



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

CARRERA DE INGENIERÍA FINANCIERA

**Proyecto de Investigación, previo a la obtención del Título de Ingeniero
Financiero.**

Tema:

“Tipos de financiamiento y su efecto en el capital de trabajo de los socios de las cooperativas de transporte público de pasajeros en taxis de la ciudad de Ambato”.

Autor: Gaibor Barragán, Frank André.

Tutora: Ing. Córdova Pacheco, Ana Consuelo.

Ambato - Ecuador

2017

APROBACIÓN DEL TUTOR

Yo, Ing. Córdova Pacheco Ana Consuelo, con cédula de identidad No. 050275878-2, en mi calidad de Tutora del proyecto de investigación sobre el tema: “**TIPOS DE FINANCIAMIENTO Y SU EFECTO EN EL CAPITAL DE TRABAJO DE LOS SOCIOS DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN TAXIS DE LA CIUDAD DE AMBATO**”, desarrollado por Frank André Gaibor Barragán, de la Carrera de Ingeniería Financiera, modalidad presencial, considero que dicho informe investigativo reúne los requisitos, tanto técnicos como científicos y corresponde a las normas establecida en el Reglamento de Graduación de pregrado, de la Universidad Técnica de Ambato y en el normativo para la presentación de Trabajos de Graduación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría.

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

Ambato, Diciembre del 2017

TUTORA



Ing. Córdova Pacheco Ana Consuelo.

C.I. 050275878-2

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Frank André Gaibor Barragán, con cédula de identidad No. 180513120-6, tengo a bien indicar que los criterios emitidos en el proyecto investigativo, bajo el tema: **“TIPOS DE FINANCIAMIENTO Y SU EFECTO EN EL CAPITAL DE TRABAJO DE LOS SOCIOS DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN TAXIS DE LA CIUDAD DE AMBATO”**, así como también los contenidos presentados, ideas, análisis, síntesis de datos; conclusiones, son exclusiva responsabilidad de mi persona, como autor de este proyecto de Investigación.

Ambato, Diciembre del 2017

AUTOR



Frank André Gaibor Barragán

C.I. 180513120-6

CESIÓN DE DERECHOS

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

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

Ambato, Diciembre del 2017

AUTOR



.....
Frank André Gaibor Barragán

C.I. 180513120-6

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

El Tribunal de Grado, aprueba el Proyecto de Investigación, sobre el tema: “**TIPOS DE FINANCIAMIENTO Y SU EFECTO EN EL CAPITAL DE TRABAJO DE LOS SOCIOS DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN TAXIS DE LA CIUDAD DE AMBATO**”, elaborado por Frank André Gaibor Barragán, estudiante de la Carrera de Ingeniería Financiera, el mismo que guarda conformidad con las disposiciones reglamentarias emitidas por la Facultad de Contabilidad y Auditoría de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato, Diciembre del 2017



Eco. Mg. Diego Proaño

PRESIDENTE



Econ. Álvaro Vayas

MIEMBRO CALIFICADOR



Ing. María Cristina Manzano

MIEMBRO CALIFICADOR

DEDICATORIA

Creo en Cristo como mi Señor y Salvador, quien es la fuente de vida, amor y esperanza; Dios se ha convertido en el centro de mí ser y en la fuerza que necesito en momentos de dificultad, pues Dios creó todo para Cristo y por medio de Cristo en quien encontramos salvación y esperanza de vida. Col 1:16

A Lucía mi Madre quien ha demostrado que no hay nada imposible para una mujer que ama a sus hijos, con sus palabras ha inculcado valores y amor en mi vida; esto me ha servido para servir sin esperar nada a cambio y siempre dando lo mejor que una persona puede tener, por sus palabras de aliento para no dejarme vencer y seguir adelante con mis sueños. A mi Padre Ariosto que a pesar de la distancia ha permanecido pendiente de mis estudios y de lo que pasa con mi vida, que con sus palabras de aliento ha fortalecido mis esperanzas por triunfar y mis ganas de ser un exitoso profesional.

A Sandra, mi compañera de vida y gran amor, por todo su apoyo incondicional y palabras que han llenado de ánimo mi vivir y de amor mi existir; todo esto ha permitido afianzar mis pasos día a día y en cada momento de mi existir.

Frank André Gaibor Barragán

AGRADECIMIENTO

A Dios, para Él no hay nada imposible y he sido testigo de sus promesas en todas las áreas de mi vida. A Lucía y Ángel, mis padres, que con cada esfuerzo realizado por llevar el pan a la mesa del hogar me han enseñado el valor de trabajar dignamente por lo que merecemos y el amor que se debe tener a la familia. A mis padres Ariosto y Beatriz, quienes me han demostrado que si uno se propone algo en la vida todo es posible.

A Patricio y Madeleyne, mis grandes amigos que son una guía para mi vida, sus palabras siempre me dan ánimo y se han convertido en mi familia. En el presente trabajo quiero expresar mis sinceros agradecimientos a la Ing. Anita Córdova, una gran mujer de letras y de actos humildes; a mis hermanos y hermanas, gracias por su cariño y cuidado para conmigo; así mismo con todas las personas que han formado parte de esta gran experiencia como estudiante universitario.

Frank André Gaibor Barragán

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
CARRERA DE INGENIERÍA FINANCIERA

TEMA: “TIPOS DE FINANCIAMIENTO Y SU EFECTO EN EL CAPITAL DE TRABAJO DE LOS SOCIOS DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN TAXIS DE LA CIUDAD DE AMBATO”

AUTOR: Gaibor Barragán Frank André.

TUTORA: Ing. Córdova Pacheco Ana Consuelo.

FECHA: Diciembre del 2017

RESUMEN EJECUTIVO

El presente proyecto de investigación se basa en el análisis del efecto que tienen los tipos de financiamiento en el capital de trabajo del sector transportista, tomando en consideración a tres operadoras de transporte en taxis de la ciudad de Ambato; parte fundamental de la investigación fue determinar los tipos de financiamiento que utilizan los socios de dichas operadoras de transporte, recursos que tienen como destino la inversión dentro del activo corriente y fijo; ya que no solo se trata de como adquieren sus puestos de trabajo dentro de una operadora de transporte, sino también de como en el transcurso del tiempo van solventando necesidades y requerimientos exigidos por ley. El financiamiento es importante para adquirir cesiones y derechos dentro de una operadora de transporte con recursos financiados, así también, buscan la renovación de sus unidades de transporte por medio del financiamiento; el capital de trabajo es parte sustancial para el desarrollo de esta actividad, debido a que si no disponen de efectivo para circular día a día estos son incapaces de generar los recursos necesarios para el pago de sus obligaciones con instituciones financieras y para el ahorro. El propósito de esta investigación es mejorar la utilización de recursos financiados por parte de los socios de las operadoras de transporte estudiadas, aplicando de esta manera un modelo de estrategia conservadora de capital de trabajo, el incremento de sus niveles de efectivo les permitirá demostrar liquidez durante el desarrollo del negocio.

PALABRAS DESCRIPTORAS: FINANCIAMIENTO, CAPITAL DE TRABAJO, EFECTIVO, ACTIVIDAD ECONÓMICA, OBLIGACIONES FINANCIERAS.

TECHNICAL UNIVERSITY OF AMABATO
FACULTY OF ACCOUNTING AND AUDIT
FINANCIAL ENGINEERING CAREER

TOPIC: "TYPES OF FINANCING AND ITS EFFECT ON THE WORKING CAPITAL OF THE PARTNERS OF THE PUBLIC TRANSPORTATION COOPERATIVES OF PASSENGERS IN TAXIS OF THE CITY OF AMBATO "

AUTHOR: Gaibor Barragán Frank André.

TUTOR: Ing. Córdova Pacheco Ana Consuelo.

DATE: December 2017

ABSTRACT

The present investigative project is based on the analysis of the effect of the types of financing on the working capital of the transport sector, taking into consideration three taxi companies in the city of Ambato; one fundamental part of the research was to determine the types of financing used by the business associate of said transport company, resources that have as their destination the investment within current and fixed assets; since it is not only about how they acquire their jobs within a transport company, but also about how in the course of time they are solving needs and requirements demanded by law. The use of the financing is of great importance for these people since many of them acquire cessions and rights with financed resources, as well as, they look for the renovation of their units of transport by means of the financing; the working capital is a substantial part for the development of this activity, because if they do not have cash to circulate day by day they are unable to generate the necessary resources for the payment of their obligations with financial institutions and for saving. The purpose of this research is to improve the use of resources financed by the business associate of the transport operators that we studied; applying a conservative working capital model, increasing their cash levels will allow them to demonstrate liquidity during the development of the business.

KEY WORDS: FINANCING, WORKING CAPITAL, CASH, ECONOMIC ACTIVITY, FINANCIAL OBLIGATIONS.

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO	PÁGINA
PÁGINAS PRELIMINARES	
PORTADA.....	i
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	ii
DECLARACIÓN DE AUTORÍA.....	iii
CESIÓN DE DERECHOS.....	iv
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO.....	v
DEDICATORIA.....	vi
AGRADECIMIENTO.....	vii
RESUMEN EJECUTIVO.....	viii
ABSTRACT.....	ix
ÍNDICE GENERAL.....	x
ÍNDICE DE TABLAS.....	xiii
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	xiv
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I.....	2
1. ANÁLISIS Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	2
1.1 Tema.....	2
1.2 Descripción y Formulación del Problema.....	2
1.2.1 Contextualización.....	2
1.2.1.1 Macro.....	2
1.2.1.2 Meso.....	6
1.2.1.3 Micro.....	10
1.2.1.4 Árbol de Problemas.....	15
1.2.2 Análisis crítico.....	16
1.2.2.1 Prognosis.....	17
1.2.2.2 Formulación del problema.....	17

1.2.3 Delimitación.....	17
1.2.4 Justificación.....	18
1.2.5 Objetivos	20
1.2.5.1 Objetivo general	20
1.2.5.2 Objetivos específicos	20
CAPÍTULO II.....	21
2. MARCO TEÓRICO.....	21
2.1 Antecedentes Investigativos	21
2.2 Categorías fundamentales	39
2.2.1 Subordinación de la variable independiente: Tipos de Financiamiento.....	40
2.2.2 Subordinación de la variable independiente: Tipos de Financiamiento.....	41
2.3 Fundamentación científico-técnica	42
2.3.1 Desarrollo de la variable independiente	42
2.3.2 Desarrollo de la variable dependiente	52
2.4 Hipótesis.....	63
2.4.1. Ho (Hipótesis Nula)	63
2.4.2 H1 (Hipótesis Alternativa)	63
2.5 Señalamiento de variables.....	63
2.6 Preguntas directrices	63
CAPÍTULO III.....	64
3. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	64
3.1 Enfoque de la investigación	64
3.2 Modalidad de la investigación	64
3.3 Nivel o tipo de la investigación.....	66
3.4 Población y Muestra.....	68
3.5 Operacionalización de variables	69
3.5.1 Operacionalización de la Variable Independiente: Tipos de Financiamiento... 70	
3.5.2 Operacionalización de la Variable Dependiente: Capital de Trabajo.	71
3.6 Descripción de tallada del tratamiento de la información de fuentes primarias y secundarias.	72

CAPÍTULO IV	73
4. RESULTADOS.....	73
4.1 Análisis e interpretación de resultados.....	73
4.1.1 Fuentes de información secundaria.....	103
4.1.2. Verificación de la hipótesis en SPSS	103
4.2 Principales resultados.....	104
4.2.1 Limitaciones del estudio	106
CAPÍTULO V.....	107
5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	107
5.1 Conclusiones	107
5.2 Recomendaciones.....	108
5.3 Propuesta.....	109
5.3.1 Tema.....	109
5.3.2 Objetivos	110
5.3.3 Justificación.....	111
Bibliografía	113
Anexos.....	119

ÍNDICE DE TABLAS

CONTENIDO	PÁGINA
Tabla No. 1 Nivel por Activos – Número de Socios.....	6
Tabla No. 2 Cantidad aproximada de Taxis por provincia	8
Tabla No. 3 Resumen informativo del objeto de estudio.....	13
Tabla No. 4 Resumen de Antecedentes Investigativos.	35
Tabla No. 5 Total de Población a tratarse	68
Tabla No. 6 Operacionalización de la Variable Independiente.....	70
Tabla No. 7 Operacionalización de la Variable Dependiente	71
Tabla No. 8 Género	74
Tabla No. 9 Edad.....	75
Tabla No. 10 Tiempo en la actividad transportista	76
Tabla No. 11 Disponibilidad de fondos al inicio de la actividad económica.....	77
Tabla No. 12 Adquisición de cesiones	78
Tabla No. 13 Capital para el inicio en la actividad	80
Tabla No. 14 Calificación al uso del financiamiento	82
Tabla No. 15 Tipos de Financiamiento	84
Tabla No. 16 Instituciones Financieras	85
Tabla No. 17 Deuda a Largo plazo	87
Tabla No. 18 Deuda a Corto plazo.....	89
Tabla No. 19 Destino de los fondos	91
Tabla No. 20 Recursos para el desarrollo del negocio.....	93
Tabla No. 21 Destino de los ingresos.....	95
Tabla No. 22 Utilización del taxímetro.....	96
Tabla No. 23 Días laborados durante la semana	97
Tabla No. 24 Horas laboradas durante el día	98
Tabla No. 25 Inversión en el sistema financiero.....	100
Tabla No. 26 Plazo de Inversión en el sistema financiero	101
Tabla No. 27 Pago de impuestos	102
Tabla No. 28 Verificación de hipótesis.....	103
Tabla No. 29 Prueba de Chi cuadrado.....	103
Tabla No. 30 Modelo de estrategia conservadora de inversión	112

ÍNDICE DE GRÁFICOS

CONTENIDO	PÁGINA
Gráfico No. 1 Superintendencia de Economía Popular y Solidaria	5
Gráfico No. 2 Árbol de Problemas.....	15
Gráfico No. 3 Categorías Fundamentales	39
Gráfico No. 4 Variable Independiente: Tipos de Financiamiento	40
Gráfico No. 5 Variable Independiente: Tipos de Financiamiento	41
Gráfico No. 6 Fondo de Maniobra mayor que pasivo corriente.....	59
Gráfico No. 7 Fondo de Maniobra menor que pasivo corriente.....	60
Gráfico No. 8 Género	74
Gráfico No. 9 Edad.....	75
Gráfico No. 10 Tiempo en la actividad transportista	76
Gráfico No. 11 Disponibilidad de fondos al inicio de la actividad económica.....	77
Gráfico No. 12 Adquisición de cesiones.....	78
Gráfico No. 13 Capital para el inicio de la actividad	80
Gráfico No. 14 Calificación al uso del financiamiento.....	82
Gráfico No. 15 Calificación al uso del financiamiento.....	84
Gráfico No. 16 Instituciones Financieras.....	85
Gráfico No. 17 Deuda a Largo Plazo	87
Gráfico No. 18 Deuda a Corto Plazo.....	89
Gráfico No. 19 Destino de los fondos	91
Gráfico No. 20 Recursos para el desarrollo del negocio.....	93
Gráfico No. 21 Destino de los ingresos.....	95
Gráfico No. 22 Utilización del taxímetro.....	96
Gráfico No. 23 Días laborados durante la semana	97
Gráfico No. 24 Horas laboradas durante el día	98
Gráfico No. 25 Inversión en el sistema financiero.....	100
Gráfico No. 26 Plazo de Inversión en el sistema financiero	101
Gráfico No. 27 Pago de impuestos.....	102

INTRODUCCIÓN

El presente proyecto de investigación se basa en el análisis del efecto que tienen los tipos de financiamiento en el capital de trabajo del sector transportista, tomando en consideración a tres operadoras de transporte en taxis de la ciudad de Ambato, se desarrolló en base a fundamentos científicos, teóricos y utilizando dos herramientas para la recolección de la información, a continuación se presenta los siguientes capítulos:

Capítulo I: En este capítulo se analiza y formula la problemática en la que se desarrollan los socios de las tres operadoras de transporte en taxis en estudio, así también, se justifica su investigación y por consecuencia surge el planteamiento de objetivos que se pretenden alcanzar en la investigación.

Capítulo II: Se refiere al marco teórico donde se dará a conocer los antecedentes investigativos y la fundamentación científica en la cual se basa es trabajo de investigación, se establece la hipótesis del presente proyecto de investigación.

Capítulo III: Se describe la modalidad, enfoque y nivel de investigación aplicado en el presente trabajo de investigación, de igual manera se muestra la población con la que se va a trabajar, se formaliza la operacionalización de variables y se describe la recolección de información necesaria para llevar a cabo la investigación.

Capítulo IV: Se muestran los principales resultados obtenidos luego de la recolección de información, posteriormente su análisis e interpretación; de la misma manera se da a conocer las principales limitaciones de estudio.

Capítulo V: Para culminar, en este último capítulo del trabajo de investigación se presenta las conclusiones y recomendaciones a las que se ha llegado luego del proceso investigativo, posteriormente a esto se establece una propuesta.

CAPÍTULO I

1. ANÁLISIS Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 Tema

“Tipos de financiamiento y su efecto en el capital de trabajo de los socios de las cooperativas de transporte público de pasajeros en taxis de la ciudad de Ambato”.

1.2 Descripción y Formulación del Problema.

1.2.1 Contextualización

1.2.1.1 Macro

En el mundo la utilización de los sistemas de transporte se ha convertido en un pilar fundamental para el desarrollo y crecimiento económico de un país y como uno de los sistemas prioritarios dentro de un gobierno, ya sea para el transporte de personas o el de mercancías.

En el transcurso de la historia se conoce que el transporte ha permitido movilizar a personas, mercancías u otros artículos de un país a otro; permitiendo de esta manera llegar a lugares recónditos donde la incapacidad de un país de suplir una demanda ha llevado que se busque soluciones en países cercanos o lejanos, pero no solo ha permitido suplir la falta de recursos de un país sino que ha dado paso a la llegada de tecnología y fuentes de trabajo dentro de la sociedad.

El transporte no solo se lo relaciona con conducir un cierto tipo de vehículo sino que va de la mano con el tema social, cultural y económico; hoy en día el transporte en taxi es un símbolo de identificación de una ciudad, por su color, su estructura o la persona quien lo conduce.

Parafraseando a, El Tiempo (2008), “más allá del servicio que presta, el taxi es también

un punto de debate social y de información invaluable”, en concordancia con el autor, el taxismo no solo se relaciona con los servicios que ofrecen ciertas compañías alrededor de todo el mundo sino que llega al punto de interacción entre el usuario y quien ofrece el servicio y claro está, de qué manera lo ofrece; muchos pueden ser criticado o en el mejor de los casos felicitados por sus acertadas decisiones para su mejor funcionamiento.

En Sudamérica la aparición más recordada del taxi se da en la ciudad de Colombia específicamente en la ciudad de barranquilla. El Tiempo (2008) afirma: “la aparición de los primeros taxis en Bogotá fue totalmente accidental y fruto de una terrible crisis económica que sobrevino en 1930”. Cierta crisis fue provocada por el descenso en el nivel de aguas del río Magdalena que imposibilitó el ingreso de mercancías al país vecino, de manera extraña un embarque de 120 automóviles Ford que quedó a la deriva fue comprado por Antonio María Pradilla quien pasaría a formar una flota de taxis de 120 vehículos que causaría revuelo en toda Colombia.

En la actualidad unos de los servicios que más se utiliza cuando se viaja a otro país o ciudad es el taxi y se puede asegurar que es una palabra de conocimiento universal que todas las personas son capaces de reconocer aun cuando están fuera de sus países natales, el taxi se lo utiliza para movilizarse al salir de un aeropuerto rumbo a un hotel incluso para llevar las compras de una familia de un supermercado hacia la casa.

Según Metrocuadrado (2015), “los cinco mejores servicios de taxi en el mundo se encuentra en Londres, New York, Tokio, Berlín y Ámsterdam” la elección de estos países se da por el confort en su servicio, la limpieza y sobre todo el trato al cliente que ofrece cada una de estas operadoras en los países citados.

Según Ekos (2015) “El transporte se ha constituido en un factor determinante en la competitividad de las empresas modernas por lo que su manejo se asocia directamente con el desarrollo de las demás actividades productivas”. (p.87). En los últimos años en el Ecuador el sector transportista ha pasado a formar parte principal del gobierno del Eco. Rafael Correa Delgado siendo grandes aliados en las tomas de decisiones relacionadas a su gremio, permitiendo de esta manera ser parte de la transformación

integral del país.

A partir del año 2009 el sector transporte ha incrementado su aportación en el PIB nacional, representando la importancia y seriedad del sector en la economía ecuatoriana y por supuesto en la creación de nuevas empresas dedicadas al transporte en busca de rentabilidad y obtención de beneficios económicos para cada uno de ellos.

En el Ecuador los incentivos por trabajar en el sector del taxismo son muchos como ser dueño de su propia fuente de ingresos y de la flexibilidad en sus horarios como también la obtención de beneficios tributarios y financieros para quienes son propietarios de un taxi, pero para muchos ninguna de estas causas ha sido la razón para dedicarse al taxismo sino que la falta de empleos y de recursos a motivo a destinar el capital familiar para obtener un puesto en una operadora de transporte, arriesgando de cierta manera los recursos invertidos.

En el país, en los últimos años se ha generado una fiebre por el taxismo. Obedece a estos factores: desempleo, despido de empleados públicos, profesionales que salen de los centros de estudios superiores y no encuentran un empleo acorde a su formación académica y además, los ex migrantes que retornan al Ecuador, como el caso de Cuenca. (EL COMERCIO, 2011)

Para varios entendidos la cantidad de taxis en varias ciudades del país han excedido su cantidad como en Quito y Guayaquil ciudades donde la afluencia de personas es evidente ya sea por negocios o turismo, el taxismo en el Ecuador mueve gran cantidad de recursos económicos para su funcionamiento permitiendo de esta manera estar organizados en cooperativas y asociaciones tanto a nivel provincial y nacional.

Parafraseando a BCN (2015) “FEDOTAXIS es un organismo que integra cooperativas y compañías de taxis que laboran a nivel nacional y cuenta con 60 mil socios”. La cantidad de taxis en el país es considerable en todo sentido, desde lo laboral, cultural, demográficos y cada uno de ellos con características similares en todo el país.

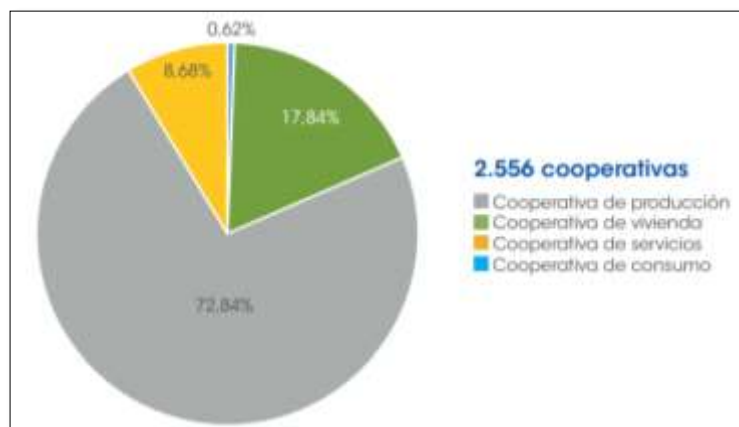
En el Ecuador las operadoras de transporte están sujetas a normativas vigentes que

rigen cada una de sus funciones amparadas en el marco legal y constitucional del país, para que una persona pase a formar parte del gremio taxista debe aceptar sus derechos y obligaciones como conductor y sobre todo la responsabilidad de servir a la comunidad en general. Toda operadora de transporte deberá llevar el registro de sus ingresos y los gastos en los que incurra la misma, así como el registro de sus socios y de las actividades que tienen por obligación realizar.

En el Ecuador en general ser un conductor profesional es un trabajo que demanda sacrificio y en muchos de los casos dejar a la familia por llevar el alimento al hogar, todo vehículo que circula por las calles y cada conductor en el país está bajo la supervisión y control de la Agencia Nacional de Tránsito y de los gobiernos seccionales. El sueldo que percibe un conductor en el país es muy contrario a lo que se espera, su pago va de la mano con lo que se transporte y las horas que se trabaje.

Actualmente el sector transportista se encuentra regulado por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria dentro del sector no financiero en el áreas de servicios, afirmando que el uso de transporte público o de alquiler es un servicio ofertado a la ciudadanía por parte de los transportistas, dentro del sector no financiero la SEPS (Superintendencia de Economía Popular y Solidaria) registra a 2556 cooperativas distribuidas en cooperativas de producción, vivienda, servicios y consumo tal como lo muestra el siguiente gráfico.

Gráfico No. 1 Superintendencia de Economía Popular y Solidaria



Fuente: Intendencia de Estadísticas, Estatutos y Normas de la EPS y SFPS (2014)

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Así también la Superintendencia de Economía Popular Solidaria estipula la creación de cooperativas sin fines de lucro por niveles, ya sea por el número de socios o el monto en activos disponibles; para esta investigación se trabajará con operadoras de transporte de nivel 1 como se detalla en la siguiente tabla:

Tabla No. 1 Nivel por Activos – Número de Socios

Nivel	Transporte	
	Activos (USD)	Número de socios
Nivel 1	0 - 800.000,00	Hasta 100
Nivel 2	800.000,01 o más	Sin importar el número de socios
	Sin importar el monto de activos	más de 100

Fuente: Superintendencia de Economía Popular Solidaria

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

De esta manera las cooperativas de transporte en taxis en el Ecuador son establecidas por su capital y su número de socios, en este caso estamos hablando de cooperativas que pertenecen al nivel 1 ya que en su mayoría el capital no excede de \$800.000,00 y la cantidad de sus socios bases son menor a 100; es así como se establece la creación de una operadora de taxis y por supuesto la asignación de cupos para la aprobación de sus respectivos permisos para operar en la ciudad a la cual pertenecen.

1.2.1.2 Meso

Según la lista de organizaciones supervisadas por la Superintendencia de Economía popular y Solidaria solo en la ciudad de Ambato se cuenta con 55 cooperativas de transporte en taxis las mismas que brindan sus servicios de movilidad dentro y fuera de la ciudad y provincia, demostrando su responsabilidad con los usuarios de taxis.

Según El Universo (2015) “Ser taxista (...), puede parecer que sería tener prebendas especiales, muchos vehículos han sido importados libres de impuestos, o pagan tasas especiales; siempre están tratando de conseguir ventajas y no dan nada a cambio”. En concordancia con el este medio de información el sector transportista en Tungurahua

ha obtenido beneficios especiales tributarios como financieros, el sector transportista en el Ecuador grava un IVA de 0% y sus declaraciones de impuestos se realizan semestralmente, es decir dos veces al año, de igual manera esta actividad no supera la base imponible para la declaración del impuesto a la renta que se realiza cada año, lo que buscan directivos y socios en este sector es la maximización de utilidades y la creación de valor en cada una de las operadoras de transporte.

Según Intendencia de Estadísticas, Estatutos y Normas de la EPS y SFPS (2014) “El objeto social (...), en forma concreta, una actividad económica tendiente a satisfacer necesidades comunes de sus socios y el desarrollo de obras de servicio comunitario” (pag.13). En total acuerdo con la institución, las cooperativas de transporte están incentivadas a resolver problemas de movilidad propios de la ciudad en que cada una de estas operadoras de transporte presta su servicio y de igual manera buscar el beneficio económico, personal e institucional para sus socios.

Según el Índice Internacional Normal de Taxis, por cada mil habitantes de un lugar delimitado debe existir 1,5 unidades de taxis prestando el servicio en la comunidad; en el Ecuador como lo establece la normativa vigente es competencia de cada gobierno administrativo descentralizado hacerse cargo de todas las competencia de tránsito que se adjudiquen a su territorio; Según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial-LOTTTSV (2015) En su Art. 44 numeral 3 "Planificar y ejecutar las actividades de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que le correspondan en el ámbito de su jurisdicción". Las actividades de control y planificación se encuentran a disposición de cada GAD municipal en el país, los mismos que establecen ordenanzas para organizar de manera colectiva a los transportistas dentro de su territorio.

El criterio es variado cuando se trata del número de unidades de taxis que debe tener una ciudad, existen motivos preferenciales por parte de las operadoras de transporte ya constituidas y por el otro lado se encuentran grupos de personas en busca de la legalización de unidades para que su trabajo sea realizado de manera legal.

Según El Diario Comercio (2014) “Un estudio realizado por la consultora Japonesa

Padeco estableció que el Ecuador debería tener un taxi por cada 500 habitantes para evitar la contaminación y embotellamientos”. Este estudio es el que más se acerca a la realidad de la ciudad de Ambato con un número aproximado de unidades que debería estar en circulación y no de la excesiva cantidad que se encuentra brindado el servicio.

No existe un estudio que muestre el detalle de taxis por cada provincia o ciudad en el Ecuador ya que es una actividad que va en crecimiento cada día y el control se vuelve ineficiente en varios de los casos por parte de las autoridades competentes; Según Diario El Comercio (2014) “De acuerdo a un estudio efectuado por la Comisión de Transporte Municipal determina que hay 2400 taxis en Ambato, es decir, 1375 más de lo requerido para atender la demanda de los aproximadamente 35000 habitantes”, dichos estudios son realizados por cada gobierno municipal; el estudio realizado por la Comisión de Transporte Municipal estipula a 1025 unidades como la cantidad máxima requerida para prestar el servicio en la ciudad de Ambato.

La siguiente tabla muestra el número aproximado de unidades de taxis que debería tener cada provincia en el Ecuador:

Tabla No. 2 Cantidad aproximada de Taxis por provincia

Transporte en Taxis en el Ecuador		
Provincias	Habitantes	N° de taxis estimado por provincia
Azuay	712.127	1424,25
Bolívar	183.641	367,28
Cañar	225.184	450,37
Carchi	164.524	329,05
Cotopaxi	409.205	818,41
Chimborazo	458.581	917,16
El Oro	600.659	1201,32
Esmeraldas	534.092	1068,18
Guayas	3.645.483	7290,97
Galápagos	25.124	50,25

Imbabura	398.244	796,49
Loja	448.966	897,93
Los Ríos	778.115	1556,23
Manabí	1.369.780	2739,56
Morona Santiago	147.940	295,88
Napo	103.697	207,39
Pastaza	83.933	167,87
Orellana	136.396	272,79
Pichincha	2.576.287	5152,57
Santa Elena	308.693	617,39
Santo Domingo de los Tsáquilas	368.013	736,03
Sucumbíos	176.472	352,94
Tungurahua	504.583	1009,17
Zamora Chinchipe	91.376	182,75

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censo INEC

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Ahora bien esta no es la única manera de establecer el número de unidades por cada provincia del Ecuador motivo por el cual frecuentemente se realizan estudios para determinar si la oferta del servicio cubre con toda la demanda total de usuarios.

Existen dos partes en la que unos afirman y aseguran que la demanda de taxis se la satisface con total normalidad, mientras que del otro lado se encuentran las personas que viven en parroquias y que si acceso a este servicio es limitado, personas de tercera edad que son rechazadas por su edad o por el pago de su tarifa, de igual manera el inapropiado trato de los conductores a usuarios provoca la reacción para que se amplíe el número de unidades en la ciudad.

De acuerdo con la Federación Nacional en Taxis en el país circulan 55000 unidades, cantidad que día a día va en aumento por la exigencia de dirigentes para la apertura de nuevas operadoras y cupos para las mismas, el taxismo informal también se hace presente en todas las provincias del Ecuador limitando el trabajo de aquellos que están laborando de manera legal, esta es una dura realidad contra la que batallan los socios bases de cada operadora de transporte.

En Tungurahua el servicio de taxi está prestado por los propietarios de las unidades y de igual manera se contrata conductores que laboren en una jordana parcial que inicia desde muy en la mañana o trabajar durante todo el día, sabiendo que el peligro de ser asaltado, timado o tener que lidiar con personas que utilizan el servicio sin contar con los recursos disponibles es un diario vivir, es por esto que un conductor puede llegar a ganar desde \$15,00 hasta \$25,00 al día incluyendo el bono de alimentación.

1.2.1.3 Micro

Ambato es una ciudad que demuestra la organización y control dentro del sector transportista en todas sus expresiones, desde el uso del botiquín para emergencias hasta la revisión técnica vehicular que es muy rigurosa por los estándares de calidad y seguridad que se exige para prestar el servicio en la ciudad y en toda la provincia. El sector transportista en Tungurahua es muy tomado en consideración por las autoridades al mando; esto debido a su unión como colegas conductores y sobre todo cuando exigen sus beneficios por ley.

Ahora bien los recursos con los cuales cada uno de los socios de las distintas operadoras de transporte adquieren sus unidades en muchas ocasiones son con recursos propios que se han ahorrado con anterioridad o lo que hoy en día es más factible para mucho de ello es acudir a las instituciones financieras en busca de recursos para la adquisición o modernización de dichas unidades.

Sus unidades o vehículos hoy en día es el capital de trabajo con el que cuentan estas personas, esto varía dependiendo de la marca y modelo del vehículo y de igual manera esto depende la ciudad en que presta el servicio; esto está determinado por la cantidad de habitantes, la afluencia de personas por turismo y el comercio que se realiza dentro de la ciudad.

Para esto los tipos de financiamiento son vitales para la modernización o adquisición de una unidad de transporte, las entidades financieras y gubernamentales como la Corporación Financiera Nacional velan por el desarrollo del sector transportista en el Ecuador otorgando créditos a sectores preferenciales de la economía ecuatoriana, de

igual manera la búsqueda de recursos en familiares o amigos es otra fuente de financiamiento por parte de los transportistas esto debido a la cantidad de documentos que exigen las entidades financieras en Tungurahua, por la dificultad en la obtención de un crédito o las elevadas tasas de interés.

El capital propio es una fuente primaria a la cual un transportista recurre al momento de realizar una compra, dichos recursos son obtenidos por la misma actividad del transportista o también se puede dar en personas que gozan de su retiro laboral y utilizan esta actividad económica para la subsistencia familiar y personal.

En la provincia de Tungurahua la actividad transportista es bien vista por varias ciudades del Ecuador debido a su organización como cooperativas de transporte, la seriedad en sus decisiones, la renovación de sus unidades y la capacitación constante por parte de directivos a sus socios bases. En la actualidad existen 148 operadoras de transporte distribuidas en la ciudad de Ambato, Baños de Agua Santa, San Pedro de Pelileo, Santa Rosa, entre otros, las misma que pueden ser de transporte de carga liviana, carga pesada, transporte urbano y transporte de pasajeros en taxis.

Dentro del entorno micro se da paso a la investigación del objeto a tratarse que para este caso se realizará con tres Cooperativas de Transporten Taxis que prestan el servicio en la ciudad de Ambato, las cuales son:

- Cooperativa de Transporte público de pasajeros en Taxis Tierra de Flores N°36
- Cooperativa de Transportes de pasajeros en Taxis Nápoles N° 27
- Cooperativa de Taxis Modelo N° 10

Cooperativa de Transporte público de pasajeros en Taxis Tierra de Flores N° 36

El espíritu trabajador y emprendedor por parte de un grupo de amigos y conocidos da paso a que en el año de 1982 se constituya la “Cooperativa de Transporte público de pasajeros en Taxis Tierra de Flores N° 36” la misma que en la actualidad está representada por el Sr Olguer Navarrete en calidad de gerente de la institución.

Actualmente esta operadora de transporte cuenta con 67 unidades en servicio.

Cooperativa de Transportes de pasajeros en Taxis Nápoles N° 27

En el año de 1980 se da paso a la creación de la “Cooperativa de Transportes de pasajeros en Taxis Nápoles N°27” la misma que hasta la actualidad brinda su servicio a la comunidad tungurahuese, esta institución está representada legalmente por el Sr Ángel Santana como gerente de la misma, la parada desde donde prestan su servicio se encuentra ubicada en las calles Pasaje Granda 191-32 y Palma de Mallorca.

Actualmente esta operadora de transporte cuenta con 55 unidades en servicio.

Cooperativa de Taxis Modelo N° 10

Sin duda alguna, esta es una de las instituciones emblemas de taxismo Ambateño, como pionera el servicio de transporte en sus inicios en el año 1969, su trayectoria de más de 50 años la ha hecho una cooperativa digna de reconociendo por parte de autoridades y la ciudadanía en general, actualmente se encuentra representada por el Sr. Guido Robles, su parada de servicio se encuentra en una céntrica de la ciudad en la parte exterior del mercado modelo de la ciudad de Ambato en las calles Tomás Sevilla y Av. Cevallos.

Actualmente esta operadora de transporte cuenta con 59 unidades en servicio.

