



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

Proyecto de Investigación, previo a la obtención de Título de Ingeniera en Contabilidad y Auditoría CPA.

Tema:

“La productividad y su impacto en el desarrollo económico de las empresas carroceras asociadas a la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías”

Autora: Castillo Escobar, Joselyn Valeria

Tutora: Dra. Manjarrés Vásquez, Myrian del Rocío

Ambato – Ecuador

2019

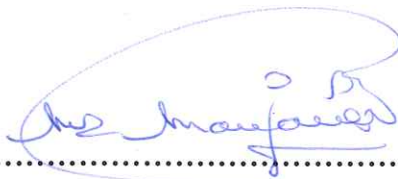
APROBACIÓN DEL TUTOR

Yo, Dra. Myrian del Rocío Manjarrés Vásquez con cédula de identidad N° 1801885730, en mi calidad de Tutora del Proyecto de Investigación sobre el tema: **“LA PRODUCTIVIDAD Y SU IMPACTO EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DE LAS EMPRESAS CARROCERAS ASOCIADAS A LA CÁMARA NACIONAL DE FABRICANTES DE CARROCERÍAS”**, desarrollado por Joselyn Valeria Castillo Escobar, de la Carrera de Contabilidad y Auditoría, modalidad presencial, considero que dicho informe investigativo reúne los requisitos, tanto técnicos como científicos y corresponde a las normas establecidas en el Reglamento de Graduación de Pregrado, de la Universidad Técnica de Ambato y en el normativo para presentación de Trabajos de Graduación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría.

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

Ambato, Agosto 2019.

TUTORA



.....
Dra. Myrian del Rocío Manjarrés Vásquez

C. I. 1801885730

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Joselyn Valeria Castillo Escobar con cédula de identidad No. 1803878873, tengo a bien indicar que los criterios emitidos en el proyecto de investigación, bajo el tema: **“LA PRODUCTIVIDAD Y SU IMPACTO EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DE LAS EMPRESAS CARROCERAS ASOCIADAS A LA CÁMARA NACIONAL DE FABRICANTES DE CARROCERÍAS”**, 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, Agosto 2019.

AUTORA



Joselyn Valeria Castillo Escobar

C. I. 1803878873

CESIÓN DE DERECHOS

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

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

Ambato, Agosto 2019.

AUTORA



Joselyn Valeria Castillo Escobar

C. I. 1803878873

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

El Tribunal de Grado, aprueba el proyecto de investigación, sobre el tema: “**LA PRODUCTIVIDAD Y SU IMPACTO EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DE LAS EMPRESAS CARROCERAS ASOCIADAS A LA CÁMARA NACIONAL DE FABRICANTES DE CARROCERÍAS**”, elaborada por Joselyn Valeria Castillo Escobar, 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, Agosto 2019.



Eco. Mg. Diego Proaño

PRESIDENTE



Dra. Mayra Bedoya

MIEMBRO CALIFICADOR



Ing. Daniela Bermúdez

MIEMBRO CALIFICADOR

DEDICATORIA

El presente trabajo de titulación, quiero dedicarlo a Dios, por darme la vida, por nunca desampararme para poder culminar mi carrera, mis padres: Eduardo Castillo y Paola Escobar, quienes han estado conmigo en todo momento, y en cada paso que doy, son quienes me han dado la fortaleza para poder continuar, a lo largo de mi vida han velado por mi bienestar y educación siendo siempre mi apoyo incondicional.

A mi hermano Diego Castillo, por estar siempre a mi lado, por ser mi apoyo y motivación de superación.

AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer a Dios por darme fortaleza a todo momento y no decaer, por darme una vida de felicidad, y porque gracias al mi sueño se hace realidad.

Gracias a mis padres, por su apoyo y comprensión, por inculcarme valores, y haberme motivado a superarme, a mis familiares quienes fueron parte de mi formación académica.

A mis amigos con quienes compartí las mejores experiencias universitarias. A mis maestros, en especial a la Dra. Myriam Manjarrez, quien me impartió sus conocimientos y contribuyo para la culminación del presente trabajo de investigación.

Un agradecimiento especial y profundo a la Universidad Técnica de Ambato, a la facultad de Contabilidad y Auditoría, mi segundo hogar, en cuyo seno me forje profesionalmente, y adquirí conocimiento necesarios para mi crecimiento personal.

UNIVERSIDAD TECNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

TEMA: “LA PRODUCTIVIDAD Y SU IMPACTO EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DE LAS EMPRESAS CARROCERAS ASOCIADAS A LA CÁMARA NACIONAL DE FABRICANTES DE CARROCERÍAS”

AUTORA: Joselyn Valeria Castillo Escobar

TUTORA: Dra. Myrian del Rocío Manjarrés Vásquez

FECHA: Agosto 2019

RESUMEN EJECUTIVO

El actual manejo empresarial conlleva el acceso a nuevas tendencias de organización, es así que aparecen las asociaciones que promueven y desarrollan una agrupación para acceder al mercado que actualmente se vuelve más competitivo, en este contexto se encuentra CANFAC, como sinónimo de asociatividad en el sector carrocerero de la localidad, frente a este entorno se determina que existe en la actualidad una problemática en referencia a las empresas que están acopladas a esta manera de trabajo asociativo, en el cual se limita la productividad y por ende no se proyecta una imagen de eficiencia organizacional, por tanto en la investigación efectuada en el marco metodológico se evidencia en el levantamiento de la información por medio de las encuestas direccionadas a los miembros que existe la necesidad de establecer un nuevo enfoque de trabajo en los socios para así acceder y promover un alto desarrollo económico tanto local como nacional y contribuir a un perfil de competitividad socio empresarial, por tanto es necesario generar un cambio mediante el establecimiento de estrategias organizacionales que dinamicen el uso de los recursos y entonces acceder a un mejor perfil de productividad, el mismo que se refleje en el fomento de nuevos empleos, en el fortalecimiento de la inversiones y así poder dinamizar el desarrollo económico local y ser referente de eficiencia administrativa de la CANFAC.

PALABRAS DESCRIPTORAS: PRODUCTIVIDAD, EFICIENCIA, EFICACIA, DESARROLLO ECONÓMICO, INVERSIÓN.

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

TOPIC: “PRODUCTIVITY AND ITS IMPACT ON THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE BODY COMPANIES ASSOCIATED WITH THE NATIONAL CHAMBER OF BODY MANUFACTURERS”

AUTHOR: Joselyn Valeria Castillo Escobar

TUTOR: Dra. Myrian del Rocío Manjarrés Vásquez

DATE: August 2019

ABSTRACT

The current business management involves access to new organizational trends, it is so that the associations that promote and develop a group to access the market that is currently becoming more competitive, in this context is CANFAC, as a synonym of asociatividad in the sector. bodybuilder of the locality, facing this environment it is determined that there is currently a problem in reference to companies that are coupled to this way of associative work, in which productivity is limited and therefore we project an image of efficiency organizational, therefore in the research as carried out in the methodological framework is evident in the survey of the information through the surveys addressed to the members that there is a need to establish a new work approach in the partners in order to access and promote a high economic development both locally and nationally and contribute to a competitive business partner tility, therefore it is necessary to generate a change by establishing organizational strategies that stimulate the use of resources and then access a better productivity profile, which is reflected in the promotion of new jobs, in the strengthening of investments and thus be able to boost local economic development and be a benchmark for administrative efficiency of CANFAC

KEYWORDS: PRODUCTIVITY, EFFICIENCY, EFFECTIVENESS, ECONOMIC DEVELOPMENT, INVESTMENT.

ÍNDICE GENERAL

| CONTENIDO | PÁGINA |
|---------------------------------------|---------------|
| PÁGINAS PRELIMINARES | |
| PORTADA | i |
| APROBACIÓN DEL TUTOR..... | ii |
| DECLARACIÓN DE AUTORÍA | iii |
| CESIÓN DE DERECHOS | iv |
| APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO..... | v |
| DEDICATORIA | vi |
| AGRADECIMIENTO | vii |
| RESUMEN EJECUTIVO | viii |
| ABSTRACT | ix |
| ÍNDICE GENERAL | x |
| ÍNDICE DE TABLAS | xii |

CAPÍTULO I INTRODUCCIÓN

| | |
|--|---|
| 1.1 Justificación | 1 |
| 1.1.1 Justificación teórica..... | 1 |
| 1.1.2 Justificación metodológica | 5 |
| 1.1.3 Justificación práctica | 6 |
| 1.1.4 Formulación del problema de investigación..... | 7 |
| 1.2 Objetivos | 7 |
| 1.2.1 Objetivo general..... | 7 |
| 1.2.2 Objetivos específicos..... | 7 |

CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO

| | |
|---|----|
| 2.1 Revisión de literatura | 8 |
| 2.1.1 Antecedentes investigativos | 8 |
| 2.1.2 Fundamentos teóricos..... | 11 |
| 2.2 Hipótesis | 24 |

**CAPÍTULO III
METODOLOGÍA**

| | |
|---|----|
| 3.1 Recolección de la información | 25 |
| 3.2 Tratamiento de la información..... | 29 |
| 3.3 Operacionalización de las variables | 32 |

**CAPÍTULO IV
RESULTADOS**

| | |
|--|----|
| 4.1 Resultados y discusión | 37 |
| 4.2 Verificación de la hipótesis | 88 |
| 4.2.1 Planteo de la hipótesis | 88 |
| 4.3 Limitaciones del estudio..... | 90 |

**CAPÍTULO V
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

| | |
|----------------------------------|----|
| 5.1 Conclusiones..... | 91 |
| 5.2 Recomendaciones | 92 |
| MATERIAL DE REFERENCIA..... | 94 |
| Referencias Bibliográficas | 94 |
| ANEXOS..... | 96 |

ÍNDICE DE TABLAS

| CONTENIDO | PÁGINA |
|--|--------|
| Tabla 1 Indicadores de la Productividad | 18 |
| Tabla 2 Nómina de las Carrocerías asociadas a la CANFAC | 28 |
| Tabla 3 Operacionalización de la variable independiente: Productividad | 32 |
| Tabla 4 Operacionalización de la variable dependiente: Desarrollo Económico | 34 |
| Tabla 5.1 Tabla de análisis de indicadores de productividad para carrocerías que no llevan contabilidad | 66 |
| Tabla 5.2 Tabla de análisis de indicadores de productividad para carrocerías que no llevan contabilidad | 67 |
| Tabla 5.3 Tabla de análisis de indicadores de productividad para carrocerías que no llevan contabilidad | 68 |
| Tabla 5.4 Tabla de análisis de indicadores de productividad para carrocerías que no llevan contabilidad | 69 |
| Tabla 6.1 Tabla de análisis de indicadores de productividad para carrocerías que llevan contabilidad | 70 |
| Tabla 6.2 Tabla de análisis de indicadores de productividad para carrocerías que llevan contabilidad | 71 |
| Tabla 7 Niveles de productividad alcanzados por las empresas carroceras incorporadas a la CANFAC en el periodo 2016-2017..... | 74 |
| Tabla 8 Índice Financiero de Liquidez Corriente | 78 |
| Tabla 9 Índice Financiero de Liquidez Severa (Prueba Ácida)..... | 79 |
| Tabla 10 Índice financiero de liquidez absoluta | 81 |
| Tabla 11 Índice financiero de capital de trabajo..... | 82 |
| Tabla 12 Índice Rentabilidad..... | 83 |
| Tabla 13 Correlación de variables | 86 |
| Tabla 14 Tabla cruzada | 87 |
| Tabla 15 Frecuencias observadas | 89 |
| Tabla 16 Frecuencias esperadas..... | 89 |
| Tabla 17 Estrategias de mejora de la productividad que promuevan el desarrollo económico de las carrocerías..... | 96 |

ÍNDICE DE GRÁFICOS

| CONTENIDO | PÁGINA |
|---|--------|
| Gráfico 1 Ciclo de la productividad..... | 14 |
| Gráfico 2 Indicadores claves para gerenciar la calidad y productividad | 17 |
| Gráfico 3 Calidad de los productos del sector carrocero | 38 |
| Gráfico 4 Cantidad producida por el sector que abastece al mercado demandante...39 | |
| Gráfico 5 Recurso empresarial que debe ser potencializado para generar productividad en el sector | 40 |
| Gráfico 6 Actual sistema productivo de la localidad está en condiciones de competir internacionalmente..... | 41 |
| Gráfico 7 Factor del que depende la evaluación del rendimiento del sector carrocero | 42 |
| Gráfico 8 Mejorar el nivel de producción el empresario debe | 43 |
| Gráfico 9 Inversión efectuada en el sector carrocero contribuye al desarrollo económico | 44 |
| Gráfico 10 Criterio el planteamiento actual de la matriz productiva promueve el crecimiento económico del sector carrocero | 45 |
| Gráfico 11 Nivel que considera Ud. Que el sector carrocero aporta a la economía del país | 46 |
| Gráfico 12 Opciones que se considera que requiere mayor atención a fin de minimizar los niveles de pobreza | 47 |
| Gráfico 13 Limitantes del desarrollo económico según su criterio | 48 |
| Gráfico 14 Sectores industriales que influyen en el desarrollo económico del país..49 | |
| Gráfico 15 Información financiera que utiliza en el desarrollo de sus actividades ...50 | |
| Gráfico 16 Utilidad empresarial que le queda como resultado final | 51 |
| Gráfico 17 Como se preserva el activo disponible | 52 |
| Gráfico 18 Monto promedio mensual de activos circulantes | 53 |
| Gráfico 19 Monto promedio mensual de pasivos circulantes | 54 |
| Gráfico 20 Porcentaje de pasivos a largo plazo..... | 55 |
| Gráfico 21 Porcentaje que representa la mayoría de la gestión financiera | 56 |
| Gráfico 23 Cantidad de carrocerías que fabrican | 59 |
| Gráfico 24 Tiempo que se demoran en la fabricación | 60 |

| | |
|---|----|
| Gráfico 25 Problemas de la producción | 61 |
| Gráfico 26 Cuánto cuesta la producción | 62 |
| Gráfico 28 Porcentaje que redujo la producción | 64 |
| Gráfico 29 Niveles de productividad alcanzados por las empresas carroceras incorporadas a la CANFAC en el periodo 2016-2017..... | 75 |
| Gráfico 30 Modelo Operativo..... | 96 |

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1.1 Justificación

1.1.1 Justificación teórica

El manejo empresarial en Latinoamérica esta direccionado por el desarrollo de los sectores productivos, un ejemplo de ello es la industria brasileña, mexicana, argentina y últimamente la colombiana, dichas industrias han generado avances tecnológicos de punta, debido al potencial y a la calidad de las industrias, particularmente de tipo carroceros, las cuales han desarrollado un perfil diferenciador a nivel regional.

En este sentido la industria brasileña ocupa el primer lugar, la cual registra una producción 3'342.617 de unidades, la industria mexicana alcanza una producción de 3'001.974, ubicándose en el segundo lugar y posteriormente la industria argentina con 764.495 de unidades producidas, ubicándose en el tercer lugar (Redacción Motors, 2013). En este contexto las industrias de los países mencionados han promovido un alto desarrollo productivo, el que se refleja tanto en las unidades vendidas como en la rentabilidad financiera y organizacional, potencializando así el segmento comercial en el que se encuentra.

En referencia a lo analizado anteriormente, se puede evidenciar que la producción carroceros referente a Latinoamérica, particularmente México y Brasil forma parte de una cifra significativa en el desarrollo económico, el cual cabe destacar que se encuentran por encima del mercado ecuatoriano con un total de USD 67,589 millones, y de esta manera se muestra la superioridad productiva, debido a diferentes factores como la tecnología de punta con la que cuenta, tanto en sus maquinarias como equipos, además de poseer laboratorios científicos, que aportan de manera altamente importante al crecimiento productivo, por lo que se logra garantizar una producción de alta calidad, que satisface las necesidades de los usuarios al adquirirla.

Considerando que para (Redacción Motors, 2013), son pocas las carrocerías internacionales que cuentan como una ventaja el financiamiento que prestan al vender sus unidades, debido a su precio relativamente alto en piezas y partes, que son capaces de encontrar en el país, y que cuentan con la calidad, marca y diseño que requiere el comprador, se determina que el perfil de productividad es limitado, lo cual no permite el eficiente desarrollo económico a nivel país y por ende el posicionamiento del sector mantienen un relativo crecimiento.

Además, en el Ecuador el sector productivo ha sido potencializado acorde a las políticas estatales para ello se ha generado una gestión de asesoría técnica que promueve la dinamización de los recursos productivos para fortalecer el sector carrocerero, entonces la mejora productiva ha conllevado la multiplicación de esfuerzos privados y públicos, que estén orientados hacia la innovación y desarrollo de las maquinarias y equipos que generen procesos productivos más eficientes.

En el análisis hecho por (Jácome, 2017), se han establecido estrategias que potencializan el sector automotor, como pilar fundamental en la cadena productiva del país, debido a su importancia, y su alto valor agregado. El sector carrocerero del país factura alrededor de \$80 millones, esta cifra dinamiza la economía de las provincias de Pichincha, Cotopaxi, Chimborazo, Imbabura y Tungurahua, entre otras, en las que la actividad se ha fortalecido desde hace cuatro décadas. Se observa entonces que se buscó organizar el sector carrocerero mediante el acoplamiento sinérgico de varias asociaciones, claro ejemplo de esto es CANFAC, quien a partir de su gestión busca dinamizar y fortalecer el sector; a través de un mejoramiento en el manejo de actividades tanto organizativas como productivas y comerciales, para cumplir no solo los reglamentos y normativas vigentes sino también los objetivos individuales y colectivos que permiten la contribución al desarrollo socio económico del país, y de la provincia.

Según la investigación realizada por (Montero, 2017), debido al apoyo que el sector ha recibido se han realizado ferias para posicionar la imagen de las empresas carroceras como polo de progreso en el país, dando énfasis en generar la

diversificación de nuevos modelos para uso interno y externo, con la finalidad de destacar el perfil productivo de dicho sector.

El perfil competitivo del sector carrocerero en el año 2017 en referencia al año 2016 ha promovido una alta diferencia y crecimiento, así como el posicionamiento de una imagen de calidad y eficiencia, por lo cual las empresas de transporte han generado una alta demanda interna, lo que ha desarrollado empleos directos e indirectos, dando lugar a un equilibrio socioeconómico, interno y por ende se contribuye al crecimiento del PIB.

En este argumento debido a la inestabilidad política que existe la apertura a mejorar los perfiles de productividad se ve limitado, debido a que no existe una política clara que refleje el verdadero trabajo en equipo entre la empresa privada y el estado para potencializar los recursos materiales y humano que conlleven al incremento del nivel de productividad, lo que se refleja en el estancamiento del desarrollo económico del país.

A nivel provincial Tungurahua es parte del apoyo a la productividad del sector carrocerero y metalmecánico a través de la creación del primer Centro de Fomento Productivo y Metalmecánico, como una oportunidad de desarrollo, debido a su innovación en la industria carrocerera nacional se busca incrementar la productividad, a través de la prestación de servicios, que permitan mejorar la competitividad, calidad, innovación y diseño.

Otro apoyo con el que se cuenta también es del Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO) que aportó con 1.4 millones de dólares y el Gobierno Provincial de Tungurahua contribuyó con 1.5 millones, para una inversión total aproximada de tres millones (Ministerio de Industrias y Productividad, 2017). Con los que fue posible construir laboratorios de diseño, análisis estructural y soldadura, etc., que cuentan con tecnología de punta, y así se busca impulsar el crecimiento industrial, para aportar al crecimiento socio económico de la localidad.

El desarrollo económico de la ciudad de Ambato busca potencializar al sector privado, teniendo en cuenta que uno de los problemas que enfrentan los fabricantes de carrocerías se trata de la libre importación de carrocerías de buses de diferentes nacionalidades, que se lleva a cabo durante varios años, por lo que se sabe que las primeras carrocerías que llegan al Ecuador son de origen Chino, luego siguen las brasileras y últimamente de Colombia”, dijo Montero (Montero, Eduardo, 2018).

Se evidencia que el cambio y el perfil de importación comercial de las carroceras afectarían a muchas familias tungurahueses que directa e indirectamente dependen del sector metalmecánico y carrocerero. De igual manera el presidente de la Federación Nacional de Cooperativas de Transportes de Tungurahua, expreso que según las políticas internas establecidas en cada carrocería, se encuentran en libertad de escoger según lo que requieran, así como aquellas que realizan rutas largas y prefiere a las carrocerías extrajeras, por ofrecerle un mejor servicio de comodidad al usuario. Se necesita entonces mejorar varios aspectos como la tecnología que maneja China y los países vencidos, por lo que se requiere conseguir un financiamiento internacional para poder traer carrocerías más baratas.

A nivel local, pese a ser una de las provincias y ciudades que tienen más aporte productivo en el sector económico del país, se evidencia que la constante inestabilidad política y económica limita el desarrollo de la productividad, debido a que no se generan lineamientos de trabajo que potencialicen los recursos organizacionales, y las empresas bajan su producción, al no ser competitivas, afecta el desarrollo económico de la localidad, se cuanta la generación de nuevas plazas de empleo, y la potencialización de la industria.

La Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías CANFAC, con varios años de funcionamiento, forma parte importante del progreso productivo del sector carrocerero en cuanto a la provincia de Tungurahua, su objetivo principal es fomentar la producción de la industria se ha determinado que la problemática ha sido generada porque existe una limitada productividad, que ocasiona un escaso desarrollo económico, puesto que no se idean nuevos procedimientos para mejorar a los

existentes, no se cuenta con maquinaria moderna, que sirvan para aumentar la capacidad productiva.

La gestión administrativa de los empresarios de las carrocerías no es integral, lo que genera un bajo perfil competitivo de la industria interna, debido a que no existe entrenamiento y capacitación de su fuerza laboral, de esta manera se da paso a una baja cobertura en el mercado interno y por ende se limita a la productividad del sector carrocerero.

Finalmente, el no contar con suficientes recursos financieros como capital propio y financiamiento, es otro factor que afecta de manera importante al sector carrocerero, ya que su impacto influye en el desempeño y el éxito que tenga el negocio, así como la retribución financiera que se va a recibir, por los resultados esperados de la producción, lo cual se ve reflejado en la pérdida de oportunidades de negociación del mercado, al no ser eficientes y eficaces en todos los ámbitos en los que se permite desarrollar la producción.

1.1.2 Justificación metodológica

Para llevar a cabo el presente proyecto, se identificó al sector carrocerero como una fuente productiva económica de Tungurahua, las empresas carroceras asociadas a la cámara nacional de fabricante de carrocerías es la población a investigar, cabe mencionar que existe otro proyecto, desarrollado en la misma unidad de investigación denominado “La planificación financiera y la toma de decisiones en las empresas asociadas a la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías “CANFAC” Tungurahua.”, el cual se encuentra desarrollado con el fin de ver la incidencia que tiene la planificación financiera en la toma de decisiones en las empresas y si se llevan un control adecuado para cumplir los objetivos. El presente proyecto, lograra tener acceso a la información necesaria gracias a la colaboración de sus investigadores, y de esta forma se podrá recabar la información necesaria de la población a investigar, sin ningún problema, debido a que cuenta con la autorización correspondiente a la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías, y a la apertura de los docentes investigadores del mismo.

1.1.3 Justificación práctica

El desarrollo del sector carrocerero es importante debido a su influencia en el ámbito económico, laboral y tributario, a través de la asociación “CANFAC”, misma que los representa, además de velar por el bienestar de cada uno de los socios pertenecientes a las diferentes carrocerías de las provincias de Pichincha, Cotopaxi, Chimborazo, Imbabura y Tungurahua, etc. Sus objetivos planteados sirven de guía para el fortalecimiento internacional, y de la misma manera ayuda al mejoramiento tecnológico, productivo y así al desarrollo del sector mismo.

De esta manera la presente investigación es importante porque este sector industrial es la base que potencia a la economía nacional, sin embargo depende mucho del interés que tenga cada empresa para su mejoramiento en la capacidad tecnológica,, por tanto se debe buscar un mejoramiento en sus recursos materiales, económicos y humanos, de tal manera que se genere una sinergia empresarial al aprovechamiento de dichos recurso y así no solo poder competir, sino ofrecer un servicio de calidad acorde a las necesidades del usuario proyectando una imagen de productividad y competitividad.

Debido a la constante evolución e innovación del modelo de gestión estatal y local, en donde se involucra a productores, autoridades, para que sean responsables de transmitir conocimientos y brindar asesoría técnica a los empresarios del sector carrocerero se podrá contribuir al desarrollo empresarial, al promover el empleo y mano de obra de calidad, así como incorporar, desagregar, adaptar nuevas tecnologías e impulsar la producción, para que pueda desarrollarse y ampliarse, llegando a cuidar el medio ambiente, a treces de sus cambios.

De esta forma existe la factibilidad del desarrollo de la investigación debido a que la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías, ubicada en Ambato cuenta con el apoyo provincial, ya que las gestiones realizadas para el fortalecimiento de sus actividades se constituyen en una oportunidad para el desarrollo económico y productivo del sector carrocerero, el Ministerio de Industrias y Competitividad confía

en todo el sector involucrado, como estrategia de promover a la generación de trabajo, y para reafirmar la producción promueve capacitaciones constantes.

Por tanto para el logro de los objetivos empresariales el aspecto novedoso se centra en generar una asociatividad pública privada para poder incrementar la productividad del sector carrocerero metalmecánico, para priorizar el desarrollo y asistencia técnica en el análisis estructural, el desarrollo de análisis según las normas técnicas vigentes, la realización de auditorías a los procesos de fabricación por medio de los laboratorios de alta tecnología y finalmente el desarrollo de autopartes, componentes de la sección de desarrollo de prototipos, en el aula de capacitación del centro, es posible programar eventos tecnológicos, de desarrollo de componentes y transferencias de tecnología.

1.1.4 Formulación del problema de investigación

¿Cómo el limitado perfil de productividad afecta al desarrollo económico de las carrocerías asociadas a la cámara nacional de fabricantes de carrocerías?

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo general

Analizar el nivel de productividad y su impacto en el desarrollo económico de las Carrocerías asociadas a la CANFAC.

1.2.2 Objetivos específicos

- Analizar el comportamiento de los factores que intervienen en la productividad de las empresas carroceras pertenecientes a la CANFAC
- Identificar los niveles de productividad alcanzados por las empresas carroceras incorporadas a la CANFAC en el período 2016-2017.
- Analizar mediante el uso de indicadores la situación económica y financiera de las carroceras pertenecientes a la CANFAC, a fin de conocer su evolución en el período 2016-2017.

- Determinar mediante un análisis estadístico la incidencia del nivel de productividad con respecto al desarrollo económico de las carrocerías que son parte de la CANFAC.
- Proponer estrategias de mejora de la productividad que promuevan el desarrollo económico de las carrocerías que se encuentran asociadas a la CANFAC.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Revisión de literatura

2.1.1 Antecedentes investigativos

En la investigación realizada por (Salinas Ballesteros & Pogo Torres, 2016) en la que se analiza a la producción de las Pymes en el sector carrocerero de la provincia de Tungurahua, se considera que es importante realizar cambios, teniendo en cuenta a los factores y causas que generan su decrecimiento, además se indica que al eliminar actividades y consumos de recursos que se consideran innecesarios se logrará mejorar la eficiencia direccionada a la área de producción, se menciona también que al dividir a las empresas en áreas especializadas se accederá su máximo rendimiento, para poder incrementar la producción. Así mismo los procesos productivos en este tipo de empresas no se encuentran definidos, por lo que se producen desperdicios de materiales, como el mal uso de las maquinarias que afectan al direccionamiento de la producción, ya que no cuentan con las herramientas apropiadas para su control.

En este tipo de empresas se determinó que en el sector carrocerero, específicamente en el sector Pymes trabajan bajo un enfoque tradicionalista, el cual no permite generar la maximización y utilización de cada uno de los recursos organizacionales, lo que limita el nivel de productividad a nivel interno y al sector industrial. En este sentido el factor determinante del decrecimiento de la producción es la desorganización, ya que los objetivos de las carrocerías no son alcanzados, debido al inadecuado manejo de los materiales así como la escasa capacitación del personal, ocasionando demoras y perdidos de recursos que afectan al rendimiento de las empresas.

