



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO**

**FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

**CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

**Proyecto de investigación, previo a la obtención del Título de Ingeniera en  
Contabilidad y Auditoría CPA.**

**Tema:**

---

**“La logística de importaciones y los indicadores financieros de la empresa  
Turbomekanics S.A.”**

---

**Autora:** López Aranda, Tatiana Pamela

**Tutor:** Eco. Cuesta Chávez, Giovanna Alejandra

**Ambato - Ecuador**

**2016**

## APROBACIÓN DEL TUTOR

Yo, Giovanna Alejandra Cuesta Chávez con C.I.# 1803925146 en mi calidad de Tutor del Trabajo de Graduación sobre el tema **“LA LOGÍSTICA DE IMPORTACIONES Y LOS INDICADORES FINANCIEROS DE LA EMPRESA TURBOMEKANICS S.A”** desarrollado por López Aranda Tatiana Pamela, estudiante de la Facultad de Contabilidad y Auditoría Carrera de Contabilidad y Auditoría considero que dicho Trabajo de Graduación reúne los requisitos tanto técnicos como científicos y corresponde a las normas establecidos en el Reglamento de Graduación de Posgrado, modalidad Seminario 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 la Comisión de Calificación designada por el H. Concejo Directivo de la Facultad.

Ambato, Marzo del 2016

TUTORA

Eco. Cuesta Chávez, Giovanna Alejandra

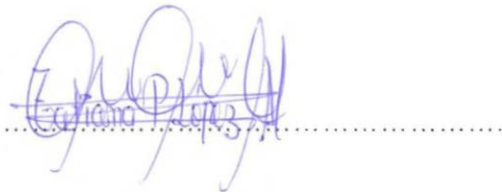
CI. 1803925146

## DECLARACIÓN DE AUTORIA

Yo Tatiana Pamela López Aranda, con de Ciudadanía N° 180447582-8, tengo a bien indicar que los criterios emitidos en el Trabajo de Investigativo:” **LA LOGÍSTICA DE IMPORTACIONES Y LOS INDICADORES FINANCIEROS DE LA EMPRESA TURBOMEKANICS S.A**”, así como también los contenidos presentados, ideas, análisis, síntesis de datos; conclusiones, son de exclusiva responsabilidad de mi persona, como autora de este Proyecto de Investigación.

Ambato, Marzo del 2016

AUTORA



Tatiana Pamela López Aranda

180447582-8

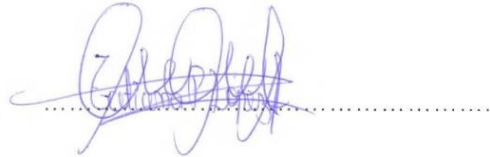
## **CESIÓN DE DERECHOS**

Autorizo a la Universidad Técnica de Amato, 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 ese 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 autora.

Ambato, Marzo del 2016

AUTORA



Tatiana Pamela López Aranda

180447582-8

## **APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO**

El Tribunal de Grado, aprueba el Trabajo de Graduación, sobre el tema:” LA LOGISTICA DE IMPORTACIONES Y LOS INDICADORES FINANCIEROS DE LA EMPRESA TURBOMEKANICS S.A”, elabora por López Aranda Tatiana Pamela, estudiante de la Carrera de Contabilidad y Auditoría, el mismo que guarda conformidad con las disposiciones reglamentarias emitidas por la Facultad de Contabilidad y Auditoría de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato, Marzo del 2016



Eco. Mg. Diego Proaño

**PRESIDENTE**



Econ. Alejandro Álvarez

**MIEMBRO CALIFICADOR**



Ing. Fabrizio Viera

**MIEMBRO CALIFICADOR**

## **DEDICATORIA**

La presente investigación la dedico a mi Padre celestial que me trajo hasta aquí a estado en cada momento de vida y es en quien yo deposito mi confianza además se la dedico a mi hija el motor de mi vida el motivo de mi esfuerzo el amor más grande y puro, en forma especial a mi Madre querida que ha estado siempre ahí incondicionalmente me a apoyado en cada circunstancia de la vida y a la que debo este esfuerzo.

Además quiero dedicarle a mi Tía Evita Aranda que desde niña me ha cuidado me ha amado como hija suya con paciencia cariño y amor.

Tatiana López A.

## AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer primeramente a mi Amado mi Padre Dios que me ha dado las fuerzas la voluntad el amor para estudiar esta Carrera, Además quiero agradecer a mis padres por su apoyo Físico como económico para que logre mis sueños y a mis abuelitos queridos María y Silverio que me inculcaron los mejores valores para ahora ser la persona que soy.

Deseo presentar mi profundo y sincero agradecimiento a la Universidad, a mi querida Facultad de Contabilidad y Auditoría a mis profesores a mi Tutora y a todas las personas que me apoyaron para que este sueño se cumpla.

Tatiana López A.

**UNIVERSIDAD TECNICA DE AMBATO  
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORIA  
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORIA**

**TEMA:” LA LOGISTICA DE IMPORTACIONES Y LOS INDICADORES  
FINANCIEROS DE LA EMPRESA TURBOMEKANICS S.A”**

**AUTORA:** López Aranda, Tatiana Pamela

**TUTORA:** Eco. Cuesta Chávez, Giovanna Alejandra

**FECHA:** Marzo 2016

**RESUMEN EJECUTIVO**

El trabajo Investigativo tiene como propósito fundamental responder a la problemática se ha encontrado en el mismo además de un cierto análisis la planificación de importaciones y la incidencia en la liquidez de la empresa TURBOMEKANICS S.A uno de los puntos clave es que no posee un manual para el manejo de la importaciones y el análisis de los fondos para el proceso.

La planificación de importaciones se la analizo verificando los movimientos de la mercadería, mediante las kardex de los últimos años además del análisis de Estados Financieros comparativos; la liquidez se analizó aplicando los índices financieros correspondiente a la liquidez, a los estados financieros de los últimos años.

Para realizar la hipótesis se comprobó utilizando el método de diferencia de medias para nuestras grandes con dos poblaciones y se concluye que la planificación de importaciones si incide en la liquidez de la empresa además para solucionar el problema se propone realizar planificaciones de importaciones técnicamente y se demuestra que la liquidez de la empresa mejorará.

El aporte principal del presente trabajo, constituye en ayudar a promover el crecimiento de la empresa TURBOMEKANICS S.A según un análisis minucioso con la finalidad de crear un mejor manejo de su dinero para el proceso de importaciones ya que este es uno de los objetivos principales de la empresa que se dedica a la importación de Turbos.



**PALABRAS DESCRIPTORAS:** LOGÍSTICA, IMPORTACIONES, INDICADORES FINANCIEROS, IMPORTADORA Y COMERCIALIZADORA DE TURBOS, PLAN ESTRATÉGICO.

**TECHNICAL UNIVERSITY OF AMBATO**  
**FACULTY OF ACCOUNTING AND AUDIT**  
**ACCOUNTING AND AUDIT CAREER**

**TOPIC:** “LOGITS OF IMPORTATIONS AND FINANCIAL INDICATOR OF THE  
BUSINESS TURBOMEKANICS S.A”

**AUTHOR:** López Aranda, Tatiana Pamela

**TUTOR:** Eco. Cuesta Chávez, Giovanna Alejandra

**DATE:** March 2016

**ABSTRACT**

Investigative work has as main purpose to respond to the problem that has been found as well as planning some analysis of imports and the impact on the liquidity of the company TURBOMEKANICS SA one of the key points is that it does not have a manual for import management and analysis of funds for the process.

The Planning of Imports has been analyzed verifying the movement of goods through the data bank in recent years in addition to the analysis of comparative financial statements; liquidity was analyzed by applying the amount of liquidity to the financial statements in recent year's financial indices.

To make the hypothesis we tested using the method of mean difference for our big two populations and concludes that planning imports does affects the liquidity of the company in order to solve the problem it is proposed to make technical schedules for imports and demonstrate that the liquidity of the company will improve.

The main contribution of this work is to help promote business growth of TURBOMEKANICS SA according to a detailed analysis in order to create a better management of your money to the process of imports and this is one of the main objectives of the company dedicated to the import of Turbos.

**KEYWORDS:** LOGISTICS, IMPORTS, FINANCIAL INDICATORS, IMPORTER  
AND MARKER OF TURBOS, STRATEGIC PLAN.

# INDICE GENERAL

## Tabla de contenido

|   |          |
|---|----------|
| PORTADA .....                             | i        |
| APROBACIÓN DEL TUTOR .....                | ii       |
| DECLARACIÓN DE AUTORIA.....               | iii      |
| CESIÓN DE DERECHOS .....                  | iv       |
| APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO .....    | v        |
| DEDICATORIA .....                         | vi       |
| AGRADECIMIENTO.....                       | vii      |
| RESUMEN EJECUTIVO .....                   | viii     |
| INDICE GENERAL.....                       | xii      |
| INTRODUCCIÓN .....                        | 1        |
| <b>CAPÍTULO I.....</b>                    | <b>3</b> |
| <b>EL PROBLEMA DE INVESTIGACION .....</b> | <b>3</b> |
| 1.1. Tema de Investigación .....          | 3        |
| 1.2. Planteamiento del Problema .....     | 3        |
| 1.2.1. Contextualización. ....            | 3        |
| 1.2.2. Análisis crítico .....             | 8        |
| 1.2.3. Prognosis .....                    | 10       |
| 1.2.4. Formulación del problema.....      | 11       |
| 1.2.5. Preguntas Directrices. ....        | 11       |
| 1.2.6. Delimitación del problema .....    | 11       |

|  |           |
|--|-----------|
| 1.3. Justificación.....                              | 12        |
| 1.4. Objetivos .....                                 | 14        |
| 1.4.1. Objetivo General.....                         | 14        |
| 1.4.2. Objetivo Específico.....                      | 14        |
| <b>CAPÍTULO II .....</b>                             | <b>15</b> |
| <b>MARCO TEORICO.....</b>                            | <b>15</b> |
| 2.1. Antecedentes Investigativos.....                | 15        |
| 2.2. Fundamentación Filosófica.....                  | 23        |
| 2.3. Fundamentación Legal .....                      | 25        |
| 2.4. Categorías fundamentales .....                  | 27        |
| 2.4.1. Marco conceptual variable independiente ..... | 29        |
| 2.4.2. Marco Conceptual Variable Dependiente .....   | 44        |
| 2.5. Hipótesis.....                                  | 57        |
| 2.6. Señalamiento de las variables.....              | 57        |
| <b>CAPÍTULO III.....</b>                             | <b>58</b> |
| <b>METODOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN.....</b>            | <b>58</b> |
| 3.1. Enfoque de la Investigación .....               | 58        |
| 3.2. Modalidad Básica de la investigación.....       | 59        |
| 3.3. Nivel o tipo de investigación.....              | 60        |
| 3.4. Población y muestra .....                       | 62        |
| 3.4.1. Población .....                               | 62        |
| 3.4.2. Muestra.....                                  | 63        |
| 3.5. Operacionalización de variables.....            | 64        |
| 3.6. Plan de recolección de información.....         | 69        |
| 3.7. Plan de procesamiento de la información.....    | 71        |
| <b>CAPÍTULO IV .....</b>                             | <b>73</b> |
| <b>ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS .....</b> | <b>73</b> |

|  |            |
|--|------------|
| 4.1 Principales Resultados .....         | <b>73</b>  |
| 4.1.1. Interpretación de Resultados..... | 73         |
| 4.1.2. VERIFICACIÓN DE LA HIPOTESIS..... | 84         |
| 4.2. Conclusión de la hipótesis.....     | 87         |
| Bibliografía .....                       | <b>94</b>  |
| ANEXOS .....                             | <b>103</b> |
| ANEXO 1 .....                            | 103        |
| ANEXO 2.....                             | 104        |

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

### CONTENIDO

|  |    |
|--|----|
| GRÁFICO 1 1 CUADRO DE ACCIONISTAS .....                                    | 7  |
| GRÁFICO 1 2 ÁRBOL DE PROBLEMAS .....                                       | 8  |
| GRÁFICO 2 1 RED DE CATEGORÍAS CONCEPTUALES.....                            | 27 |
| GRÁFICO 2 2 CONSTELACIÓN DE IDEAS.....                                     | 28 |
| <br>   |    |
| GRÁFICO 3.4 1 CONSTITUCIÓN TURBOMEKANICS S.A .....                         | 62 |
| <br>   |    |
| GRÁFICO 3.5 1 VARIABLE INDEPENDIENTE: LA LOGÍSTICA DE<br>IMPORTACIÓN ..... | 66 |
| GRÁFICO 3.5 2 VARIABLE DEPENDIENTE: LOS INDICADORES FINANCIEROS<br>.....   | 67 |
| <br>   |    |
| ENCUESTA GRÁFICO 4. 1.....   | 75 |
| ENCUESTA GRÁFICO 4. 2.....   | 76 |
| ENCUESTA GRÁFICO 4. 3.....   | 77 |
| ENCUESTA GRÁFICO 4. 4.....   | 78 |
| ENCUESTA GRÁFICO 4. 5.....   | 79 |
| ENCUESTA GRÁFICO 4. 6.....   | 80 |
| ENCUESTA GRÁFICO 4. 7.....   | 81 |
| ENCUESTA GRÁFICO 4. 8.....   | 82 |
| ENCUESTA GRÁFICO 4. 9.....   | 83 |
| ENCUESTA GRÁFICO 4. 10.....  | 84 |

## INTRODUCCIÓN

El presente proyecto busca hallar el impacto que tiene la logística de importaciones en los indicadores financieros la liquidez de la empresa TURBOMEKANICS S.A de la ciudad de Ambato, por lo cual se analizara en primera instancia, cual es el conocimiento del personal de la empresa acerca del proceso de importaciones y en que afecta a la liquidez de la empresa y además que opciones darían para mejorar el los indicadores de liquidez. Lo importante de esta investigación es que sea un medio de consulta para la ayuda en el área académica y empresarial pretendiendo que sea un instrumento de ayuda para la empresa y su toma de decisiones.

En parte de la liquidez financiera de la empresa no ha tomado en cuenta el efecto que esta causando por el proceso de importaciones, para mejorar en este aspecto se plantea en este trabajo investigativo. Por este motivo es necesario utilizar herramientas que ayudan a mejorar los índices de liquidez de la empresa y que ayudan a ser mas competitiva a través de nuevo manejo del proceso de importaciones utilizando como herramienta Financiera para la toma de decisiones. A continuación indicaremos como se encuentra desarrollada la investigación:

En el **Capítulo I** se plantea, la problemática que vive la empresa TURBOMEKANICS S.A de la ciudad de Ambato, esto a través del árbol de problemas con sus respectivas causas y efectos de las cuales se genera la variable dependiente como la independiente, además se han planteado el objetivo general y los objetivos específicos que se presente alcanzar en nuestra investigación.

En el **Capítulo II** contiene, el marco teórico con la cual se respalda nuestra investigación, en este se cita las referencias de los autores según las normas APA de los autores con sus teorías que nos ayudan al mejor diseño y desarrollo de la investigación además nos servirá para la justificación de la hipótesis.

En el **Capítulo III** contiene, la metodología de la investigación y se estudia directamente de la Empresa TURBOMEKANICS S.A de la ciudad de Ambato a continuación



determinación el tipo de investigación y la hipótesis que se va a comprobar de tema que relativamente no se ha investigado, se determinó la población de estudio además se halló las población a estudiar.

En el **Capítulo IV** trata, las preguntas que va a conformar la entrevista la población y muestra que va hacer entrevistada además la tabla que refleja los resultados obtenidos, absolutos y relativos con un gráfico que ayuda a un mejor análisis e interpretación de resultados.

En el **Capítulo V** determina las conclusiones y recomendaciones derivadas de los resultados obtenidos en el capítulo IV para mejorar el proceso de importaciones y la liquidez de la empresa.

Y el En el **Capítulo VI** se desarrolla la propuesta que encamina a la aplicación del manual de procesos de importaciones para que mejore la liquidez de la empresa TURBOMEKANIS S.A.

## **CAPÍTULO I**

### **EL PROBLEMA DE INVESTIGACION**

#### **1.1. Tema de Investigación**

La logística de importaciones y los indicadores financieros de la empresa Turbomekanics S.A.

#### **1.2. Planteamiento del Problema**

##### **1.2.1. Contextualización.**

##### **1.2.1.1. Macrocontextualización.**

Para tener una idea amplia del uso de los turbos : Para realmente hacer la mayor parte de las modificaciones de rendimiento turbos diésel, lo que realmente necesita para invertir en un intercooler del mercado de accesorios, este aumento permite que el gran impulso turbo o supercargador para alcanzar mayores niveles de rendimiento cada vez que se pisa el acelerador, algunos han superado este en mayor medida mediante el uso de dos o más turbocompresores en el motor y otros se han centrado en reducir el tamaño turbo y mejorando el flujo de escape y la válvula de descarga se controla para ayudar a optimizar la disponibilidad del potencial impulso turbocompresores. (Flores, 2013)

Ecuador importa bienes mecánicos para los automóviles, por lo tanto a continuación veremos país líderes en la construcción y mejoramientos de turbos utilizados a nivel mundial.

Al citar a (Gott, 2014)China lidera el crecimiento global del turbo: El mercado de automoción de crecimiento más rápido en el mundo se espera aumente la penetración del

turbo, pasando de un 23% en el año 2014 a un 41% para 2019, duplicando así la cifra de vehículos con turbocompresor comercializados cada año hasta más de 13 millones.

Según Centro de Estadísticas Nacionales y Comercio Internacional del Uruguay (2013, pág. 113) “Estados Unidos añade turbos en una tasa de dos cifras: Como segundo mercado global de crecimiento más rápido, el mercado del turbo en Norteamérica crecerá un 14% cada año en los próximos cinco años hasta alcanzar la cifra de más de 8 millones de vehículos con turbocompresor para el año 2019, lo que equivale el 38% del mercado.”

El Ecuador siempre se ha preocupado por estar actualizado en el mercado automotor ofreciendo autos de calidad, ya que estas han generado mayores contribuciones productivas para el Estado, la principal razón son las importaciones existentes, como las que se produjeron a partir del año 2005.

Mediante un estudio realizado por MTO (2014)P (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2014) las cuales indican valores que se situaron sobre las 50.000 unidades, como resultado directo del crecimiento en las ventas de vehículos nuevos. Por tal motivo desde el año 2007 se produjo un declive del nivel de ventas en un 5.8% tomando como relación al año 2006, esta deducción que se traduce en un volumen de importación menor correspondiente a 54.104 unidades, de los cuales: 22.485 fueron automóviles, 6.212 camionetas, 13.401 todo terrenos, 1.879 vans y 10.127 buses y camiones. Aún con la existencia de esta cantidad de vehículos, tanto los talleres como concesionarios no son del todo abarrotados, debido a los elevados costos que representa en mantenimiento, “de acuerdo a las últimas estadísticas de las principales ciudades del país, la ciudad capital Quito, tiene alrededor de 500.000 vehículos, de los cuales el 93% funciona a gasolina y 7% a diesel”.

#### **1.2.1.2. Mesocontextualización.**

Según Gonzales La sobrealimentación en motores diésel favorece la mezcla y la combustión, aumentando considerablemente el rendimiento del motor. En los motores de encendido por compresión. La regulación de la carga se lleva a cabo controlando la cantidad de combustible inyectado y admiten siempre la máxima cantidad de aire posible. Al maximizar el llenado del cilindro de aire, aumenta la presión y la temperatura del mismo al final de la compresión, iniciándose la combustión más rápidamente. Por otro lado, aumenta la turbulencia del aire, mejorando la formación de la mezcla (2012)

Las importaciones del sector automotriz en Tungurahua son reguladas por el COMEX siendo este sector muy sensible a las políticas gubernamentales, las mismas que son emitidas por el gobierno a través de los tributos ocasionando que los precios de los vehículos aumenten (2014).

Existe escasa información acerca de las importaciones y sus respectivas erogaciones a las cuales se incorporan a los costos del bien importado, esto afecta directamente al consumidor final ya que este es quien cancela los precios ofertados por los importadores.

Según Noticias Tungurahua (2011, pág. 16) Para dar a conocer sobre el nuevo servicio aduanero del país, el Servicio Nacional de Aduanas, en conjunto con Pro Ecuador, realizó una capacitación dirigida al sector carroceros y automotriz de la provincia, sobre el Nuevo Sistema de Aduanas que está contemplado en el libro 5 de la Facilitación Aduanera.

David Quinteros Gómez, coordinador sectorial automotriz de importaciones y exportaciones (Pro Ecuador), manifestó que la idea de capacitar a estos sectores nació de los diálogos entre el Canciller con los sectores productivos nacionales.

De uno de estos diálogos surge la inquietud de conocer más a fondo sobre los procesos aduaneros, por parte de los sectores industriales que necesitan conocer cuál es la tramitología aduanera que deben ejecutar en las importaciones y exportaciones.

Esteban Cervigón, director del distrito de aduanas de Latacunga, fue el encargado de dirigir estas capacitaciones al sector productivo para que los empresarios sepan qué hacer ante el Nuevo Sistema Aduanero.

Para estar al tanto del sector automotriz, es necesario conocer los productos ofertados, así como el mercado y los agentes que interviene en este sector. Partiendo de que los vehículos para ser comercializados en el Ecuador deben ser previamente importados por CBU (Importación de vehículos completos) o CKD (Importación por partes a ser ensambladas), con ello se debe cancelar los tributos como el Ad-valorem, el ICE, y el IVA; todos estos se incorporan al precio de venta al público y por ende al consumidor final.

### **1.2.1.3. Microcontextualización.**

Turbomekanics S.A., se constituyó en la ciudad de Quito distrito Metropolitano, con domicilio principal en la ciudad de Ambato el 21 de Noviembre 2012 bajo escritura pública, con la denominación de TURBOMEKANICS S.A., según resolución de la Superintendencia de Compañías, y con fecha 02 de Diciembre del año 2012 se inscribió en el Registro Mercantil, el 21 de diciembre del 2012.

El inicio de actividades de la empresa es desde el 15 de Octubre del 2013.

Su principal objeto social es que la compañía realizará actividades con la industria metalmecánica, especialmente a) importación de autopartes, turbocompresores sus piezas y partes; b) distribución de autopartes, turbocompresores, cartuchos para turbocompresores y partes de turbocompresores a nivel nacional e internacional; venta al detalle de autopartes, turbocompresores, cartuchos para turbocompresores y partes para turbocompresores; d) servicio de mantenimiento y reparación de turbocompresores; y e) ensamblaje y empaquetado de turbocompresores, sus partes y piezas.