Tabla No. 3 Resumen informativo del objeto de estudio

Resumen Informativo del objeto en estudio			
Descripción	Operadora de transporte 1	Operadora de transporte 2	Operadora de transporte 3
Ruc	1890086027001	1890080207001	1890008298001
Razón Social	COOPERATIVA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN TAXIS TIERRA DE FLORES N° 36	COOPERATIVA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS EN TAXIS NAPOLES N° 27	COOPERATIVA DE TAXIS MODELO N° 10
Tipo de contribuyente	Sociedad	Sociedad	Sociedad
N° de Socios	67	55	59
Dirección	13 DE DICIEMBRE VIA A CONSTANTINO FERNANDEZ S/N BARRIO: TIERRA DE FLORES A UNA CUADRA Y MEDIA DEL PARQUE CENTRAL	PASAJE GRANDA 191-32 PALMA DE MALLORCA	TOMAS SEVILLA 00 AV. CEVALLOS

Fuente: Superintendencia de Economía Popular Solidaria

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

En la actualidad el parque automotor de la ciudad de Ambato es considerado el número uno del país, de acuerdo a la Resolución N°. 053-DIR-2016-ANT las unidades de servicio público en taxis que se observan en las calles ambateñas tienen una vigencia como máximo 15 años, demostrando su buena calidad en las unidades que se van renovando con el transcurso de los meses. Ahora bien, los propietarios de las unidades

de transporte en la ciudad de Ambato buscan cambiar sus unidades por una que sea moderna o su restauración.

El financiamiento se convierte en parte fundamental para el desarrollo del sector transportista en el país, para que la adquisición de una unidad de transporte nueva se pueda concretar los transportistas buscan financiamiento en el sector financiero como cooperativas de ahorro y crédito ,bancos, mutualistas u otros; la rigurosidad al momento de obtener un crédito se ha convertido en una muralla que no se puede atravesar con facilidad por lo que muchos recurren a familiares en búsqueda de recursos que puedan facilitar la adquisición de un nuevo vehículo destinado al servicio público.

1.2.1.4 Árbol de Problemas

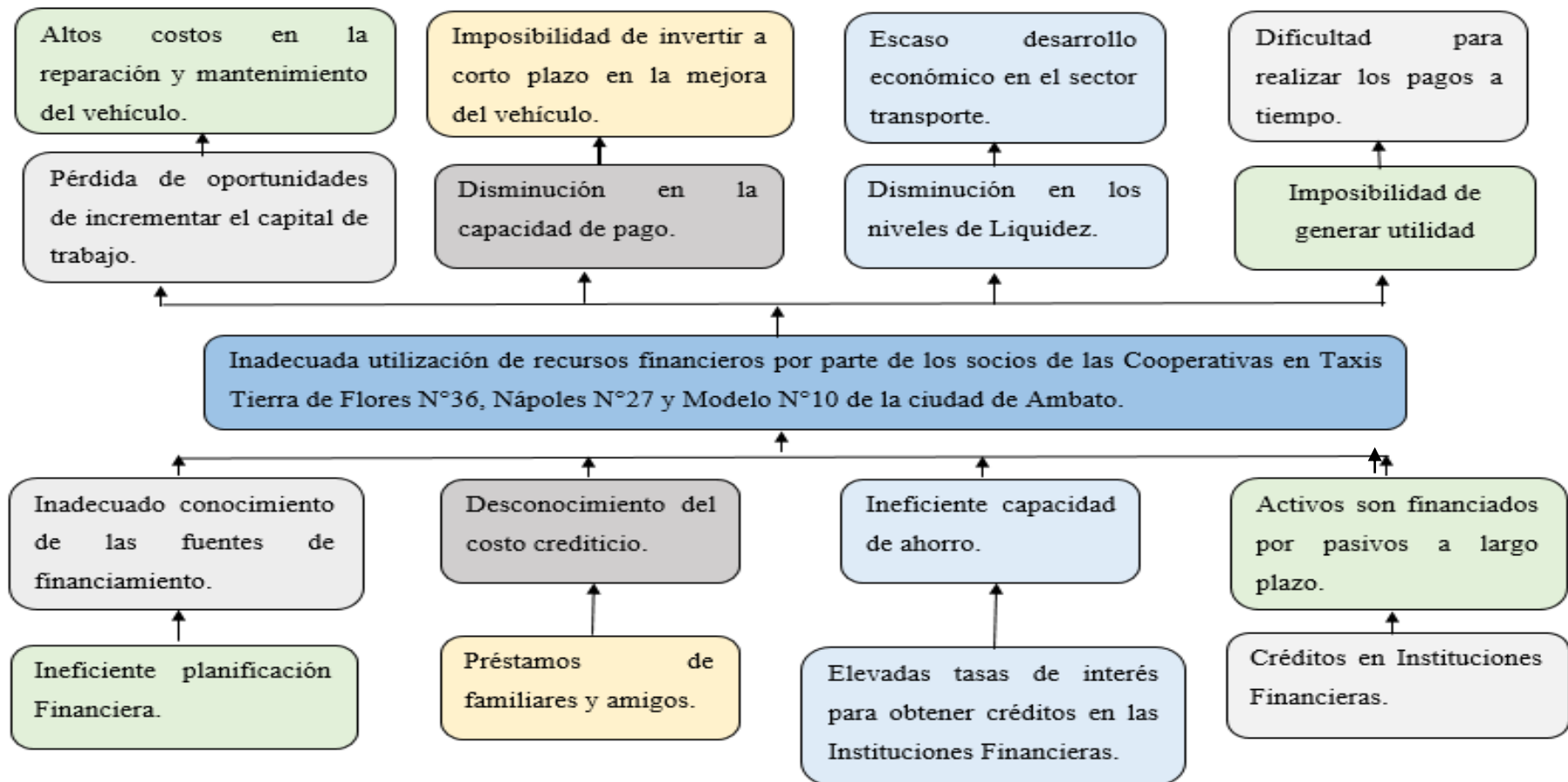


Gráfico No. 2 Árbol de Problemas
Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

1.2.2 Análisis crítico

En la gran mayoría de actividades económicas que generan empleo y utilizan recursos materiales, financieros, humanos, etc.

El financiamiento es una parte fundamental en el crecimiento de una organización; si existe un manejo oportuno de los recursos disponibles pues los resultados con beneficios serán evidentes en un mediano plazo.

Por otro lado la inadecuada utilización de recursos financieros provoca que las personas accedan a fuentes de financiamiento que no son de su completo conocimiento, desatando una pérdida de oportunidades de incrementar el capital de trabajo de su negocio, ocasionando que el costo por mantenimientos y reparaciones en los vehículos vayan incrementando conforme pasa el tiempo.

Acceder a fuentes de financiamiento donde familiares y amigos son la primera opción no siempre es lo que más le conviene a una persona en búsqueda de recursos todo por el desconocimiento del costo crediticio y de cómo este puede llegar a ser un punto importante al momento de realizar un crédito, de manera que los recursos financieros no son utilizados correctamente y como consecuencia está la disminución en la capacidad de pagos que imposibilita de invertir a corto plazo en la mejora de la unidad de trabajo.

La creación de una institución financiera tiene como propósito captar recursos y otorgar créditos a una determinada tasa de interés, lo cual permite que los socios de las Cooperativas de Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10 que financien sus unidades de transporte a un largo plazo, así que genera una ineficiente utilización de recursos financieros en los cuales no toman en cuenta la duración de un crédito financiero y de cómo pagarlo en el transcurso del tiempo; de tal manera que existe una imposibilidad de generar utilidad, por esta razón al momento de realizar los pagos de obligaciones en un corto plazo existe la dificultad para cancelarlos.

1.2.2.1 Prognosis

Al no encontrar una salida a la mala utilización de los recursos financieros por parte de los socios de las Cooperativas de Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10, dichas personas no podrán afrontar futuras obligaciones adquiridas en un corto y largo plazo, de igual manera no podrán incrementar su capital de trabajo que es con lo que cuentan para poder trabajar y generar ingresos económicos para el pago de obligaciones.

Los recursos que se adquieren por medio de fuentes de financiamiento si no se los utiliza de la manera más eficiente tendrán como consecuencia una mala inversión o la pérdida total de dichos recursos; de esta manera la incapacidad de pago cada vez será más ineficiente y por ende se estaría dando fruto a un sobre endeudamiento al que se recurre cuando las inversiones no generan beneficios en determinado período, generando así que el capital de trabajo no sea el esperado y su capacidad de responder a la demanda del cliente sea afectada considerablemente.

1.2.2.2 Formulación del problema

¿De qué manera los tipos de financiamiento tienen efecto en el capital de trabajo de las Cooperativas de Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10 de la ciudad de Ambato?

1.2.3 Delimitación

Campo: Económico – Financiera

Área: Finanzas

Aspecto: Financiamiento y Capital de trabajo

Espacial: Esta investigación se llevara a cabo en la ciudad de Ambato provincia de Tungurahua.

Temporal: La investigación se realizará en el período 2017

Poblacional: Los objetos a investigar son los socios de las Cooperativas de Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10 de la ciudad de Ambato.

1.2.4 Justificación

El presente proyecto de investigación es de gran interés para los dirigentes y socios del gremio de taxistas de la ciudad de Ambato, es importante estudiar de qué manera las fuentes de financiamiento tienen influencia en el capital de trabajo.

Las unidades vehiculares son la herramienta principal para desarrollar dicha actividad en la ciudad, los propietarios de taxis han optado por mejorar sus unidades o en la mayoría de los casos reemplazar el vehículo por uno nuevo; el recurso económico tiene gran influencia en este tipo de decisiones ya que si no son suficientes en muchos de los casos se recurre al financiamiento en entidades financieras.

Según **(González Nuñez, 2013)** “La empresa puede financiarse mediante recursos propios externos, recursos propios internos o recurriendo al endeudamiento”. Como lo asegura el autor existe distintas maneras de financiar las actividades de una empresa, las cuales en nuestro medio no son conocidas en su totalidad y claro está mucho menos el costo de financiarse a corto o largo plazo para la inversión en un bien que va a generar ingresos.

El apalancamiento financiero permite a las personas dueñas o no de su propio negocio tener en sus manos una herramienta muy útil para el análisis y apoyo al momento de tomar decisiones que se encaminan al crecimiento empresarial. Quienes conforman el sector transportista en la ciudad de Ambato están claros que el desarrollo institucional y personal va de la mano con la innovación e implementación de nuevas tecnologías en sus unidades de transporte.

Como lo afirma **(Estévez-Mártir, 2011)** “Las reestructuraciones apalancadas en ocasiones se llevan a cabo para prevenir la competencia, pero en otros casos se hacen para lograr desarrollo en la competitividad de las empresas”. En total acuerdo con el autor cuando se refiere a una reestructuración como la inversión e innovación en los activos de una institución, en este caso nos referimos a las unidades de transporte de taxis que vemos por las calles de la ciudad; con estas medidas están siendo prudentes al estar a la vanguardia y cada vez ser más competitivos en su sector, ya que una unidad

nueva o renovada llama la atención del usuario.

El capital de trabajo de un transportista es su vehículo y este se convierte en la fuente de generar recursos para el progreso de su actividad económica, el pago de sus obligaciones pendientes a corto plazo, largo plazo y la subsistencia de sus familias.

Según (**Jaramillo Aguirre, 2016**) “La financiación del capital de trabajo se debe hacer a través del patrimonio”. Es claro que las garantías que exigen en la actualidad las instituciones financieras van muy encaminadas hacia patrimonio de los usuarios, se busca el financiamiento por medio del patrimonio para disminuir los niveles de riesgo que pueden darse al momento de cumplir con el pago de pasivos corrientes.

Las ventajas del presente proyecto de investigación que trata sobre los tipos de financiamiento al que se puede acceder y el capital de trabajo que permitirá a los socios de las operadoras de transporte en taxis de la ciudad de Ambato tomar decisiones acertadas al momento de acudir a fuentes de financiamiento y de cómo saber invertir en sus herramientas de trabajo o el activo con el que generan réditos económicos.

El financiamiento favorece al gremio taxista al momento de repotenciar sus unidades de trabajo o al mismo tiempo poder cambiarlas por una unidad nueva de transporte que ahorrara al momento de realizar sus mantenimientos, insumos y el pago de impuestos.

En general es de gran ayuda tener una planificación financiera adecuada con la que se podrá ser más asertivo al momento de realizar un crédito y sobre todo hacia donde destinarlo.

Esta investigación se realizará con información facilitada por partes de los socios de las Cooperativas de Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10 de la ciudad de Ambato, entendiendo las distintas realidades que vive cada uno de ellos en su diario labor, así también conocer los tipos de financiamiento a los que ellos recurren y de cómo invierten o utilizan estos recursos y el efecto de los mismo en su capital de trabajo.

1.2.5 Objetivos

1.2.5.1 Objetivo general

Analizar cómo los tipos de financiamiento tienen influencia en el capital de trabajo de los socios de las cooperativas de transportes público de pasajero en taxis de la ciudad de Ambato.

1.2.5.2 Objetivos específicos

- Analizar cómo el financiamiento influye en el capital de trabajo para establecer si los tipos de financiamiento utilizados son los correctos.

- Evaluar el nivel de capital de trabajo con el que realizan su actividad los socios de las cooperativas de transporte público de pasajero en taxis de la ciudad de Ambato, para conocer si los recursos económicos son distribuidos adecuadamente.

- Relacionar el tipo de financiamiento con el capital de trabajo para establecer posibles fuentes de financiamiento.

CAPÍTULO II

2. MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes Investigativos

Para el desarrollo del presente proyecto de investigación se da paso a la revisión de temas asociados o similares, los cuales sirven para respaldar las ideas planteadas; a continuación se mencionan las investigaciones que aportan de manera significativa al desarrollo de este proyecto.

Tomando en consideración a (Hernández, 2013) con el tema del artículo “Capacitación económica sobre el capital de trabajo” demuestra que la inducción a temas financieros en una institución representa importancia en varios aspectos como lo educativo hasta el punto que permite afirmar las decisiones financieras de una persona.

El presente artículo constituye un resultado parcial de la investigación realizada al Capital de Trabajo en la Empresa de Comercio Yateras. Consiste en una estrategia metodológica que se dirige a la capacitación de los economistas pertenecientes al equipo económico de Comercio. En él se ofrece una breve fundamentación teórica y el cuerpo principal de dicho aporte práctico con ejemplos claros, a menos y sencillos de talleres que pueden contribuir a su preparación y desarrollo.

Tomando en consideración al autor mencionado: La capacitación es un eje fundamental para el desarrollo de las estrategias financieras dentro de una institución, la aplicación de talleres académicos inducen a la preparación financiera y demuestra que la capacitación y preparación sobre el capital de trabajo; va de la mano junto con su aplicación en el manejo de recursos en un delimitado lugar, es de aporte para esta investigación saber que la creación, desarrollo, evaluación y aplicación de estrategias financieras permite que los recursos económicos sean tratados con importancia al momento de tomar decisiones para el crecimiento de un negocio, y así afirmar que la metodología aplicada por el investigador nutre de recursos importantes a este proyecto; en la forma de capacitar y de cómo aplicar estrategias financieras en las organización.

En la investigación de (Aguirre, 2016) con el tema “Relación entre la gestión del

capital de trabajo y la rentabilidad en la industria de distribución de químicos en Colombia” en resumen menciona:

Este artículo pretende ofrecer evidencias empíricas sobre la relación que existe entre el capital de trabajo y la rentabilidad empresarial para el sector de distribución de químicos en Colombia. En este estudio se investigan 48 empresas durante el periodo 2008-2014. Los resultados evidencian de forma empírica que existe una relación significativa entre los factores del capital de trabajo y la rentabilidad empresarial en el sector. Se observa una relación negativa y significativa entre los días de cuentas por cobrar, los días de cuentas por pagar, el ciclo de conversión de efectivo y la rentabilidad empresarial.

“Los resultados evidencian de forma empírica que existe una relación entre los factores del capital de trabajo y la rentabilidad empresarial en la industria de distribución de químicos en Colombia”.

En forma general se puede expresar que los factores que conforman el capital de trabajo son sus activos y pasivos circulantes de una organización, mismos que permiten responder antes las obligaciones con terceros en un corto plazo, además, si mayor es el capital de trabajo con el que cuenta una empresa u organización mayor será la capacidad de responder ante sus proveedores en un corto plazo, es decir a mayor capital de trabajo mayor liquidez y por ende el buen funcionamiento de un negocio.

Parafraseando a (Aguirre, 2016), uno de los objetivos de la investigación es determinar si existe relación entre el capital de trabajo y la rentabilidad aplicado a 48 empresas durante el período de 6 años a partir del 2008 al 2014; para el autor los resultados afirman su investigación al determinar que existe una relación considerable entre el capital de trabajo y la rentabilidad dentro del sector de distribución de químicos en Colombia.

Este artículo representa una gran ayuda para el presente proyecto en el desarrollo metodológico de investigación, investigación bibliográfica, descriptiva y documental de manera considerable ya que representa la relación que puede tener el capital de trabajo con varios indicadores financieros de rentabilidad y liquidez, en este caso el capital de trabajo y el financiamiento.

De acuerdo a la investigación de (Estévez-Mártir, 2011) con el tema “Gobernanza y Arquitectura Financiera”, existen varias maneras y formas de administrar y financiar a una empresa en la búsqueda de sus objetivos.

Gran parte de las finanzas empresariales asumen una estructura financiera particular: las empresas de capital público que participan en la bolsa con acciones negociables y tienen fácil acceso a los mercados financieros. Sin embargo, existen otras formas de organizar y financiar las empresas. Las cuestiones de quién y cómo poseen, controlan y financian las empresas encuentran respuestas muy variadas alrededor del mundo. La financiación de las empresas en los Estados Unidos es diferente a la de la mayoría de los demás países, ya que no solo tienen un gran número de préstamos bancarios pendientes, sino también un mercado de acciones y otro gran mercado de obligaciones corporativas. Por eso se dice que los Estados Unidos tienen un sistema centrado en mercados financieros. Muchas de estas cuestiones son tratadas con mayor amplitud en el desarrollo del trabajo que se presenta a continuación.

“Las reestructuraciones apalancadas en ocasiones se llevan a cabo para prevenir la competencia, pero en otros casos se hacen para lograr desarrollo en la competitividad de las empresas”

Sin lugar a duda la estructura financiera que debe tener una empresa es la base para partir al crecimiento económico, la manera en que se planifica, organiza y ejecutan las decisiones sobre futuras inversiones dejan el camino libre para que una organización aumente su ventaja sobre la competencia que va innovando conforme sus recursos van en incremento, en total acuerdo con el autor las decisiones que se toman al momento de financiar una inversión permite que la competitividad de una empresa sea notable ante el incremento de negocios que pueden considerarse como rivales en el mercado en el cual se está trabajando; para esta investigación es de gran aporte conocer la manera en que el acceso a mercados financieros permite obtener recursos económicos que serán útiles al momento de invertir en activos a corto plazo y en el incremento del capital de trabajo de una organización.

El artículo científico aporta con su bibliografía a este proyecto ya que explica cómo el paso de un negocio a nuevas generaciones puede generar dificultades al momento de administrar y habilidades que permitan encontrar errores y su solución.

Las empresas familiares, además de tomar decisiones respecto a los problemas

que les afectan, como todas las empresas, deben ser capaces de gestionar de forma adecuada la relación empresa-familia, evaluando las dinámicas que rigen la conducta de fundadores, próximas generaciones, familia, accionistas y empresa. Por tanto, es importante desarrollar habilidades que les permitan identificar y resolver las dificultades que planteen estas dinámicas y adoptar estrategias para fomentar un crecimiento, transferir el poder y el control, buscando generar valor para la compañía. Es por ello que este trabajo analiza el efecto de la sucesión en la estructura financiera y de capital de las empresas familiares.

“Cómo podemos apreciar, nuestros resultados muestran que las empresas familiares a menudo se vuelven más reacias al riesgo, sobre todo después del primer cambio generacional. Los miembros de la próxima generación parecen mostrar una mayor preocupación por la preservación de la riqueza que por el incremento de la misma, lo que puede dar lugar a niveles de endeudamiento bajos con una mayor orientación hacia la búsqueda de crecimientos moderados pero menos arriesgados.”

Este trabajo aporta a la investigación en conocer como las empresas familiares, en nuestro caso las unidades de taxi, gestionan un adecuado manejo de la relación empresa y familia que en su actividad está ligada en todo sentido, además dicha investigación analiza el efecto de la sucesión de un propietario de una negocio a un nuevo propietario o familiar en su estructura financiera y de cómo esto tiene efecto en su capital de trabajo. En otras palabras se puede decir que el cambio generacional tiene influencia en las decisiones que se toman sobre inversión en una nueva unidad de transporte que permitirá el incremento del capital de trabajo disponible para el desarrollo de las actividades relacionadas a la organización.

Parafraseando a (San Martín Reyna & Durán Encalada, 2016), una empresa familiar se debe al esfuerzo, sacrificio y acertadas decisiones durante la consecución de sus actividades y el aporte que brindaran las generaciones al trabajo familiar; para quienes la preservación de la riqueza da nacimiento a una preocupación por no saber generar más recursos económicos o por el desconocimiento de cómo avanzar en el negocio, motivo por el cual los niveles de endeudamiento son muy bajos por temor a no poder cumplir con las obligaciones con instituciones financieras u otros organismos de financiación, lo que da como resultado un crecimiento empresarial extremadamente moderado y ventajosamente con un riesgo disminuido.

En la investigación elaborada por (Porlles Loarte, Quispe Atúncar, & Salas Colottar, 2013) misma que está en los registros de la revista Industrial Data se realizó el trabajo con el tema “Pronóstico financiero: métodos rápidos de estimación del fondo de maniobra o capital de trabajo estructural - Caso de una empresa comercial”, menciona:

Es preocupación empresarial la determinación de la necesidad de fondos para sostener las operaciones comerciales. Cuando una empresa recién inicia sus actividades comerciales requiere un capital base para asegurar las operaciones en el largo plazo; este capital circulante se denomina Fondo de Maniobra o Capital de Trabajo Estructural, monto que debe ser contemplado dentro del plan de inversión y financiamiento. Una empresa en marcha que no altera su nivel de actividad, no requerirá de capital circulante adicional.

El mayor o menor requerimiento de fondos por una empresa, está íntimamente vinculado con la administración del Capital de Trabajo o Fondo de Maniobra, así como con la financiación de los activos circulantes. Si la empresa es consciente que está generando fondos, entonces es posible que sus requerimientos sea financiada por autogeneración de efectivo; si no es suficiente, lo restante debe ser financiada con fuentes externas.

Los investigadores del presente estudio tiene como punto de partida la preocupación que nace en las organizaciones al momento de emprender una actividad y claro está con que fondos se van a financiar; parafraseando a (Porlles Loarte, Quispe Atúncar, & Salas Colottar, 2013) las actividades comerciales requieren de un capital que asegure las operaciones en un largo plazo, a estos recursos lo denominan capital circulante o fondo de maniobra el cual permite a una empresa hacerse responsable con sus obligaciones financieras en un corto y largo plazo en el que se realice la actividad comercial empresarial.

Esta investigación brinda su aporte al presente proyecto, ya que analiza como los recursos para iniciar una actividad económica son fundamentales y de cómo el capital de trabajo muestra su poder cuando se requiere liquidez en el pago de obligaciones con los proveedores; ya que si el efectivo disponible no es suficiente se acude a los activos más corrientes que puede tener una organización; además, analiza que tan importante son los rubros que forman el capital de trabajo y de cómo estos estructuran el activo y pasivo a corto plazo de una empresa. Todo esto se realiza con el fin de contribuir a esclarecer las metodologías que pueden ser de utilidad para las personas que tienen su negocio propio o para quienes quiere emprender en un nuevo mercado.

El artículo científico del Señor. (Valencia Herrera, 2015) De la revista Estudios Gerenciales con el tema “Complementariedad de las inversiones a largo plazo y de capital de trabajo ante oportunidades de negocios y consideraciones de liquidez en países latinoamericanos” deja en conocimiento lo siguiente:

Dado lo anterior, en el presente trabajo se exploran varios aspectos del manejo del capital de trabajo y de la inversión a largo plazo. En particular, se contrasta la hipótesis de que las políticas de inversión a largo y de manejo de capital de trabajo están coordinadas porque la expectativa de una expansión resulta en mayores inversiones tanto en activos a largo plazo como como el capital de trabajo; específicamente, ante la irreversibilidad de las inversiones a largo plazo y ante la expectativa de una expansión, las empresas primero invierten en más capital de trabajo, y luego en activos a largo plazo. Esto se contrasta con la hipótesis de que la escasez de recursos obliga a reducir la inversión en capital de trabajo para realizar inversiones en activos a largo plazo.

“En este estudio se analizó la relación entre la inversión a largo plazo y de capital de trabajo a partir de lo cual se encuentra que hay una relación positiva entre estas 2 variables, siendo esta relación más fuerte con mayor apalancamiento. Lo mismo ocurre con la sensibilidad de la inversión a cambios en la rentabilidad previa de la empresa, que puede pronosticar rentabilidad futura.

Parafraseando a (Valencia Herrera, 2015) la relación que existe entre el capital de trabajo y las inversiones a largo plazo son muy evidentes, en el sentido que si una organización cuenta con más recursos disponibles para incrementar su capital de trabajo, esto se destinara a planes y proyectos de inversión en maquinaria nueva, adquisición de bienes lo que se convertiría en la inversión a largo plazo, lo que representa para la organización el ahorro en salarios, mantenimiento de maquinarias, arriendos, etc.

El presente estudio representa importancia para esta investigación al dar a conocer como el capital de trabajo y las inversiones a largo plazo tienen una interacción positiva, la misma que se hace más fuerte mientras los niveles de apalancamiento sean más altos; es decir, si la organización acude a financiamiento en fuentes externas e internas está en la capacidad de incrementar su capacidad de producción al contar con más recursos disponibles en el activo corriente, lo que permitirá vender más tomando en cuenta los días de recuperación de efectivo para que el pago con instituciones

financieras y proveedores no se vean comprometidos durante el tiempo al que se buscó el financiamiento.

En la investigación realizada y reflejada en un artículo científico por los docentes de la Universidad de Antioquia de Colombia, con el tema “Estimación del riesgo de crédito en empresas del sector real de Colombia”, en la cual toman información de empresas que gozan de solvencia y liquidez y de aquellas que están en riesgo de quebrar; para lo cual (SEPÚLVEDA RIVILLAS, REINA GUTIÉRREZ, & GUTIERREZ BETANCUR, 2012) resumen su investigación con el análisis de indicadores financieros de la siguiente manera:

La presente investigación propone un modelo probit para datos de panel desbalanceado con efectos aleatorios, que permita estimar la probabilidad de quiebra de las empresas del sector real en Colombia e inferir el riesgo de crédito. Para esto se toma la información de empresas solventes y en estrés financiero, de las bases de datos de la Superintendencia de Sociedades y de BPR Benchmark, durante 2002–2008. Se partió del análisis fundamental, centrado en los indicadores de rentabilidad, apalancamiento, liquidez y solvencia, que propone Penman (2010). El aporte de esta investigación es el énfasis en los apalancamientos operativo y financiero y su efecto en la probabilidad de quiebra. Como principal hallazgo se resalta el efecto menos nocivo del apalancamiento operativo frente al apalancamiento financiero en épocas de crisis.

“Se puede comprobar la hipótesis propuesta de que un mayor apalancamiento incrementa la probabilidad de quiebra, sin embargo, se observa que existen otras variables consideradas en el modelo, que tienen una incidencia mayor que el apalancamiento en dicha probabilidad, tal es el caso de pertenecer a los sectores industria manufacturera y construcción”.

Parafraseando a (SEPÚLVEDA RIVILLAS, REINA GUTIÉRREZ, & GUTIERREZ BETANCUR, 2012) la información tomada de organizaciones que tienen realidades distintas en el aspecto económico permiten realizar el respectivo análisis del porque se encuentran en bonanza o próximos a quebrar; para lo cual se trabaja con la información contable de las organizaciones seleccionadas para su respectivo análisis financiero del cual se determina el nivel de apalancamiento que tiene cada empresa y la influencia que tiene esto en la probabilidad de quiebra de una organización.

La investigación realizada por (SEPÚLVEDA RIVILLAS, REINA GUTIÉRREZ, & GUTIERREZ BETANCUR, 2012) significa un aporte importante para el presente proyecto al comprobar la hipótesis propuesta en que a un mayor apalancamiento incrementa el riesgo de que una empresa quiebre, esto demuestra cómo el desconocimiento de la fuentes de financiamiento hacen que el pasivo de una empresa incremente al igual que su riesgo.

El desarrollo de investigaciones referentes a temas financieros y económicos reflejan ayuda al momento de sustentar nuevos proyectos que se están realizando, tal es el caso del artículo científico publicado por la revista Investigación Administrativa y siendo sus autores (Izar Landeta & Ynzunza Cortés, 2013) con el tema “Estudio comparativo de cuatro planes de financiamiento con deuda en proyectos de inversión”, el mismo que resume lo siguiente:

Este trabajo hace un análisis comparativo de cuatro planes de deuda para financiar proyectos de inversión. Estos planes son: (a) crédito hipotecario, (b) pago al vencimiento, (c) bono y (d) crédito hipotecario con amortización constante. El atractivo del proyecto se ha medido por su valor actual neto (VAN).

“Todo proyecto se financia mediante dos posibles fuentes de recursos: deuda, la que se contrata con instituciones financieras o con la emisión de bonos; y capital, el cual es aportado por los socios o inversionistas. Obviamente, cada fuente de recursos tiene su costo financiero: para el caso de la deuda, es lo que se tenga que pagar por intereses a la institución financiera que otorgó el préstamo o la tasa del bono, y en cuanto al capital, el rendimiento exigido por los inversionistas”.

Ilustrando a (Izar Landeta & Ynzunza Cortés, 2013) en su investigación, existen diversos planes con los cuales se puede financiar un proyecto de inversión, la importancia de la planificación financiera se ve reflejado en este artículo citado, así que si una persona u organización quiere invertir ya sea en el corto, mediano o largo plazo debe tener en consideración que si su planificación financiera está realizada tomando en cuenta todos los rubros, período de pago y cobros, actividades a realizar, tasas de interés y por supuesto la situación actual del país podrá este identificar cualquier tipo de riesgo al momento de invertir y así poder mitigar las posibilidades de pérdida.

El aporte que genera a esta investigación lo realizado por (Izar Landeta & Ynzunza Cortés, 2013) es conocer que todo proyecto puede financiarse de dos maneras, como lo es la deuda con instituciones financieras o mediante la emisión de bonos, acciones en el mercado bursátil, incremento del capital por parte de socios y accionistas; en el sector transportista se puede obtener recursos por medio de instituciones que integran el sistema financiero ecuatoriano para lo cual se toma en consideración el costo financiero, el período de apalancamiento, la tasa de interés y el monto total a cancelar al culminar la deuda.

Para esto las instituciones financieras requieren información para la verificación de que la persona natural o jurídica que requiere el crédito posee activos, los mismos que sirven como garantía de pago; de manera que en caso de morosidad o impago de la deuda se pueda cobrar con los activos prendados.

En la investigación realizada por (Hernández Carmen & Ríos Bolívar, 2013) publicado en la revista científica EconoQuantum con el tema “Estructura financiera óptima, en la industria de los alimentos, que cotiza en la Bolsa Mexicana de Valores” dicha investigación resume lo siguiente:

Este trabajo investiga las variables específicas de la empresa que afectan la estructura financiera en la industria de los alimentos que cotiza en la Bolsa Mexicana de Valores en el periodo 2000-2009. Para tal efecto se desarrolla un modelo econométrico de datos de panel que permite identificar dichas variables. Este modelo muestra que los activos tangibles y la rentabilidad son las principales variables que considera la industria para tomar sus decisiones de financiamiento. Este resultado es afín a la teoría de la agencia, del trade-off y jerarquía de las preferencias, las cuales sostienen que las empresas con una mayor proporción de activos tangibles están más apalancadas, puesto que estos activos pueden actuar como colaterales y minimizar los conflictos de interés entre los accionistas y los acreedores, así como la asimetría de información entre estos agentes. Mientras que la teoría del trade-off argumenta que las empresas más rentables están más apalancadas para aprovechar la ventaja fiscal por deuda y su buen historial de rentabilidad. Esta reducción de los conflictos de interés y de la asimetría de información, así como la ventaja fiscal por deuda, en comparación con los costos de insolvencia financiera, llevan a una estructura financiera óptima que tiende a maximizar el valor de la empresa. Los resultados dan evidencia de que la teoría del trade-off es la principal teoría que explica las decisiones de financiamiento de la industria.

Los investigadores del presente trabajo concluyen lo siguiente: “Los resultados muestran una relación positiva entre los activos tangibles y el apalancamiento,

confirmando así las teorías del trade-off, jerarquía de las preferencias y de la agencia, las cuales sostienen que las empresas con una mayor proporción de activos tangibles están más apalancadas porque los activos tangibles sirven como colaterales y reducen la información asimétrica y los conflictos de interés entre los accionistas y los acreedores”.

Los investigadores analizan como los activos tangibles de una empresa sirven como colaterales al momento de solicitar financiamiento, así también al decir que mientras mayor sea la cantidad de activos tangibles pues mayor será la oportunidad de aprovechar las ofertas de financiamiento en el sector financiero, el incremento de efectivo en las organizaciones inyecta una gran cantidad de recursos que incrementan el capital de trabajo de la empresa, lo que permitirá aumentar las operaciones productivas o de servicios con los recursos invertidos en la empresa.

El artículo científico realizado por (Hernández Carmen & Ríos Bolívar, 2013) aporta al presente proyecto con el desarrollo de la metodología para el conocimiento de las diferentes teorías de financiamiento que es utilizada por muchos en la actualidad, ya sea de manera empírica o con la planificación correcta; el aporte es muy estrecho al relacionar de manera positiva la relación entre los activos de una organización con la oportunidad que estos representan al momento de conseguir apalancamiento; por lo tanto los integrantes del gremio taxista deberían tener en cuenta que si las unidades de transporte que poseen están acorde a la demanda del servicio, pues las mismas servirán como garantía de un crédito al momento de recurrir por recursos dentro del sector financiero ecuatoriano.

El artículo científico elaborado por los Señores (Yepes & Restrepo-Tobón, 2016) publicado en la revista Lecturas de Economía con el tema “Determinantes de nivel de efectivo de las compañías colombianas” en el cual menciona lo siguiente:

Las empresas más pequeñas mantienen el doble del nivel del efectivo que las empresas más grandes, lo cual es consistente con la teoría de agencia y de demanda precautelatoria de efectivo. En promedio, las compañías más pequeñas y con flujos de caja más volátiles mantienen niveles del efectivo mayores, mientras que las empresas que pagan dividendos y mayores impuestos mantienen menos efectivo. Lo anterior sugiere un efecto disciplinante de la política de

dividendos sobre la discreción de los administradores respecto a la tenencia del efectivo. Las empresas más apalancadas mantienen niveles altos de efectivo mientras que aquellas con acceso a endeudamiento de largo plazo mantienen menos efectivo. Esto indica que las empresas mitigan el riesgo de subinversión por limitaciones del acceso al crédito incrementando sus niveles de efectivo. Además, aquellas empresas que tienen acceso al crédito, el cual es principalmente de corto plazo, mitigan el riesgo de refinanciación incrementando sus niveles de efectivo.

Los investigadores (Yepes & Restrepo-Tobón, 2016) concluyen que: “Los resultados de la regresión sobre la deuda total y deuda de largo plazo junto con las características de la deuda de las compañías colombiana y la evolución del nivel de efectivo y la deuda de corto plazo permiten evidenciar que el nivel de efectivo de las compañías colombianas responde a motivaciones de precaución con el objetivo de minimizar el riesgo de refinanciación de la deuda”.

El artículo científico aporta a la investigación en el desarrollo metodológico con el tipo de investigación descriptiva, bibliográfica y de igual manera documental, en la que los autores (Yepes & Restrepo-Tobón, 2016) consideran, que las empresas pequeñas, aquellas que tienen flujos de venta volátiles poseen mayor nivel de efectivo en su posesión lo que asegura que estas empresas son aquellas que más apalancamiento han solicitado en su actividad económica, la cantidad de efectivo en su activo circulante genera una ilusión que para los propietarios significa que la empresa tiene solvencia y que puede ser responsable con el pago de rubros crediticios, en algunos casos no pasa de esta manera ya que sus ingresos son inestables y cíclicos, para los cuales deberán tener un plan de ahorro para cuando llegue el momento de cumplir con las obligaciones en el corto y largo plazo.

El artículo científico realizado por (Fracica Naranjo, Matíz B., Hernández, & C, 2011) y publicado en la revista Escuela de Administración de Negocios con el tema “Capital semilla para la financiación de Start Ups con el alto potencial de crecimiento en Colombia” menciona lo siguiente:

Las experiencias de los países exitosos en la creación de empresas con alto potencial de crecimiento, demuestra que algunos de los factores que más han contribuido a su supervivencia son la financiación de capital semilla y el acompañamiento que recibieron durante las etapas de gestación y de travesía por el valle de la muerte.

La investigación aquí reseñada, mediante la realización de un trabajo de tipo documental y de entrevistas en profundidad a los responsables de los fondos de capital semilla existentes en Colombia, logró determinar la oferta de estos recursos y las enseñanzas que dejan sus experiencias.