Por otro lado en el artículo científico publicado por (Chango Galarza, 2018) se analiza a la curva de aprendizaje como una herramienta para evaluar la productividad de las organizaciones, establece la relación entre el tiempo y costo de producción, cuando se alcanza un nivel, este proceso va orientado a la adquisición de conocimientos y experiencias, por lo que se considera un mecanismo que promueve alcanzar mayores niveles de eficiencia y eficacia en las operaciones relacionadas con el proceso productivo. Además la curva de aprendizaje permite también medir el desempeño de los trabajadores, a través de un estudio de tiempos y movimientos, es decir que a medida que las empresas aumentan las experiencias en la fabricación de un producto, existe la ventaja de mejorar el proceso productivo, a través de un estudio de campo, teniendo como resultado:

“Experiencia la Etapa 1 es igual al 82%, posteriormente a la capacitación en la Etapa 2 se obtuvo un porcentaje del 64%, existiendo un incremento de productividad del 18%”.

Así mismo el autor citado anteriormente concluye que los estudios que se realicen con la finalidad de mantener o mejorar al sector en el mercado, es significado de estudio y crecimiento económico, que a futuro permitirá alcanzar mejores estándares de vida, que sean parte de la matriz productiva. También establece una medición a la productividad, basada en elementos cuali-cuantitativos, los cuales permiten determinar el desempeño laboral sustentado en la experiencia que incrementa los niveles de productividad, de manera que el crecimiento económico sea sostenible interna y externamente.

En referencia al desarrollo económico, en un informe diagnóstico del sector carrocerero, desarrollado por la Cámara Nacional de Fabricante de Carrocerías en Tungurahua (CANFAC, 2014), se encontró que la infraestructura y maquinaria de las empresas carroceras asociadas a la entidad, ha sido muy buena, su capacidad instalada actualmente está utilizada en un 60%, producen 127 carrocerías al mes, lo que evidencia que si se utiliza la capacidad instalada al 100%, se puede cubrir más la demanda del mercado, por lo que el sector carrocerero tiene mejores posibilidades de generar más fuentes de trabajo, mayor producción y mejores aportaciones al desarrollo socioeconómico del país. Al analizar las políticas gubernamentales fue

notorio que el gobierno nacional apoya al desarrollo productivo del sector carrocero y así al industrial, de esta manera ha logrado la acogida del mercado nacional con respecto al internacional, mejorando el desarrollo económico del país.

Para Granda & Vargas (2018), en su investigación respecto a la incidencia de las variables del desarrollo y bienestar en el crecimiento económico ecuatoriano, con énfasis en las MiPymes, analizan al sector empresarial como un elemento importante dentro del desarrollo económico, evidenciando su efecto positivo a través de un modelo econométrico que muestra su proporción, en donde las MiPymes en Ecuador representa más del 90% del total de empresas, que aportan con más del 30% al PIB, por lo que un 75% de este grupo empresarial se concentra en actividades relacionadas al sector comercial, servicios y manufactura, que generan una gran cantidad de empleos en el país.

En referencia al desarrollo de la investigación los autores mencionan que el principal problema que enfrentan las MiPymes es la falta de acceso a financiamiento, bajas inversiones en desarrollo tecnológico, infraestructura y limitado acceso a los mercados de exportación. La contextualización tanto a nivel nacional como internacional, depende de varios parámetros como el número de trabajadores, ingresos, monto total de activos y ventas anuales de las mismas. También encontraron que en Ecuador, más del 90% del total de empresas pertenecen a las MiPymes, las grandes empresas representan tan solo el 0,46%, en lo que se refiere al mercado laboral, el 80% del total de los trabajadores se encuentran ubicados dentro del sector industrial, y es el sexo masculino quienes son parte de la gran mayoría. Por lo que a pesar que son gran parte del tejido empresarial, aportan a la generación de empleo, son las grandes empresas quienes generan la mayor proporción de ventas con un 75% aproximadamente.

En su investigación también mencionan que al analizar el periodo 2000 al 2016, el PIB nominal, el PIB real y el PIB pre capital, notaron una tendencia creciente hasta el 2014, en el 2015 y 2016, en donde existió un decrecimiento de las variables, debido a la crisis económica por la que estaba atravesando el país. Finalmente evidenciaron que la influencia de las MiPymes influye de manera positiva en el

crecimiento económico, particularmente a mediano plazo, aumentando el número de empleos que contribuyen a la mejora de la productividad del país.

A través de las investigaciones realizadas al sector carroceros se encontró que existe deficiencias en el adecuado manejo de los materiales, así como la escasa capacitación con la que cuentan, por lo que ocasionan demoras y pérdidas en su rendimiento, al evaluar a las organizaciones es posible establecer una relación entre el tiempo y el costo de producción orientado a la adquisición de conocimientos como un mecanismo que promueve alcanzar altos niveles de eficiencia y eficacia, en las operaciones relacionadas con el proceso productivo.

La productividad del sector carroceros se encuentra desarrollada al utilizar al máximo su capacidad instalada, cubriendo la demanda del mercado, con máquinas e infraestructura que destacan por su alta tecnología, su crecimiento en el desarrollo económico, se debe al apoyo gubernamental como sector industrial, debido a su acogida con respecto al mercado internacional.

Forma parte importante dentro del desarrollo económico, el efecto positivo de la productividad se evidencia en las cifras del PIB, su aporte es de más del 30%, representando un 75% del grupo empresarial, de un total del 90%, el 80% se encuentra laborando en el sector industrial, su aporte se evidencia en la mayor proporción de ventas con 75% aproximadamente.

2.1.2 Fundamentos teóricos

Gestión Administrativa

Para (Hurtado Cuartas, 2008) analiza como una ciencia importante, fundamentada en el desarrollo de procesos, cuya disciplina está fundamentada en la acumulación de conocimientos que influyen principios científicos, teóricos, conceptos, entre otros elementos, que dependen de la capacidad o destreza de los profesionales para aplicarlos en las organizaciones.

Procesos

Según (Muñoz Machado, 1999) menciona que se refiere a una serie de acciones dirigidas al logro de un objetivo, al establecerse las características y los valores que se han alcanzado, debe ser sistemático con las actividades de las que consta un proceso, además debe ser capaz de obtener fines que se planean y ser legítimos,

Producción

Con la investigación realizada por (Hárnecker, 2005) hace referencia desde el punto de vista marxista, como un proceso técnico que se da dentro de las relaciones sociales determinadas, además en la constitución de estas relaciones intervienen elementos de la superestructura de la sociedad. Sin consentimiento explícito de los miembros de una sociedad y de sus instituciones, estas relaciones no podrán mantenerse en vigor.

Productividad

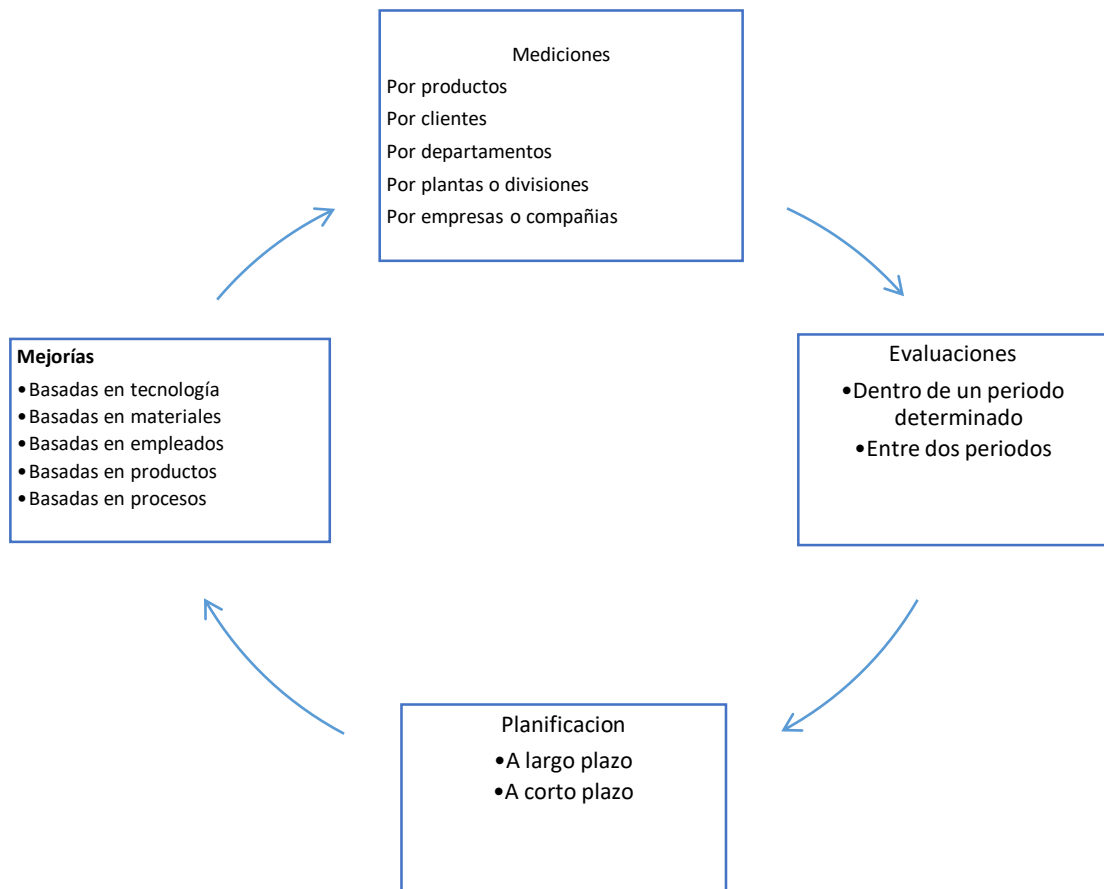
El autor (Jiménez & Castro, 2009) define como la relación entre la cantidad de bienes y servicios producidos, y la cantidad de recursos utilizados. En términos de empleados se refiere a su rendimiento, algo o alguien es productivo cuando en un periodo de tiempo dado se obtiene el máximo resultado, en términos de máquinas y equipos es parte de sus características técnicas y se deben considerar los factores que influyen.

Mientras que para (Kopelman, 1988) la productividad corresponde al uso eficiente de los recursos, una organización puede ser altamente eficiente en la producción de bienes o servicios, pero esto no asegura que los resultados sean efectivos para satisfacer las necesidades, por lo que se debe considerar los siguientes factores principales que intervienen en el descenso de la tasa de crecimiento: disminución de la intensidad de capital, disminución en las inversiones en investigación y desarrollo, cambios en la composición de la fuerza laboral y en la economía, y los cambios en las actitudes y valores sociales.

Para Sumanth (2001) menciona que el ciclo de la productividad se caracteriza por un proceso, el cual se divide en cuatro fases que son:

- Fase de medición es con lo que se debe empezar para tener un punto de medición a la productividad, al contrario carecería de enfoque, referencia y una obligada consideración tanto sistemática como analítica, están orientados hacia una productividad parcial.
- Fase de evaluación enlaza a las fases de medición y planeación, trata de una comparación de la productividad en general y total en particular, aplicables a cualquier tipo de medición, incluidas las productividades parciales, existen dos tipos básicos que son: tipo I se compara los niveles actuales de la productividad total entre dos periodos y tipo II es una comparación entre la productividad en general y la productividad total en particular, dentro de cierto periodo.
- Fase de planeación se encarga de la determinación de objetivos para la productividad en general y la productividad total en particular, de manera que en la etapa de evaluación pueden ser comparados y así desarrollar estrategias necesarias para el mejoramiento dentro de la fase de mejoramiento de la productividad.
- Fase de mejoramiento existen técnicas que están basadas en tecnología, materiales, empleados, productos, procesos y tareas, las cuales son utilizadas en la realización de programas de mejoramiento de la productividad, consisten en la recopilación de información y el aumento de la eficacia del trabajo. Para la utilización de una técnica de mejoramiento se debe seleccionar el numero apropiado de forma que ayuden alcanzarlos objetivos establecidos en la fase de planeación, además se debe establecer un plan de implementación para el mejoramiento de la productividad con estrategias básicas.

Gráfico 1 Ciclo de la productividad



Fuente: Sumanth, 2001

Modelo de Productividad Total

Según Sumanth (2001) el Modelo de Productividad Total fue desarrollado en 1979; este define una medida en la que se incluye todos los factores de resultados y todos los factores de insumos, basada en elementos tangibles, es decir que se puede medir o cuantificar, aun cuando exista elementos intangibles que no sean claros como calidad, buena voluntad, etc.; refleja de manera bastante directa el impacto sobre los resultados de la empresa.

Este modelo se caracteriza por ser una herramienta sistemática capaz de medir y supervisar la productividad total y las productividades parciales de las unidades operacionales, como una ventaja significativa sobre los sistemas basados en productividad total que producen índices a nivel de toda la empresa, además muestra

las tendencias de productividad, ya que señala algunos insumos que no son utilizados con eficiencia y efectividad. En la curva de la productividad total la manufactura es igual a la curva de vida útil de un producto, en donde después de iniciar el producto, crece notablemente luego de un breve periodo de iniciación, entonces alcanza un punto de saturación que difícilmente cambiara a no ser de que exista dudas aleatorias. Empieza el declive y el nivel de la productividad total se va deteriorando de manera totalmente natural, y se puede captar a través de la curva.

Indicadores de Calidad y Productividad en la Empresa

Definición de un indicador de productividad

En la investigación realizada por (Rodríguez & Gomez Bravo, 1991) menciona que es una expresión matemática, que debe ser expresada de la manera más específica posible, excluyendo causas y soluciones en la relación, se debe contemplar solo las características que se observa, incluyendo cantidades físicas, proporciones, lapsos de tiempo como: porcentajes de defectos por unidades producidas, disponibilidad de la línea 1 de producción, rotación del personal, etc.

Objetivo de un indicador de productividad

Rodríguez & Gómez Bravo (1991) mencionan la importancia de definir el motivo de generar el indicador, que permitirá seleccionar y combinar acciones preventivas y correctivas en una sola dirección, además permitirá tener claridad sobre mantener un estándar en los niveles de excelencia y adecuarlos permanentemente ante los diversos cambios.

Niveles de referencia de un indicador en el libro escrito por (Rodríguez & Gomez Bravo, 1991), la medición se realiza a través de la comparación, y no es posible si no se tiene una referencia contra la cual constatar el valor de un indicador, aquella desviación es la que se transforma en un reto a resolver, mucho más si un valor actual de un indicador puede señalar varios problemas si lo comparamos contra diferentes niveles de referencia. Los niveles de referencia se detallan a continuación:

- Nivel histórico: se realiza a partir de un análisis que se haga de la serie de tiempo, teniendo de manera variado su resultado, y así poder aplicar las técnicas de análisis y proyección adecuadas.

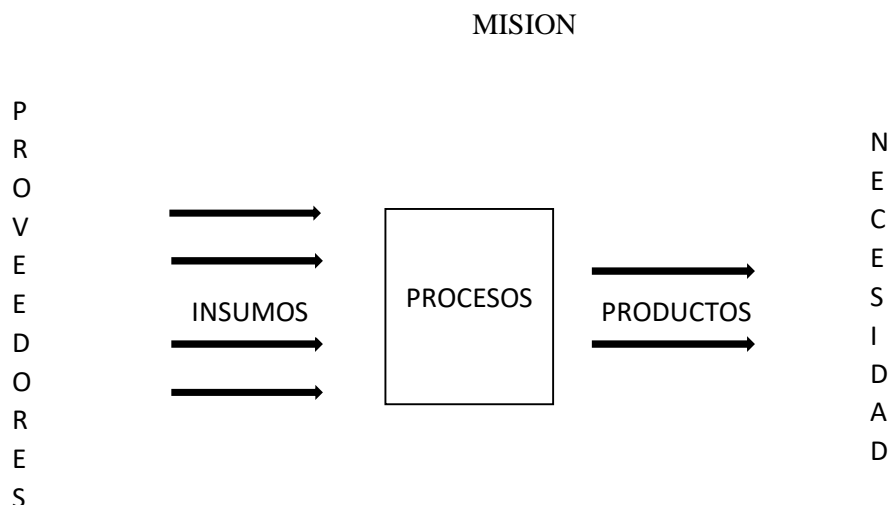
- Nivel estándar: se calcula utilizando técnicas y métodos de medición del trabajo, no se calcula una sola vez, se debe mantener actualizado con los diversos cambios de orden tecnológico, materias primas, avances de las curvas de aprendizaje de los operarios o mejoras de los métodos y sistemas.
- Nivel teórico: es la referencia de indicadores vinculados a capacidades de máquinas y equipos, en lo que se refiere a producción y consumo de materiales, su incumplimiento trata de causas múltiples asociadas a sistemas, normas, métodos, etc., con que operan dichos equipos.
- Nivel de requerimiento de los usuarios: para su cálculo se debe realizar un estudio detallado de las necesidades que el usuario requiere del producto, como referencia en donde se señala las pautas inmediatas de la mejora en caso que estén deficientes, la utilización adecuada de los requerimientos propone un conocimiento a fondo de las verdaderas necesidades que tienen los consumidores.
- Nivel de la competencia: su obtención no posee mecanismos, tal como existe en países como Japón, sin embargo con el inicio de los estudios sectoriales de reconversión, es posible obtener estos niveles de referencia, el uso de estos indicadores no toma en cuenta las características de capacidad del proceso de la empresa.
- Nivel de consideración política: se establece valores como referencia por razones como compromisos de seguridad, o prestigio, considerando los niveles anteriores se fija una política a seguir con respecto a la competencia y al usuario.
- Nivel planificado: entre cada nivel existirá mayores o menores desviaciones a ser gerenciadas, compuesto por un plan de acciones específicas, para ellos entre cada nivel se tendrá niveles de referencia planificados, que son los que se debe y puede alcanzar en un futuro inmediato.

Con la referencia expuesta anteriormente en su capítulo III menciona que:

Indicadores claves para gerenciar la calidad y productividad en una unidad

Los departamentos de las empresas pueden ser analizados como sistemas productivos de bienes o servicios con clientes, productos, procesos, insumos y proveedores, representados esquemáticamente se podría representar usando el siguiente diagrama de caracterización del sistema:

Gráfico 2 Indicadores claves para gerenciar la calidad y productividad



Fuente: Rodríguez & Gómez Bravo, 1991

Los aspectos básicos para la gestión de cada empresa son:

- Cantidad: condicionada por la función de ventas, o por la asignación de recursos que se haya decidido, concentrándose en la efectividad y cumplimiento de compromisos.
- Calidad del producto: limitada por la asignación de recursos, posee una amplia búsqueda de alternativas para mejorar los parámetros de diseño del servicio e incrementar la satisfacción de los clientes y conformidad del mismo.
- Oportunidad de entrega: tiene amplias posibilidades de gestión desde el ámbito de responsabilidad particular, el cual tendrá un rol clave para la mejora de la efectividad.
- Costo: limitada a mejorar la eficacia del uso de los recursos, y a presentar alternativas de nuevos procesos que mejoren el producto y faciliten su producción.
- Seguridad: condicionada por políticas y medidas tomadas.
- Motivación del recurso humano: no puede ser desligado de la responsabilidad del encargado de una unidad en particular, en lo que se refiere a

comunicación, liderazgo, entrenamiento y desarrollo como factores de motivación.

Tabla 1 Indicadores de la Productividad

| INDICADOR | CONCEPTO | FÓRMULA |
|--|---|---|
| SATISFACCIÓN DEL CLIENTE | Depende del diseño del servicio, con concordancia entre el servicio realizado y especificaciones del servicio | (Satisfacción =Perspectiva.- Expectativa) |
| EFFECTIVIDAD EN EL CUMPLIMIENTO DE SUS COMPROMISOS | Se recoge la opinión, no se separa en el dictamen de evaluación del diseño del servicio prestado | Efectividad $= \frac{\text{Cantidad servida o produccion real}}{\text{Cantidad que se debio servir o producir}}$ |
| EFFECTIVIDAD EN CUMPLIMIENTO DE CANTIDAD | Se evalúa el grado de cumplimiento, en cuanto a la cantidad del servicio prestado | Efectividad $= \frac{\text{Cantidad servida o produccion real}}{\text{Cantidad que se debio servir o producir}}$ |
| EFFECTIVIDAD EN COMPROMISO DE CALIDAD | Evalúa aquellos productos que no cumplen con las características | Porcentajes devoluciones $= \frac{\text{Cantidad de productos devueltos o descontados o rebajos}}{\text{Cantidad de productos despachados}}$ |

| | | |
|---|---|---|
| | acordadas. Existen dos tipos de indicadores | $\text{Porcentaje rechazos} = \frac{\text{Cantidad de productos fuera de especificaciones}}{\text{Cantidad de productos inspeccionados}}$ |
| EFFECTIVIDAD EN LA CONCORDANCIA CON EL COMPROMISO DE DESPACHO | Cuando un producto no está disponible, es importante controlar las fechas de entrega comprometidas. | $\text{Retraso promedio en la empresa en días} = \frac{\text{Días u horas de retraso acumuladas en los despachos realizados}}{\text{Nº de despachos realizados}}$ |
| EFICIENTE EN EL USO DE RECURSOS | Se refiere al aprovechamiento de los recursos como factor clave | $= \frac{\text{Producción}}{\text{Insumos Materiales}}$ |
| REQUERIMIENTOS UNITARIOS DE INSUMOS | Son las cantidades de insumos que se necesita, dada una capacidad de proceso y sistema | $\frac{\text{Cantidad de Insumos Utilizado}}{\text{Cantidad de Productos}}$ |

Fuente: Rodríguez & Gómez Bravo, 1991

Política Económica

Para (Asociación Fondo de Investigadores y editores, 2007) manifiesta que en la forma de organización económica de una sociedad siempre existirá una estructura gubernamental con capacidad de decisión en el ámbito económico, el gobierno se caracteriza por la imposición coactiva de sus decisiones, que están orientadas a alcanzar objetivos concretos que incidieren en el sector público y privado. Es decir que es la intervención que tiene el estado en la economía a través de instrumentos económicos como legislaciones, planes, estrategias que tiene como objetivo controlar los diferentes factores económicos y definir los criterios para la toma de decisiones importantes como, los presupuestos del estado o del mercado laboral.

Sistema económico nacional

Según (Ávila Macedo, 2006) menciona que las actividades económicas han formado parte de la organización del sistema económico, se centran en prevenir e incrementar los volúmenes de riqueza, con los que satisfacen las necesidades de grupos sociales, es decir que los hombres se organizan en cuanto a producir y distribuir los productos con los que se crean modos de producción mediante una serie de normas.

PIB General

(Ramírez Solano, 2001) Define en su investigación al PIB como el valor de mercado final de los nuevos bienes y servicios producidos durante un tiempo determinado, en general el PIB incluye solo el valor de los productos intercambiados en el mercado.

Desarrollo económico

Para (Fretes Cibils, Giugale, & López Cáliz, 2006) el desarrollo económico se define como la capacidad de crear riqueza, con el objetivo de mantener la prosperidad económica y social, al referirse de Ecuador que adopta un modelo en donde se integran las áreas de pobreza, desnutrición, salud materna, infantil, educación, equidad de género y sostenibilidad medio ambiental, su tasa de crecimiento se calcula a través del PIB, según las estimaciones establecidas por el Banco Mundial.

“es posible que Ecuador alcance las metas de educación (cobertura 100%), desnutrición (reducir un 50%), maternidad infantil (reducir al 66%), saneamiento (en 50%)”. Por lo que es importante que el Ecuador crezca de manera acelerada y sostenida, con tasas mayores a su nivel histórico, con el objetivo de reducir la pobreza, a través de una agenda integral de desarrollo.

Etapas del Desarrollo Económico

En el trabajo investigativo realizado por (Ledis, 2007) menciona que las etapas desarrolladas por Rostow son las siguientes:

- **Sociedad Tradicional:** caracterizada por una actividad de subsistencia, la totalidad de la producción esta destinada al consumo de los productores, en pequeña escala se desarrolla en base a sistemas de intercambio de mercancías y bienes, conocido como trueques.

- Condiciones previas al impulso inicial: la sociedad tradicional adquiere aptitudes como la capacidad de aprovechar los resultados de la ciencia y tecnología, para neutralizar los rendimientos decrecientes. Se constituye el estado nacional centralizado y eficaz, adoptando instituciones modernas que difunden las ideas y voluntad del progreso
- El impulso inicial: crecimiento rápido de un grupo limitado, se aplican técnicas modernas industriales, se caracteriza porque la tasa efectiva de ahorro e inversión puede aumentar del 5% al 10% del ingreso nacional.
- Marcha hacia la madurez: periodo en que una sociedad aplica eficazmente todas las posibilidades de tecnología moderna a sus recursos, caracterizado por un largo intervalo de progreso sostenido, con una tasa de inversión variable entre el 10% y 20% del ingreso nacional.
- Era del alto consumo masivo: los sectores se mueven hacia los bienes y servicios de consumo según el alto y creciente ingreso superior, surge el Estado benefactor que hace primordiales los objetivos de bienestar y seguridad social.

En estas etapas se afirma que el subdesarrollo es una sola fase, todos los países alguna vez pasaron por el mismo, para poder lograr la etapa de desarrollo debieron haber pasado por cinco periodos, los cuales son aplicables en el momento de llevarse a cabo y no tendrían influencia alguna en la capacidad del país.

Tipos de desarrollo

Para (Zermeño, 2014) menciona que existe un desarrollo económico cuando la población de un país experimenta la mejora en su bienestar durante un tiempo determinado, surge del subdesarrollo para caracterizar a un país según su nivel de desarrollo, una mejora en el bienestar de la población implica no solo un mayor ingreso pre cápita promedio, sino mejores condiciones de vida para todos.

Según la referencia mencionada anteriormente divide al desarrollo económico en:

- Desarrollo Sustentable: desarrollo que satisfacen las necesidades del presente, mejora la atención de salud, educación y bienestar social, así como también es el crecimiento en beneficio de la población actual y futura, utilizando recursos renovables y no renovables.

- **Desarrollo Sostenible:** es cuando se conserva los recursos renovables, a pesar de que es difícil llegar al desarrollo sustentable sin la colaboración de la comunidad para llegar a él.

Factores determinantes del desarrollo económico

(Tacsan Chen, 2007) En su investigación menciona que cada sociedad es diferente y hace imposible establecer un patrón válido para lograr niveles elevados de ingreso y consumo, sin embargo existen factores analizados como centrales en la determinación del éxito o fracaso económico, algunos de ellos son:

Población: factor de producción fundamental para crecer. Un país sin recursos no puede producir por lo que la superpoblación puede tener efectos adversos sobre el crecimiento y el desarrollo

Religión y clima: el hecho de que algunas religiones protestantes tengan un enfoque más abierto hacia el lucro individual genera una mayor actividad empresarial.

Capital: su combinación con el factor trabajo genera producción, una inadecuada combinación de factores (capital y trabajo) puede traer consecuencias nefastas a cualquier economía.

Libre comercio: factor clave para la explicación del desarrollo, demuestra que aquellos países que han cerrado las puertas al libre comercio son los menos competitivos y más empobrecido.

Tecnología: permite producir la misma cantidad de bienes y servicios, o más con menos costos, su innovación ha señalado a los países avanzados a niveles sin precedente de inversión y crecimiento.

Monopolios: variable clave para explicar el éxito hacia el desarrollo, un mercado concentrado y poco competitivo, implica una concentración de la riqueza y un consumidor cada día más empobrecido y limitado en su poder de decisión.

Contaminación: es el resultado tanto de la actividad de producir como la del consumidor, es inconveniente el acto de producir bienes y servicios por parte de una empresa representa costos a la sociedad como tal.

Papel del estado: las economías del libre comercio padecen de pobreza y desigualdad, su papel todavía tiene vigencia en ramas como: asignación de recursos, estabilización y distribución de ingresos.

