cada dólar invertido en el negocio por el propietario, se generó una rentabilidad operacional del patrimonio del 13% en el año 2010 y del 17% en el año 2011, lo que pone de manifiesto que la rentabilidad ofrecida tiene un nivel muy adecuado, debido a que se generó una renta. La rentabilidad operacional del patrimonio permitió identificar la rentabilidad que se le ofrece al propietario el capital que han invertido en el negocio, sin tomar en cuenta los gastos financieros ni de impuestos y participación de trabajadores.

### 3.5.4.5 Indicadores de Endeudamiento

#### a. Índice de Cobertura de Intereses

FÓRMULA: 
$$\text{Índice de Cobertura de Intereses} = \frac{\text{Utilidad antes de Int. e Imp.}}{\text{Intereses}}$$

CÁLCULO:

#### AÑO 2010

$$\begin{array}{l} \text{ÍNDICE DE} \\ \text{COBERTURA DE} \\ \text{INTERESES} \end{array} = \frac{6.912,46}{1.766,01}$$

$$\begin{array}{l} \text{ÍNDICE DE} \\ \text{COBERTURA DE} \\ \text{INTERESES} \end{array} = \$ 3,91$$

#### AÑO 2011

$$\begin{array}{l} \text{ÍNDICE DE COBERTURA} \\ \text{DE INTERESES} \end{array} = \frac{13.408,55}{1.575,09}$$

$$\begin{array}{l} \text{ÍNDICE DE COBERTURA} \\ \text{DE INTERESES} \end{array} = \$ 8,51$$

#### **Análisis:**

Los Transportistas de Carga Pesada para el año 2010 por cada dólar de deuda tuvieron la disponibilidad de 3,91 dólares para cubrirlos, mientras que para el año 2011 tuvieron la capacidad de \$ 8,51 para amortizar dicha deuda lo que pone de manifiesto que si bien su utilidad no es alta tiene la suficiente capacidad para cubrir los intereses generados por la deuda.

***b. Razón Deuda – Patrimonio***

**FÓRMULA:** 
$$\text{Índice de Cobertura de Intereses} = \frac{\text{Deuda a largo plazo}}{\text{Patrimonio}}$$

**CÁLCULO:**

**AÑO 2010**

$$\text{RAZÓN DEUDA-PATRIMONIO} = \frac{13.976,01}{68.094,39}$$

$$\text{RAZÓN DEUDA-PATRIMONIO} = 0,21 \times 100\% = 21\%$$

**AÑO 2011**

$$\text{RAZÓN DEUDA-PATRIMONIO} = \frac{11.475,09}{74.886,38}$$

$$\text{RAZÓN DEUDA-PATRIMONIO} = 0,15 \times 100\% = 15\%$$

**Análisis:**

Del total de su Patrimonio disponible en el año 2010 que fue de \$68.094,39; los Transportistas de Carga Pesada disponían del 21% para cubrir la deuda obtenida como préstamo, por otro lado; para el año 2011 disponían del 15% de \$ 74.886,38 para devengar dicha deuda lo que demuestra que relacionando estas dos cantidades los Transportistas contaban con un buen capital que garantice cualquier deuda.

**CUADRO N° 3.1:  
RESUMEN DE LA APLICACIÓN DE ANÁLISIS FINANCIERO**

		2010	2011
<b>INDICADORES DE LIQUIDEZ</b>	Liquidez Corriente	\$ 3,10	\$ 2,96
	Prueba Ácida	\$ 3,08	\$ 2,89
	Capital de trabajo neto	\$6070,39	\$10361,47
<b>INDICADORES DE SOLVENCIA</b>	Endeudamiento del Activo	20%	18%
	Endeudamiento Patrimonial	25%	22%
	Endeudamiento del Activo Fijo	\$ 0,90	\$ 0,99
	Apalancamiento	\$ 1,25	\$ 1,22
<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	Período Medio de Cobranza	20 días	50 días
	Impacto de la Carga Financiera	3%	2%
<b>INDICADORES DE RENTABILIDAD</b>	Rentabilidad Neta del Activo	5%	9,40%
	Margen Bruto	52%	51%
	Margen Operacional	13%	17%
	Rentabilidad Neta de Ventas	7%	10%
	Rentabilidad Operacional del Patrimonio	13%	17%
<b>INDICADORES DE ENDEUDAMIENTO</b>	Índice de Cobertura de Intereses	\$ 3,91	\$ 8,51
	Razón Deuda-Patrimonio	21%	15%

FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO: Grupo de Investigadoras

### *3.5.5 Costo operativo del transporte*

Una vez culminado con el análisis de los índices financieros hemos realizado la tabla que demuestra detalladamente los costos que incurre la prestación del Servicio de Transporte Pesado dando a conocer el costo de ventas anual por el servicio correspondiente a los años 2010 y 2011.