“El capital semilla por estar en la base de la cadena de financiación empresarial es fundamental para lograr incrementos sostenidos en la tasa de creación de empresas y mejorar sus probabilidades de supervivencia”.

Los investigadores (Fracica Naranjo, Matíz B., Hernández, & C, 2011) concluyen que el capital inicial de una organización es la base en la cual se sostiene un nuevo negocio o emprendimiento; esto se logra con el financiamiento inicial empresarial lo que permite elevar sus probabilidades de supervivencia en el mercado al cual pertenece; emprender un negocio de por sí en una tarea difícil por todo tipo de documentación, permisos y requisitos que son requeridos por la reglamentación legal, tributaria, financiera y normas de seguridad que exige el país, esto indica que la creación de un negocio debe asegurar sus ingresos, utilidades y futuros clientes a quienes se brindará el servicio o productos; todo esto para que la organización sea capaz de resolver conflictos económicos en el corto y mediano plazo de actividad donde la producción y la planificación financiera debe ser ejecutada en óptimas condiciones, sin desperdiciar recursos y esperando momentos oportunos para invertir en el crecimiento de la empresa.

La investigación realizada por (Fracica Naranjo, Matíz B., Hernández, & C, 2011) aporta al presente proyecto de investigación con el desarrollo de la metodología de investigación de manera significativa ya que considera al financiamiento como un factor exitoso para el crecimiento de una empresa; a su vez también orienta a la identificación del capital inicial con el que se realizará las actividades operativas.

En el artículo científico realizado por (García Pérez de Lema, Barona Zuluaga, & Madrid Guijarro, 2013) publicado por la revista Estudios Gerenciales con el tema “Financiación de la innovación de las Mipyme Iberoamericanas” menciona lo siguiente:

La innovación permite a las empresas lograr ventajas competitivas sostenibles en

el tiempo y representa un elemento determinante del crecimiento económico. En este sentido, la financiación ha sido mencionada frecuentemente como una barrera importante para llevar a cabo actividades de innovación. Este trabajo analiza la relación entre las fuentes de financiación y la innovación en las Mipyme Iberoamericanas. El análisis se basa en los resultados de una encuesta adelantada en una muestra de 1.970 empresas a partir de lo cual se encontró una relación positiva significativa entre la utilización de la financiación ajena y la actividad innovadora. Lo anterior llama la atención, dada la importancia de mecanismos que faciliten a las empresas Mipyme acceder a la obtención de recursos financieros de deuda con el fin de lograr niveles altos de innovación.

Los investigadores concluyen: “Los resultados muestran la fuerte asociación significativa que existe entre los niveles de innovación y las fuentes de financiación ajenas y la no existencia de relación significativa entre la actividad innovadora y las fuentes de financiación, fondos propios y ampliación de capital”.

Parafraseando a (García Pérez de Lema, Barona Zuluaga, & Madrid Guijarro, 2013) y como aporte para esta investigación es la significancia de los resultados que muestran las fuentes de financiamiento como una fuerte asociación con la innovación dentro del plano empresarial; la financiación por fondos propios u organizaciones del sistema financiero hacen posible que una empresa innove en su maquinaria, instalaciones, infraestructura y otros; mediante el desembolso de créditos a personas o sociedades, así también para los socios de las cooperativas de taxis de Tungurahua, el artículo científico realizado por (García Pérez de Lema, Barona Zuluaga, & Madrid Guijarro, 2013) se apega a la realidad del transporte en Tungurahua, la innovación en sus unidades de transporte va de la mano de las diversas fuentes de financiamiento, como el acceso a cooperativas de ahorro y crédito, bancos, mutualistas u otros y claro está por recursos propios; esto evidencia la inclinación de las personas por buscar la innovación por medio del apalancamiento cuando los recursos disponibles no son los suficientes.

En la investigación realizada por (Vera-Colina, Melgarejo-Molina, & Mora-Riapira, 2014) en la revista INNOVAR, revista de Ciencias Administrativas y Sociales con el tema “Acceso a la financiación en Pymes colombianas: una mirada desde sus indicadores financieros” resume lo siguiente:

Se presenta un análisis de las fuentes de financiación utilizadas por las Pymes

colombianas y su relación con indicadores de gestión financiera, con la finalidad de identificar algunas de las causas que pueden estar originando situaciones problemáticas en su desempeño. Se realizó una investigación cuantitativa, de tipo explicativo, no experimental, longitudinal, exploratorio y correlacional; la población estuvo conformada por 4.168 Pymes colombianas que reportan sus estados financieros a la superintendencia de sociedades en el período 2004-2009. Los resultados muestran que las Pymes se financian principalmente con recursos propios, en menor grado con pasivos de corto plazo y en baja proporción con pasivos de largo plazo, siguiendo un patrón similar al explicado por la teoría de selección jerárquica (pecking order theory); igualmente, los estadísticos sugieren limitaciones importantes para generar ingresos y atraer fuentes de financiación que fortalezcan su desempeño. Los indicadores de liquidez, eficiencia y rentabilidad evidencian una situación desfavorable para el sector, obstaculizando la obtención de nuevos recursos. Finalmente, del análisis correlacional se infiere que los indicadores de eficiencia en la gestión empresarial son los que más se asocian significativamente con el acceso a fuentes de financiación externas a las organizaciones.

El investigador del presente proyecto concluye que: “Las Pymes colombianas se financian primordialmente con recursos propios, pasivos de corto plazo y en menor proporción con deuda de largo plazo. Esto puede estar reflejando tanto la tendencia de los propietarios a evitar la financiación de entidades externas, como la falta de atractivo que presentan los negocios para posibles nuevos inversionistas”.

El artículo científico realizado por (Vera-Colina, Melgarejo-Molina, & Mora-Riapira, 2014) aporta a presente proyecto con una base para el conocimiento de las fuentes de financiamiento a las que acuden las empresas en el pleno desarrollo de sus actividades, es importante conocer que las empresas buscan el financiamiento primordialmente en un corto plazo y tratando de no recurrir a un endeudamiento a largo plazo; en general la tendencia de los propietarios de las empresas es pueden financiarse por medio de instituciones financieras que cobran una tasa de interés por el capital solicitado o por familiares, es necesario tomar decisiones importantes en la búsqueda recursos ya que estos recursos se deben destinar para realizar una inversión que mejore la rentabilidad del negocio, de tal manera se presenta en los transportistas del gremio taxista de Tungurahua, es importante que los recursos obtenidos por medio de una institución financiera o por recursos propios sean destinados a mejorar las unidades de transporte que permitirán mejorar el servicio sin arriesgar el capital con el que iniciaron sus actividades.

Tabla No. 4 Resumen de Antecedentes Investigativos.

TEMA	PUBLICACIÓN			MUESTRA	PRINCIPALES CONCLUSIONES
	AUTOR	AÑO	REVISTA		
Capacitación económica sobre el capital de trabajo.	Hernández Carmen & Ríos Bolívar.	2013	EduSol	Empresa de Comercio.	La capacitación es un eje fundamental para el desarrollo de las estrategias financieras dentro de una institución, la aplicación de talleres académicos inducen a la preparación financiera y demuestra que la capacitación y preparación sobre el capital de trabajo; va de la mano junto con su aplicación en el manejo de recursos en un delimitado lugar.
Relación entre la gestión del capital de trabajo y la rentabilidad en la industria de distribución de químicos en Colombia.	Jaramillo Sebastián Aguirre	2016	Finanzas y Política Económica.	Empresas pertenecientes al sector químico industrial.	Los resultados evidencian de forma empírica que existe una relación entre los factores del capital de trabajo y la rentabilidad empresarial en la industria; lo que permite analizar la importancia del manejo del capital de trabajo en una organización y de cómo este puede inferir en el incremento de la actividad productiva y por consiguiente la rentabilidad de una empresa.
Gobernanza y Arquitectura Financiera.	Estévez Mártir Manuel	2011	Ciencia en su Pc.	Empresas de capital público que participan en la bolsa de valores con acciones negociables.	La estructura financiera que debe tener una empresa es la base para partir al crecimiento económico, la manera en que se planifica, organiza y ejecutan las decisiones sobre futuras inversiones dejan el camino libre para que una organización aumente su

					ventaja sobre la competencia que va innovando conforme sus recursos van en incremento; la emisión de acciones en la bolsa de valores es una forma de financiar las futuras inversiones de una organización.
Sucesión y su relación con endeudamiento y desempeño en empresas familiares	San Martín Reyna Juan Manuel, & Durán Encalada Jorge Alberto.	2016	Contaduría y Administración.	Empresa de ventas.	En conclusión, las empresas familiares a menudo se vuelven más reacias al riesgo, quienes las administran muestran una mayor preocupación por incrementar los niveles de riqueza por medio del endeudamiento y de manera discreta.
Pronóstico financiero: métodos rápidos de estimación del fondo de maniobra o capital de trabajo estructural - Caso de una empresa comercial	Porlles Loarte José, Quispe Atúnca Carlos, & Salas Colottar Gilberto.	2013	Industrial Data.	Empresa Comercial.	Las actividades comerciales requieren de un capital que asegure las operaciones en un largo plazo, a estos recursos lo denominan capital circulante o fondo de maniobra el cual permite a una empresa hacerse responsable con sus obligaciones financieras en un corto y largo plazo en el que se realice la actividad comercial empresarial.
Complementariedad de las inversiones a largo plazo y de capital de trabajo ante oportunidades de negocios y consideraciones de liquidez en países latinoamericanos	Valencia Herrera Humberto.	2015	Estudios Gerenciales.	Empresas que cotizan en la bolsa de valores.	En general, la relación entre la inversión a largo plazo y de capital de trabajo a partir de lo cual se encuentra que hay una relación positiva entre estas 2 variables, siendo esta relación más fuerte con mayor apalancamiento.
Estimación del riesgo de crédito en empresas del sector real de	Sepúlveda Rivillas Claudia, Reina Gutiérrez Walter & Gutierrez	2012	Estudios Gerenciales.	Empresas del sector real de Colombia.	En conclusión, realidades distintas viven dentro del aspecto económico ciertas empresas, lo cual permite realizar el

Colombia.	Betancur Juan Carlos.				respectivo análisis del porque se encuentran en bonanza o próximos a quebrar; para lo cual se trabaja con la información contable de las organizaciones seleccionadas para su respectivo análisis financiero del cual se determina el nivel de apalancamiento que tiene cada empresa y la influencia que tiene esto en la probabilidad de quiebra de una organización.
Estudio comparativo de cuatro planes de financiamiento con deuda en proyectos de inversión.	Izar Landeta Juan Manuel & Ynzunza Cortés Carmen Berenice.	2013	Investigación Administrativa.	Empresas de ventas.	En conclusión, existen diversos planes con los cuales se puede financiar un proyecto de inversión, para lo cual se toma en cuenta el monto a financiar, sus pagos y el período de duración; todo esto para evitar problemas de impago y así poder identificar cualquier tipo de riesgo al momento de invertir con el objetivo de mitigar las posibilidades de pérdida.
Estructura financiera óptima, en la industria de los alimentos, que cotiza en la Bolsa Mexicana de Valores.	Hernández Carmen Guadalupe & Ríos Bolívar Humberto.	2013	EconoQuantum		
				Empresas que cotizan en la bolsa de valores.	En consecuencia, Los resultados muestran una relación positiva entre los activos tangibles y el apalancamiento; las empresas con una mayor proporción de activos tangibles están más apalancadas porque los activos tangibles sirven como colaterales
Determinantes de nivel de efectivo de las compañías colombianas	Yepes David & Restrepo Tobón Diego.	2016	Lecturas de Economía	Pymes de Colombia.	En conclusión, las características de la deuda de las compañías colombianas es: permitir disponer de efectivo en su activo

					corriente el mismo que mitigará el riesgo de refinanciación de una deuda; nos referimos a la disponibilidad de recursos de una empresa frente a eventuales obligaciones.
Capital semilla para la financiación de Start Ups con el alto potencial de crecimiento en Colombia	Fracica Naranjo, Germán, Matíz Francisco Javier, Hernández Giovanni & Moyollón Yida.	2011	Escuela de Administración de Negocios	Empresas de ventas.	La financiación empresarial es fundamental para lograr incrementos sostenidos en la tasa de creación de empresas y mejorar sus probabilidades de supervivencia, de la misma manera permite incrementar en capital de trabajo por medio de una inyección de circulante dentro de su activo corriente, haciendo de la liquidez un punto favorable.
Financiación de la innovación de las Mipyme Iberoamericanas	García Pérez de Lema Domingo, Barona Zuluaga Bernardo & Madrid Guijarro Antonia.	2013	Estudios Gerenciales	Mipyme Iberoamericanas	La financiación por fondos propios u organizaciones del sistema financiero hacen posible que una empresa innove en su maquinaria, instalaciones, infraestructura y otros.
Acceso a la financiación en Pymes colombianas: una mirada desde sus indicadores financieros	Vera Colina Mary, Melgarejo Molina Zuray & Mora Riapira Edwin.	2014	Innovar	Pymes colombianas	En conclusión, Las Pymes s se financian primordialmente con recursos propios, pasivos de corto plazo y en menor proporción con deuda de largo plazo.

Fuente: Antecedentes Investigativos

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

2.2 Categorías fundamentales

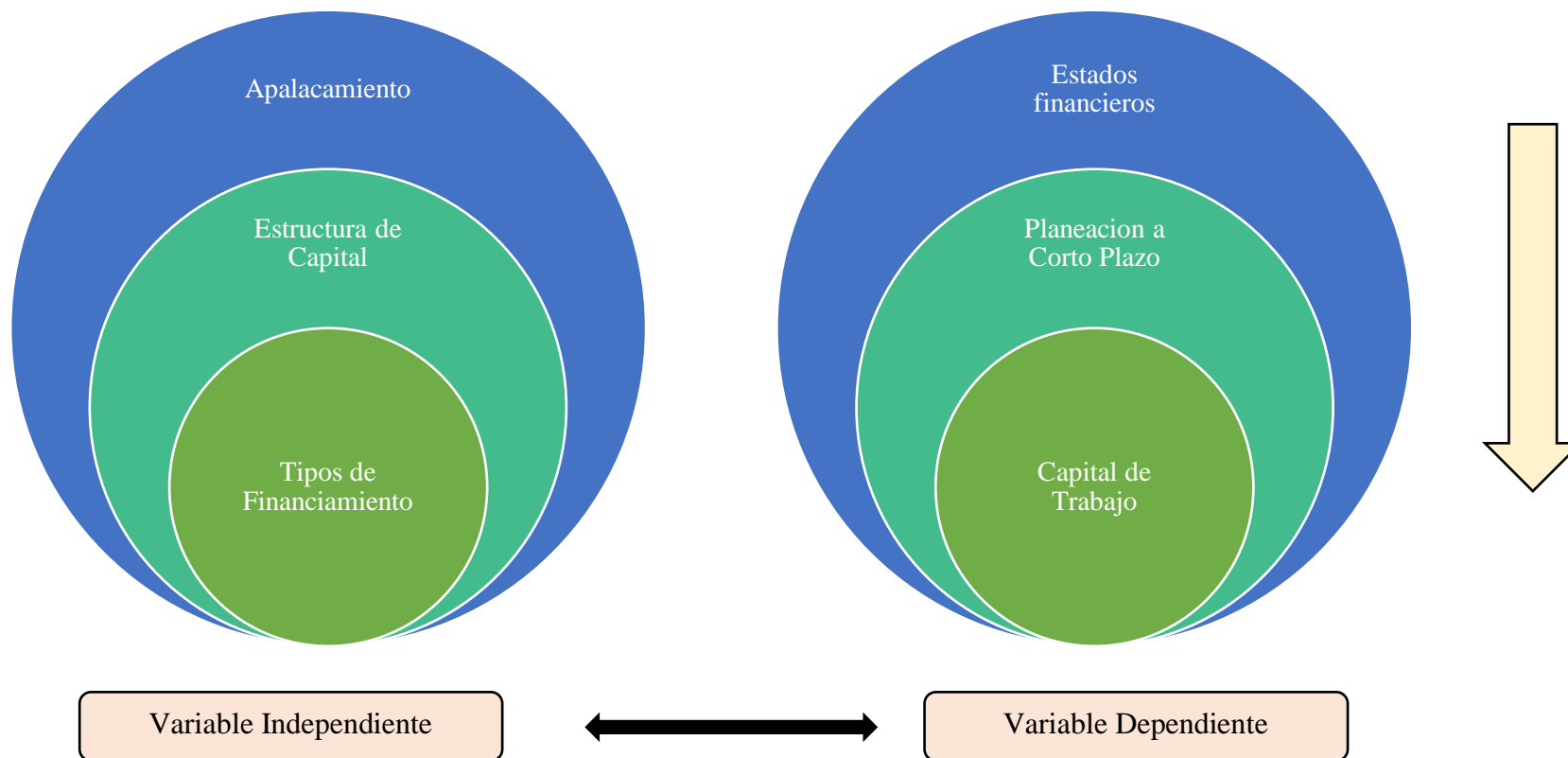


Gráfico No. 3 Categorías Fundamentales

Fuente: Propia

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

2.2.1 Subordinación de la variable independiente: Tipos de Financiamiento

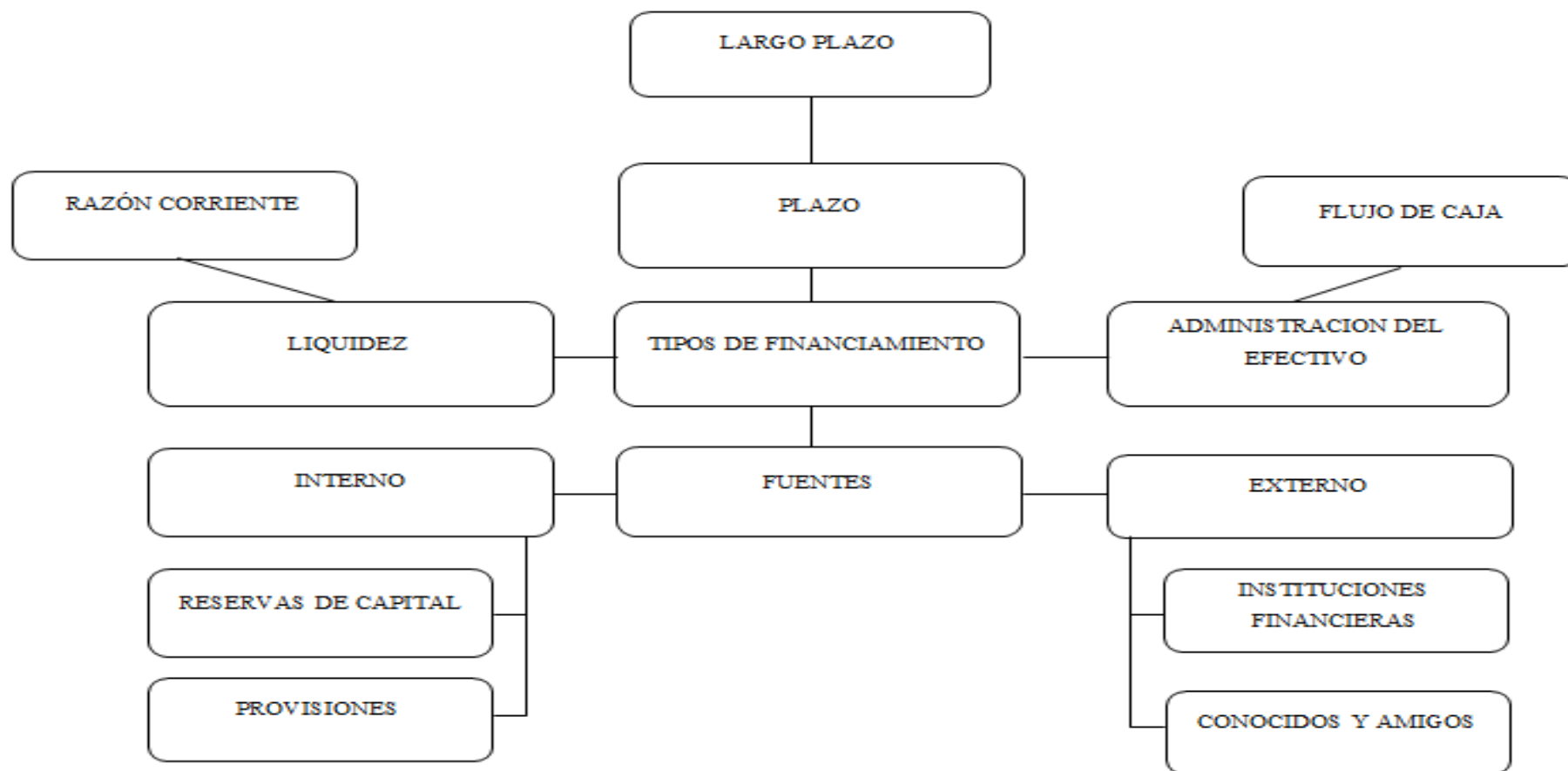


Gráfico No. 4 Variable Independiente: Tipos de Financiamiento

Fuente: Propia

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

2.2.2 Subordinación de la variable independiente: Tipos de Financiamiento

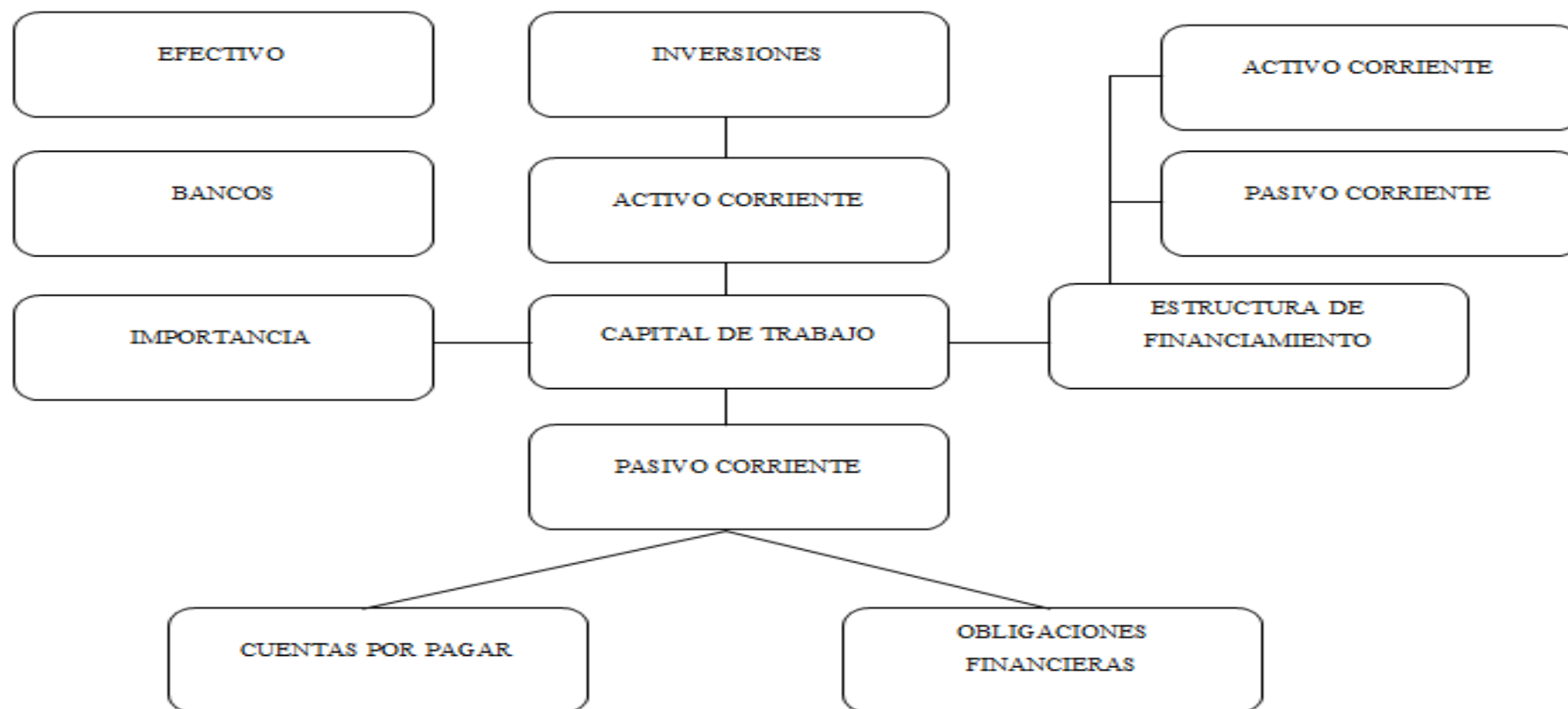


Gráfico No. 5 Variable Independiente: Tipos de Financiamiento

Fuente: Propia

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

2.3 Fundamentación científico-técnica

2.3.1 Desarrollo de la variable independiente

Apalancamiento y estructura de capital

En el libro de Gitman (2007, pág. 438) conceptualiza: El apalancamiento se deriva de la utilización de activos o fondos de costo fijo para acrecentar los rendimientos para los propietarios de la empresa. Por lo general, el aumento del apalancamiento incrementa el rendimiento y riesgo, en tanto que la disminución del apalancamiento los reduce.

Como lo afirma Gitman en su libro Principios de Administración financiera, el apalancamiento está relacionado con la utilización de los activos de una organización, los cuales sirven de colaterales al momento de conseguir recursos en instituciones financieras; el apalancamiento puede incrementar el rendimiento económico de la empresa pero el riesgo va de la mano con este rendimiento, se puede decir que a mayor rendimiento existe un riesgo considerable de pérdida, esto sucede de manera inversa si se reduce el apalancamiento.

(Shim & Siegel, 2004, pág. 315) "El apalancamiento es la porción de los costes fijos que representa un riesgo para la empresa", en acuerdo con el autor una organización busca apalancamiento para el incremento del activo corriente mediante la utilización de pasivos en un corto y largo plazo; así también, el financiamiento representa el incremento del riesgo al momento de ser capaz con el pago de cuentas en un corto y largo plazo.

El apalancamiento es una estrategia financiera asociada con la forma de financiarse y gastar, se deriva de la utilización de activos o fondos de costo fijo; por lo general el aumento de apalancamiento incrementa el rendimiento y riesgo, por otro lado su disminución los reduce. El apalancamiento lo podemos ver en la estructura de capital de una empresa, y representa la cantidad de deuda y capital propio que esta mantiene. Su importancia en la forma correcta de medir y evaluar. (Pazmiño, 2008, pág. 63)

Parafraseando a (Pazmiño, 2008) el apalancamiento representa una estrategia al momento de financiarse, ya sea en un corto plazo, mediano o largo plazo; para lo cual sus activos representan la garantía en caso de incumplimiento de pago. Así también,

el incremento de capitales obtenidos mediante financiamiento incrementa el rendimiento ya que se hace una inversión de capital para la mejora en la producción o servicio, de igual manera el riesgo proporcional al incremento del apalancamiento.

El apalancamiento se encuentra en la estructura del capital de una organización, el apalancamiento puede determinar el grado óptimo de recursos que se necesitan financiar, aquí nace la importancia de saber medio y controlar la forma y tiempo para financiarse.

De acuerdo a los registros bibliográficos en los cuales se indagaron, los autores dan un amplio concepto sobre el apalancamiento y con varios puntos de vista según el criterio de cada uno. El apalancamiento es una parte fundamental dentro del manejo de las finanzas y para un administrador financiero es un punto en el cual la capacidad de dirigir, organizar y evaluar los métodos aplicados generan interés en el manejo financiero.

El pasivo de una empresa donde se representa las obligaciones financieras es el origen de los recursos monetarios; recursos que en manejos eficientes del efectivo son invertidos dentro del activo de una empresa en donde se realizan las materializaciones de las inversiones realizadas con recursos obtenido mediante apalancamiento, ya sea este por parte de accionistas, socios o fuentes externas.

Cuando una empresa planea llevar a cabo su actividad económica productiva, necesita tener a disposición los recursos financieros; cuando la organización es capaz de proveer de dichos recursos para el funcionamiento de la misma no es necesario recurrir al mercado financiero, mientras que, si la producción o las ventas actuales no cumplen con lo esperado; pues es ahí cuando los administradores financieros están en la obligación de buscar recursos en el mercado financiero, por lo general este apalancamiento se obtiene emitiendo acciones, bonos o adquiriendo obligaciones con entidades del sistema financiero, los mismos que pueden ser préstamos a corto, mediano y largo plazo.

El apalancamiento representa un coste fijo para una empresa ya que se considera un egreso mensual en el que la organización debe ser responsable con estas obligaciones,

de igual manera el apalancamiento representa un riesgo para la empresa desde el punto en el que los recursos financieros no sean administrados eficientemente y con una inadecuada dirección. De modo que si la dirección y la inversión de los recursos financieros es la adecuada; el apalancamiento puede utilizarse para el incremento del activo dentro una organización, incrementado de esta manera sus niveles de liquidez, es decir que la empresa sea capaz de convertir sus activos corriente en efectivo de la manera más rápida; esto se constituye un elemento indispensable al momento de invertir.

Estructura de Capital

Según (Pérez Íñigo, 2010, pág. 247) “Se denomina estructura de capital a la estructura de las fuentes financieras permanentes de la empresa, aquellas que son las fuentes habituales de la financiación empresarial a medio y largo plazo”.

Como lo describe (Ochoa Setzer 2009, págs. 368-369) en su libro de Administración Financiera, “La estructura de capital es la proporción que cada una de las fuentes de financiamiento ocupa en el total de activos de la empresa”.

La decisión de usar pasivo para financiar los activos de la empresa debe estar basada en cuanto contribuirá a la generación de riqueza y rentabilidad para los accionistas, pero está condicionada a lo que la empresa pueda hacer frente a los compromisos de pago que ocasiona. Se recomienda que las empresas solo contraten la proporción de deuda a la que pueden hacer frente con sus flujos de efectivo.

La estructura del capital implica hablar de la relación o el porcentaje de activos que han sido apalancados con recursos obtenidos por el pasivo y de igual manera conocer de qué manera el capital ha realizado su aporte a las inversiones dentro del activo. La administración empresarial se plantea como meta determinada la mezcla de pasivo y capital, con lo cual todas las decisiones de financiamiento deben ir en función de este objetivo como lo es lograr un apalancamiento óptimo dentro de la empresa.

Parafraseando a Ochoa Setzer, con respecto a la toma de decisiones en la estructura de capital de una empresa implica llevar en marcha un proceso que tome en cuenta las características de operación; es decir las características de su actividad económica

como la estructura de sus activos y los costos de operación.

Así también (Ross Westerfield, 2012, pág.490) en su libro Finanzas Corporativas afirma: “Los administradores deben elegir la estructura de capital que consideren que tiene el valor más alto para la empresa porque esta estructura de capital será más beneficiosa para los accionistas”, en concordancia con el autor; aquí se demuestra el importante rol que desempeña un administrador financiero y de como el mismo es el encargado de elegir, organizar y evaluar la estructura de capital de una organización, estructura que tiene como objetivo satisfacer las expectativas de inversión de los propietarios.

Según (Weston & E.Copeland, 1995, Pág. 641) “La estructura de capital o capitalización de la empresa es el financiamiento permanente representado por las deudas a largo plazo, el capital preferente y el capital contable de los accionistas”; en acuerdo con el autor se menciona que la estructura de capital es la forma en la cual se financian los activos de una empresa, en consecuencia la estructura de capital está representada por las obligaciones financieras a corto, largo plazo y el capital invertido por el propietario de la empresa.

La estructura de capital es la composición de las fuentes de financiación a largo plazo que utiliza la empresa. El objetivo principal de las decisiones referidas a la estructura de capitales es maximizar el valor de mercado de la empresa, por medio de una adecuada composición de sus fuentes de fondos a largo plazo. Esta composición conocida como *estructura óptima de capitales*, es la que minimiza el coste global del capital de la empresa. Pero la existencia misma de una estructura óptima de capitales es objeto de debate. Las objeciones se centran en la objeción de si una empresa puede influir sobre su valor y sobre el coste de su capital variando la composición de su financiación. (Shim & Siegel, 2004, págs. 317-318)

Según (De Toro Cabello, 2013, pág. 31)” Dada una estructura de financiación en términos de deuda financiera y fondos propios, las estructura óptima de capital será aquel reparto entre estos dos recursos que haga máximo en valor de la empresa”.

Existen al respecto cuatro posturas diferentes:

1. Modelo del ingreso operativo neto (ION)
2. Modelo del ingreso neto (IN)

3. Modelo tradicional

Como lo describe Ochoa Setzer, en la medida que una empresa se financia operativa y financieramente, puede incrementar sus posibilidades de tener una mayor rentabilidad si la situación es favorable económicamente hablando y si la demanda del producto o servicio es alta; de la misma manera en que puede incrementar sus ingresos, así también puede incrementar sus probabilidades de pérdida y caer en problemas de liquidez si la situación económica no es la mejor.

Las proporciones relativas de deuda, capital y otros rubros financieros que las empresas tienen en circulación o en obligaciones por pagar constituyen su estructura financiera, de esta manera el autor afirma la relación que existe entre los valores propios de una empresa como puede ser el capital accionario y por otro lado tenemos otros valores financieros que se adquirieron como deudas o como obligaciones futuras.

La estructura de capital requiere hallar el equilibrio entre riesgo y rendimiento:

- ❖ El uso de más deuda incrementa el riesgo de los accionistas y disminuye el precio de las acciones.
- ❖ Sin embargo, se genera una tasa de rendimiento esperada mayor que el valor de las acciones esperadas.

Estructura del Costo de Capital

En palabras de (Sequeda, 2014, pág. 27) “Las deudas a largo plazo, acciones preferentes y acciones comunes representan en conjunto el capital total con el cual la empresa financia sus activos. El capital es el primer elemento de financiamiento necesario para la producción y, al igual que cualquier otra partida de financiamiento, tiene costo”. Entonces, la estructura de capital genera costos para la organización, los mismos que se refieren al costo de apalancar sus activos, este es el costo de financiar las inversiones de una organización en búsqueda de crecimiento organizacional.

De esta manera la estructura del costo de capital se conforma con las obligaciones

financieras contraídas a largo plazo y el capital con el que dispone la organización, todo esto con el propósito de maximizar los beneficios para los propietarios; esto a través de una estructura óptima de capital y de por sí del flujo de financiamiento para lograr las metas, objetivos y proyectos de la compañía. En general, la estructura de capital representa la cantidad de obligaciones financieras y capital propio que una empresa mantiene durante el transcurso de sus funciones.

Resaltando los puntos clave de la estructura de capital se puede decir que la variedad de condiciones cambiantes de la economía plantean a las empresas una necesidad por la obtención de recursos financieros para el desarrollo de sus actividades, lo cual significa que una organización debe disponer de fondos para la compra, mantenimiento o utilización de activos corrientes o fijos. En muchos casos las empresas se ven en esta necesidad de obtener recursos ya que su capital no es el suficiente.

La estructura de capital representa la conformación de las fuentes de financiamiento a largo plazo que utiliza una empresa, teniendo como objetivo primordial maximizar el valor de la empresa dentro del mercado; la decisión de utilizar los activos para financiar las inversiones debe estar enfocada a la generación de riqueza, incremento de la rentabilidad y claro está incrementar el valor de mercado de la empresa; en este punto es donde la dirección financiera debe actuar de manera eficiente ya que la búsqueda de una estructura óptima de capital no es algo fácil; los flujos de efectivos que una empresa maneja es el punto de partida para la obtención de recursos, esto representa en que capacidad esta la empresa de responder a sus obligaciones financieras contraídas.

El capital es un fuente principal para el financiamiento de inversiones dentro de una organización, a medida que una empresa demuestra crecimiento y expansión los recursos que se puedan obtener para invertir en el activo son fundamentales; se puede conseguir fondos mediante la emisión de acciones, bonos y dentro al mercado financiero en el que las exigencias de pago están relacionadas con los ingresos que puede tener dicha institución.

Por último se requiere realizar un análisis de la estructura de capital, ya que el mismo

se puede considerar como un análisis de riesgo; de modo que, si la proporción de obligaciones financieras externas incrementa con relación a las fuentes de apalancamiento internas, aumentará los gastos por pago de interés y capital; en consecuencia la empresa estaría en riesgo de no pagar.

Largo plazo

Para mitigar el riesgo de no estar en la capacidad de brindar un financiamiento adecuado a corto plazo en situaciones en el que el efectivo es escaso, el administrador financiero puede recurrir a fondos a largo plazo para subvencionar obligaciones en un corto plazo; el pasivo a largo plazo es utilizado para financiar los activos a largo plazo las activos circulantes en un período determinado.

Según (Córdova Padilla, 2012, pág. 308) “El financiamiento a largo plazo es usualmente un acuerdo formal para proveer fondos por más de un año y la mayoría es para alguna mejora, que beneficiará a la compañía y aumentará las ganancias”. En acuerdo con el autor el financiamiento a largo plazo se utiliza para inversiones en una mismo plazo como puede ser el activo fijo; para obtener apalancamiento a la largo plazo las organizaciones que otorgan financiamiento requieren que la empresa se encuentre en la capacidad de generar de forma continua los recursos necesarios para cumplir con el pago de capital con sus respectivos intereses.