Los accionistas de la compañía tienen la siguiente participación en su capital social:

| <b>Nombre Accionista</b>           | <b>Monto<br/>Dólares</b> | <b>%<br/>Participación</b> |
|------------------------------------|--------------------------|----------------------------|
| Galo David Mayorga<br>Poveda       | 15.300                   | 51%                        |
| Sebastián Ismael Mayorga<br>Poveda | 14.700                   | 49%                        |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>30.000</b>            | <b>100%</b>                |

**Grafico 1 1** Cuadro de Accionistas

**Elaborado por:** (Lopez Aranda, 2016)

San Juan Bautista de Ambato, ciudad ecuatoriana, capital de la provincia de Tungurahua. Es también conocida como Cuna de los Tres Juanes, Tierrita Linda, Fénix del Ecuador, Jardín del Ecuador y Ciudad de las Flores, Frutas y el Pan. Es una ciudad se encuentra una de las empresas visionarias y competidoras como es Turbomekanics S.A, dedicada a la comercialización de turbos para automóviles.

Pese a ser una ciudad muy comercial la empresa Turbomekanics S.A, ha venido arrastrando dificultades en la logística de importaciones al no contar con una planificación para el proceso de adquisición de mercadería desde el exterior, en efecto, existe un exceso de inventario y poca rotación del mismo.

A todo esto la empresa tiene problemas al momento de cubrir con obligaciones con terceros al no contar con la suficiente liquidez, por lo que el presente proyecto de investigación ha decidido indagar en dicho fenómeno para la pronta solución a través de la aplicación de índices financieros y lograr que la empresa mantenga una posición de liderazgo en el mercado comercial al que la empresa se desarrolla actualmente.

### 1.2.2. Análisis crítico



**Grafico 1 2 Árbol de Problemas**

Elaborado por: (Lopez Aranda, 2016)

TURBOMEKANICS S.A es una empresa dedicada a la importación y reparación de turbocompresores que durante un tiempo atrás se ha venido aplicando una planificación inadecuada en el control de sus importaciones al no contar con un manual de procesos para el manejo y control del mismo.

Se ha detectado una ausencia en el proceso de control de inventarios, dando lugar esto a una insuficiente rotación de los mismos, provocando que la empresa no establezca una fecha tentativa tanto para la salida de mercadería como para la adquisición de la nueva importación.

También se puede mencionar que la deficiente capacitación del personal administrativo en el conocimiento y dirección de gestión y aplicación del procedimiento en adquisición de mercadería del exterior, ha dado lugar a una deficiente logística de las importaciones que la empresa realiza.

Además la planificación inadecuada de las importaciones genera un exceso de inventarios entonces existe un disminución de liquidez para las operaciones que debe realizar la empresa TURBOMEKANICS.

La planificación inadecuada de la empresa entonces genera un exceso de inventario y por tal motivo el inventario se deteriora.

La planificación inadecuada genera un exceso de inventario por dicha cuestión los índices son desfavorables.



### **1.2.3. Prognosis**

En Turbomekanics S.A se ha detectado una serie de problemas y deficiencias, que si no se busca una pronta solución sus efectos serían los siguientes:

Al no considerar la importancia de una planificación en las importaciones, se observará una disminución o pérdida de liquidez para cubrir las obligaciones de la empresa, ocasionado por la existencia de mercadería en exceso y su escasa rotación, así como también un deficiente promedio ponderado de inventarios, es decir, que el periodo de cobro de mercadería es muy extendido en relación al periodo de pago.

La empresa Turbomekanics S.A al momento que importa mercadería ya existente en kardex ocasiona costos innecesarios en la empresa, viéndose afectado el presupuesto destinado para la adquisición de mercadería en importaciones y la disminución del flujo de efectivo.

Las importaciones realizadas sin planificación previa traen como consecuencia una escasa liquidez dando lugar al incumplimiento con terceros no solo externos sino también con el personal interno que labora en la empresa, por esta razón el desempeño laboral se ve afectada y por ende se verá disminuida la rentabilidad de la empresa.

Además la empresa Turbomekanics cuenta con un porcentaje muy alto e la importación de sus productos además que todos son traídos por lo general de la china, japon etc, si existiera un problema con las importaciones o negociaciones con los proveedores, dicha empresa estaría entrando en una crisis muy sustancial ya que no tendría mercadería para ofrecer a sus clientes.

La competencia que existe actualmente en el mercado hace que la empresa baje sus ventas o baje los precios del producto para obtener más clientes y por ende los accionistas no van a obtener la utilidad que esperan.

#### **1.2.4. Formulación del problema.**

¿Cuál es el impacto que tiene la logística de importaciones en el uso de los indicadores financieros de la empresa Turbomekanics S.A.?

#### **1.2.5. Preguntas Directrices.**

1. ¿Cuál es la logística de importaciones que aplica la empresa Turbomekanics en la ciudad de Ambato?
2. ¿Cuál es el nivel razonable de los resultados de indicadores financieros en la empresa Turbomekanics en la ciudad de Ambato?
3. ¿Qué alternativa de solución es la más idónea para el uso eficiente y eficaz de los índices financieros de la empresa Turbomekanics en la ciudad de Ambato?

#### **1.2.6. Delimitación del problema**

**Campo:** Contabilidad y Auditoría

**Área:** Financiera

**Aspecto:** Administración Financiera

**Temporal:** Período comprendido de mayo a agosto del 2015.

**Espacial:** El presente trabajo investigativo será desarrollado en la empresa Turbomekanics S.A., ubicado en las calles Pericos S/N y Cuervos de la ciudad de Ambato, provincia de Tungurahua.

**Poblacional:** Tiene como base de observación al personal que labora en el área de administración.

### **1.3. Justificación.**

El presente proyecto de investigación con el tema "La logística de importaciones y su impacto en los indicadores financieros de la empresa Turbomekanics S.A, de la ciudad de Ambato." Habla de la logística de importaciones el mismo que trata de un tema de gran importancia en la actualidad en especial en el área automotriz en cual también tiene relación directa con la economía del país, muchas empresas tiene el problema de una deficiente administración de importaciones por no contar con planes o proyectos que les permita llevar un correcto control de inventarios y de los procesos de importación. Por esta razón la empresa Turbomekanics S.A, se ve interesada en la investigación del fenómeno y en encontrar la mejor solución de los problemas que han venido afectando a la misma.

Las personas principales a ser beneficiadas son los socios de la empresa, ya que se espera mejorar las condiciones de la logística de las importaciones de mercadería, junto con la aplicación de indicadores financieros para dar estabilidad a la liquidez de la organización. En segundo lugar y de manera indirecta del presente proyecto se beneficiaran las personas naturales o jurídicas que tengas inconvenientes idénticos o similares que recurran a la búsqueda de soluciones y mejoras.

Al ser la logística de importaciones un factor que interviene en la óptima administración de la empresa y al hablar de las importaciones de inventario de mercaderías la cual tiene relación directa con la cadena de valor dentro de la organización, estamos tratando con el motor que mueve la situación económica dentro de la empresa, así como también forma parte del índice de la población económicamente activa al ser generadora de empleo sin mencionar que la empresa integra un porcentaje dentro del Producto Interno Bruto (PIB).

Cabe mencionar que no se ha realizado un trabajo investigativo similar o parecido en la empresa Turbomekanics S.A., siendo este un proyecto pionero en la entidad. Donde se estudiara dos variables de relevancia.

Se aduce que tendrá impacto en el área financiera de manera que la organización tiene una debilidad en el flujo de efectivo por falta de una planificación presupuestaria,

comprando mercadería ya existente en inventarios dando lugar a un exceso de los mismos y siendo reducida la liquidez para el cumplimiento de otras obligaciones dando como resultado una logística deficiente. A todo esto el presente proyecto busca las causas por las que se han generado que Turbomekanics S.A. para dar solución a las mismas.

Finalmente se puede mencionar que los socios de Turbomekanics S.A., han dado su aprobación para la realización del presente proyecto, dando apertura a la obtención de la información documental y los materiales que se necesiten para su formulación, también se cuenta con los recursos financieros suficientes los cuales se hace cargo el investigador.

En síntesis, el desarrollo de la presente investigación se justifica no solo por su aporte en la generación de nuevo conocimiento sino también por su contribución en la mejora de la logística de las importaciones y de la sociedad en su conjunto; ya que, al tratarse de un tema de trascendencia actual y a la vez poco estudiado, los resultados que genere serán de gran utilidad para el diseño de políticas y planes que conduzcan a la solución del problema planteado.

## **1.4. Objetivos**

### **1.4.1. Objetivo General.**

Determinar el impacto que tiene la logística de importaciones en los indicadores de financiamiento, para la elaboración de estrategias de mayor rendimiento de liquidez de la Empresa Turbomekanics S.A.

### **1.4.2. Objetivo Específico.**

1. Diagnosticar el proceso de logística de importaciones para optimizar sus niveles de competitividad y así promover el desarrollo económico local de liquidez de la Empresa Turbomekanics S.A.
2. Evaluar el nivel razonable de los resultados de indicadores financieros para un mayor rendimiento económico en la empresa Turbomekanics de la ciudad de Ambato.
3. Diseñar estrategias que contribuyan a la solución del uso eficiente y eficaz de los índices financieros para la disminución del exceso de inventarios liquidez de la Empresa Turbomekanics S.A.

## CAPÍTULO II

### MARCO TEORICO

#### 2.1. Antecedentes Investigativos

En palabras de Novoa (2009)”. En efecto una logística de importaciones eficiente lograra que las entidades mantengan una competencia importante y al mismo tiempo lograr una gestión financiera solvente. Es por ello que se ha motivado a realizar estudios investigativos referente a este tema, ya que los índices financieros además de reflejar el nivel económico de una organización, reflejan las gestión realizadas por la entidad en del desarrollo normal de sus operaciones.

Una de las primeras publicaciones investigativas de sobre el tema fue “Comercio internacional, crecimiento económico e inversión extranjera directa” desarrollada por De la Cruz & Núñez (2006, pág. 184)”. Que se plantearon como objetivo: a para la consecución del objetivo de este estudio investigativo el análisis parte de una perspectiva que busca precisar los efectos que a nivel macroeconómico existen entre las mismas, particularmente de los atribuibles a la FDI y se llega a las siguientes conclusiones: a) “la FDI tiene una significativa y estable relación causal sobre el crecimiento de la economía mexicana”; b)“ la cointegración permite entender dichas relaciones económicas como de largo plazo, por lo que el ahorro externo canalizado al aparato productivo mexicano juega un papel positivo importante en su dinámica económica, lo cual es congruente tanto con estudios previos como con las expectativas generadas por los modelos de crecimiento teóricos”; c) “una disminución en los flujos de FDI puede causar una pérdida en el vigor de la expansión económica y de las exportaciones, situación que parece estarse suscitando tanto por la evidencia de un desplazamiento de las exportaciones manufactureras mexicanas en el mercado de Estados Unidos, fundamentalmente por parte de las provenientes de China”; d)“en el largo plazo parece que el esquema exportador manufacturero y productivo adoptado, con alta dependencia de insumos importados, no genera vínculos causales hacia el crecimiento económico del país y que únicamente existe

una dependencia tanto de la FDI como de la economía de Estados Unidos, variables que mantienen un comportamiento exógeno al desempeño económico de México”

Las organizaciones deben mantener una competitividad internacional eficiente, mediante la logística de importaciones apropiada. Dentro de este criterio cabe destacar el artículo de los autores Villegas & Zapata“ (2007, pág. 24) denomina “Una logística de importación debe adecuarse a los requerimientos del cliente, además de planificar, implementar y controlar en forma eficiente y eficaz el flujo y almacenamiento de bienes, desde el punto de origen hasta el punto de consumo. Bajo este contexto cabe destacar el artículo de los autores (2009, pág. 39) denominado “Mejoramiento de la gestión logística de las empresas afiliadas a Acoplásticos: diagnóstico y recomendaciones” que se planteó como objetivo: a) “elaborar un diagnóstico inicial de las principales actividades logísticas de la industria del plástico en Colombia, y ofrecer un conjunto de alternativas de solución para empezar a abordar diferentes problemas y lograr gradualmente su incorporación a las estrategias de coordinación de Acoplásticos”

Esta investigación se realizó revisión mediante la elaboración de un análisis integral del funcionamiento de la operación logística con base en la aplicación de una encuesta empresarial y entrevistas en profundidad y se llegaron a las siguientes conclusiones: a) “La calificación con respecto a la gestión de las compañías aseguradoras apenas alcanzó un 3,67 sobre 5, una evaluación que está apenas entre regular y buena. En esta área existen interesantes campos de trabajo. Uno de los problemas más frecuentes es la negociación que cada empresa hace en forma individual de sus pólizas de seguros sobre las actividades logísticas —transporte terrestre y marítimo, inventarios en bodega o en tránsito—, pues se encontró que muchas veces dos organizaciones del sector negociaban con la misma compañía y obtenían tratamientos distintos en cuanto a condiciones y tarifas (diferencias en el valor de la prima de seguros y en horarios de cobertura)”; b) “Una dificultad medular que se encontró en el desarrollo de esta investigación fue la carencia de información tanto actual como histórica. Y esta situación fue común a nivel de empresa y a nivel de gremio. Si no existe información, si no hay índices, si no se tiene la costumbre de medir estas actividades, jamás se podrá mejorar. Por eso, un propósito clave del presente trabajo fue dejar montado, a nivel sector, un sistema de medición regular que tenga entre otros los

siguientes objetivos: fortalecer en el sector el hábito de la medición de las actividades logísticas, monitorear su desempeño, elaborar un sistema de benchmarking que permita a los afiliados conocer su posición relativa dentro de los indicadores logísticos del sector e introducir un sistema de seguimiento a las mejores prácticas empresariales”; c) “El propósito final de las entregas certificadas es eliminar la repetición de verificaciones con base en la garantía ofrecida por el proveedor sobre la seguridad de su proceso y con la seguridad del cliente de tener las condiciones para el correcto flujo de producto e información. La importancia de aplicar esta mejora práctica radica en que garantiza entregas perfectas, cumplimiento de proveedores e involucra de manera directa a los operadores logísticos en los distintos puntos del acuerdo de las entregas certificadas”.

Actualmente existen varios trabajos investigativos encaminados al estudio de los la logística de las importaciones y los índices financieros. . Dentro de este criterio se debe mencionar al artículo de los autores Álvarez & Cuadros (2012, pág. 97)En el mismo año; y con respecto a los índices financieros cabe destacar el artículo de los autores Morelos, Fontalvo, & De la Hoz ( (2012, pág. 24) denominado “Las importaciones chinas y su impacto en el mercado de autopartes de repuesto mexicano” que se planteó como objetivo: a) “ denominado “Análisis de los indicadores financieros en las sociedades portuarias de Colombia” que se planteó como objetivo: a) “Evaluar el impacto de las características operativas en la liquidez, endeudamiento y rentabilidad de las organizaciones, garantiza la continuidad de la misma en el mercado, por lo que es importante poder contar con herramientas que puedan predecir esta situación”.

Esta investigación estuvo centrada en el análisis cualitativo, descriptivo, propositivo y cuantitativo, soportada en un análisis financiero del periodo (2004- 2008) y se llegaron a las siguientes conclusiones: a) “Se pudo observar que durante casi todo el periodo de estudio, el puerto de Barranquilla presentó una razón corriente cercana a cero, lo cual evidencia que los pasivos corrientes de este importante puerto son mayores que sus activos. Esto a su vez se relaciona con que su índice de endeudamiento es uno de los más altos entre los puertos de estudio. De igual forma este puerto presenta en los dos primeros del año niveles de rentabilidad operacional, bruta y neta particularmente bajos”; b) “Buenaventura presenta altos niveles de rentabilidad operacional, rentabilidad bruta y



rentabilidad neta durante casi todos los años de estudio. El monto de capital de trabajo de este puerto en los dos últimos años del periodo presenta un aumento considerable, lo cual hace que en el 2007 sea mayor al capital de trabajo del puerto de Cartagena”; c) “De los puertos estudiados y acorde con el monto de su capital de trabajo, uno de los puertos con mayor oferta de servicios y mayor movimiento de carga es el de Cartagena. El más pequeño en cuanto a capacidad operativa es el de Tumaco, el cual revela el menor capital de trabajo de todos los puertos estudiados, pero presenta un índice de razón corriente mayor a 1 en todos los años estudiados y un nivel de endeudamiento relativamente pequeño. En cuanto al de Barranquilla, este es considerado un terminal multipropósito, no obstante, presenta el mayor nivel de endeudamiento: 69%, 63% y 72%, para los años 2005, 2006 y 2008, respectivamente, seguido del puerto de Cartagena con 65% para el 2007. Así mismo, se tiene que los puertos con mayor liquidez para el cubrimiento de su obligaciones son el de San Andrés y el de Tumaco, con índices de (2.2 y 4.1) y (2.5 y 4.4), para los años 2005- 2006 y 2007-2008, respectivamente”

Con respecto a trabajos de grado efectuamos realizaos sobre el tema en estudio sobresale el trabajo investigativo realizado a nivel de Latinoamérica cabe destacar el trabajo investigativo de Vera (2005, pág. 6) denominado “El Proceso de las Pymes Mexicanas el caso Mercantil A-Z de C.V.” se planteó como objetivos: a) “En Colombia destaca el trabajo investigativo de Gómez (2005, pág. 16) denominado “Propuesta de un Modelo de Gestión Logística de Abastecimiento Internacional en las Empresas e Importadoras de Materia Prima Caso Manizales.” se plantea como objetivos: a) “Determinar y diseñar las estrategias logísticas de abastecimiento internacional de las empresas grandes e importadoras de materia prima, mediante un modelo de gestión. Caso Manizales”; b) “Revisar teóricamente los aspectos principales de logística de abastecimiento internacional identificando estrategias, tendencias y prácticas logísticas existentes en el estado del arte que sirvan de soporte conceptual y teórico para la investigación”; c) “Identificar y estudiar las principales características de las empresas grandes e importadoras de materias primas de Manizales para apoyar sus estrategias logísticas”; d) “Identificar y estudiar las principales características de las prácticas comercio exterior que están utilizando las empresas grandes e importadoras de materias primas de Manizales” ;

e) “Proponer un modelo de gestión basado en la logística de abastecimiento internacional para las empresas grandes e importadoras de materias primas de Manizales”.

Esta investigación se realizó con un profundo trabajo de campo usando la técnica de la encuesta y la entrevista a 15 Mi pymes del departamento de Manizales. que contiene 45 ítems previamente validos; estos datos fueron tabulados, codificados y procesados en el software SPSS que le permitió analizar la información, aplicar estadígrafos, y verificar la hipótesis al final de la investigación el autor se permite formular entre otras las siguientes conclusiones: a) “La Logística en las empresas grandes de Manizales no es tomada como se definió en el marco teórico con el concepto de sistema, desde el proveedor hasta el cliente, sino que se tiene una concepción errada de la misma, donde la logística sólo se centra en la parte de distribución del producto final, bien sea a clientes nacionales o extranjeros; existe una separación entre la logística de abastecimiento, logística de producción y logística de distribución como islas de información y el flujo de materiales del uno no le interesa al otro”; b) “El tipo de empresa y el sector al que pertenecen inciden mucho en los métodos de carga y medios de transporte que se utilizan en la materia prima importada, ya que según el tipo de producto, se pueden realizar diferentes juegos en estas dos variables; pero aun así, las empresas no están por fuera de las estadísticas y mueven alrededor del 75% de sus materias primas por medio marítimo”; c “El modelo de gestión logística de abastecimiento internacional que se propone, establece una base como herramienta de soporte para las empresas en su objetivo de crear ventaja competitiva desde el mismo momento del abastecimiento de la materia prima, ya que sus características de enfoque sistémico, poca complejidad y generador de integración de las áreas de la empresa como política desde la gerencia estratégica fortalecen y vuelven sostenible dicha ventaja” ;d) “El modelo generado tiene todas las funciones de la logística de abastecimiento internacional, tiene en común con los modelos encontrados, que plantea los tres flujos de la logística, además que ve al subsistema de abastecimiento como un todo y que además afecta a todo el sistema logístico; por eso se tienen en cuenta los otros dos subsistemas como punto de partida del mismo y el apoyo de la gerencia estratégica para generar la confianza y los grupos de trabajo necesarios para el correcto funcionamiento del modelo”.

A nivel nacional se destaca el trabajo investigativo de Rivera & Rivera (2009) denominado “Análisis Financiero Comparativo entre la Procedencia de Camiones Hino Importados desde Japón y Colombia para Masificar su Comercialización en el Ecuador” Se plantea como objetivo: a) “ofrecer una solución viable para una empresa importadora y comercializadora de vehículos al realizar un análisis financiero para determinar la opción más factible para importar los vehículos; es decir cambiar su proceso de importación actual por otro que ofrezca mejores beneficios relacionados a reducir costos y aumentar su comercialización en el Ecuador”.

Al final de la investigación el autor se permite formular entre otras las siguientes conclusiones: a) “Como resultado del análisis realizado para escoger la mejor opción de importación de los camiones marca Hino modelo GH1JMUA, se concluye que el proveedor colombiano representa el mercado más conveniente para la adquisición de los camiones”; b) “Como principio general, toda inversión conlleva a tomar riesgos y esta no es la excepción. Como resultado, el análisis financiero aplicado a la empresa de Colombia muestra un horizonte prometedor que más allá de los rendimientos de la inversión proyectados representan otras ventajas con respecto al proveedor actual”; c) “Evidentemente, luego de haber realizado los análisis respectivos para ambos proveedores, la propuesta del proveedor japonés no era la más rentable en vista de la inestabilidad que se puede dar en los costos de los camiones importados desde esa procedencia”; d) “En el largo plazo la opción de importar desde Colombia se va consolidando y se obtienen mejores beneficios que si se importara desde Japón a partir del tercer año, con un promedio de los crecimientos anuales del flujo neto aproximado del 57%. Existe una gran probabilidad de que se obtengan rendimientos superiores a los esperados en el proyecto”

Otro de los trabajos investigativos sobre la temática en estudio es realizado por Córdova (2011) de denominado “ Se plantea como objetivo: a) “Analizar la incidencia tributaria causada por el Impuesto de Consumos Especiales en las importaciones de whisky en el periodo 2008-2012”; b) “Conocer las ventajas y desventajas de la imposición del Impuesto a Consumos Especiales, en el desarrollo económico del país”; c) “Identificar las razones de por qué el Gobierno tomó la decisión de gravar con un porcentaje de impuesto a ciertos productos”.