Elementos del desarrollo económico

Según (Nordhaus, 2010) manifiesta en su investigación que son los siguientes elementos a mencionar:

- 1.- Recursos humano: una población se estabiliza con bajas tasas de natalidad y mortalidad, una vez que los países incrementan lo suficiente a nivel de riqueza logran reducir la mortalidad infantil, las personas reducen en forma voluntaria sus tasas de natalidad y las familias sustituyen la cantidad por la calidad, dedicando tiempo e ingresos a una mejor educación.
- 2.- Recursos naturales: son más valiosos en países en desarrollo donde la tierra es cultivable, en gran parte la fuerza laboral de estos países se emplea en la agricultura.
- 3.- Formación de capital: los países se abstienen del consumo corriente, sin embargo el obstáculo de los países pobres están cerca de un nivel de vida de subsistencia, muchos países en subdesarrollo su mayor problema es que existe un poco de ahorro.
- 4.- Cambio tecnológico e innovaciones: lo más importante es el avance tecnológico, y los países en desarrollo son quienes tienen una gran ventaja, pueden aprovechar a través de la tecnología que fue desarrollada para cumplir con las condiciones especiales de los países avanzados.

Fases y causas del ciclo económico

Para (Vidal León, 2008) en su investigación menciona que el ciclo económico y la inflación están ligados, por lo que la inflación se incrementa conjuntamente con la producción y el aumento de la demanda agregada que genera mayor inflación, a continuación detalla las fases y causas del ciclo económico que son:

Clima: tiempo de auge, momento de máxima expansión de la producción durante un ciclo.

Fondo: punto más bajo de la producción en el ciclo económico, los precios son más bajos o rígidos.

Shocks: acontecimiento inesperado que impactan a la economía por la depresión de la producción y el empleo, aumenta el desempleo.

Recuperación: periodo en el cual el empleo crece al igual que la productividad, sin embargo los precios aumentan.

Brecha de producción: muestra las desviaciones cíclicas de la producción, mide la diferencia entre la producción efectiva y la posible producción potencial.

Las causas del ciclo económico se encuentran divididas principalmente por causas internas, en donde se señala como importante los desequilibrios que existen entre el ahorro y la inversión, las causas externas se consideran a los cambios climáticos, que son ajenos a los fenómenos económicos.

En un informe de rendición de cuentas zonal 3, publicado por el Ministerio de Industrias y Productividad, destacan que un gran apoyo con el que cuenta el sector metalmecánico, en referencia a infraestructura productiva se trata del Centro de Fomento Productivo Metalmecánico Carrocero, que cuenta con una inversión total de \$3.029.995,86, del cual el aporte del MIPRO fue de \$1.400.000,00 y el aporte del GAD de Tungurahua \$1.629.955,86. Al hablar de este centro de formación resaltan que los servicios con los que cuentan son laboratorios de: diseño y prototipado, diseño y análisis estructural, análisis metalográfico, de ensayos climáticos y tratamientos térmicos, de resistencia de materiales, de hidráulica, neumática y electrónica, de ensayos no destructivos, metodología dimensional e instrumental, y de soldadura. Por lo que este centro beneficia a 54 empresas que se encuentran asociadas al sector metalmecánico y carrocero del país, generando trabajo para alrededor de 15000 personas de forma directa o indirecta. (Ministerio de Industrias y Productividad, 2016)

2.2 Hipótesis

El nivel de productividad incide en el desarrollo económico de las carrocerías asociadas a la cámara de fabricantes de carrocerías.

CAPÍTULO III METODOLOGÍA

3.1 Recolección de la Información

Metodología de la investigación

Enfoque de la investigación

Las etapas en las que suelen integrarse los enfoques cuantitativo y cualitativo, son fundamentalmente: el planteamiento del problema, el diseño de investigación, el muestreo, la recolección de datos, el procesamiento y o la interpretación de datos (resultados). (Hernández Sampierri, Fernández Collado, 2010).

De esta manera el enfoque que se utilizó en la investigación fue de tipo mixto, es decir es cuali-cuantitativo, ya que a través de la formulación del problema como es el limitado perfil de la productividad afecta al desarrollo económico de la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías CANFAC.

Investigación de campo

En la ejecución de los trabajos de este tipo, tanto el levantamiento de información como el análisis, las comprobaciones, la fundamentación de los conocimientos y la aplicación de los métodos utilizados para obtener conclusiones tienen lugar directamente en el ambiente donde se desenvuelve el fenómeno o hecho bajo estudio. (Muñoz Razo, 2011, págs. 119-135).

En este marco investigativo, se utilizó la investigación de campo, debido a que se acudió a la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías CANFAC, para conocer la problemática que existe en referencia al nivel de productividad de sus socios y como afecta al desarrollo económico de la localidad, de esta manera se determinó que existen limitantes en referencia a una gestión organizacional encaminada a potencializar cada uno de los recursos empresariales.

Investigación Bibliografía

En referencia al trabajo metodológico esta investigación se orienta mediante el lineamiento teórico y bibliográfico de las variables de estudio; es decir la variable independiente productividad, la cual abarca a un proceso teórico de integración de fórmulas que permiten medir dicho elemento; en tanto que la segunda variable desarrollo económico se sustenta bibliográficamente a partir de factores que generar su incremento en el proceso socio productivo de la localidad.

Niveles de investigación

Investigación exploratoria

Los estudios exploratorios se realizan cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado. (Hernández Sampierri, Fernández Collado, 2010).

Por tanto el nivel exploratorio, permitió analizar un problema poco estudiado en la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías CANFAC a partir del lineamiento de las causas que han originado el bajo perfil de productividad que afecta el desarrollo económico.

Investigación descriptiva

En lo referente a este tipo de investigación, (Bernal, Augusto, 2006) menciona “tradicionalmente se define la palabra describir como el acto de representar, reproducir o figurar a personas, animales o cosas...”; y agrega: “Se deben describir aquellos aspectos más característicos, distintivos y particulares de estas personas, situaciones o cosas, o sea, aquellas propiedades que las hacen reconocibles a los ojos de los demás”.

En este contexto este nivel permite analizar el entorno en el que se desenvuelve la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías CANFAC y a través de esto conocer las características distintivas que han ocasionado el problema en estudio y así poder

describirlas como tal en el tiempo y espacio determinado y como afecta al desarrollo económico.

Investigación correlacional

La investigación correlacional tiene como propósito mostrar o examinar la relación entre variables o resultados de variables. De acuerdo con este autor, uno de los puntos importantes respecto de la investigación correlacional es examinar relaciones entre variables o sus resultados, pero en ningún momento explica que una sea la causa de la otra. En otras palabras, la correlación examina asociaciones pero no relaciones causales, donde un cambio en un factor influye directamente en un cambio en otro. (Bernal, Augusto, 2006).

Por tanto en la investigación se genera una correlación o asociación de variables, debido a que la variable independiente que es productividad cambiará a la variable dependiente que es desarrollo económico y esta a su vez también generará un perfil de cambio por la otra variable en estudio.

Universo poblacional

El universo poblacional es el conjunto de individuos y objetos de los que se desea conocer algo en una investigación. (Valderrama, Santiago, 2008).

Por lo que la principal población para el desarrollo de la investigación, estará enfocada a las carrocerías pertenecientes a la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías, dicha población permitirá recolectar la información requerida.

Muestra

De modo más científico, se pueden definir las muestras como una parte de un conjunto o población debidamente elegida, que se somete a observación científica en representación del conjunto, con el propósito de obtener resultados válidos. (Valderrama, Santiago, 2008).

La unidad de investigación que se tomó como muestra, trata de 18 carrocerías, aquellas a las que se aplicó encuestas, y fichas de observación como instrumento de recolección de información, posteriormente se utilizó 5 carrocerías que están obligadas a llevar contabilidad, con las que fue posible contar con los estados financieros y de esta manera aplicar los indicadores.

La muestra se encuentra determinada de acuerdo a los socios pertenecientes a la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías, siendo un número manejable para el levantamiento de la información con la que se trabajará, a continuación se detalla las mismas:

Tabla 2 Nómina de las Carrocerías asociadas a la CANFAC

| CARROCERÍAS | LLEVAN CONTABILIDAD | NO LLEVAN CONTABILIDAD |
|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| Carrocerías Alme | | X |
| Carrocerías Altamirano | | X |
| Carrocerías Cepeda | X | |
| Carrocerías Davmotor | X | |
| Carrocerías Imce | | X |
| Carrocerías Jácome | | X |
| Carrocerías Miral | | X |
| Carrocerías Patricio Cepeda | X | |
| Carrocerías Parego | | X |
| Carrocerías Solis | | X |
| Carrocerías Varma | X | |
| Carrocerías Fiallos | | X |
| Carrocerías Ibimco | X | |
| Carrocerías Impa | | X |
| Carrocerías Impedsa | | X |
| Carrocerías Imesco | | X |
| Carrocerías Picoso | | X |
| Carrocerías MyL | | X |

Fuente: CANFAC

Técnicas de recolección de la información

Este proceso se refiere al acopio de información y antecedentes relacionados con la investigación según (Muñoz Razo, Carlos, 2011), La encuesta es una técnica de recolección de información, por la cual los informantes responden por escrito a preguntas entregadas por escrito. La encuesta estructurada necesita el apoyo de un cuestionario. Este instrumento de preguntas impresas sobre hechos y aspectos que interesan investigar, las cuales son contestadas por la población o muestra de estudio.

Indica (Muñoz Razo, Carlos, 2011), cabe mencionar que éste fue uno de los instrumentos utilizados en la presente investigación. También se utilizó la ficha de observación que según (Bernal, Carlos, 2015) es una técnicas de investigación científica, la cual se puede definir como el *examen detenido de los diferentes aspectos de un fenómeno*, con la finalidad de estudiar sus características, rasgos y comportamiento dentro del ambiente donde se desarrolla el propio fenómeno. De tal manera que se elaboró una matriz que permitió recabar la información referente al problema de investigación.

3.2 Tratamiento de la Información

En el siguiente apartado se describe la metodología utilizada para dar cumplimiento a los objetivos planteados en la presente investigación:

En lo que se refiere al análisis del comportamiento de los factores que intervienen en la productividad de las empresas carroceras pertenecientes a la CANFAC (Objetivo 1): como es satisfacción del cliente, efectividad en el cumplimiento de sus compromisos, efectividad en el cumplimiento de cantidad, efectividad en compromiso de calidad, efectividad en la concordancia con el compromiso de despacho, eficiente en el uso de recursos, requerimientos unitarios de insumos, y re trabajo, se realizó a través del enfoque mixto que nos permitió recolectar, analizar y vincular los datos cuantitativos y cualitativos en un mismo estudio, se utilizó la investigación de campo y bibliografía misma que permite conocer de cerca la situación productiva de la empresa, al determinar resultados numéricos con la ficha de observación de los estados financieros de la CANFAC.

Para dar cumplimiento al segundo objetivo: Identificar los niveles de productividad alcanzados por las empresas carroceras incorporadas a la CANFAC en el período 2016-2017: Nivel histórico, Nivel estándar, Nivel teórico, Nivel de requerimiento de los usuarios, Nivel de la competencia, Nivel de consideración política, Nivel planificado, se realizó a través de la comparación de periodos, se utilizó la investigación de tipo exploratorio, descriptivo y correlacional, debido a que se examinó un tema investigativo poco estudiado, se describió la información obtenida, así como se relacionó las variables de estudio, a través de la ficha de observación método que permitió examinar detenidamente los diferentes aspectos, con la finalidad de conocer características en donde se desarrollan el sector carroceros, la información se obtuvo de los estados financieros de la CANFAC.

En lo concerniente al tercer objetivo propuesto que comprende analizar mediante el uso de indicadores la situación económica y financiera de las carroceras pertenecientes a la CANFAC, a fin de conocer su evolución en el periodo 2016-2017: se aplicó un estudio de tipo exploratorio, descriptivo y correlacional el cual se materializó con la elaboración de la matriz de los indicadores de productividad, donde se realizó un análisis comparativo de tipo horizontal (dos años), para éste análisis se agruparon a través de dos secciones, la primera correspondió al grupo de empresas obligadas a llevar contabilidad, y el segundo se conformó por aquellas que no obligadas. Para el análisis del primer grupo se tomaron los datos de los estados financieros que reposan en la Superintendencia de Compañías; mientras que para el segundo grupo se procedió a formular los indicadores partiendo del análisis cualitativo de los resultados obtenidos mediante la aplicación de la ficha de observación y encuestas.

Finalmente, para determinar mediante un análisis estadístico la incidencia del nivel de productividad con respecto al desarrollo económico de las carrocerías que son parte de la CANFAC : con la recopilación, exploración y presentación de cantidades de datos fue posible conocer las tendencias y relación de datos, se pudo crear un modelo para resumir la razón de los datos, con la aplicación de las encuesta y ficha de observación, además de los estados financieros de cada empresa perteneciente a la CANFAC.

Lo cual se describe de manera más profunda en el capítulo 4, en el apartado correspondiente al cumplimiento de los objetivos.

3.3 Operacionalización de las variables

Tabla 3 Operacionalización de la variable independiente: Productividad

| Conceptualización | Categorías | Indicadores | Ítems Básicos | Técnicas | Instrumentos |
|--|-------------------------------|---------------------|--|--------------|----------------------|
| <p>Productividad</p> <p>Es la relación entre la cantidad de bienes y servicios producidos y la cantidad de recursos utilizados. (Jiménez & Castro, 2009)</p> | Bienes y servicios producidos | Calidad | ¿Cómo califica la calidad de los productos del sector carrocero? | Cuestionario | Encuesta |
| | Recursos utilizados | Cantidad | ¿Cree Ud. Que la cantidad producida por el sector abastece al mercado demandante? ¿Qué recurso empresarial debe ser potencializado para generar productividad en el sector? | | |
| | | Eficiencia | ¿El actual sistema productivo de la localidad está en condiciones de competir internacionalmente? | | |
| | Evaluación del rendimiento | Eficacia | ¿De qué factor depende la evaluación del rendimiento del sector carrocero? | Observación | Ficha de observación |
| | | Nivel de producción | ¿Para mejorar el nivel de producción el empresario debe? | Matriz | |

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | Nivel de funcionamiento | ¿La inversión efectuada en el sector carrocerero contribuye al desarrollo económico? | indicadores de la productividad Matriz niveles de productividad alcanzado por las empresas carroceras | Estados financieros Factores que intervienen en la productividad |
| | Satisfacción del cliente | ¿El planteamiento actual de la matriz productiva promueve el crecimiento económico del sector carrocerero? | | |
| | Cumplimiento de sus compromisos | ¿Depende del diseño de servicio? | | |
| | Cumplimiento de cantidad | ¿Recoge la opinión? | | |
| | Compromiso de calidad | ¿Evalúa el grado de cumplimiento? | | |
| | Concordancia con el compromiso de despacho | ¿Evalúa el cumplimiento de las características? ¿Controla fechas de entrega? | | |
| | Eficiente en el uso de recursos | ¿Existe aprovechamiento de los recursos? | | |

Elaborado por: Joselyn Castillo

Tabla 4 Operacionalización de la variable dependiente: Desarrollo Económico

| Conceptualización | Categorías | Indicadores | Ítems Básicos | Técnicas | Instrumentos |
|--|----------------------------|---|---|--------------|----------------------|
| <p>Desarrollo Económico</p> <p>Es la capacidad para crear riqueza, con el objetivo de mantener la prosperidad económica y social, Ecuador adopta un modelo que integra áreas de pobreza y sostenibilidad. (Ávila Macedo, 2006)</p> | Capacidad de crear riqueza | Inversión | ¿En qué nivel considera Ud. Que el sector carrocero aporta a la economía del país? ¿Qué requiere mayor atención a fin de minimizar los niveles de pobreza? ¿Cuáles son los limitantes del desarrollo económico según su criterio? | Cuestionario | Encuesta |
| | Prosperidad económica | Distribución | | | |
| | | Empleo | ¿Cuál de los siguientes sectores industriales influye en el desarrollo económico del país? | | |
| | Prosperidad social | Pobreza | ¿Qué tipo de información financiera que utiliza en el desarrollo de sus actividades? | Observación | Ficha de observación |
| Sostenidad | | Índice financiero de liquidez corriente | ¿Después del proceso productivo y la distribución legal de las utilidades, cual es la utilidad empresarial que le queda como resultado final? ¿De qué manera se preserva el activo disponible? | | |

| | | | | | |
|--|--|---|---|-------------------------|---------------------|
| | | Índice Financiero de Liquidez Severa | ¿Cuál es el monto promedio mensual de activos circulantes en su empresa? ¿Cuál es el monto promedio mensual de pasivos circulantes en su empresa? ¿Qué porcentaje de sus pasivos es de largo plazo? | Indicadores financieros | Estados financieros |
| | | Índice financiero de liquidez absoluta | ¿Del total de la inversión empresarial que porcentaje representa la mayoría de la gestión financiera? ¿Cuál es la capacidad para disponer efectivo | | |
| | | Índice financiero de capital de trabajo | ¿Cuál es la capacidad de la empresa para cancelar las obligaciones ¿Considera el dinero utilizado para pagar las deudas? | | |
| | | Índice Rentabilidad | ¿Se tiene activos suficientes a corto plazo? ¿Mide el valor actualizado de los cobros generados? | | |
| | | | | | |

Elaborado por: Joselyn Castillo

Elaborado por: Joselyn Castillo

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1 Resultados y discusión

Cumplimiento de los objetivos

Objetivo 1: Analizar el comportamiento de los factores que intervienen en la productividad de las empresas carroceras pertenecientes a la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías.

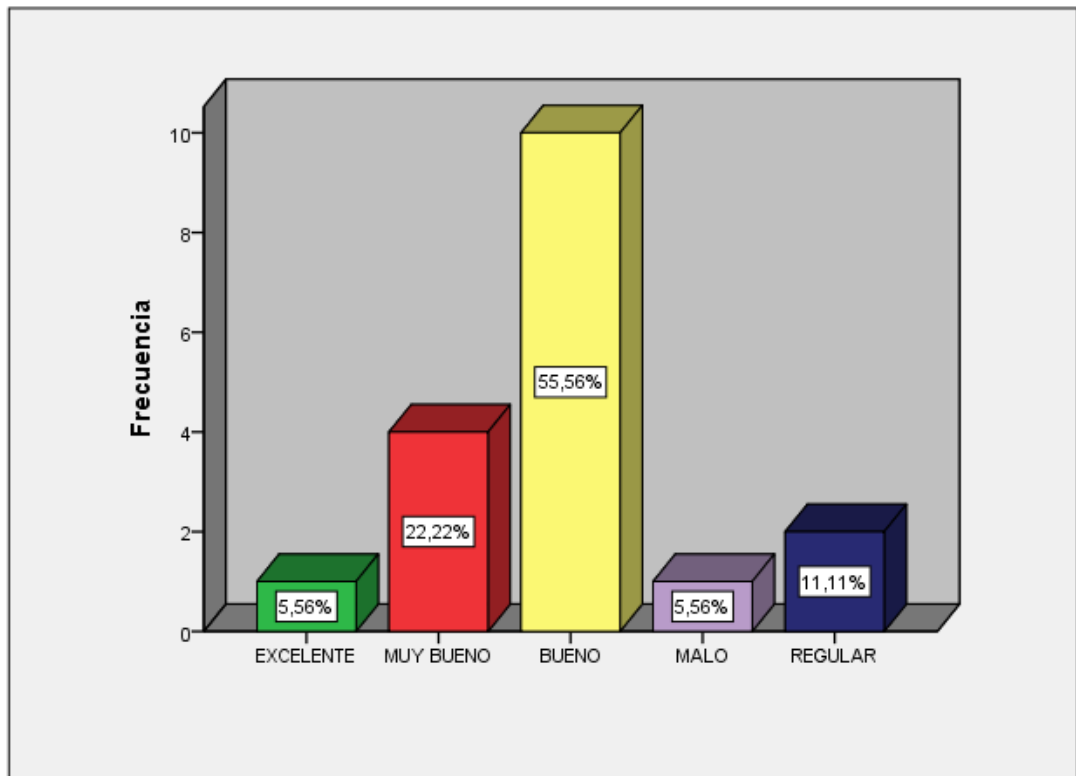
Los siguientes resultados expuestos, se obtuvieron a través de la aplicación de la técnica de la encuesta y la ficha de observación, a la población que fue seleccionada como objeto de estudio en el capítulo tercero, fue posible obtener información acerca de la productividad del sector carrocerero y su impacto en el desarrollo económico, de acuerdo a las preguntas que fueron estructuradas en el cuestionario así como la ficha de observación.

Una vez aplicado, se procede a realizar el respectivo análisis con la información recolectada, misma que permitió generar los elementos gráficos, a través del sistema SPSS Statistics “20” fue posible hacer la descripción narrativa de las variables.

TABULACIÓN DE DATOS

Pregunta 1. ¿Cómo califica la calidad de los productos del sector carrocero?

Gráfico 3 Calidad de los productos del sector carrocero



Fuente: La encuesta

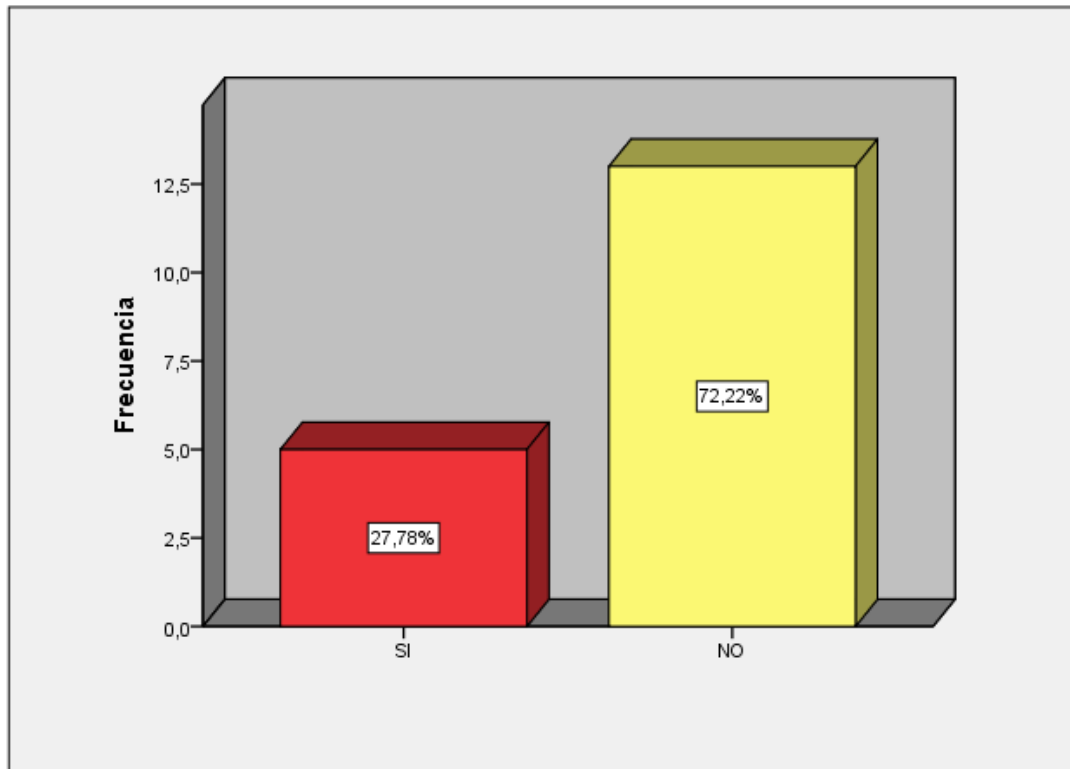
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

De esta manera se determina que la mayoría de encuestados indican que la calidad de los productos del sector carrocero es buena, por tanto existe un perfil de trabajo óptimo en el uso de los recursos empresariales, el mismo que permite generar una eficiente ubicación del producto en el mercado acorde al perfil de productividad de la localidad.

Pregunta 2. ¿Cree Ud. Que la cantidad producida por el sector abastece al mercado demandante?

Gráfico 4 Cantidad producida por el sector que abastece al mercado demandante



Fuente: La encuesta

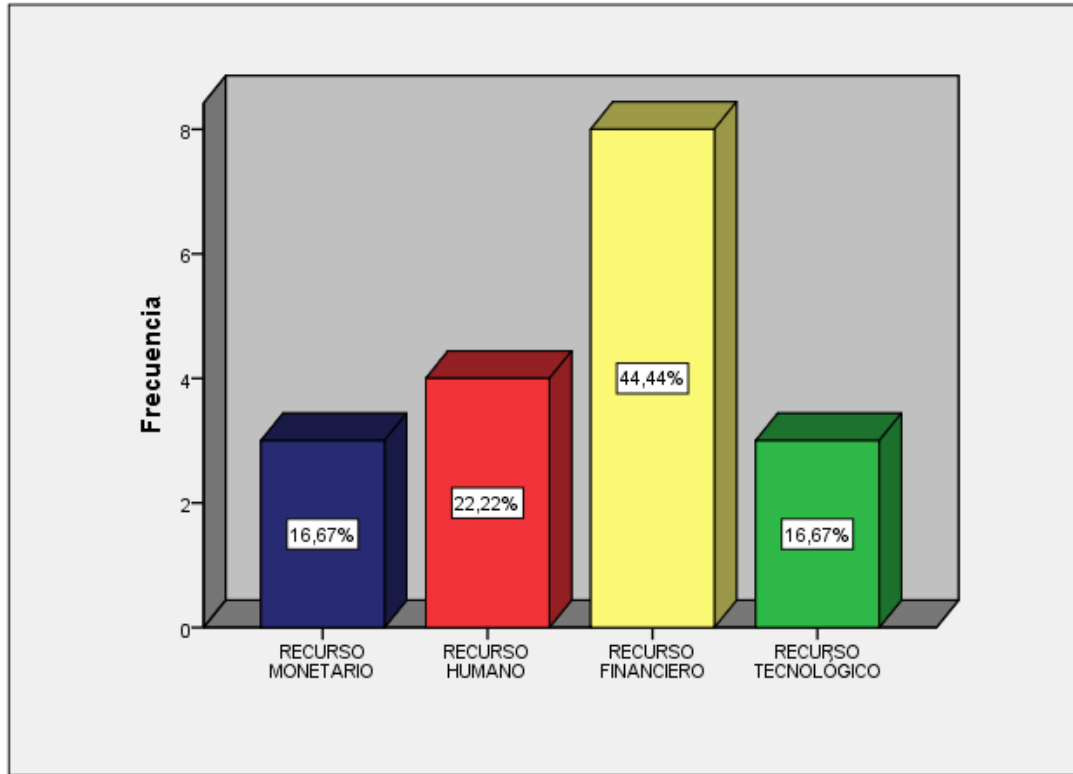
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación

Se evidencia entonces que un alto número de empresarios indican que no se genera un abastecimiento al mercado en forma eficiente, debido a fuerzas internas y externas que limitan el acceso al producto, de esta manera se establece en ocasiones estancamiento organizacional.

Pregunta 3. ¿A su criterio que recurso empresarial debe ser potencializado para generar productividad en el sector?