Para asegurarse y protegerse de caer en la incapacidad de no tener la capacidad de otorgar un apalancamiento adecuado al corto plazo y en períodos de escasez de dinero; el gerente financiero puede refugiarse en los fondos a largo plazo para suplir ciertas necesidades en el corto plazo.

Según (Weston & Brigham, 1994, pág. 950) en su libro de “Principios de Administración Financiera” define a los préstamos a largo plazo como:

Un préstamo a plazo es un contrato en virtud del cual un prestatario conviene en hacer una serie de pagos de intereses y de principal a un prestamista en fechas específicas. Los préstamos a plazo generalmente se negocian en forma directa entre la empresa que solicita el préstamo y una institución financiera. Aunque los vencimientos de los préstamos varían de 2 a 30 años, la mayoría de ellos se

conceden periodos cuyos rangos oscila entre 3 y 15 años.

Según (Block & Hirt, 2001, pág. 143) “La financiación a largo plazo suele ser más costosa que la financiación a corto plazo, con base en la teoría de la estructura de plazos de las tasas de interés”; en consecuencia el autor quiere expresa la relación que existe entre el plazo de una deuda y las tasas de interés aplicadas a la misma, aunque la financiación a largo plazo tiene mayor costo esta es requerida por los administradores financieros para la inversión dentro del activo corriente y sus activos permanentes. El capital o deuda a largo plazo se utiliza ahora para apalancar la parte fija de sus activos, activos corrientes permanentes y parte de los activos corrientes temporales.

El apalancamiento a largo plazo es parte de la planificación financiera de la empresa, la consecución de metas y objetivos empresariales se logra con recursos obtenidos a un largo plazo ya que la actividad propia de la empresa solventa gastos y eventualidades en un corto plazo; el apalancamiento a corto plazo representa riesgo para los administradores financieros, el riesgo está en no ser capaz de cumplir con las obligaciones contraídas en el corto plazo.

Así también, al utilizar el capital financiado a largo plazo para cubrir parte de las obligaciones y requerimientos a corto plazo, con seguridad la empresa se asegura de contar en todo momento con una cantidad apropiada fondos en su capital de trabajo. En la búsqueda de fondos a largo plazo se considera el riesgo que existe al contraer deudas que vinculen a la empresa con una institución financiera o proveedores, es por esto que:

El riesgo financiero a largo plazo se relaciona con la solvencia empresarial en su sentido más amplio, es decir, con la estabilidad de la empresa y con la capacidad de la misma para hacer frente a todos sus compromisos de pago, incluidos los de largo plazo. (Archel, Lizarraga, Sánchez, & Cano, 2015, pág. 381)

Así también (Palomares & Peset, 2015, pág. 327) en su libro de Estados Financieros afirma, “La situación a largo plazo se centra en la capacidad que tiene la empresa de atender sus compromisos financieros en ese plazo”.

Según (Suárez Suárez, 2014, pág. 408) “Los créditos a largo y mediano plazo forman parte de los capitales permanentes de la empresa, que deben financiar – como se sabe – el activo fijo o estructura sólida de la empresa, más la parte estable o permanente del activo circulante”.

De acuerdo con (Shim & Siegel, 2004, pág. 367)” Fuentes de deuda a largo plazo son los préstamos hipotecarios y los bonos”.

El mercado de crédito a largo plazo se constituye en parte relacionada al mercado financiero a largo plazo, de acuerdo con el criterio de los diversos autores y sus trabajos existe tipos de financiamiento que a largo plazo como lo son: los créditos hipotecarios y los bonos. Las obligaciones a largo plazo constituidas generalmente por bonos y préstamos, los mismo que son documentos de deuda contractuales que como característica principal tiene un plazo de vencimiento mayor a un año.

Tipos de Financiamiento

Según (Bautista, 2015)Se entiende por financiamiento aquellos mecanismos o modalidades en los que incurre la empresa para proveerse de recursos, sean bienes o servicios, a determinados plazos y que por lo general tiene un costo financiero. Las principales tipos de financiamiento son: Financiamiento a Corto, Mediano y Largo Plazo.

Existen diversas maneras en la que una organización puede financiarse, las características del financiamiento determinará su plazo y, tasas de interés y monto total a pagar; los tipos de financiamiento pueden clasificar en internos (capital) y externos (pasivos).

En concordancia con (Flóres Uribe, 2012, pág. 209) “Las fuentes de financiamiento pueden ser de tipo interno o externo. Las internas corresponden a la generación interna de recursos y las externas, corresponden a la consecución de préstamos en el sector financiero”.

Se ha determinado que existen dos tipos de financiamiento: interno y externo dentro de los cuales se encuentran:

Internos:

- ❖ Utilidades por distribuir.
- ❖ Diferir al máximo las cuentas por pagar.
- ❖ Control de inventarios.
- ❖ Los recursos propios: capital social y reservas.

Externos:

- ❖ Créditos Hipotecarios.
- ❖ Banca de primer piso. (Operaciones de ahorro y crédito – Directamente con el cliente).
- ❖ Leasing. (Arrendamiento).
- ❖ Factoring. (Forma de descontar cartera en las instituciones financieras- Endoso de cartera de clientes).

Financiarse es fundamental para la empresa, desde el punto de vista financiero y estratégico, es decir, el financiamiento permite que la empresa adquiera capitales permanentes y desarrolle sus actividades operacionales; mientras que por en el plano estratégico da apertura a una adecuada organización de actividades y cumplimiento de objetivos.

Según (Toledo Castellanos, 2012, pág. 194) las tipos o fuentes de financiamiento son necesarias:

Estas fuentes de financiamiento son necesarias para comprar activos y también para financiar las operaciones diarias. Las fuentes de financiamiento deben combinarse entre sí en forma balanceada ya que un pasivo muy alto pondría en riesgo la continuidad de la empresa por una posible insolvencia y el financiamiento con puro capital saldría muy caro.

El autor determina que el financiamiento mediante una institución financiera es menos costoso ya que el pago de interés es deducible en el proceso tributario, ayudando a la compañía a disminuir la carga tributaria al final del año contable, mientras que, el costo

de financiarse mediante capital tendrá que reflejarse al momento del reparto de utilidades.

De acuerdo con los autores (Ketelhöhn, Marín, & Montiel, 2004, pág. 95) “Los principales instrumentos financieros de largo plazo son: los préstamos, los bonos, las acciones preferenciales, las acciones comunes, los arrendamientos financieros y los valores convertibles”

De acuerdo con (Ketelhöhn, Marín, & Montiel, 2004, pág. 97) “El financiamiento con deuda implica un préstamo por una cantidad principal especificada, el compromiso de hacer pagos periódicos de intereses y el reembolso del principal conforme a un plan convenido”. Parfraseando a los autores, en cada uno los tipos de financiamiento se considera el costo de incurrir en el mismo; ya se mediante pasivos se toma en cuenta la tasa de interés a la cual se otorga el crédito y por parte del capital su costo se calcula en función de la tasa de rendimiento que el accionista espera ganar, los mismo que la empresa los reparte como dividendos.

El concepto de tipos financiamiento no solo se limita a hablar de los instrumentos financieros a los que se recurre en búsqueda de fondos, sino también se habla de la fuente o el intermediario de los recursos financieros como lo afirma el siguiente autor:

Para crear y desarrollar una empresa propia se necesita dinero y este se lo puede obtener de distintas fuentes: ahorros personales, parientes y amigos, bancos y financieras, cooperativas de ahorro y crédito, inversionistas privados, organismos no gubernamentales (ONG'S) y en algunas ocasiones del gobierno. (Flor García, 2006, pág. 93)

2.3.2 Desarrollo de la variable dependiente

Estados financieros

Hablar de Estados financieros genera un amplio concepto conforme a su estructura, composición y utilización por lo que a continuación se detalla aspectos importantes de los Estados Financieros utilizados en la actualidad.

“Son estados financieros de propósito general aquellos que se preparen al cierre de un período para ser conocidos por usuarios determinados, con el ánimo principal de satisfacer el interés común del público en evaluar la capacidad del ente económico para generar flujos favorables de fondos, los cuales se deben caracterizar por su concisión, claridad, neutralidad y fácil consulta” (Estupiñán Gaitán, 2006, pág. 51)

Parafraseando a (Marcial, 2014, pág. 87) Un “Estado financiero es la representación a unidades monetarias constantes de los recursos generados o de las utilidades en la operación, los principales cambios ocurridos en la estructura financiera y su reflejo final en el efectivo e inversiones temporales”. Las palabras del autor afirman que los estados financieros reflejan los recursos generados, los excedentes generados o pérdidas dentro de un período establecido, además estos representan la parte monetaria de una empresa; es decir, todo aquello que está relacionado financieramente con la organización.

Así también como los estados financieros llevan un objetivo al momento de ser elaborados para su presentación y evaluación, desde un punto de vista en general los estados financieros suministran la mayoría de información relacionada con la situación empresarial; todo esto con el afán de tomar decisiones acertadas en un corto o largo plazo. De igual, para el administrador financiero es importante la utilización de los estados financieros ya que con esto puede evaluar la capacidad en la que se encuentra la empresa para generar beneficios para sus propietarios y accionista.

Según (Pérez Íñigo, 2010, pág. 20) en su libro Finanzas para directivos da un concepto claro con respecto a los estados financieros: “Los estados financieros son los documentos donde se contiene la información económica esencial de la empresa y son ofrecidos a todas las personas que puedan estar interesadas en ella, por lo que es importante que sean muy claros.

Existen varios tipos de estados financieros que sirven para verificar la situación actual real de la empresa, con estos los accionistas, propietarios y entidades de regulación fiscal y legal son capaces de tomar decisiones con respecto a su actividad económica.

De acuerdo con (Pérez Íñigo, 2010, pág. 21) “Los estados financieros o cuentas anuales

establecidos en el Plan General de Contabilidad español de 2007 son los siguientes”:

- ❖ El Balance.
- ❖ La cuenta de pérdidas y ganancias.
- ❖ El Estado de cambio en el patrimonio neto.
- ❖ El estado de flujos de efectivo.

Como lo menciona el autor existen varios estados de resultados que son utilizados por las compañías, empresas estados o negocios locales para el mejor funcionamiento administrativo y financiero de las organizaciones, para lo cual los estados de resultados más utilizados son:

- ❖ El Balance General.
- ❖ El Estado de Pérdidas y Ganancias.
- ❖ El Estado de Flujo de Efectivo.

Parafraseando a (Ceballos Huerta, 2010, pág. 40) ”El objetivo principal de los Estados Financieros es ser un medio útil para la toma de decisiones económicas en el análisis de alternativas para optimizar el uso adecuado de los recursos de la entidad”.

En síntesis, el manejo de los Estados Financieros tienen como objetivo principal reflejar una imagen fidedigna de patrimonio actual de la empresa, su situación financiera real y poner en conocimiento los resultados del ejercicio económico financiero de la organización; para que esto sea notable se necesita aplicar principios contables que dan una estructura a la elaboración de los estados de resultados e implantan un ambiente bajo el cual debe operar el manejo contable de la organización.

Así también los Estados de Financieros pueden demostrar aspectos importantes como:

- ❖ Posición financiera de la empresa.
- ❖ Actividad operativa y financiera.
- ❖ Generación de flujos de efectivo.
- ❖ Capacidad de pago.

Por consiguiente y de acuerdo con (Ceballos Huerta, 2010, pág. 42) “Los Estados Financieros proporcionan elementos de juicio para analizar y comprobar la estabilidad financiera, el capital de trabajo, la eficiencia operacional, rentabilidad y el riesgo financiero, entonces satisfacen plenamente las necesidades del usuario”.

El Balance General

Parafraseando a (García Víctor, 2006, pág.60), El Balance General es una fotografía de la empresa que detalla la situación financiera en un momento determinado, es decir mediante el balance general organiza y resume lo que posee una empresa, sus obligaciones con proveedores y entidades financieras y su dinero invertido en la empresa.

Activo

Son los recursos con los que dispone una organización, los mismos que están identificados y cuantificados en términos monetarios, de los activos se esperan beneficios económicos propios de la actividad operacional de la organización.

Entre las partidas contables más importantes del activo se conoce:

- ❖ Activo Circulante
- ❖ Inversión permanente en acciones.
- ❖ Inmuebles, maquinaria y equipos.
- ❖ Otros activos.

Así también:

Pasivo y Patrimonio

Es una obligación presente de la organización la cual es ineludible, dichas obligaciones se encuentran registradas e identificadas en términos monetarios y que representan la disminución de los beneficios obtenidos por la entidad.

Dentro del patrimonio el capital contable y los beneficios demuestran la solidez o pérdida en el valor de mercado de la organización.

Entre las partidas contables más importantes del pasivo y patrimonio se conoce:

- ❖ Pasivo a corto plazo.
- ❖ Pasivo a largo plazo.
- ❖ Capital contable.
- ❖ Utilidad o pérdida del ejercicio.

Estado de Resultados

De acuerdo con (Padilla, 2006) “El estado de resultados mide los beneficios o las pérdidas de las operaciones normales en un período de tiempo determinado; mide los ingresos totales por la venta de productos o servicios y deduce el total de los gastos relacionados con la obtención de los ingresos”.

La principal información reflejada en el estado de resultados es:

- ❖ Ingresos.
- ❖ Costos.
- ❖ Gastos.
- ❖ Pago de Impuestos.
- ❖ Utilidad o pérdida de la empresa.

Estado de Flujos de Efectivo

El estado de flujos de efectivos tiene como objetivo demostrar en que capacidad se encuentra la empresa para generar fondos en efectivo durante un período determinado, así también, refleja el destino que se dará a dichos fondos económicos, es decir muestra los recursos generados y utilizados en la operación, así también la capacidad de cumplimiento con el pago de pasivos.

La principal información reflejada en el estado de flujos de efectivo es:

- ❖ Saldos.
- ❖ Cuentas por cobrar.
- ❖ Nuevos préstamos bancarios a corto, mediano y largo plazo.
- ❖ Rendimiento de inversiones.
- ❖ Compras.
- ❖ Gastos.
- ❖ Impuestos.
- ❖ Pagos a proveedores e instituciones financieras.

Planeación a corto plazo

Contar con una adecuada planificación financiera en el proceso de crecimiento de una empresa puede tener la capacidad de solucionar problemas dentro del manejo de finanzas a corto plazo, la planificación a corto plazo garantiza que se obtenga las utilidades esperadas dentro de dicho período y así también, planificar de manera óptima como se distribuirá y se solventará los egresos posibles de la empresa.

Según (Weston & Brigham, 1994, pág. 413) “La planeación financiera implica la elaboración de proyecciones de ventas, ingresos y activos tomando como base estrategias alternativas de producción y mercadotecnia así como la determinación de los recursos que se necesitan para lograr estas proyecciones”.

De acuerdo a varios autores la planificación distingue métodos según su plazo:

Para la planificación a corto plazo, parafraseando a (Friend & Zehle, 2008, pág. 33) “El método emergente es más experimental-una estrategia se ajusta constantemente a luz de la realidad operativa. Esto implica un método táctico de planificación a más corto plazo”. De acuerdo con los autores la planificación en corto plazo es un modelo experimental debido al requerimiento de tiempo para lograr cumplir con todos los objetivos de crecimiento de una empresa; de igual manera, el objetivo de la planificación a corto plazo es conseguir una ventaja competitiva sostenible por delante

de la competencia, dicha ventaja debe reflejar un buen nivel de utilidades en las actividades de la empresa.

En concordancia con (Neira Rodríguez, 2012, pág. 134) “La realización de los planes de acción se deberá efectuar para aquellos elementos que la organización considera clave”, es decir la efectivizarían de actividades y operaciones dentro de una organización se ven reflejadas en la planificación de la empresa dentro del corto plazo, cumplir con las actividades económicas – financieras y operaciones es el punto de alcance de cada organización.

Capital de Trabajo

Parafraseando a (Brigham & Houston, 2005, pág. 565), El capital de trabajo se define como la resta del activo circulante menos el pasivo corriente de una empresa, en el cual se manejan políticas que permiten establecer niveles óptimos de efectivo en cada partida del activo circulante y de igual manera la forma en que este financiará.

El capital de trabajo no se solo se limita al manejo de efectivo sino también acelera la producción, busca una calidad óptima en el servicio que se oferta; de modo que permite a la empresa operar con mayores niveles de eficiencia.

Parafraseando a (Archel, Lizarraga, Sánchez, & Cano, 2015, pág. 381) en su libro de Análisis e interpretación de Estados Contables da otro concepto de lo que significa capital de trabajo, entonces:

El capital circulante, definido como la diferencia entre el activo corriente y el pasivo corriente, representa la parte del activo corriente que queda libre una vez atendidos los compromisos de pago a corto plazo. Desde el punto de vista de la financiación, el capital circulante representa la parte del activo corriente que no consigue ser financiada con deuda a corto plazo, teniendo que serlo con recursos a largo.

El capital circulante, capital de trabajo o fondo de maniobra se denomina a la capacidad que tiene la organización para responder a sus compromisos en un corto plazo; en consecuencia (Palomares & Peset, 2015, pág. 298) afirma que: “ El fondo de maniobra

es el exceso del activo corriente sobre el pasivo corriente o, lo que es lo mismo, la parte de los fondos de financiamiento a largo plazo (patrimonio neto y pasivo no corriente) que financian el activo corriente”.

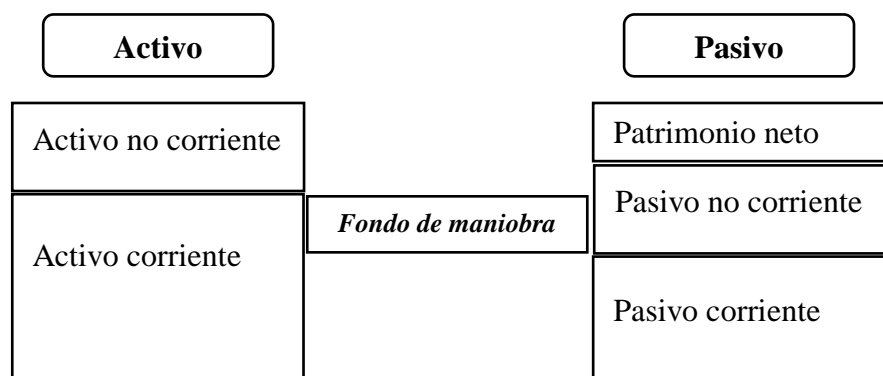
De acuerdo con (Shim & Siegel, 2004, pág. 99) en su libro de Dirección Financiera afirma que:

La gestión de capital circulante implica regular los diversos tipos de activos y pasivos circulantes y tomar decisiones acerca de cómo se financiarán los activos circulantes, por ejemplo, si se hará con deuda a corto o largo plazo o con emisión de acciones. El capital circulante aumenta cuando los activos circulantes se financian recurriendo a fuentes no circulantes.

En forma general la regulación de los diversos activos y pasivos a corto plazo permite la regulación acerca de cómo se financiarán los activos circulantes; la dirección que el administrador financiero dé a la empresa determina qué tipo de apalancamiento utiliza para invertir y convertir dichos fondos en el capital de trabajo de la empresa.

- ❖ Al ser el activo corriente mayor que el pasivo corriente tenemos un fondo maniobra positivo:

Gráfico No. 6 Fondo de Maniobra mayor que pasivo corriente

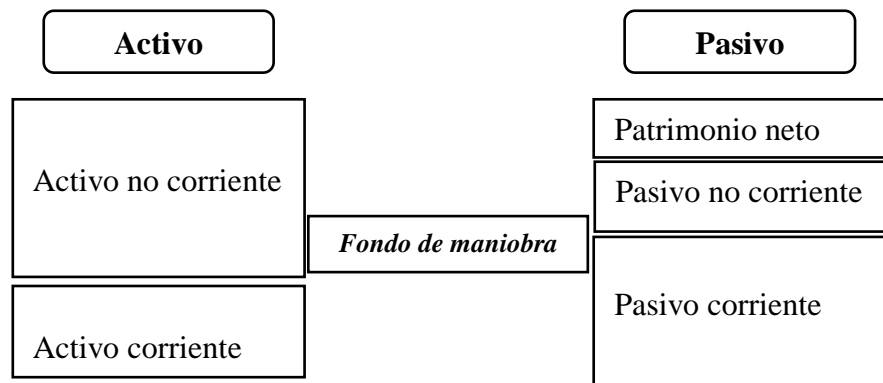


Fuente: (Palomares & Peset, 2015, pág. 327)

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

- ❖ Al ser el activo no corriente mayor que el pasivo corriente tenemos un fondo maniobra negativo:

Gráfico No. 7 Fondo de Maniobra menor que pasivo corriente



Fuente: (Palomares & Peset, 2015)
Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Cálculo del Capital de Trabajo:

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

Aspectos del Capital de Trabajo

Políticas alternas de inversión del activo circulante

De acuerdo al trabajo realizado por (Brigham & Houston, 2005, pág. 565) mencionan diversas políticas para la inversión en el activo circulante, las mismas que son:

Política flexible de inversión del activo circulante

- ❖ Política que sugiere mantener cantidades considerables de efectivo y sus equivalentes.

Política de inversión restrictiva del activo circulante

- ❖ Política que sugiere reducir a su mínimo nivel el valor de efectivo y sus equivalentes.

Política moderada de inversión del activo circulante

- ❖ Esta política se mantiene entre las dos anteriores.

El capital de trabajo es necesario para la consecución de los negocios y en cuanto mayor sea el nivel de circulante que conserve, así, este mitigará la incertidumbre de quedarse sin fondos suficientes y por efecto disminuirá su riesgo de operación.

Clasificación del Capital de Trabajo

De acuerdo a (Van Horne & Wachowicz, 2002, pág. 213) clasifica al capital de trabajo de la siguiente manera:

Capital de Trabajo permanente: Es como el activo fijo de una empresa en dos aspectos importantes. En primer lugar, las inversiones son a largo plazo, a pesar de la aparente contradicción de que los activos financiados se les conocen como circulantes. En segundo lugar, en el caso de las compañías en crecimiento, el nivel de capital de trabajo permanente requerido se incrementará con el tiempo, de la misma forma en que tendrá que aumentarse su activo fijo.

Capital de Trabajo temporal: Es la cantidad del activo circulante que varía según los requerimientos estacionales.

Parafraseando a (Van Horne & Wachowicz, 2002, pág. 215) “Las variaciones estacionales a corto plazo se financiarán con deuda a corto plazo, el elemento permanente del activo circulante y todos los activos fijos se financiarán con deuda a largo plazo o con capital”, entonces, si las empresas adoptan un enfoque de cobertura, es decir, una adaptación al vencimiento de pago; se dice que, la inversión realizada en cada uno de los activos se compensará con una deuda al mismo lapso de vencimiento de cada inversión.

La importación del eficiente manejo del capital de trabajo se denota tal como lo afirma (Block & Hirt, 2001, pág. 143) en su libro de Fundamentos de Gerencia Financiera:

La gerencia del capital de trabajo implica la financiación y el manejo de los activos corrientes de la firma. El alto ejecutivo encargado de las finanzas quizá decida que más tiempo a esta actividad que a cualquier otra. El activo corriente, por su propia naturaleza, cambia a diario, a veces cada hora, y a ese mismo ritmo se deben tomar las decisiones gerenciales. (...) A diferencia de las decisiones a largo plazo, en esta situación no hay manera de aplazarlas. Mientras las decisiones sobre situaciones a largo plazo, que implican planta y equipo o estrategia de mercado, bien pueden determinar el éxito final de la empresa, las decisiones a corto plazo sobre el capital de trabajo determinan si la empresa sobrevivirá a largo plazo.

El capital de trabajo es un concepto amplio que puede ser interpretado de varias maneras, como lo describe (Suárez Suárez, 2014, pág. 343) “El concepto de fondo de maniobra, también llamado capital de trabajo (*working capital*), constituye un instrumento fundamental para el análisis financiero”. Para algunos autores, el fondo de rotación, fondo de maniobra solo está relacionado a los flujos de efectivo de la empresa más los saldos en cuentas corrientes bancarias a la vista, de esta manera confunden el manejo del capital de trabajo o fondo de maniobra con el estudio de tesorería o cash flow; cuando en realidad son dos conceptos y estudios diferentes.

En resumen las más usuales definiciones de capital de trabajo, capital circulante o fondo de maniobra son las siguientes:

- ❖ **Primera:** Diferencia entre activo circulante y pasivo circulante.
- ❖ **Segunda:** Diferencia entre capitales permanentes (capital + reservas + fondos de amortización + provisiones + créditos a medio y largo plazo) y activo fijo.
- ❖ **Tercera:** Parte de los capitales permanentes que financia el activo circulante, es decir, el exceso de capitales permanentes sobre el activo fijo.
- ❖ **Cuarta:** Parte de los capitales propios (capital + reservas) que financian el activo circulante.

De manera general, el capital de trabajo; mismo que se puede conocer por varios nombres, revela la importancia del manejo de recursos en un corto plazo y su correcta utilización; conforme a las afirmaciones y conceptualizaciones de diversos autores se afirma que la adecuada financiación en un largo plazo tiene efectos positivos en el capital de trabajo o fondo de maniobra.

El manejo del capital de trabajo no solo está relacionado con su efectivo sino también con todos los recursos que una empresa necesita para la consecución de sus metas en un corto plazo, ya sean estos; el pago a proveedores, salarios a trabajadores, obligaciones tributarias y patronales, etc. Las decisiones a largo plazo de una organización pueden determinar el crecimiento o quiebra de la empresa, mientras que las decisiones acertadas en un corto plazo determinan si la empresa será capaz de continuar su actividad en el largo plazo.

2.4 Hipótesis

2.4.1. Ho (Hipótesis Nula)

“Los tipos de financiamiento no tienen relación significativa con el capital de trabajo de los socios de las Cooperativas de Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10 de la ciudad de Ambato”.

2.4.2 H1 (Hipótesis Alternativa)

“Los tipos de financiamiento tienen una relación significativa con el capital de trabajo de los socios de las Cooperativas de Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10 de la ciudad de Ambato”.

2.5 Señalamiento de variables

- ❖ **Variable Independiente:** Tipos de Financiamiento.
- ❖ **Variable Dependiente:** Capital de Trabajo.
- ❖ **Unidad de Observación:** Socios de las Cooperativas de Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10 de la ciudad de Ambato.
- ❖ **Términos de relación:** Tipos, Relación, Significativamente, socios.

2.6 Preguntas directrices

- ❖ ¿Cuáles son los Tipos de Financiamiento que utiliza de los socios de las Cooperativas de Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10 los cuáles permite estudiar su capital de trabajo con el que disponen?
- ❖ ¿Por qué los socios de las Cooperativas de Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10 se endeudan a largo plazo y a corto plazo?
- ❖ ¿Existe relación entre los tipos de financiamiento y el capital de trabajo?

CAPÍTULO III

3. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 Enfoque de la investigación

La presente investigación se basa en el enfoque cuantitativo y cualitativo.

De acuerdo con (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010, pág. 4) “El enfoque cuantitativo usa la recolección de datos para probar hipótesis, con base en la medición numérica y el análisis estadístico, para establecer patrones de comportamiento y probar teorías”. Según (Sampieri & Carlos Fernández-Collado, 2006, pág. 27) “El enfoque cualitativo, a veces referido como investigación naturalista, fenomenológica, interpretativa o etnográfica, es una especie de “paraguas”, en el cual se incluye una variedad de concepciones, visiones, técnicas y estudios no cuantitativos”.

Los distintos tipos o fuentes de financiamiento y el efecto que tienen los mismos en el capital de trabajo permiten al investigador determinar un enfoque de investigación cualitativo y cuantitativo, debido a que se requiere indagar las fuentes a las que recurren en busca de fondos a largo plazo para su futura inversión en el capital de trabajo de los socios de las Cooperativas de Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10 de la ciudad de Ambato a lo largo de su desempeño económico.

3.2 Modalidad de la investigación

La presente investigación contará con la modalidad de investigación bibliográfica y de campo, de tal manera que:

Bibliográfica

De acuerdo con (Méndez, 2008, pág. 22) “La investigación bibliográfica forma parte de la investigación cuantitativa, ya que contribuye a la formulación del problema de investigación gracias a la elaboración de los aspectos teóricos e históricos”

Así de esta manera se afirma que esta investigación es de tipo bibliográfico debido a la búsqueda de información en libros, revistas y periódicos, de los mismos se recolecto información valiosa para el desarrollo de la investigación; información que contribuyó al desarrollo de cada variable en estudio.

Documental

Como lo afirma (Bernal Torres, 2010, pág. 111) en su libro sobre metodología de la investigación, “La investigación documental consiste en un análisis de la información escrita sobre un determinado tema, con el propósito de establecer relaciones, diferencias, etapas, posturas o estado actual del conocimiento respecto al tema objeto de estudio”.

De igual manera (Eyssautier de la Mora, 2006, pág. 159) “La investigación documental es aquella que depende exclusivamente de fuentes de datos secundarios, o sea, aquella información que existen en documentos y material de índole permanente y a la cual se puede acudir como fuente de referencia en cualquier momento”.

De tipo documental porque para la investigación de los tipos o fuentes de financiamiento a corto y largo plazo y el capital de trabajo se trabajó en la recolección y búsqueda de información, además se recibió un listado completo de socios por parte de los directivos de cada una operadoras de transporte en estudio; mismo que tiene utilidad al momento de definir el número de individuos a investigar.

De Campo

De acuerdo con (Herrera, Medina, & Naranjo, 2010, pág. 95) “Investigación de campo es el estudio sistemático de los hechos en el lugar en que se producen. En esta modalidad el investigador toma contacto en forma directa con la realidad”.

Esta investigación es de campo ya que se acude al lugar donde los hechos se suscitan, de esta manera se realizará un estudio profundo y meticuloso del entorno económico y financiero de donde se encuentran los socios bases de cada una de las operadoras de

transporte en estudio; de esta manera se podrá obtener la información necesaria y real de la situación actual de cada uno de los socios bases, siendo esta una fuente fidedigna que permite la obtención de evidencias que afirmen el estudio de la presente investigación.

La técnica de recolección de información será la encuesta, la misma que permitirá al investigador conocer la situación financiera de cada encuestado, es necesaria la aplicación de esta técnica para saber de manera manejan los recursos financieros cada uno de los socios bases de cada operadora en estudio, todo esto con el fin de dar cumplimiento a los objetivos de la investigación.

3.3 Nivel o tipo de la investigación

Exploratoria

Según (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010, pág. 79) “Los estudios exploratorios se realizan cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tiene muchas dudas o no se ha abordado antes”.

La presente investigación es de carácter exploratorio debido a que se indagó a fondo la problemática de la investigación y se determinó los Tipos de Financiamiento y los efectos en el capital de trabajo en los socios de las Cooperativas de Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10 de la ciudad de Ambato.

Descriptiva

De acuerdo con (Bernal Torres, 2010, pág. 113) en la investigación descriptiva “Se muestran, narran, reseñan o identifican hechos, prototipos, guías, etcétera, pero no se dan explicaciones o razones de las situaciones, los hechos, los fenómenos, etcétera”.

La presente investigación es de carácter descriptiva ya que permite describir los tipos de financiamiento; en el Capital de Trabajo, de esta manera describe el manejo y la disponibilidad de los fondos en el corto plazo, de igual manera este tipo de investigación da la apertura al investigador para determinar la estructura de capital de

capital, los fondos disponibles a largo, corto plazo hasta poder llegar a la determinación del tipo de financiamiento que utilizó cada socio base de las operadoras de transporte en estudio.

La investigación descriptiva permite al investigador conocer la situación financiera de cada encuestado y de cómo cada uno de ellos planifica sus egresos, de cómo utilizan los fondos en el corto plazo, mismo que son necesarios para desarrollar la actividad económica con normalidad de cada socio base de las operadoras de transporte en estudio.

Correlacional - Asociación de variables

Parafraseando (Bernal Torres, 2010, pág. 114) la investigación correlacional “Es examinar relaciones entre variables o sus resultados, (...). En otras palabras, la correlación examina asociaciones pero no relaciones causales, donde un cambio de factor influye directamente en un cambio en otro”.

La presente investigación es de tipo correlacional ya que buscar medir la existencia de una relación entre los tipos de financiamiento y el capital de trabajo de los socios de las Cooperativas de Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10 de la ciudad de Ambato.

Estas variables tienen relación ya que con el comportamiento de una se da a conocer el comportamiento de otra.

De acuerdo con la naturaleza de la investigación, se requiere la utilización de un estadístico de prueba para la comprobación de hipótesis mediante la Prueba no paramétrica Chi-Cuadrado, misma que determina el procedimiento de elección para el contraste de hipótesis.

El propósito de utilizar el estadístico Prueba de Chi-Cuadrado es relacionar, comparar y determinar la importancia de cada uno de los datos que se obtendrán mediante la utilización del instrumento de recolección de información, encuesta.

3.4 Población y Muestra

Población

De acuerdo con (Luis, Alejandro, José, Beatriz, & Antonio, 2013, pág. 203) “El universo, también llamado población, es el conjunto de todas las unidades que queremos investigar”.

En la presente investigación se utilizara como población el total de socios de las Cooperativas de Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10 de la ciudad de Ambato, como se detalla a continuación:

Tabla No. 5 Total de Población a tratarse

Resumen Informativo del objeto en estudio			
Descripción	Operadora de transporte 1	Operadora de transporte 2	Operadora de transporte 3
Ruc	1890086027001	1890080207001	1890008298001
Razón Social	COOPERATIVA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN TAXIS TIERRA DE FLORES N° 36	COOPERATIVA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS EN TAXIS NAPOLES N° 27	COOPERATIVA DE TAXIS MODELO N° 10
N° de Socios	67	55	59
Población			181

Fuente: Cooperativas en Estudio

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Se tomará en cuenta al total de los socios de las 3 operadoras de transporte mencionadas con anterioridad, son 181 socios dedicados al servicio de transporte; dicha cantidad es considerado por el investigador una población aceptable y estima no requerir el cálculo de la una muestra.

Unidad de investigación: Sede de las cooperativas de transporte en taxis: Tierra de Flores N° 36, Nápoles N° 27 y Modelo N° 10.

3.5 Operacionalización de variables

Según (Herrera, Medina, & Naranjo, 2010, pág. 108) “La Operacionalización de variables de la hipótesis es un procedimiento por el cual se pasa del plano abstracto (marco teórico) a un plano operativo”.

3.5.1 Operacionalización de la Variable Independiente: Tipos de Financiamiento.

Tabla No. 6 Operacionalización de la Variable Independiente

CONCEPTUALIZACIÓN	CATEGORÍAS	INDICADORES	ÍTEMS	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
Según (Bautista, 2015) Se entiende por financiamiento aquellos mecanismos o modalidades en los que incurre la empresa para proveerse de recursos, sean bienes o servicios, a determinados plazos y que por lo general tiene un costo financiero. Los principales tipos de financiamiento son: Financiamiento a Corto, Mediano y Largo Plazo.	Financiamiento a Corto Plazo	Monto solicitado Estructura del Financiamiento Fuente de financiamiento	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Su deuda en dólares en un corto plazo está entre los rangos de?: • ¿El capital con el que inició su actividad fue? • ¿A qué tipo de instituciones acudió e búsqueda de recursos? • ¿Su deuda en dólares en un corto plazo está entre los rangos de?: 	<ul style="list-style-type: none"> • Encuesta • Cuestionario estructurado
	Financiamiento a Largo Plazo	Tipo de Inversión Monto solicitado Destino de los fondos Deuda a Largo Plazo Garantía	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cómo califica la utilización del financiamiento? • ¿El destino de los fondos a largo plazo han sido para? • ¿Su deuda en dólares en un largo plazo está entre los rangos? • ¿Sus recursos invertidos o ahorrados en el sistema financiero están entre los rangos?: 	

Fuente: Marco Teórico

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

3.5.2 Operacionalización de la Variable Dependiente: Capital de Trabajo.

Tabla No. 7 Operacionalización de la Variable Dependiente

CONCEPTUALIZACIÓN	CATEGORÍAS	INDICADORES	ÍTEMS	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
<p>De acuerdo a (Van Horne & Wachowicz, 2002, pág. 213) clasifica al capital de trabajo de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capital de trabajo Permanente. • Capital de trabajo Temporal. 	Capital de trabajo Permanente.	<p>Inversión inicial</p> <p>Monto</p> <p>Estructura de la inversión inicial</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Los recursos con los que adquirió cesiones y derechos accionarios y la unidad de transporte está entre los rangos de?: • ¿Al iniciar su negocio los fondos con los que usted disponía eran?: • ¿Su deuda en dólares en un corto plazo está entre los rangos?: 	<ul style="list-style-type: none"> • Encuesta • Cuestionario estructurado
	Capital de trabajo Temporal.	<p>Días de trabajo</p> <p>Horas de trabajo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuántos días a la semana labora su unidad de transporte? • ¿Cuántas horas al día labora su unidad de transporte? • ¿Los recursos con los que trabaja diariamente están entre los rangos de?: 	

Fuente: Marco Teórico

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

3.6 Descripción de tallada del tratamiento de la información de fuentes primarias y secundarias.

Para el desarrollo de la presente investigación, se utilizó fuentes de información primarias y de igual manera fuentes de información secundarias; información que sirve de manera indispensable para el adecuado desarrollo investigativo, de esta manera:

Como fuentes primarias se requirió la utilización de prensa escrita como los periódicos locales, nacionales, revistas y los portales de las instituciones de regulación y control del país, además dentro de dichas fuentes se obtuvo información de libros que sirvieron para la sustentación del marco teórico dentro de la investigación, así también; la investigación se basó en revistas indexadas en las que se encontró artículos científicos relacionados con el tema y las variables en estudio, mismos artículos que quedaron como antecedentes investigativos del presente proyecto; toda la información recolectada tiene un aporte importante en cada una de las partes mencionadas con anterioridad.