Al final de la investigación el autor se permite formular entre otras las siguientes conclusiones: a) “El Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) grava, entre otras, aquellas mercancías consideradas suntuarias y perjudiciales a la salud pública, generalmente con fines extra fiscales o de redistribución de la riqueza. Debido a que en los últimos años el consumo de bebidas alcohólicas no ha, a pesar de su efecto nocivo para la salud, las reformas tributarias han procurado aumentar la presión tributaria sobre estos productos al gravarlos con ICE con la finalidad extra fiscal de que el precio de venta al público sea mayor y el consumo disminuya. En el Ecuador, al subir el precio, se ha generado que los consumidores decidan reducir el nivel de consumo de dichos productos, provocando que los principales afectados sean los comerciantes de bebidas alcohólicas”; b) “En vista de que la aplicación del Impuesto a los Consumos Especiales a las bebidas alcohólicas provocó que los precios de venta al público se incrementaran en aproximadamente un 90%, el contrabando de estos productos aumentó significativamente. Una de las condiciones más influyentes en el crecimiento de esta actividad ilícita fue la disponibilidad de bebidas alcohólicas un precio significativamente menor, dentro del mercado de países vecinos como Perú y Colombia El ingreso de manera ilegal de este tipo de mercancías, sin el control en aduanas, no sólo provoca un detrimento en los ingresos del Estado, al evitarse el pago de aranceles y demás tributos al comercio exterior, sino que además genera que el whisky objeto de contrabando que se encuentre en el mercado local no cuente con el Registro Sanitario, y constituya una amenaza aun mayor para la salud de los consumidores”; c) “Otra problemática que se genera en la comercialización de las bebidas alcohólicas a raíz del aumento del precio de venta al público, es la adulteración de las mismas. En el caso específico del whisky, el costo de aquellos productos importados legalmente es tan inaccesible para el consumidor promedio, que se ha provocado que sean mezclados con alcohol metílico, el cual no es apto para el consumo humano; el whisky así adulterado es comercializado en el mercado y al consumirlo puede llegar incluso a ocasionar la muerte”; d) “La mayoría de bebidas alcohólicas que se encuentran en el mercado local son importadas, debido a que los consumidores las prefieren por sobre el producto nacional. Este nivel de importaciones aportaba a que la Balanza Comercial del Ecuador haya tenido cifras negativas en los últimos años. Al incrementar la tarifa del Impuesto a los Consumos Especiales con respecto a las bebidas alcohólicas; la cantidad

de importaciones de estos bienes ha disminuido, lo cual beneficia a la Balanza Comercial del Ecuador, sin embargo, esta no debe ser la única manera de cifras positivas, se debe concentrar también en un mayor volumen de exportaciones, en especial beneficiándose de las políticas de incentivos a las exportaciones que ofrece el Gobierno actual”.

Dentro de la ciudad Ambato se destaca el trabajo investigativo de (Jordán Vaca, 2013) denominado “El Sistema de Gestión BASC y su Incidencia en las Importaciones de la empresa Megaprofer S.A. de la Ciudad de Ambato en el año 2012” Se plantea como objetivo: a) “Determinar la aplicación del Sistema de Gestión BASC en la empresa Megaprofer de la ciudad de Ambato y su incidencia en las importaciones para el mejoramiento de los procesos y operaciones en la cadena de suministros” ; b) “Establecer los estándares del Sistema de Gestión BASC para medir la efectividad en la cadena logística” ; c) “Determinar los factores que inciden en la disminución de las importaciones para proponer alternativas de mejora”; d)“Proponer la implementación del Sistema de Gestión BASC para el mejoramiento de los inadecuados procesos y operaciones en la cadena de suministros de la empresa Megaprofer de la ciudad de Ambato”.

Esta investigación se realizó con un profundo trabajo de campo usando la técnica de la encuesta y la entrevista al personal que labora en Megaprofer S.A. que contiene 12 y 17 ítems previamente validos; estos datos fueron tabulados, codificados y procesados en el software SPSS que le permitió analizar la información, aplicar estadígrafos, y verificar la hipótesis al final de la investigación el autor se permite formular entre otras las siguientes conclusiones: a) “La empresa no cuenta con un proceso de selección de personal adecuado, ocasionando que la organización no se beneficie de perfiles idóneos y competentes para las funciones encomendadas incumpliendo el estándar de administración de personal exigido por el Sistema de Gestión”; b) “La empresa no evalúa la gestión de sus empleados en su totalidad provocando información deficiente para sus directivos, falta de oportunidades de mejora, plan de carrera para sus empleados, falta de indicadores de gestión efectivos y aplicables para cada área”; c) “La empresa no tiene implementado procesos de selección para sus proveedores internacionales que contribuyan al mejoramiento continuo de los procesos y operaciones en la cadena logística del comercio internacional”; d) “El tiempo promedio de tránsito de las importaciones es

de 30 días, periodo en el cual se evidencia que la empresa logra salir con muchas limitaciones la alta demanda de sus productos a nivel nacional” ; e) “No se tiene implementado el Sistema de Gestión BASC para el mejoramiento de los inadecuados procesos y operaciones de la empresa Megaprofer de la ciudad de Ambato”.

De acuerdo con los antecedentes señalados se puede aseverar que el estudio investigativo esta contemplado en temas de interés, por lo tanto cuenta con respaldo y fundamentos de investigaciones hechas con anterioridad, las mismos que se convierten en fuentes bibliográficas para la realizar el trabajo investigativo.

## **2.2. Fundamentación Filosófica**

El presente trabajo investigativo se encuentra alineada con el paradigma critico – propositivo; critico ya que analiza cuestiona la realidad referente a deficiencia en la logística de importaciones como aspecto clave dentro índices financieros de la empresa Turbomekanics S.A, y propositivo ya que pretende plantear diversas alternativas de solución al problema planteado en presente estudio. Esta perspectiva surge como respuesta a las tradiciones positivistas para establecer una ciencia social que no sea ni puramente empírica ni solo interpretativa es decir que la investigación se enfoca en función de analizarla la logística de importaciones y su impacto en los índices financieros.

En términos de (Herrera , Medina, & Naranjo (2012)njo, 2012) “Este enfoque privilegia la interpretación, comprensión y explicación de los fenómenos sociales en perspectiva de totalidad”. Bajo la misma línea de pensamiento los autores que señalan que este enfoque “Busca la esencia de los mismos al analizarlos inmersos en una red de interrelaciones e interacciones, en la dinámica de las contradicciones que generan cambios cualitativos profundos”. Es decir que la temática en estudio demanda un análisis profundo y total, por lo que el paradigma critico propositivo permite extraer cualidades profundas de la problemática establecida en este estudio para su comprensión y posterior solución.

## Fundamentación epistemología

Para Martínez & Ríos, (2006, pág. 14) la epistemología “es una actividad intelectual que reflexiona sobre la naturaleza de la ciencia, sobre el carácter de sus supuestos, es decir, estudia y evalúa los problemas cognoscitivos de tipo científico” En este contexto el fundamento epistemológico estudia, evalúa y critica el conjunto de problemas que presenta el proceso de producción de conocimiento científico, es decir que por medio de este fundamento podremos comprobar los resultados de trabajo investigativo de manera científica.

De acuerdo con lo señalado, se puede manifestar que el presente estudio de investigación no solo busca la solución de la problemática establecida, sino que además pretende contribuir con un nuevo conocimiento entre la variable logística de importaciones y los índices financieros de la empresa Turbomekanics S.A.

## Fundamentación Ontológica

En términos de Tochozo (2011) “la ontología es la investigación del ser en tanto que ser, en general, más allá de cualquier otra cosa en particular, es o existe”

De acuerdo con lo señalado la realización del estudio investigativo está fundamentado de manera ontológica ya que se enfoca en encontrar los factores que provocaron la problemática a fin de hallar posibilidades de solución.

Efectivamente, este proyecto de investigación está enfocado a determinar los factores que originaron el problema en base las variables la logística de importaciones y los índices financieros de la empresa Turbomekanics S.A. de esta manera, poder establecer alternativas de solución que contribuyan a un desarrollo eficiente de sus actividades económicas.

## Fundamentación Axiológica

En palabras de Pestaña (2004, pág. 70) “axiología es el análisis que permite encontrar los principios que deciden o permiten decidir fundamentadamente si algo es o no valioso” es decir, emitir un juicio, pero analizando los principios que permiten considerarlo valioso.

De acuerdo lo señalado, el proyecto de investigación se realizara con principios y valores como la honestidad, responsabilidad, profesionalismo y la veracidad lo garantiza que resultados sean válidos y confiables ya que todo investigador de poseer valores que fundamenten el estudio desarrollado en búsqueda de la solución.

### **2.3. Fundamentación Legal**

La presente investigación se sustenta jurídicamente en la Constitución de la República del Ecuador publicada en el Registro Oficial número 449 con fecha 20 de octubre del 2008 en el artículo 306 dice “El Estado propiciará las importaciones necesarias para los objetivos del desarrollo y desincentivará aquellas que afecten negativamente a la producción nacional, a la población y a la naturaleza.”.

Además se debe mencionar el Plan Nacional del Buen Vivir el cual estipula como propósito fundamental del Estado. “Establecer medidas comerciales relativas a importaciones y barreras no arancelarias, necesarias para promover el desarrollo industrial y que garanticen la sostenibilidad del sector externo.” esta constituye la política 10.6 del objetivo 10 del Plan: “Impulsar la transformación de la matriz productiva”.

De igual manera es fundamental considerar el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones publicada en el registro Oficial número 351 con fecha 29 de diciembre del 2010 en el artículo 72 en el literal (s) de las competencias dice “Promover exportaciones e importaciones ambientalmente responsables”

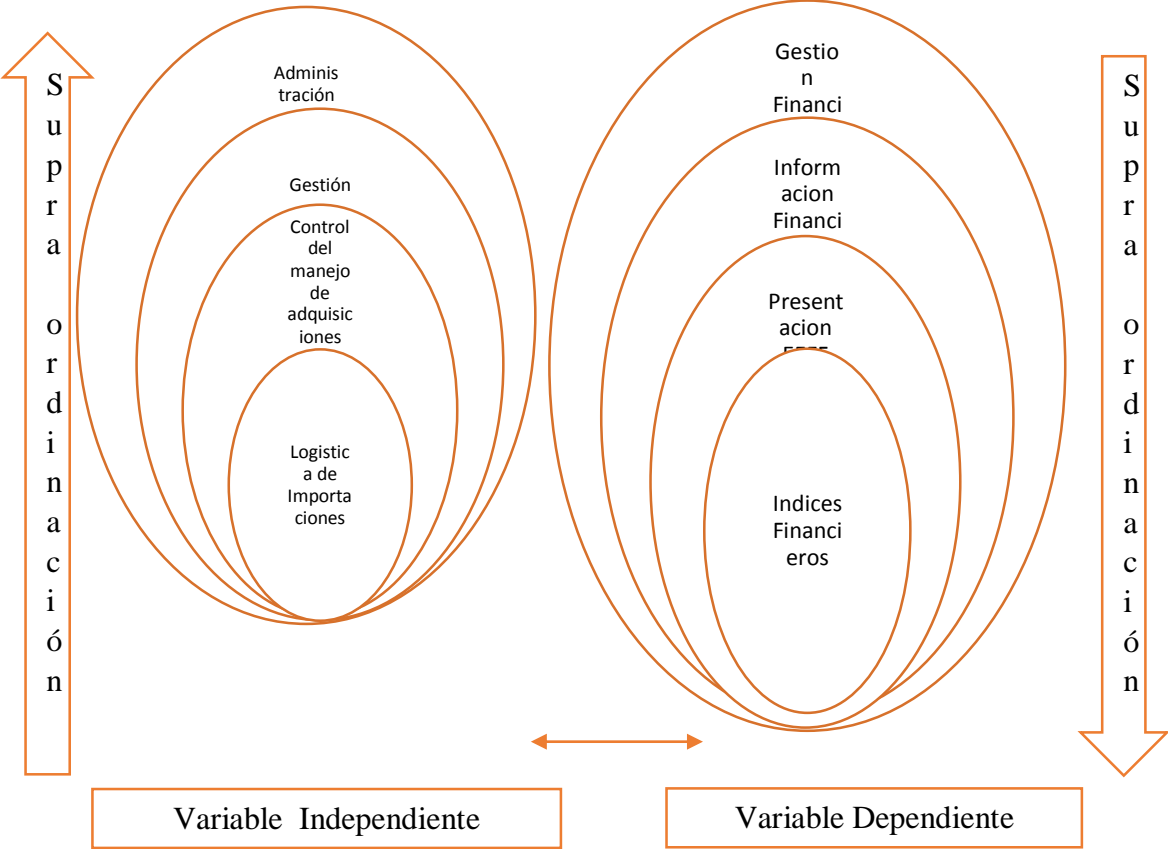
Finalmente es importante tomar en consideración la Resolución No. 66 del Comité de Comercio Exterior publicada en el registro oficial número 725 con fecha 1 de junio del 2012 en el artículo 1 dice: “Se establece una restricción cuantitativa anual de importación para vehículos clasificados en las subpartidas: 8703900091, 8704311090, 8704211090,



8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 8703319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090 y 8703239090, en los términos establecidos en el Anexo I de la presente Resolución. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de vehículos y por valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías”

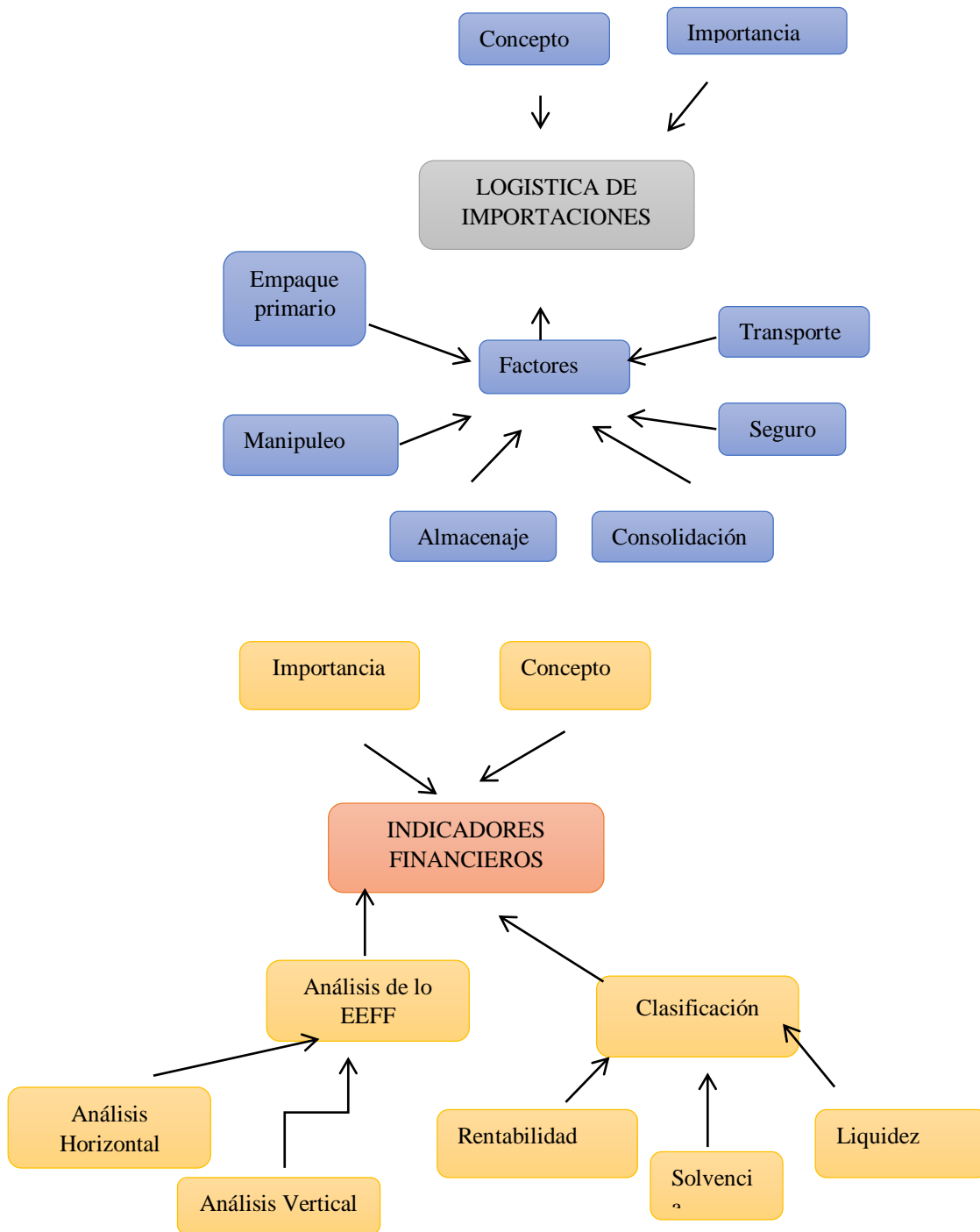
De acuerdo con los lineamientos indicados se puede establecer que el estudio investigativo está fundamentado en varias normas legales, lo cual garantiza la existencia de una base jurídica consistente que fundamenta legalmente la ejecución mismo.

**2.4. Categorías fundamentales**



**Grafico 2 1 Red de Categorías Conceptuales**

Elaborado por: (Lopez Aranda, 2016)



**Grafico 2 2 Constelación de Ideas**

Elaborado por: (Lopez, 2015)

### **2.4.1. Marco conceptual variable independiente**

#### **Administración**

Hoy en día las organizaciones están expuestas a cambios rápidos debido a los riesgos tan altos que les generan las variables del entorno como son las económicas, políticas, sociales y tecnológicas entre otras, que afectan su mercado.

Es ahí donde entra la administración, que de acuerdo con Hernández & Gomez, (2010) "es un conjunto de actividades y tareas a realizar. La cual trabaja con tres factores como son los subordinados, los recursos materiales y financieros" además los autores señala que "busca alcanzar la meta y cumplir con los objetivos propuestos y para ello debe de planear y hacer uso de estrategias para que el grupo de individuos que coordina logre la eficiencia". Es decir que la administración es el manejo de recursos tanto materiales, humanos como financieros encaminados a la consecución de objetivos.

En términos de Márquez (2002, pág. 327) "La administración imparte eficacia y eficiencia a los esfuerzos humanos, a través del logro de las metas oportunamente, y eficiencia reduciendo en lo posible la utilización de los recursos, es decir, con los menores costos y gastos posibles". En efecto la administración está enfocada en reducir costos y gastos innecesarios de ahí donde entra la gestión que permite desarrollar estrategias que le den valor agregado, permitiendo alcanzar los logros organizacionales.

#### **Gestión**

La gestión administrativa es fundamental dentro de cualquier organización. Para llevarla a cabo de manera eficaz, eficiente y efectiva se recurre a los procesos administrativos que son la planificación, la organización, la dirección y el control, fundamentados en una serie de actividades con el propósito de garantizar el cumplimiento de las metas dentro de la organización.

Bajo ese criterio el mejor concepto de gestión es aquel que la define como “la óptima aplicación del proceso administrativo en una organización con la finalidad de obtener eficientes y efectivos resultados de corto, mediano y largo plazo que permitan cumplir con la misión de la entidad, lograr los objetivos estratégicos y alcanzar la visión establecida” ( Campaña Chiriboga, 2011)

Por otra parte con respecto a la Gestión Administrativa Campaña (2011, pág. 9) señala que “Abarca todo lo relacionado con el proceso mediante el cual se realizan y se finalizan actividades eficientemente con y a través de otras personas”, además el autor indica que “éste proceso representa las funciones primarias con las que los administradores están comprometidos y cuyas funciones principales son tradicionalmente clasificadas en: planificación, organización, dirección y control” es de ahí donde deriva la gestión de compras ya que es una de las actividades que requiere eficiencia; al ser una de las piezas fundamentales dentro del óptimo desarrollo empresarial su influencia es de un marcado impacto para las áreas básicas de la empresa.

De acuerdo con Heredia (2013) se puede definir a la gestión de compras como “la operación comercial que incluye un proceso cuya magnitud y alcance depende de tamaño de la empresa, ubicación o sector de la empresa”, así mismo señala que “El principal objetivo de la función de compras es la reducción de costos y obtención de utilidades y eficiencia en el servicio”. Es decir que, en términos generales, es obtener, mediante negociaciones, los recursos necesarios que ayuden en el cumplimiento de la misión de la organización.

Dentro una organización comercializadora se convierte en el elemento fundamental para el desarrollo productivo, al convertirse en la fuente de abastecimiento, que finalmente alimenta y soporta el mecanismo competitivo de los diferentes productos que más tarde

se ofertaran en el mercado por lo que se hace necesario el adecuado control del manejo de adquisiciones.

### **Control del manejo de adquisiciones**

En palabras de Bravo & García (2013, pág. 26) “la gestión de compras debe satisfacer las necesidades de la empresa con elementos exteriores a la misma, maximizando lo invertido y buscando alcanzar los objetivos propuestos, sean coyunturales (incremento del beneficio) o estratégicos (competitividad)” así mismo, el autor señala que “las políticas y prácticas de compras contribuyen enormemente a asegurar la rentabilidad de las operaciones además de fijar la calidad final del producto terminado o del servicio brindado”. En este sentido se puede decir que el manejo y control apropiado de las adquisiciones llevara a obtener un incremento en los beneficios así como una competitiva en el mercado.

Cabe señalar que, hablar de control del manejo de adquisiciones es lo mismo que hablar de la administración de inventarios, que para Durán (2012, pág. 56) “es un tema central para evitar problemas financieros en las organizaciones, es un componente fundamental en la productividad de una empresa, ya que es el activo corriente de menor liquidez que manejan y que además contribuye a generar rentabilidad” es decir que es el motor que mueve a la organización, pues es la base para la comercialización de la empresa que le permite obtener ganancias.

En este contexto , el inventario es el conjunto de mercancías que posee la empresa para comercializarlos, en un periodo económico establecido. Su propósito fundamental es proveer a la empresa de materiales necesarios para su continuo y regular desenvolvimiento. Tiene un papel primordial en el funcionamiento del proceso comercial que permite afrontar la demanda.

Cabe destacar que dentro de la administración de inventarios se debe considerar los siguientes factores o características:

Pará metros económicos.- Costos fijos (está asociada con la colocación de un pedido); Precios de compras o de producción (para obtener descuentos por mayoreo o rebajas en precios); El precio de venta unitario (puede ser constante o variable); Costos de mantenimiento del inventario (costos de almacén, deterioro, obsolescencia, oportunidad, de seguro, interés por capital invertido). (Durán, 2012)

Demanda.- La técnica utilizada va a depender de la demanda de los inventarios, la cual puede ser determinista o estática (se conoce con certeza la cantidad de artículos en cada períodos económicos -demandas constantes o demandas variables conocidas-) o probabilística (cuando la cantidad de artículos que se requieren para un período económico no se conoce con certeza; se puede aproximar a la realidad mediante una probabilidad). (Durán, 2012)

Ciclo para ordenar.- Es la medida de tiempo en que pueden ordenarse o solicitarse un pedido y puede ser de revisión continua (cuando el inventario se actualiza continuamente y al llegar a un límite inferior estipulado se coloca un nuevo pedido -sistema de dos depósitos-) o de revisión periódica (cuando los pedidos se hacen a intervalos igual de espacios)

Demoras en la entrega.- Es el tiempo que tarda entre la colocación de un pedido y la entrega del inventario solicitado. Es importante conocer este tiempo para evitar inconvenientes en el abastecimiento de inventario. Este tiempo puede ser probabilístico o determinístico. (Durán, 2012)

Reabasto del almacén.- Además de la demora de entrega, el reabastecimiento del almacén puede ser instantáneo (cuando se compra de fuentes externas a la organización) o uniforme (cuando el producto se fabrica dentro de la organización).