**TABLA N° 3.1:  
RELACIÓN VENTAS Y COSTO DE VENTA DEL SERVICIO**

DESCRIPCIÓN	2010	%	2011	%
<b>INGRESOS</b>				
Ventas Netas Locales 0%	65.359,14	100	86.412,56	100
<b>COSTO DE VENTA</b>				
Disel	9.670,00	14.80	14.772,72	17.10
Lubricantes y mano de obra	950,00	1.45	3.631,80	4.20
Llantas y neumáticos	8.160,00	12.48	9.360,00	10.83
Repuestos y accesorios	450,00	0.69	818,00	0.95
Seguros	2.900,00	4.44	3.114,69	3.60
Alimentación e imprevistos	3.209,98	4.91	4.320,00	5.00
Peajes	6.180,00	9.46	6.594,00	7.63
<b>TOTAL COSTO DE VENTA</b>	<b>31.519,98</b>	<b>48.23</b>	<b>42.611,21</b>	<b>49.31</b>
<b>UTILIDAD BRUTA</b>	<b>33.839,16</b>	<b>51.77</b>	<b>43.801,35</b>	<b>50.69</b>

FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO: Grupo de Investigadoras

Como se puede observar en la tabla anterior los valores por el costo del servicio varían, puesto que está determinado en base al kilometraje recorrido por el vehículo por esta razón se ha establecido un valor promedio para repuestos e imprevistos. Las depreciaciones también constituyen un costo de venta pero no está incluido en este cuadro ya que en el Balance General se lo expresa de manera individual.

**TABLA N° 3.2:**

**COSTO DE VENTA MENSUAL DEL SERVICIO AÑO 2011**

DESCRIPCIÓN	MEDIDA	VALOR	CANT.	KM	COSTO KM.
Disel	Galón	1.08	1	10	0.1080
Lubricantes y mano de obra	Dosis	605.30	1	20000	0.0303
Llantas y neumáticos	Juego	9360.00	1	80000	0.1170
Repuestos y accesorios	Prom. Mes	68.17	1	12000	0.0057
Seguros	Mes	259.56	1	12000	0.0216
Depreciaciones	Mes	1583.33	1	12000	0.1319
Alimentación e imprevistos	Mes	360.00	1	12000	0.0300
Peajes	Mes	549.50	1	12000	0.0458
<b>Valor por kilometro recorrido</b>				<b>\$</b>	<b>0.4903</b>

FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO: Grupo de Investigadoras

**TABLA N° 3.3:**

**COSTO DE VENTA MENSUAL DEL SERVICIO EN EL AÑO 2010**

DESCRIPCIÓN	MEDIDA	VALOR	CANT.	KM	COSTO KM.
Disel	Galón	1.08	1	10	0.1080
Lubricantes y mano de obra	Dosis	520.08	1	20000	0.0260
Llantas y neumáticos	Juego	5989.50	1	80000	0.0749
Repuestos y accesorios	Prom. Mes	37.50	1	12000	0.0031
Seguros	Mes	241.67	1	12000	0.0201
Depreciaciones	Mes	1583.33	1	12000	0.1319
Alimentación e imprevistos	Mes	267.50	1	12000	0.0223
Peajes	Mes	515.00	1	12000	0.0429
<b>Valor por kilómetro recorrido</b>				<b>\$</b>	<b>0.4293</b>

FUENTE: Investigación de Campo

ELABORADO: Grupo de Investigadoras

En la tabla anterior se da a conocer el valor estimado mensual por kilómetro recorrido a la vez hemos incluido la depreciación mensual del vehículo para obtener el costo exacto del servicio con relación a los kilómetros recorridos de los dos años 2010 y 2011 los mismos que hemos analizado para tener una idea del costo del Servicio de transporte.