En lo que respecta a fuentes secundarias: se recurrirá a la utilización de instrumentos de recolección de información, para este caso se utilizará la encuesta con un cuestionario estructurado como técnica para la obtener información necesaria para el desarrollo de la investigación; la encuesta estará dirigida a los socios de las cooperativas de transporte en taxis: Tierra de Flores N° 36, Nápoles N° 27 y Modelo N° 10; el cuestionario consta de preguntas abiertas y cerradas que aportarán para recolectar importante información relacionada con los tipos de financiamiento y de cómo estos influyen en el capital de trabajo de los encuestados.

CAPÍTULO IV

4. RESULTADOS

4.1 Análisis e interpretación de resultados

Una vez culminada la etapa de recolección de información, es decir para la obtención de resultados se aplicó la encuesta a los socios bases de las cooperativas de transporte en taxis: Tierra de Flores N° 36, Nápoles N° 27 y Modelo N° 10, posteriormente se tabula la información con la ayuda del programa estadístico SPSS, el mismo que permite diseñar las tablas de frecuencia con sus respectivo datos reflejados en gráficos de tipo barras; dichas ilustraciones muestran sus resultados en porcentajes los mismos que describen de manera adecuada y oportuna las variables en estudio.

Para el desarrollo analítico de la información fue necesaria la correcta aplicación de Estadística Descriptiva y se consideró como fundamental apoyo el marco teórico registrado en capítulo II de la presente investigación, el mismo que ayudó a la interpretación de cada uno de los resultados.

A continuación se muestra los resultados obtenidos en cada una de las preguntas de la encuesta realizada:

DATOS INFORMATIVOS:

Tabla No. 8 Género

Descripción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Masculino	161	89,0	89,0
Femenino	20	11,0	100,0
Total	181	100,0	

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

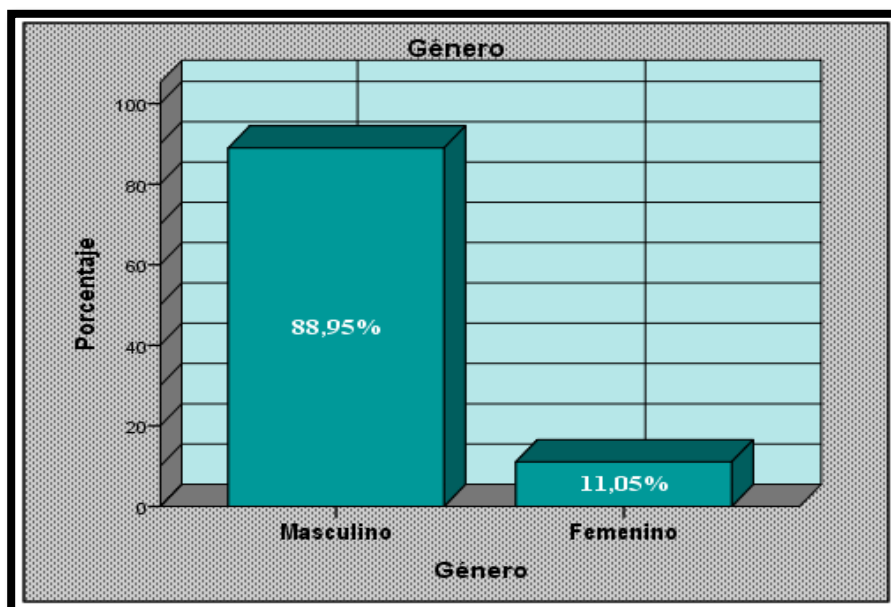


Gráfico No. 8 Género

Fuente: Tabla 8.1

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Análisis e interpretación

Se puede apreciar que la mayor parte conductores profesionales dedicados al taxismo son hombres con un 88,95% en relación a las mujeres con que registran un 11,05% de participación dentro del sector transportista.

Esto se da principalmente debido a que la actividad requiere de largas horas de trabajo detrás de un volante, para lo cual se requiere fuerza física para soportar la jornada de trabajo o ante cualquier imprevisto mecánico en la unidad de transporte, lo que hace más abundante la participación hombres en esta actividad.

Tabla No. 9 Edad

Descripción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
De 18 a 30 años	9	5,0	5,0
De 31 a 40 años	57	31,5	36,5
De 41 a 50 años	73	40,3	76,8
Superior a 50 años	42	23,2	100,0
Total	181	100,0	

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

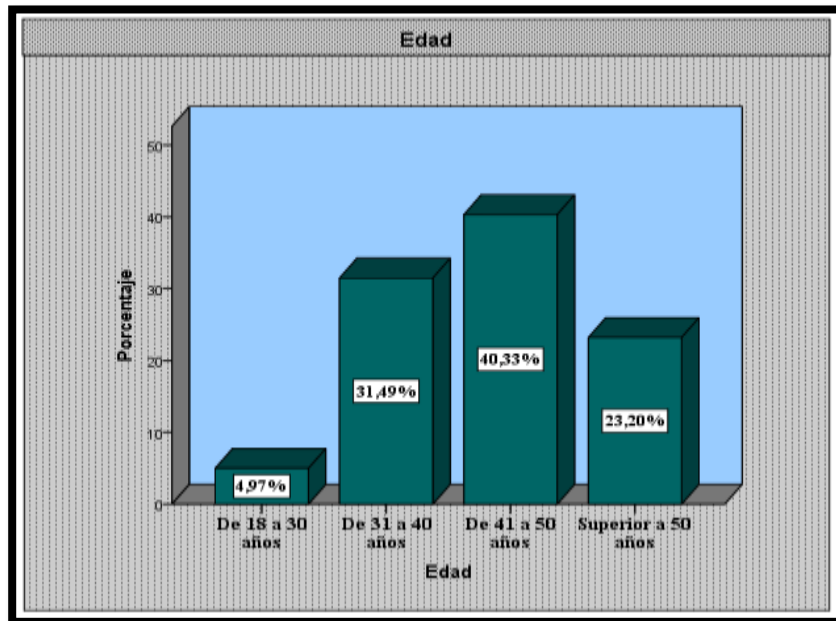


Gráfico No. 9 Edad

Fuente: Tabla 8.2

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Análisis e interpretación

De acuerdo a la información que arrojan las encuestas realizadas se puede evidenciar que la mayor parte integrantes del sector transportista con un 40,33% de participación oscilan entre la edad de 41 a 50 años, seguido por aquellos que van desde los 31 a 40 años de edad con un 31,49%, así también con un 23,20% personas con edad de 50 años en adelante y con un aporte mínimo jóvenes adultos de 18 a 30 años de edad.

PREGUNTA N°1.- ¿Qué tiempo se dedica a la actividad transportista?

Tabla No. 10 Tiempo en la actividad transportista

Descripción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
De 1 a 5 años	38	21,0	21,0
De 5 a 10 años	53	29,3	50,3
De 10 a 20 años	57	31,5	81,8
De 20 años en adelante	33	18,2	100,0
Total	181	100,0	

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

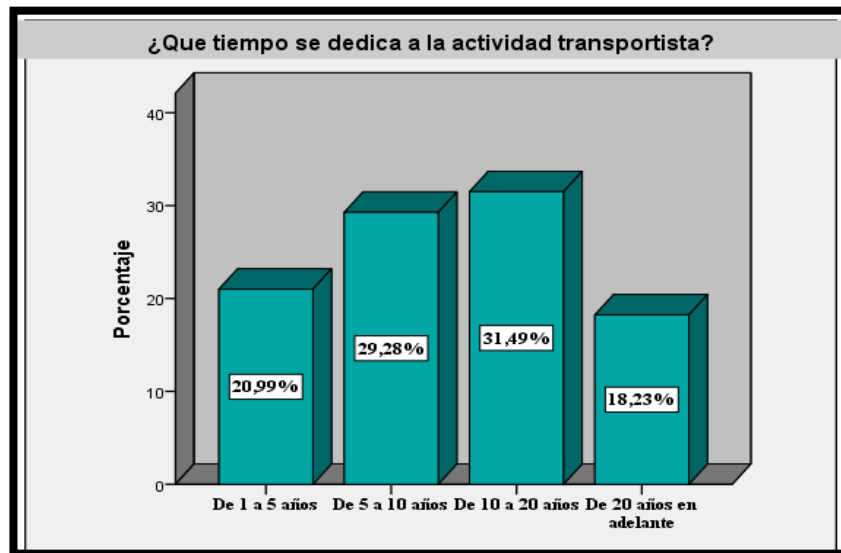


Gráfico No. 10 Tiempo en la actividad transportista

Fuente: Tabla 8.3

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Análisis e interpretación

Tomando como referencia a la mayoría de los encuestados, se evidencia que están dentro del sector transportista por el tiempo de 10 a 20 años con un 31,40% con respecto al total de personas encuestadas.

Esto concuerda con la edad de los mismos debido a que sus inicios como conductores profesionales fueron desde una temprana edad y hoy estos oscilan entre 41 a 50 años de edad, dando como resultado conductores con largos años de experiencia detrás del volante y los mismo que hoy brindan el servicio de transporte amarillo.

PREGUNTA N°2.- ¿Al iniciar su negocio los fondos con que usted disponía eran?

Tabla No. 11 Disponibilidad de fondos al inicio de la actividad económica

Descripción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Insuficientes	140	77,3	77,3
Suficientes	36	19,9	97,2
Superior a lo requerido	5	2,8	100,0
Total	181	100,0	

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

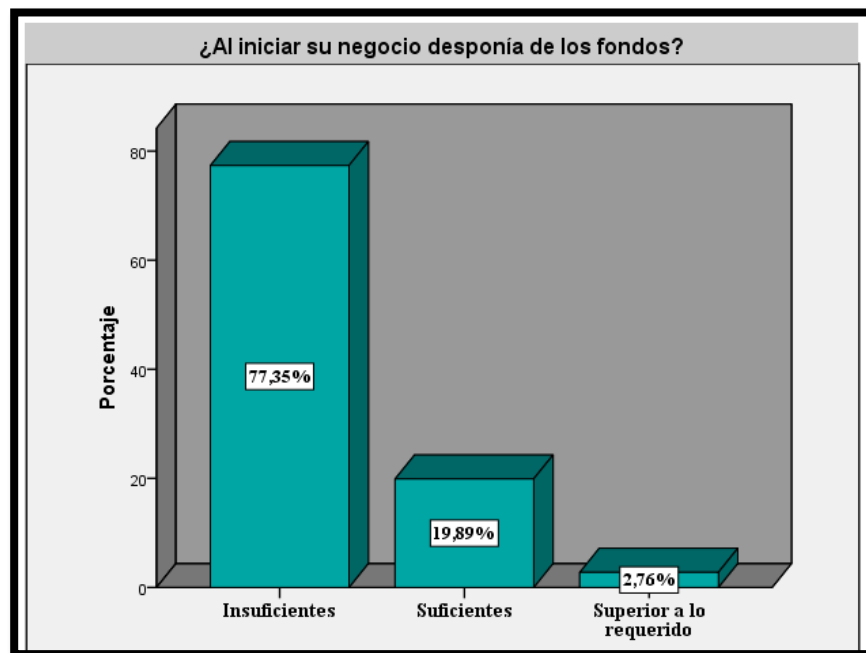


Gráfico No. 11 Disponibilidad de fondos al inicio de la actividad económica

Fuente: Tabla 8.4

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Análisis e interpretación

Al iniciar la actividad económica el 77,35% de la población encuestada no disponía de los fondos suficientes para ser un socio base dentro de una operadora de transporte, tan solo el 19,89% disponía de fondos suficientes para emprender dicha actividad, lo cual refleja brevemente que se necesitó de fuentes de financiamiento para el desarrollo del negocio.

PREGUNTA N°3.- ¿Los recursos con los que adquirió cesiones y derechos accionarios y la unidad de transporte está entre los rangos de?:

Tabla No. 12 Adquisición de cesiones y derechos accionarios y unidad de transporte

Descripción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
De \$ 5000 a \$ 10000	42	23,2	23,2
De \$ 10000 a \$ 20000	32	17,7	40,9
De \$ 20000 a \$ 25000	57	31,5	72,4
Superior a \$ 25000	50	27,6	100,0
Total	181	100,0	

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

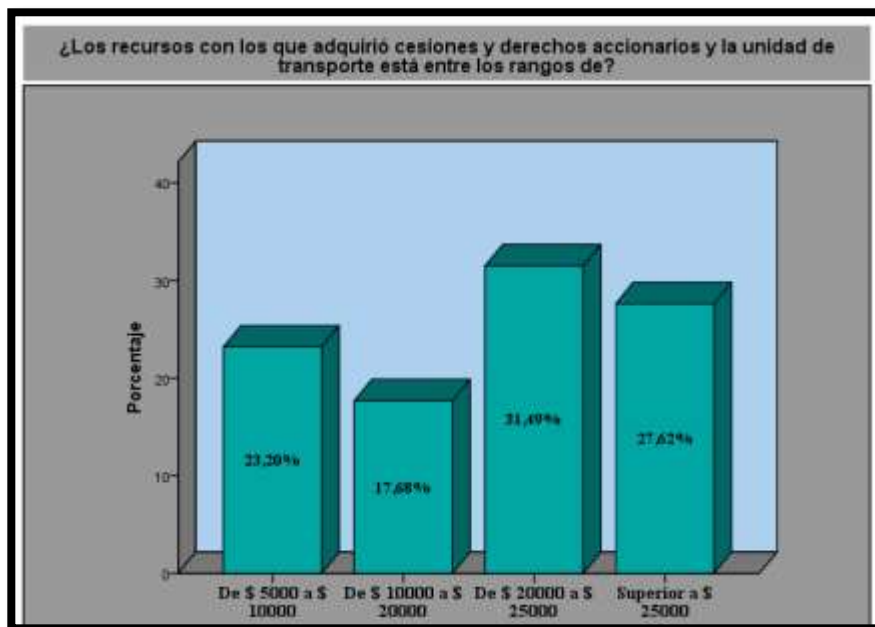


Gráfico No. 12 Adquisición de cesiones y derechos accionarios y unidad de transporte

Fuente: Tabla 8.5

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Análisis e interpretación

El 31,49% de los encuestados revelan que los fondos con los que adquieran cesiones

y derechos accionarios conjuntamente con la unidad de transporte bordeó montos que van desde los \$20000,00 hasta los \$25000,00; de igual manera un 27,62% superó el monto de \$25000,00 dólares americanos, el 23,20% de encuestados realizó la adquisición por valores que van desde los \$5000,00 hasta los \$10000,00; así también con un 17,68% de participación está la población que adquirió el negocio por montos que están entre los \$10000,00 y \$20000,00.

Obteniendo así un resultado que va de la mano con el tiempo de participación en el sector transportista, es decir hace 15 años adquirir cesiones y derechos accionarios tenía un costos menor al actual, tomando en consideración el tipo de unidades que se utilizaban y la estructura vial por la cual se realizaba el servicio; con el paso del tiempo este sector ha sido mejorado considerablemente con la inversión y el apoyo estatal, como privado y claro está por parte de los propietarios.

PREGUNTA N°4.- ¿El capital con el que inició su actividad fue?:

Tabla No. 13 Capital para el inicio en la actividad

Descripción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Capital Propio	32	17,7	17,7
Aportación de Familiares	20	11,0	28,7
Deudas con Instituciones Financieras	121	66,9	95,6
Cesantías o Jubilaciones	8	4,4	100,0
Total	181	100,0	

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

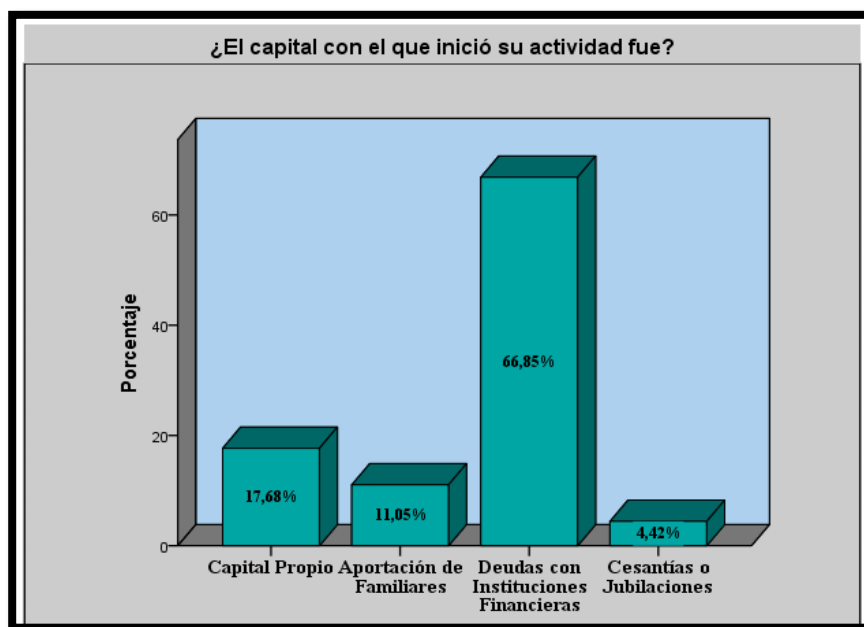


Gráfico No. 13 Capital para el inicio de la actividad

Fuente: Tabla 8.6

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Análisis e interpretación

Claramente el 66,85% de la población en estudio ha recurrido a diversas fuentes de financiamiento, es decir la mayoría ha optados por las instituciones que están dentro

del sistema financiero, el 17,68% ha estado en la capacidad de adquirir cesiones y derechos con capital propio y sin la necesidad de recurrir al sistema financiero, así también; el 11,05% ha decidido financiarse por con familiares o parientes cercanos los cuales facilitaron la entrega de recursos y por último el 4,42% de la población en estudio ha invertido sus recursos en el sector transportista con recursos obtenidos como compensación a los años de trabajo en el sector público o privado, es decir cesantías.

Para esto y tomando como referencia las preguntas 2 y 3 de la encuesta se obtiene como resultado que en la mayoría de casos los recursos financieros fueron insuficientes para emprender en el sector transportista, fueron insuficientes ya que el monto de adquisición hace 20 años bordeaba los \$25000,00 dólares americanos, tomando en consideración que la mayoría de encuestados es parte del sector transportista desde hace ya 20 años; de igual manera existe un 27,62% de personas que adquirieron cesiones y derechos por valores superiores a \$25000,00 dólares americanos; el resultado de esto es el crecimiento económico dentro del sector transportista siendo este cada vez más atractivo para la inversión de recursos.

PREGUNTA N°5.- ¿Durante el desarrollo de su actividad económica, el financiamiento ha servido para solucionar problemas financieros; cómo calificaría la utilización del financiamiento?

Tabla No. 14 Calificación al uso del financiamiento

Descripción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Malo	13	7,2	7,2
Bueno	93	51,4	58,6
Muy bueno	59	32,6	91,2
Excelente	16	8,8	100,0
Total	181	100,0	

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

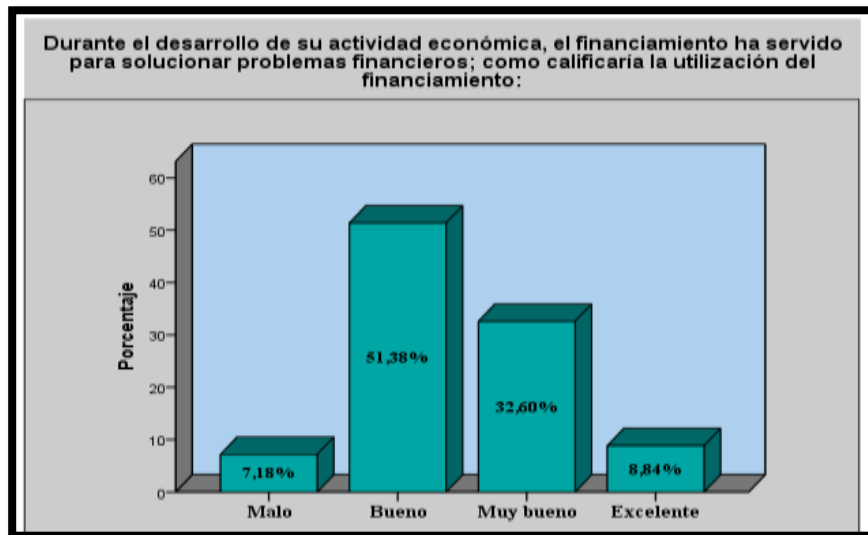


Gráfico No. 14 Calificación al uso del financiamiento

Fuente: Tabla 8.7

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Análisis e interpretación

Durante el desarrollo de la actividad transportista la mayoría de la población encuestada recurrió a fuentes de financiamiento de distinto índole; para lo cual califican el uso del financiamiento como bueno en un 51,38% como mayoría; en

contraste a esta calificación tan solo se registra en 8,84% califica el financiamiento como excelente debido a las exigencias y tramites que forman parte de una serie de requisitos para la obtención de fondos.

La mayoría de la población encuestada representada por el 52,38% califica la utilización del financiamiento como bueno debido a diversos factores que influencia en la opinión de los transportistas, como se ratificó con anterioridad la dificultad al momento de conseguir recursos es determinante al momento de calificar el uso del financiamiento, la presentación de garantías, posesiones entre otros son factores que siembran incertidumbre en los conductores profesionales.

PREGUNTA N°6.- ¿El tipo de financiamiento que comúnmente utiliza es?

Tabla No. 15 Tipos de Financiamiento

Descripción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Corto Plazo	31	17,1	17,1
Largo Plazo	134	74,0	91,2
Ninguno	16	8,8	100,0
Total	181	100,0	

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

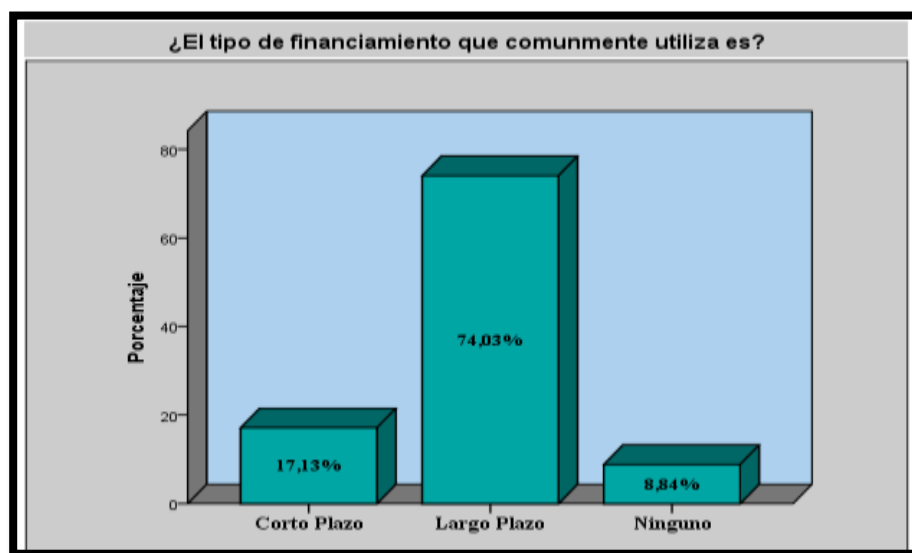


Gráfico No. 15 Calificación al uso del financiamiento

Fuente: Tabla 8.8

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Análisis e interpretación

El 74,03% de la población demuestra como resultado que adquiere obligaciones financieras a largo plazo, considerando que estas obligaciones sirvieron para la adquisición de cesiones y derechos accionarios o la compra de una nueva unidad de transporte; así también el 17,13% se ha financiado en corto plazo debido a que solo puede tener un plazo máximo de pago de un año lo que se ha convertido en el capital de trabajo con el que cuenta el propietario de un taxi; dichos fondos a corto plazo sirvieron para cubrir necesidades eventuales que pudo tener un conductor profesional, tales como mantenimientos de la unidad de transporte, el pago de obligaciones con terceros, pago de salarios a conductores o combustibles.

PREGUNTA N°7.- ¿En relación a la pregunta anterior a qué tipo de instituciones acudió en búsqueda de recursos?

Tabla No. 16 Instituciones Financieras

Descripción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Cooperativas de Ahorro y Crédito	91	50,3	50,3
Bancos	37	20,4	70,7
Mutualistas	7	3,9	74,6
Amigos o Familiares	29	16,0	90,6
Ninguna	17	9,4	100,0
Total	181	100,0	

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

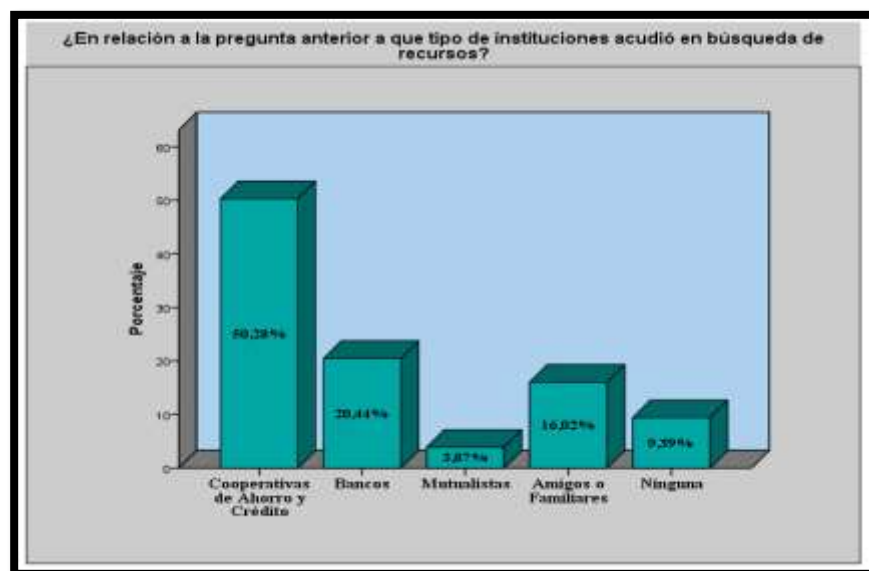


Gráfico No. 16 Instituciones Financieras

Fuente: Tabla 8.9

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Análisis e interpretación

Se puede notar con claridad en la gráfica que el 50,28% de población encuestada recurre a Cooperativas de ahorro y crédito al momento de adquirir recursos financiados, seguidos por un 20,44% de quienes decidieron acudir a un banco; como

punto en particular se evidencia que buscar recursos en amigos o familiares es una opción que manejan los transportistas esto se debe a la facilidad para obtener los fondos en menor tiempo y por último el 9,39% de los encuestados decidió no endeudarse.

Buscar recursos en instituciones financieras es una de las primeras opciones que tiene un transportista cuando este busca mejorar su unidad de transporte o si este está por emprender en el sector transportista; el financiamiento es importante para todo tipo de actividad comercial ya que es una estrategia financiera que se deriva de la correcta utilización de los activos fijos disponibles que tenga una persona que busca recursos y por supuesto el apalancamiento forma parte de la estructura de capital de una organización; en este caso de un transportista. Es por esto que el financiamiento incrementa rendimiento, así también hay que considerar que el riesgo de la inversión; el financiamiento es forma parte esencial de la estructura de capital de capital de un transportista esto se da porque en la mayoría de casos un transportista emprende su negocio o adquiere una unidad nueva de transporte con fondos propios y financiados.

PREGUNTA N°8.- ¿Su deuda en dólares en un largo plazo está entre los rangos de?:

Tabla No. 17 Deuda a Largo plazo

Descripción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
De \$ 1000 a \$ 5000	26	14,4	14,4
De \$ 5000 a \$ 8000	32	17,7	32,0
De \$ 8000 a \$ 10000	43	23,8	55,8
Más de \$ 10000	41	22,7	78,5
Ninguno	39	21,5	100,0
Total	181	100,0	

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

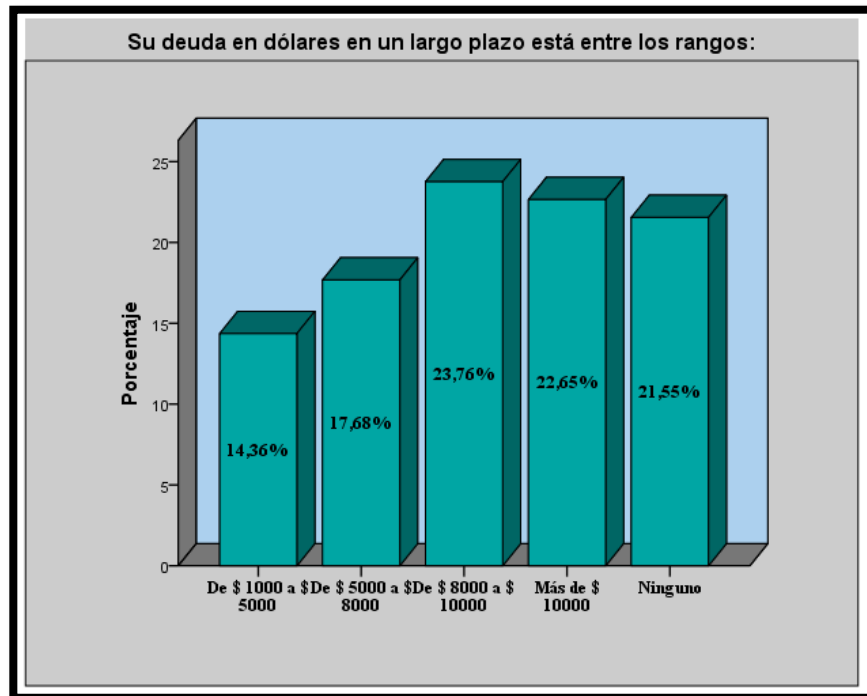


Gráfico No. 17 Deuda a Largo Plazo

Fuente: Tabla 8.10

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Análisis e interpretación

Del 100% de los encuestados, el 23,76% se financia a un largo plazo con montos que van desde los \$8000,00 hasta los \$10000,00; de igual manera y de forma muy pareja el 22,65% se financia con montos comprendidos sobre los \$10000,00 dólares americanos.

Se puede interpretar que los transportistas utilizan el apalancamiento a largo plazo porque les permite subvencionar obligaciones financieras en un corto plazo, es decir se financian para que esos recursos se conviertan en su capital de trabajo que es el activo circulante con el cual desempeñan sus labores diarias.

El financiamiento a largo plazo usualmente es un plazo mayor a 1 año, el periodo depende de la capacidad de pago que tenga el transportista ya que estos van de la mano de sus ingresos; en la mayoría de casos dichos fondos son para alguna mejora en su actividad económica como lo es la adquisición de unidades nuevas de transporte, las misma que están destinadas al trabajo para la generación de recursos y para el pago de sus obligaciones financieras.

Hay que considerar que el financiamiento a largo plazo genera costos mayores que un financiamiento A corto plazo, esto debido al tiempo que se otorga el fondos y la tasa de interés aplicadas a la misma, aunque la inversión a largo plazo es más costosa los transportistas requieren de dicho financiamiento para invertirlos dentro del activo corriente y activos permanentes.

Los tipos de financiamiento a los que recurren los transportistas en mención son; los créditos hipotecarios o las operaciones de banca de primer piso, es decir operaciones de ahorro y crédito con el cliente; tomando relación a preguntas anteriores las cooperativas de ahorro y crédito conjuntamente con los bancos son las entidades a las que acuden con más frecuencia los transportista; el motivo principal es las altas sumas de dinero que requieren y que solo estas instituciones las pueden otorgar.

PREGUNTA N°9.- ¿Su deuda en dólares en un corto plazo está entre los rangos mensuales de?:

Tabla No. 18 Deuda a Corto plazo

Descripción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
De \$ 100 a \$ 200	55	30,4	30,4
De \$ 200 a \$ 400	32	17,7	48,1
De \$ 400 a \$ 700	28	15,5	63,5
Hasta \$ 1000	50	27,6	91,2
Ninguno	16	8,8	100,0
Total	181	100,0	

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

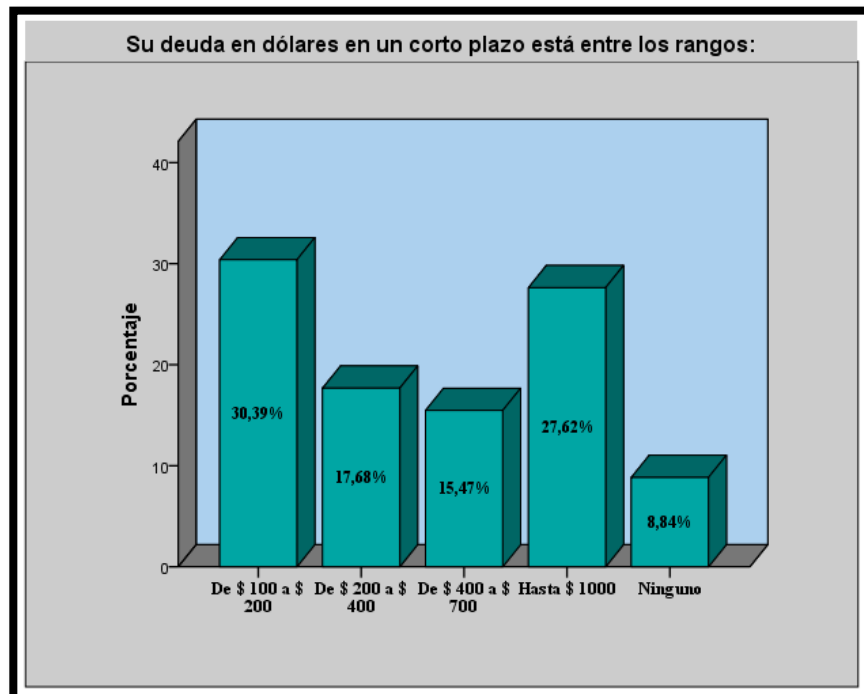


Gráfico No. 18 Deuda a Corto Plazo

Fuente: Tabla 8.11

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Análisis e interpretación

Los Encuestados dan como resultado en su mayoría con un 30,39% en que se endeudan a corto plazo por montos mínimos entre \$100,00 a \$200,00; un 27,62% hasta \$1000,00; de igual manera el 17,68% y el 15,47% se endeudan en corto plazo por montos pequeños que van desde los \$200,00 a los \$400,00 dólares americanos.

Para contar con obligaciones financieras se necesita de una adecuada planificación financiera en un corto plazo; estos recursos obtenidos en el corto plazo han servido a los transportistas a solucionar problemas eventuales en sus unidades de transporte, el desarrollo diario del negocio entre otros.

El financiamiento a corto plazo tiene como máximo un período de pago de un año y con un monto que no supera los \$1000,00 dólares americanos, de acuerdo a la información obtenida dichos fondos obtenidos se los destina al pago de salarios, gastos administrativos, combustibles y mantenimientos de las distintas unidades de transporte.

Los recursos que obtienen en un corto plazo y luego de cumplir con toda obligación en el corto plazo, se convertirá en el capital de trabajo con el que disponen los transportistas para brindar un óptimo servicio al cliente en el transcurso diario de su actividad; el financiamiento a corto plazo es parte fundamental al momento de considerar el capital de trabajo de un transportista ya que este representa el fondo de maniobra que queda disponible al momento de cumplir con todos los compromisos financieros en el corto plazo.

Conforme a la información recolectada siempre va a existir el financiamiento a corto plazo en los transportistas del gremio amarillo; dichos fondos los sacan de cualquier apuro e imprevisto en el momento menos esperado.