Horizonte de tiempo.- Es el periodo sobre el cual el nivel de inventario se encuentra controlado, el cual puede ser infinito, de acuerdo a la naturaleza o a la demanda del producto. (Durán, 2012)

Abastecimiento múltiple.- Cuando un sistema de inventario tiene varios puntos de almacenamiento. (Durán, 2012)

Número de artículos.- Cuando un sistema de inventario comprende más de un artículo.

En definitiva hablar de control del manejo de adquisiciones, comprende el hablar de la administración adecuada de los inventarios, esto no solo nivel local sino también a nivel internacional ya que algunas empresas comercializadoras importan sus mercaderías las mismas que debe tener un control y manejo apropiado, para maximizando lo invertido y buscar alcanzar los objetivos propuestos por las organizaciones.

### **Logística de Importaciones**

Para iniciar este análisis es propicio conocer el concepto de logística que para U.S.Commercial Seviice (2012) “Logística es el proceso de planificación, operación y control de la negociación, compra venta, movimiento y almacenaje de mercadería desde la fuente de materias primas hasta el punto de venta”. Es decir el control de toda la cadena de abastecimiento, desde la compra de materia prima hasta la entrega del producto final.

A su vez, la importación “Es el transporte legítimo de bienes y servicios nacionales exportados por un país, pretendidos para el uso o consumo interno de otro país” (2012). En otras palabras, las importaciones son cualquier producto o servicio recibido dentro de la frontera de un Estado con propósitos comerciales.

Con base a estas definiciones se puede concluir que la logística de importaciones es la planificación, negociación, transporte y almacenaje de productos provenientes de otros países con el fin ser comercializados por la empresa.

### **Importancia**

La logística de las importaciones es importante ya que contribuye a la reducción de costos. “Un alto porcentaje, entre el 40 y el 80 por ciento del costo de un producto, está



constituido por costos en la cadena de abastecimiento, es decir costos de transporte y almacenamiento”. (2012) Así mismo señala que “Competir en una economía globalizada implica, no sólo producir un producto de calidad, sino también alcanzar precios internacionales” así pues el trabajar adecuadamente en la logística de importación de la empresa mejora los costos del producto final para tener competitividad dentro del mercado.

La logística de importación se encarga de gestionar de manera eficaz todos los procesos y documentos necesarios para que las mercancías del país de origen lleguen al país destino en el momento establecido, en las condiciones previstas, al menor costo y cumpliendo el principio Just in time. La logística internacional engloba:

- El transporte,
- El seguro
- La consolidación
- El almacenaje
- El manipuleo
- Empaque primario, secundario y terciario (Benítez Hernández , 2011)

## **El Transporte Internacional de Mercancías**

Las necesidades del cliente definen la forma en que deben utilizarse los diversos modos de transporte. Así, según el volumen y la frecuencia de los envíos, un expedidor puede recurrir a los regímenes siguientes:

Contratación libre: Sirve para resolver el transporte de grandes volúmenes de mercancía, mediante el arrendamiento de vehículos completos o de flotas completas de vehículos. A este régimen se le conoce por los nombres de: fletamento, en el transporte marítimo, discrecional, en el de carretera; facultativo, en el ferroviario; y charter en el aéreo. En todos los casos, los itinerarios y el precio se definen por negociación entre las partes. (Molins, 2011)

Línea regular: Adecuado para volúmenes menores, en los que el cliente necesita vehículos que cubran itinerarios ya establecidos, con frecuencias fijadas, y sujetos a tarifas publicadas.

Consolidación o “grupaje”: Cuando el peso o volumen de las mercancías son pequeños, no es rentable contratar su transporte en vehículos completos, por lo que se reúne mercancía compatible de diversos cargadores. (Molins, 2011)

Transporte aéreo.

El desarrollo del transporte aéreo internacional no puede entenderse sin la intervención de dos grandes instituciones:

Organización Internacional de la Aviación Civil (ICAO), que se ocupa de coordinar acciones gubernamentales favorables.

Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), con función similar en el campo de las compañías aéreas. (Molins, 2011)

La explotación comercial del transporte aéreo puede realizarse:

-Directamente por cada compañía.

-Por colaboración entre compañías.

-Por agencia: La venta se efectúa con la intervención de unos transitorios especializados conocidos como agentes IATA (Molins, 2011)

### Transporte marítimo

El transporte significa el traslado de algo, personas o cosas, que gracias a este servicio obtiene un valor añadido, bien sea de carácter personal (viajes de turismo), bien de naturaleza económica (viajes de negocios, transporte de mercancías).

En el comercio internacional, el transporte tiene como función la de trasladar una mercancía desde un punto A en un país, a un punto B en otro país de destino, de forma que llegue a su destino en la condiciones de contrato, que son: Llegar dentro del plazo acordado, usando los vehículos adecuados; entregar sin deterioro, con protección física idónea. (Molins, 2011)

El transporte implica riesgos de dos tipos:

-Riesgos físicos

-Riesgos económicos

### Comercio Internacional y Transporte. Los INCOTERMS 2000

Entre las diversas cláusulas de un contrato de compraventa internacional de mercancías, figura siempre una que es la de “condiciones de entrega” Detallada por los INCOTERMS.

Los Incoterms definen las condiciones y obligaciones, gastos y responsabilidades que se establecen entre vendedor y comprador para efectuar la entrega. Regulan las operaciones de carga, descarga, transporte y aduana que le corresponden a cada uno. (Molins, 2011)

Los 13 Incoterms podemos agruparlos en cuatro grupos:

Grupo E: Normalmente se utiliza cuando el producto es difícilmente accesible, la producción es muy limitada, por tanto es el vendedor quien impone las condiciones.

Grupo D: Producto muy fácilmente accesible, es el comprador quien impone las condiciones.

Grupos F Y C: Situaciones intermedias. El vendedor hace algunas gestiones que facilita la labor al comprador. (Molins, 2011)

(EXW) EX – WORK: o Franco Fábrica.- El comprador vende la mercancía en su fábrica o almacén y, por tanto, corresponde al comprador contratar el transporte hasta destino. El tipo de venta es a la salida.

(FAS) FREE ALONGSIDE SHIP: o Franco al costado del buque.- El vendedor está obligado a llevar la mercancía hasta el puerto acordado, y a depositarla allí en el muelle, al alcance de los medios de manipulación del buque o del puerto adecuados para cargarla a bordo. En la versión de 2000, el vendedor corre con la obligación de despachar de aduana de exportación. El tipo de venta es a la salida. (Molins, 2011)

(FOB) FREE ON BOARD: o Franco a bordo- El vendedor está obligado a transportar la mercancía hasta el puerto de carga acordado, y a correr con los gastos de carga en el buque hasta que la mercancía cruce la vertical de la borda del buque; el comprador contrata espacio de carga en el buque y corre con los gastos y riesgos del transporte. El tipo de venta es a la salida.

(CFR) COST AND FREIGHT: o Coste y Flete.- El vendedor transporta la mercancía hasta el puerto de carga, reserva espacio en un buque y paga el flete hasta el puerto de destino. Los riesgos de pérdida o daño de la mercancía pasan al comprador desde el momento que se ponen las mercancías a bordo del buque en el puerto de embarque convenido. El tipo de venta a la salida. (Molins, 2011)

(CIF) COST, INSURANCE AND FREIGHT: o Coste, seguro y Flete.- Las obligaciones del vendedor son las mismas que en el incoterm CFR, pero además ha de pagar el seguro de la mercancía durante el transporte. El tipo de venta a la salida.

(DES) DELIVERED EX - SHIP: o Entregado sobre buque.- El vendedor es responsable de contratar el transporte hasta que la mercancía se encuentre en el interior del buque en el puerto de destino acordado, al alcance de los medios de descarga del buque o del puerto idóneos para descargarla. El paga el flete y soporta los riesgos del transporte marítimo hasta destino; el comprador corre con los gastos de descarga y demás gastos en destino. El tipo de venta es a la llegada. (Molins, 2011)

(DEQ) DELIVERED EX - QUAY: o Entregado sobre muelle.- El vendedor es responsable de contratar el transporte hasta que la mercancía haya sido depositada en el muelle del puerto de destino. En la versión de 2000, el despacho de aduana de importación debe ser pactado por las partes expresamente. El tipo de venta es a la llegada

(DDU) DELIVERED DUTIES UNPAID: o Entregada derechos pendientes.- El vendedor entrega la mercancía cuando la pone a disposición del comprador en el lugar convenido del país de importación. El vendedor ha de asumir todos los riesgos y gastos hasta aquel punto, excluidos los derechos e impuestos exigibles a la importación. El tipo de venta es a la llegada. (Molins, 2011)

(DDP) DELIVERED DUTIES PAID: o Entregada derechos pagados.- El vendedor tiene las mismas obligaciones que bajo DDU, pero además paga los derechos de importación de la mercancía. Supone la mayor obligación y riesgos para el vendedor dentro de los Incoterm. El tipo de venta es a la llegada.

(FCA) FREE CARRIER: o Franco transportista. El vendedor paga los gastos y corre con los riesgos del transporte de la mercancía hasta un punto previamente acordado, donde se hace cargo de ella el transportista designado por el comprador. (Molins, 2011)

(CPT) CARRIAGE PAID TO: o Flete o Porte pagado hasta. Es similar al CFR marítimo.

(CIP) CARRIED AND INSURANCE PAID: o Transporte y seguro pagado. Es análogo al CIF marítimo.

(DAF) DELIVERED AT FRONTIER: o Entregado en frontera. Suele emplearse únicamente con transporte terrestre aunque también podría utilizarse con otros tipos de transportes. (Molins, 2011)

## **El seguro**

Conceptos básicos de la teoría del seguro.

El contrato de seguro es aquel, en virtud del cual, una de las partes (asegurador), a cambio de una prima, se obliga a pagar una indemnización o una suma a la otra parte (asegurado) o a un tercero (beneficiario), en el caso de que ocurra un riesgo o acontecimiento a la persona o cosa que se asegura.

El seguro de basa en la existencia de la cadena riesgo-siniestro-daño.

En una póliza o contrato de seguro participan las siguientes personas:

-Asegurado.

-Asegurador.

-Tomador del seguro.

-Beneficiario.

-Corredor o broker. (Molins, 2011)

Asegurado y asegurador, como partes del contrato, han de cumplir como consecuencia del mismo con obligaciones y derechos.

Las condiciones básicas de cualquier contrato de seguro son: Buena fe y aleatoriedad.

El contrato de seguro se puede clasificar en dos grandes áreas: seguros personales y seguros de daños, o cosas.

Los tipos de pólizas más importantes son: a prima fija, de seguro mutuo y flotante.

Otros conceptos importantes son: Franquicia, sobreprima, extorno. (Molins, 2011)

### Seguro de transporte

Es un área del seguro de daños en el que los intereses a cubrir pueden ser los vehículos, las mercancías, el flete y las responsabilidades civiles.

La comunidad aseguradora más importante del mundo es el Lloyd's, y su póliza "Ship & Goods" (S&G), puede considerarse la póliza-madre del seguro de transporte. (Molins, 2011)

Para su análisis es necesario conocer algunos conceptos: Avería gruesa y particular, pérdida total física y pérdida total presunta o constructiva.

### Seguro de mercancías

Hay que tener en cuenta los siguientes aspectos básicos:

El asegurado está obligado a declarar las circunstancias que puedan agravar el riesgo, a informar al asegurador de un daño lo antes posible, y a emprender en caso de siniestro cuantas acciones sirvan para mitigar el daño.

Sólo si cumple lo anterior tiene derecho a la indemnización íntegra acordada. (Molins, 2011)

El seguro no puede convertirse en un negocio, por lo que las mercancías han de asegurarse en su valor real.

En el transporte internacional de mercancías, el valor asegurable debe incluir el valor de fabricación de la mercancía que figure en la factura, más otros costes y gastos que encarecen la operación de exportación.

Las pólizas de seguros más utilizadas en el transporte de mercancías son las de Instituto de Aseguradores de Londres, conocidas como ICC (Institute Cargo Clauses). Tienen tres modalidades A, B, y C (de mayor a menor cobertura). Cuando el transporte es

exclusivamente terrestre se utiliza la póliza llamada “a condiciones generales”. (Molins, 2011)

El siniestro.

El siniestro es la razón de ser del seguro, es la materialización física del riesgo, el evento para el cual se ha concebido la póliza.

Cuando se produce, el asegurado debe actuar como sigue:

Reclamar al transportista por escrito.

Notificar al asegurador el daño, tan pronto como tenga conocimiento de él.

Aportar la documentación exigible por los aseguradores (factura comercial, documento de transporte, licencias de importación / exportación, etc.), que demuestre la existencia del siniestro y permita valorarlo. (Molins, 2011)

### **Consolidación**

Consolidación o “grupaje”: Cuando el peso o volumen de las mercancías son pequeños, no es rentable contratar su transporte en vehículos completos, por lo que se reúne mercancía compatible de diversos cargadores.

En el transporte marítimo es importante definir que parte de los gastos de carga y estiba corresponde al cargador y cuál a la compañía naviera, lo que da lugar a los siguientes términos. (Molins, 2011)

Términos de línea (Liner Terms).

-FILO

-LIFO

-FIO



-FIOS

### **El almacenaje**

Almacenamiento: Todo transporte de mercancías implica almacenamientos más o menos largos para regular los flujos de suministro, esperar transbordos, o proceder a su venta. Por ello debe tenerse presente que el almacenaje:

-Es un coste adicional.

-Si es prolongado, los riesgos aumentan.

-Muchas mercancías no pueden dejarse a la intemperie.

-La mercancía especial (peligrosa, perecedera, valiosa, etc) precisa recintos especiales.

-Los errores aduaneros pueden causar almacenaje aduanero

Existen diversas regulaciones en el ámbito comunitario sobre envase y embalaje, siendo el objetivo principal de la misma, modificar los hábitos de consumo, proporcionando mayor protección sanitaria y mejor rendimiento económico al consumidor. (Molins, 2011)

### **Manipulación**

El objetivo es que la mercancía sea manejada adecuadamente en función de la unidad de carga que se utilice o del tipo de producto de que se trate.

Estiba: Su finalidad es la colocación correcta de la mercancía en el interior del vehículo de transporte. Para ello es necesario:

Evitar daños a vehículo y mercancía.

Disminuir las remociones de carga en las sucesivas paradas.

Aumentar la seguridad en el trincado.

Aprovechar bien el espacio, con un coeficiente de estiba (volumen/peso) adecuado a cada mercancía. (Molins, 2011)

### **Empaque primario, secundario y terciario**

La protección física de la mercancía comprende varios aspectos entre los cuales los más significativos son:

Envase y Embalaje: Aunque ambos comparten funciones, por lo que es fácil confundirlos, la diferencia entre ellos estriba en la función principal de cada uno. (Molins, 2011)

Envase: Su función principal es dosificar la mercancía para su venta, y la secundaria, protegerla.

Embalaje: Su objetivo es proteger la mercancía durante el transporte para lo cual debe:

-Ser inalterable

-Facilitar su manejo con medios normales.

-Equilibrar precio y calidad de la protección.

-Facilitar la inspección aduanera.

-Disminuir los riesgos para las personas. (Molins, 2011)

Entre los principales materiales de embalaje destacan: la madera, el papel, el cartón, el acero y el plástico.

Entre los embalajes más utilizados en el transporte, merecen especial atención:

Paleta: Plataforma de carga. Los tipos más utilizados son, la universal y la europaleta.

Contenedor: Cajón de dimensiones normalizadas, de carácter permanente, fácil de manipular, de llenar y de vaciar. Los de uso más frecuente son el 20' (TEU), y el de 40' (FEU). (Molins, 2011)

## **2.4.2. Marco Conceptual Variable Dependiente**

### **Gestión financiera**

La actual crisis ha puesto en evidencia que tan importante es obtener rentabilidad de los activos como gestionar con acierto los pasivos, en base a este criterio, Martínez (2011, pág. 4) señala que “la dimensión económica y financiera de la organización dependerá, en cuantía, composición y administración, del patrimonio del empresario, cuyos rasgos proyectará en la propia gestión financiera que lleve a cabo, en su desenvolvimiento en definitiva” .Efectivamente la gestión adecuada de los recursos financieros llevara al desarrollo normal delas operaciones de una organización.

En términos de Nunes (2012) ”La Gestión financiera es una de las tradicionales áreas funcionales de la gestión, hallada en cualquier organización, compitiéndole los análisis, decisiones y acciones relacionadas con los medios financieros necesarios a la actividad de dicha organización” en otras palabras se encarga analizar, tomar decisiones, y realizar acciones con los recursos financieros que posee la entidad, es decir que es la ejecución propiamente dicha del presupuesto.

En este sentido “la función financiera integra todas las tareas relacionadas con el logro, utilización y control de recursos financieros, es decir, integra el análisis financiero incluyendo la recolección y el estudio de información para obtener respuestas seguras sobre la situación financiera de la empresa” (2012); Para ello la entidad debe contar con información financiera confiable, que contribuya a la eficiencia en la gestión de los recursos financieros.

### **Información financiera**

“La información financiera emanada de la contabilidad es un insumo básico para el análisis e interpretación de estados financieros” (Álvarez Medina, 2012)

En la presente unidad identificarás cuál es la necesidad social que satisface la Contaduría y notarás que es la obtención de la información financiera para la toma de decisiones económicas.

La información financiera es un elemento importante para la actividad económica de la sociedad pues en ella se plasman las operaciones que los agentes económicos realizan, por ejemplo, la compra-venta de mercancías y servicios, la inversión, los préstamos (la canalización de recursos), la distribución de la riqueza, el pago de salarios, entre otros.

Según La IFRS (2012, pág. 1) El objetivo de la información financiera con propósito general “es proporcionar información financiera sobre la entidad que informa que sea útil a los inversores, prestamistas y otros acreedores existentes y potenciales para tomar decisiones sobre el suministro de recursos a la entidad”.

Efectivamente, “esas decisiones conllevan a, comprar, vender o mantener patrimonio e instrumentos de deuda y proporcionar o liquidar préstamos y otras formas de crédito. Numerosos inversores, prestamistas y otros acreedores existentes no pueden requerir que las entidades que informan les proporcionen información directamente y deben confiar en los estados financieros con propósito general para obtener la mayor parte de la información financiera que necesitan. Por consiguiente, ellos son los principales usuarios a quienes se dirigen los estados financieros con propósito general.” (IFRS, 2012). Por lo tanto la información financiera permite tomar decisiones financieras adecuadas sean estas de incremento de recursos, financiamiento o inversión.

Uno de los instrumentos de información financiera con los que poseen las entidades son los estados financieros los mismos que se preparan normalmente bajo el supuesto de que una entidad está en funcionamiento, y continuará su actividad dentro del futuro previsible y siguiendo lineamientos de las NIIF.

## **Presentación de Estados Financieros**

Las entidades, preparan y presentan estados financieros para usuarios internos y externos. Tales estados financieros pueden parecer similares entre un país y otro, existen en ellos diferencias causadas probablemente por una amplia variedad de circunstancias sociales, económicas y legales; así como porque en los diferentes países se tienen en mente las necesidades de distintos usuarios de los estados financieros al establecer la normativa contable nacional.

Bajo Este Contexto, se establecen las Normas Internacionales de Información Financiera, específicamente la Norma internacional de Contabilidad 1 , la misma que “establece las bases para la presentación de los estados financieros de propósito general, para asegurar que los mismos sean comparables, tanto con los estados financieros de la misma entidad correspondientes a periodos anteriores, como con los de otras entidades” (IFRS, 2012)

Efectivamente, Esta Norma establece requerimientos generales para la presentación de los estados financieros, guías para determinar su estructura y requisitos mínimos sobre su contenido.

De acuerdo con esta NIC 1 Un juego completo de estados financieros comprende:

- (a) un estado de situación financiera al final del periodo;
- (b) un estado del resultado del periodo y otro resultado integral del periodo;
- (c) un estado de cambios en el patrimonio del periodo;
- (d) un estado de flujos de efectivo del periodo; (IFRS, 2012)
- (e) notas, que incluyan un resumen de las políticas contables más significativas y otra información explicativa; y
- (f) un estado de situación financiera al principio del primer periodo comparativo, cuando una entidad aplique una política contable retroactivamente o realice una reexpresión retroactiva de partidas en sus estados financieros, o cuando reclasifique partidas en sus estados financieros. (IFRS, 2012)

Así mismo, esta norma establece en otros los siguientes aspectos de presentación de los estados financieros bajo NIIF.

Una entidad cuyos estados financieros cumplan las NIIF efectuará, en las notas, una declaración, explícita y sin reservas, de dicho cumplimiento. Una entidad no señalará que sus estados financieros cumplen con las NIIF a menos que satisfagan todos los requerimientos de éstas. La aplicación de las NIIF, con información a revelar adicional cuando sea necesario, se supone que da lugar a estados financieros que permiten conseguir una presentación razonable. (IFRS, 2012)

Al elaborar los estados financieros, la gerencia evaluará la capacidad que tiene una entidad para continuar en funcionamiento. Una entidad elaborará los estados financieros bajo la hipótesis de negocio en marcha, a menos que la gerencia pretenda liquidar la entidad o cesar en su actividad, o bien no exista otra alternativa más realista que proceder de una de estas formas. Cuando la gerencia, al realizar esta evaluación, sea consciente de la existencia de incertidumbres importantes, relativas a eventos o condiciones que puedan aportar dudas significativas sobre la posibilidad de que la entidad siga funcionando normalmente, procederá a revelarlas en los estados financieros. (IFRS, 2012)

Finalmente uno de los aspectos a considerar es que Una entidad revelará información que permita que los usuarios de sus estados financieros evalúen los objetivos, las políticas y los procesos que ella aplica para gestionar el capital. Una entidad también revelará información adicional sobre instrumentos financieros con opción de venta clasificados como instrumentos de patrimonio. (IFRS, 2012)

### **Indicadores Financieros**

El método más conocido, que nos brinda la contabilidad, para la toma de decisiones de negocios en una organización, es el análisis de estados financieros el mismo que se lo realiza a través de indicadores financieros.

De acuerdo con Gutiérrez (2014) los indicadores financieros son “relaciones que se establecen entre las cifras de los estados financieros, para facilitar su análisis e

interpretación. A través de ellas, se pueden detectar las variaciones irregulares que puedan presentar las cifras de los estados financieros” en otras palabras es una relación entre valores de los estados financieros y otros informes contables de una empresa con el propósito de reflejar en forma objetiva el comportamiento de la misma.