Gráfico 5 Recurso empresarial que debe ser potencializado para generar productividad en el sector



Fuente: La encuesta

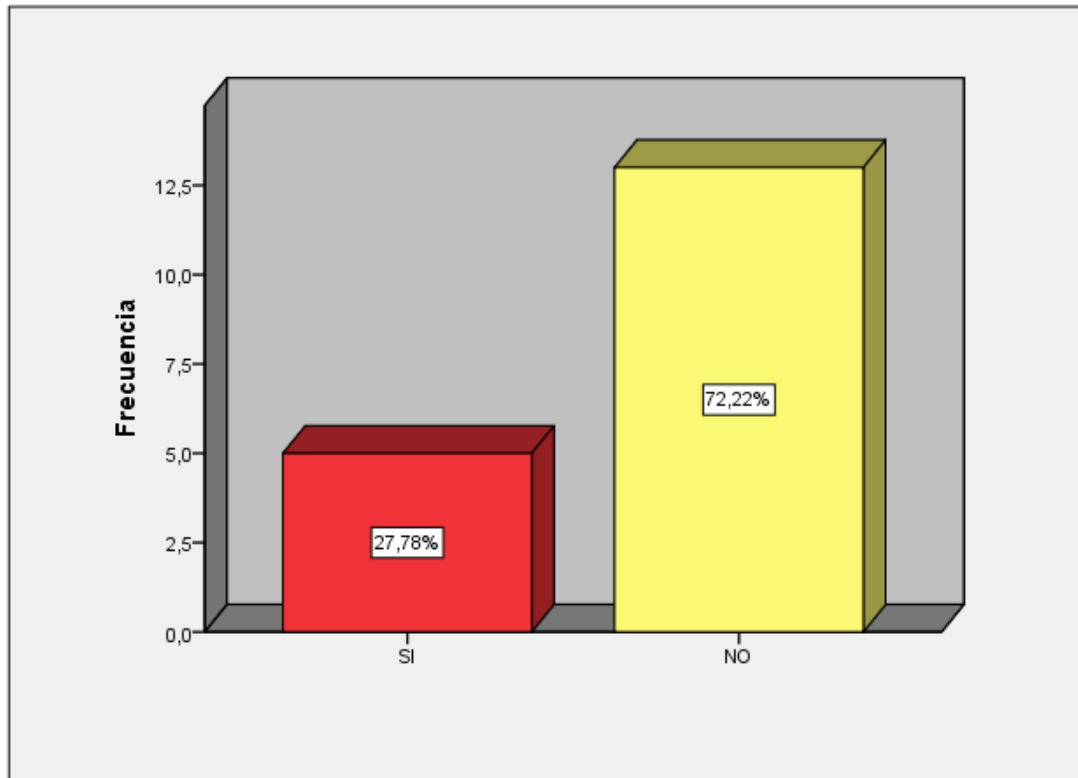
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

Es así como se pudo determinar que la mayoría de las personas encuestadas consideran que el recurso financiero debe ser potencializado para generar productividad en el sector, debido a la gran importancia para el cumplimiento de los objetivos empresariales, así como el manejo adecuado del mismo influye en el desarrollo económico de la empresa.

Pregunta 4. ¿Considera Ud. que el actual sistema productivo de la localidad está en condiciones de competir internacionalmente?

Gráfico 6 Actual sistema productivo de la localidad está en condiciones de competir internacionalmente



Fuente: La encuesta

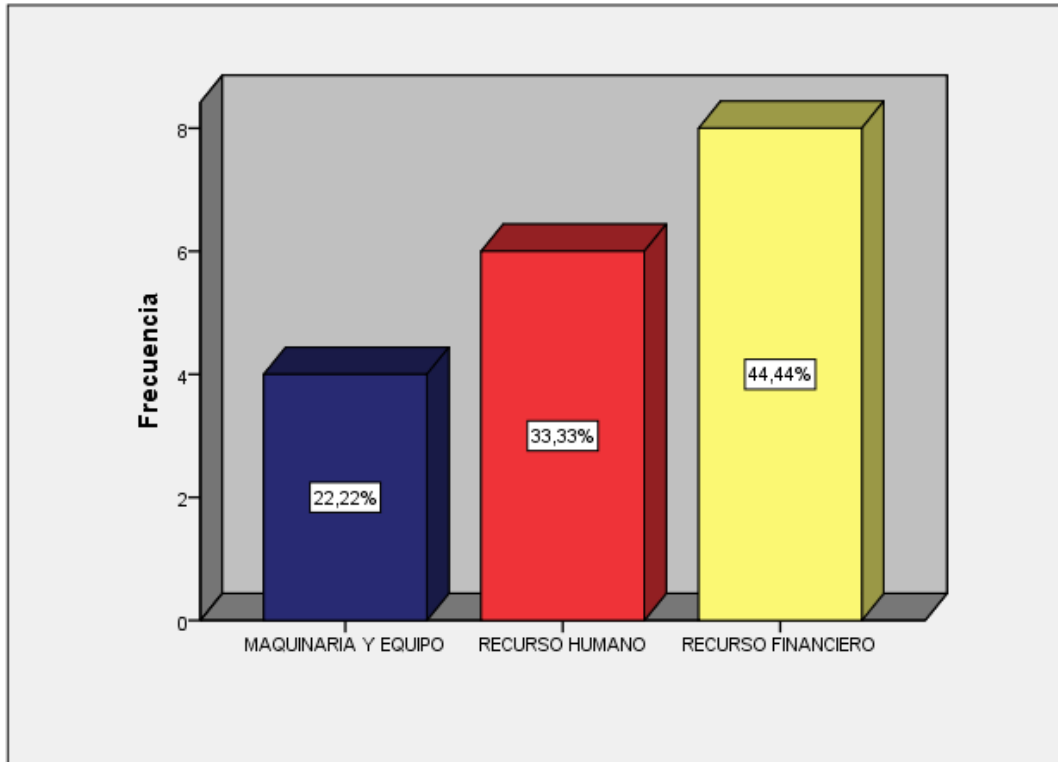
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

De todas las personas a las que se aplicó la encuesta, la mayoría considera que el actual sistema productivo de la localidad no está en condiciones de competir internacionalmente, debido a varios factores como mejores procesos de funcionamiento, innovación en sus procedimientos de gestión, y materiales de alta calidad a menores precios.

Pregunta 5 ¿De qué factor depende la evaluación del rendimiento del sector carrocero?

Gráfico 7 Factor del que depende la evaluación del rendimiento del sector carrocero



Fuente: La encuesta

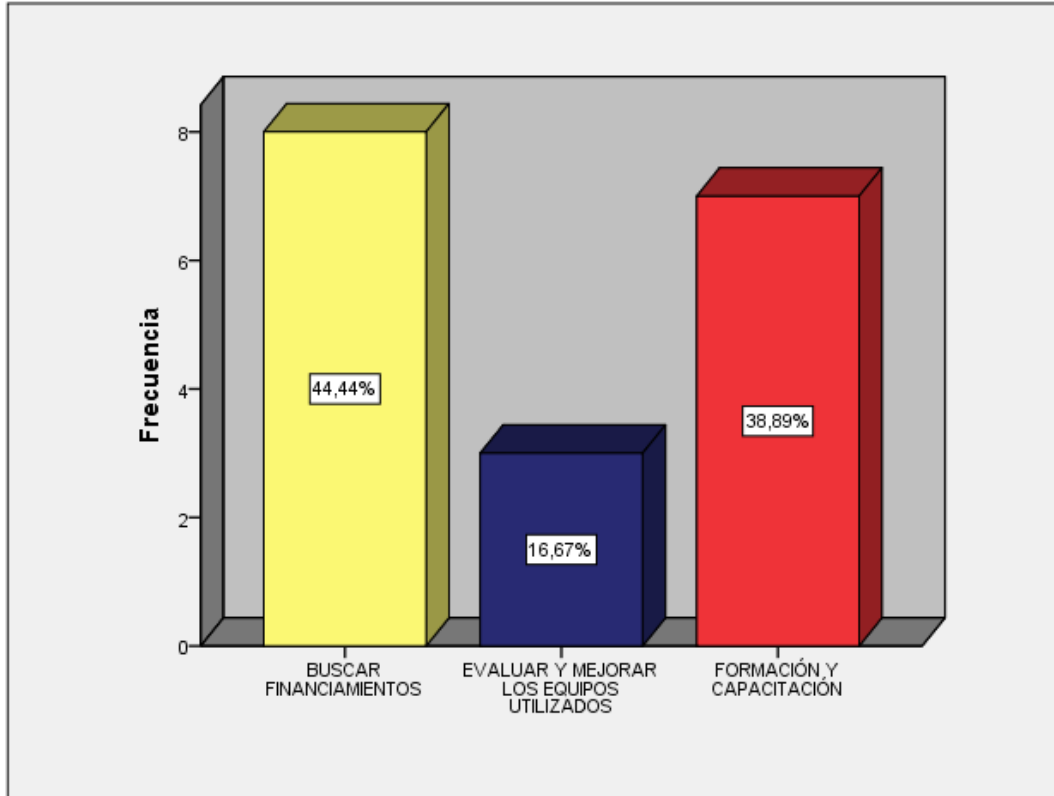
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

Como se puede visualizar 8 personas consideran que el recurso financiero es el factor del que depende la evaluación del rendimiento del sector carrocero, ya que de esta manera es posible medir la productividad que mantienen el sector y ser reflejado en su desarrollo económico.

Pregunta 6 ¿Para mejorar el nivel de producción el empresario debe?

Gráfico 8 Mejorar el nivel de producción el empresario debe



Fuente: La encuesta

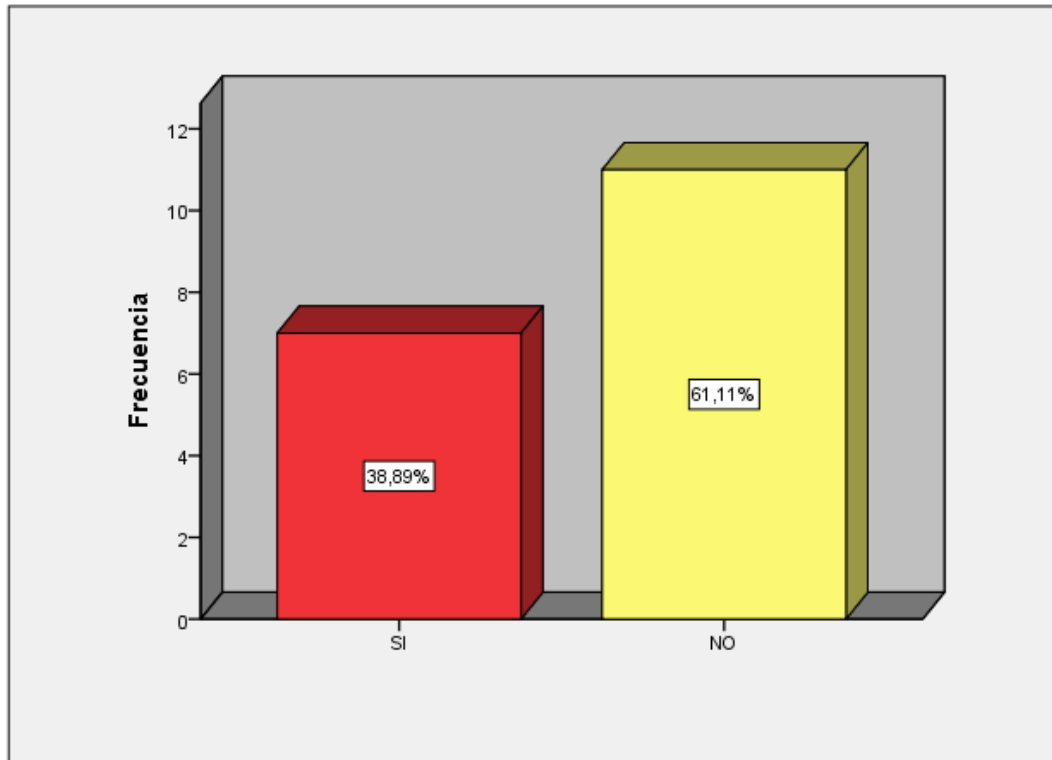
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

Es notable que para 8 personas se debe buscar financiamientos para mejorar el nivel de producción, ya que de esta manera es posible mejorar los equipos, y con ello la calidad de la producción cumpliendo con las expectativas del cliente.

Pregunta 7 ¿Considera Ud. Que la inversión efectuada en el sector carrocerero contribuye al desarrollo económico?

Gráfico 9 Inversión efectuada en el sector carrocerero contribuye al desarrollo económico



Fuente: La encuesta

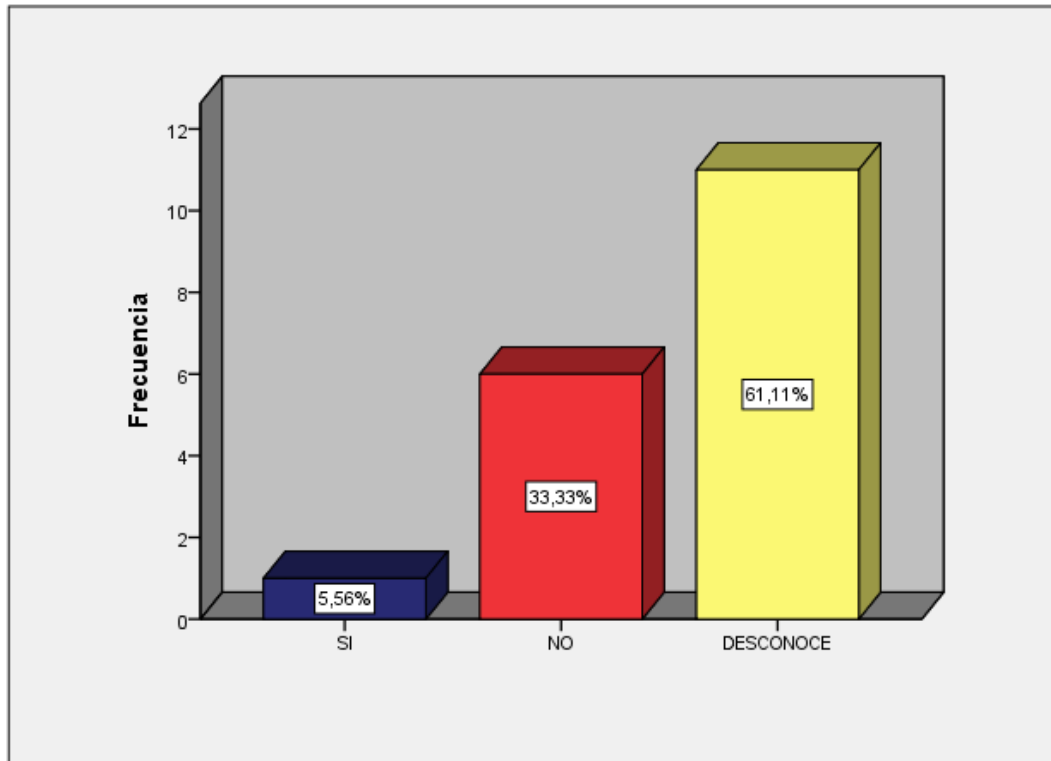
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

Es considerable para 11 personas que la inversión efectuada en el sector carrocerero no contribuye al desarrollo económico, ya que existe una gran apertura a las empresas extranjeras como son de China, Brasil y Colombia, y la apreciación de su producción es de manera considerable.

Pregunta 8 ¿A su criterio el planteamiento actual de la matriz productiva promueve el crecimiento económico del sector carrocero?

Gráfico 10 Criterio el planteamiento actual de la matriz productiva promueve el crecimiento económico del sector carrocero



Fuente: La encuesta

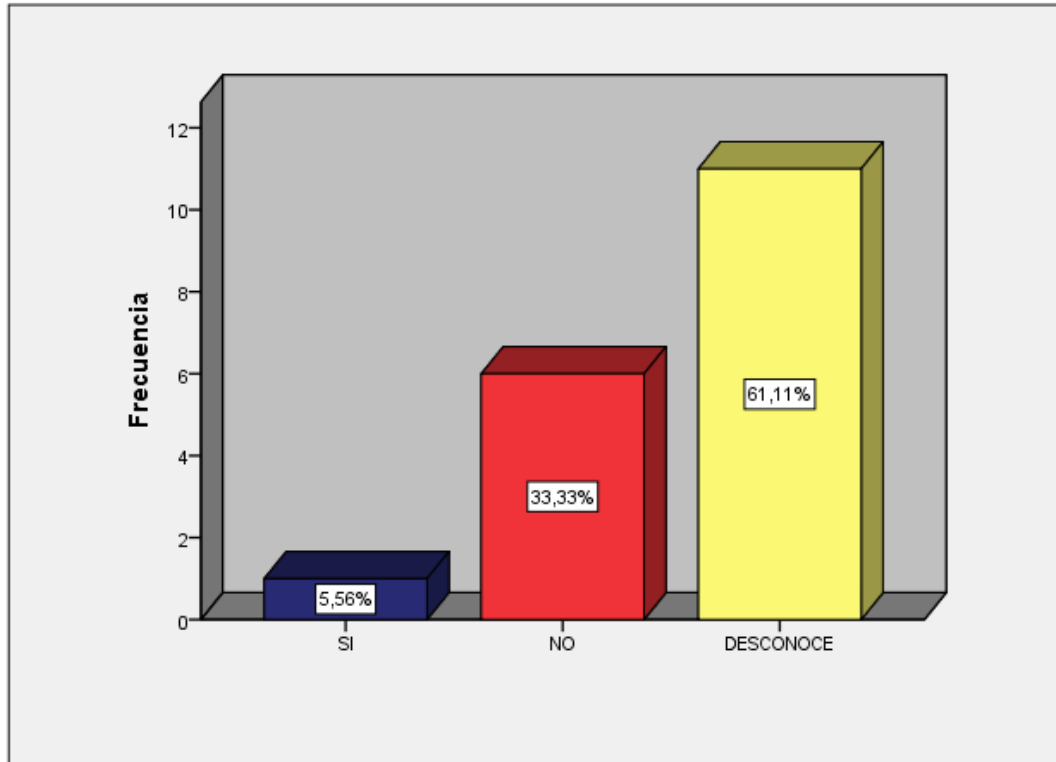
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

Como se refleja en los resultados obtenidos de la encuesta, 11 personas desconocen que el planteamiento actual de la matriz productiva promueva el crecimiento económico del sector carrocero, la mayoría de las personas encuestadas no tienen un concepto claro de cómo la matriz productiva interviene en el desarrollo económico.

Pregunta 9 ¿En qué nivel considera Ud. Que el sector carrocero aporta a la economía del país?

Gráfico 11 Nivel que considera Ud. Que el sector carrocero aporta a la economía del país



Fuente: La encuesta

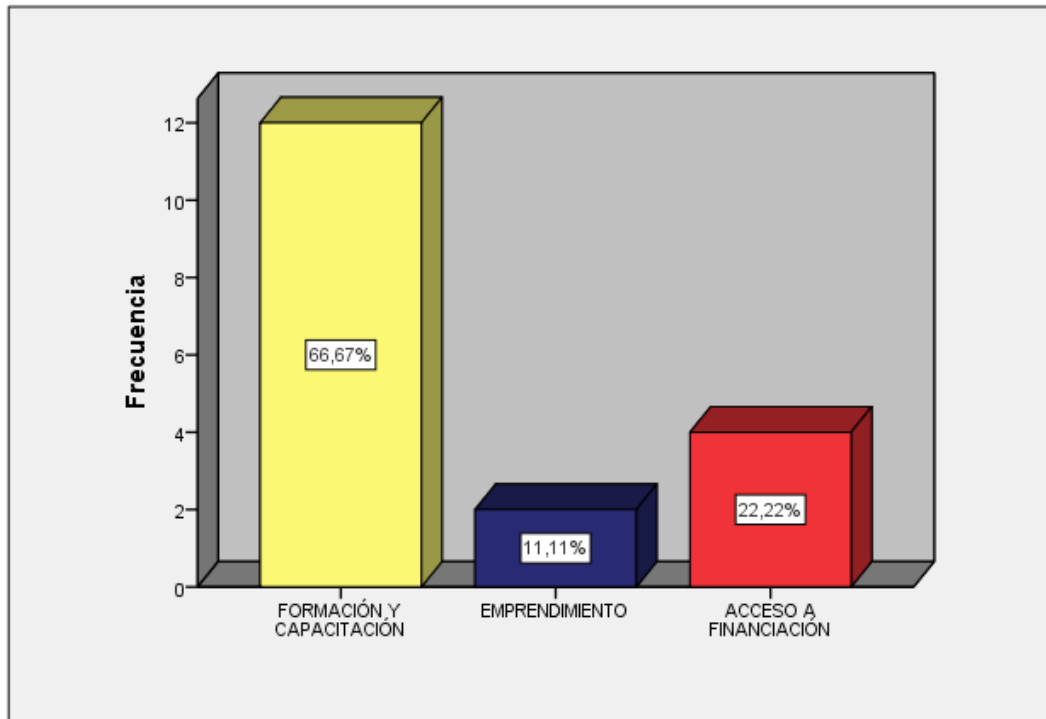
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

Para 11 personas el nivel que el sector carrocero aporta a la economía del país es bajo, debido a que el área del empleo, principal fuente económica del sector ha ido en decadencia ya que la producción ha ido bajando y por lo que ha existido despidos en un porcentaje considerable.

Pregunta 10 ¿Cuáles de las siguientes opciones considera Ud. Que requiere mayor atención a fin de minimizar los niveles de pobreza?

Gráfico 12 Opciones que se considera que requiere mayor atención a fin de minimizar los niveles de pobreza



Fuente: La encuesta

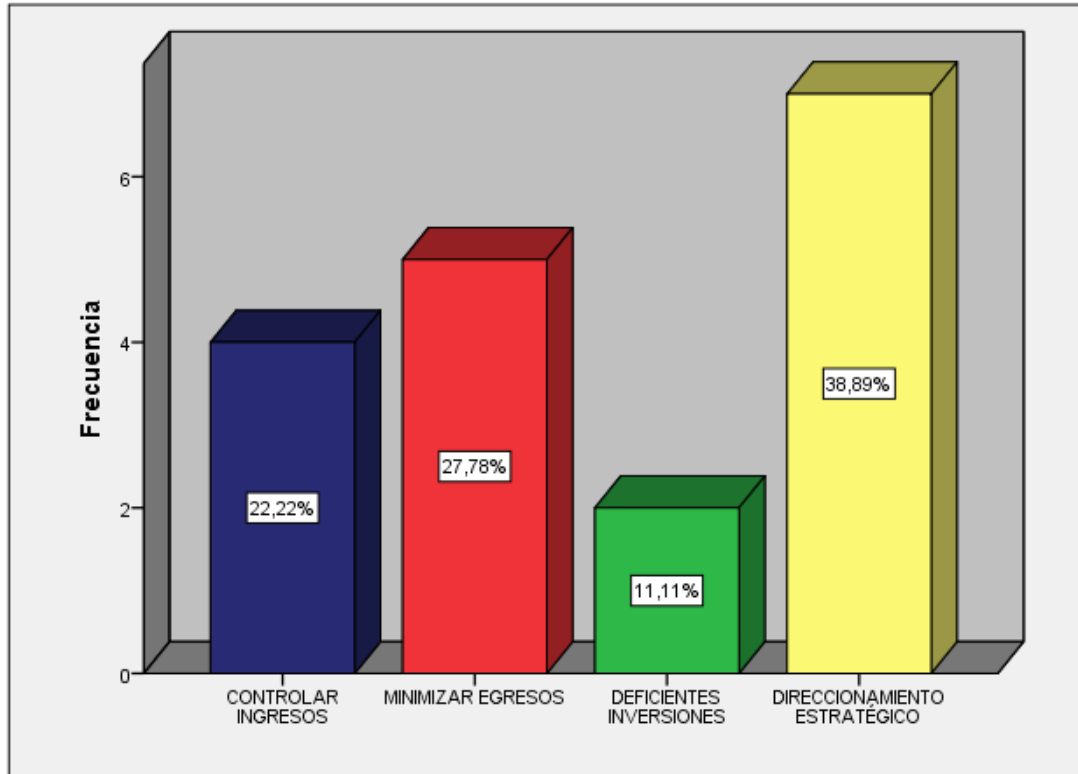
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

El resultado que se refleja es que 12 personas consideran que es de suma importancia formar y capacitar a fin de minimizar los niveles de pobreza en la calidad, puesto que adquieren conocimientos que probablemente no tenían anteriormente, esto puede ayudarlos a ver su trabajo de una manera distinta, ayudándolos a distinguir posibles fallas.

Pregunta 11 ¿Cuáles son los limitantes del desarrollo económico según su criterio?

Gráfico 13 Limitantes del desarrollo económico según su criterio



Fuente: La encuesta

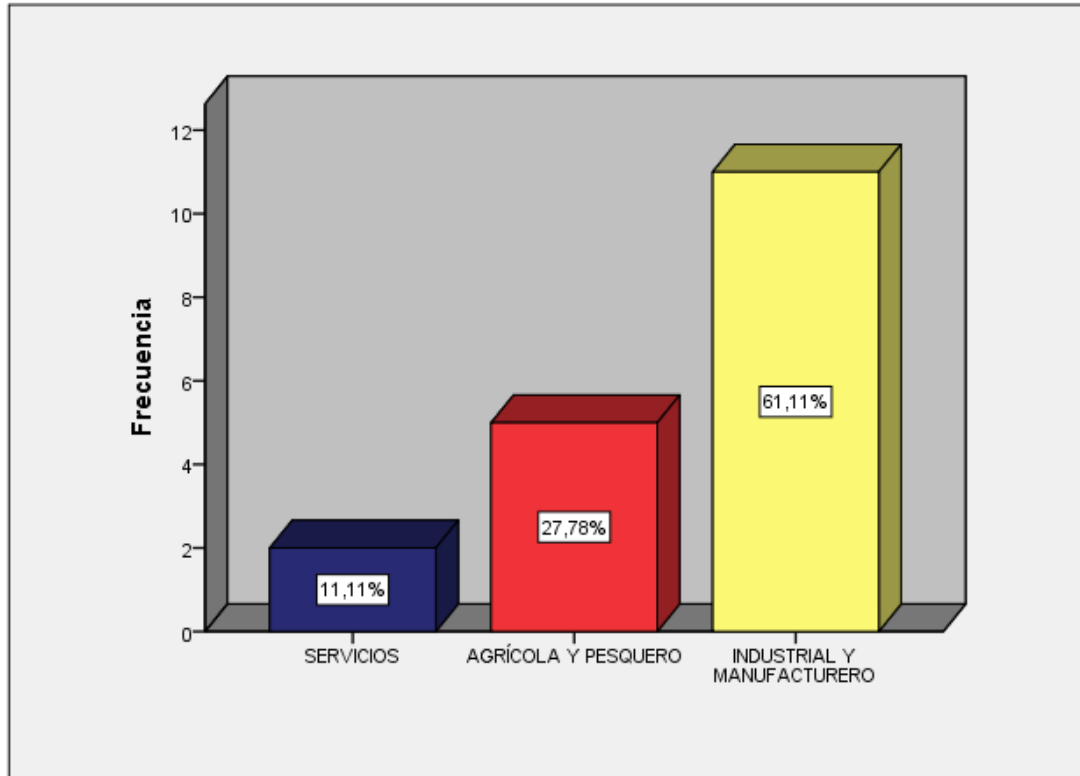
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

Es posible notar con el resultado de las encuestas obtenidas, que 7 personas mencionan que el direccionamiento estratégico es un limitante del desarrollo económico, debido a no se plantean las empresas hacia donde quieren llegar, como lineamientos de base para la proyección y metas empresariales.

Pregunta 12 ¿Cuál de los siguientes sectores industriales influye en el desarrollo económico del país?

Gráfico 14 Sectores industriales que influyen en el desarrollo económico del país



Fuente: La encuesta

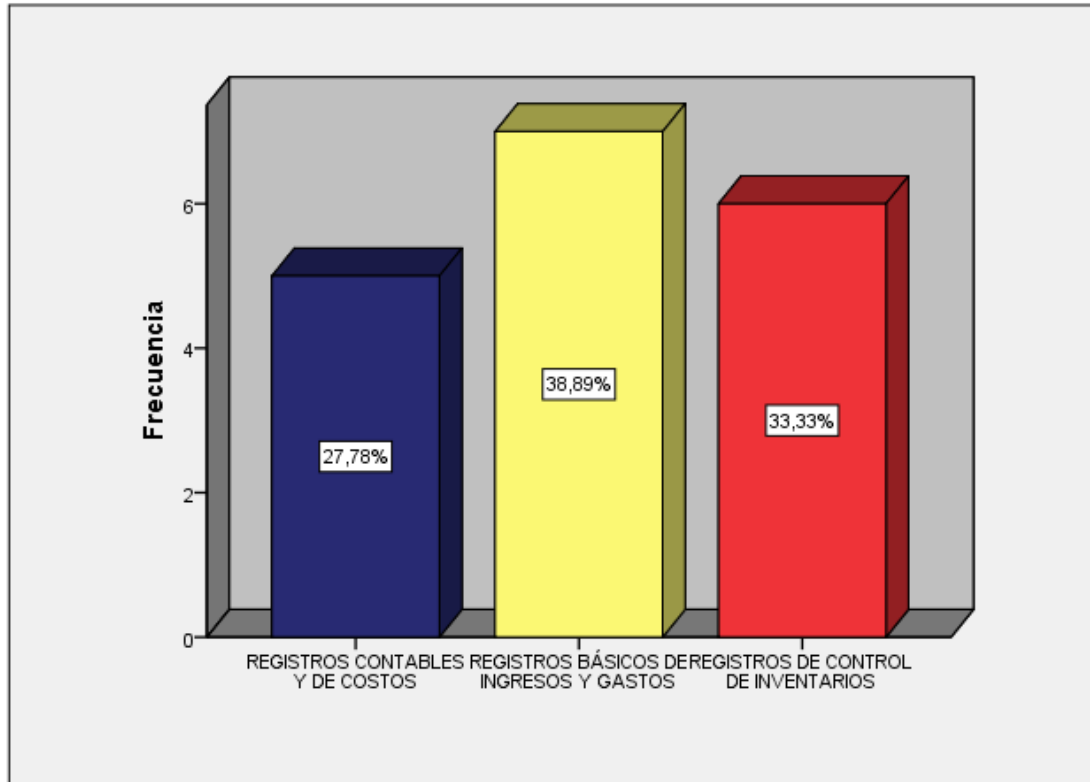
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

De la información recolectada se obtuvo que 11 personas hacen mención al sector industrial y manufacturero como la mayor influencia dentro del desarrollo económico del país, puesto que uno de los sectores más importantes para el país, permite la elaboración de productos con un mayor nivel de valor agregado, en los que existe buena calidad y diferenciación.