PREGUNTA N°10.- ¿El destino de los fondos a largo plazo han sido para?:

Tabla No. 19 Destino de los fondos

Descripción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Pago de Deudas	26	14,4	14,4
Compra de una nueva unidad de transporte	86	47,5	61,9
Mantenimiento de la unidad de transporte	19	10,5	72,4
Para el desarrollo diario del negocio	50	27,6	100,0
Total	181	100,0	

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

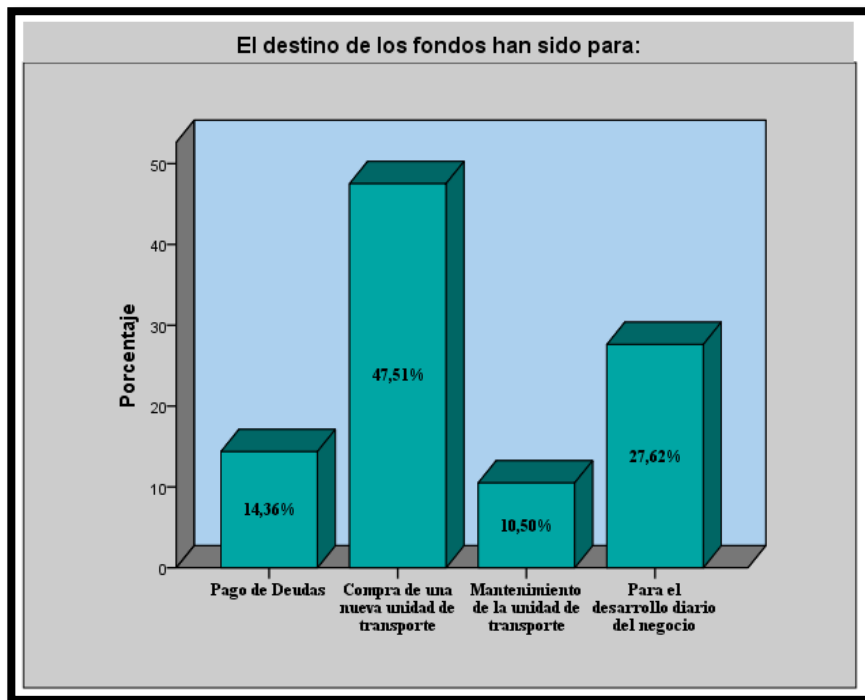


Gráfico No. 19 Destino de los fondos

Fuente: Tabla 8.12

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Análisis e interpretación

En su completa mayoría de la población encuestada con el 47,51% decidió destinar los fondos financiados a la adquisición de una nueva unidad de transporte, mejorando de esta manera el parque automotor de la ciudad y el país; seguido de un 27,62% que afirma que sus recursos han sido destinados para el desarrollo diario del negocio y el 14,36% de la población encuestada revela que ha destinado dichos recursos al pago de obligaciones financieras.

Haciendo referencia a las preguntas 8 y 9 de la encuesta aplicada y tomando en consideración los montos pedidos a intuiciones financieras, mantiene una fuerte relación con estos resultados debido a que los recursos financiados han servido en su completa mayoría para la compra de una nueva unidad de transporte, la misma que bordea los \$16000,00 y \$20000,00 dólares americanos.

PREGUNTA N°11.- ¿Los recursos con los que trabaja diariamente están entre los rangos de?:

Tabla No. 20 Recursos para el desarrollo del negocio

Descripción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
De \$ 8 a \$ 12	166	91,7	91,7
De \$ 12 a \$ 20	13	7,2	98,9
De \$ 20 a \$ 25	1	,6	99,4
Más de \$ 25	1	,6	100,0
Total	181	100,0	

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

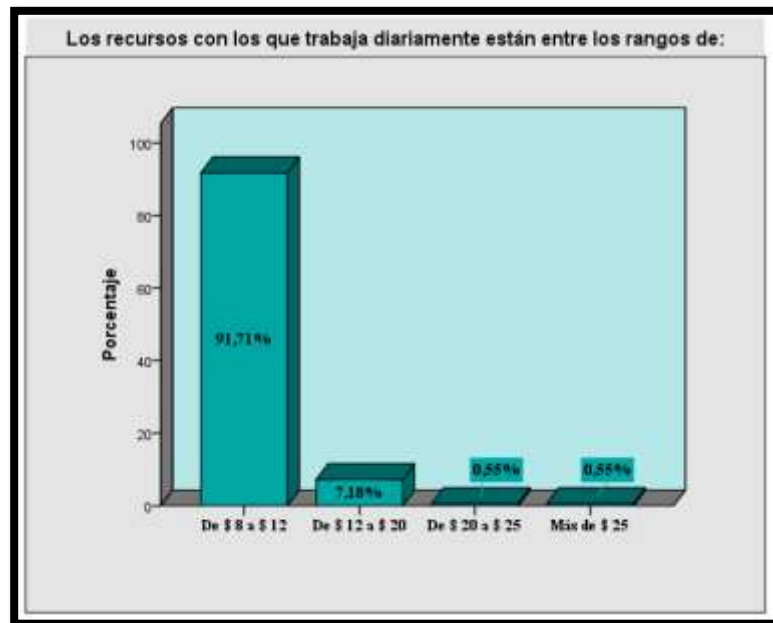


Gráfico No. 20 Recursos para el desarrollo del negocio

Fuente: Tabla 8.13

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Análisis e interpretación

De acuerdo a los resultados obtenidos mediante la aplicación de la encuesta, los datos reflejan que los transportistas del gremio amarillo de forma mayoritaria con un 91,71%

de participación; dicha mayoría demuestra que los recursos necesarios para la actividad diaria de un transportista se encuentran entre los rangos de \$ 8,00 a \$12,00 dólares americanos; los mismo que son destinados a combustibles, alimentación o mantenimientos del vehículo.

Para el presente análisis se toma como referencia la pregunta N° 9 y 10; en la cuales se refleja que los fondos obtenidos a corto plazo sirven para desarrollo diario del negocio, recursos que son destinados a la compra de combustibles y mantenimientos; estos resultados afirman que los transportistas necesitan de un fondo de maniobra diario que les permita solventar todo tipo de inconveniente económico durante el desarrollo de sus actividades.

PREGUNTA N°12.- ¿A qué destina la mayor parte de sus ingresos?

Tabla No. 21 Destino de los ingresos

Descripción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Combustibles y Mantenimientos	33	18,2	18,2
Gastos administrativos y salarios	17	9,4	27,6
Pago de Deudas a largo Plazo	110	60,8	88,4
Ahorro	21	11,6	100,0
Total	181	100,0	

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

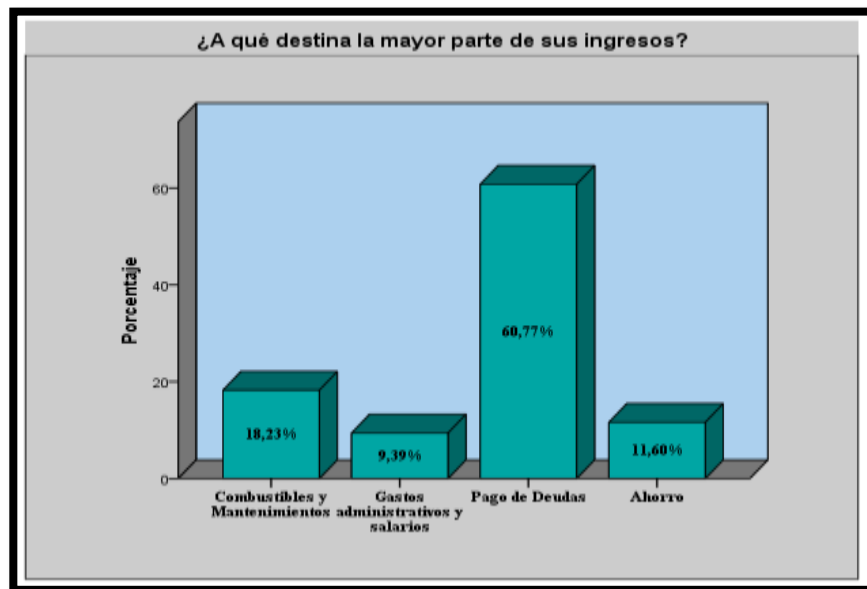


Gráfico No. 21 Destino de los ingresos

Fuente: Tabla 8.14

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Análisis e interpretación

EL 60,97% de la población encuestada afirma que en su mayoría y luego de cubrir necesidades básicas, sus ingresos están destinados al pago de obligaciones con instituciones financieras; mientras que el 18,23% destina sus ingresos para la compra de combustibles y el mantenimiento de sus unidades de transporte y tan solo el 11,60% destina sus ingresos al ahorro. De esta manera se interpreta que el 79,20% de sus ingresos ya tienen un destino fijo al concluir cada jornada de trabajo.

PREGUNTA N°13.- ¿La utilización del taxímetro ha servido para identificar cuáles son los ingresos de su actividad transportista, cómo calificaría la utilización de este dispositivo?

Tabla No. 22 Utilización del taxímetro

Descripción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Malo	18	9,9	9,9
Bueno	85	47,0	56,9
Muy Bueno	46	25,4	82,3
Excelente	32	17,7	100,0
Total	181	100,0	

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

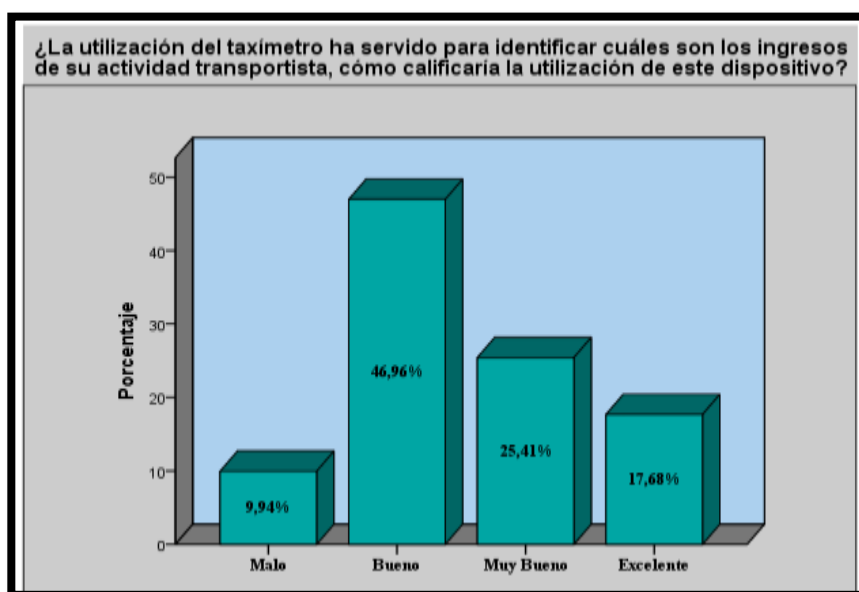


Gráfico No. 22 Utilización del taxímetro

Fuente: Tabla 8.15

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Análisis e interpretación

El 46,96% de la población en estudio califica el uso del taxímetro como bueno para el registro de sus ingresos mensuales, seguido esta de quienes consideran el uso del taxímetro como muy bueno en un 25,41% de aceptación y el 17,68% califica el uso del taxímetro como excelente. El uso e implementación de este dispositivo en las unidades de transporte ha mejorado el control de los transportistas al momento de contabilizar sus ingresos.

PREGUNTA N°14.- ¿Cuántos días a la semana labora su unidad de transporte?

Tabla No. 23 Días laborados durante la semana

Descripción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
4 Días	5	2,8	2,8
5 Días	86	47,5	50,3
Toda la semana	90	49,7	100,0
Total	181	100,0	

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

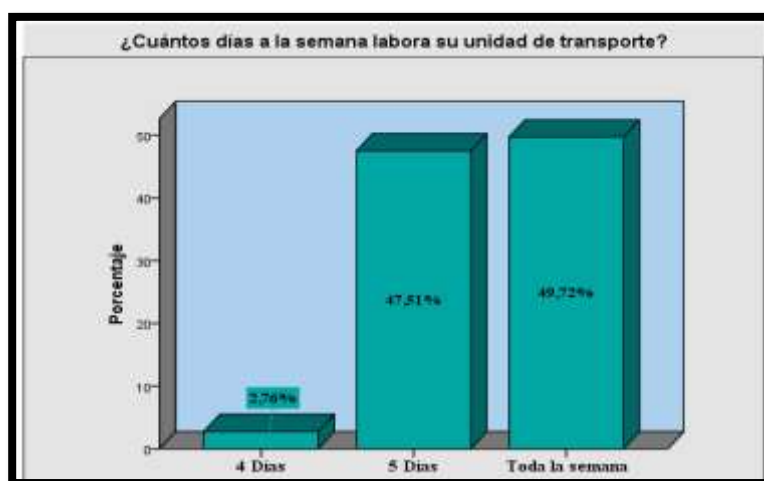


Gráfico No. 23 Días laborados durante la semana

Fuente: Tabla 8.16

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Análisis en interpretación

Se puede apreciar que los días en los que labora un transportista del gremio amarillo están entre 5 días y toda la semana; es decir el 49,72% afirma que realiza sus labores durante toda la semana y muy seguido a esto está la otra parte de la población que muestra como resultado que laboran durante 5 días a la semana con un 47,51% de aceptación.

Tomando como referencia la pregunta N° 9 y 11 los transportista destinan gran parte de sus ingresos para la realización de su actividad, es decir que siempre deben contar con un fondo de maniobra que les permita ejecutar sus operaciones sin problemas; así también se detalló con anterioridad la cantidad de fondos que requieren diariamente.

PREGUNTA N°15.- ¿Cuántas horas en promedio al día trabaja su unidad de transporte?

Tabla No. 24 Horas laboradas durante el día

Descripción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
6 Horas	17	9,4	9,4
12 Horas	141	77,9	87,3
18 Horas	22	12,2	99,4
Todo el día	1	,6	100,0
Total	181	100,0	

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

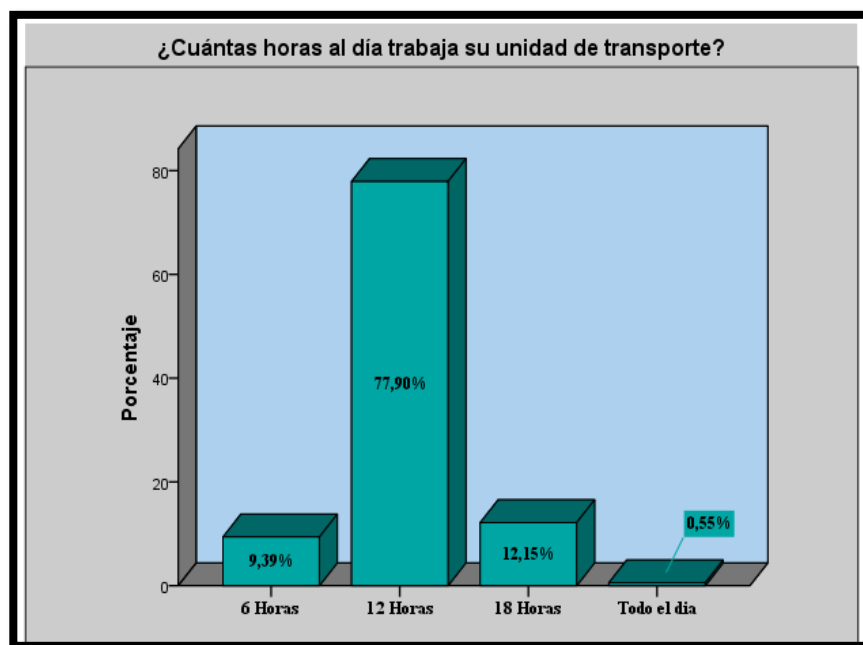


Gráfico No. 24 Horas laboradas durante el día

Fuente: Tabla 8.17

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Análisis e interpretación

Se tiene como resultado que el 77,90% de la población en estudio labora durante 12 horas al días, mientras que con una aceptación mucho menor con un 12,15% están

quienes laboran durante 18 horas al día; convirtiéndose en la jornada diaria de trabajo.

Se interpreta que un transportista dedicado al taxismo laborara de 5 a 7 días semanales con jornadas que van de 12 a 18 horas diarias; el destino de sus fondos van encaminados a adquisiciones de unidades nuevas de transporte y a tener recursos corrientes que se convierte en el capital de trabajo del transportista; esta es la inversión que se realiza dentro del activo de los transportistas, la inversión está dentro del activo corriente y no corriente.

El trabajo de los mismos va acompañado de esfuerzo para cumplir con obligaciones financieras con las distintas organizaciones financieras a las que acudieron en búsqueda de recursos financieros, que posteriormente se destinaron a la inversión, pago de deudas y para el desarrollo diario del negocio.

PREGUNTA N°16.- ¿Sus recursos invertidos o ahorrados en el sistema financiero están entre los rangos?

Tabla No. 25 Inversión en el sistema financiero

Descripción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
De \$ 1000 a \$ 5000	102	56,4	56,4
De \$ 5000 a \$ 10000	28	15,5	71,8
De \$ 10000 a \$ 20000	6	3,3	75,1
De \$ 20000 en adelante	1	,6	75,7
No reporta información	44	24,3	100,0
Total	181	100,0	

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

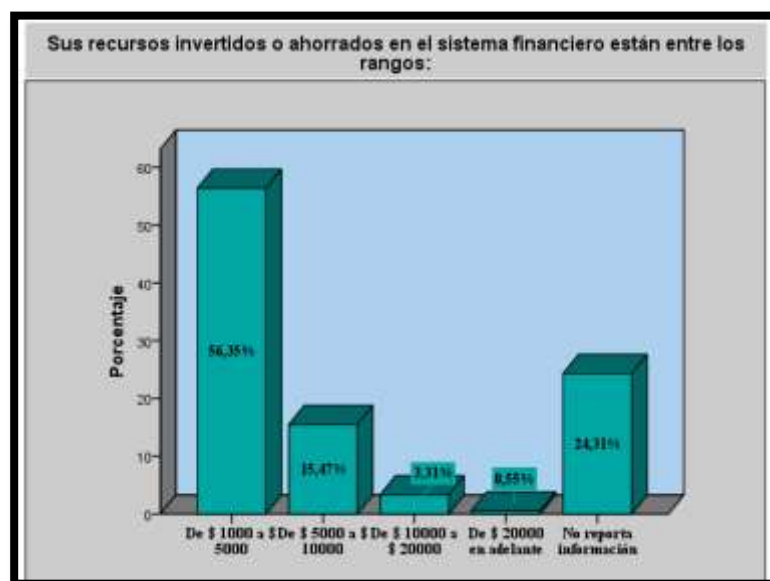


Gráfico No. 25 Inversión en el sistema financiero

Fuente: Tabla 8.18

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Análisis e interpretación

En su mayoría el 56,35% refleja que mantiene fondos invertidos en el sistema financiero por valores que van desde los \$1000,00 a \$5000,00, seguido de un 15,47% con rangos de dinero de \$5000,00 a \$10000,00; considerando que la obtención de información financiera es un tema para conservar, muchos de los transportista encuestados no reportaron información con un 24,31% en relación al total de encuestados.

PREGUNTA N°17.- ¿Sus recursos invertidos en el sistema financiero están a un plazo de?:

Tabla No. 26 Plazo de Inversión en el sistema financiero

Descripción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Depósitos a la vista	127	70,2	70,2
1 Año	17	9,4	79,6
2 Años	15	8,3	87,8
3 Años	10	5,5	93,4
No reporta información	12	6,6	100,0
Total	181	100,0	

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)



Gráfico No. 26 Plazo de Inversión en el sistema financiero

Fuente: Tabla 8.19

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Análisis e interpretación

Conforme a la información obtenida mediante la aplicación de la encuesta, los resultados reflejan que 70,18% de la población mantiene recursos en el sistemas financiero sin plazo alguno, es decir dichos recursos se encuentran como depósitos a la vista; pudiendo el titular de la cuenta hacer uso de los mismo en el tiempo que el conviniere, de esta manera se sabe que los transportistas conservan recursos para hacer frente ante cualquier eventualidad en su negocio y ser eficiente al momento de realizar sus operaciones.

PREGUNTA N°18.- ¿El pago de impuestos relacionados a la actividad transportista representa un egreso considerable en sus recursos?

Tabla No. 27 Pago de impuestos

Descripción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Si	79	43,6	43,6
No	102	56,4	100,0
Total	181	100,0	

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

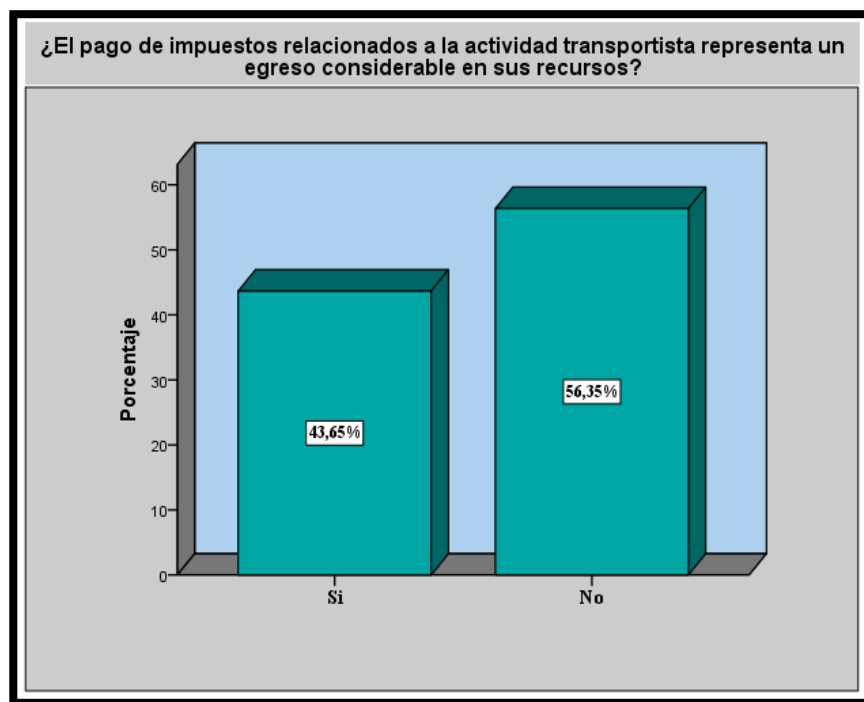


Gráfico No. 27 Pago de impuestos

Fuente: Tabla 8.20

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Análisis e interpretación

El 56,35% de encuestados afirman que el pago de impuestos relacionados a su actividad transportista no representa un egreso considerable en sus recursos, mientras que el 43,65% afirma que el pago de impuestos si representa un egreso considerable en sus recursos.

4.1.1 Fuentes de información secundaria

Conforme a la entrevista realizada a los directivos de las operadoras de transporte en estudio, se llegó a determinar que el promedio de ingresos que ellos perciben diariamente por la prestación de su servicio es de \$60,00 dólares, tomando en cuenta el número de horas y días en que laboran, así también registran un promedio de ventas anuales por montos que van desde los \$12500,00 a \$13000,00 dólares; todo esta información es recolectada mensualmente con la utilización del taxímetro, dicho dispositivo contribuye a llevar un control en los ingresos por la actividad.

4.1.2. Verificación de la hipótesis en SPSS

Tabla No. 28 Verificación de hipótesis

Descripción	¿El capital con el que inició su actividad fue?				Total
	Capital Propio	Aportación de Familiares	Deudas con Instituciones Financieras	Cesantías o Jubilaciones	
¿El tipo de Corto Plazo que comúnmente utiliza es?	9	5	11	6	31
Largo Plazo	12	13	108	1	134
Ninguno	11	2	2	1	16
Total	32	20	121	8	181

Fuente: Software SPSS

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Tabla No. 29 Prueba de Chi cuadrado

Descripción	Valor	gl	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	67,885 ^a	6	.006
Razón de verosimilitud	57,981	6	,000
Asociación lineal por lineal	4,795	1	,029
N de casos válidos	181		

Fuente: Software SPSS

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Análisis e interpretación

Luego de realizar el análisis y comprobación de hipótesis mediante el software informático SPSS se determina que: Siendo el valor de Chi-Cuadrado de Pearson 0,002 menor que 0,05 se rechaza la hipótesis nula (Ho) por lo cual se concluye que: “Los tipos de financiamiento tienen una relación significativa con el capital de trabajo de los socios de las Cooperativas de Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10 de la ciudad de Ambato”.

4.2 Principales resultados

Luego de recolectada y procesada la información se obtiene como principales resultados lo siguiente:

Los socios bases de las Cooperativas de transporte en Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10 de la ciudad de Ambato reflejan que adquieren obligaciones financieras en un corto plazo por recursos que van desde los \$100,00 hasta los \$1000,00. Es su mayoría con un 30,40% adquieren deudas a corto plazo menores a \$1000,00 dólares americanos, estos recursos llegan a convertirse en capital de trabajo con el que cuentan el transportista para realizar sus operaciones diarias.

El capital de trabajo que requieren al día están en un promedio \$8,00 a \$12,00 dólares que representa a su mayoría con el 91,71% con respecto al total de la población encuestada, los mismos recursos que son destinados a la compra combustibles, alimentación o mantenimientos del vehículo; así también los días laborados durante la semana están comprendidos entre 5 y 7 días y en jornadas que van de 12 a 18 horas detrás del volante. De esta manera el capital de trabajo requerido para operar con eficiencia durante el periodo de un año es de \$3600, 00 dólares; tomando en consideración que el fondo de maniobra mensual requerido en promedio es de \$300,00, motivo por el cual los transportistas adquieren obligaciones en un corto plazo, siendo estas en muchos de los casos insuficientes al momento de cumplir con eventualidades que se presentan en la consecución de operaciones.

Como se representó los resultados con anterioridad, la mayoría de los ingresos que obtienen por la actividad económica que realizan están destinados al pago de deudas con un 60,80% en su mayoría; afirmando así que trabajan para el pago de obligaciones que se vencen mes a mes, luego el 18,20% de sus ingresos van destinados a la labor diaria, es decir se designa como capital de trabajo y tan solo un 11,60% es destinado al ahorro.

Las exigencias en el sector transportista cada vez son mayores debido a la innovación y renovación que están siendo efectuadas en el sector automotriz, los transportistas tienen como objetivo mantener su unidad de transporte en óptimas condiciones para que las mismas estén en la capacidad de operar durante largas horas de trabajo y a días seguidos, por lo cual el capital de trabajo con el cuentan en muchos de los casos no es suficiente y de manera obligatoria recurren a la búsqueda de fondos en instituciones del sistema financiero, de esta manera el crédito a largo plazo se convierte en la estrategia principal para obtener recursos que servirán para la inversión dentro del activo corriente y fijo de cada uno de los socios bases de las Cooperativas de transporte en Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10 de la ciudad de Ambato.

Ahora bien, el apalancamiento a corto plazo permite mantener niveles óptimos de efectivo en el activo corriente de cada uno de los transportistas, la interrogante aparece cuando deciden emprender en el sector transportista o deciden cambiar o innovar su activo fijo, como son las unidades de transporte. Dicho de esta manera aparece el apalancamiento a largo plazo que en la mayoría de la población encuestada con el 50,30% lo encuentran en Cooperativas de ahorro y crédito, seguido con un 20,40% por bancos, haciendo énfasis en los resultados, estas instituciones otorgan créditos a los transportista en un promedio de \$9300,00 dólares a períodos mayores a un año.

La población en estudio en su parcial mayoría con el 47,50% optó por la renovación en sus unidades de transporte, tomando en consideración las exigencias del sector transportista y conforme a la legislación que rige actualmente que es la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y Reglamento y el Reglamento de transporte comercial de pasajeros en taxi con servicio convencional y servicio ejecutivo, dentro de la cual en su Art.45 estipula 10 años de vida útil para cada unidad

que presta el servicio de taxis. De la misma manera, los socios bases de las Cooperativas de transporte en Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10 de la ciudad de Ambato mantiene recursos en cuentas de ahorro o corrientes como depósitos a la vista, mismos fondos que los pueden utilizar en el tiempo que ellos designaren; es decir mantienen un fondo de dinero ante cualquier emergencia que pueda suscitarse en el transcurso diario de su negocio. Los montos disponibles están entre los \$1000,00 y \$5000,00 dólares, siendo el efectivo parte del activo corriente de cada uno de los socios bases de las Cooperativas de transporte en Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10 de la ciudad de Ambato, estos recursos pasan a convertirse en fondos disponibles con inmediatez o capital de trabajo.

4.2.1 Limitaciones del estudio

Durante el desarrollo de la investigación surgieron varias limitaciones que hicieron de la recolección de la información un problema, considerando que son cooperativas de transporte en pasajeros, dichas operadoras tienen como socios bases a un determinado número de personas que no están en un mismo lugar o que sus propietarios no siempre están conduciendo sus unidades de transporte; la naturaleza misma de la actividad que realizan hace que cada uno de ellos se encuentren distribuidos en toda la ciudad de manera itinerante e incierta.

Otra limitación fue la disponibilidad de tiempo de cada uno de los señores gerentes y presidentes de las operadoras de transporte, quienes debían autorizar la aplicación de las encuestas a los socios bases de los operadores de transporte que cada uno representa. Así también el tiempo que se debió esperar a que existiera una reunión, socialización de normativas o actividades deportivas para que los socios bases estén en un mismo lugar y así poder aplicar la herramienta de recolección de información.

Por último, se presentaron limitantes al momento de responder preguntas de tipo financiero ya que pensaron muchos de los socios que se trataba de temas tributarios, por lo cual existió falta de apoyo al momento de responder ciertos ítems dentro de la encuesta planteada.

CAPÍTULO V

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

- ✓ Para el sector transportista, en específico para el gremio taxista, el apalancamiento se convierte en la principal estrategia para organizar de manera eficiente su estructura de capital, dicho de esta manera se afirma que el 74,00% de la población en estudio adquiere obligaciones financieras a largo plazo en un promedio de \$9000,00; recursos que son destinados a la inversión dentro del activo de cada socio base de las operadoras de transporte en estudio. Se conoce que el 47,50% de los encuestados afirman que los fondos obtenidos mediante el uso del financiamiento se invirtieron en la adquisición de una nueva unidad de transporte, de igual manera el 27,50% de los encuestados adquirieron obligaciones financieras para el desarrollo diario del negocio, en pocas palabras hacen uso del financiamiento para que su activo corriente tenga mayor liquidez y este sea sustentado por la operación del activo fijo. Dichos socios organizan su estructura de capital de tal manera que su apalancamiento en el corto plazo en lo posible sea menor al capital propio, tener liquidez conforme se vence la vigencia de sus obligaciones financieras en el corto y largo plazo es una tarea que provoca incertidumbre financiera al momento de evaluar la capacidad de pago.

- ✓ Se demostró que el capital de trabajo es fundamental al momento de cumplir con las actividades diarias de los transportistas en estudio, es por esto que cada socio base de las operadoras de transporte en mención requieren entre \$8,00 y \$12,00 dólares al día para circular con normalidad; así lo afirma el 91,70%. La compra de combustibles, el mantenimiento de la unidad y alimentación forma parte de los egresos diarios requeridos para la actividad económica, así también se tomó en consideración la jornada laboral de 12 horas que prestan el servicio a la ciudadanía. El fondo de maniobra requerido cada mes bordea los \$260,00 dólares; dicho fondo de maniobra o capital de trabajo no aborda

eventualidades financieras que puedan suscitarse al momento de realizar su trabajo, tal es el caso en que aproximadamente el 17,10% de encuestados requieren de apalancamiento a corto plazo que puede llegar a los \$250,00 dólares durante un mes de trabajo, mostrando de esta manera un capital de trabajo negativo; considerando que el 14,40% de sus ingresos ya se encuentran comprometidos con el pago de deudas a largo plazo, mientras que tan solo el 8,80% de la población en estudio no requiere de apalancamiento al corto plazo.

- ✓ La utilización de pasivos para financiar los activos de la población en estudio se basó en cuanto contribuirá a la generación de riqueza y rentabilidad para dicha población, las características del financiamiento determinará el plazo, tasas de interés y monto total a pagar; afirmando de esta manera que el 74,03% de los encuestados requieren al apalancamiento a largo plazo; mientras que el 17,13% decidió financiar sus actividades con capital propio o ahorros. Es claro para los socios bases de las 3 operadoras de transporte en estudio que para desarrollar sus operaciones diarias necesitan efectivo, el cual lo han conseguido de distintas fuentes como son los ahorros personales 11,60%, préstamos por parte de amigos o parientes al cual recurre el 16,00% de los socios bases y por supuesto a instituciones del sistema financiero ecuatoriano. De esta manera se determinó que existen dos tipos de apalancamiento a los que recurren con frecuencia, los mismos que son: Apalancamiento a corto y largo plazo.

5.2 Recomendaciones

- ✓ Contar con un adecuada planeación financiera a corto plazo que permita solucionar problemas en el manejo de las finanzas, planificar de manera óptima como se distribuirá y se solventará los posibles egresos de los transportistas en estudio, demostrará la capacidad de responder ante cualquier situación financiera fuera de lo esperado. Así también es recomendable utilizar de manera eficiente el tipo de apalancamiento requerido, adquiriendo obligaciones en el corto plazo que solucionen problemas financieros menores a un año y de esta manera no se recurrirá al apalancamiento externo a largo plazo para adquirir recursos financieros que permitan brindar el servicio de

transporte diariamente.

- ✓ Incrementar los niveles de efectivo dentro del activo corriente, el mismo que servirá como fondo de maniobra para el desarrollo diario del negocio, con esto se espera incrementar la capacidad operativa de cada una de la unidades de transporte de la población en estudio y como consecuencia tener el incremento en su liquidez financiera; con esto se espera que el capital de trabajo sea mayor o igual al requerido anualmente por los transportistas. Es recomendable no utilizar fuentes de apalancamiento a largo plazo para financiar actividades de un corto plazo, las mismas que ya se encuentran comprometidas con obligaciones a largo plazo.

- ✓ Utilizar el apalancamiento financiero externo solo para la adquisición de activos no corrientes, ya que la principal herramienta de trabajo de la población en estudio son las unidades de transporte que deben encontrarse en óptimas condiciones para su operación. De tal manera que se recomienda diseñar un modelo de estrategia financiera que permita tener niveles óptimos de capital de trabajo; considerando las obligaciones financieras a largo plazo.

5.3 Propuesta

5.3.1 Tema

Modelo de estrategia conservadora de inversión en el capital de trabajo para mejorar los niveles de efectivo de los socios bases de las Cooperativas de transporte en Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10 dentro sector de servicios de transporte público y comercial de la ciudad de Ambato.

Parfraseando a (Rangel & Caballero, 2014, pág. 74) una estrategia conservadora es aquella que trata de mantener mayores cantidades de efectivo dentro del activo corriente, permitiendo que la organización sea solvente y mitigando el riesgo de pérdida por ventas.

5.3.2 Objetivos

Objetivo General

Diseñar un modelo de estrategia conservadora de inversión en el capital de trabajo para mejorar los niveles de efectivo de los socios bases de las Cooperativas de transporte en Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10 dentro sector de servicios de transporte público y comercial de la ciudad de Ambato.

Objetivos Específicos

- ✓ Elegir las estrategias financieras a utilizar en el activo y pasivo corriente, las mismas que determinen el tipo de estrategia a utilizar en el corto plazo y los niveles de efectivo para incrementar el capital de trabajo.
- ✓ Analizar los movimientos de efectivo que se dan dentro del activo corriente por parte de los socios de las operadoras de transporte del sector, de manera que permita evaluar la disponibilidad de efectivo.
- ✓ Analizar los egresos de efectivo que se generan en el pasivo corriente por parte de los socios de las operadoras de transporte del sector, de manera que permita evaluar el efectivo requerido para efectuar pagos en el corto y largo plazo.
- ✓ Determinar una fuente de financiamiento adecuada que permita mejorar los niveles de liquidez dentro del activo corriente, para de esta manera saber que influencia tendrá la misma en el incremento del capital de trabajo.
- ✓ Realizar una evaluación financiera de los escenarios simulados que permitan optar por las decisiones más oportunas de tal manera que el desenvolvimiento financiero sea óptimos en el corto plazo.

5.3.3 Justificación

Dentro del sector transportista de carácter público y comercial no se cuenta con estrategias de índole financiera que permitan a los transportista tomar decisiones adecuadas en el desarrollo de su actividad; motivo por el cual el establecimiento de estrategias financieras que permitan mejorar los niveles óptimos de efectivo en el activo corriente y así también establecer con claridad los valores adeudados a instituciones financieras, esta carencia demuestra el poco cuidado al momento de contraer obligaciones financieras y de cómo están serás distribuidas para la inversión.

El establecer una estrategia conservadora de inversión en el capital de trabajo es de vital importancia para los socios de las operadoras de transporte citadas con anticipación, el manejo del efectivo y su administración se ve reflejado al momento de cumplir con obligaciones financieras que se van venciendo conforme pasa los días y para lo se requiere tener todos los recursos operativos para laborar de manera eficiente; con el fin de evitar complicaciones cuando se brinda el servicio de transporte a la ciudadanía.

Contar con una adecuada planificación financiera en el corto plazo permite conocer los futuros escenarios financieros en los que se desenvolverá en transportista; establecer las jordanas de trabajo, los recursos que se utilizarán diariamente y conocer si se dispone de un fondo provisional de efectivo ante cualquier infortunio operacional como financiero les permitirá ser aptos de encaminar al éxito la actividad que la realizan diariamente con esfuerzo y convicción.