### **Importancia**

Los indicadores financieros como datos económicos permiten definir alguna situación historia, presente o futura de la entidad. Es de gran importancia ya que podemos tomar decisiones como el de realizar un descuento y vender más unidades, saber si producir menos unidades está generando pérdidas u ofrecer más ganancias entre otras.

En este sentido Ortelo (2012) señala que “Los indicadores financieros son de gran importancia por que facilitan al analista financiero determinar los puntos fuertes y débiles de la compañía con el fin de tomar decisiones que permitan corregir las desviaciones financieras”.

### **Clasificación**

#### **Liquidez**

La liquidez de una organización es juzgada por la capacidad para saldar las obligaciones a corto plazo que se han adquirido a medida que éstas se vencen. Se refieren no solamente a las finanzas totales de la empresa, sino a su habilidad para convertir en efectivo determinados activos y pasivos corrientes.

$$\text{Razón corriente} = \frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}}$$

Indica la capacidad que tiene la empresa para cumplir con sus obligaciones financieras, deudas o pasivos a corto plazo. Al dividir el activo corriente entre el pasivo corriente, sabremos cuantos activos corrientes tendremos para cubrir o respaldar esos pasivos exigibles a corto plazo. (Instituto Nacional de Contadores Públicos de Colombia, 2012)

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

Revela la capacidad de la empresa para cancelar sus obligaciones corrientes, pero sin contar con la venta de sus existencias, es decir, básicamente con los saldos de efectivo, el producido de sus cuentas por cobrar, sus inversiones temporales y algún otro activo de fácil liquidación que pueda haber, diferente a los inventarios.

$$\text{Capital neto de trabajo} = \frac{\text{Activo Corriente} - \text{Inventarios}}{\text{Pasivo Corriente}}$$

Muestra el valor que le quedaría a la empresa, después de haber pagado sus pasivos de corto plazo, permitiendo a la Gerencia tomar decisiones de inversión temporal. (Instituto Nacional de Contadores Públicos de Colombia, 2012)

### **Indicadores de Solvencia**

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

Desde el punto de vista de los administradores de la empresa, el manejo del endeudamiento es todo un arte y su optimización depende, entre otras variables, de la situación financiera de la empresa en particular, de los márgenes de rentabilidad de la misma y del nivel de las tasas de interés vigentes en el mercado, teniendo siempre presente que trabajar con dinero prestado es bueno siempre y cuando se logre una rentabilidad neta superior a los intereses que se debe pagar por ese dinero. (Instituto Nacional de Contadores Públicos de Colombia, 2012)



Por su parte los acreedores, para otorgar nuevo financiamiento, generalmente prefieren que la empresa tenga un endeudamiento "bajo", una buena situación de liquidez y una alta generación de utilidades, factores que disminuyen el riesgo de crédito.

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

Permite determinar el nivel de autonomía financiera. Cuando el índice es elevado indica que la empresa depende mucho de sus acreedores y que dispone de una limitada capacidad de endeudamiento, o lo que es lo mismo, se está descapitalizando y funciona con una estructura financiera más arriesgada. Por el contrario, un índice bajo representa un elevado grado de independencia de la empresa frente a sus acreedores. (Instituto Nacional de Contadores Públicos de Colombia, 2012)

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

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

Esta razón de dependencia entre propietarios y acreedores, sirve también para indicar la capacidad de créditos y saber si los propietarios o los acreedores son los que financian mayormente a la empresa, mostrando el origen de los fondos que ésta utiliza, ya sean propios o ajenos e indicando si el capital o el patrimonio son o no suficientes. (Instituto Nacional de Contadores Públicos de Colombia, 2012)

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

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

Si el cálculo de este indicador arroja un cociente igual o mayor a 1, significa que la totalidad del activo fijo se pudo haber financiado con el patrimonio de la empresa, sin necesidad de préstamos de terceros.

Para elaborar este índice se utiliza el valor del activo fijo neto tangible (no se toma en cuenta el intangible), debido a que esta cuenta indica la inversión en maquinaria y equipos que usan las empresas para producir.

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

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

Dicho apoyo es procedente si la rentabilidad del capital invertido es superior al costo de los capitales prestados; en ese caso, la rentabilidad del capital propio queda mejorada por este mecanismo llamado "efecto de palanca". En términos generales, en una empresa con un fuerte apalancamiento, una pequeña reducción del valor del activo podría absorber casi totalmente el patrimonio; por el contrario, un pequeño aumento podría significar una gran revalorización de ese patrimonio. (Instituto Nacional de Contadores Públicos de Colombia, 2012)

### **Indicadores de Rentabilidad**

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

Desde el punto de vista del inversionista, lo más importante de utilizar estos indicadores es analizar la manera como se produce el retorno de los valores invertidos en la empresa.

$$\text{Rentabilidad neta del activo (Dupont).} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}} * \frac{\text{Ventas}}{\text{Total del Activo}}$$

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

Si bien la rentabilidad neta del activo se puede obtener dividiendo la utilidad neta para el activo total, la variación presentada en su fórmula, conocida como “Sistema Dupont”<sup>1</sup>, permite relacionar la rentabilidad de ventas y la rotación del activo total, con lo que se puede identificar las áreas responsables del desempeño de la rentabilidad del activo. En algunos casos este indicador puede ser negativo debido a que para obtener las utilidades netas, las utilidades del ejercicio se ven afectadas por la conciliación tributaria, en la cual, si existe un monto muy alto de gastos no deducibles, el impuesto a la renta tendrá un valor elevado, el mismo que, al sumarse con la participación de trabajadores puede ser incluso superior a la utilidad del ejercicio. (Instituto Nacional de Contadores Públicos de Colombia, 2012)

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

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

En el caso de las empresas industriales, el costo de ventas corresponde al costo de producción más el de los inventarios de productos terminados. Por consiguiente, el método que se utilice para valorar los diferentes inventarios (materias primas, productos en proceso y productos terminados) puede incidir significativamente sobre el costo de ventas y, por lo tanto, sobre el margen bruto de utilidad. El valor de este índice puede ser negativo en caso de que el costo de ventas sea mayor a las ventas totales. (Instituto Nacional de Contadores Públicos de Colombia, 2012)

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

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

La utilidad operacional está influenciada no sólo por el costo de las ventas, sino también por los gastos operacionales de administración y ventas. Los gastos financieros, no deben considerarse como gastos operacionales, puesto que teóricamente no son absolutamente necesarios para que la empresa pueda operar.

Una compañía podría desarrollar su actividad social sin incurrir en gastos financieros, por ejemplo, cuando no incluye deuda en su financiamiento, o cuando la deuda incluida no implica costo financiero por provenir de socios, proveedores o gastos acumulados. (Instituto Nacional de Contadores Públicos de Colombia, 2012)

Debido a que la utilidad operacional es resultado de los ingresos operacionales menos el costo de ventas y los gastos de administración y ventas, este índice puede tomar valores negativos, ya que no se toman en cuenta los ingresos no operacionales que pueden ser la principal fuente de ingresos que determine que las empresas tengan utilidades.

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

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

Se debe tener especial cuidado al estudiar este indicador, comparándolo con el margen operacional, para establecer si la utilidad procede principalmente de la operación propia de la empresa, o de otros ingresos diferentes. La inconveniencia de estos últimos se deriva del hecho que este tipo de ingresos tienden a ser inestables o esporádicos y no reflejan la rentabilidad propia del negocio. Puede suceder que una compañía reporte una utilidad neta aceptable después de haber presentado pérdida operacional. Entonces, si solamente se analizara el margen neto, las conclusiones serían incompletas y erróneas. (Instituto Nacional de Contadores Públicos de Colombia, 2012)

Debido a que este índice utiliza el valor de la utilidad neta, pueden registrarse valores negativos por la misma razón que se explicó en el caso de la rentabilidad neta del activo.

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

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

Por tanto, para su análisis es importante tomar en cuenta la diferencia que existe entre este indicador y el de rentabilidad financiera, para conocer cuál es el impacto de los gastos financieros e impuestos en la rentabilidad de los accionistas.

Este índice también puede registrar valores negativos, por la misma razón que se explica en el caso del margen operacional. (Instituto Nacional de Contadores Públicos de Colombia, 2012)

### **Análisis de Estados Financieros**

La evaluación de los resultados reales con los del período anterior o con los de un período tomado como base puede ser útil para llegar a conclusiones aceptadas, sobre todo, si la comparación se hace con los resultados del período base. Sin embargo, a veces surgen dificultades al comparar el resultado de un año determinado con los años anteriores, ya que en dicho resultado pueden influir varios factores no atribuibles a la calidad del trabajo desarrollado por la empresa, entre ellos: cambios en el sistema de precios, nuevas inversiones y tecnologías y urbanización de la zona. (Monsalve , 2011)

La presentación de los Estados Financieros en forma comparativa acrecienta la utilidad de estos informes, poniendo de manifiesto la naturaleza económica de las variaciones, así como la tendencia de los mismos, que afectan el desenvolvimiento de la empresa.

Es importante aclarar que el análisis mediante la comparación sólo resulta efectivo cuando el sistema de cuentas y su evaluación se llevan a cabo observando estrictamente el principio de consistencia. (Monsalve , 2011)

El análisis de los Estados Financieros mediante el método comparativo de cifras puede adoptar dos formas según la dirección en que se efectúan las comparaciones de las partidas. Estas formas de análisis son:

El análisis vertical o método porcentual.

El análisis horizontal o método comparativo. (Monsalve , 2011)

### **Análisis vertical**

Estudia las relaciones entre los datos financieros de una empresa para un solo juego de estados, es decir, para aquellos que corresponden a una sola fecha o a un solo período contable.

El análisis vertical del Balance General consiste en la comparación de una partida del activo con la suma total del balance, y/o con la suma de las partidas del pasivo o del patrimonio total del balance, y/o con la suma de un mismo grupo del pasivo y del patrimonio. El propósito de este análisis es evaluar la estructura de los medios de la empresa y de sus fuentes de financiamiento. (Monsalve , 2011)

El análisis vertical del Estado de Ganancia y Pérdida estudia la relación de cada partida con el total de las mercancías vendidas o con el total de las producciones vendidas, si dicho estado corresponde a una empresa industrial. El importe obtenido por las mercancías, producciones o servicios en el período, constituye la base para el cálculo de los índices del Estado de Ganancia y Pérdida. Por tanto, en el análisis vertical la base (100%) puede ser en total, subtotal o partida.

Análisis horizontal: Estudia las relaciones entre los elementos financieros para dos juegos de estados, es decir, para los estados de fechas o períodos sucesivos. Por consiguiente, representa una comparación dinámica en el tiempo. (Monsalve , 2011)

El análisis horizontal mediante el cálculo de porcentajes o de razones, se emplea para comparar las cifras de dos estados. Debido a que tanto las cantidades comparadas como el porcentaje o la razón se presentan en la misma fila o renglón. Este análisis es principalmente útil para revelar tendencias de los Estados Financieros y sus relaciones. (Monsalve , 2011)

#### Análisis horizontal de tres o más estados

Al efectuar el análisis horizontal de tres o más estados, podemos utilizar dos bases diferentes para calcular los aumentos o disminuciones, que son:

1. Tomando como base los datos de la fecha o período inmediato anterior.
2. Tomando como base los datos de la fecha o período más lejano.

#### Ventajas del análisis horizontal

Las ventajas del análisis horizontal se pueden resumir de la siguiente forma ya que así lo requiere:

Los porcentajes o las razones del análisis horizontal solamente resultan afectados por los cambios en una partida, a diferencia de los porcentajes del análisis vertical que pueden haber sido afectados por un cambio en el importe de la partida, un cambio en el importe de la base o por un cambio en ambos importes. (Monsalve , 2011)

Los porcentajes o las razones del análisis horizontal ponen de manifiesto el cumplimiento de los planes económicos cuando se establece comparaciones entre lo real y lo planificado.

Los porcentajes o las razones del análisis horizontal son índices que permiten apreciar, de forma sintética, el desarrollo de los hechos económicos. La comparación de estos porcentajes o razones correspondientes a distintas partidas del Estado de Ganancia y Pérdida, es decir, entre partidas de diferentes estados, es particularmente útil en el estudio de las tendencias relacionadas con el desarrollo de la actividad económica. (Monsalve , 2011)

## **2.5. Hipótesis**

La logística de importación incide significativamente en los indicadores financieros en la empresa TURBOMEKANICS S.A en la ciudad de Ambato.

## **2.6. Señalamiento de las variables**

2.6.1. Variable independiente: logística de importación

2.6.2. Variable Dependiente: indicador financiero



## CAPÍTULO III

### METODOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN

#### 3.1. Enfoque de la Investigación

Según Hernández (2010, pág. 25) la presente investigación se encuentra enmarcada dentro del enfoque mixto el cual es “un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos de investigación que implican la recolección y análisis de datos de manera cualitativa y cuantitativa”

como lo señala Hernández (2010, pág. 25)Efectivamente, el estudio se desarrolla mediante la combinación de los enfoques cuantitativo y cualitativo, puesto que de esta forma se logra una perspectiva más amplia y profunda de la investigación, mediante la recolección, análisis y vinculación de datos cuantitativos y cualitativos; al expresar que: “Al utilizar la investigación mixta se tiene más datos, mayor objetividad en el tema, diferentes puntos de vista y sobre todo la ventaja de aplicar y rescatar lo mejor de cada método”.

Dadas las características de la tesis, se ha considerado oportuna la aplicación de la modalidad del enfoque predominante o principal, Tomando como referencia a Gómez (2006, pág. 24) “al escoger el enfoque cualitativo se alcanzan los objetivos propuestos, pero si no se tiene la certeza o la confianza suficiente, es recomendable ir más allá y utilizar el enfoque cuantitativo para ofrecer claridad y confianza a los resultados”.

Bajo este indicio, la investigación se emplea bajo un predominante enfoque cualitativo por cuanto su propósito principal consiste en analizar la problemática tal y como la perciben los actores involucrados en su contexto (enfoque cualitativo).

De este modo, el investigador consigue involucrarse con los sujetos de estudio mediante la aplicación de componentes cualitativos, obteniendo información que, al ser analizada, permite generar conclusiones orientadas a obtener una perspectiva general del problema y así aceptar o no la hipótesis planteada.

### **3.2. Modalidad Básica de la investigación**

El diseño de la investigación responde a las siguientes modalidades:

#### **Investigación de Campo**

Según (Behar Rivero, 2008) La investigación de campo “se apoya en informaciones que provienen entre otras, de entrevistas, cuestionarios, encuestas y observaciones”.

En este caso, la investigadora procederá a interactuar con el gerente, contador de la empresa TURBOMEKANICS S.A que funciona en el cantón Ambato, de manera que se conviertan en fuente de información directa en relación a la correcta aplicación de la logística a las importaciones y su impacto en los índices financieros en dicha empresa.

No obstante, para lograr aquello, fue necesario recurrir a la aplicación de métodos propios al tipo de investigación. Tomando como referencia a (Behar Rivero, 2008) “es compatible desarrollar este tipo de investigación junto a la investigación de carácter documental, a fin de evitar una duplicidad de trabajos”.

Acorde a lo expresado, para el presente estudio se ha optado por el uso de cuestionarios previamente estructurados, en las cuales los involucrados deben responder a las preguntas formuladas en concordancia a las variables en estudio. De esta manera se lograra obtener información significativa que facilitara la comprobación de hipótesis y la formulación de conclusiones y recomendaciones.

#### **Investigación bibliográfica-documental**

Según Suarez (2007) la investigación documental “es una investigación científica, es aquella búsqueda o indagación que se basa en la localización, registro, recuperación, análisis e interpretación de fuentes bibliográficas, hemerográfica, así como fuentes de carácter primario o inédito”. Indudablemente la peculiaridad de este tipo de investigación es utilizar como una fuente primaria de insumos como documentos impresos y electrónicos, que puedan contribuir con información sobre la realidad estudiada.

Para el presente proyecto, la investigación bibliográfica se desarrollara mediante la revisión de toda la información secundaria existente sobre temas afines a la problemática, es decir, aspectos relacionados con la logística de importaciones y los índices financieros; para lo cual se ha consultado todo el material disponible como fuente de referencia, según Kaufman & Rodríguez (2001) este tipo de investigación abarca fuentes documentales como:

Consultas bibliográficas; se puede recurrir a otras fuentes como, por ejemplo, el testimonio de los protagonistas de los hechos, de testigos calificados, o de especialistas en el tema. Las fuentes impresas incluyen: libros enciclopedias, revistas, periódicos, diccionarios, monografías, tesis y otros documentos.

Por consiguiente, la investigación se formara fundamentalmente mediante la revisión de documentos escrito tales como leyes, reglamentos, libros, revistas, estudios y proyectos relacionados con las variables del problema.

### **3.3. Nivel o tipo de investigación**

Teniendo como criterio la forma y el momento en que será analizado el problema, la presente investigación comprende varios niveles:

#### **Investigación Exploratoria**

Como muestra Cazau (2006, pág. 26) La investigación exploratoria identifica posibles variables, la investigación descriptiva constata correlaciones entre variables, y la investigación explicativa intenta probar vínculos causales entre variables. No se puede hacer un estudio explicativo si antes, uno mismo u otro investigador no realizaron antes

un estudio descriptivo, como tampoco podemos iniciar este último sin que alguien antes haya hecho una investigación exploratoria.

En efecto, dentro de este nivel se procederá a examinar el problema mismo que puede servir de base para investigaciones que requieran un mayor nivel de profundidad. Su objetivo será identificar aspectos relevantes de la realidad, que se investiga y así adquirir elementos de juicio que permitan fortalecer el conocimiento del problema planteado y otorgar mayor seguridad al proceso.

### **Investigación Descriptiva**

Según (Cazau, 2006) Una vez concluido el aspecto exploratorio, se ha continuado con una investigación de tipo descriptiva, la cual “se dirige fundamentalmente a la descripción de fenómenos sociales o educativos en una circunstancia temporal y especial determinada, buscan especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que se sometido a análisis”.

Es decir mediante este tipo de investigación se puntualizarán las características y propiedades más sobresalientes relacionados a la problemática en estudio.

No obstante, para lograr aquello el investigador tendrá que recurrir a la recolección de datos como medio para adquirir información selecta sobre el problema en el contexto en que se despliega, tal como lo expresa (Cazau, 2006) “la investigación descriptiva constata correlaciones entre variables, y la investigación explicativa intenta probar vínculos causales entre variables. Su objetivo central es esencialmente la medición precisa de una o más variables dependientes, en alguna población definida o en una muestra de dicha población”.

En este sentido, cabe resaltar que, si bien la investigación descriptiva sirve para analizar como es y se manifiesta un fenómeno y sus componentes; en este nivel se buscara correlacionar estadísticamente cada uno de las variables en estudio a la par, se realizarán cambios en los instrumento de consulta para adaptarlo a las condiciones que desea el investigador.

Claramente se establece que para realizar la investigación descriptiva hay que realizar la búsqueda documental sobre los antecedentes del tema, de esta manera, el investigador podrá comprobar el grado de relación la logística de importaciones y los índices financieros de la empresa TURBOMEKANICS S.A del cantón Ambato.

### 3.4. Población y muestra

| NUMERO | NOMBRE                          | TITULO                          | CARGO                  |
|--------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------|
| 1      | Galo David Mayorga Poveda       | Ing. Mecánico                   | Presidente             |
| 2      | Sebastián Ismael Mayorga Poveda | Ing. Administración de Empresas | Gerente                |
| 3      | Silvia Janeth Ruiz Aranda       | Ing. Administración de Empresas | Contadora              |
| 4      | Carlos Fernando Aranda Díaz     | SN                              | Gerente Administrativo |

Grafico 3.4 1 Constitución Turbomekanics S.A

#### 3.4.1. Población

Según Arias (2006, pág. 81) definen a la población como: “un conjunto finito o infinito de elementos con características comunes para los cuales serán extensivas las conclusiones de la investigación. Está queda delimitada por problema y por los objetivos del estudio”.

Evidentemente, para el desarrollo de cualquier proceso investigativo, el tamaño de la población implicada es un componente de suma importancia ya que representa el conjunto de individuos en estudio.

Para efectos de la presente investigación, la población está constituida por el gerente y contador de TURBOMEKANICS S.A.

Bajo este contenido, la población considerada para el proyecto son 2, población de tipo finita puesto se conoce con certeza el número de número de elementos que serán objeto de estudio.

### **3.4.2. Muestra**

Según Morice (1994, pág. 135) define a la muestra como “grupo de unidades extraídas de una población, definida previamente, de acuerdo con un plan de sondeo dado y sobre las cuales se realizarán las observaciones previstas en la encuesta”. Es decir representa la conducta del universo y de ella se obtiene la información para el desarrollo del estudio y sobre la cual se efectuarán la medición y la observación de las variables en estudio.

Tomando en cuenta la magnitud de la población en estudio, no se requiere la aplicación de un proceso muestral, y con menor tiempo y recursos, será posible obtener resultados altamente confiables.

Bajo este escenario, el número los elementos con que se trabajará están totalmente definidos.

La fórmula del cálculo de la muestra para poblaciones finitas, es la siguiente:

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

#### **Dónde:**

n = Tamaño de la muestra

Z = Nivel de confiabilidad

p = Probabilidad de ocurrencia

$q$  = Probabilidad de no ocurrencia

$N$  = Población

$e$  = Error de muestreo

Por tal motivo ya que la población es muy pequeña esta se convertirá en mi muestra.

### **3.5. Operacionalización de variables**

Según estipula (Apolaya Segura, 2012) La operacionalización de variables “Es el proceso de llevar una variable del nivel abstracto a un plano concreto. Operacionalizar una variable es hacerla medible”

Evidentemente, este punto es muy significativo para el desarrollo del proyecto porque a partir de él se tiene el esquema sobre el cual el investigador podrá realizar la investigación de campo y consecutivamente el análisis e interpretación de los datos.