Pregunta 13 ¿Señale el tipo de información financiera que utiliza en el desarrollo de sus actividades?

Gráfico 15 Información financiera que utiliza en el desarrollo de sus actividades



Fuente: La encuesta

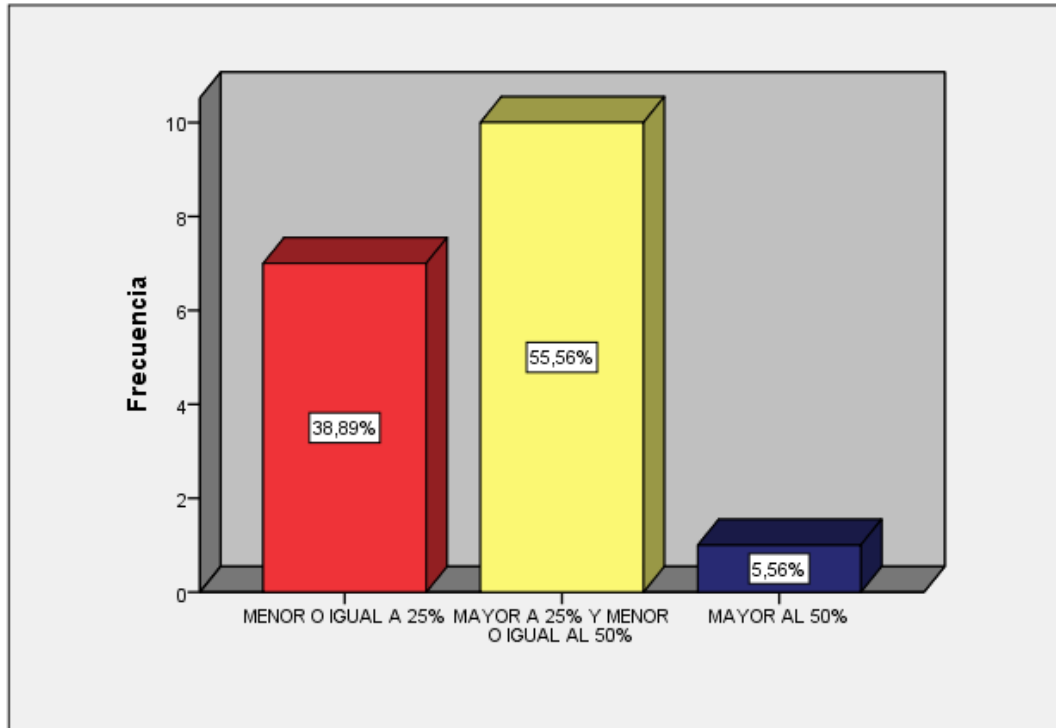
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

Se recabo que 7 personas utilizan los registros básicos de ingresos y gastos, como información financiera para el desarrollo de sus actividades, ya que es una herramienta fundamental que permite conocer el estado en el que se encuentra la empresa, si la productividad de la misma está influenciando en el desarrollo económico.

Pregunta 14 ¿Después del proceso productivo y la distribución legal de las utilidades, cual es la utilidad empresarial que le queda como resultado final?

Gráfico 16 Utilidad empresarial que le queda como resultado final



Fuente: La encuesta

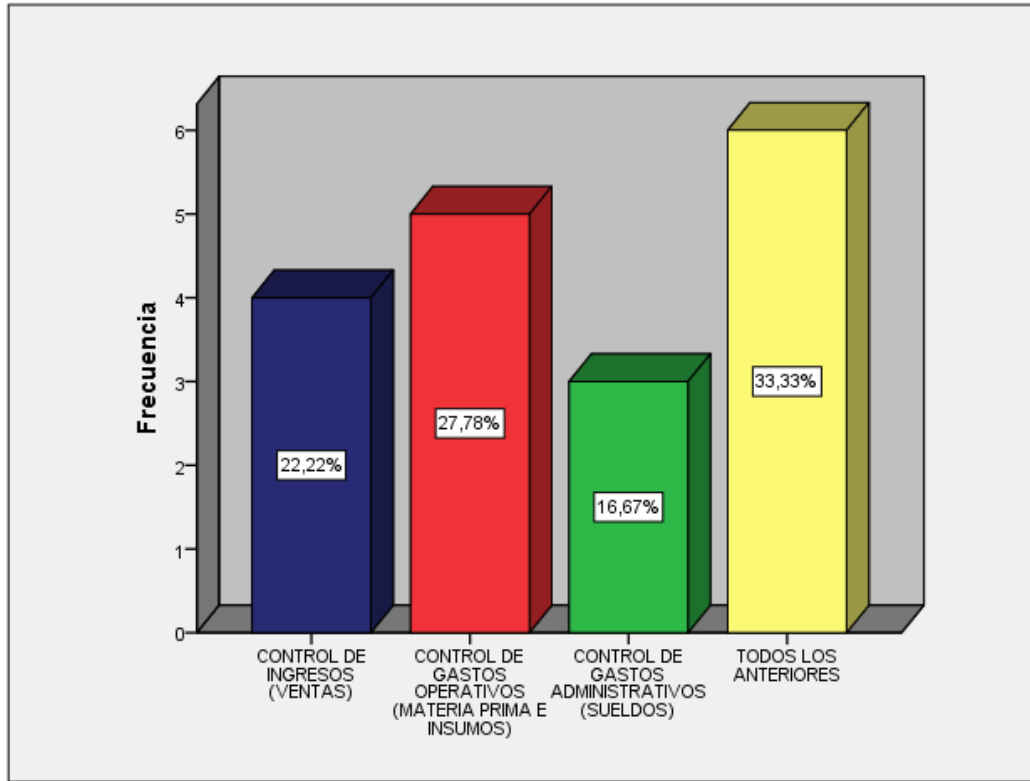
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

Se pudo determinar que más de la mitad de los encuestados determinaron una utilidad que es mayor a 25% y menor o igual al 50%, la utilidad empresarial que queda como resultado final después del proceso productivo y la distribución legal de las utilidades, siendo la ganancia que se obtiene luego de haber realizado los descuentos correspondientes, permite determinar el éxito de la empresa.

Pregunta 15 ¿De qué manera se preserva el activo disponible?

Gráfico 17 Como se preserva el activo disponible



Fuente: La encuesta

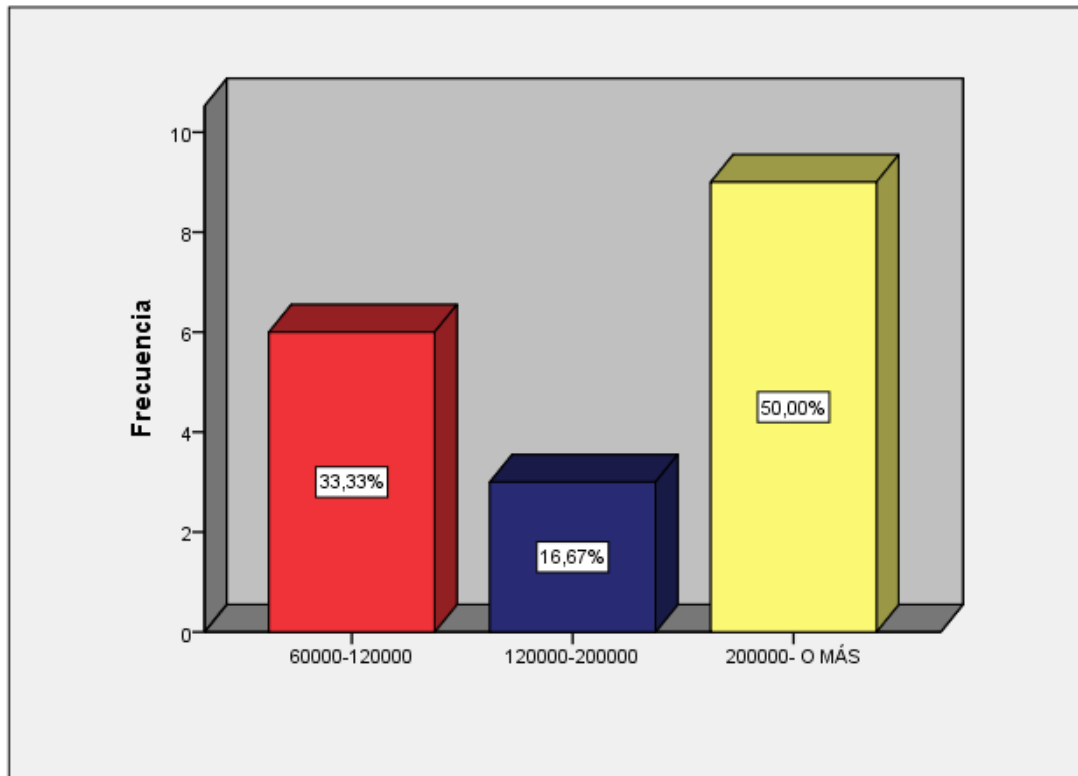
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

En la encuesta se obtuvo que 6 personas manejan su flujo de efectivo disponible a través del control de ingresos (ventas), control de gastos operativos (materia prima e insumos), control de gastos administrativos (sueldos), por lo que consideran que es importante cada uno de ellos, manteniendo de manera eficaz y eficiente el efectivo disponible.

Pregunta 16 ¿Cuál es el monto promedio mensual de activos circulantes en su empresa?

Gráfico 18 Monto promedio mensual de activos circulantes



Fuente: La encuesta

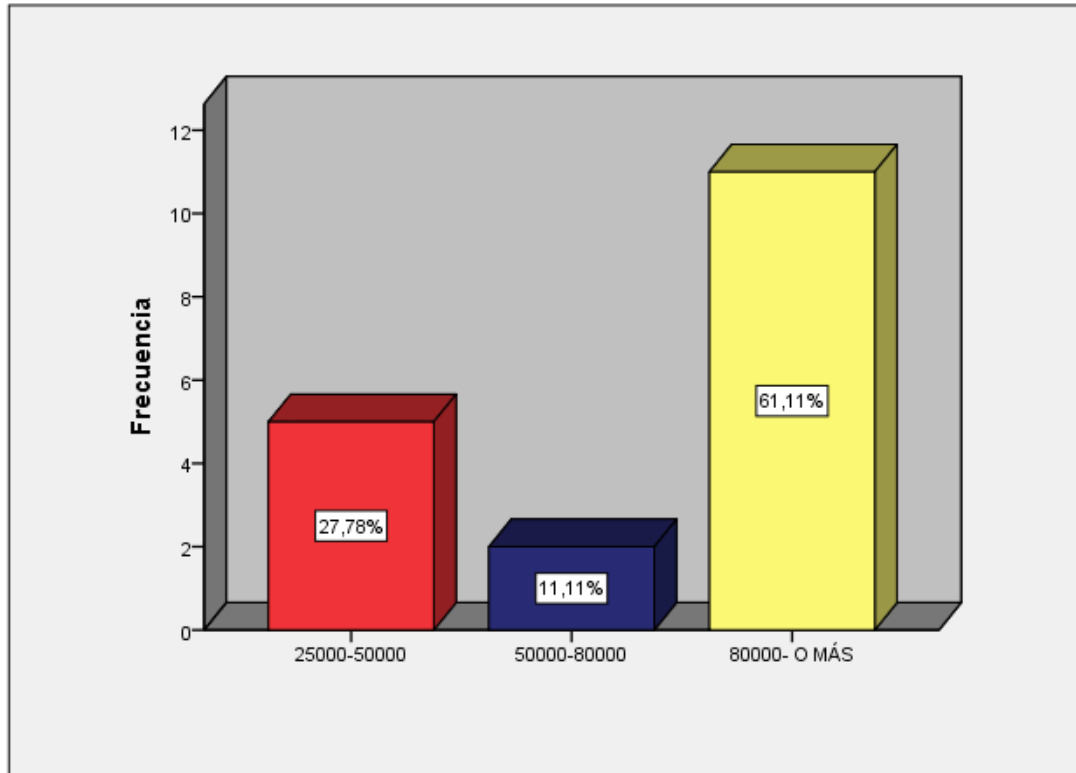
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

Se encontró que 9 personas respondieron que su promedio mensual de activos circulantes es de \$20000 o más, por lo que es posible salir de deudas a corto plazo que tengan las empresas, es decir que es un dinero que está a disposición de la empresa para ser utilizado en cualquier momento.

Pregunta 17 ¿Cuál es el monto promedio mensual de pasivos circulantes en su empresa?

Gráfico 19 Monto promedio mensual de pasivos circulantes



Fuente: La encuesta

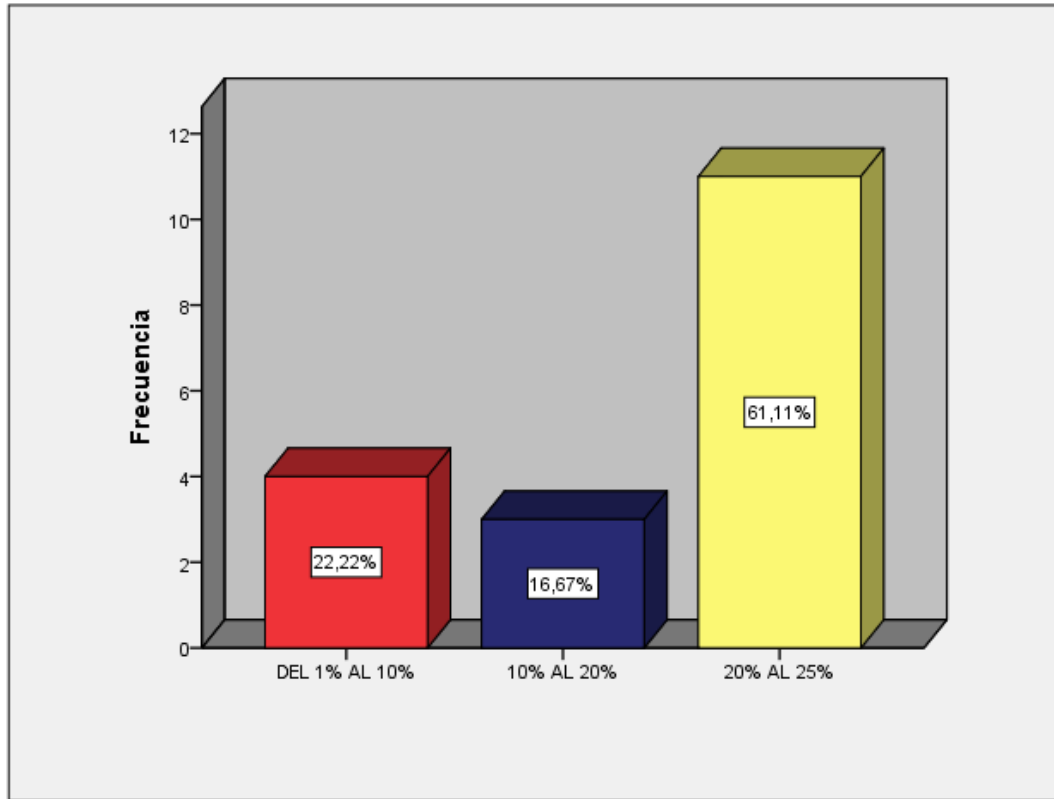
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

Se pudo obtener que la mayoría de las personas encuestadas que son el 61,1% siendo 11 personas, el promedio mensual de pasivos circulantes de la empresa se encuentra entre \$80.000 o más, es decir deudas a corto plazo que deben ser pagas en un plazo inferior a 12 meses, ya que no existe intención de que permanezca en la empresa durante mucho tiempo.

Pregunta 18 ¿Qué porcentaje de sus pasivos es de largo plazo?

Gráfico 20 Porcentaje de pasivos a largo plazo



Fuente: La encuesta

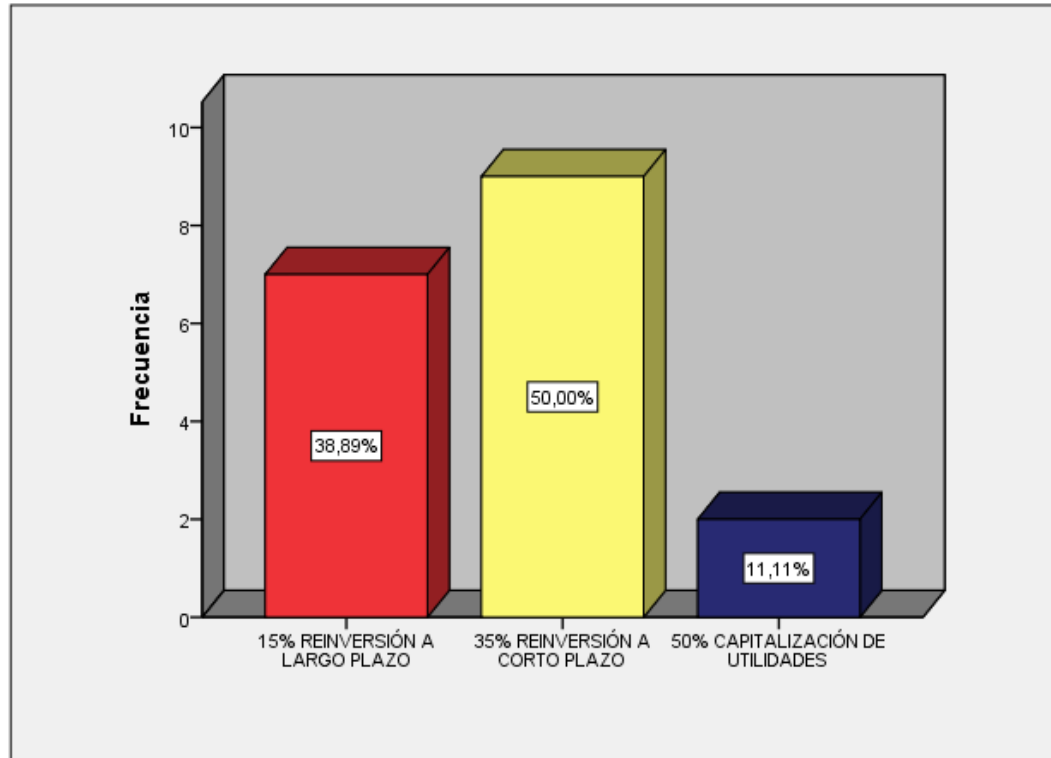
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

Se refleja como resultado que 11 empresas mantienen sus pasivos a largo plazo entre el 20% al 25%, puesto que son originados por la necesidad de financiamiento ya sea por la adquisición de activos fijos, préstamos u obligaciones por pagar, que permitan mejorar la productividad e incrementar el desarrollo económico.

Pregunta 19 ¿Del total de la inversión empresarial que porcentaje representa la mayoría de la gestión financiera?

Gráfico 21 Porcentaje que representa la mayoría de la gestión financiera



Fuente: La encuesta

Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

De las encuestas se obtuvo que 9 personas prefieren mantener el 35% de reinversión a corto plazo del total de la inversión empresarial, representando en la gestión financiera, que pueden ser invertidos en activos a corto plazo, a fin de proteger la liquidez.

En este argumento, la información recabada en referencia al comportamiento de los factores que intervienen en la productividad se pudo establecer que es importante tomar en consideración elementos como la calidad, y el nivel de producción, en la cual los empresarios manifiestan que el eje vital para proyectar un producto de alta gama está sustentado en el abastecimiento tanto de la materia prima como insumos que intervienen en el proceso productivo del sector carrocero, por tanto la información recabada en la investigación de campo permitió generar un análisis global de la situación actual de dichas empresas. También se pudo determinar que los

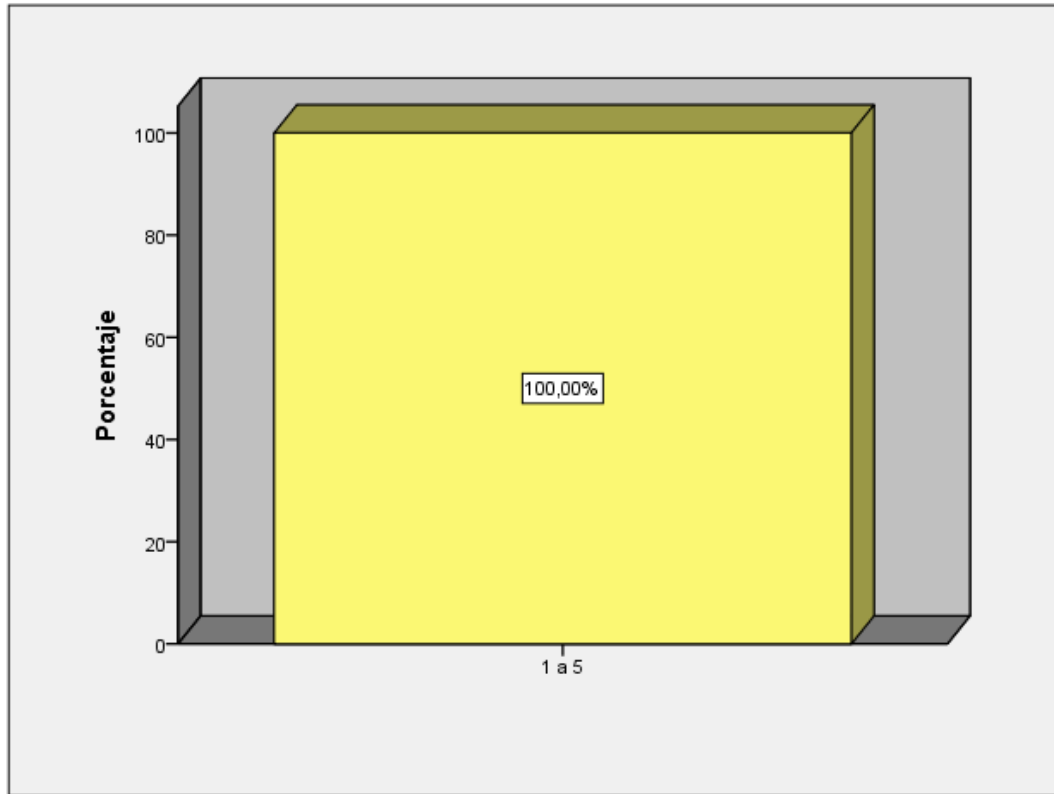
empresarios toman en consideración en el manejo direccional de sus empresas acciones encaminadas al eficiente uso de los recursos organizacionales, de tal manera que se determinó la importancia de establecer una capacitación y entrenamiento permanente a la fuerza laboral, para acceder a un acoplamiento idóneo de cada uno de los recursos, con la finalidad de generar un proceso productivo óptimo, para el cumplimiento de metas y por tanto acceder a un alto rendimiento en el sector industrial.

A través de la ficha de observación fue posible obtener los datos para identificar los factores que intervienen en la productividad como: satisfacción del cliente, cumplimiento de sus compromisos, cumplimiento de cantidad, compromiso de calidad, compromiso de despacho, uso de recursos, requerimiento unitario de insumos, que intervienen en la productividad, cada resultado fue posible analizar y tener una idea clara de la productividad de cada carrocería.

TABULACIÓN DE LA FICHA DE OBSERVACIÓN

Pregunta 20 ¿Cuántas carrocerías fabrican?

Gráfico 22 Cantidad de carrocerías que fabrican



Fuente: La ficha de observación

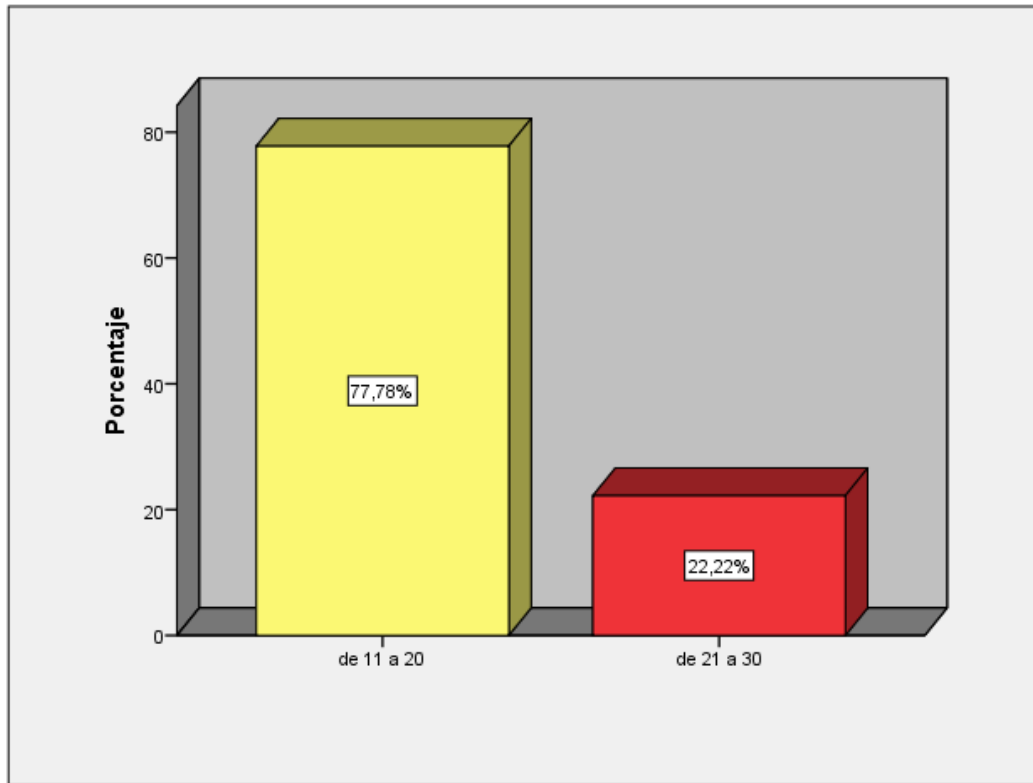
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

En la ficha de observación se pudo visualizar que las 18 carrocerías encuestadas fabrican de entre 1 a 5 carrocerías mensualmente, manteniendo un promedio de producción en todas.

Pregunta 21 ¿Cuántos empleados intervienen en la fabricación?