El modelo de estrategia conservadora propuesto es una de las más acertadas para el sector en estudio, el incremento de sus niveles de efectivo les permitirá demostrar liquidez durante el desarrollo del negocio, todo esto con la utilización del financiamiento a corto y largo plazo que financia el capital de trabajo permanente y temporal, en el cual se incluye las unidades de transporte que deben estar de acuerdo a la legislación actual. Las fases y actividades que ayudarán a sustentar este modelo se resumen en la siguiente matriz:

Tabla No. 30 Modelo de estrategia conservadora de inversión en el capital de trabajo

ETAPAS	OBJETIVOS	RECURSOS	RESULTADOS
Determinación de estrategias	❖ Elegir las estrategias financieras a utilizar en el activo y pasivo corriente, las mismas que determinen el tipo de estrategia a utilizar en el corto plazo y los niveles de efectivo para incrementar el capital de trabajo.	❖ Estado de Situación Financiera ❖ Balance de resultados ❖ Indicadores Financieros	❖ Manual de manejo del efectivo en el corto plazo.
Evaluación del Activo Corriente	❖ Analizar los movimientos de efectivo que se dan dentro del activo corriente por parte de los socios de las operadoras de transporte del sector, de manera que permita evaluar la disponibilidad de efectivo.		❖ Informe de la utilización de recursos del activo corriente.
Evaluación del Pasivo Corriente	❖ Analizar los egresos de efectivo que se generan en el pasivo corriente por parte de los socios de las operadoras de transporte del sector, de manera que permita evaluar el efectivo requerido para efectuar pagos en el corto y largo plazo.		❖ Informe de la situación del pasivo corriente.
Políticas de financiamiento	❖ Determinar una fuente de financiamiento adecuada que permita mejorar los niveles de liquidez dentro del activo corriente, para de esta manera saber que influencia tendrá la misma en el incremento del capital de trabajo.		❖ Manual de políticas para la adecuada utilización del financiamiento.
Evaluación y control	❖ Realizar una evaluación financiera de los escenarios simulados que permitan optar por las decisiones más oportunas de tal manera que el desenvolvimiento financiero sea óptimos en el corto plazo.		❖ Informe de evaluación y control financiero.

Fuente: Investigación

Elaborado por: Gaibor, F. (2017)

Bibliografía

- Aguirre, S. J. (2016). Relación entre la gestión del capital de trabajo y la rentabilidad en la industria de distribución de químicos en Colombia. *Revista Finanzas y Política Económica*, 327-347. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=323547319006>
- Archel, D., Lizarraga, F., Sánchez, S., & Cano, M. (2015). *Estados Contables-Elaboración, Análisis e Interpretación*. Madrid: Ediciones Pirámide.
- Banco Central del Ecuador. (9 de febrero de 2015). *Banco Central del Ecuador*. Obtenido de <https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/archivo/item/741-los-usuarios-de-taxis-a-nivel-nacional-podr%C3%A1n-pagar-a-futuro-con-dinero-electr%C3%B3nico>
- Bernal Torres, C. A. (2010). *Metodología de la investigación* (Tercera ed.). Colombia: PEARSON EDUCACIÓN. Recuperado el 6 de Julio de 2017
- Block, S. B., & Hirt, G. A. (2008). *Fundamentos de Administración Financiera*. (J. M. Chacón, Ed., & J. G. Araiza, Trad.) México, D.F.: McGraw-Hill/Interamericana Editores, S.A. DE C.V. Recuperado el 20 de Junio de 2017
- Block, S., & Hirt, G. (2001). *Fundamentos de Gerencia Financiera*. Bogotá: MCGRAW-HILL INTERAMERICANA S.A. Recuperado el 23 de Junio de 2017
- Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2005). *Fundamentos de Administración Financiera*. México: Thomson Editores, S.A. de C. V. Recuperado el 22 de Junio de 2017
- Castro, A. L. (2008). *Planeación Financiera Estratégica*. México: MCGRAW-HILL INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V. Recuperado el 14 de Junio de 2017
- Ceballos Huerta, J. (2010). *Estrategia Financiera*. México, D. F.: Editorial Trillas, S.A. de C. V. Recuperado el 22 de Junio de 2017
- Comercio, El. (17 de Abril de 2014). En el país hay sobreoferta de taxis, pero el negocio aún resulta rentable. Quito, Pichincha, Ecuador. Obtenido de <http://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador/pais-hay-sobreoferta-de-taxis.html>
- Córdova Padilla, M. (2012). *Gestión Financiera*. Bogotá: Ecoe Ediciones. Recuperado el 19 de Junio de 2017

- De Toro Cabello, J. R. (2013). *Manual de Corporate Finance y Banca de Inversión*. Madrid: Delta Publicaciones Universitarias. Recuperado el 23 de Junio de 2017
- Ekos. (2015). Zoom transporte y logística. *Ekos*, 88. Obtenido de <http://www.ekosnegocios.com/revista/pdf/249.pdf>
- EL COMERCIO. (19 de Junio de 2011). *El Comercio*. Obtenido de <http://www.elcomercio.com/actualidad/taxismo-invade-calles-y-avenidas.html>
- El Comercio. (14 de Enero de 2014). Siete compañías de taxi podrían legalizarse en Ambato. Ambato, Tungurahua, Ecuador. Obtenido de <http://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador/siete-companias-de-taxi-legalizarse.html>
- El Tiempo. (9 de Diciembre de 2008). *Los taxis, símbolos de historia, cultura y sociedad, fueron protagonistas en el Salón de París*. Obtenido de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4713109>
- Estévez-Mártir, M. (2011). GOBERNANZA Y ARQUITECTURA FINANCIERA. *Ciencia en su PC*, 93-102. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=181317871009>
- Estupiñán Gaitán, R. (2006). *Análisis financiero y de gestión*. Bogotá: Ecoe Ediciones. Recuperado el 20 de Junio de 2017
- Eyssautier de la Mora, M. (2006). *Metodología de la investigación* (Quinta ed.). México: International Thomson Editores. Recuperado el 6 de Julio de 2017
- Flor García, G. (2006). *Guía para Elaborar Planes de Negocio*. Quito: Gráficas Paola. Recuperado el 26 de Junio de 2017
- Flóres Uribe, J. A. (2012). *Plan de Negocios para pequeñas empresas*. Bogotá: Ediciones de la U. Recuperado el 26 de Junio de 2017
- Fracica Naranjo, G., Matíz B., F. J., Hernández, G., & C, M. (2011). CAPITAL SEMILLA PARA LA FINANCIACIÓN DE START UPS CON ALTO POTENCIAL DE CRECIMIENTO EN COLOMBIA. *Revista Escuela de Administración de Negocios*, 126-147. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=20623157009>
- Friend, G., & Zehle, S. (2008). *Cómo diseñar un plan de negocios*. Buenos Aires: The Economist. Recuperado el 2017 de Junio de 2017
- García Pérez de Lema, D., Barona Zuluaga, B., & Madrid Guijarro, A. (2013).

- Financiación de la innovación en las Mipyme iberoamericanas. *Estudios Gerenciales*, 12-16. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=21228397002>
- Gitman, C. J. (2012). Principios de Administración Financiera. En L. J. Zutter, *Principios de Administración Financiera* (pág. 3). México: PEARSON EDUCACIÓN.
- Gitman, L. J. (2007). *Principios de Administración Financiera*. México: Person Educación. Recuperado el 12 de Junio de 2017
- González Nuñez, J. L. (2013). Arrendamiento o compra de inmovilizado utilizando el endeudamiento. *Contaduría y Administración*, 173-196. Obtenido de Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=39525785008>
- Gutiérrez Brito, J. (2007). *La Investigación Social del Turismo - Perspectivas y aplicaciones*. Madrid: Thomson Editores Spain Paraninfo, S.A. Recuperado el 6 de Julio de 2017
- Hernández Carmen, G., & Ríos Bolívar, H. (2013). Estructura financiera óptima, en la industria de los alimentos, que cotiza en la Bolsa Mexicana de Valores. *EconoQuantum*, 77-97. Obtenido de <http://www.uacm.kirj.redalyc.org/articulo.oa?id=125029955004>
- Hernández, L. F. (2013). Capacitación económica sobre capital de trabajo. *EduSol*. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=475748681006>
- Hernández, R., Fernández, & Baptista, P. (2010). *Metodología de la investigación*. México: MCGRAW-HILL/INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V. Recuperado el 6 de Julio de 2017
- Herrera, L., Medina, A., & Naranjo, G. (2010). *Tutoría de la Investigación Científica*. Ambato: Gráficas Corona Quito. Recuperado el 7 de Julio de 2017
- Intendencia de Estadísticas, Estatutos y Normas de la EPS y SFPS. (2014). *Recopilación de la normativa de la Economía Popular y Solidaria y del Sistema Financiero Popular y Solidario*. Quito. Obtenido de <http://www.seps.gob.ec/documents/20181/80957/Recopliaci%C3%B3n+de+Normativa+de+la+EPS+y+SPFS/5da2cbee-5902-4ea1-9cd2-cfb4e15fd524>
- Izar Landeta, J. M., & Ynzunza Cortés, C. B. (2013). ESTUDIO COMPARATIVO DE CUATRO PLANES DE FINANCIAMIENTO CON DEUDA EN PROYECTOS DE INVERSIÓN. *Investigación Administrativa*, 7-22.

- Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=456045216001>
- Jaramillo Aguirre, S. (2016). Relación entre la gestión del capital de trabajo y la rentabilidad en la industria de distribución de químicos en Colombia. *Revista Finanzas y Política Económica*, 327-347. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=323547319006>
- Ketelhöhn, W., Marín, N., & Montiel, E. (2004). *Inversiones-Análisis de Estrategias*. Bogotá: Editorial Norma S.A. Recuperado el 26 de Junio de 2017
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, T. y.-L. (13 de Enero de 2015). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. *Registro Oficial N°. 415*. Quito, Ecuador. Obtenido de <https://www.registroficial.gob.ec/index.php/registro-oficial-web/publicaciones/registro-oficial/item/1392-registro-oficial-no-415.html>
- Luis, C., Alejandro, A., José, A., Beatriz, M., & Antonio, V. (2013). *Estadística para la investigación social*. México: Alfaomega Grupo Editor, S.A.e C.V. Recuperado el 7 de Julio de 2017
- Marcial, C. P. (2014). *Análisis Financiero*. Bogotá: Eco Ediciones. Recuperado el 20 de Junio de 2017
- Méndez, A. (2008). *La investigación en la era de la información*. México: Trillas Ediciones.
- Metrocuadrado. (26 de Marzo de 2015). *Metrocuadrado*. Obtenido de <http://www.metrocuadrado.com/noticias/ideas-para-viajar/las-ciudades-con-los-mejores-taxistas-del-mundo-416>
- Neira Rodríguez, J. A. (2012). *Cómo preparar el Plan de Empresa*. Bogotá: Alfaomega Colombiana S.A. Recuperado el 26 de Junio de 2017
- Ochoa Setzer, G. A. (2009). *Administración Financiera*. México: McGRAW-HILL/INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V. Recuperado el 12 de Junio de 2017
- Padilla, V. M. (2006). *Introducción a las Finanzas*. México: Compañía Editorial Continental Renacimiento. Recuperado el 22 de Junio de 2017
- Palomares, J., & Peset, M. (2015). *Estados Financieros*. Madrid: Ediciones Pirámide. Recuperado el 23 de Junio de 2017
- Pazmiño, R. (2008). *Planificación y Gestión Financiera*. Conde Ruiz de Castilla 763 y Andagoya: Gráficas Ruiz.

- Pérez Íñigo, J. M. (2010). *Finanzas para directivos*. Madrid: PEARSON EDUCACIÓN, S.A. Recuperado el 22 de Junio de 2017
- Porlles Loarte, J., Quispe Atúncar, C., & Salas Colottar, G. (2013). Pronóstico financiero: métodos rápidos de estimación del fondo de maniobra o capital de trabajo estructural - Caso de una empresa comercial. *Industrial Data*, 29-36. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81629469004>
- Rangel, F. A., & Caballero, H. J. (2014). Estrategias de inversión en capital de trabajo aplicadas por las micros, pequeñas y medianas empresas colombianas de comercio textil en el municipio de Maicao. *Dimensión Empresarial*, 74-74-76. Recuperado el 17 de OCTUBRE de 2017, de <http://www.scielo.org.co/pdf/diem/v12n2/v12n2a06.pdf>
- Roman, C. L. (2012). Fundamentos de administración financiera. En C. L. Roman, *Fundamentos de administración financiera* (pág. 9). México: RED TERCER MILENIO S.C.
- Ross Westerfield, J. (2012). *Finanzas Corporativas*. México: MCGRAW-HILL/INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V. Recuperado el 13 de JUNIO de 2017
- Sampieri, R. H., & Carlos Fernández-Collado, P. B. (2006). *Metodología de la Investigación*. México: MCGRAW-HILL/INTERAMERICANA EDIORES, S.A. DE C.V. Recuperado el 6 de Julio de 2017
- San Martín Reyna, J. M., & Durán Encalada, J. A. (2016). Sucesión y su relación con endeudamiento y desempeño en empresas familiares. *Contaduría y Administración*, 41-57. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=39543184004>
- SEPÚLVEDA RIVILLAS, C., REINA GUTIÉRREZ, W., & GUTIERREZ BETANCUR, J. C. (2012). Estimación del riesgo de crédito en empresas del sector real en Colombia. *Estudios Gerenciales*, 169-190. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=21226247009>
- Sequeda, P. (2014). *Finanzas Corporativas y Valoración de Empresas*. Bogotá: Ediciones de la U. Recuperado el 27 de Junio de 2017
- Shim, J., & Siegel, J. (2004). *Dirección Financiera*. (E. Flamini, Trad.) Madrid: MCGRAW-HILL/INTERAMERICANA DE ESPAÑA, S. A. U. Recuperado el 14 de Junio de 2017

- Suárez Suárez, A. (2014). *Decisiones óptimas de inversión y financiamiento en la empresa*. Madrid: Ediciones Pirámide. Recuperado el 26 de Junio de 2017
- Superintendencia de Economía Popular Solidaria. (29 de Junio de 2015).
- Toledo Castellanos, M. Á. (2012). *Análisis de Estados Financieros*. México: McGRAW-HILL/INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V. Recuperado el 23 de JUNIO de 2017
- Valencia Herrera, H. (2015). Complementariedad de las inversiones a largo plazo y de capital de trabajo ante oportunidades de negocios y consideraciones de liquidez en países latinoamericanos. *Estudios Gerenciales*, 364-372. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=21243557002>
- Van Horne, J., & Wachowicz, J. (2002). *Fundamentos de administración Financiera*. México: Pearson Educación. Recuperado el 22 de Junio de 2017
- Vera-Colina, M. A., Melgarejo-Molina, Z. A., & Mora-Riapira, E. H. (2014). Acceso a la financiación en Pymes colombianas: una mirada desde sus indicadores financieros. *INNOVAR, Revista de Ciencias Administrativas y Sociales* , 149-160. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81831420012>
- Weston, J. F., & Brigham, E. F. (1994). *Fundamentos de administración financiera*. (J. G. Mont, Trad.) México: McGRAW-HILL INTERAMERICANA DE MÉXICO, S. A. de C. V. Recuperado el 22 de Junio de 2017
- Weston, J., & E. Copeland, T. (1995). *Finanzas en Administración*. México: McGRAW-HILL/INTERAMERICANA DE MÉXICO, S. A. de C. V. Recuperado el 13 de JUNIO de 2017
- Yepes, D., & Restrepo-Tobón, D. (2016). Determinantes del nivel de efectivo de las compañías colombianas. *Lecturas de Economía*, 243-276. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=155246479007>

ANEXOS



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
CARRERA DE INGENIERÍA FINANCIERA



ENCUESTA

La presente encuesta va dirigida a los socios de las Cooperativas de Taxis Tierra de Flores N°36, Nápoles N°27 y Modelo N10 de la ciudad de Ambato.

Objetivo

Analizar de qué manera los tipos de financiamientos tiene efecto en el capital de trabajo y de cómo estos recursos son administrados por cada uno de ellos.

Nota: Se agradece la colaboración y se garantiza reserva absoluta de la información brindada.

Instrucciones: Lea detenidamente cada una de las preguntas y marque una sola respuesta.

Datos Informativos:

Género:

Masculino **Femenino**

Edad:

- 1.-De 18 a 30
- 2.-De 31 a 40
- 3.-De 41 a 50
- 4.-Superior a 50

1.- ¿Qué tiempo se dedica a la actividad transportista?

- 1.- De 1 a 5 Años
- 2.- De 5 a 10 Años
- 3.- De 10 a 20 Años
- 4.- De 20 en adelante

2.- ¿Al iniciar su negocio, los fondos con que disponía eran?

- 1.- Insuficientes
- 2.- Suficiente
- 3.- Superior a lo requerido

3.- Los recursos con los que adquirió cesiones y derechos accionarios y la unidad de transporte está entre los rangos de:

- 1.- De 5000 a 10000
- 2.- De 10000 a 20000
- 3.- De 20000 a 25000
- 4.- Superior a 25000

4.- ¿El capital con el que inició su actividad fue?

- 1.-Capital Propio
- 2.-Aportación de Familiares
- 3.-Deudas con Instituciones Financieras
- 4.-Cesantías o Jubilaciones.

5.- ¿Durante el desarrollo de su actividad económica, el financiamiento ha servido para solucionar problemas financieros; cómo calificaría la utilización del financiamiento?

- 1.-Malo
- 2.-Bueno
- 3.-Muy Bueno
- 4.-Excelente

6.- ¿El tipo de financiamiento que comúnmente utiliza es?

- 1.- Corto Plazo (Máximo 1 año)
- 2.-Largo Plazo (Mayor a 1 año)

Si usted mantiene deudas con instituciones, familiares o amigos responda las preguntas 7,8, 9; caso contrario NO.

7.- ¿En relación a la pregunta anterior a qué tipo de instituciones acudió en búsqueda de recursos?

- 1.-Cooperativas de Ahorro y Crédito.
- 2.-Bancos.
- 3.-Mutualistas.
- 4. Amigos o Familiares.

8.- Su deuda en dólares en un largo plazo está entre los rangos:

- 1.- De 1000 a 5000
- 2.- De 5000 a 8000
- 3.- De 8000 a 10000
- 4.- Más de 10000

9.- Su deuda en dólares en un corto plazo está entre los rangos:

- 1.- De 100 a 200
- 2.- De 200 a 400
- 3.- De 400 a 700
- 4.- Hasta 1000

10.- El destino de los fondos han sido para:

- 1.-Pago de deudas.
- 2.-Compra de una nueva unidad de transporte.
- 3.-Mantenimiento de la unidad de transporte.
- 4.-Para el desarrollo diario del negocio.

11.-Los recursos con los que trabaja diariamente están entre los rangos de:

- 1.- De a 20 a 40
- 2.- De 40 a 60
- 3.- De 60 a 80
- 4.- Más de 80

12.- ¿A qué destina la mayor parte de sus ingresos?

- 1.-Combustibles y Mantenimientos
- 2.- Gastos administrativos y salarios
- 3.- Pago de Deudas
- 4.- Ahorro

13.- ¿La utilización del taxímetro ha servido para identificar cuáles son los ingresos de su actividad transportista, cómo calificaría la utilización de este dispositivo?

- 1.-Malo
- 2.-Bueno
- 3.-Muy Bueno
- 4.-Excelente.

14.- ¿Cuántos días a la semana labora su unidad de transporte?

- 1.- 2 Días
- 2.- 4 Días
- 3.- 6 Días
- 4.- Toda la semana

15.- ¿Cuántas horas al día trabaja su unidad de transporte?

- 1.-6 Hrs
- 2.-12 Hrs
- 3.-18 Hrs
- 4.-24 Hrs

16.- Sus recursos invertidos o ahorrados en el sistema financiero están entre los rangos:

- 1.- De 1000 a 5000
- 2.- De 5000 a 10000
- 3.- De 10000 a 20000
- 4.- De 20000 en adelante.

17.- Sus recursos invertidos en el sistema financiero están a un plazo de:

- 1.- Depósitos a la vista
- 2.- 1 año
- 3.- 2 años
- 4.- 3 años

18.- ¿El pago de impuestos relacionados a la actividad transportista representa un egreso considerable en sus recursos?

- 1.- Si
- 2.- No



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
CARRERA DE INGENIERÍA FINANCIERA



ENTREVISTA

La presente encuesta va dirigida a los representantes de las operadoras de transporte en estudio.

Objetivo

Indagar la situación económica del sector transportista.

Cuestionario:

- 1. ¿Para usted que significa estar representar a todos los socios de una operadora de transporte?**

Bueno, para mí es un gran honor representar a nuestra querida institución, la misma que exige responsabilidad para con las autoridades pertinentes, entidades de control pero sobre todo con nuestros compañeros; esto es una familia a la cual se la debe cuidar día a día, buscando siempre el beneficio para cada uno de nosotros y claro está, ser merecedores de reconocimiento entre todas las instituciones de transporte de la ciudad.

- 2. De acuerdo a su experiencia y opinión como transportista, ¿Cómo se encuentra el sector del gremio amarillo en la actualidad?**

De manera sincera, el sector transportista ha sido uno de los que más ha sufrido reformas en lo legal, tributario y operacional. Es decir, como conductores profesionales estamos en la responsabilidad de conducir con todas las precauciones que la actividad amerita, ya que cualquier accidente de tránsito el culpable es el conductor.-En el ámbito tributario gozamos de preferencias como por ejemplo, nuestra actividad grava una tarifa de iva del 0%, por el momento no estamos en la

obligación de llevar contabilidad pero si presentamos nuestros informes financieros y el Plan Operativo Anual a la entidad de control que es la Superintendencia de Economía Popular y solidaria.

Conforme a lo operativo nosotros estamos en la obligación de reemplazar nuestras unidades de transporte cada 10 años, este es un plazo considerable ya que nos da la oportunidad de endeudarnos y con la misma unidad tener la capacidad de cubrir estas deudas.

3. ¿Cree usted que es suficiente la cantidad de unidades de taxis que circulan por las calles de la provincia en la actualidad?

Este es un tema que siempre genera debate, para nosotros los que estamos dentro de una institución constituida legalmente es suficiente la cantidad de unidades de taxis en la ciudad, pienso que no requerimos de la creación de nuevas operadoras de transporte; en realidad la competencia cada vez es más fuerte ya que no solo tenemos a los taxis interparroquiales sino también a quienes por ganarse unos centavos prestan el servicio de manera ilegal.

4. ¿Qué piensa sobre las tarifas que se cobran por cada carrera dentro de la ciudad?

Hace varios años la pugna por el alza de tarifas con las autoridades fue una lucha que unió a todos los transportistas del gremio amarillo de toda la ciudad, estamos conformes por el valor de arranque para las dos jornadas y también con el valor por kilómetro recorrido.

5. ¿Es indispensable contar con unidades de transporte nuevas?

Ambato se ha caracterizado por contar con unidades de transporte nuevas, y sí, de forma muy personal es importante contar con unidades de transporte nuevas, ya que de esa manera cumplimos con la ley y también es un ahorro en lo que se refiere al consumo de combustible, lubricantes y mantenimientos.

6. ¿Durante el desempeño como conductor profesional, cree usted que los socios bases necesitan de financiamiento para invertir en su actividad económica?

Por supuesto, el financiamiento para el sector transportista es importante como para todo negocio, debido a nuestra actividad ¿cómo podríamos invertir en una nueva unidad sin endeudarnos?, no estamos en la capacidad de contar con los fondos suficientes para aquello; como dirigente estamos al tanto de las unidades que ingresan y que salen de la institución y nuestros compañeros saben manifestar de qué manera adquieren esos recursos, por lo general nosotros adquirimos deudas con cooperativas o bancos, mientras utilizamos el vehículo nuevo podemos cumplir con nuestros créditos que por lo general llegan hasta los 5 años de plazo, es así, de otra manera no podríamos contar con \$16000,00 al momento de renovar los vehículos.- Además, el negocio no siempre es bueno, como le dijo anteriormente tenemos mucha competencia que nos afecta de manera económica.

En endeudamiento no es algo que este a nuestra voluntad pues simplemente es necesario para nosotros, en muchas ocasiones nuestros compañeros sufren accidentes de tránsito para lo cual sabemos que para reparaciones buscan créditos menores a un año, son cosas que se salen de nuestras manos.

7. En promedio ¿Cuántas veces al día realiza su servicio de transporte?

Considerando que nuestras labores inician antes o parir de las 6:00 am hasta las 16:00 pm o 18:00 pm; pues en promedio hacemos unas 30 carreras al día, hay días en que pueden llegar a unas 40 o más.

8. En promedio ¿Cuál es el ingreso que percibe diariamente por la prestación del servicio de transporte?

Nuestros ingresos diarios tienen un promedio de \$60,00 dólares, pero eso sí trabajando de 6 a 8 horas diarias, con esto nosotros debemos pagar deudas, mensualidades, combustibles, salario del conductor en el caso de tener, hacer los

mantenimientos de los vehículos, mantener a nuestra familia y aun así nos debe sobrar para seguir operando en la semana, estoy seguro que si algo de este ingreso nos sobra pues es destinado al ahorro, nadie sabe cuándo necesitaremos de dichos fondos.

9. Como operadoras de transporte ¿Realizan el cobro de mensualidades a sus socios bases?

Si, al ser entidades sin fines de lucro no tenemos ingresos fijos por cobros a los socios, se realiza actividades en las cuales se requiere la colaboración de los compañeros, estos fondos se destinan para el pago de servicios básicos de nuestra sede, el pago de dietas para las distintas comisiones que existen dentro de la institución, el pago de honorarios a profesionales también es un rubro que se debe cubrir con dinero de todos nosotros, las mensualidades que nosotros cobramos es con el fin de que estas sean destinadas al ahorro, así también realizamos actividades deportivas internas de la institución en la que los compañeros aportan \$2,00 o \$3,00; estos dineros se les entrega a los compañeros al finalizar el año, no es mucha la cantidad que en promedio es de \$400,00.

10. Para finalizar ¿Qué es lo que recomendaría a las autoridades de turno para incentivar la inversión en el sector transportista?

En general, de parte del sector transportista, nosotros somos afectados en la ciudad de Ambato por los foto radares que están instalados en el circuito vial, estamos a la expectativa de si vamos a infringir la ley en ese sentido; las multas son demasiado excesivas, imagínese usted, si somos multados una sola vez al mes estamos comprometiendo nuestros ingresos, ingresos que de por sí ya están destinados a otros gastos y pagos. Así también recomendaría que se haga un estudio correcto de las unidades de transporte que en realidad necesita la ciudad, en la actualidad Ambato no requiere de más taxis.

RENOVACIÓN DE PERMISO DE OPERACIÓN

RESOLUCION N° 038-RPO-DTM-2014

EL DIRECTOR DE TRANSITO TRANSPORTE Y MOVILIDAD



CONSIDERANDO:

Que en el Art. 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, se determina que: "Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:..f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal"; mientras que, en el artículo 130 ibidem, se establece que " El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma: A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal"; en concordancia con lo estipulado en el Artículo 264 numeral 6, de la Constitución de la República del Ecuador,

Que el Directorio del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, mediante Resolución 059-DIR-2006-CNTTT, adoptada el 23 de Noviembre de 2006, autorizó la transferencia definitiva de funciones, competencias, atribuciones y responsabilidades en materia de tránsito y transporte terrestre a favor de la Municipalidad de Ambato, y la suscripción del respectivo convenio de transferencia.

Que la Municipalidad de Ambato, el 13 de Febrero de 2007, suscribió con el Gobierno Central, el Convenio de Transferencia definitiva de funciones en materia de tránsito y transporte terrestre, por el cual, asume en forma definitiva, las competencias, funciones, atribuciones y responsabilidades de planificar, organizar y regular el tránsito y el transporte terrestre en el territorio que comprende la jurisdicción cantonal.

Que en la Primera Disposición General del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, se determina que: "Los convenios de descentralización de competencias suscritos con anterioridad a este Código, entre el gobierno central y los gobiernos autónomos descentralizados, o que hayan entrado en vigencia por vencimiento de los plazos establecidos, mantendrán su vigencia, en el marco de la Constitución y este Código. Estas competencias no podrán ser revertidas..."

Que en el código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en su artículo 54, literal m) se establece como funciones de la Municipalidad: "Regular y controlar el uso del espacio público cantonal y, de manera particular, el ejercicio de todo tipo de actividad que se desarrolle en él, la colocación de publicidad, redes o señalización", en el artículo 55 literal b) ibidem, se determina que son competencias exclusivas: "Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el Cantón".

Que de conformidad con la Ordenanza de Creación de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre - UMT, hoy DTM de acuerdo al artículo 2.- Fines y artículo 5.- Atribuciones; como el artículo 11 de la Ordenanza General que Regula el Tránsito y Transporte Terrestre en el Cantón Ambato esta Unidad es competente para Planificar, Organizar y Regular el Tránsito y Transporte Terrestre interparroquial - intracantonal y urbano en la jurisdicción del Cantón Ambato.

Que según el Convenio de Transferencia de Funciones en la cláusula segunda, numeral 2.2 y 2.4 y el Art. 60 literal e) de la Ordenanza General que Regula el Tránsito y Transporte en el Cantón Ambato el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato tiene la facultad de determinar, otorgar, modificar, revocar o suspender las rutas y frecuencias del Transporte Público y Conferir, modificar, renovar, revocar o suspender los Permisos de Operación a las Organizaciones de Transporte de servicio Público y Comercial, para la utilización de las Vías Públicas en el Cantón Ambato respectivamente.

Que la Disposición General Décima Octava de la LOTTySV, determina que los miembros de la fuerza pública en servicio activo, vigilantes, autoridades o empleados civiles que trabajen en los organismos relacionados con el tránsito y el transporte terrestre, no pueden mantener directamente o a través de terceras personas Unidades de su propiedad en las diferentes operadoras de transporte público o comercial en el país. El incumplimiento de esta disposición será sancionado con la separación del cargo y multa de veinte salarios básicos unificados.

Que la Cooperativa de Transporte Terrestre Comercial de Pasajeros en Taxis "TIERRA DE FLORES", domiciliada en la Ciudad de Ambato, Provincia del Tungurahua, obtuvo su Personería Jurídica mediante Acuerdo Ministerial N° 00531 de fecha 16 de julio de 1.982, debidamente inscrita en el Registro General de Cooperativas.

Que cumplidos fueron los requisitos legales, la Cooperativa de Transporte Terrestre Comercial de Pasajeros en taxis "TIERRA DE FLORES", domiciliada en la Ciudad de Ambato, Provincia del Tungurahua, obtuvo la renovación del Permiso de Operación, el mismo que consta en la Resolución N° 038-RPO-UMT-2009 con vigencia hasta el 19 de octubre de 2014.

Que a través de comunicación fechada el 19 de agosto del 2014, la Cooperativa de Transporte Terrestre Comercial de Pasajeros en Taxis "TIERRA DE FLORES", a través de su Representante Legal, solicitó a la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad del GAD Municipalidad de Ambato, la Renovación del Permiso de Operación.

Que la Unidad Administrativa de Tungurahua - Agencia Ambato, con fecha: 11 de agosto del 2014, mediante Informe Técnico N° RF: 263406, CERTIFICA; que las 87 unidades vehiculares están aptas para prestar el servicio de transporte público en la modalidad de TAXIS, cumpliendo con el cuadro de vida útil

Que la Jefatura de Gestión Administrativa y de Atención al Cliente de la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad del GAD Municipalidad de Ambato, mediante informe técnico N° 039-IT-RPO-GAAC-DTM-2014, de fecha 13 de octubre de 2014, Certifica y Emite dictamen favorable para la renovación del Permiso de Operación antes referido.

Que mediante informe legal N° 039-DTM-2014-IL, Asesoría Legal de la DTM de fecha 17 de octubre del 2014, luego del análisis recomienda que es procedente continuar con el procedimiento y dar cumplimiento a lo dispuesto por el Art. 88 del Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Que el artículo 6 de la Ordenanza de Creación de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre, como el artículo 11 de la Ordenanza General que Regula el Tránsito y Transporte Terrestre en el Cantón Ambato autoriza a la Dirección, la emisión de Resoluciones Administrativas a través de su Director.

En ejercicio de las Atribuciones asignadas mediante las Ordenanzas señaladas en el considerando próximo anterior.

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- Renovar el Permiso de Operación, a favor de la Cooperativa de Transporte Terrestre Comercial de Pasajeros en Taxis "TIERRA DE FLORES", con Registro Único de Contribuyentes N° 1890086027001 domiciliada en la Ciudad de Ambato, Provincia del Tungurahua, para que preste el servicio de transporte de pasajeros en TAXIS en la jurisdicción Cantonal, y como sitio de estacionamiento autorizado en la Avenida Pichincha. (Sentido este-este Costado derecho) y Latacunga con un espacio para dos unidades, sin embargo la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad podrá reubicarlo de así creerlo conveniente.