Para el caso de la presente investigación, la operacionalización de las variables analizadas es la siguiente:

| CONCEPTUALIZACIÓN   | CATEGORÍAS O DIMENSIONES                    | INDICADORES   | ITEMS  | TÉCNICA  | INSTRUMENTOS                     |
|---|---|---|--|--|----------------------------------|
| <p><b>LOGISTICA DE IMPORTACIÓN:</b></p> <p>Es el transporte legítimo de bienes y servicios nacionales exportados, entendido como una herramienta esencial que se responsabiliza de las actividades operativas comerciales de las empresas que determinan viabilidades económicas más importantes.</p> | <p>CIF</p> <p>Fletes</p> <p>Almacenajes</p> | <p>Determinación de costos fijos y variables</p> <p># de liquidación de importaciones al año</p> <p>Determinación de Importaciones al año</p> | <p>¿La inversión en la compra le produce ahorro en las importaciones que realiza?</p> <p>¿El costo de los CIF es tomado en cuenta para fijar el precio de venta?</p> <p>¿Los costos de la importación afectan en la liquidez de la empresa?</p> <p>¿Qué tipo de transporte utiliza la entidad para importar su mercadería?</p> | <p>Observación de datos</p> <p>Entrevista a los propietarios</p> <p>Encuesta a los Obreros</p> | <p>Entrevista</p> <p>Anexo 1</p> |



|  |  |   |   |  |  |
|--|--|---|---|--|--|
|  |  | <p>Porcentaje que cubre el seguro por la importación</p> <p>Determinación del bodegaje de la importación.</p> | <p>¿Cuál es el tiempo promedio de la llegada de la importación al país?</p> <p>¿El servicio prestado por el agente afianzador es prescindible en cada una de sus importaciones?</p> |  |  |
|--|--|---|---|--|--|

**Grafico 3.5 1 Variable Independiente: La Logística de Importación**

Elaborado por: López, P (2015)

**Grafico 3.5 2 Variable Dependiente: Los indicadores Financieros**

| CONCEPTUALIZACIÓN   | CATEGORÍAS O DIMENSIONES   | INDICADORES   | ITEMS   | TÉCNICA  | INSTRUMENTOS                     |
|---|--|---|---|--|----------------------------------|
| <p><b>RENTABILIDAD:</b></p> <p>Es un indicador financiero que mide la efectividad general de la administración reflejada en los rendimientos generados con relación a la inversión y a las ventas</p> | <p>Rentabilidad Económica</p> <p>Nivel de Análisis de Rentabilidad</p> | <p><b>EFICIENCIA EN LA GESTION EMPRESARIAL</b></p> <p>Utilidad neta/Total activo</p> <p><b>EFICIENCIA DE CAPITAL</b></p> <p>Utilidad neta/Capital</p> <p><b>MARGEN BRUTO DE UTILIDAD</b></p> <p>Utilidad bruta/ventas</p> <p><b>MARGEN OPERACIONAL DE UTILIDAD</b></p> <p>Utilidad Operacional/ventas</p> <p><b>MARGEN DE UTILIDAD</b></p> <p>(Ventas – Costos de ventas)</p> | <p>¿Existe políticas de medición de rentabilidad por medio de ratios financieros?</p> <p>¿Es mayor el costo de ventas que las ventas netas del inventario?</p> <p>¿El análisis de rentabilidad ayuda en la toma de decisiones a la entidad?</p> <p>¿Existe un análisis de los productos de más alta rotación?</p> | <p>Observación de datos</p> <p>Entrevista a los Propietarios</p> | <p>Entrevista</p> <p>Anexo 1</p> |

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|

Elaborado por: López, P (2015)

### 3.6. Plan de recolección de información

La recolección de información “Consiste en recabar información de experiencias personales con respecto al tema de estudio. En esta fase la o el investigador puede plantearse las hipótesis y tratar de responder ¿qué se sabe sobre el tema de investigación?”. (Sánchez López, 2013)

Comprende el conjunto de elementos y estrategias a emplearse durante el proceso de recolección de datos relevantes para la verificación de hipótesis de acuerdo con el enfoque escogido. En este contexto, el plan para la presente investigación respondió a las siguientes preguntas:

**a) ¿Para qué?** La recolección de información permitirá cumplir con el objetivo general de la investigación que es:

Determinar la incidencia del control interno en la toma de decisiones financieras en la empresa TURBOMEKANICS S.A para el mejoramiento de la gestión administrativa.

**b) ¿De qué personas u objetos?** El elemento que servirá como fuente de recolección de datos es la empresa TURBOMEKANICS S.A que desarrollan sus actividades en el cantón Ambato.

**c) ¿Sobre qué aspectos?** La recolección de datos estará orientada a descubrir los niveles de utilización de la logística de importaciones en la empresa TURBOMEKANICS S.A y su impacto en los índices financieros.

**d) ¿Quién o quiénes?** La obtención de información será responsabilidad exclusiva del investigador puesto que no se considerara necesaria la intervención de un mayor número de colaboradores.

**e) ¿A quiénes?** Los individuos que proporcionaran la información son los gerentes o administradores de la empresa TURBOMEKANICS S.A; pues, al ser quienes mejor conocen la situación de la empresa, constituirán una fuente válida de información.

**f) ¿Cuándo?** El desarrollo del trabajo de campo se realizara durante el mes de septiembre del año 2015.

**g) ¿Dónde?** El lugar seleccionado para la aplicación de las técnicas e instrumentos de recolección de datos será el cantón Ambato.

**h) ¿Cuántas veces?** La técnica de recolección de información será aplicada por una sola vez.

**i) ¿Cómo?** La técnica principal utilizada para obtener información será la encuesta, por cuanto constituye un método descriptivo con el que se pueden detectar las ideas y opiniones de los involucrados respecto a la problemática con un tiempo y costo relativamente bajos.

Así mismo, la encuesta presenta la ventaja de que, pese a ser aplicada en muestras, permite obtener información de gran calidad que, luego de ser analizada, puede ser aplicada para describir a la totalidad de la población sin temor de que existan distorsiones o errores significativos.

**j) ¿Con qué?** El instrumento que se utilizara en la investigación consiste en un cuestionario previamente estructurado, el cual contiene exclusivamente preguntas cerradas a fin de que los encuestados se sujeten a las posibilidades de respuesta preestablecidas. Para su estructuración se tomara en cuenta los elementos considerados en la operacionalización de variables.

Así mismo la encuesta consta de dos partes: la primera se refiere al título, objetivo e instrucciones generales de la encuesta; y la segunda comprende las preguntas de investigación, que para el caso el número de preguntas varía dependiendo los componentes a investigar. Su resolución será de carácter individual y la forma de contestarse es de selección, con un tiempo para responder de 10 minutos.

### 3.7. Plan de procesamiento de la información

El procesamiento de la información se define como la serie de actividades mediante las cuales se ordenan, almacenan y preparan los archivos con la información captada, asegurando su congruencia con el fin de proceder a su explotación para la presentación de resultados estadísticos. (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2015)

**a) Revisión crítica de la información recogida,** es decir limpieza de información defectuosa: contradictoria, incompleta, no pertinente, etc.

**b) Repetición de la recolección,** en ciertos casos individuales, para corregir fallas de contestación.

**c) Tabulación o cuadros según variables de cada hipótesis,** que incluirá el manejo de información, y estudio estadístico de datos para presentación de resultados.

En lo referente a la presentación de datos, ésta se efectuara mediante tres procedimientos diferentes:

- **Representación Escrita:** Se aplicara cuando los datos no sean numerosos.

- **Representación Tabular:** Se empleara cuando los datos numéricos requieran ser ordenados en filas y columnas, para una mejor comprensión

- **Representación Gráfica:** facilitara la presentación de la información recopilada en una forma comparativa, sencilla y entendible para el lector.

Cabe indicar que tanto la tabulación de los datos como la representación de resultados, será realizada mediante el programa Microsoft Excel, el cual permitirá cuantificar de una manera más rápida y efectiva la información obtenida por medio de la aplicación de fórmulas propias del programa.

### Plan de análisis e interpretación de resultados

Esta sección se englobará los siguientes aspectos:

- a) Análisis de los resultados estadísticos**, destacará la presencia de tendencias o relaciones de acuerdo con los objetivos e hipótesis.
- b) Interpretación de los resultados**, contará con el apoyo del marco teórico, en los aspectos pertinentes.
- c) Comprobación de hipótesis**. Para ello se aplicará el método estadístico que más se ajustó a la metodología seleccionada: T de Student
- d) Establecimiento de conclusiones y recomendaciones**. Las conclusiones se derivarán del cumplimiento de los objetivos específicos; mientras que las recomendaciones se derivarán a su vez de las conclusiones establecidas.

## CAPÍTULO IV

### ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

#### 4.1 Principales Resultados

##### 4.1.1. Interpretación de Resultados

La empresa TURBOMEKANICS S.A. presenta los siguientes resultados posteriores a la investigación realizada.

##### ¿Cómo lo realizo?

1. Diagnosticar el proceso de logística de importaciones para optimizar sus niveles de competitividad y así promover el desarrollo económico local de liquidez de la Empresa Turbomekanics S.A.

##### ACTIVO

##### Activos corrientes

|                                     | 2014              | 2015              | ANÁLISIS     |
|-------------------------------------|-------------------|-------------------|--------------|
| Efectivo y Equivalentes de Efectivo | 34.978,99         | 29.497,74         | -15,67       |
| Cuentas por cobrar comerciales      | 63.330,20         | 65.142,25         | 2,86         |
| Cuentas por cobrar comerciales      | 800,00            | 0,00              | -100,00      |
| Inventarios                         | 457.797,05        | 425.147,26        | -7,13        |
| Activos por Impuestos Corrientes    | 51.873,36         | 55.478,41         | 6,95         |
| Otras cuentas por cobrar            | 0,00              | 0,00              | 0,00         |
| <b>TOTAL ACTIVOS CORRIENTES</b>     | <b>608.779,60</b> | <b>575.265,66</b> | <b>-5,51</b> |

Para realizar este análisis se tomo en cuenta los valores de los Estados Financieros además se selecciono las cuentas mas representativas que influyen directamente en la liquidez de la empresa TURBOMEKANICS S.A y se realizo un análisis horizontal comparando el año 2014 y 2015 de dicha empresa.



2. Evaluar el nivel razonable de los resultados de indicadores financieros para un mayor rendimiento económico en la empresa Turbomekanics de la ciudad de Ambato.

### **INDICADOR DE ENDEUDAMIENTO**

(Total pasivo / Total Activo) \*100

ACTIVO = 636.265.24

PASIVO = 531.983.03

= ( 531.983,03/636.265,24) \*100

= 8.36

Para analizar los indicadores financieros hay que tomar en cuenta que unos de los más importantes es el indicador de endeudamiento de la empresa la cual nos da a conocer que la Empresa TURBOMEKANICS S.A posee un nivel de muy alto riesgo sobre los activos de la compañía para el año actual.

3. Diseñar estrategias que contribuyan a la solución del uso eficiente y eficaz de los índices financieros para la disminución del exceso de inventarios liquidez de la Empresa Turbomekanics S.A.

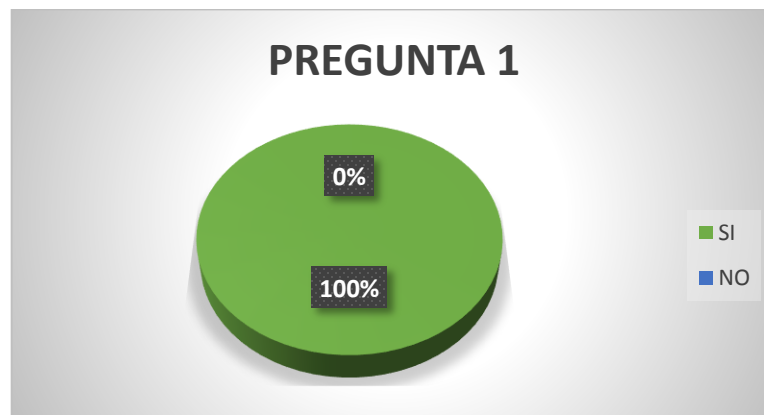
Es importante realizar un manual de procedimientos de la logística de importaciones de la empresa TURBO MEKANICS S.A, la cual debe contener:

- Procedimientos previos a las importaciones.
- Regímenes Aduaneros Aplicables a la importación de Turbos
- Medios de introducción de la mercadería
- Documentación, derechos, aranceles
- Estrategias para que las importaciones resulten eficientes.
- Análisis de precios con los proveedores.
- Plan de Actividades

1.- ¿El costo de los CIF es tomado en cuenta para fijar el precio de venta?

Tabla No1

| ALTERNATIVAS | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|------------|
| SI           | 4          | 100        |
| NO           | 0          | 0          |
| <b>TOTAL</b> | 4          | 100        |



**ENCUESTA GRAFICO 4. 1**

Elaborado por: La investigadora

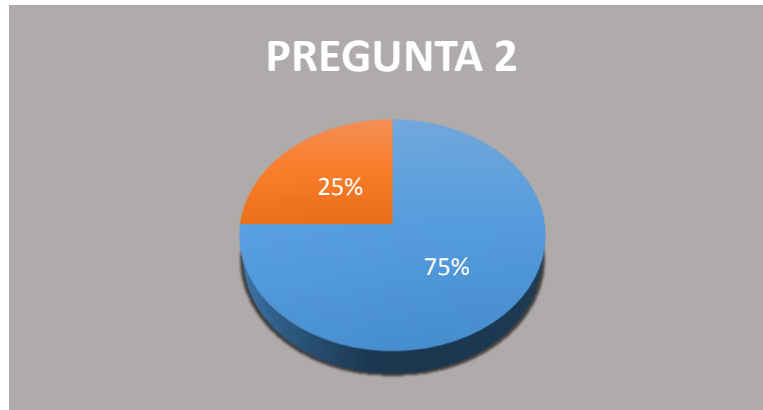
**Interpretación y Análisis:** Con la pregunta relacionada a la relación que tienen el costo fijo para establecer los precios de venta se puede manifestar que existe siempre la regulación de precios basados en los costos arrojando un 100% de afirmación en la pregunta planteada.

Es necesario que siempre sean tomados e cuenta los costos para fijación de precios tantos costos fijos y variables.

**2.- ¿El servicio prestado por el agente afianzador es prescindible en cada una de sus importaciones?**

**Tabla 2**

| <b>ALTERNATIVAS</b> | <b>FRECUENCIA</b> | <b>PORCENTAJE</b> |
|---------------------|-------------------|-------------------|
| SI                  | 1                 | 25                |
| NO                  | 3                 | 75                |
| <b>TOTAL</b>        | <b>4</b>          | <b>100</b>        |



**ENCUESTA GRAFICO 4. 2**

Elaborado por: La investigadora

**Interpretación y Análisis:**

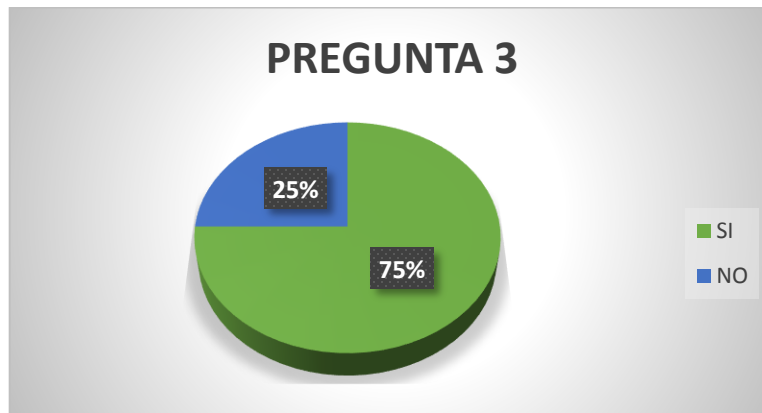
Con respecto a la pregunta los servicios prestados por el agente afianzador es prescindible en cada una de las importaciones en base a la información recopilada se ha podido apreciar que el 75% de los encuestados afirman que es realmente necesario la contratación de los servicios de un agente afianzador, mientras que el 25% no lo considera de esa manera.

Se puedo sintetizar la significancia que tiene para las empresas la ayuda de servicios profesionales externos para concluir los trámites de importación.

3.- ¿La inversión en la compra al extranjero que lo nacional le produce ahorro en las importaciones que realiza?

TABLA 3

| ALTERNATIVAS | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|------------|
| ALTA         | 3          | 60         |
| MEDIA        | 2          | 40         |
| BAJA         | 0          | 0          |
| <b>TOTAL</b> | <b>5</b>   | <b>100</b> |



#### ENCUESTA GRAFICO 4. 3

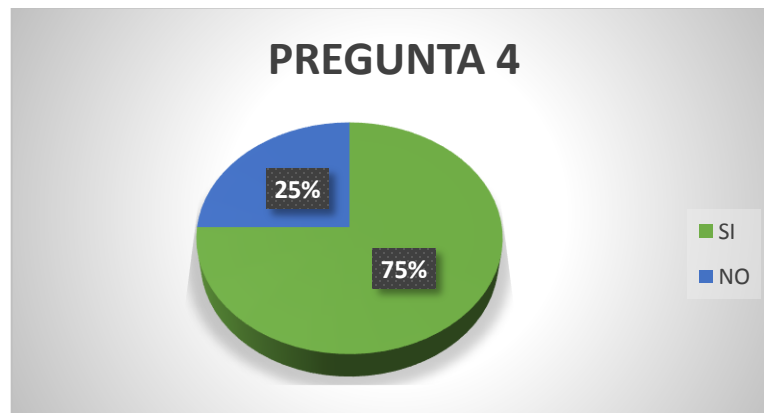
Elaborado por: La investigadora

**Interpretación y Análisis:** Con la pregunta relacionada a la inversión de la compra le produce ahorro e las importaciones que realiza se releja en un 75% que es mejor importar los productos ya se son de mejor calidad y mas económicos.

**4.- ¿En qué porcentaje afectan los costos importaciones en la liquidez de la empresa?**

**TABLA 4**

| ALTERNATIVAS | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|------------|
| 0% - 30%     | 1          | 25         |
| 31% - 60%    | 2          | 50         |
| 61%-100%     | 1          | 25         |
| <b>TOTAL</b> | 4          | 100        |



**ENCUESTA GRAFICO 4. 4**

Elaborado por: La investigadora

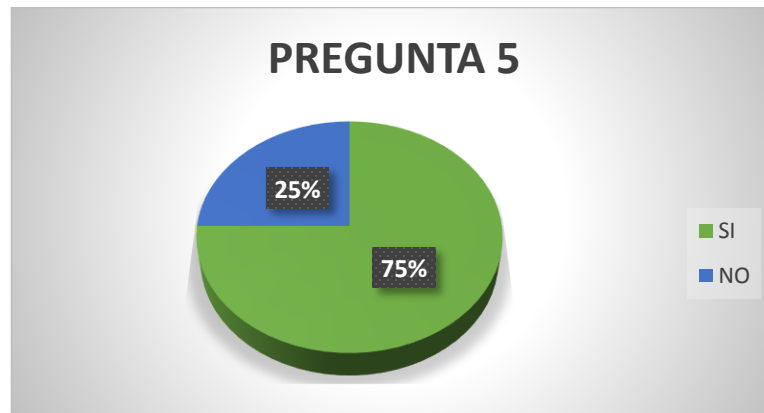
**Interpretación y Análisis:** Con la pregunta relacionada a la relación que tienen el costo fijo para establecer los precios de venta se puede manifestar que existe siempre la regulación de precios basados en los costos arrojando un 100% de afirmación en la pregunta planteada.

Es necesario que siempre sean tomados en cuenta los costos para fijación de precios tanto costos fijos y variables.

5.- ¿Qué tipo de transporte utiliza la empresa para la importación de la mercadería?

TABLA 5

| ALTERNATIVAS | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|------------|
| AEREO        | 2          | 29         |
| MARITIMO     | 4          | 57         |
| TERRESTRE    | 1          | 14         |
| <b>TOTAL</b> | <b>7</b>   | <b>100</b> |



**ENCUESTA GRAFICO 4. 5**

Elaborado por: La investigadora

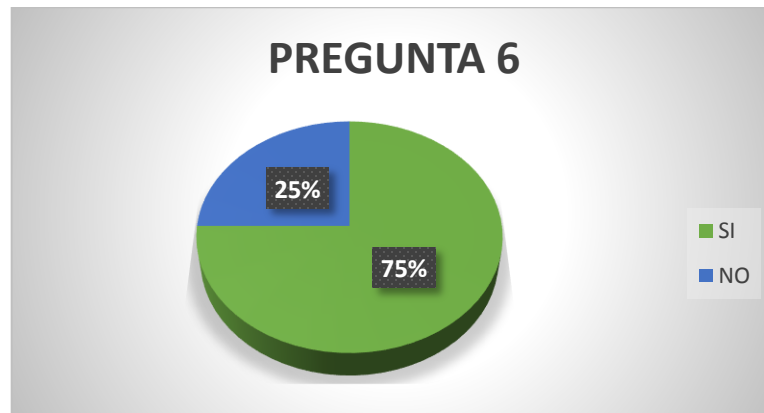
**Interpretación y Análisis:** Con la pregunta relacionada a la relación que tienen el costo fijo para establecer los precios de venta se puede manifestar que existe siempre la regulación de precios basados en los costos arrojando un 100% de afirmación en la pregunta planteada.

Es necesario que siempre sean tomado e cuenta los costos para fijación de precios tanto costos fijos y variables.

**6.-¿Cuál es el tiempo promedio de la llegada de la importación al país?**

**TABLA 6**

| ALTERNATIVAS | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|------------|
| 15 DIAS      | 2          | 29         |
| 30 DIAS      | 4          | 57         |
| 45 DIAS      | 1          | 14         |
| <b>TOTAL</b> | <b>7</b>   | <b>100</b> |



**ENCUESTA GRAFICO 4. 6**

Elaborado por: La investigadora

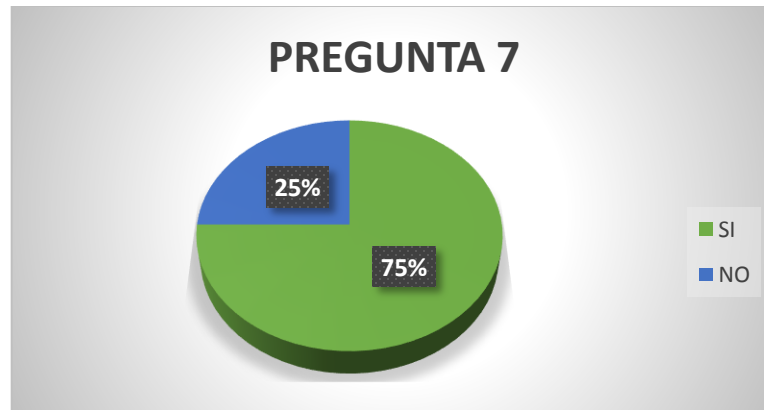
**Interpretación y Análisis:** Con la pregunta relacionada a la relación que tienen el costo fijo para establecer los precios de venta se puede manifestar que existe siempre la regulación de precios basados en los costos arrojando un 100% de afirmación en la pregunta planteada.

Es necesario que siempre sean tomados en cuenta los costos para fijación de precios tanto costos fijos y variables.

**7.-¿ Existe un análisis de los productos de más alta rotación ?**

**TABLA 7**

| ALTERNATIVAS | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|------------|
| SI           | 4          | 100        |
| NO           | 0          | 0          |
| <b>TOTAL</b> | 4          | 100        |



**ENCUESTA GRAFICO 4. 7**

Elaborado por: La investigadora

**Interpretación y Análisis:** Con la pregunta relacionada a la relación que tienen el costo fijo para establecer los precios de venta se puede manifestar que existe siempre la regulación de precios basados en los costos arrojando un 100% de afirmación en la pregunta planteada.