Por otro lado como podemos ver en los dos años hemos tenido una variación de costos debido a la inflación constante en la que vivimos. Es necesario argumentar que el poseer un cuadro analítico de costo de ventas del servicio constituirá una ventaja para los transportistas de carga pesada ya que en base a estos costos pueden fijar su porcentaje de ganancia, generando rentabilidad individual y para la Compañía a la que pertenece.

### ***3.5.6 Informe Ejecutivo***

#### **INFORME FINAL DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS DEL ANÁLISIS FINANCIERO**

Hemos efectuado un Análisis Financiero al Estado de Resultados y al Balance General consolidados de los Transportistas de Carga Pesada del periodo enero-diciembre 2010-2011.

*La preparación de dichos estados financieros (que incluyen sus correspondientes notas) es responsabilidad de la administración de los Transportistas de Carga Pesada. Nuestra responsabilidad consiste en emitir una opinión sobre estos Estados Financieros, con base en los análisis efectuados (Análisis Vertical, Análisis Horizontal e Indicadores Financieros).*

*Nuestro análisis fue efectuado de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), en la Norma Ecuatoriana de Contabilidad N° 1.*

Tales normas requieren que describamos y expliquemos las características

principales de rendimiento y la situación financiera del negocio, así como las incertidumbres más importantes a las que se enfrenta. Un análisis financiero comprende, la aplicación de herramientas y un conjunto de técnicas que se aplican a los Estados Financieros y demás datos complementarios, con el propósito de obtener medidas y relaciones cuantitativas que señalen el comportamiento económico y financiero de la empresa. Consideramos que nuestro análisis constituye una base razonable para fundamentar nuestra opinión.

*En nuestra opinión, los Estados Financieros analizados a través de las técnicas e indicadores antes mencionados presentan valores aceptables en un 80% acerca de la situación económica y financiera de los Transportistas de Carga Pesada en los años 2010-2011 en todos los aspectos que se encuentran dentro de los parámetros establecidos para la realización del Análisis Financiero.*

A continuación presentaremos las conclusiones obtenidas después del riguroso proceso de análisis e interpretación a los Estados Financieros basándonos en los rangos considerados como normales y haciendo una relación con los resultados obtenidos en la siguiente tabla:

**TABLA No. 3. 4:  
RESULTADOS OBTENIDOS EN EL ANÁLISIS FINANCIERO**

INDICADORES FINANCIEROS	RANGOS NORMALES	RESULTADOS	
		2010	2011
Liquidez Corriente	\$1 - 1,90	\$ 3,10	\$ 2,96
Prueba Ácida	\$1 - 1,5	\$3,08	\$2,89
Capital de Trabajo Neto	1,5 – 2,5	\$6070,39	\$10361,47
Endeudamiento del Activo	= ó < 49%	20%	18%
Endeudamiento Patrimonial	= ó < 108%	25%	22%
Endeudamiento del Activo Fijo	= ó > 1%	\$ 0,90	\$ 0,99
Apalancamiento	= ó > 1%	\$ 1,25	\$ 1,22
Período Medio de Cobranza	30 a 60 días	20 días	50 días
Impacto de la Carga Financiera	< 1 %	3%	2%
Rentabilidad Neta del Activo	> 1%	5%	9,4%
Margen Bruto	1 a 30%	52%	51%
Margen Operacional	> 1%	13%	17%
Rentabilidad Neta de Ventas	1 a 8%	7%	10%
Rentabilidad Operacional del Patrimonio	> 1%	13%	17%
Índice de cobertura de intereses		\$ 3,91	\$ 8,51
Razón deuda-patrimonio		21%	15%

FUENTE: Análisis Financiero Aplicado  
ELABORADO: Grupo de Investigadoras

## INDICADORES DE LIQUIDEZ

- **Liquidez Corriente.-** Este indicador no muestra variaciones muy significativas de un año respecto a otro, denotando así cierta estabilidad, sin embargo supera el rango normal producto del manejo inadecuado de activos corrientes, pudiendo tener el negocio excesos de liquidez poco productivos para lo cual es necesario análisis periódicos y oportunos.
- **Prueba Ácida.-** Existe un manejo adecuado de activos sobre los pasivos, los mismos que fácilmente pueden convertirse en dinero para el manejo del negocio.