ARTÍCULO SEGUNDO.- La presente Renovación del Permiso de Operación, beneficiará a 66 Socios y Vehículos debidamente calificados y habilitados a operar exclusivamente para el transporte comercial de pasajeros en taxis, quedando pendiente un cupo con número de Registro Municipal TU36045; los mismos que se detallan a continuación:

N°	APELLIDOS Y NOMBRES	N° CEDULA	MARCA	TIPO	AÑO	PLACA
TU36001	ARMAS ROSERO JUAN RAUL	1800054072	NISSAN	SEDAN	2009	TAV0183
TU36002	SANTANA URBINA JUAN SEGUNDO	1801755445	NISSAN	SEDAN	2011	TAA1136
TU36003	REYES GUEVARA SEGUNDO FAUSTO	1200237443	CHEVROLET	SEDAN	2009	TAV0359
TU36004	LOPEZ VACA ROMULO EDMUNDO	1801556573	HYUNDAI	SEDAN	2005	TAT0938
TU36005	CALERO RIVERA GUIDO FABIAN	1802943495	NISSAN	SEDAN	2005	PIR0955
TU36006	LASCANO REYES JUSTO ANISAL	1801509305	NISSAN	SEDAN	2010	TAV0778
TU36007	CHALAN ROMERO KLEVER MARCELO	1802704708	NISSAN	SEDAN	2010	TAV0786
TU36008	PAREDES PAZMIÑO ABRAHAM NEPTALI	1802986383	NISSAN	SEDAN	2011	TAV1605



TU36009	CUYACHAMIN RIVERA PEDRO VINICIO	1802997629	CHEVROLET	SEDAN	2010	TAV1210
TU36010	LOPEZ SANCHEZ JIMMY RAMIRO	1802610046	NISSAN	SEDAN	2011	TAV1520
TU36011	PEREZ GARCES ANGEL GABRIEL	1800010124	KIA	SEDAN	2005	POE0474
TU36012	YANEZ VALLE LUIS EDUARDO	1802559763	NISSAN	SEDAN	2010	PBF9867
TU36013	BRITO ESPIN HERIBERTO	1800124214	NISSAN	SEDAN	2007	HAK0762
TU36014	MOYOLEMA CHANGO LUIS ALFONSO	1802477495	NISSAN	SEDAN	2003	PAU0559
TU36015	SILVA PROAÑO JOSE VICENTE	1800255141	NISSAN	SEDAN	2010	TAV1058
TU36016	CHICO ROSALES MARCOS ANIBAL	1800836262	NISSAN	SEDAN	2011	TAV1181
TU36017	GAMBOA POVEDA ANGEL CRISTOBAL	1800930743	NISSAN	SEDAN	2007	TDL0913
TU36018	CARDENAS MEDINA GILBERTO GLADIMIR	1801825355	NISSAN	SEDAN	2002	TAP0952
TU36019	NUÑEZ BAYAS JUAN ENRIQUE	1802852952	NISSAN	SEDAN	2008	TAU0889
TU36020	CALERO ESPIN WILSON ARTURO	1801368160	NISSAN	SEDAN	2005	TAT0772
TU36021	SERRANO MARTINEZ LUIS HUMBERTO	1801309335	HYUNDAI	SEDAN	2011	TAV1288
TU36022	VITERI MAYGUA BYRON JAVIER	1804286928	CHEVROLET	SEDAN	2012	TBB1406
TU36023	NAVARRETE ULLOA OLGUER NOLBERTO	1801970938	KIA	SEDAN	2009	TAV0306
TU36024	CUZCO CHALUIZA EDGAR FABIAN	1802929057	HYUNDAI	SEDAN	2005	TAT0892
TU36025	SAILEMA PALATE JUAN ANTONIO	1800557669	HYUNDAI	SEDAN	2013	TBC9763
TU36026	MARTINEZ NUÑEZ ANIBAL MISAEL	1801409541	NISSAN	SEDAN	2010	TAV0909
TU36027	TIAGUARO MIRANDA CARLOS ALONSO	1802988576	CHEVROLET	SEDAN	2011	TBB3186
TU36028	CERVANTES SALINAS KLEVER CAMILO	1801839398	HYUNDAI	SEDAN	2005	TAT0842
TU36029	GAMBOA PROAÑO MARIO RODRIGO	1800409953	NISSAN	SEDAN	2002	PXW0133
TU36030	TORRES LOPEZ FREDY RENE	1802175149	CHEVROLET	SEDAN	2005	HCG0653
TU36031	FREIRE VILLACRES BLANCA GRACIELA	1801364892	NISSAN	SEDAN	2010	TAV0791
TU36032	BRITO RIVERA HOLGUER ANIBAL	1802371268	NISSAN	SEDAN	2011	PBS4120
TU36033	ACHACHI CHICAIZA JESUS MESIAS	1802198905	NISSAN	SEDAN	2010	TAV1001
TU36034	CANSECO MUÑOZ JUAN IVAN	1802037687	HYUNDAI	SEDAN	2010	PBK4083
TU36035	BARONA TOBIAS GUSTAVO	1801809201	NISSAN	SEDAN	2010	TAV1340
TU36036	ALTAMIRANO BAUTISTA WILSON HERNAN	1802887883	HYUNDAI	SEDAN	2015	TAA3508
TU36037	GUEVARA LOPEZ LUIS ANTONIO	1801568633	CHEVROLET	SEDAN	2005	PKQ0729
TU36038	PEREZ ARCOS LUIS PATRICIO	1803124609	NISSAN	SEDAN	2010	TAV0804
TU36039	GARCES VILLACIS WILSON RODRIGO	1801829118	NISSAN	SEDAN	2004	PIK0458
TU36040	LEMA CALUÑA WILIAN JHOAO	1803285964	HYUNDAI	SEDAN	2006	TAT0867
TU36041	NUÑEZ MOYANO MARIO ROLANDO	1803157864	CHEVROLET	SEDAN	2010	PBL7334
TU36042	GUTIERREZ BRITO MARCELO LENIN	1802570562	NISSAN	SEDAN	2007	TAU0196
TU36043	ROBLES ORTIZ MENTOR EFRAIN	1802455897	NISSAN	SEDAN	2013	TAA1641
TU36044	ALDAS PUNINA LUIS RUPERTO	1801587791	NISSAN	SEDAN	2012	TAA1404
TU36045	CUPO PENDIENTE SEGÚN OBLIGATORIEDAD 2.1					
TU36046	NAVARRETE BRITO ROMULO CONSUELO	1800961864	NISSAN	SEDAN	2009	TAV0305
TU36047	ACOSTA ACOSTA JOSE LUIS	1802850428	HYUNDAI	SEDAN	2007	TDN0081
TU36048	MONTERO NARANJO JAIMÉ EDUARDO	1800071027	HYUNDAI	SEDAN	2002	TAR0834
TU36049	POVEDA BALLESTEROS JORGE EDUARDO	1301481428	NISSAN	SEDAN	2006	TAT0844
TU36050	SANCHEZ PICO ROBINSON FRANKLIN	1802437796	HYUNDAI	SEDAN	2005	TAU0188
TU36051	SILVA CANDILEJO FLABIO EDUARDO	1803220736	NISSAN	SEDAN	2008	TAV0081
TU36052	NAVARRETE NAVARRETE HÉCTOR ALFREDO	1800814590	NISSAN	SEDAN	2012	TAA1434
TU36053	ROBALINO IZURIETA LUIS HUMBERTO	1802175008	HYUNDAI	SEDAN	2001	TAS0847

TU36054	LALALEO CHATO WILSON ROBERTO	1802799021	NISSAN	SEDAN	2010	TAV0779
TU36055	FREIRE MAYORGA CARLOS WILSON	1802342277	NISSAN	SEDAN	2008	HAL0115
TU36056	SALINAS VILLACIS PEDRO SALVAOOR	1802328852	NISSAN	SEDAN	2008	TDP0496
TU36057	NARANJO VERDESOTO NOE HUMBERTO	1600086942	NISSAN	SEDAN	2010	PBM6883
TU36058	VALLETEROS LASCANO EDWIN MEDARDO	1803023611	NISSAN	SEDAN	2012	TAA1426
TU36059	MENDEZ JAIME BOLIVAR	0601072010	NISSAN	SEDAN	2009	TAV0343
TU36060	COBO VAYAS NORMA PAULINA	1802889525	NISSAN	SEDAN	2011	TAV1861
TU36061	BRITO ESPIN GALBER ESTAINER	1800754697	NISSAN	SEDAN	2010	TAA1057
TU36062	CANDO LANDA MARIA VERONICA	1803758975	KIA	SEDAN	2007	TAU0637
TU36063	TORRES GAMBOA JOSE GUILLERMO	1802423192	CHEVROLET	SEDAN	2009	TAV0373
TU36064	GUERRERO FLORES ANGEL JEREMIAS	1801757871	NISSAN	SEDAN	2010	TBAJ920
TU36065	BRITO RIVERA LUIS ERNESTO	1802606974	NISSAN	SEDAN	2011	PBN9515
TU36066	CADENA MASABANDA JORGE RENE	0201074630	TOYOTA	SEDAN	2002	TAU0575
TU36067	PROAÑO LOPEZ MARIO GUSTAVO	1801549245	CHEVROLET	SEDAN	2008	TAV0001

Las Unidades vehiculares que se detallan en este Artículo, cumplen con lo determinado en el Artículo 1 de la Resolución 068-DIR-2013-ANT, de la Agencia Nacional de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial.

2.1. OBLIGATORIEDAD.- A la Operadora se le concede el término de 90 días a partir de la suscripción de la presente Resolución, para que el señor LOPEZ GUAMAN LUIS OSWALDO con registro municipal de transporte No. TU36045 presente la documentación correspondiente para el cambio de Socio, de conformidad con la "DISPOSICIÓN DECIMA OCTAVA DE LA LOTTTSV, determina que los miembros de la fuerza pública en servicio activo, vigilantes, autoridades o empleados civiles que trabajen en los organismos relacionados con el tránsito y el transporte terrestre, no pueden mantener directamente o a través de terceras personas unidades de su propiedad en las diferentes operadoras de transporte público o comercial en el país. El incumplimiento de esta disposición será sancionado con la separación del cargo y multa de veinte salarios básicos unificados. Lo establecido en la presente disposición se aplicará hasta dos años después de haber dejado de ser funcionarios de los organismos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial", de no cumplir en el plazo señalado, el cupo será revertido al Estado por medio de la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad, sin opción a ningún tipo de reclamo.

ARTÍCULO TERCERO.- La Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad otorga el presente Permiso de Operación y sus respectivos cupos a la operadora Cooperativa de Transporte Terrestre Comercial de Pasajeros en Taxis "TIERRA DE FLORES", como persona jurídica y no a los socios de ésta a título personal, por cuanto los cupos son propiedad del Estado, por lo tanto éstos no pueden ni deben ser comercializados, en caso del retiro de un socio el cupo se revertirá a favor del Estado, de acuerdo a lo establecido en la LOTTTSV y al Reglamento Reformado de Transporte Comercial de Pasajeros en Taxis con servicio convencional y servicio ejecutivo.

ARTÍCULO CUARTO.- Determinar que el Permiso de Operación conferido a favor de la Cooperativa de Transporte Terrestre Comercial de Pasajeros en Taxis "TIERRA DE FLORES", domiciliada en el Cantón Ambato, Provincia de Tungurahua, tiene vigencia de diez (10) años, contados a partir de la fecha de expedición de ésta Resolución, de conformidad con el Artículo N° 75 del reglamento Aplicativo a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Sin embargo la DTM como órgano competente está facultado realizar a la fiscalización del presente instrumento público que realizará en el intervalo de los cinco (5) primeros años de vigencia del mismo; luego de dicha fiscalización se ratificará o rectificará su vigencia.

ARTÍCULO QUINTO.- La Renovación del Permiso de Operación, el cambio de Socios y Unidades, variaciones de servicio y más actividades de Tránsito y Transporte, solo podrá realizar la Cooperativa de Transporte Terrestre Comercial de Pasajeros en Taxis "TIERRA DE FLORES", mediante Resolución emitida por la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad del Cantón Ambato.

ARTÍCULO SEXTO.- La Cooperativa de Transporte Terrestre Comercial de Pasajeros en Taxis "TIERRA DE FLORES", se someterá a las Normas legales pertinentes contempladas en la Ley y reglamentos de tránsito, a las Resoluciones que dictare la Agencia Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Ordenanzas Municipales y a las que dictare la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad del GAD Municipalidad de Ambato. La Inobservancia y violaciones de las indicadas normas, resoluciones y/o cualquier



alteración que se ocasionare en las decisiones contenidas en este Permiso de Operación, dará lugar para que ésta Resolución quede sin efecto lo que motivara a que se REVOQUE el Permiso de Operación. Sin perjuicio de aplicar lo dispuesto en la Sección II Artículo 80 y siguientes de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad Vial.

ARTICULO SÉPTIMO.- De las Contravenciones.- De conformidad a lo dispuesto por el Artículo 76 de la Ordenanza General que regula el Tránsito y Transporte Terrestre en el Cantón Ambato, constituyen contravenciones a la prestación del servicio de transporte público, las siguientes:

Contravenciones leves:

- a) El incumplimiento o alteración de las rutas y frecuencias asignadas a una organización de transporte público, exceptuando casos de fuerza mayor, tales como: emergencias, desastres naturales, conmoción ciudadana, daños en las vías, accidentes de tránsito;
- b) La inclusión en los vehículos de transporte público y comercial, de publicidad no autorizada, o cuyas dimensiones superen lo reglamentado por la Municipalidad;
- c) La deficiente y lesiva prestación del servicio a los usuarios, por las unidades de transporte, comprobada mediante denuncia fundamentada;
- d) El negarse a prestar el servicio a un usuario que lo requiera, comprobado mediante denuncia fundamentada;
- e) El retirarse del servicio de transporte masivo o colectivo de pasajeros en buses, antes de que culmine la jornada diaria establecida; y,
- f) La ocupación de los sitios de estacionamiento para taxis y carga liviana con un mayor número de unidades que las autorizadas

Contravenciones graves:

- a) La reincidencia en cometer contravenciones leves, en el periodo de un año;
- b) Cobrar tarifas por la prestación del servicio, que no hayan sido debidamente autorizadas por la Municipalidad;
- c) La utilización de vehículos que no reúnan las características y condiciones técnicas de calidad, seguridad, comodidad y accesibilidad, establecidas en las normas técnicas, leyes y reglamentos correspondientes, para la prestación del servicio;
- d) La utilización de vehículos que han sobrepasado la vida útil determinada para cada una de las modalidades, en la reglamentación correspondiente que expida la Municipalidad;
- e) Impedir la revisión y evaluación de la flota vehicular correspondiente a una organización de transporte; y,
- f) Impedir u obstaculizar la supervisión y evaluación de la gestión operativa y técnica de las organizaciones de transporte, por parte de la Municipalidad.

Contravenciones muy graves:

- a) La reincidencia en cometer contravenciones graves en el periodo de un año;
- b) Interrumpir o suspender a cualquier título, la prestación del servicio por parte de las operadoras de transporte, o por decisión de las organizaciones gremiales que las agrupan;
- c) Cerrar las vías públicas a la circulación vehicular, a cualquier título, por parte de las operadoras y organizaciones de transporte;
- d) La prestación del servicio, por parte de personas naturales o jurídicas, u organizaciones que no cuenten con la autorización de la DTM, o de la Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en los casos que compete a dicho organismo;
- e) La utilización de vehículos no autorizados por la DTM, para prestar el servicio de transporte público y comercial, en todas las modalidades;
- f) No acatar las ordenanzas, reglamentos, resoluciones administrativas y demás disposiciones municipales relacionadas; y,
- g) Presentar información falsa o adulterada, o alterar documentos públicos, para inducir a error y procurarse el otorgamiento de permisos, autorizaciones o informes favorables de la DTM.

De las sanciones.- Las personas naturales o jurídicas, y las organizaciones de transporte que incurrieren en cualquiera de las contravenciones leves señaladas en el artículo correspondiente, serán sancionadas con multa de USD \$ 30 dólares.

Por la reincidencia en cometer contravenciones leves dentro del periodo de un año, o por cometer contravenciones graves, se sancionará con el doble de la multa antes señalada, y de ser el caso, se suspenderá el título habilitante a la organización de transporte, o la suspensión de la habilitación operacional al vehículo contraventor, por un lapso de 30 días.

Por la reincidencia en cometer contravenciones graves dentro del periodo de un año, o por cometer contravenciones muy graves, se sancionará con una multa de USD \$ 100,00 y de ser el caso, se suspenderá el permiso de operación a la organización de transporte, y se suspenderá la habilitación operacional al vehículo contraventor, por un lapso de noventa días.

Por la reincidencia en cometer infracciones muy graves dentro del periodo de un año, se revocará definitivamente el permiso de operación a la organización de transporte, y la habilitación operacional al vehículo contraventor.

Las sanciones serán impuestas por el Director de la DTM, siguiendo el procedimiento correspondiente, para lo cual observará los principios del debido proceso y el derecho a la defensa.

ARTICULO OCTAVO.- De conformidad a lo dispuesto por el artículo 24 numeral 4 del Reglamento de transporte comercial de pasajeros en taxis con servicio convencional y servicio ejecutivo, los operadores de transporte terrestre de pasajeros en taxi de servicio convencional deberán garantizar la prestación del servicio las veinte y cuatro horas durante los trescientos sesenta y cinco días del año a fin de precautelar la movilidad de los usuarios en la jurisdicción cantonal.

ARTICULO NOVENO.- De conformidad a lo establecido por la LOTTTSV, la operadora queda prohibida de paralizar el servicio para el que está autorizada. El incumplimiento de esta disposición será causal de terminación y revocatoria del permiso de operación, salvo que se trate de disposición de la Autoridad, caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobado.

ARTICULO DÉCIMO.- De la terminación del Permiso de Operación.- Se revocará y se dará por terminado en forma unilateral al Permiso de Operación, sin perjuicio de aplicar las sanciones establecidas para las infracciones en este instrumento legal, cuando se establezca:

1. Que la Operadora acumule tres suspensiones del Permiso de Operación, dentro del mismo año;
2. No haber solicitado la renovación del Permiso dentro de los sesenta días anteriores a la fecha de vencimiento del plazo fijado en el último permiso de operación;
3. Haberse registrado legalmente la disolución y liquidación de la Operadora;
4. Sentencia ejecutoriada que declare la quiebra de la Operadora;
5. La falta de prestación del servicio, debidamente comprobado;
6. Registrarse en la DTM la fusión, fusión por absorción, escisión o transformación de una operadora. En estos casos la DTM, a través del informe técnico-jurídico respectivo, suscribirá un nuevo permiso de operación; o,
7. Haberse comprobado que la operadora arrendó o realizó o utilizó dolosamente el permiso de operación;

ARTICULO DÉCIMO PRIMERO.- De conformidad con lo determinado en la "ORDENANZA QUE ESTABLECE LOS DERECHOS POR EL OTORGAMIENTO DE TITULOS HABILITANTES Y DEMAS DOCUMENTOS OPERACIONALES PARA LA OPERACION DE SERVICIO DE TRANSPORTE COMERCIAL EN EL CANTON AMBATO"; la operadora deberá cancelar en ventanillas de Tesorería Municipal anualmente mientras dure la vigencia del presente instrumento los siguientes valores detallados a continuación:

Vigencia del Título Habilitante	Total de vehículos que conforman la flota	Valor anual por vehículo	Valor anual por el Total de la Flota
10 años	67 unidades	\$ 12,00	Total \$ 804,00

ARTICULO DÉCIMO SEGUNDO.- De la Renovación del Permiso de Operación.- El Director de la DTM, podrá renovar el presente permiso a petición escrita de la Operadora, dentro de los 60 días hábiles anteriores a la fecha de su vencimiento, de conformidad al Artículo 84 del Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO.- La operadora deberá cancelar los valores determinados en el Art. 9 literal b) de la Ordenanza que regula y controla la ocupación de bienes de uso público.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO.- Notificar de la presente Resolución a la Agencia Nacional de Control y Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a la Agencia de Orden y Control Ciudadano para su conocimiento, aplicación y control; a la Dirección Financiera del GAD Municipalidad de Ambato, para



efectos del pago previstos en la "ORDENANZA QUE REGULA LA OCUPACION DE BIENES DE USO PÚBLICO"; y "ORDENANZA QUE ESTABLECE LOS DERECHOS POR EL OTORGAMIENTO DE TITULOS HABILITANTES Y DEMAS DOCUMENTOS OPERACIONALES PARA LA OPERACION DE SERVICIO DE TRANSPORTE COMERCIAL EN EL CANTON AMBATO".

ACEPTACIÓN Y RATIFICACIÓN.- De conformidad a lo establecido en el Art. 65 del RGLOTTTYSV.- "Los títulos habilitantes son los instrumentos legales mediante los cuales la Agencia Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la Unidades Administrativas o los GAD'S en el ámbito de sus competencias, autorizan la prestación de los servicios de transporte público, comercial y por cuenta propia, de personas, bienes, según el ámbito de servicio de transporte que corresponda, en el área asignada".

Por lo expuesto, las partes aceptan todas las estipulaciones en todos sus términos constantes en las cláusulas de este instrumento público, así como de las regulaciones pertinentes que a futuro expidan los Organismos competentes en esta materia.

Para constancia de lo estipulado, suscriben el presente instrumento público, en la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad de la Ciudad de Ambato, el 19 de octubre de 2014.


 Ing. Washington Escobar Escorza
 CC: 1801404821
 DIRECTOR DE TRÁNSITO, TRANSPORTE Y MOVILIDAD



 Sr. Olguer Norberto Navarrete Ulloa
 CC: 1802793123
 Representante de la Cooperativa de Transporte Comercial de Pasajeros En Taxis "TIERRA DE FLORES"



ELABORADO Y REVISADO POR	Ing. Mónica Guzmán	HIGÉLI
--------------------------	--------------------	--------

Razón:
 Siento la que en base a Resolución de Permiso de Operación N° 038-RPO-DTM-2014, en su numeral 2.1 de la obligatoriedad, por medio de la Resolución de Cambio de Socio N° 0002-RCS-DTTM-2015, se ha dado cumplimiento a lo dispuesto por esta Dirección, razón por la cual en legal y debida forma se habilita el cupo con registro municipal N° TU38045 para que preste servicio de transporte terrestre comercial de pasajeros en taxis al Señor: SOTO PAREDES ABEL VIDAL con Cédula de Ciudadanía N° 1803633120 con el vehículo Marca: NISSAN; Placas: TAV0909; Motor: GA16738108Y; Chasis: 3N1EB31S5AK334877; Año: 2009.- Cúmplase.- Notifíquese.

Ambato, 27 de Febrero de 2015


 Ing. Mónica Guzmán Naranjo
 Jefa Gestión Administrativa y de Atención al Cliente (e)

MRON/Anra
 27-02-2015

Razón:

De conformidad a lo establecido en el Art. 367 inciso segundo del COOTAD Siento la que, en cumplimiento al Decreto Ejecutivo N° 1287 "EXPÍDASE EL REGLAMENTO PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE INCENTIVOS TRIBUTARIOS PARA VARIOS SECTORES PRODUCTIVOS E INTERPRETATIVA DEL ARTICULO 547 DEL CODIGO ORGANICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN" de fecha 28 de Diciembre de 2016, suscrito por el Economista Rafael Correa Delgado Presidente Constitucional de la República, mismo que manda en el "Artículo 1.- En el Reglamento para la aplicación de la Ley de Régimen Tributario Interno, expedido mediante Decreto Ejecutivo N° 374, publicado en el Suplemento del Registro Oficial N° 209, de 8 de junio de 2010 y sus reformas, efectúense los siguientes cambios: numeral 7. Sustitúyase el Art. 189 por el siguiente: Servicios de transporte.- La contratación de los servicios de transporte terrestre comercial, salvo los prestados por taxis, será realizada únicamente a través de las operadoras debidamente autorizadas por el organismo de tránsito competente. El socio emitirá el respectivo comprobante de venta a la operadora por los servicios prestados por este, dicho comprobante se sujetará a los requisitos establecidos en el Reglamento de Comprobantes de Venta, Retención y Documentos Complementarios y los que se establezcan mediante resolución emitida por el Servicio de Rentas Internas; por su parte en el mencionado Reglamento de Comprobantes de Venta, Retención y Documentos Complementarios, en su artículo 16, numeral 3 se determina; "Art. 16.- Requisitos pre impresos para las facturas, notas de venta, liquidaciones de compras de bienes y prestación de servicios, notas de crédito y notas de débito.- Estos documentos deberán contener los siguientes requisitos pre impresos: 3. Apellidos y nombres, denominación o razón social del emisor, en forma completa o abreviada conforme consta en el RUC." Se ha hecho constar en la presente Resolución de Renovación de Permiso de Operación N° 038-RPO-DTM-2014 de fecha 19 de Octubre de 2014 en el NOMBRE: Cooperativa de Transporte Terrestre Comercial de Pasajeros en Taxis "TIERRA DE FLORES", se sienta razón que el nombre de la misma es: COOPERATIVA DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN TAXIS TIERRA DE FLORES.- Cúmplase.- Notifíquese.

Ambato, 29 de Marzo de 2017



Ing. Alejandra Salazar Q.
JEFA GESTION ADMINISTRATIVA
Y ATENCION AL CLIENTE





REPUBLICA DEL ECUADOR
ILUSTRE MUNICIPIO DE AMBATO
UNIDAD MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE
RENOVACION DEL PERMISO DE OPERACION

RESOLUCION N° 037 - RPO - UMT - 2009

CONSIDERANDO

Que la Ley Orgánica de Régimen Municipal, determina en el numeral 19 de su artículo 14, que son funciones primordiales de la Municipalidad, el planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre, en concordancia con lo estipulado en el artículo 264, numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador.

Que la I. Municipalidad de Ambato, en aplicación de los artículos 19 y 20 de la Ley Orgánica de Régimen Municipal, asumió las Competencias en materia de Tránsito y Transporte Terrestres, al amparo de la Resolución N° 059-DIR-2006-CNTTT, expedida por el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres.

Que, como consecuencia de lo indicado en el numeral próximo anterior, se suscribió el Convenio de Transferencia de Funciones el 13 de Febrero de 2007 con el Estado Ecuatoriano, por el que, según la cláusula segunda, numeral 2.2 y 2.4 la I. Municipalidad de Ambato tiene facultad para Determinar, otorgar, modificar, revocar, o suspender las rutas y frecuencias del Transporte Público y Conferir, modificar, renovar, revocar o suspender los Permisos de Operación a las Organizaciones de Transporte Público, para la utilización de las Vías Públicas en el Cantón respectivamente.

Que de conformidad con la Ordenanza de Creación de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre, de acuerdo al Artículo 2.- Fines, y Artículo 5.- Atribuciones; esta Unidad es competente para Planificar, Organizar, y Regular el Tránsito y Transporte Terrestre en la jurisdicción del Cantón Ambato.

Que, la Cooperativa de Transporte Terrestre Comercial de Pasajeros en Taxis "MODELO N° 10", domiciliada en la Ciudad de AMBATO, Provincia del Tungurahua, obtuvo su Personería Jurídica mediante Acuerdo Ministerial N° 2431 de 03 DE SEPTIEMBRE DE 1969, inscrito en el Registro General de Cooperativas.

Que la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre, dentro del Plan de Control Documental y Vehicular, determinó la realización del proceso de HOMOLOGACION DE PERMISOS DE OPERACION, con el objeto de actualizar la información correspondiente a las Operadoras de transporte público de Cantón, para poder contar con una base de datos confiable que permita a la UMT brindarles un óptimo servicio, y racionalizar su operación, lo cual ha sido acordado con las mismas operadoras de transporte; y notificado con Oficio CIR. UMT-08-0361, de 5 de junio de 2008.

Que, cumplidos que fueron los requisitos legales de Constitución Jurídica, la Cooperativa de Transporte Terrestre Comercial de Pasajeros en Taxis "MODELO N° 10", domiciliada en la Ciudad de AMBATO, Provincia del Tungurahua, obtuvo su Permiso de Operación, el mismo que consta en la Resolución N° 016-RPO-018-2006-CPTTTT.

Que, a través de la comunicación fechada el 12 de Agosto del 2008, la Cooperativa de Transporte Terrestre Comercial de Pasajeros en Taxis "MODELO N° 10", a través de su representante legal, solicitó a La Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre la Renovación del Permiso de Operación.

Que, la Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua, con fecha ; 8 de Julio del 2009, mediante Informe Técnico N° S/N THPO-CPTTTTSV, CERTIFICA, que las unidades están aptas para prestar el servicio de transporte público en la modalidad de TAXIS, cumpliendo con el cuadro de vida útil.

Que, la Jefatura Técnica de Transporte de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre de AMBATO mediante Informe Técnico N° ITRPO-J.T.T-025-2009-UMT, del 20 de Julio del 2009. Emite dictamen favorable para que la Cooperativa de Transporte Terrestre Comercial de Pasajeros en Taxis "MODELO N° 10", se le Renueve el Permiso de Operación.

Que, la Jefatura Administrativa y de Atención al Cliente de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre de AMBATO, mediante Informe Técnico N° 0048-IT-RHPO-JAAC-UMT-08, del 16 de Marzo del 2009. Certifica y emite dictamen favorable para la Renovación del Permiso de Operación antes referido.

Que el Artículo N° 6 de la "Ordenanza de Creación de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre" autoriza a dicha Unidad la emisión de Resoluciones, a través de su Director.

En ejercicio de las atribuciones asignadas mediante la Ordenanza señalada en el considerando próximo anterior.

RESUELVE :

ARTÍCULO PRIMERO.- Renovar el Permiso de Operación, a favor de la Cooperativa de Transporte Terrestre Comercial de Pasajeros en Taxis "MODELO N° 10", domiciliada en la Ciudad de AMBATO, Provincia del Tungurahua, para que preste el servicio de transporte de pasajeros en TAXIS y como sitio de estacionamiento autorizado en la calle Tomás Sevilla (sentido

AMBATO
27 ENE 2010
SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN
[Firma]



REPUBLICA DEL ECUADOR
ILUSTRE MUNICIPIO DE AMBATO
UNIDAD MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

RENOVACION DEL PERMISO DE OPERACION

oeste-este, costado derecho) y Av. Cevallos, con un espacio para 4 unidades, sin embargo la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre podrá reubicarlo de así creerlo conveniente.

ARTÍCULO SEGUNDO.- La presente Renovación del Permiso de Operación, beneficiará a 59 Socios y Vehículos, debidamente calificados y habilitados a operar, los mismos que se detallan a continuación:

Nº	Apellidos y Nombres	NºCédula	Marca	Tipo	Año F.	Placa
1	ESCOBAR ALTAMIRANO MANUEL CLAUDIO	0901930248	HYUNDAI	SEDAN	2004	PZO0314
2	SEY SALAZAR GALO REGULO	0200767853	DAEWOO	SEDAN	2001	TAB0412
3	BOMBON VELASTEGUI EDISON GILBERTO	1801320212	TOYOTA	SEDAN	2005	PNC0172
4	LOPEZ GARCES SEGUNDO PEDRO	1802299287	DAEWOO	SEDAN	2003	TAO0840
5	CADENA ROSERO JAME ORLANDO	1703070944	HYUNDAI	SEDAN	2002	TAR0334
6	CALUCHO QUISATASI CESAR ANIBAL	1801719590	TOYOTA	SEDAN	1995	TAJ0899
7	CHIFLA QUIspe SEGUNDO VIDAL	1802503829	CHEVROLET	SEDAN	1994	PZF0082
8	CISNEROS ORTIZ VINICIO GERMAN	1802932630	CHEVROLET	SEDAN	2006	TDH0085
9	SANTANA LOZADA CARLOS ALFREDO	1801958047	HYUNDAI	SEDAN	2006	TAV0130
10	FREIRE LOPEZ MANUEL ROSENDO	1802518666	NISSAN	SEDAN	1994	TAP0081
11	GALLARDO VENEGAS LUIS DAGOBERTO	0801072281	HYUNDAI	SEDAN	2008	TAV0041
12	GAMBOA ROMO JOSE HERNAN	0908490727	CHEVROLET	SEDAN	1990	TAK0518
13	CARRILLO CULQUI JUAN HUMBERTO	1801418108	KIA	SEDAN	2003	EAG0250
14	GUERRERO VILLACRES HOMERO ELIECER	1801096700	LADA	STATION WAGON	2007	TAU0735
15	HOYOS LOVATO EDWIN HERNAN	1801571835	HYUNDAI	SEDAN	2003	TAR0710
16	ALDAS CHERREZ OSCAR DAMIAN	1802838851	RENAULT	SEDAN	2007	TAU0507
17	ROBLES PEREZ GUIDO MANUEL	1802110484	HYUNDAI	SEDAN	2004	TAS0873
18	LOZADA ARCOS LUIS HUMBERTO	1801574342	NISSAN	SEDAN	2006	TAT0704
19	AUQUI BEJARANO ANGEL VINICIO	1803708441	NISSAN	SEDAN	2005	TAT0990
20	LOPEZ LOPEZ ROSENDO ABDON	1801378991	CHEVROLET	SEDAN	1994	TAJ0612
21	PAREDES PAREDES FABIAN ASDRUBAL	1803578192	HYUNDAI	HATCH BACK	2006	TAU0967
22	ROSEMO MOYA SEGUNDO CRISTOBAL	1708387560	CHEVROLET	SEDAN	1996	TAS0400
23	MANOBANDA PIMBO JUAN LEONARDO	1801842705	NISSAN	SEDAN	2004	TAV0286
24	MARTINEZ GARZON JULIO AUGUSTO	1802543195	CHEVROLET	SEDAN	2002	TAV0285
25	MASAQUIZA CAJAMARCA JUAN VICTOR	1801981372	NISSAN	SEDAN	2004	TAV0344
26	MASAQUIZA CAJAMARCA LUIS ALFONSO	1801975051	NISSAN	SEDAN	1998	PZW0807
27	MASAQUIZA MORETA HECTOR RAUL	1801882824	HYUNDAI	SEDAN	2002	TAR0040
28	GARCES FIALLOS WILMER OCTAVIO	1803308461	NISSAN	SEDAN	2005	TAV0271
29	MORALES LLERENA ERILSON HUMBERTO	1801796762	NISSAN	SEDAN	1994	TAS0207
30	MORALES MAYORGA LEONEL EDUARDO	1803032278	NISSAN	SEDAN	2009	TAV0388
31	VELOZ CASTILLO FREDY GEOVANNY	1802783240	CHEVROLET	SEDAN	2008	TAU0287
32	NARANJO SANTOS	1801548100	DAEWOO	SEDAN	2002	IAG0774
33	NAVARRETE VENEGAS FERMIN LAUTARO	1700609470	HYUNDAI	SEDAN	2008	TAV0081
34	NAVARRETE VENEGAS MANUEL QUINTILIANO	1800395002	TOYOTA	SEDAN	2006	TAT0879
35	PEREZ JERES ESTHER ELINA	0500983086	NISSAN	SEDAN	2003	BAE0043
36	ORTIZ MONTERO EDISON JAVIER	1802610020	NISSAN	SEDAN	2006	TAT0924
37	ORTIZ PEREZ MARCO ANTONIO	1802147585	MAZDA	STATION WAGON	1995	TAS0932
38	PAUCAR MOREJON ANGEL SEGUNDO	1801988120	HYUNDAI	SEDAN	2002	TAR0124
39	PEREZ PEREZ EDMUNDO ORLANDO	1800929000	HYUNDAI	SEDAN	2009	TAV0240
40	PEREZ PEREZ NELSON RAUL	1800047282	HYUNDAI	SEDAN	2009	TAV0213
41	SANTANA SALAZAR HECTOR XAVIER	1803509807	HYUNDAI	SEDAN	2005	TAT0899
42	MONTERO ORTIZ ROLANDO GERMAN	1802870385	NISSAN	SEDAN	2008	TAU0827
43	ROJAS JARA RAFAEL ARCANGEL	0103249306	HYUNDAI	SEDAN	2003	TAS0143



REPUBLICA DEL ECUADOR
ILUSTRE MUNICIPIO DE AMBATO
UNIDAD MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

RENOVACION DEL PERMISO DE OPERACION

Nº	Apellidos y Nombres	NºCédula	Marca	Tipo	Año F.	Placa
44	RONQUILLO RONQUILLO LUIS ALFREDO	1801411297	CHEVROLET	SEDAN	1994	FAK0633
45	SALLEMA MUJILEMA VICTOR MANUEL	1801351873	NISSAN	SEDAN	1997	TAT0624
46	ORTIZ MARTINEZ NANCY YOLANDA	1801989649	HYUNDAI	SEDAN	2007	TAU0520
47	SALAZAR SALAZAR GERMAN NEPTARIO	1801384320	NISSAN	SEDAN	2008	TAV0281
48	SALBUERO ACURIO CARLOS GUALBERTO	0901977683	MAZDA	SEDAN	2007	TAU0218
49	SANCHEZ TORRES SIMÓN BOLIVAR	1800313755	DAEWOO	SEDAN	2002	TAP0591
50	SANTANA MARTINEZ MARCOS HÉRNAN	1801853097	NISSAN	SEDAN	1998	PZK0479
51	TORRES CUNALATA JULIO CESAR	1800359644	HYUNDAI	SEDAN	2002	PZX0214
52	VALENCIA CHAVEZ FAUSTO	1805790632	HYUNDAI	SEDAN	2008	TAV0263
53	YAMBERLA VINUEZA ANTONIO	1705294629	HYUNDAI	SEDAN	2006	TAU0302
54	VARGAS LOPEZ CARLOS ENRIQUE	1801928668	NISSAN	SEDAN	1998	TAU0355
55	BEJARANO MOLINA JULIO EFRAIN	1802801045	NISSAN	SEDAN	2008	TDC0803
56	SANCHEZ GARZON SEGUNDO CICERON	1801329317	HYUNDAI	SEDAN	2002	TAP0839
57	YANGHA CHIPANTIZA DAVID VICENTE	1801690165	CHEVROLET	SEDAN	1987	TAK0921
58	YANSAPANTA GUATA ERNESTO	1801350727	KIA	SEDAN	2005	TAU0814
59	SANCHEZ BARRERA EDGAR EFRAIN	1802454213	DAEWOO	SEDAN	1999	TAS0020

Las unidades vehiculares que se detallan en este Artículo, cumplen con lo determinado en la Resolución N° 001-GNRL-TRANSPRT-UMT-2009 emitida por la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre.

A los señores GAMBOA ROMO JOSE HERNAN DISCO #12, YANGHA CHIPANTIZA DAVID VICENTE DISCO#57,deberán realizar el cambio de unidad por lo que se les confiere un plazo de 60 días hábiles desde la expedición de la presente Resolución; A los señores: CHIFLAQUISPÉ SEGUNDO VIDAL DISCO#7, FREIRE LOPEZ MANUEL ROSENDO DISCO#10, LOPEZ LOPEZ ROSENDO ABDON DISCO#20, MORALES LLERENA ERILSON HUMBERTO DISCO#29, RONQUILLO RONQUILLO LUIS ALFREDO DISCO#44, se les confiere un plazo de 60 días hábiles a partir del 1° de Enero de 2010 para que realicen el cambio de unidad, de conformidad con el Art. 85 numeral 3 de Reglamento de Transporte Terrestre Comercial de Pasajeros en Taxi, de no haberlo en el plazo señalado, los cupos serán revertidos a la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre sin opción a ningún tipo de reclamo.

ARTÍCULO TERCERO.- Determinar que el Permiso de Operación conferido a favor de la Cooperativa de Transporte Terrestre Comercial de Pasajeros en Taxis "MODELO N° 10", domiciliada en el Cantón AMBATO, Provincia del Tungurahua, tiene vigencia de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de expedición de esta Resolución.

ARTÍCULO CUARTO.- La renovación del Permiso de Operación, el cambio de Socios y Unidades, Variaciones de Servicio y mas Actividades de Tránsito y Transporte, sólo podrá realizar la Cooperativa de Transporte Terrestre Comercial de Pasajeros en Taxis "MODELO N° 10", mediante Resolución emitida por la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre del Cantón AMBATO.

ARTÍCULO QUINTO.- La Cooperativa de Transporte Terrestre Comercial de Pasajeros en Taxis "MODELO N° 10", se someterá a las Normas Legales Pertinentes contempladas en la Ley y Reglamentos de Tránsito, a las Resoluciones que dictare la Comisión Nacional del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, y a las que dictare la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre del Cantón AMBATO. La inobservancia y violaciones de las indicadas normas, resoluciones y/o cualquier alteración que se ocasionare a las decisiones contenidas en este presente Permiso de Operación, dará lugar para que esta Resolución quede sin efecto y REVIERTA, a la UNIDAD MUNICIPAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE de la Ciudad de AMBATO.

ARTÍCULO SEXTO.- Notificar de la presente Resolución a la Comisión Nacional del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, a la Jefatura Provincial de Control de Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua para su conocimiento, aplicación y control, a la Dirección Financiera de la Municipalidad de AMBATO, para efectos del pago previsto en la "ORDENANZA QUE REGULA LA OCUPACIÓN DE LA VÍA PÚBLICA".

COMUNIQUESE.- Dado y firmado en la UNIDAD MUNICIPAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE de la Ciudad de AMBATO, el 19 de Octubre del 2009.

DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

22 ENE 2015

ARQ. TRAJANO SANCHEZ RIZZO

Director de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre



Y DE ATENCIÓN AL CLIENTE