Gráfico 23 Cantidad de carrocerías que fabrican



Fuente: La ficha de observación

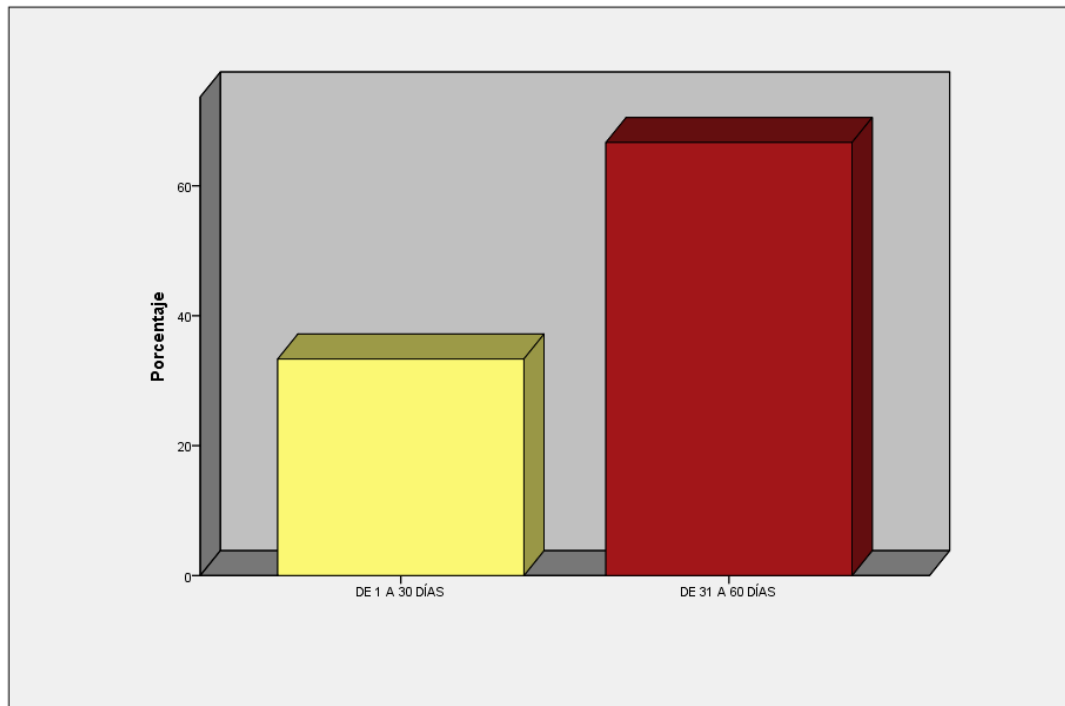
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

Como es notable, se encontró que 14 empresas encuestadas respondieron que de 11 a 20 personas mantienen en la intervención de la0000 fabricación carrocera, hacen mención a la eficacia y eficiencia productiva que permite la apreciación del producto y de esta manera el incremento del desarrollo económico.

Pregunta 22 ¿Qué tiempo se demoran?

Gráfico 24 Tiempo que se demoran en la fabricación



Fuente: La encuesta

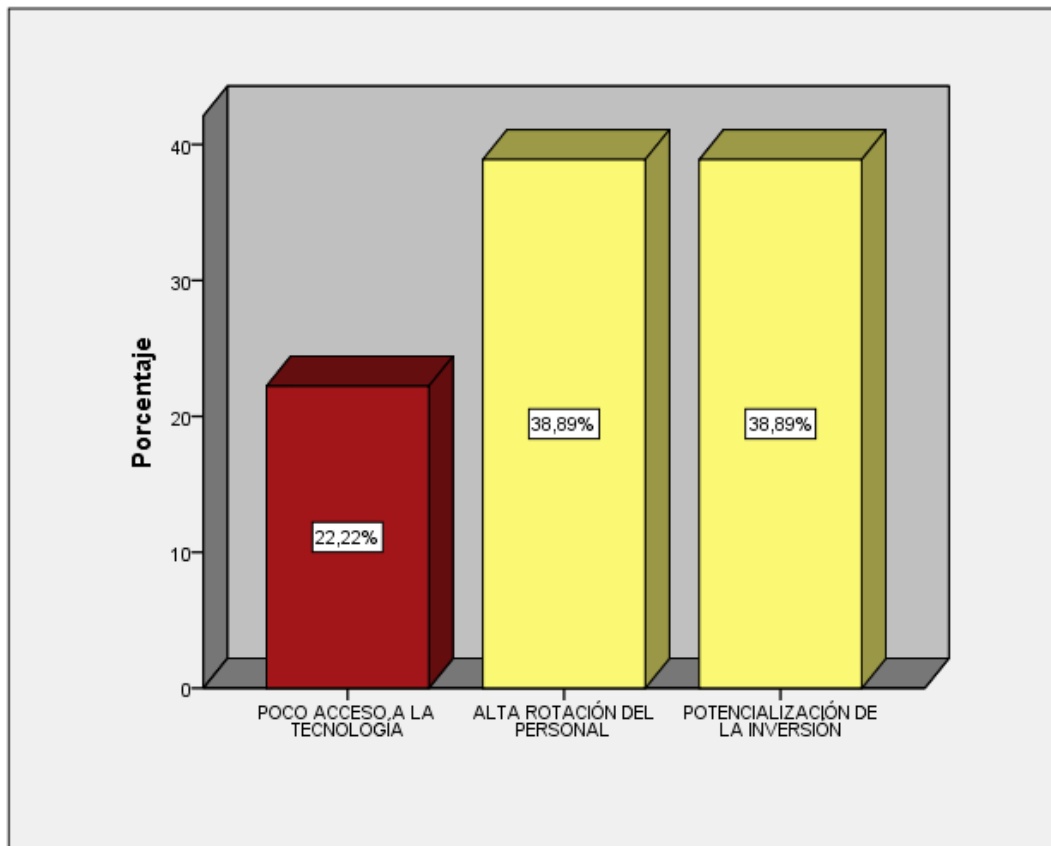
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

De las empresas encuestadas se obtuvo como resultado que 12 empresas carroceras, que es la mayoría, demoran alrededor de 31 a 60 días en su proceso productivo, debido a las carroceras que son más pedidas por el cliente, es decir los pedidos que generan más productividad al sector y rentabilidad para el desarrollo económico del mismo.

Pregunta 23 ¿Problemas en la producción?

Gráfico 25 Problemas de la producción



Fuente: La ficha de observación

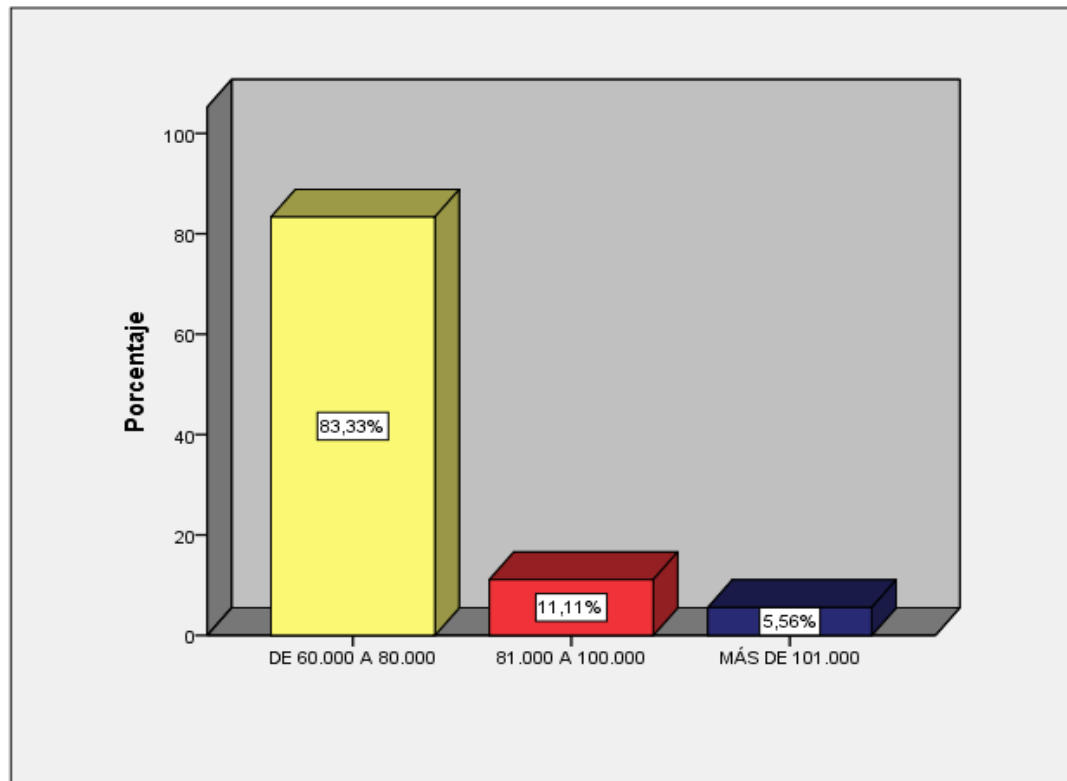
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

Se ve reflejado en los gráficos que los problemas productivos se deben a dos factores que son la alta rotación del personal y la potencialización de la inversión, lo que ocasiona un mal ambiente laboral, problemas financieros que afecta de manera directa a la productividad del sector y así a su desarrollo económico.

Pregunta 24 ¿Cuánto cuesta?

Gráfico 26 Cuánto cuesta la producción



Fuente: La ficha de observación

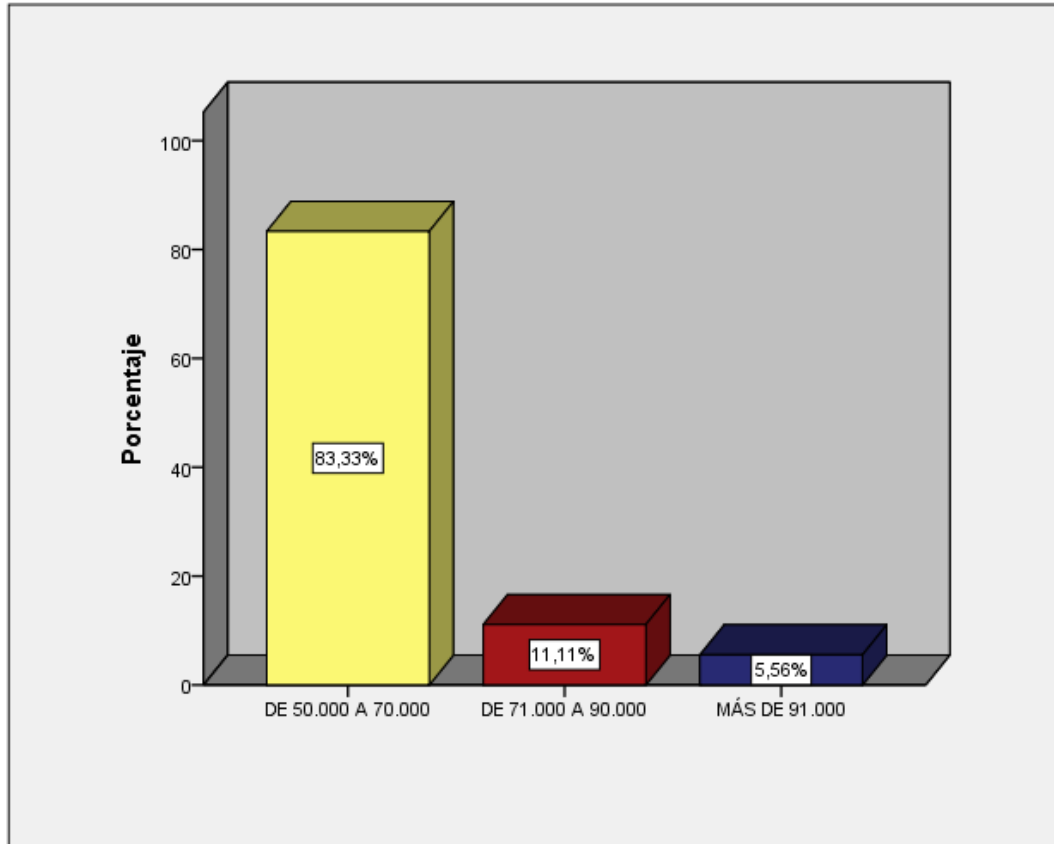
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

Se refleja como resultado que 15 empresas carroceras mantienen un costo promedio que va entre \$60.000 a \$80.000, se debe a distintos factores como materia prima y mano de obra que son los principales factores dentro del proceso productivo.

Pregunta 25 ¿Cuánto invierte?

Gráfico 27 Cantidad que se invierte



Fuente: La ficha de observación

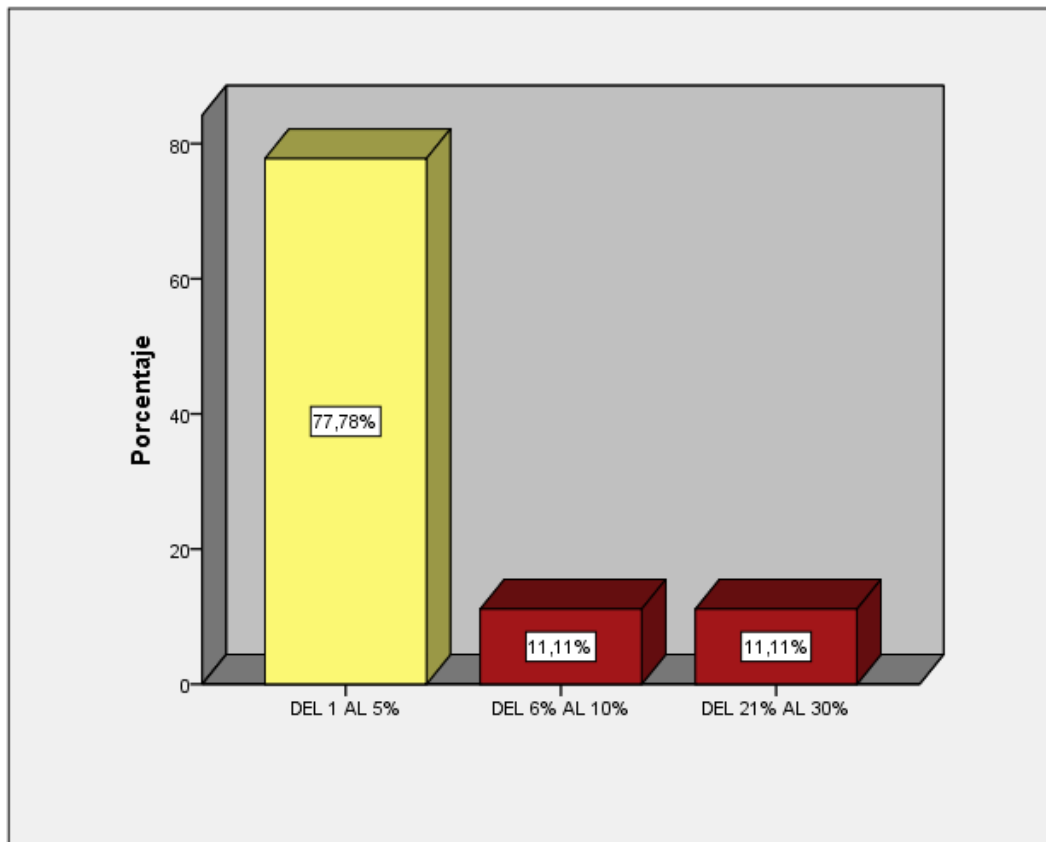
Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

Fue posible encontrar como resultado que 15 empresas carroceras mantienen su inversión entre \$50.000 a \$70.000, siendo la mayoría que tiene el mismo criterio, debido a que sus ventas las mantienen en unas ganancias de entre \$10.000 en adelante.

Pregunta 26 ¿Cuánto redujo la producción en referencia al año anterior?

Gráfico 28 Porcentaje que redujo la producción



Fuente: La ficha de observación

Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis e interpretación de resultados:

Fue posible encontrar como resultado que 14 empresas consideran que la producción tuvo una caída en 1% al 5%, tomando como referencia sus utilidades en comparación con el año anterior, quienes mencionan que las ventas se han ido reduciendo debido a la inserción de la producción extranjera.

En el contexto del análisis efectuado, se establece un enfoque de trabajo cuali cuantitativo, que permite conocer los requerimientos y necesidades del sector carroceros, en referencia a la productividad, de tal manera que se determina la base direccional, del estudio en referencia al rendimiento de las empresas en el mercado, de esta manera se presenta a continuación un análisis estructural de dichos factores:

Objetivo 2: Identificar los niveles de productividad alcanzados por las empresas carroceras incorporadas a la CANFAC en el periodo 2016 – 2017.

En el perfil de medición de la productividad el empresario toma en consideración para el incremento de la misma acceder a un entorno externo e interno integral desde el enfoque de aprovechamiento de oportunidades de negocio que permita dinamizar la inversión, potencializar los recursos humanos, tecnológicos, con la finalidad de promover un crecimiento económico acorde al desarrollo productivo del país.

Tabla 5.1 Tabla de análisis de indicadores de productividad para carrocerías que no llevan contabilidad

| INDICADOR | FÓRMULA | VARIABLES | Carrocerías Alme | | | | Carrocerías Altamirano | | | | Carrocerías Imce | | | | Carrocerías Jácome | | | |
|--|--|-----------------------------------|------------------|----------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------|----------|------------------------------------|---------------------------------------|------------------|----------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------|----------|---------------------------------------|------------------------------------|
| | | | DATOS | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | DATOS | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | DATOS | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | DATOS | | AÑO 2016 | AÑO 2017 |
| | | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | | |
| Satisfacción del Cliente | (SAT = Perc. – Exp.) | Percepción | 5 | 5 | clientes satisfechos | clientes satisfechos | 5 | 5 | clientes satisfechos | clientes satisfechos y recomendadores | 5 | 5 | clientes satisfechos | clientes satisfechos | 5 | 5 | clientes satisfechos y recomendadores | clientes satisfechos |
| | | Expectativas | 5 | 5 | | | 5 | 4 | | | 5 | 5 | | | 4 | 5 | | |
| Efectividad: Cumplimiento de sus Compromisos | Cantidad producida/Cantidad que se debió producir | Cantidad producida | 2 | 2 | efectividad en compromiso | efectividad en compromiso | 2 | 3 | efectividad en compromiso | efectividad en compromiso | 3 | 4 | efectividad en compromiso | efectividad en compromiso | 2 | 2 | efectividad en compromiso | efectividad en compromiso |
| | | Cantidad que se debió producir | 5 | 5 | 40% | 40% | 5 | 5 | 40% | 60% | 5 | 5 | 60% | 80% | 5 | 5 | 40% | 40% |
| Efectividad: Cumplimiento de cantidad | Producción real/Cantidad que se debió producir | Producción real | 2 | 2 | efectividad en cantidad | efectividad en cantidad | 2 | 3 | efectividad en cantidad | efectividad en cantidad | 3 | 4 | efectividad en cantidad | efectividad en cantidad | 2 | 2 | efectividad en cantidad | efectividad en cantidad |
| | | Cantidad que se debió producir | 5 | 5 | 40% | 40% | 5 | 5 | 40% | 60% | 5 | 5 | 60% | 80% | 5 | 5 | 40% | 40% |
| Efectividad: Compromiso de calidad | Cantidad de productos devueltos/ Cantidad de productos despachados | Cantidad de productos devueltos | 0 | 0 | compromiso de calidad | compromiso de calidad | 0 | 0 | compromiso de calidad | compromiso de calidad | 0 | 0 | compromiso de calidad | compromiso de calidad | 0 | 0 | compromiso de calidad | compromiso de calidad |
| | | Cantidad de productos despachados | 2 | 2 | 0% | 0% | 2 | 3 | 0% | 0% | 3 | 4 | 0% | 0% | 2 | 2 | 0% | 0% |
| Efectividad: Compromiso De Despacho | Días de Retraso Acumulados/ Cantidad de productos despachados | Días de Retraso Acumulados | 0 | 0 | concordancia compromiso y despacho | concordancia compromiso y despacho | 0 | 0 | concordancia compromiso y despacho | concordancia compromiso y despacho | 0 | 0 | concordancia compromiso y despacho | concordancia compromiso y despacho | 0 | 0 | concordancia compromiso y despacho | concordancia compromiso y despacho |
| | | Nº Despachos Realizados | 2 | 2 | 0% | 0% | 2 | 3 | 0% | 0% | 3 | 4 | 0% | 0% | 2 | 2 | 0% | 0% |
| Eficiente en el uso de los Recursos | Producción/ Insumos materiales | Producción | 2 | 2 | maximización proceso productivo | maximización proceso productivo | 2 | 3 | maximización proceso productivo | maximización proceso productivo | 3 | 4 | maximización proceso productivo | maximización proceso productivo | 2 | 2 | maximización proceso productivo | maximización proceso productivo |
| | | Insumos Materiales | 70000 | 60000 | 0,000029 | 0,000033 | 60000 | 50000 | 0,000033 | 0,000060 | 50000 | 50000 | 0,000060 | 0,000080 | 60000 | 40000 | 0,000033 | 0,000050 |
| Requerimientos Unitarios de Insumos | Cantidad de Insumos Utilizados/ Cantidad de Productos | Mano de Obra | 14 | 17 | requerimiento de insumos | requerimiento de insumos | 17 | 20 | requerimiento de insumos | requerimiento de insumos | 18 | 20 | requerimiento de insumos | requerimiento de insumos | 17 | 18 | requerimiento de insumos | requerimiento de insumos |
| | | Cantidad de Productos | 2 | 2 | 7 | 9 | 2 | 3 | 9 | 7 | 3 | 4 | 6 | 5 | 2 | 2 | 9 | 9 |

Fuente: La ficha de observación
Elaborado por: Castillo Joselyn

Tabla 5.2 Tabla de análisis de indicadores de productividad para carrocerías que no llevan contabilidad

| VARIABLES | Carrocerías Miral | | | | Carrocerías Parego | | | | Carrocerías Solis | | | |
|-----------------------------------|-------------------|----------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------|----------|---------------------------------|---------------------------------------|-------------------|----------|---------------------------------------|------------------------------------|
| | DATOS | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | DATOS | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | DATOS | | AÑO 2016 | AÑO 2017 |
| | AÑO 2016 | AÑO 2017 | | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | | |
| Percepción | 5 | 5 | clientes satisfechos | clientes satisfechos | 5 | 5 | clientes satisfechos | clientes satisfechos y recomendadores | 5 | 5 | clientes satisfechos y recomendadores | clientes satisfechos |
| Expectativas | 5 | 5 | | | 5 | 4 | | | 4 | 5 | | |
| Cantidad producida | 2 | 3 | efectividad en compromiso | efectividad en | 2 | 3 | efectividad en | efectividad en compromiso | 3 | 2 | efectividad en compromiso | efectividad en compromiso |
| Cantidad que se debio producir | 5 | 5 | 40% | 60% | 5 | 5 | 40% | 60% | 5 | 5 | 60% | 40% |
| Producción real | 2 | 3 | efectividad en cantidad | efectividad en cantidad | 2 | 3 | efectividad en cantidad | efectividad en cantidad | 3 | 2 | efectividad en cantidad | efectividad en cantidad |
| Cantidad que se debio producir | 5 | 5 | 40% | 60% | 5 | 5 | 40% | 60% | 5 | 5 | 60% | 40% |
| Cantidad de productos devueltos | 0 | 1 | compromiso de calidad | compromiso de calidad | 0 | 1 | compromiso de calidad | compromiso de calidad | 0 | 1 | compromiso de calidad | compromiso de calidad |
| Cantidad de productos despachados | 2 | 3 | 0% | 33% | 2 | 3 | 0% | 33% | 3 | 2 | 0% | 50% |
| Días de Retraso Acumulados | 0 | 0 | concordancia compromiso y despacho | concordancia a compromiso | 0 | 0 | concordancia a compromiso | concordancia compromiso y despacho | 0 | 0 | concordancia compromiso y despacho | concordancia compromiso y despacho |
| N° Despachos Realizados | 2 | 3 | 0% | 0% | 2 | 3 | 0% | 0% | 3 | 2 | 0% | 0% |
| Producción | 2 | 3 | maximización proceso productivo | maximización proceso productivo | 2 | 3 | maximización proceso productivo | maximización proceso productivo | 3 | 2 | maximización proceso productivo | maximización proceso productivo |
| Insumos Materiales | 50000 | 50000 | 0,000040 | 0,000060 | 50000 | 50000 | 0,000040 | 0,000060 | 40000 | 40000 | 0,000075 | 0,000050 |
| Mano de Obra | 17 | 20 | requerimiento de insumos | requerimiento de insumos | 18 | 20 | requerimiento de insumos | requerimiento de insumos | 20 | 18 | requerimiento de insumos | requerimiento de insumos |
| Cantidad de Productos | 2 | 3 | 9 | 7 | 2 | 3 | 9 | 7 | 3 | 2 | 7 | 9 |

Fuente: La ficha de observación

Elaborado por: Castillo Joselyn

Tabla 5.3 Tabla de análisis de indicadores de productividad para carrocerías que no llevan contabilidad

| INDICADOR | FÓRMULA | VARIABLES | Carrocerías Fiallos | | | | Carrocerías Impa | | | | Carrocerías Impedsa | | | |
|--|--|-----------------------------------|---------------------|----------|------------------------------------|----------------------------------|------------------|----------|----------------------------------|----------------------------------|---------------------|----------|----------------------------------|----------------------------------|
| | | | DATOS | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | DATOS | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | DATOS | | AÑO 2016 | AÑO 2017 |
| | | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | | |
| Satisfacción del Cliente | (SAT = Perc. – Exp.). | Percepción | 5 | 5 | clientes satisfechos | clientes satisfechos | 5 | 5 | clientes satisfechos | clientes satisfechos | 5 | 5 | clientes satisfechos | clientes satisfechos |
| | | Expectativas | 5 | 5 | | | 5 | 5 | | | 5 | 5 | | |
| Efectividad: Cumplimiento de sus Compromisos | Cantidad producida/Cantidad que se debio producir | Cantidad producida | 3 | 3 | efectividad en compromiso | efectividad en | 2 | 2 | efectividad en | efectividad en | 2 | 3 | efectividad en | efectividad en |
| | | Cantidad que se debio producir | 5 | 5 | 60% | 60% | 5 | 5 | 40% | 40% | 5 | 5 | 40% | 60% |
| Efectividad: Cumplimiento de cantidad | Produccion real/Cantidad que se debio producir | Producción real | 3 | 3 | efectividad en cantidad | efectividad en cantidad | 2 | 2 | efectividad en cantidad | efectividad en cantidad | 2 | 3 | efectividad en cantidad | efectividad en cantidad |
| | | Cantidad que se debio producir | 5 | 5 | 60% | 60% | 5 | 5 | 40% | 40% | 5 | 5 | 40% | 60% |
| Efectividad: Compromiso de calidad | Cantidad de productos devueltos/ Cantidad de productos despachados | Cantidad de productos devueltos | 0 | 0 | compromiso de calidad | compromiso de calidad | 0 | 0 | compromiso de calidad | compromiso de calidad | 0 | 0 | compromiso de calidad | compromiso de calidad |
| | | Cantidad de productos despachados | 3 | 3 | 0% | 0% | 2 | 2 | 0% | 0% | 2 | 3 | 0% | 0% |
| Efectividad: Compromiso De Despacho | Días de Retraso Acumulados/ Cantidad de productos despachados | Días de Retraso Acumulados | 0 | 0 | concordancia compromiso y despacho | concordancia a compromiso | 0 | 0 | concordancia a compromiso | concordancia a compromiso | 0 | 0 | concordancia a compromiso | concordancia a compromiso |
| | | N° Despachos Realizados | 3 | 3 | 0% | 0% | 2 | 2 | 0% | 0% | 2 | 3 | 0% | 0% |
| Eficiente en el uso de los Recursos | Producción/ Insumos materiales | Producción | 3 | 3 | maximización proceso productivo | maximizació n proceso productivo | 2 | 2 | maximizació n proceso productivo | maximizació n proceso productivo | 2 | 3 | maximizació n proceso productivo | maximizació n proceso productivo |
| | | Insumos Materiales | 60000 | 50000 | 0,000050 | 0,000060 | 50000 | 40000 | 0,000040 | 0,000050 | 50000 | 40000 | 0,000040 | 0,000075 |
| Requerimientos Unitarios de Insumos | Cantidad de Insumos Utilizados/ Cantidad de Productos | Mano de Obra | 17 | 30 | requerimiento de insumos | requerimiento de insumos | 20 | 21 | requerimiento de insumos | requerimiento de insumos | 20 | 17 | requerimiento de insumos | requerimiento de insumos |
| | | Cantidad de Productos | 3 | 3 | 6 | 10 | 2 | 2 | 10 | 11 | 2 | 3 | 10 | 6 |