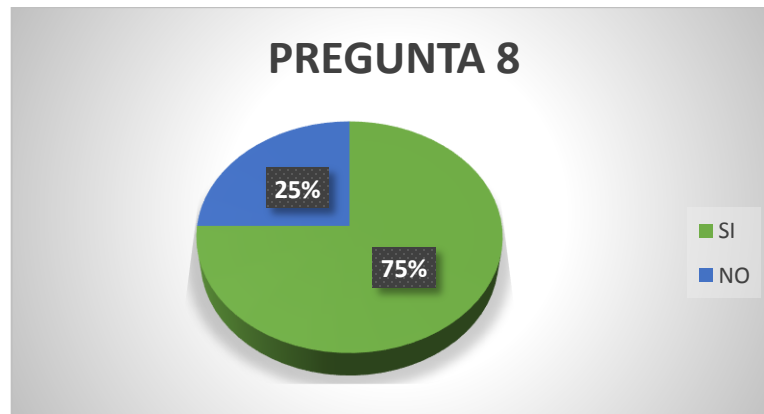
Es necesario que siempre sean tomados en cuenta los costos para fijación de precios tanto costos fijos y variables.

**8.- ¿Existe políticas de medición de la rentabilidad de la empresa?**



**TABLA 8**

| ALTERNATIVAS | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|------------|
| SI           | 4          | 100        |
| NO           | 0          | 0          |
| <b>TOTAL</b> | 4          | 100        |



**ENCUESTA GRAFICO 4. 8**

Elaborado por: La investigadora

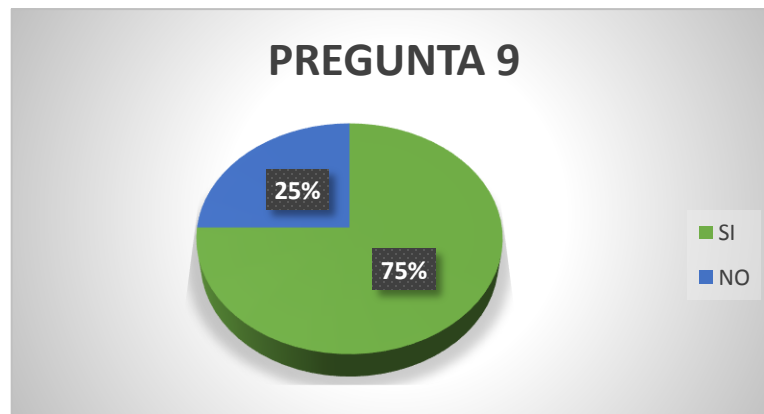
**Interpretación y Análisis:** Con la pregunta relacionada a la relación que tienen el costo fijo para establecer los precios de venta se puede manifestar que existe siempre la regulación de precios basados en los costos arrojando un 100% de afirmación en la pregunta planteada.

Es necesario que siempre sean tomados en cuenta los costos para fijación de precios tanto costos fijos y variables.

**9.- ¿El análisis de rentabilidad ayuda en la toma de decisiones a la entidad?**

**TABLA 9**

| ALTERNATIVAS | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|------------|
| MUCHO        | 3          | 75         |
| POCO         | 1          | 25         |
| NADA         | 0          | 0          |
| <b>TOTAL</b> | 4          | 100        |



**ENCUESTA GRAFICO 4. 9**

Elaborado por: La investigadora

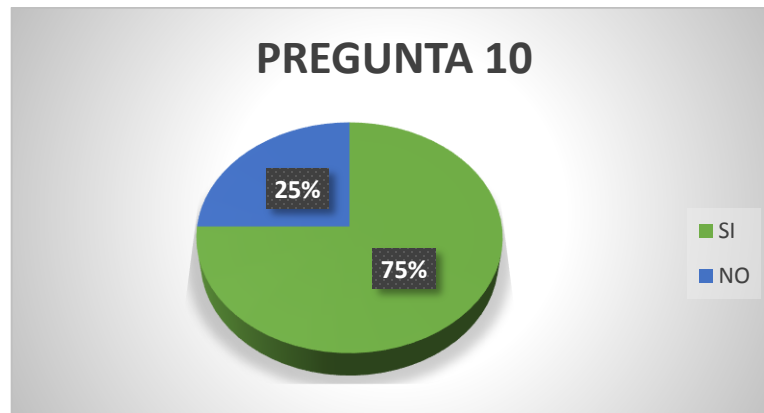
**Interpretación y Análisis:** Con la pregunta relacionada a la relación que tienen el costo fijo para establecer los precios de venta se puede manifestar que existe siempre la regulación de precios basados en los costos arrojando un 100% de afirmación en la pregunta planteada.

Es necesario que siempre sean tomados en cuenta los costos para fijación de precios tanto costos fijos y variables.

**10.- ¿El almacenaje de la importación le genera mayores costos?**

**TABLA 10**

| ALTERNATIVAS | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|------------|
| SI           | 3          | 75         |
| NO           | 1          | 25         |
| <b>TOTAL</b> | 4          | 100        |



**ENCUESTA GRAFICO 4. 10**

Elaborado por: La investigadora

**Interpretación y Análisis:** Con la pregunta relacionada a la relación que tienen el costo fijo para establecer los precios de venta se puede manifestar que existe siempre la regulación de precios basados en los costos arrojando un 100% de afirmación en la pregunta planteada.

Es necesario que siempre sean tomado e cuenta los costos para fijación de precios tanto costos fijos y variables.

**4.1.2. VERIFICACIÓN DE LA HIPOTESIS**

Planteamiento de las hipótesis

Prueba t student

a) Modelo Lógico

- H0= La logística de importación no incide significativamente en los indicadores financieros en la empresa TURBOMEKANICS S.A en la ciudad de Ambato.
- H1= La logística de importación incide significativamente en los indicadores financieros en la empresa TURBOMEKANICS S.A en la ciudad de Ambato.

b) Modelo matemático

Formula:

$$T = \frac{p1 - p2}{\sqrt{(p * q)\left(\frac{1}{n1} + \frac{1}{n2}\right)}}$$

DONDE

.t= Estimador “t”

P1= Pregunta 1

P2= Pregunta 2

‘n1= Numero de casos de la variable independiente

`n2= numero de casos de la variable dependiente

**Regla de decisión**

$$gl = n1 - n2 - 2$$

$$gl = 4 + 4 - 2$$

$$gl = 6$$

$$\alpha = 0.05$$

$$Tt = \neq 1.8946$$

### Calculo de t student

### Estadístico de prueba

Para la verificación de la hipótesis se aplica la fórmula de la t student, se utilizó la herramienta de encuestas como técnica de investigación, seleccionando dos preguntas:

**Pregunta 8.-** ¿Existe políticas de medición de la rentabilidad de la empresa?

**TABLA 8**

| ALTERNATIVAS | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|------------|
| SI           | 4          | 100        |
| NO           | 0          | 0          |
| <b>TOTAL</b> | 4          | 100        |

Pregunta 2. ¿El servicio prestado por el agente afianzador es prescindible en cada una de sus importaciones?

**Tabla No 2**

| ALTERNATIVAS | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|------------|
| SI           | 1          | 25         |
| NO           | 3          | 75         |
| <b>TOTAL</b> | 4          | 100        |

|              | VI | VD |  |
|--------------|----|----|--|
| SI           | 1  | 4  |  |
| NO           | 3  | 0  |  |
| <b>TOTAL</b> | 4  | 4  |  |

Fuente: Lista de verificación o checklist

$$p_1 = \frac{1}{4} = 0.25$$

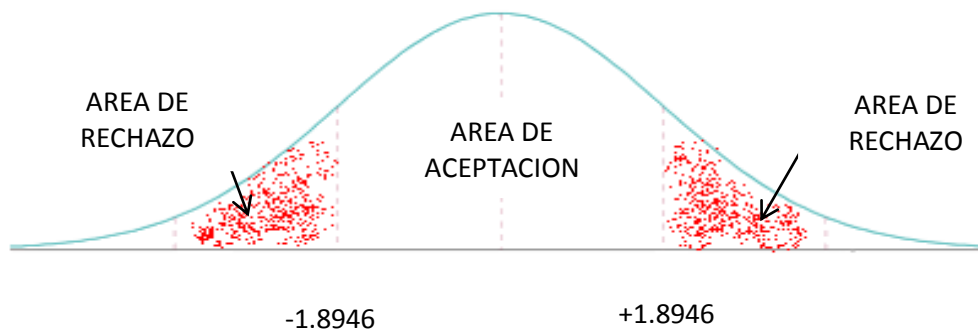
$$p_2 = \frac{4}{4} = 1$$

$$p = \frac{1+4}{8} = 0.63$$

$$q = (1-p) = 1 - 0.63 = 0.37$$

$$t = \frac{0,25 - 1}{\sqrt{(0,63 * 0,37)\left(\frac{1}{4} + \frac{1}{4}\right)}} = -3.8924$$

### Campana de Gauss



### 4.2. Conclusión de la hipótesis

El valor de obtenido en la tabla de t student de 1.8946 y el resultado obtenido es -3.8924 por lo que de conformidad con la regla de decisión planteada, se rechaza la

hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa, por lo que se confirma que la Falta de conocimiento de la logística de importaciones afecta la rentabilidad de la empresa TURBOMEKANICS S.A.

## **CONCLUSIONES**

Luego de haber realizado la investigación “La logística de importaciones y los indicadores financieros de la empresa Turbomekanics S.A.” Se ha llegado a las siguientes conclusiones:

Con respecto al objetivo Específico que dice “Diagnosticar el proceso de logística de importaciones para mejorar sus niveles de competitividad y así promover el desarrollo económico local de liquidez de la Empresa Turbomekanics S.A.”

- Se concluye que el proceso de logística de la empresa es inadecuado ya que utiliza la mayor parte de los recursos financieros solo para invertir en las importaciones quedando sin liquidez hasta esperar que llegue los productos requeridos y eso conlleva un tiempo muy estimado.

Respecto al objetivo especifico 2 se va “Evaluar el nivel razonable de los resultados de indicadores financieros para un mayor rendimiento económico en la empresa Turbomekanics de la ciudad de Ambato.

- Se llega a la conclusión que incurren niveles muy bajo de rentabilidad sobre los indicadores financieros, causadas por la inadecuada administración de la empresa, esta es afectada directamente al no conocer muy bien que área es la mas necesitada y debería tener mas control por parte de los propietarios de la empresa, por lo tanto no se puede obtener niveles de resultados esperados en el capital invertido. Los indicadores financieros de la empresa son registrados por las actividades económicas realizadas en el transcurso de año las cuales no

son lo suficientemente aceptables y por lo tanto no es factible mantenerse con un buen posicionamiento en el mercado.

Respecto al objetivo 3 donde “Diseñar estrategias que contribuyan a la solución del uso eficiente y eficaz de los índices financieros para la disminución del exceso de inventarios liquidez de la Empresa Turbomekanics S.A.”

- Después de analizar la problemática se concluye en realizar un manual del proceso de importaciones y el adecuado uso de los recursos financieros esto ayudara como herramienta y vital para que la empresa pueda alcanzar y cumplir eficiencia y eficacia en el funcionamiento normal de la misma.

## **RECOMENDACIONES**

- Para que la empresa pueda registrar mayores ingresos económicos debería realizar un análisis financiero periódico que permita analizar y evaluar los ingresos registrados y por lo tanto dar cumplimiento a metas y objetivos estratégicos planteados.
- Diseñar con un sistema de indicadores financieros y económicos para la medición de rentabilidad de la empresa para que esta permita una adecuada toma de decisiones del personal de la empresa frente a las ventajas y desventajas que poseen en el ámbito de la misma.
- Aplicar el manual sugerido para mejorar el desenvolvimiento en el sector de importaciones, por medio de objetivos, estrategias, modelos operativos entre otros, dando apertura para mejorara los índices financieros de la empresa y obtener una mayor liquidez.

## **Propuesta**



Diseñar estrategias que contribuyan a la solución del uso eficiente y eficaz de los índices financieros para la disminución del exceso de inventarios liquidez de la Empresa Turbomekanics S.A.

## **Modelo Operativo de la Propuesta**

### **Faces**

| FASES  | OBJETIVOS  | ACTIVIDADES   | DESARROLLO DE ACTIVIDADES   | RECURSOS                      | TIEMPO | RESPONSABLE                |
|--------|--|---|---|-------------------------------|--------|----------------------------|
| FASE 1 | Detectar deficiencia encontradas en la investigación | <p>Realizar un control del nivel de cumplimiento de indicadores financieros</p> <p>Efectuar flujos de caja</p> <p>Análisis de la logística de importaciones que utiliza la empresa.</p> | <p>Análisis de estados financieros.</p> <p>Utilizar indicadores financieros, como índices de endeudamiento, liquidez, rentabilidad entre otros.</p> <p>Realizar entrevistas con el responsable de la logística de importaciones</p> | Estados financieros completos | 30     | Investigadora contabilidad |

| FASES  | OBJETIVOS  | ACTIVIDADES   | DESARROLLO DE ACTIVIDADES  | RECURSOS                 | TIEMPO | RESPONSABLE                |
|--------|--|---|--|--------------------------|--------|----------------------------|
| FASE 2 | Realizar un manual de procedimientos de logística de importaciones | <p>Detectar cada uno de los procedimientos a realizarse previo a la importación.</p> <p>Plantear estrategias para que las importaciones resulten eficientes.</p> <p>Asignar un responsable en el área de importaciones.</p> | <p>Mantenerse informado sobre las leyes y políticas externas, sobre importaciones.</p> <p>Realizar convenios con la parte beneficiaria para la utilización de INCOTERMS.</p> | Manual de procedimientos | 30     | Investigadora contabilidad |

| FASES  | OBJETIVOS                                     | ACTIVIDADES  | DESARROLLO DE ACTIVIDADES   | RECURSOS                      | TIEMPO | RESPONSABLE                |
|--------|---|--|---|-------------------------------|--------|----------------------------|
| FASE 3 | Evaluar la situación Financiera de la Empresa | Análisis de los Estados Financieros ( Balances)<br><br>Análisis de indicadores de Liquidez | Análisis de estados financieros.<br><br>Realizar un análisis horizontal de los Estados Financieros comparativos | Estados financieros completos | 30     | Investigadora contabilidad |

## Bibliografía

- Campaña Chiriboga, R. F. (2011). *Plan de Mejoramiento de la Gestión Administrativa a Través de la Auditoría de Gestión en Distribuidora Ordoñez, durante el Periodo Comprendido de enero a diciembre del 2008, de la Ciudad de Santo Domingo. Tesis Inedita*. Riobamba: Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.
- Daza Escorcía, J. M., Cohen Jiménez, J., & López Franco, J. (2011). Diseño e Implementación de un Sistema Indicadores de Gestión en una Empresa del Sector Alimenticio Avícola. *Prospect*, 40-47.
- Franklin, E. B. (2007). *Auditoria administrativa Gestión Estratégica del Cambio*. México: Pearson.
- García, A. S. (2002). *La industria azucarera y la economía cubana durante los años veinte y treinta. Tesis Inédita*. Madrid: Universidad Computense de Madrid.
- Gutiérrez Velasco, M. (05 de Agosto de 2014). *Auditool*. Recuperado el 16 de Agosto de 2015, de <http://www.auditool.org/blog/control-interno/1193-l-plan-estrategico-e-indicadores-financieros>
- Luzardo Soledispa, J. M. (2013). *Sistema de Control de Procesos Empresariales por medio de Indicadores de Gestión Aplicado al Departamento de Servicio al Cliente en el Proceso de Facturación y Atención de Reclamos de la Empresa Plásticos S.A. en la ciudad de Guayaquil. Tesis Inedita*. Guayaquil: Escuela Superior Politécnica del Litoral.
- Malliquinga Andagoya, C. G. (2013). *Implementación de un Modelo de Gestión y Control Financiero que permita una Mejor Toma de Decisiones para la Finca Florícola Valentina Flower's. Tesis Inedita*. Quito: Universidad Central del Ecuador.
- Márquez, M. (2002). La Gestión Administrativa de las Empresas Agropecuarias de los Municipios San Fernando Y Biruaca del Estado Apure, en Venezuela. *Revista Mexicana de Agronegocios*, 324-335.
- Martínez González, J. A. (02 de Noviembre de 2011). *eumed.net*. Recuperado el 16 de Agosto de 2015, de <http://www.eumed.net/ce/2011b/jamg.html>
- Martínez Marín, A., & Ríos Rosas, F. (11 de 07 de 2006). Los Conceptos de Conocimiento, Epistemología y Paradigma, como Base Diferencial en la

- orientación Metodológica del Trabajo. *Cinta moebio*, 111-121. Recuperado el 14 de 08 de 2015, de <http://www.facso.uchile.cl/publicaciones/moebio/25/martinez.htm>
- Medina, A., Herrera, L., & Naranjo, G. (2002). *Tutoría de la Investigación*", *Maestría en Gerencia de Proyectos Educativos y Sociales*. Quito: AFEFCE.
- Rosillón, N., & Marbelis, A. (2009). Análisis financiero: una herramienta clave para una gestión financiera eficiente. *Revista Venezolana de Gerencia*, 14, 605-628.
- Vera Jiménez, M. A. (2005). *El Proceso de las PyMEs Mexicanas el caso Mercantil A-Z de C.V.Tesis Inedita*. Pachuca: Universidad Autónoma del estado de Hidalgo.
- Álvarez Medina, M. T. (20 de Enero de 2012). *itson.mx*. Recuperado el 16 de Agosto de 2015, de [http://www.itson.mx/publicaciones/pacioli/Documents/no66/18a-informacion\\_financiera\\_base\\_para\\_el\\_analisis\\_de\\_estados\\_financieros.pdf](http://www.itson.mx/publicaciones/pacioli/Documents/no66/18a-informacion_financiera_base_para_el_analisis_de_estados_financieros.pdf)
- Alvarez, L., & Cuadros, L. (2012). Las importaciones chinas y su impacto en el mercado de autopartes de repuesto mexicano. *Revista Latinoamericana de Economía*.
- Álvarez, L., & Cuadros, L. (2012). Las importaciones chinas y su impacto en el mercado de autopartes de repuesto mexicano. *Latinoamericana de Economía*, 97-119.
- Apolaya Segura, M. (26 de Junio de 2012). *Operacionalización de variables*. Recuperado el 10 de Agosto de 2015, de Operacionalización de variables: [http://bvsper.paho.org/videosdigitales/matedu/2012investigacionsalud/20120626Operacionalizacion\\_MoisesApolaya.pdf?ua=1](http://bvsper.paho.org/videosdigitales/matedu/2012investigacionsalud/20120626Operacionalizacion_MoisesApolaya.pdf?ua=1)
- Aranda, T. P. (01 de 2016). Cuadro de Accionistas . *TURBOMEKANICS S.A.* AMBATO.
- Arango Serna, M. D., Serna Urán, C. A., & Pérez Ortega, G. (2012). La Gestión de Indicadores Empresariales con Lógica DIFUSA para la Toma de Decisiones. *Lámpsakos*, 47-53.
- Arano, S. (03 de Mayo de 2005). *Hipertext.net*. Obtenido de <http://www.upf.edu/hipertextnet/numero-3/tesauros.html>
- Arias, F. (2006). *Proyecto de investigación. Introducción a la Metodología* (Quinta Edición ed.). Caracas: Epitesme, C.A.
- Artigas, W., & Robles, M. (2010). Metodología de la investigación . *Revista Digital Universitaria*, 9-17.
- Avila Baray, H. (2006). *Introducción a la metodología de la Investigación*. México: Edición electrónica.

- Bedoya Otálvaro, J. (19 de 10 de 2012). *slideshare.net*. Recuperado el 16 de 08 de 2015, de <http://es.slideshare.net/Juankbedoya/modelo-logistico-de-importaciones-y-exportaciones>
- Behar Rivero, D. S. (2008). *Metodología de la investigación*. Lima: Shalom.
- Benítez Hernández , A. K. (2011). *Elaboración de un OProceso Logístico para la Importación a Consumo Vía Marítima de Tela Polar desde Shanghái-China y Elaboración del Proceso Logístico para la Exportación Definitiva Vía Terrestre de Ropa de Bebé hacia Bogotá-Colombia. Tesis Inedita*. Latacunga: Escuela dela olitécnica del Ejercito.
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. Bogotá: Pearson Educación .
- Bravo Bayona, , A., & García Zapata, T. D. (2013). Control del Proceso de Reposición para la Gestión e Stocks y su Impacto en el Nivel de Servicio al Cliente en una Empresa de Comercialización Masiva. *Industrial Data*, 25-37.
- Brito , V., Sammaniego, P., Anda, D., Meléndez , Á., Catrellanos , L., Samaniego, M., . . . Escobar , A. (2014). Ranking 2014 principales empresas e instituciones financieras del país. *Gestion*, 25-59. Obtenido de <http://www.revistagestion.ec/wp-content/uploads/2014/06/50-GESTION-A.pdf>
- Bunge, M. (2004). *Epistemología*. Buenos aires: siglo XXI.
- Caballero Buelvas, M. A. (2013.). *Diseño de un Plan Estratégico e Indicadores de Gestión al 2014 para la Empresa Ganadera “La Magdalena” S.A. Tesis Inedita*. Medellín: Universidad Bolivariana.
- Cabrera , M. J., Sánchez , R., Flores, K., Villamzar , J., & Sánchez , D. (14 de Noviembre de 2014). *Blogger*. Recuperado el 28 de Mayo de 2015, de <http://maestriagerenciaensaludpublica.blogspot.com/2014/11/ensayo-estandares-indicadores-de.html>
- Calleja, D. G. (2012). *Motores térmicos y sus sistemas auxiliares*. Madrid, España: Editorial Paraninfo.
- Calleja, D. G. (2012). *Motores y Termicos y sus Sistemas Auxiliares*. España, Madrid: Copibook S.L.
- Canós Darós, L., Pons Morera, C., Valero Herrera, M., & Maheut, J. P. (2007). *Toma de decisiones en la empresa Proceso y Clasificación*. Valencia: Universidad Politécnica de Valencia.
- Castro Ortiz, J. A. (2013). *Los Indicadores de Gstión Financiera y su Incidencia en la Toma de Decisiones del Departamento de Crédito de la Cooperativa y Crédito*

- San Francisco Ltda. de la Ciudad Ambato. Tesis Inedita.* Ambato: Universidad Técnica de Ambato.
- Castro Rozo, F. E. (2013). Indicadores de gestión para la toma de decisiones basada en Inteligencia de Negocios. *TIA*, 86-99.
- Cauas, D. (2006). *Definición de las variables, enfoque y tipo de investigación.* Recuperado el 10 de Agosto de 2015, de Definición de las variables, enfoque y tipo de investigación:  
[http://www.mecanicahn.com/personal/marcosmartinez/seminario1/los\\_pdf/1-VARIABLES.pdf](http://www.mecanicahn.com/personal/marcosmartinez/seminario1/los_pdf/1-VARIABLES.pdf)
- Cazau, P. (2006). *Introducción a la investigación en ciencias sociales* (Tercera Edición ed.). Buenos Aires: Shalom.
- Centro de Estadísticas Nacionales y Comercio Internacional del Uruguay. (2013). *Importación-exportación.* Montovideo: BiBTeX.
- Chaves Vera, E. (2005). *Administración de Materiales.* Costa Rica: EUNED.
- Comite del Comercio Exterior. (19 de mayo de 2011). Código Organico de la Produccion Comercio e Inversiones COPCI. Ecuador.
- Córdova Gutiérrez , A. E. (2011). *Análisis del Impuesto a los Consumos Especiales a las Importaciones de Whisky en el Ecuador, y su Inciidencia en el Comercio Exterior Ecuatoriano en el Periodo 2008-2011.* Tesis Inedita. Quito: Universidad Tecnológica Equinoccial.
- Cordova López, R. (2012). *Proceso alministrativo.* Mexico: Red tercer Cielo.
- Couto Lorenzo, L. (2008). *Auditoria del sistema APPCC.* Madrid: Diaz de Santos S.A.
- De la Cruz , J. L., & Núñez Mora, J. A. (2006). Comercio internacional, crecimiento económico e inversión extranjera directa. *Revista de Economía Mundial*, 180-202.
- DE LA CRUZ, J. L., & NUÑEZ MORA, J. A. (2006). Comercio Internacional, crecimiento Economico e Inversion. *Revista de Economía Mundial*, 184.
- D'Elia, G. E. (2011). *Cómo hacer indicadores de calidad y productividad en la empresa.* Buenos Aires, Argentina: Alsina.
- Dietsche, K.-H. (2005). *Manual de la técnica del automóvil.* Alemania: Bauer & Partner.
- Dúran , A. (Septiembre de 2012). *Confederación Alemana de Cooperativas.* Obtenido de <http://www.pro-savings.org/system/tdf/Cifras%20CACs%20AL-dic2011.pdf?file=1&type=node&id=498>
- Durán, Y. (2012). Administración del inventario. *Vision Grrencial*, 55-78.