## INDICADORES DE SOLVENCIA

- **Endeudamiento del Activo.-** Existe dependencia de capitales ajenos pero dentro de los parámetros normales considerados para el manejo del negocio, razón por la cual se puede mencionar que no cuenta con autonomía financiera.
- **Endeudamiento Patrimonial.-** Existe un compromiso del patrimonio para con los acreedores, es decir los propietarios financiaron el negocio con capital de terceros, para cubrir sus obligaciones.
- **Endeudamiento del Activo Fijo.-** El activo fijo en el primer año se financió con préstamos de terceros y una vez adquirida la deuda se fue cancelando año tras año.
- **Apalancamiento.-** Existe un grado adecuado apoyo de los recursos internos del negocio sobre recursos de terceros.

## INDICADORES DE GESTIÓN

- **Período Medio de Cobranza.-** Existe recuperación adecuada de las deudas de los clientes en lo que respecta al primer año mientras que el 2011 supera el tiempo lo cual impide disponer de recursos.

- **Impacto de la Carga Financiera.-** Los gastos financieros son prudentes en relación a las ventas, los mismos que no afectan los ingresos provenientes del negocio.

#### **INDICADORES DE RENTABILIDAD**

- **Rentabilidad Neta en Ventas.-** Para el año 2010 el rango estuvo dentro de lo normal, es decir; con un 7% mientras que para el año 2011 generó una rentabilidad del 10%, lo cual demuestra un manejo correcto del negocio.
- **Rentabilidad Operacional del Patrimonio.-** Las operaciones del negocio se manejaron de manera adecuada, razón por la cual se mantuvieron dentro de los rangos normales.

#### **INDICADORES DE ENDEUDAMIENTO**

- **Cobertura de Intereses.-**La cantidad de \$ 3,91 y \$8,51 dólares de su utilidad para cubrir gastos de interés representa un monto corto para también solventar los demás gastos relacionados al negocio.
- **Razón Deuda-Patrimonio.-** El Patrimonio con relación a la deuda está comprometido dentro de los rangos normales.

Latacunga, junio de 2013

Faicán Hoyos Mayra Alexandra

Hidalgo Flores María Augusta

**3.5.7 Incidencia de las tasas de interés de los créditos bancarios en la situación económica de los transportistas de carga pesada.**

Una vez analizada la situación económica de los Transportistas de Carga Pesada se determino la incidencia del 15. 91% que representa el porcentaje de interés cobrado por la entidad bancaria frente a la Utilidad Bruta y a la Utilidad Neta en operaciones siendo la ultima la de mayor importancia puesto que de ésta se derivan los gastos financieros expresado en el Estado de Resultados correspondiente al año 2010 y 2011.

**TABLA N 3.5:  
INCIDENCIA DEL INTERÉS PAGADO EN CRÉDITOS FRENTE A VENTAS NETAS Y UTILIDADES**

2010			2011		
Ventas Netas	Interés Pagado	%	Ventas Netas	Interés Pagado	%
65.359,14	1.766,01	2,70%	86.412,56	1.575,09	1.82%
<b>Utilidad Bruta</b>					
Utilidad Bruta	Interés Pagado	%	Utilidad Bruta	Interés Pagado	%
33.839,16	1.766,01	5,22%	43.801, 35	1.575,09	3,60%
<b>Utilidad Neta en Operaciones</b>					
Utilidad Neta en Operaciones	Interés Pagado	%	Utilidad Neta en Operaciones	Interés Pagado	%
8.678,47	1.766,01	20,35%	14.983,64	1.575,09	10,51%

FUENTE: Investigación de Campo  
ELABORADO: Grupo de Investigadoras

Como se evidencia en el cuadro anterior el porcentaje de interés por el crédito adquirido en el año 2010 es de 1.766,01 dólares que equivale a 2,70% frente a las Ventas Netas Locales de 65.359,14 dólares mientras que para el año 2011 es de 1.575,09 dólares que representa el 1,82% en relación a 86.412,56 dólares por Ventas.