Fuente: La ficha de observación

Elaborado por: Castillo Joselyn

Tabla 5.4 Tabla de análisis de indicadores de productividad para carrocerías que no llevan contabilidad

| INDICADOR | FÓRMULA | VARIABLES | Carrocerías Imesco | | | | Carrocerías Picoso | | | | Carrocerías M y L | | | |
|--|--|-----------------------------------|--------------------|----------|---------------------------------|---------------------------------|--------------------|----------|---------------------------------------|---------------------------------------|-------------------|----------|---------------------------------|---------------------------------|
| | | | DATOS | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | DATOS | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | DATOS | | AÑO 2016 | AÑO 2017 |
| | | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | | |
| Satisfacción del Cliente | (SAT = Perc. – Exp.). | Percepción | 5 | 5 | clientes satisfechos | clientes satisfechos | 5 | 5 | clientes satisfechos y recomendadores | clientes satisfechos y recomendadores | 5 | 5 | clientes satisfechos | clientes satisfechos |
| | | Expectativas | 5 | 5 | | | 4 | 4 | | | 5 | 5 | | |
| Efectividad: Cumplimiento de sus Compromisos | Cantidad producida/Cantidad que se debio producir | Cantidad producida | 4 | 4 | efectividad en | efectividad en | 3 | 3 | efectividad en | efectividad en | 4 | 4 | efectividad en | efectividad en |
| | | Cantidad que se debio producir | 5 | 5 | 80% | 80% | 5 | 5 | 60% | 60% | 5 | 5 | 80% | 80% |
| Efectividad: Cumplimiento de cantidad | Produccion real/Cantidad que se debio producir | Producción real | 4 | 4 | efectividad en cantidad | efectividad en cantidad | 3 | 3 | efectividad en cantidad | efectividad en cantidad | 4 | 4 | efectividad en cantidad | efectividad en cantidad |
| | | Cantidad que se debio producir | 5 | 5 | 80% | 80% | 5 | 5 | 60% | 60% | 5 | 5 | 80% | 80% |
| Efectividad: Compromiso de calidad | Cantidad de productos devueltos/ Cantidad de productos despachados | Cantidad de productos devueltos | 0 | 0 | compromiso de calidad | compromiso de calidad | 0 | 0 | compromiso de calidad | compromiso de calidad | 0 | 0 | compromiso de calidad | compromiso de calidad |
| | | Cantidad de productos despachados | 4 | 4 | 0% | 0% | 3 | 3 | 0% | 0% | 4 | 4 | 0% | 0% |
| Efectividad: Compromiso De Despacho | Días de Retraso Acumulados/ Cantidad de productos despachados | Días de Retraso Acumulados | 0 | 0 | concordancia compromiso | concordancia compromiso | 0 | 0 | concordancia compromiso | concordancia compromiso | 0 | 0 | concordancia compromiso | concordancia compromiso |
| | | N° Despachos Realizados | 4 | 4 | 0% | 0% | 3 | 3 | 0% | 0% | 4 | 4 | 0% | 0% |
| Eficiente en el uso de los Recursos | Producción/ Insumos materiales | Producción | 4 | 4 | maximización proceso productivo | maximización proceso productivo | 3 | 3 | maximización proceso productivo | maximización proceso productivo | 4 | 4 | maximización proceso productivo | maximización proceso productivo |
| | | Insumos Materiales | 60000 | 50000 | 0,000067 | 0,000080 | 60000 | 50000 | 0,000050 | 0,000060 | 100000 | 25000 | 0,000040 | 0,000160 |
| Requerimientos Unitarios de Insumos | Cantidad de Insumos Utilizados/ Cantidad de Productos | Mano de Obra | 17 | 20 | requerimiento de insumos | requerimiento de insumos | 17 | 20 | requerimiento de insumos | requerimiento de insumos | 20 | 19 | requerimiento de insumos | requerimiento de insumos |
| | | Cantidad de Productos | 4 | 4 | 4 | 5 | 3 | 3 | 6 | 7 | 4 | 4 | 5 | 5 |

Fuente: La ficha de observación
Elaborado por: Castillo Joselyn

Tabla 6.1 Tabla de análisis de indicadores de productividad para carrocerías que llevan contabilidad

| INDICADOR | FÓRMULA | VARIABLES | Carrocerías Cepeda | | | | Carrocerías Davmotor | | | | Carrocerías Patricio Cepeda | | | |
|--|--|-----------------------------------|--------------------|----------|---------------------------------------|---------------------------------------|----------------------|----------|------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|----------|------------------------------------|----------------------------------|
| | | | DATOS | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | DATOS | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | DATOS | | AÑO 2016 | AÑO 2017 |
| | | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | | |
| Satisfacción del Cliente | (SAT = Perc. – Exp.) | Percepción | 5 | 5 | clientes satisfechos y recomendadores | clientes satisfechos y recomendadores | 5 | 5 | clientes satisfechos | clientes satisfechos | 5 | 5 | clientes satisfechos | clientes satisfechos |
| | | Expectativas | 4 | 4 | | | 5 | 5 | | | 5 | 5 | | |
| Efectividad: Cumplimiento de sus Compromisos | Cantidad producida/Cantidad que se debio producir | Cantidad producida | 3 | 4 | efectividad en compromiso | efectividad en compromiso | 2 | 3 | efectividad en compromiso | efectividad en compromiso | 2 | 3 | efectividad en compromiso | efectividad en |
| | | Cantidad que se debio producir | 5 | 5 | 60% | 80% | 5 | 5 | 40% | 60% | 5 | 5 | 40% | 60% |
| Efectividad: Cumplimiento de cantidad | Produccion real/Cantidad que se debio producir | Producción real | 3 | 4 | efectividad en cantidad | efectividad en cantidad | 2 | 3 | efectividad en cantidad | efectividad en cantidad | 2 | 3 | efectividad en cantidad | efectividad en cantidad |
| | | Cantidad que se debio producir | 5 | 5 | 60% | 80% | 5 | 5 | 40% | 60% | 5 | 5 | 40% | 60% |
| Efectividad: Compromiso de calidad | Cantidad de productos devueltos/ Cantidad de productos despachados | Cantidad de productos devueltos | 0 | 0 | compromiso de calidad | compromiso de calidad | 0 | 0 | compromiso de calidad | compromiso de calidad | 0 | 0 | compromiso de calidad | compromiso de calidad |
| | | Cantidad de productos despachados | 3 | 4 | 0% | 0% | 2 | 3 | 0% | 0% | 2 | 3 | 0% | 0% |
| Efectividad: Compromiso De Despacho | Días de Retraso Acumulados/ Cantidad de productos despachados | Días de Retraso Acumulados | 0 | 0 | concordancia compromiso y despacho | concordancia compromiso y despacho | 0 | 0 | concordancia compromiso y despacho | concordancia compromiso y despacho | 0 | 0 | concordancia compromiso y despacho | concordancia a compromiso |
| | | N° Despachos Realizados | 3 | 4 | 0% | 0% | 2 | 3 | 0% | 0% | 2 | 3 | 0% | 0% |
| Eficiente en el uso de los Recursos | Producción/ Insumos materiales | Producción | 3 | 4 | maximización proceso productivo | maximización proceso productivo | 2 | 3 | maximización proceso productivo | maximización proceso productivo | 2 | 3 | maximización proceso productivo | maximizació n proceso productivo |
| | | Insumos Materiales | 100000 | 90000 | 0,000030 | 0,000044 | 60000 | 55000 | 0,000033 | 0,000055 | 50000 | 50000 | 0,000040 | 0,000060 |
| Requerimientos Unitarios de Insumos | Cantidad de Insumos Utilizados/ Cantidad de Productos | Mano de Obra | 20 | 11 | requerimiento de insumos | requerimiento de insumos | 17 | 18 | requerimiento de insumos | requerimiento de insumos | 19 | 20 | requerimiento de insumos | requerimiento de insumos |
| | | Cantidad de Productos | 3 | 4 | 7 | 3 | 2 | 3 | 9 | 6 | 2 | 3 | 10 | 7 |

Fuente: La ficha de observación
Elaborado por: Castillo Joselyn

Tabla 6.2 Tabla de análisis de indicadores de productividad para carrocerías que llevan contabilidad

| INDICADOR | FÓRMULA | VARIABLES | Carrocerías Varma | | | | Carrocerías Ibimco | | | |
|--|--|-----------------------------------|-------------------|----------|---------------------------------------|---------------------------------------|--------------------|----------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| | | | DATOS | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | DATOS | | AÑO 2016 | AÑO 2017 |
| | | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | | | AÑO 2016 | AÑO 2017 | | |
| Satisfacción del Cliente | (SAT = Perc. – Exp.). | Percepción | 5 | 5 | clientes satisfechos y recomendadores | clientes satisfechos y recomendadores | 5 | 5 | clientes satisfechos y recomendadores | clientes satisfechos y recomendadores |
| | | Expectativas | 4 | 4 | | | 4 | 4 | | |
| Efectividad: Cumplimiento de sus Compromisos | Cantidad producida/Cantidad que se debio producir | Cantidad producida | 4 | 3 | efectividad en compromiso | efectividad en | 3 | 4 | efectividad en | efectividad en |
| | | Cantidad que se debio producir | 5 | 5 | 80% | 60% | 5 | 5 | 60% | 80% |
| Efectividad: Cumplimiento de cantidad | Produccion real/Cantidad que se debio producir | Producción real | 4 | 3 | efectividad en cantidad | efectividad en cantidad | 3 | 4 | efectividad en cantidad | efectividad en cantidad |
| | | Cantidad que se debio producir | 5 | 5 | 80% | 60% | 5 | 5 | 60% | 80% |
| Efectividad: Compromiso de calidad | Cantidad de productos devueltos/ Cantidad de productos despachados | Cantidad de productos devueltos | 0 | 0 | compromiso de calidad | compromiso de calidad | 0 | 0 | compromiso de calidad | compromiso de calidad |
| | | Cantidad de productos despachados | 4 | 3 | 0% | 0% | 3 | 4 | 0% | 0% |
| Efectividad: Compromiso De Despacho | Días de Retraso Acumulados/ Cantidad de productos despachados | Días de Retraso Acumulados | 0 | 0 | concordancia compromiso y despacho | concordancia a compromiso | 0 | 0 | concordancia a compromiso | concordancia a compromiso |
| | | N° Despachos Realizados | 4 | 3 | 0% | 0% | 3 | 4 | 0% | 0% |
| Eficiente en el uso de los Recursos | Producción/ Insumos materiales | Producción | 4 | 3 | maximización proceso productivo | maximización proceso productivo | 3 | 4 | maximización proceso productivo | maximización proceso productivo |
| | | Insumos Materiales | 50000 | 60000 | 0,000080 | 0,000050 | 60000 | 50000 | 0,000050 | 0,000080 |
| Requerimientos Unitarios de Insumos | Cantidad de Insumos Utilizados/ Cantidad de Productos | Mano de Obra | 18 | 19 | requerimiento de insumos | requerimiento de insumos | 17 | 20 | requerimiento de insumos | requerimiento de insumos |
| | | Cantidad de Productos | 4 | 3 | 5 | 6 | 3 | 4 | 6 | 5 |

Fuente: La ficha de observación

Elaborado por: Castillo Joselyn

- Como se puede notar, al aplicar los indicadores de los factores que intervienen en la productividad se tiene los siguientes resultados, en Satisfacción del Cliente en donde depende del diseño del servicio que se preste en concordancia con el servicio realizado y sus especificaciones, aquellas que mantienen un equilibrio de igual manera entre las percepciones y expectativas tienen como resultado a clientes satisfechos, mientras que aquellas que tienen un mayor número en percepciones y menor número en expectativas, tienen como resultado a clientes satisfechos y recomendadores.
- En el factor del cumplimiento de sus compromisos y en el cumplimiento de cantidad aquellas carrocerías que se mantienen en el rango de menos del 50%, se debe a que la cantidad producida es menor a la cantidad que se debió producir, en relación al margen de producción que mantienen las carrocerías. Por el contrario aquellas que tienen como resultado más del 50% se debe a que para ese año la cantidad producida fueron mayor en comparación con la producción anual. La diferencia radica en que el cumplimiento de la cantidad se evalúa su grado de cumplimiento en cuanto a la cantidad prestada, mientras que en el cumplimiento de sus compromisos se basa en la opinión no separa la evaluación del servicio prestado.
- En el compromiso de calidad en donde se evalúa aquellos productos que no cumplen con las especificaciones acordadas por el cliente, se tiene como resultado para todas las carrocerías 0% debido a que no existen productos devueltos, ya que se trabaja con una orden de trabajo, que verifica la calidad, previo al cumplimiento de su entrega.
- En el compromiso de despacho, cuando un producto no está disponible es importante controlar las fechas de entregas comprometidas en relación con la calidad y cantidad, se obtuvo como resultado para todas las carrocerías 0%, ya que no existen días de trabajo acumulado, lo que hace posible despachar lo establecido en la orden de producción a tiempo.

Posterior al análisis estructural de los factores de productividad es importante generar información en referencia al comportamiento organizacional de las empresas en el sector, para ello el siguiente objetivo permitirá el cumplimiento.

Al aplicar una matriz, con la información cuantificable recolectada de las carrocerías, misma que fue establecida en la ficha de información, es posible identificar los niveles alcanzados por las empresas, lo cual es notable en el gráfico, además de una escala, que es analizado posteriormente en la siguiente matriz.

Tabla 7 Niveles de productividad alcanzados por las empresas carroceras incorporadas a la CANFAC en el periodo 2016-2017.

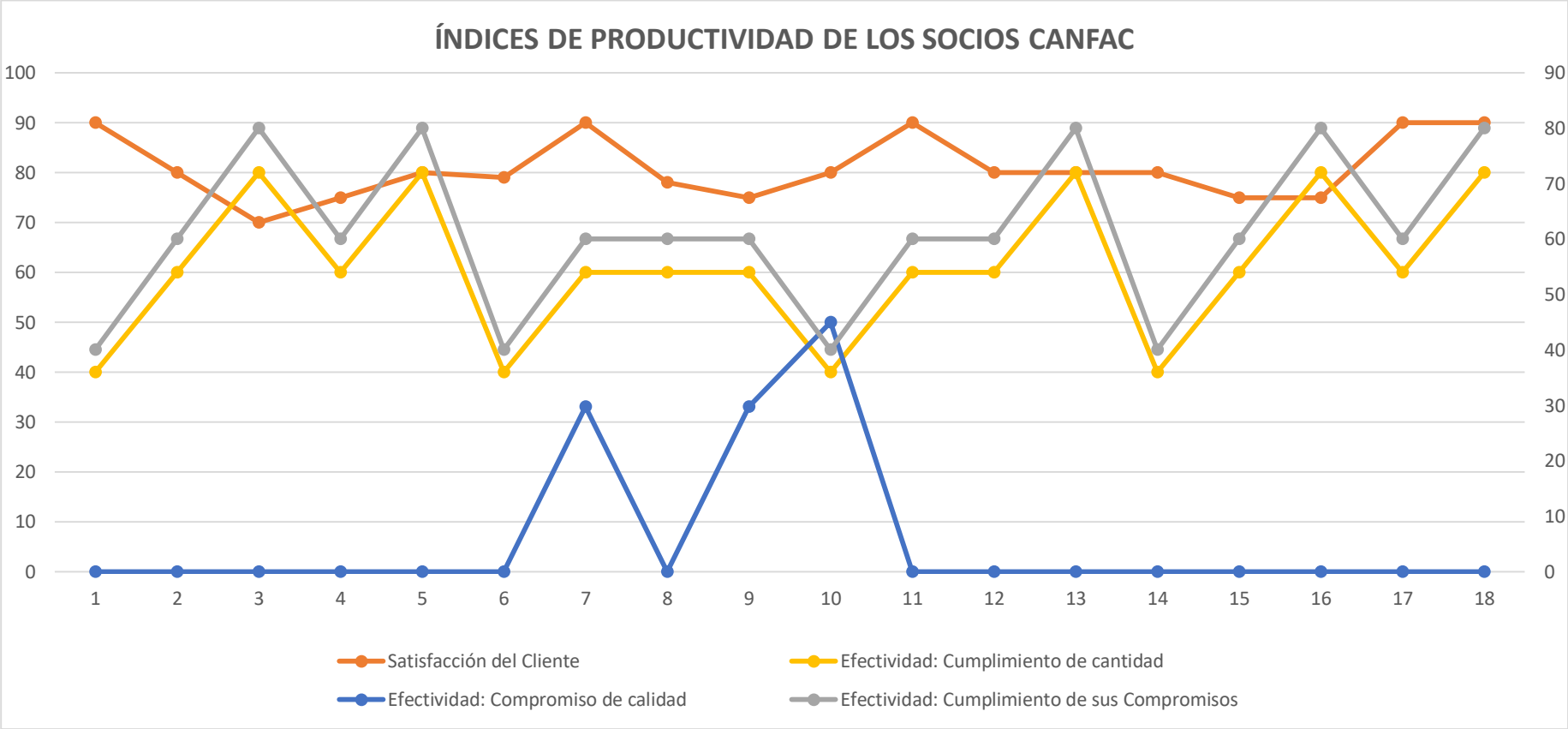
| INDICADOR | CARROCERIAS | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-------------|-----|--------|-------------|------|-----|-------|------|--------|-------|-------|---------|--------|------|---------|--------|--------|-----|
| | ALME | ALT | CEPEDA | DAVID. M | IMCE | JAC | MIRAL | CEP2 | PAREGO | SOLIS | VARMA | FIALLOS | IBIMCO | IMPA | IMPEDSA | IMESCO | PICOSA | MYL |
| Satisfacción del Cliente | 90 | 80 | 70 | 75 | 80 | 79 | 90 | 78 | 75 | 80 | 90 | 80 | 80 | 80 | 75 | 75 | 90 | 90 |
| Efectividad: Cumplimiento de sus Compromisos | 40 | 60 | 80 | 60 | 80 | 40 | 60 | 60 | 60 | 40 | 60 | 60 | 80 | 40 | 60 | 80 | 60 | 80 |
| Efectividad: Cumplimiento de cantidad | 40 | 60 | 80 | 60 | 80 | 40 | 60 | 60 | 60 | 40 | 60 | 60 | 80 | 40 | 60 | 80 | 60 | 80 |
| Efectividad: Compromiso de calidad | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 33 | 0 | 33 | 50 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Efectividad: Compromiso De Despacho | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Eficiente en el uso de los Recursos | 17 | 20 | 11 | 18 | 20 | 25 | 20 | 20 | 20 | 25 | 17 | 30 | 20 | 25 | 25 | 20 | 20 | 40 |
| Requerimientos Unitarios de Insumos | 9 | 7 | 3 | 6 | 5 | 13 | 7 | 7 | 7 | 13 | 6 | 10 | 5 | 13 | 8 | 5 | 7 | 10 |

Fuente: La ficha de observación

Elaborado por: Castillo Joselyn

■ En la aplicación de este indicador interviene la planificación como factor fundamental para el cumplimiento de la producción, como de sus imprevistos, lo que permite reaccionar a tiempo y así tener un resultado positivo dentro de las empresas carroceras, es importante optimizar el rendimiento de la cadena de distribución de productos, y conseguir la satisfacción del cliente a través de la eficacia en su entrega. También es importante controlar las fechas de entregas comprometidas en relación con la cantidad y calidad, lo que hace posible despachar lo establecido en la orden de producción a tiempo.

Gráfico 29 Niveles de productividad alcanzados por las empresas carroceras incorporadas a la CANFAC en el periodo 2016-2017.



Fuente: La ficha de observación

Elaborado por: Castillo Joselyn

Según los resultados obtenidos, al aplicar la matriz de los niveles alcanzados por las carrocerías, es posible notar en el gráfico de los mismos, en la parte superior alcanzado se encuentra Satisfacción del cliente, su nivel más bajo esta 70%, mientras que el nivel más alto está en el 90% alcanzado por dos carrocerías, es decir que los clientes se encuentran totalmente satisfechos.

Seguido está el cumplimiento de la cantidad, debido a que se cumple con las cantidades requeridas por los clientes, acorde a sus requerimientos o pedido, por lo que estos niveles van de la mano, el nivel más alto que alcanzado este indicar está en el 80%, mientras que el nivel más bajo esta entre el 40%.

En el tercer nivel se encuentra el compromiso de calidad, se puede notar que existe una variación, se debe a las temporadas altas y bajas que se registra en el sector carrocerero, por lo que su nivel más bajo alcanzado esta en entre el 6% y 11%, mientras que el nivel más alto alcanzado esta en el 50%.

Por tanto en este contexto es importante establecer una medición de la productividad, parcial como se calcula de la siguiente manera:

INDICES DE PRODUCTIVIDAD

Productividad Humana

$$\frac{\textit{Producción}}{\textit{Insumo Humano}}$$

$$\frac{\$56.000}{\$7.280}$$

Análisis: 7,69 El resultado de este índice permite evidenciar que las empresas carroceras asociadas a la Canfac, en referencia al manejo de la productividad humana, refleja que existe un eficiente cumplimiento de la mano de obra, ya que se cumple con las horas hombre trabajadas acorde al lote de producción establecido, es decir que por cada unidad de producción se utiliza \$7,69, para el pago de la mano de obra que interviene en el proceso productivo.

Productividad de Materiales

$$\frac{\textit{Producción}}{\textit{Insumo Materiales}}$$
$$\frac{\$56.000}{\$48.720}$$

Análisis: 1,14 en este índice se evidencia el acoplamiento de la utilización de cada uno de los materiales e insumos, que intervienen en el proceso productivo, de esta manera se determina que cada uno de los materiales presentan un alto rendimiento en su utilización, lo que quiere decir que por cada unidad de producción se utiliza \$1,14 para colocar la unidad en el mercado.

Productividad Capital

$$\frac{\textit{Producción}}{\textit{Insumo Capital}}$$
$$\frac{\$56.000}{\$48.720}$$

Análisis: 1,14 en el establecimiento de la productividad del capital, se determina que el factor total del capital invertido en la producción, es utilizada integralmente, debido a que se ocupa cada uno de los recursos parciales, en dicho proceso y no existe su utilización y sobre valoración ya que al ser un sistema de trabajo por pedidos, se limita dichos factores. De tal manera que la productividad del capital permite evidenciar que existe una utilización de \$1.14 en la producción de una carrocería que va a ser entregada al cliente.

Se evidencia entonces, que al generar la medición de la productividad total en las carrocerías analizadas la situación empresarial indica que existe un buen perfil productividad debido a la variación, que existe en la demanda en el mercado.

En el proceso investigativo de las empresas del sector carrocerero es importante generar información, de la base y el desarrollo económico y financiero, mediante la utilización de indicadores que permitan generar datos acerca de la evolución de estas empresas en el mercado.

Objetivo 3: Analizar mediante el uso de indicadores la situación económica y financiera de las carroceras pertenecientes a la CANFAC, a fin de conocer su evolución en el periodo 2016-2017.

En el proceso de producción y comercialización del sector carrocerero se toma en consideración que un limitante en el desarrollo económico de la localidad es el inadecuado direccionamiento estratégico, debido a que no existe un proceso formalizado en todo el sector a manejar sus finanzas de forma integral y coordinada, lo cual impide la generación de una evaluación al sistema económico de las empresas del sector con la finalidad de conocer el grado de influencia del manejo de la inversión y como es direccionado a la potencialización de los recursos empresariales.

Es posible obtenerlo a través de la aplicación de indicadores, con la información de los estados financieros de aquellas carrocerías que están obligadas a llevar contabilidad, por lo que se contó con la información de 5 de ellas, de la siguiente manera:

Tabla 8 Índice Financiero de Liquidez Corriente

Activo Corriente / Pasivo Corriente

| | Año 2016 | Año 2017 |
|------------------|----------------------------|---------------|
| | Carrocería Cepeda | |
| Activo Corriente | 4'417.187,18 | 4'996.387,88 |
| Pasivo Corriente | 1'579.736,46 | 1'362.796,53 |
| Resultado | 2,80 | 3,67 |
| | Carrocería Davmotor | |
| Activo Corriente | 10'131.259,00 | 15'307.178,30 |
| Pasivo Corriente | 4'535.929,68 | 13'108.607,90 |
| Resultado | 2,23 | 1,17 |
| | Carrocería Patricio Cepeda | |
| Activo Corriente | 2'415.533,96 | 2'034.067,91 |
| Pasivo Corriente | 1'675.508,51 | 1'389.394,25 |
| Resultado | 1,44 | 1,46 |

| | Carrocería Varma | |
|------------------|-------------------|--------------|
| Activo Corriente | 1'120.747,19 | 2'014.266,07 |
| Pasivo Corriente | 1'213.930,92 | 2'571.035,58 |
| Resultado | 0,92 | 0,78 |
| | Carrocería Ibimco | |
| Activo Corriente | 551.008,39 | 631.409,12 |
| Pasivo Corriente | 685.457,66 | 751.539,34 |
| Resultado | 0,80 | 0,84 |

Fuente: Estados financieros

Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis

Como es posible ver con la aplicación del indicador de liquidez corriente, aquellas carrocerías que tengan como resultado 1, son las que cumplen con sus obligaciones a corto plazo, aquellas que su resultado sea mayor a 1 están en riesgo de tener activos ociosos, y aquellas que su resultado sea menor a 1, son las carrocerías que están en riesgo de no cumplir con sus obligaciones a corto plazo.

Tabla 9 Índice Financiero de Liquidez Severa (Prueba Ácida)

(Activo Corriente - Existencias) / Pasivo Corriente

| | Año 2016 | Año 2017 |
|------------------|----------------------------|---------------|
| | Carrocería Cepeda | |
| Activo Corriente | 4'417.187,18 | 4'996.387,88 |
| Existencias | 144.006,74 | 261.759,98 |
| Pasivo Corriente | 1'579.736,46 | 1'362.796,53 |
| Resultado | 2,70 | 3,47 |
| | Carrocería Davmotor | |
| Activo Corriente | 10'131.259,00 | 15'307.178,30 |
| Existencias | 228.218,45 | 1'411.524,68 |
| Pasivo Corriente | 4'535.929,68 | 13'108.607,90 |
| Resultado | 2,18 | 1,06 |
| | Carrocería Patricio Cepeda | |
| Activo Corriente | 2'415.533,96 | 2'034.067,91 |
| Existencias | 41.061,59 | 703.881,50 |
| Pasivo Corriente | 1'675.508,51 | 1'389.394,25 |
| Resultado | 1,42 | 0,96 |
| | Carrocería Varma | |
| Activo Corriente | 1'120.747,19 | 2'014.266,07 |
| Existencias | 76.522,55 | 46.620,98 |
| Pasivo Corriente | 1'213.930,92 | 2'571.035,58 |
| Resultado | 0,86 | 0,77 |
| | Carrocería Ibimco | |
| Activo Corriente | 551.008,39 | 631.409,12 |
| Existencias | 66.568,15 | 48.580,90 |
| Pasivo Corriente | 685.457,66 | 751.539,34 |
| Resultado | 0,71 | 0,78 |

Fuente: Estados financieros

Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis

A través del índice financiero de liquidez severa es posible notar aquellas carrocerías que su resultado es 1, son las que cumplen con sus obligaciones a corto plazo, mientras que aquellas carrocerías que su resultado es más que 1 son las que corren el riesgo de tener activos ociosos, y las que son menor que 1, son las que corren el riesgo de no cumplir con sus obligaciones a corto plazo.

Tabla 10 Índice financiero de liquidez absoluta

Caja y Bancos / Pasivo Corrie

| | Año 2016 | Año 2017 |
|------------------|----------------------------|---------------|
| | Carrocería Cepeda | |
| Caja y Bancos | 1'099.481,47 | 966.782,82 |
| Pasivo Corriente | 1'579.736,46 | 1'362.796,53 |
| Resultado | 0,70 | 0,71 |
| | Carrocería Davmotor | |
| Caja y Bancos | 195.925,21 | 14.725,43 |
| Pasivo Corriente | 4'535.929,68 | 13'108.607,90 |
| Resultado | 0,04 | 0 |
| | Carrocería Patricio Cepeda | |
| Caja y Bancos | 20.168,55 | 56.109,00 |
| Pasivo Corriente | 1'675.508,51 | 1'389.394,25 |
| Resultado | 0,01 | 0,04 |

| | | |
|------------------|-------------------|--------------|
| | Carrocería Varma | |
| Caja y Bancos | 44.514,45 | 79.488,66 |
| Pasivo Corriente | 1'213.930,92 | 2'571.035,58 |
| Resultado | 0,04 | 0,03 |
| | Carrocería Ibimco | |
| Caja y Bancos | 11.721,74 | 7.220,28 |
| Pasivo Corriente | 685.457,66 | 751.539,34 |
| Resultado | 0,02 | 0,01 |

Fuente: Estados financieros

Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis

Con el índice financiero de liquidez absoluta es posible considerar el efectivo o dinero que se utilizó para pagar las deudas, no se considera las cuentas por cobrar ya que es dinero que aún no ha ingresado a la empresa, aquellas carrocerías que tienen como resultado 0.5, son las que mantienen un índice ideal, es decir un equilibrio, por el contrario aquellas que su resultado es menor a 0.5, no se cumple con las obligaciones de corto plazo.