- Ecuador Oline. (15 de Enero de 2015). *La Cooperativa Chibuleo busca la calidad total en sus servicios*. Obtenido de <http://www.ecuadoronline.ec/2013/01/15/la-cooperativa-chibuleo-busca-la-calidad-total-en-sus-servicios>
- Exterior, C. d. (2014). *Proecuador*. Obtenido de Proecuador: <http://www.comercioexterior.gob.ec/comex/>
- Flores, O. R. (2013). *Turbocompresores*. Colombia: Ediciones Jurídicas Cuyo.
- Gallardo Noelia . (s.f.).
- Gómez, C. G. (2006). *Propuesta de un Modelo de Gestión Logística de Abastecimiento Internacional en las Empresas e Importadoras de Materias Primas Casos Manizales. Tesis Inedita*. Manizales: Universidad Nacional de Colombia.
- Gómez, M. M. (2006). *Introducción a la Metodología de la Investigación Científica*. Córdoba-Argentina: Brujas.
- Gott, P. (2014). *Honeywell Global Turbo Forecast prevé 49 millones de ventas anuales de vehículos con turbocompresor para el año 2019*. Obtenido de <http://www.prnewswire.com/news-releases/honeywell-global-turbo-forecast-preve-49-millones-de-ventas-anuales-de-vehiculos-con-turbocompresor-para-el-ano-2019-277563361.html>
- Hartman , R. (1955). La Creación de una Ética Científica. *Dianoia*, 205-235.
- Heredia Viveros, N. L. (2013). *Gerencia de compras* . Bogotá: ECOE Ediciones.
- Hernandez Sampieri, R., Fernandez Collado, C., & Baptista Lucio, M. P. (2010). *Metodología de la Investigación* (Quinta ed.). Mexico: McGraw-Hill.
- Hernández Ortiz, J., & Gomez Torres, D. (2010). Una Aproximación al Concepto de Gerencia y Administración aplicado a la disciplina de enfermería . *Escola Anna Nery Revista de Enfermagem*, 625-632.
- Hernández, R. (2010). *Metodología de la investigación* (5ta Edición ed.). Chile: McGraw-Hill.
- Herrera , L., Medina, A., & Naranjo, G. (2012). *Tutoría de la investigación Científica*. Ambato: Maxtudio.
- IFRS. (01 de Enero de 2012). *ifrs.org*. Recuperado el 2015 de Agosto de 16, de <http://www.ifrs.org/IFRSs/IFRS-technical-summaries/Documents/Marco%20Conceptual.pdf>
- IFRS. (2012 de Enero de 2012). *ifrs.org*. Recuperado el 16 de Agosto de 2015, de <http://www.ifrs.org/IFRSs/IFRS-technical-summaries/Documents/Spanish2012/IAS%2001.pdf>

- Inche Mitma, J. L., & Álvarez Merino, J. (2007). Indicadores de Gestión del Conocimiento. *Ciencia en su PC*, 1-13.
- Instituto Nacional de Contadores Públicos de Colombia. (03 de Julio de 2012). *incp.org*. Recuperado el 16 de Agosto de 2015, de <http://incp.org.co/Site/2012/agenda/7-if.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (05 de Agosto de 2015). *Procesamiento de la información*. Obtenido de Procesamiento de la información: [http://www.snieg.mx/contenidos/espanol/normatividad/doctos\\_genbasica/procesamiento\\_informacion.pdf](http://www.snieg.mx/contenidos/espanol/normatividad/doctos_genbasica/procesamiento_informacion.pdf)
- Jean. (2012). *Procesos y tecnología de máquinas y motores térmicos*. Valencia: Universidad Politécnica de Valencia.
- Jordán Vaca, D. M. (2013). *El Sistema de Gestión BASC y su Incidencia en las Importaciones de la empresa Megaprofer S.A. de la Ciudad de Ambato en el año 2012. Tesis Inedita*. Ambato: Universidad Técnica de Ambato.
- Kaufman, A., & Rodríguez, M. (2001). *La escuela y los textos*. Argentina: Santillana.
- Koontz, W. (2004). *Administración una Perspectiva Global y Empresarial*. Mexico: MCGRAW-HILL.
- La Hora. (15 de Octubre de 2011). Aduanas dan a conocer procesos sistematizados. *La Hora*, pág. 16.
- Lenk , H. (1988). *Entre la epistemología y la ciencia social*. Barcelona: Alfa.
- Llopis Goig, R. (2004). *Grupos de decision* . Madrid: ESIC Editorial.
- Lopez Aranda, T. P. (Enero de 2016). Red de categorías Conceptuales. *Red de categorías Conceptuales*.
- Lopez, P. (2015). *Grafico 2.1 Red de Categorías Conceptuales*.
- Marquez, M. (2002). LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA DE LAS EMPRESAS. *REVISTA MEXICANA DE AGRONEGOCIOS*, 327.
- Melini , R. (2005). *Enfoquez en la auditoria de estados contables*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral.
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas*. (2014). Obtenido de <http://www.obraspublicas.gob.ec/biblioteca/>
- Molins, A. (11 de Marzo de 2011). *Escuela de Organización Industrial*. Recuperado el 16 de Agosto de 2015, de [http://www.educarm.es/templates/portal/ficheros/websDinamicas/30/logisticaytransporte\\_internacional.ppt](http://www.educarm.es/templates/portal/ficheros/websDinamicas/30/logisticaytransporte_internacional.ppt).

- Monllor Dominguez , J. (1994). *Economía, Legislación y Administración de empresas*. Murcia, España: Servicio de Publicaciones.
- Monsalve , J. (20 de Abril de 2011). *blogger.com*. Recuperado el 16 de Agosto de 2015, de <http://jcmonsalve1210.blogspot.com/2011/04/metodo-vertical-y-horizontal-de.html>
- Montalva Seguí, I. (2008). *Estudio y Diseño de un Sistema de Gestión Mediante Indicadores, Destinado a Empresas de los Subsectores de la Industria Textil de no Tejidos, Confección y Ennoblecimiento. Tesis Inedita*. Valencia, España: Universidad Politécnica de Valencia.
- Morelos Gómez, J., Fontalvo Herrera, T. J., & De la Hoz Granadillo, E. (2012). Análisis de los indicadores financieros en las sociedades portuarias de Colombia. *Entramado*, 14-26.
- Moreno Martín , L. (1994). *Factores Determinantes de los flujos comerciales de productos Industriales de España con la CE*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid .
- Morice, E. (1994). *Diccionario de Estadística*. Mexico: Compañía Editorial Continental, S.A.
- MTOP. (2014). *Ministerio de Transporte y Obras Públicas*. Obtenido de <http://www.obraspublicas.gob.ec/tramites-en-el-mtop/>
- Nahum Hayal, P. (2008). *Metodología para la toma de Decisiones de Surtido. Tesis Inedita*. Santiago de Chile: Universidad de Chile.
- Namakforoosh, M. N. (2005). *Metodología de la investigación*. México: Limusa.
- Novoa Rojas, F., & Sepúlveda Calderón, P. (2009). Mejoramiento de la gestión logística de las empresas afiliadas a Acoplásticos. *Universidad Eafit*, 45(153), 38-61.
- Nunes , P. (2012 de Agosto de 2012). *knoow.net*. Recuperado el 2015 de 08 de 16, de <http://old.knoow.net/es/cieeconcom/gestion/gestionfinanciera.htm>
- Ortelo Anaya, H. (17 de Agosto de 2012). *slideshare.net*. Recuperado el 16 de Agosto de 2015, de <http://es.slideshare.net/haroldoteroanaya/indicadores-financieros-14003637>
- Periodico La Hora. (15 de 10 de 2011). Aduanas dan a conocer procesos sistematizados. *La Hora*.
- Pestaña de Martínez, P. (2004). Aproximación conceptual al mundo de los valores. *REICE*, 67-82.
- Plott, G. (2015). *Operaciones de cambio y de comercio exterior*. Santiago: Editorial Jurídica de Chile.

- ProEcuador, & Ministerio de Comercio Exterior. (2015). ProEcuador. *Comercio Exterior*. Ecuador.
- Quality Point. (15 de junio de 2015). *Medición a través de Indicadores de Gestión* . Obtenido de <http://qualitypoint.com.do/programas-abiertos/proximos-eventos/item/medicion-a-traves-de-indicadores-de-gestion>
- Quintero Pedraza, J. C. (01 de Octubre de 2009). *eumed.net*. Recuperado el 24 de 07 de 2015, de <http://www.eumed.net/ce/2009b/jcqp2.htm>
- Recalde, H. (08 de Agosto de 2011). *slideshare*. Obtenido de [http://es.slideshare.net/hector\\_recalde/mtodologa-de-la-investigac](http://es.slideshare.net/hector_recalde/mtodologa-de-la-investigac)
- Reguant Alvarez, M., & Martínez Olmo, F. (01 de Octubre de 2014). *Operacionalización de las Variables*. Obtenido de <http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/57883/1/Indicadores-Repositorio.pdf>
- Rincón, R. D. (1998). Los indicadores de gestion Organizacional: una guia para su difinición. *Revista Universidad Eafit*, 44-59.
- Rivera Flores, C., & Rivera Flores, K. (2009). *Analisis FInanciero Comparativo entre la Procedencia de Camiones Hino Importados desde Japón y Colombia para Masificar su Comercilización en el Ecuador.Tesis Inedita*. Guayaquil: Escuela Superior Politécnica del Litoral.
- Robbins, S., & Judge, T. (2009). *Comportamiento organizacional*. Mexico: Pearson Education.
- Rodríguez CruzI, Y., & Pinto MolinaII, M. (2010). Evolución, Particularidades y Carácter Informacional de la Toma de Decisiones Organizacionales. *Acimed*, 57-77.
- Rojas Soriano, R. (2002). *Investigación Social Teoría y Praxis*. México: Plazay Valdés.
- Salazar Vargas, C. E. (15 de Septiembre de 2012). *La Evaluación como Etapa del Proceso Administrativo*. Recuperado el 24 de 07 de 2015, de <https://prezi.com/1yqsdhuvj5ca/la-evaluacion-como-etapa-del-proceso-administrativo/>
- Sánchez López, J. A. (12 de Octubre de 2013). *Guía para realizar una investigación documental*. Recuperado el 10 de Octubre de 2015, de Guía para realizar una investigación documental: <http://itsescarcega.edu.mx/cinformacion/wp-content/uploads/2013/10/Gu%C3%ADa-para-realizar-una-investigaci%C3%B3n-documental.pdf>
- Silva Matiz, D. A. (24 de Mayo de 2009). *Universidad Militar Nueva Granada*,. Recuperado el 24 de 07 de 2015, de [http://www.umng.edu.co/documents/10162/745281/V3N2\\_29.pdf](http://www.umng.edu.co/documents/10162/745281/V3N2_29.pdf)

- Solano, A. I. (2005). Toma de decisiones gerenciales. *Tecnología en Marcha*, 44-51.
- Suárez, N. (2007). *La investigación documental paso a paso*. Mérida-Venezuela: Consejo de Publicaciones de la Universidad de Los Andes.
- Tochoso, S. (26 de 07 de 2011). *La Ontología*. Recuperado el 14 de 08 de 2015, de [http://www.filosofia.mx/index.php/forolibre/archivos/la\\_ontologia](http://www.filosofia.mx/index.php/forolibre/archivos/la_ontologia)
- Torres Valdivieso, S., & Mejía Villa, A. H. (2006). Una visión contemporánea del concepto de administracion. *Cuadernos de Administración*, 110-113.
- Torres, T. P. (2005). *Repositorio Espol*. Obtenido de [http://www.cib.espol.edu.ec/Digipath/D\\_Tesis\\_PDF/D-33957.pdf](http://www.cib.espol.edu.ec/Digipath/D_Tesis_PDF/D-33957.pdf): [http://www.cib.espol.edu.ec/Digipath/D\\_Tesis\\_PDF/D-33957.pdf](http://www.cib.espol.edu.ec/Digipath/D_Tesis_PDF/D-33957.pdf)
- Tungurahua, N. (2011). ProEcuador. *Sistemas de Aduanas en el Ecuador*.
- U.S.Commercial Seviice. (03 de 11 de 2012). *Buyusa.com*. Recuperado el 16 de 08 de 2015, de [http://www.buyusa.gov/uruguay/comoimportardeestadosunidos/bg\\_uy\\_032638.asp](http://www.buyusa.gov/uruguay/comoimportardeestadosunidos/bg_uy_032638.asp)
- UlloaTapia, C. (18 de Octubre de 2013). Pais. *Aceptacion de Cooperativas* , pág. B2.
- Uruguay, B. C. (2013). *Uruguay en cifras* . Uruguay.
- Villegas Álvarez, D. C., & Zapata González, H. D. (2007). Competitividad sectorial internacional. *Entramado*, 3(1), 24-49.
- Villegas Alvarez, D., & Zapata Gonzalez, H. (2007). *Competitividad Sectorial Internacional Caso: Sector del Cuero y del Calzado*. 24.

## ANEXOS

### ANEXO 1



UNIVERSIDAD TECNICA DE AMBATO  
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORIA  
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORIA  
DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN  
CUESTIONARIO DE ENCUESTA



#### PROYECTO:

LA LOGÍSTICA DE IMPORTACIONES, Y LOS ÍNDICES FINANCIEROS DE LA EMPRESA TURBOMEKANICS S.A”.

**OBJETIVO:** Este cuestionario tiene como finalidad recopilar información sobre los Factores que intervienen en la logística de las importaciones y su impacto en los índices Financieros de la empresa TURBOMEKANICS S.A .

#### INSTRUCCIONES:

- Seleccione solo una de las alternativas.
- Marque con una X en el casillero que estime

Se pide sea llenado en su totalidad y con la mayor sinceridad posible. Se agradece de antemano su colaboración.

#### CUESTIONARIO

1) ¿El costo de los CIF es tomado en cuenta para fijar el precio de venta?

SI

NO

2) ¿El servicio prestado por el agente afianzador es prescindible en cada una de sus importaciones?

SI

NO

3) ¿La inversión en la compra le produce ahorro en las importaciones que realiza?

ALTA

MEDIA

BAJA

4) ¿En qué porcentaje afectan los costos importaciones en la liquidez de la empresa?

0% - 30%

31% -60%

61% 90%

5) ¿Qué tipo de transporte utiliza la empresa para la importación de la mercadería?

Aereo

Maritimo  
Terrestre

6) ¿Cuál es el tiempo promedio de la llegada de la importación al país?

15 Dias  
30 Dias  
45 Dias

7) ¿Existe un análisis de los productos de más alta rotación?

SI  
NO

8) ¿Existe políticas de medición de la rentabilidad de la empresa?

SI  
NO

9) ¿El análisis de rentabilidad ayuda en la toma de decisiones a la entidad?

Mucho  
Poco  
Nada

10) ¿El almacenaje de la importación le genera mayores costos?

SI  
NO

## ANEXO 2

**TURBOMEKANICS S.A.**  
**ESTADO DE POSICIÓN FINANCIERA**  
**AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2014**  
**(expresado en dólares estadounidenses)**

### ACTIVO

#### Activos Corrientes

|                                     | <b>NOTAS</b> |           |
|-------------------------------------|--------------|-----------|
| Efectivo y Equivalentes de Efectivo | <b>1</b>     | 34.978,99 |
| Cuentas por cobrar comerciales      | <b>2</b>     | 63.330,20 |
| Cuentas por cobrar comerciales      | <b>2</b>     | 800,00    |

|   |           |                       |
|---|-----------|-----------------------|
| Inventarios                             | <b>4</b>  | 457.797,05            |
| Activos por Impuestos Corrientes        | <b>5</b>  | 51.873,36             |
| Otras cuentas por cobrar                | <b>5</b>  | <u>0,00</u>           |
| <b>TOTAL ACTIVOS CORRIENTES</b>         |           | <b>608.779,60</b>     |
| <br><b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>        |           |                       |
| Activos intangibles                     |           | 0,00                  |
| Propiedad, Planta y Equipo              | <b>6</b>  | 30.849,09             |
| Depreciación Acumulada                  |           | <u>-3.363,45</u>      |
| <b>TOTAL ACTIVOS NO CORRIENTES</b>      |           | <b>27.485,64</b>      |
| <br><b>ACTIVOS TOTALES</b>              |           | <br><b>636.265,24</b> |
| <br><b>PASIVOS</b>                      |           |                       |
| <b>Pasivos Corrientes</b>               |           |                       |
| Cuentas por Pagar Comerciales           | <b>8</b>  | 490.305,98            |
| Pasivos por impuestos Corrientes        | <b>9</b>  | 35.750,75             |
| Obligaciones laborales Corrientes       | <b>10</b> | 5.926,30              |
| Otras cuentas por pagar                 | <b>11</b> | <u>0,00</u>           |
| <b>Total Pasivos Corrientes</b>         |           | <b>531.983,03</b>     |
| <br><b>Pasivos no Corrientes</b>        |           |                       |
| Otras cuentas por Pagar no corrientes   | <b>12</b> | 0,00                  |
| Obligaciones laborales no Corrientes    |           |                       |
| Obligaciones Financieras no corrientes  |           | <u></u>               |
| <b>Total Pasivos no Corrientes</b>      |           | <b>0,00</b>           |
| <br><b>Pasivos totales</b>              |           |                       |
| <br><b>PATRIMONIO</b>                   |           |                       |
| Capital social                          | <b>13</b> | 30.000,00             |
| <b>Aportes Futuras Capitalizaciones</b> |           | 15.000,00             |
| Reservas                                |           | 3.691,40              |
| Utilidades Acumuladas                   |           | 2.780,33              |



|  |           |
|--|-----------|
| Utilidad del Ejercicio                           | 56.192,96 |
| <b>Resultados Acumulados por Efectos de NIIF</b> |           |

|                                  |                   |
|----------------------------------|-------------------|
| <b>Patrimonio Total</b>          | <b>107.664,69</b> |
| <b>Pasivo y Patrimonio Total</b> | <b>639.647,72</b> |

Las notas financieras que se acompañan, son parte integrante de los Estados Financieros

**TURBOMEKANICS S.A.**

**ESTADO DE RESULTADO INTEGRAL**

**AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2014**

**(expresado en dólares estadounidenses)**

|   |                   |
|---|-------------------|
| INGRESOS  | 638.641,76        |
| Costo de Ventas   | 371.647,34        |
| <b>Ganancia Bruta</b>   | <b>266.994,42</b> |
| Gastos Administración   | 211.106,77        |
| Otros Ingresos  | 305,31            |
| <b>Utilidad antes de participación trabajadores e impuesto a la renta</b> | <b>56.192,96</b>  |
| Participación trabajadores  | 8.428,94          |
| Impuesto a la renta Corriente   | 10.849,97         |
| Reserva legal   | 3.691,40          |
| Utilidad del Ejercicio  | <b>33.222,65</b>  |
| Otro Resultado Integral   | 0,00              |
| Ganancia por Revaluación de Propiedades                                   | 0,00              |
| <b>Resultado integral Total</b>   | <b>33.222,65</b>  |

Las notas financieras que se acompañan, son parte integrante de los Estados Financieros

**TURBOMEKANICS S.A.**  
**CONCILIACIÓN ENTRE LA UTILIDAD NETA Y LOS FLUJOS DE EFECTIVO NETOS**  
**POR ACTIVIDADES DE OPERACIÓN**  
**POR EL AÑO TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2014**

|  |                   |
|--|-------------------|
| Utilidad del Ejercicio   | 56.192,96         |
| Partidas de Conciliación entre la Utilidad y el Flujo del Efectivo Neto Provisto Por Actividades de Operación: |                   |
| Participación Trabajadores, Obligaciones Fiscales y Reservas   | 0,00              |
| Gastos Depreciación  | 3.216,08          |
| Provisión Cuentas Incobrables  | 0,00              |
| <b>TOTAL</b>   | <b>3.216,08</b>   |
| Cambios Netos en Activos y Pasivos   |                   |
| Disminución en Cuentas y Documentos por Cobrar   | -67.378,54        |
| Incremento en Inventarios  | -310.616,48       |
| Incremento Otros Activos no Corrientes   | 0,00              |
| Disminución en Documentos y Cuentas por Pagar  | 337.826,66        |
| Disminución en Proveedores   | 0,00              |
| Beneficios Sociales y Administración Tributaria  | 2.789,62          |
| <b>TOTAL</b>   | <b>-37.378,74</b> |
| <b>Efectivo Neto Provisto por Actividades de Operación</b>   | <b>22.030,30</b>  |

LAS NOTAS QUE SE ADJUNTAN SON PARTE INTEGRANTE DE LOS ESTADOS FINANCIEROS