En el año 2010 se obtuvo 33.899,16 de utilidad bruta y 1.766,01 dólares en cuanto a intereses que representa al 5,22% mientras que para el año 2011 fue de 1.575,09 dólares equivalente al 3,60% frente a una utilidad bruta de 43.801,35 dólares.

Por otro lado en el año 2010 se obtiene una Utilidad Neta en Operaciones de 8.678,47 dólares frente a 1.766,01 dólares que representa el 20,35% mientras que en el año 2011 se paga un interés de 1.575,09 dólares siendo el 10,51% con relación a la utilidad Neta en Operaciones de 14.983,64 dólares, notando un incremento favorable en su utilidad lo cual ha permitido que su deuda sea cubierta adecuadamente sin descuidar otras obligaciones económicas personales y del negocio.

Además podemos mencionar que los intereses ocasionados por la obtención de los créditos de los Transportistas se constituyen en un desembolso que va al Gasto ya que fue adquirido para la compra de un bien terminado, lo que no sucede con la adquisición de bienes en construcción donde los intereses se capitalizan hasta el momento en el que se termina la construcción y se toma en cuenta al momento de depreciar el mismo.

### ***3.5.8 Estrategias para mejorar el manejo de los recursos de los transportistas de carga pesada de la ciudad de Latacunga frente a los créditos bancarios.***

Una vez realizado la Fundamentación Teórica, el Diagnóstico Situacional, la aplicación de las herramientas de investigación como la Entrevista y la Encuesta, el Análisis Horizontal, el Análisis Vertical, la aplicación de los Índices Financieros y la relación del interés pagado frente a las ventas y utilidades consideramos la importancia de que los Transportistas de Carga Pesada de Latacunga necesitan de los siguientes puntos para mantener un control minucioso de sus recursos, los mismos que permitan cumplir las obligaciones contraídas (créditos) con las entidades bancarias:

- Conocer los factores externos que se relacionan con la Transportación como economía, legalidad, política, tecnología, ecología y demás ya que ejercen gran influencia para el desarrollo de dicha actividad.

- Concientizarse sobre el hecho de estar organizado, sea en asociaciones, cooperativas y compañías de transporte; ya que esto genera responsabilidades y obligaciones a cumplir y a la vez se constituyen en actos que engrandece a la Organización como tal.
- Surge la necesidad imperiosa de llevar en forma organizada el aspecto contable, esto significa contar con documentos que respalden las adquisiciones y ventas del servicio en forma secuencial lo cual permitirá cumplir a cabalidad con las obligaciones tributarias y legales que la actividad demanda.
- Es importante dar un valor económico a los servicios como propietario ya que es el encargado de administrar el negocio, de manera que al percibir este recurso pueda destinarlo para los gastos personales necesarios e incluso contraer obligaciones bancarias que sirvan para invertir en educación, vivienda, salud y alimentación.
- Ante las obligaciones bancarias derivadas de créditos, es de vital importancia determinar la capacidad de endeudamiento basándose en el monto de los activos de propiedad de los Transportistas y por supuesto tomando en cuenta el monto del ingreso mensual por venta del servicio menos el costo que se genera al realizarlo y los demás en los que se incurre, es decir; de la utilidad de la actividad, de esta manera se puede conocer la cantidad con la que se cuenta para cumplir con el pago de dichos créditos.
- Previo a la obtención de un crédito es necesario consultar en diferentes entidades bancarias públicas y privadas los beneficios y facilidades que estas brindan para posteriormente cumplir a cabalidad con el pago de la obligación contraída.
- Los Transportistas están en la capacidad de contraer deudas y cumplir en plazos determinados, es por ello que en base al análisis económico realizado afirmamos que los Transportistas de Carga Pesada Cooperados están en la capacidad de contraer deudas y cumplirlas en el tiempo establecido puesto que el resultado de su actividad económico así lo permite.