Tabla 11 Índice financiero de capital de trabajo

Activo Corriente - Pasivo Corriente

| | Año 2016 | Año 2017 |
|------------------|----------------------------|---------------|
| | Carrocería Cepeda | |
| Activo Corriente | 4'417.187,18 | 4'996.387,88 |
| Pasivo Corriente | 1'579.736,46 | 1'362.796,53 |
| Resultado | 2'837.450,7 | 3'633.591,4 |
| | Carrocería Davmotor | |
| Activo Corriente | 10'131.259,00 | 15'307.178,30 |
| Pasivo Corriente | 4'535.929,68 | 13'108.607,90 |
| Resultado | 5'595.329,3 | 2'198.570,4 |
| | Carrocería Patricio Cepeda | |
| Activo Corriente | 2'415.533,96 | 2'034.067,91 |
| Pasivo Corriente | 1'675.508,51 | 1'389.394,25 |

| | | |
|------------------|-------------------|--------------|
| Resultado | 740.025,5 | -644.673,7 |
| | Carrocería Varma | |
| Activo Corriente | 1'120.747,19 | 2'014.266,07 |
| Pasivo Corriente | 1'213.930,92 | 2'571.035,58 |
| Resultado | 93.183,7 | -556.769,5 |
| | Carrocería Ibimco | |
| Activo Corriente | 551.008,39 | 631.409,12 |
| Pasivo Corriente | 685.457,66 | 751.539,34 |
| Resultado | -134.449,3 | -120.130,2 |

Fuente: Estados financieros

Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis

El índice financiero de capital de trabajo refleja que lo ideal, en las carrocerías es que aquellas que tengas un activo corriente mayor que al pasivo corriente, por lo que el excedente puede ser utilizado para generar más utilidades.

Tabla 12 Índice Rentabilidad

Utilidades Netas / Activos Totales

| | Año 2016 | Año 2017 |
|------------------|----------------------------|---------------|
| | Carrocería Cepeda | |
| Utilidades Netas | 171.968,86 | 134.067,91 |
| Activos Totales | 4'739.626,69 | 2'129.519,27 |
| Resultado | 0,03% | 0,06% |
| | Carrocería Davmotor | |
| Utilidades Netas | 361.262,04 | 456.839,34 |
| Activos Totales | 4'535.929,68 | 16'087.100,40 |
| Resultado | 0,08% | 0,03% |
| | Carrocería Patricio Cepeda | |
| Utilidades Netas | 200.749,22 | 360.054,11 |
| Activos Totales | 2'494.374,68 | 5'292.408,18 |

| | | |
|------------------|-------------------|--------------|
| Resultado | 0,08% | 0,07% |
| | Carrocería Varma | |
| Utilidades Netas | 7.429,31 | 0 |
| Activos Totales | 1'294.435,93 | 5'013.839,99 |
| Resultado | 0,01% | 0,00% |
| | Carrocería Ibimco | |
| Utilidades Netas | 51.596,00 | 24.339,49 |
| Activos Totales | 798.217,23 | 870.587,46 |
| Resultado | 0,06% | 0,03% |

Fuente: Estados financieros

Elaborado por: Castillo Joselyn

Análisis

El índice de rentabilidad, permite señalar la efectividad de la administración en el aprovechamiento de los activos disponibles, es decir que muestra la capacidad que poseen las carrocerías en los activos para generar utilidades, sus resultados pueden ser alto o bajo, sin embargo no indica la causa de su origen.

Prosiguiendo con la línea investigativa, se establece la necesidad de generar un análisis estadístico, que permita conocer la realidad económica y financiera, en la que se desenvuelve estas empresas.

Objetivo 4: Determinar mediante un análisis estadístico la incidencia del nivel de productividad con respecto al desarrollo económico de las carrocerías que son parte de la CANFAC.

Es importante tomar en consideración que el análisis estadístico debe estar sustentado en el mapeo de información financiera en referencia a la estructura organizacional de la gestión económica, y así poder conocer el porcentaje de inversión que influye en la productividad en el sector carrocerero.

Al correlacionar la información cuantificable que se encontró, en las encuestas, ficha de observación y aplicación de indicadores es posible conocer la asociación de las

variables de estudio, relacionando la productividad con el desarrollo económico, fue posible hacer un análisis el cual se detalla a continuación:

Correlación de variables

En el proceso de investigación se utilizó el método estadístico de correlación no paramétrica de Spearman que permitió conocer la asociación o interdependencia entre las variables aleatorias del proceso de investigación, las cuales son continuas.

Tabla 13 Correlación de variables

Correlaciones

| | | | ¿A SU CRITERIO QUE RECURSO EMPRESARIAL DEBE SER POTENCIALIZADO PARA GENERAR PRODUCTIVIDAD EN EL SECTOR? | ¿A SU CRITERIO EL PLANTEAMIENTO ACTUAL DE LA MATRIZ PRODUCTIVA PROMUEVE EL CRECIMIENTO ECONÓMICO DEL SECTOR CARROCERO? |
|-----------------|--|--|---|--|
| Rho de Spearman | ¿A SU CRITERIO QUE RECURSO EMPRESARIAL DEBE SER POTENCIALIZADO PARA GENERAR PRODUCTIVIDAD EN EL SECTOR? | Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N | 1,000 . 18 | ,899** ,000 18 |
| | ¿A SU CRITERIO EL PLANTEAMIENTO ACTUAL DE LA MATRIZ PRODUCTIVA PROMUEVE EL CRECIMIENTO ECONÓMICO DEL SECTOR CARROCERO? | Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N | ,899** ,000 18 | 1,000 . 18 |

** La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Fuente: Recolección de información

Elaborado por: Castillo Joselyn

ANALISIS

En este proceso correlacionar se generó una asociación de variables, en al cual se establece que existe una relación significativa bilateral en la correlación de la productividad y el desarrollo económico, en este contexto se puede observar que se generó una relación entre las pregunta número tres y ocho por tanto la significancia de 0.01, positivo permite comprobar la hipótesis en referencia a un cambio organizacional de las empresas del sector carrocero.

Tabla 14 Tabla cruzada

Tabla cruzada ¿CUÁNTAS CARROCERÍAS FABRICAN? * ¿CUAL ES LA FRECUENCIA DE REQUERIMIENTO DE INSUMOS?

Recuento

| | ¿CUAL ES LA FRECUENCIA DE REQUERIMIENTO DE INSUMOS? | | | Total |
|--------------------------------------|---|-----|-----|-------|
| | 100% | 50% | 25% | |
| ¿CUÁNTAS CARROCERÍAS FABRICAN? 1 a 5 | 4 | 11 | 3 | 18 |
| Total | 4 | 11 | 3 | 18 |

Fuente: Recolección de información

Elaborado por: Castillo Joselyn

ANALISIS

En este enfoque estadístico no paramétrico se generó el cruce de la tabla en base al número de carrocerías que fabrican y la frecuencia, la misma que permitió observar que existe una relación significativa orientada a que la utilización de los recursos organizacionales está en un porcentaje del 50%, de esta manera la relación permite generar un nivel de productividad medio, el cual se refleja en el desarrollo económico.

ANALISIS GLOBAL

La utilidad de la prueba establecida en el rango de Spermán permitió generar una relación cuantificable entre la productividad y el desarrollo económico, siendo esto un punto de partida para establecer que existe una alta significancia en el uso de los recursos empresariales para promover productividad y así poder generar la maximización de la materia prima e insumos en referencia al número de carrocerías fabricadas y como éstas se asocian al crecimiento económico del país, en referencia al sector carrocerero, bajo este contexto se optimizó cada recurso para el cumplimiento de la entrega de productos, por lo tanto la relevancia de los indicadores de productividad permitió genera un porcentaje del 50% de productividad en el entorno comercial, es así que bajo este coeficiente de relación el valor de significancia al ser positivo promueve la alta dependencia de la productividad en el desarrollo económico.

4.2 Verificación de la hipótesis

4.2.1 Planteo de la hipótesis

Hipótesis

El incremento de la productividad mejorara el desarrollo económico de las carrocerías asociadas a la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías.

Método Lógico

Hipótesis Nula H_0 : El incremento de la productividad no mejorará el desarrollo económico de las carrocerías asociadas a la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías.

Hipótesis Alterna H_1 : El incremento de la productividad si mejorará el desarrollo económico de las carrocerías asociadas a la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías.

Método Matemático

Hipótesis Nula N_0 : $r_s=0$

Hipótesis Nula N_1 : $r_s \neq 0$

Selección del nivel de significancia

El nivel de significación para la verificación de la presente hipótesis será de: 5% \rightarrow 0,05 Mientras que el nivel de confiabilidad se ubica en 95% \rightarrow 0,95

Estimador estadístico

$$x^2 = \sum \frac{(O - E)^2}{E}$$

x^2 = Valor a calcularse de Chi-cuadrado

\sum = sumatoria

O= Frecuencia observada, datos de la investigación

E= Frecuencia teórica o esperada

Grados de Libertad

Para poder determinar los grados de libertad se utilizará la siguiente fórmula:

$$gl = (c-1)(h-1)$$

$$gl = (2-1)(2-1)$$

$$gl = (1)*(1)$$

$$gl = 1$$

Calculo del Chi-Cuadrado

Tabla 15 Frecuencias observadas

| | SI | NO | TOTAL |
|-------|----|----|-------|
| SI | 2 | 5 | 7 |
| NO | 3 | 8 | 11 |
| TOTAL | 5 | 13 | 18 |

Tabla 16 Frecuencias esperadas

| O | E | O-E | (O-E) ² | (O-E) ² /E |
|----|---|-------|--------------------|-----------------------|
| 5 | 2 | 3,06 | 9,34 | 4,80 |
| 13 | 5 | 7,94 | 63,11 | 12,48 |
| 7 | 3 | 3,94 | 15,56 | 5,09 |
| 11 | 8 | 3,06 | 9,34 | 1,18 |
| | | TOTAL | | 23,55 |

$$X^2_c = 3,84$$

En donde:

O= Frecuencia observada

E= Frecuencia esperada

O-E= Frecuencia observada – Frecuencia esperada

(O – E)²= Resultado de las frecuencias observadas y esperadas

Regla de decisión

$3,84 < 23,55$ por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, es decir que el incremento de la productividad su mejorará el desarrollo económico de las carrocerías asociadas a la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías.

4.3 Limitaciones del estudio

Para el desarrollo del presente trabajo investigativo se tuvo ciertos problemas que al momento de recolectar la información necesaria, así como aplicar las encuestas y las fichas de observación, entre los que se puede citar:

- Muchas empresas son recelosas al proporcionar información financiera y contable
- Las personas que son directivos de CANFAC contaban con muy poco tiempo para la aplicación de los instrumentos de recolección de información.
- Algunas de las carrocerías se encuentran ubicadas fuera del territorio urbano por lo que fue necesario una cita previa para la atención requerida.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

- En el marco organizacional de las empresas carroceras de la localidad se determina que los factores que intervienen en la productividad en estas empresas son la satisfacción del cliente, la cual depende del diseño y del servicio que se preste, misma que va en concordancia con el servicio realizado, otro factor es el cumplimiento de sus compromisos tanto en la calidad del producto, así como el compromiso de despacho, lo que hace posible despachar lo establecido en la orden de producción de forma eficiente al mercado.
- A través del análisis de los niveles de productividad se pudo determinar que existe un perfil de productividad medio, debido a que no hay una alta integración de recursos, de esta manera no se limita la sinergia empresarial que permita generar una satisfacción total del cliente en el entorno comercial.
- La medición de la gestión organizacional de las empresas, que están integradas a la asociación, permitió determinar que la gestión financiera de las carrocerías asociadas es buena, debido a que manejan un direccionamiento equilibrado de los recursos ya que existe inestabilidad en el mercado.
- Se estableció en el análisis estadístico que las carrocerías presentan un alto perfil de significancia en el desarrollo económico del país, puesto que cada una de ellas contribuyen de manera directa e indirecta en el fortalecimiento de la sociedad, a partir de la creación de fuentes de empleo, y de la maximización de la inversión efectuada por parte de los empresarios.
- La CANFAC no cuenta con estrategias organizacionales direccionadas específicamente a sus socios, las mismas que promuevan una mejor productividad y aprovechamiento de oportunidades de desarrollo económico, tanto a nivel empresarial como a nivel sectorial.

5.2 Recomendaciones

- Se recomienda a las empresas generar un análisis y evaluación de la gestión organizacional, en la cual se tome como referencia la utilización de cada uno de los factores de productividad, para que estos sean potencializados y ya no solo acceder a un mejoramiento productivo, sino también a un perfil de alta competitividad en la industria en el país.
- Las empresas que están asociadas a CANFAC deberían generar un perfil de compromiso empresarial, a potencializar la utilización de cada uno de sus recursos con la finalidad de ya no solo satisfacer al cliente, sino generar altas expectativas en el potencial desarrollo económico empresarial, así como su sostenibilidad a través del tiempo...
- Se recomienda a la Asociación de Empresas Carroceras mantener y fortalecer la gestión económica, desde la perspectiva del control interno, con la finalidad de maximizar el uso de los recursos tanto materiales, como humanos y financieros y así poder generar una eficiente participación en el sector industrial.
- Es necesario que la CANFAC apoye a las empresas carroceras en el desarrollo de proyectos de alta competitividad, mediante innovación y desarrollo, lo cual permitirá generar una mejor participación de este sector industrial, en la economía local y nacional.
- Así mismo, es fundamental que la organización diseñe estrategias diferenciadoras, orientadas a generar la maximización de la institución, así como de sus socios, de manera que se conforme una sinergia para potencializar la productividad y que la misma conlleve al crecimiento del desarrollo económico en la ciudad. Algunas de estas estrategias son:
 - Potencializar la utilización de los recursos de CANFAC, para satisfacer las expectativas de los potenciales socios.
 - Identificar y direccionar la planificación estratégica a los socios para fortalecer el mercado nacional.
 - Mejorar el nivel de competencias del talento humano empresarial, a través de capacitaciones profesionales que sirvan

- Desarrollar un plan de mercado, que sirva para gestionar, la calidad y mejorar la imagen corporativa.
- Incrementar la aplicación de buenas prácticas de calidad, en el producto para incrementar el apoyo gubernamental.

MATERIAL DE REFERENCIA

Referencias Bibliográficas

Bibliografía

- Asociación Fondo de Investigadores y editores. (2007). *Artes Literarios*. España: Infoartes.
- Ávila Macedo, J. (2006). *Economía*. México: Editorial Umbral.
- Bernal, Augusto. (2006). *Metodología de la Investigación*. México: Pearson.
- Bernal, Carlos. (2015). *Investigación científica*. México: Trillas.
- CANFAC. (2014). *INFORME DIAGNÓSTICO DEL SECTOR CARROCERO*. Ambato: CANFAC.
- Chango Galarza, M. (2018). CURVA DE APRENDIZAJE COMO FACTOR CLAVE EN EL DESARROLLO DEL SECTOR CARROCERO DE LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA. *MEMORIALIA*, 14.
- Fretes Cibils, V., Giugale, M., & López Cáliz, J. (2006). *Ecuador: una agenda económica y social del nuevo milenio*. Colombia: Alfaomega.
- Granda Guayguacundo, D., & Vargas Trujillo Nataly Silvana. (2018). *Incidencia de las Variables de Desarrollo y Bienestar en el Crecimiento Económico Ecuatoriana, con Énfasis en las MiPymes*. Quito: Universidad Central del Ecuador.
- Hárnecker, M. (2005). *Los conceptos elementales del Materialismo Histórico*. México: siglo xxi editores, s.a.
- Hernández Sampierri, Fernández Collado. (2010). *Metodología de la investigación*. México: Mc Graw Hill.
- Hurtado Cuartas, D. (2008). *Principios de Administración*. Colombia: Fondo Editorial ITM.
- Jácome, L. (01 de Julio de 2017). *El Telégrafo*. Obtenido de El Telégrafo: <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/8/el-sector-carrocero-factura-usd-80-millones-al-ano>
- Jiménez, J., & Castro, A. (2009). *Productividad*. México: El Cid Editor.
- Kopelman, R. (1988). *Administración de la Productividad en las Organizaciones*. México D.F.: McGEAW-HILL.
- Ledis, M. (2007). *Eumed*. Obtenido de Eumed.net: <http://www.eumed.net/tesis-doctorales/2010/lmr/index.htm>
- Ministerio de Industrias y Productividad. (2016). *Rendición de cuentas*. Ambato.
- Ministerio de Industrias y Productividad. (02 de febrero de 2017). *Ministerio de Industrias y Productividad*. Obtenido de Ministerio de Industrias y Productividad: <https://www.industrias.gob.ec/centro-de-fomento-metalmecanico-y-carrocero-en-ambato-beneficiara-a-60-empresas-nacionales/>
- Montero, E. (08 de Noviembre de 2017). *El Comercio*. Obtenido de El Comercio: <https://www.elcomercio.com/actualidad/expositores-expobuss-carrocerias-ecuador-transporte.html>

- Montero, Eduardo. (27 de Abril de 2018). La Hora. *La Hora*. Obtenido de <https://lahora.com.ec/tungurahua/noticia/1102152697/sector-metalmechanico-de-tungurahua-afectado-por-la-importacion-de-carrocerias->
- Muñoz Machado, A. (1999). *La gestión de la Calidad Total en la Administración Pública*. Madrid: Edigrafos, S. A.
- Muñoz Razo, C. (2011). *Cómo Elaborar y Asesorar una Investigación de Tesis*. México: Pearson.
- Muñoz Razo, Carlos. (2011). *Metodología de la investigación*. México: Mc Graw Hill.
- Nordhaus, S. (2010). *Economía*. España: Mc. Graw Hill.
- Ramírez Solano, E. (2001). *Moneda, banca y mercados financieros*. México: Pearson.
- Redacción Motors. (27 de Agosto de 2013). *EL TIEMPO*. Obtenido de EL TIEMPO: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-13019184>
- Rodríguez, F., & Gómez Bravo, L. (1991). *Indicadores de Calidad y Productividad en la empresa*. Venezuela: Editorial Nuevos Tiempos.
- Salinas Ballesteros, A. d., & Pogo Torres, A. V. (2016). *La producción de las Pymes en el sector carroceros de la provincia de Tungurahua*. Ambato: Universidad Técnica de Ambato.
- Sumanth, D. (2001). *Administración para la Productividad Total*. México: Compañía Editorial Continental.
- Tacsan Chen, R. (2007). *Elementos de Macroeconomía*. Costa Rica: EDITORIAL EUMED.
- Valderrama, Santiago. (2008). *Cómo tutoriar una tesis de grado*. Perú: San Marcos.
- Vidal León, G. (2008). *Macroeconomía*. España: Gestión.
- Zermeño, F. (2014). *Lecciones de desarrollo económico*. México: Plaza y Valdez editores.

ANEXOS

Modelo Operativo

En el desarrollo organizacional para el mercado carrocero, es importante establecer un nuevo direccionamiento a través del siguiente modelo operativo.

Gráfico 30 Modelo Operativo



Definición de Estrategias

Tabla 17 Estrategias de mejora de la productividad que promuevan el desarrollo económico de las carrocerías

| | FORTALEZAS | DEBILIDADES |
|--------------------------|--|---|
| FACTORES INTERNOS | <ul style="list-style-type: none"> • Imagen de integración sectorial de 12 años en el entorno empresarial de la localidad. • Calidad y eficiencia de los productos y servicios que se presta al asociado. • Capacidad de direccionamiento estratégico a los integrantes del sector carrocero. | <ul style="list-style-type: none"> • Se limita la socialización de la asociatividad para generar una cadena de valor en el sector carrocero. • Limitaciones financieras no promueve el acceso a innovación y desarrollo como cámara en el mercado productivo. • En la asociación no se alinea recursos |

| | | |
|--|--|---|
| FACTORES EXTERNOS | | organizacionales lo cual limita al acceso a nuevas oportunidades de proyectar una imagen de competitividad sectorial. |
| OPORTUNIDADES | ESTRATEGIAS(FO) MAX/MAX | ESTRATEGIAS(DO) MIN/MAX |
| <ul style="list-style-type: none"> • Acceso a mercados altamente competitivos con el producto del socio. • Direccionamiento a nuevas formas de financiamiento y ampliación de la inversión para el miembro de CANFAC. • Formación de alianzas estratégicas como parte de un nuevo perfil de productividad en el sector. | <ul style="list-style-type: none"> • Potencializar la utilización de los recursos de CANFAC, para satisfacer las expectativas de los potenciales socios. • Identificar y direccionar la planificación estratégica a los socios para fortalecer el mercado nacional. • Mejorar el nivel de competencias del talento humano empresarial, a través de capacitaciones profesionales que sirvan para ser reconocidos a nivel nacional e internacional. | <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar un plan de mercado, que sirva para gestionar, la calidad y mejorar la imagen corporativa. • Incrementar la aplicación de buenas prácticas de calidad, en el producto para incrementar el apoyo gubernamental. • Mejorar la cobertura de la promoción de servicios organizacionales, para así incrementar el número de socios, a través de un talento humano capacitado. |
| AMENAZAS | ESTRATEGIAS(FA)MAX /MIN | ESTRATEGIAS(DA) MIN/MIN |
| <ul style="list-style-type: none"> • Crecimiento de organizaciones que generen cumplimiento de las expectativas gremiales mediante la prestación de servicios y productos con innovación. • La representación gremial sea limitada por la ausencia de nuevos enfoques administrativos y de liderazgo para el socio. | <ul style="list-style-type: none"> • Fortalecer la imagen corporativa del sector, a través de apoyo financiero interno y externo. • Establecer planes de gestión de calidad, imagen corporativa aplicables a corto tiempo para los socios. • Determinar programas de inserción laboral, por medio de alianzas estratégicas con instituciones educativas superiores, para fortalecer la fuerza laboral de los socios. | <ul style="list-style-type: none"> • Aprovechar la asociatividad del sector para proyectar la imagen de CANFAC, como eje del desarrollo económico, para minimizar a la competencia desleal. • Posicionar la imagen de la calidad del producto carroceros, para acceder líneas de inversión y crédito extranjero. • Socializar los resultados de la gestión interna, para mejorar el aporte a la sociedad empresarial de la |

| | | |
|---|--|-------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Se acortan los vínculos de trabajo con la sociedad civil y de gobierno, limitando el crecimiento en el desarrollo económico del país. | | <p>localidad.</p> |
|---|--|-------------------|

Fuente: Recolección de información

Elaborado por: Castillo Joselyn

ENCUESTA

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
CENTRO DE ESTUDIOS DE POSGRADO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

FORMULARIO DE ENCUESTA DIRECCIONADO A LOS REPRESENTANTES DE LAS EMPRESAS CARROCERRA ASOCIADAS A LA CAMARA NACIONAL DE FABRICANTES DE CARROCERÍAS

TEMA: “La Productividad y su impacto en el Desarrollo Económico de las empresas carroceras asociadas a la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías”

OBJETIVO GENERAL: Analizar el nivel de productividad y su impacto en el desarrollo económico de las carrocerías asociadas a la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías

INSTRUCCIONES: Conteste las preguntas con la mayor simplicidad posible. Marque con X una sola vez en el paréntesis indicado

1. ¿Cómo califica la calidad de los productos del sector carrocerero?
 Excelente
 Muy bueno
 Bueno
 Malo
 Regular
2. ¿Cree Ud. que la cantidad producida por el sector abastece al mercado demandante?
 Si
 No
3. ¿A su criterio que recurso empresarial debe ser potencializado para generar productividad en el sector?
 Recurso monetario
 Recurso humano
 Recurso financiero
 Recurso tecnológico
4. ¿Considera que el actual sistema productivo de la localidad está en condiciones de competir internacionalmente?
 Si
 No
5. ¿De qué factor depende la evaluación del rendimiento del sector carrocerero?
 Maquinaria y equipo.
 Recurso humano
 Recurso financiero
6. ¿Para mejorar el nivel de producción el empresario debe?
 Buscar financiamientos
 Evaluar y mejorar los equipos utilizados
 Formación y capacitación
7. ¿Considera Ud. que la inversión efectuada en el sector carrocerero contribuye al desarrollo económico de la localidad?
 Si
 No
8. ¿A su criterio el planteamiento actual de la matriz productiva promueve el crecimiento económico del sector carrocerero?
 Si
 No
 Desconoce
9. ¿En qué nivel considera usted que el sector carrocerero aporta a la economía del país?
 Alto
 Medio
 Bajo
10. ¿Cuáles de las siguientes opciones considera usted que requiere mayor

- atención a fin de minimizar los niveles de pobreza en la localidad?
- () Formación y capacitación
 () Emprendimiento
 () Acceso a Financiación
11. ¿Cuáles son los limitantes el desarrollo económico según su criterio?
- () Controlar ingresos
 () Minimizar egresos
 () Deficientes inversiones
 () Direccionamiento estratégico
12. ¿Cuál de los siguientes sectores industriales influye en el desarrollo económico del país?
- () Servicios
 () Agrícola y pesquero
 () Industrial y manufacturero
13. Señale el tipo de información financiera que utiliza en el desarrollo de sus actividades:
- () Registros contables y de costos
 () Registros básicos de ingresos y gastos
 () Registros de control de inventarios
14. ¿Después del proceso productivo y la distribución legal de las utilidades cual es la utilidad empresarial que le queda como resultado final?
- () Menor o igual al 25%
 () Mayor a 25% y menor o igual al 50%
 () Mayor al 50%
15. ¿De qué manera se maneja el flujo de efectivo disponible?
- () Control de ingresos (ventas)
 () Control de gastos operativos (materia prima e insumos)
 () Control de gastos administrativos (sueldos)
 () Todos los anteriores
16. ¿Cuál es el monto promedio mensual de Activos circulantes en su empresa?
- () 60000-120000
 () 120000-200000
 () 20000- o más
17. ¿Cuál es el monto promedio mensual de Pasivos circulantes en su empresas
- () 25000-50000
 () 50000-80000
 () 80000 o más
18. ¿Qué porcentaje de sus pasivos es de Largo Plazo?
- () Del 1% al 10%
 () Del 10% al 20%
 () Del 20% al 25%
19. ¿Del total de la inversión empresarial que porcentaje representa la mayoría de la gestión financiera?
- () 15% reinversión a largo plazo
 () 35% de reinversión a corto plazo
 () 50% Capitalización de utilidades.

FICHA DE OBSERVACIÓN

| | |
|---|--|
| Lugar: | |
| Fecha: | |
| Evaluador: | |
| OBJETO DE EVALUACIÓN: | |
| RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN DE LA PRODUCTIVIDAD Y SU IMPACTO EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DE LAS CARROCERIAS ASOCIADAS A LA CÁMARA NACIONAL DE FABRICANTES DE CARROCERIAS | |
| ¿Cuántas carrocerías fabrican? | |
| ¿Cuántos empleados intervienen en la fabricación? | |
| ¿Qué tiempo se demoran? | |
| ¿Problemas en la producción? | |
| ¿Cuánto cuesta? | |
| ¿Cuánto invierte? | |
| ¿Cuánto redujo la producción en referencia al año anterior? | |
| Observaciones: | |
| | |

INDUSTRIA
CARROCERA,
**GENERA FUENTES
DE TRABAJO**



INDUSTRIA
DE CARROCERÍA,
**SEGURIDAD Y
COMFORT**
DE PASAJEROS