## CONCLUSIONES:

- El tercer capítulo contiene los Estados Financieros que reflejan la situación económica de los Transportistas de Carga Pesada, a dichos Balances se realizaron un Análisis Vertical y Horizontal; y la aplicación de Índices Financieros como liquidez, actividad endeudamiento y rentabilidad las mismas que determinaron distintas capacidades económicas de dichos Transportistas.
- La aplicación del análisis financiero permitió determinar el desarrollo del negocio, caso contrario se desconocería si los recursos están siendo manejados correctamente, cuyos resultados en su mayoría se encuentran dentro de los rangos normales; sin embargo los gastos financieros (intereses), que representa el 3% para el año 2010 y 2% para el año 2011 perjudican a la utilidad neta del ejercicio por constituirse un monto significativo que se paga por el crédito obtenido.
- En cuanto a los resultados obtenidos en la aplicación de los indicadores de liquidez podemos manifestar que no existen variaciones muy significativas entre los dos años evaluados, sin embargo en cuanto a la liquidez corriente para el año 2010 y 2011 supero al rango normal establecido de \$1,00 a \$ 1,90 a. Por otro lado la prueba acida también supero los rangos normales que va de \$1 a \$1,50 dólares lo cual demuestra un adecuado manejo de los activos con relación a sus pasivos con capacidad para convertirlos fácilmente en dinero.
- Los indicadores de solvencia demuestran que el negocio se maneja con capitales ajenos, igualmente existe un compromiso del patrimonio al financiarse de un préstamo que una vez adquirido se fue cancelando año a año y los recursos internos del negocio tienen la capacidad para cubrir obligaciones con terceros pero estos no exceden los rangos normales permitidos.

- Los indicadores de gestión, dieron como resultado una recuperación rápida de las cuentas por cobrar en el primer año ya que se los hizo en 20 días mientras que para el 2011 se tarda 50 días aun así este último es esta dentro del rango normal. Por otro lado se debe manifestar que el impacto de la carga financiera excede del rango normal ya que está establecido en menor al 1% con relación a las ventas.
- Los indicadores de rentabilidad en lo que tiene que ver a Margen Bruto en los dos años analizados superan el porcentaje establecido mientras que los demás índices se mantiene con absoluta normalidad, demostrando un 80% de coherencia en el manejo adecuado de los recursos con los que opera el negocio.
- La aplicación de los indicadores de endeudamiento proporcionaron resultados favorables ya que el negocio contó con cantidades considerables de \$ 3,91 y \$8,51 para solventar los gastos financieros y demás relacionados, lo cual demuestra que a pesar de su corta utilidad podía cubrir la deuda y los intereses respectivos.

## **RECOMENDACIONES:**

- Los Estados Financieros que fueron analizados deben contener información real, no solo realizados porque los organismo de control o supervisión nos exigen sino porque estos datos nos van a proporcionar información acerca de la capacidad para endeudarse, la forma de manejar los activos y de operar, la capacidad de transformar los activos en dinero y demás rangos necesarios para determinar el funcionamiento del negocio.
- Es recomendable para cualquier tipo de negocio la realización de un Análisis Financiero y a la vez la aplicación de razones financieras en forma periódica que ayuden a determinar la situación por la que ha atravesado dicho negocio en un cierto periodo de tiempo y si es viable o no continuar con el mismo.
- Los resultados obtenidos de los indicadores de liquidez, al exceder de los rangos normales y ocasionar baja capacidad productiva se hace necesario el aprovechamiento máximo de los recursos disponibles para generar utilidad y con ello capacidad para cubrir distintas necesidades y obligaciones derivadas del mismo negocio; por lo que recomendamos manejar adecuado de sus activos ya que estos facilitan la convertibilidad en dinero.
- Sugerimos que el transportista continúe con las mismas estrategias de endeudamiento acudiendo a las entidades bancarias de su preferencia siempre fijándose en la capacidad de endeudamiento para cubrir las obligaciones sin contratiempos ya que la falta de trabajo les impide contar con recursos para invertirlos generados a través del negocio.
- Incrementar el control de recuperación de cartera en periodos determinados adecuados con lo cual el transportista obtendrá recursos para mejorar constantemente su servicio y a la vez cubrir las obligaciones bancarias contraídas.

- En cuanto a la rentabilidad del negocio, es indispensable continuar y mejorar con el manejo adecuado de los recursos del negocio ya que de estos depende la decisión de continuar o no con la actividad, la misma que siempre debe generar utilidad y no pérdida.
- A mejor manejo de recursos, mayor es el beneficio obtenido; por esta razón recomendamos que los todos los gastos generados sean controlados evitando consumos innecesarios que afecten a la utilidad del propietario del vehículo.

## **REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

### **BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA**

- BERNSTEIN Leopald A; “Gestión Financiera”; Segunda Edición; Editorial McGraw-Hill; 2008; México DF
- CÓRDOVA Marcial; “Gerencia Financiera”; Segunda Edición; Ecoe Ediciones; 2007; Bogotá-Colombia.
- CHARZAT Raymond; “Gestión Económica y Financiera”; Primera Edición; Ceac Ediciones; 2006; Lima- Perú.
- ESTUPIÑAN Rodrigo; “Análisis Financiero y de Gestión”; Segunda Edición; Ecoe Ediciones; 2006; Bogotá-Colombia.
- FEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE PESADO DEL ECUADOR; “Periódico del Transporte Pesado del Ecuador”; Décima Primera Edición; Globalcorp Publicaciones; 2010; Quito-Ecuador.
- FEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE PESADO DEL ECUADOR; “Periódico del Transporte Pesado del Ecuador”; Décima Octava Edición; Globalcorp Publicaciones; 2011; Quito-Ecuador.
- FEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE PESADO DEL ECUADOR; “Periódico del Transporte Pesado del Ecuador”; Décima Novena Edición; Globalcorp Publicaciones; 2012; Quito-Ecuador.
- MALLO Carlos; MERLO José; “Control de la Gestión Financiera”; Primera Edición; Ecoe Ediciones; 2007; Madrid-España.

- OCHOA Guadalupe; “Administración Financiera”; Décimo Primera Edición; McGraw-Hill; 2009; México DF.
- ORTIZ Alberto; “Objetivos de la Gestión Financiera”; Segunda Edición; Editorial McGraw-Hill; 2005; Bogotá-Colombia.
- RIVERA Luis; Análisis Operativo; Primera Edición; JV Ediciones; 2011; Quito-Ecuador.
- VILLAMARIN Paola; Estructura del Sistema Financiero Ecuatoriano; Primera Edición; 2009; Quito-Ecuador.

#### **BIBLIOGRAFÍA CITADA**

- CHIRIBOGA, Alberto, (2007); “Diccionario Técnico Financiero Ecuatoriano”, Segunda Edición, Jokama Ediciones, Págs. 16, 26,52,158.
- CHIRIBOGA, Alberto,(2007); “Sistema Financiero Ecuatoriano”, Primera Edición, Jokama Ediciones, Págs. 43,152.
- MARTINEZ, Patricio,(2008); “Sistema Financiero y Tipos de Crédito”, Primera Edición, JV Ediciones, Pág. 11.
- NUÑES, Paulo,(2008); “Gestión Financiera”, Primera Edición, Editorial McGraw-Hill;Pág. 16.
- ORTIZ, Alberto,(2005); “Gestión Financiera y Diagnóstico Estratégico”, Segunda Edición, Editorial McGraw-Hill, Pág. 13.
- PADILLA, Raquel y MOROCHO, Diana, (2011); “Los Créditos en el Ecuador”, Págs. 65-66.

- RIVERA, Luis,(2011); “Gestión Financiera y Operativa”, Primera Edición, Pág.14.
- VALENCIA, Jorge , (2010); “Metodología del Análisis Operativo”, Primera Edición, Ediciones Colombo, Pág. 24.

## **BIBLIOGRAFÍA VIRTUAL**

- HTML Document [en línea].Ecuador: MMC Design, 2012.- Publicación diaria.  
Dirección:<http://www.bce.fin.ec/docs.php?path=documentos/Estadisticas/SectorMonFin/TasasInteres/Indice.htm>[consulta: 12 de abril 2012; 18:00 p.m.]
- HTML Document [en línea].Ecuador: MMC Design, 2009.- Publicación periódica.Dirección:[http://www.es.wikipedia.org/wiki/Tasa\\_de\\_Inter%C3%A9s/html](http://www.es.wikipedia.org/wiki/Tasa_de_Inter%C3%A9s/html). [consulta: 12 de abril 2012; 14:00 p.m.]
- HTML Document [en línea].Ecuador: MMC Design, 2010.- Publicación trimestral. Dirección:<http://www.globalcorpvirtual.com> [consulta: 23 de mayo 2012; 19:35 p.m.]

## **ANEXO N°1: Formato de la Entrevista**

### **GUIA DE ENTREVISTA**

**Entrevista dirigida a los principales Directivos de las Cooperativas, Compañías y Asociaciones de Transporte Pesado de la ciudad de Latacunga con el objetivo de recabar información acerca de la situación económica de su actividad.**

**1.- Como principal autoridad de la cooperativa ¿cuáles cree usted que son los beneficios como transportistas federados?**

-----  
-----

**2.- De sus compañeros federados ¿qué porcentaje han optado por los incentivos que el gobierno nacional otorga?**

-----  
-----

**3.- Ante las medidas legales tributarias ¿qué no favorecen a los transportistas cooperados cual ha sido el medio de solución adoptado?**

-----  
-----

**4.- ¿Cómo ha influido la actual crisis económica en el desempeño del servicio de transporte de carga pasada?**

## ANEXO N° 2: Formato de la Encuesta

### ENCUESTA

La presente Encuesta está dirigida a los Transportistas de Carga Pesada Cooperados de la ciudad de Latacunga, con la finalidad de conocer la incidencia de los créditos bancarios en su situación económica para lo cual rogamos muy comedidamente responder con la honestidad del caso.

**1.- Como transportista cooperado al pensar en la renovación de su vehículo cuáles son sus principales opciones de financiamiento?**

Ahorros ( )

Créditos bancarios ( )

Venta del vehículo actual ( )

Otros ( )

**Mencione** \_\_\_\_\_

**2.- En caso de que su adquisición la realice a través de un crédito bancario, ¿Cuáles son las principales Entidades Financieras a las que Usted acude?**

Banco Pichincha ( )

Banco del Austro ( )

Banco de Guayaquil ( )

Banco Internacional ( )

Corporación Financiera Nacional ( )

UNIFINSA ( )

Otro ( )

**Mencione** \_\_\_\_\_

**3.- ¿Cuál (es) es (son) el (los) motivo(s) por los que Usted recurre a la Entidad Financiera para acceder a dicho crédito?**

Facilidad de pago ( )

- Rapidez en los trámites ( )  
Menor porcentaje de interés ( )  
Menos garantías ( )

**4.- En cuanto al monto de sus ingresos:**

**Cuantos carros tiene**

- Uno ( )  
Dos ( )  
Tres ( )  
Mas ( )

**¿Cuántos viajes realiza mensualmente?**

- Diez ( )  
Quince ( )  
Veinte ( )  
Más ( )

**¿Cuál es su ingreso estimado por viaje?**

- Viaje corto .....
- Viaje largo .....

**5.- En cuanto al monto de sus egresos:**

**Cuantos choferes trabajan a su servicio**

- Uno ( )  
Dos ( )  
Tres ( )  
Mas ( )

**Cada que período de tiempo Ud. da mantenimiento a su vehículo?**

- Mensualmente ( )  
Bimestralmente ( )  
Trimestralmente ( )  
Semestralmente ( )

**Indique el monto aproximado mensual que usted cancela por lubricantes?**

---

**Con que frecuencia usted cambia de el juego de llantas de su vehículo?**

- Trimestral ( )  
Semestral ( )  
Anual ( )

**Cuál es el monto aproximado que usted cancela por peajes, alimentación, combustible e imprevistos por viaje realizado?**

Viaje corto \_\_\_\_\_

Viaje largo \_\_\_\_\_

**Cuantos miembros de su familia dependen de esta actividad?**

---

**6.- Alguna vez ha sido beneficiario del Bono de Chatarrización otorgado por el Estado Ecuatoriano?**

- Si ( )  
No ( )

**7.- En caso de no poder cubrir con las cuotas mensuales del crédito ¿Cuáles son sus opciones de refinanciamiento?**

- Solicitar otro crédito ( )  
Negociación de la deuda ( )  
Créditos a personas particulares ( )

**8.- Ha tenido algún tipo de inconveniente al no poder cubrir las cuotas de los créditos.**

Si ( )

No ( )

**Mencione:** \_\_\_\_\_