



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA**  
**FACULTAD CIENCIAS ADMINISTRATIVAS**  
**CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

**TEMA:**

**EVOLUCIÓN DE LOS INDICADORES FINANCIEROS DE LAS  
EMPRESAS DEL SECTOR DE TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO  
DEL ECUADOR, PERIODO 2019-2023**

**TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR PREVIO A LA OBTENCIÓN  
DEL TÍTULO DE LICENCIADO EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

**AUTOR:**

**Anthony Daniel Vélez Sánchez**

**LA LIBERTAD – ECUADOR**

**JULIO – 2024**

### **Aprobación del profesor tutor**

En mi calidad de Profesor Tutor del trabajo de titulación, **“Evolución de los indicadores financieros de las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador, periodo 2019-2023”**, elaborado por el/la Sr. **Anthony Daniel Vélez Sánchez**, egresado de la Carrera de Contabilidad y Auditoría, Facultad de Ciencias Administrativas de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, previo a la obtención del título de Licenciado en Contabilidad y Auditoría, declaro que luego de haber asesorado científica y técnicamente su desarrollo y estructura final del trabajo, éste cumple y se ajusta a los estándares académicos y científicos, razón por la cual la apruebo en todas sus partes.

**Atentamente**



.....  
**Ing. Valencia Cruzaty Lilia Esther, PhD**

**Profesor tutor**

### **Autoría del trabajo**

El presente Trabajo de Titulación denominado “Evolución de los indicadores financieros de las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador, periodo 2019-2023”, constituye un requisito previo a la obtención del título de Licenciado en Administración de Empresas de la Facultad de Ciencias Administrativas de la Universidad Estatal Península de Santa Elena.

Yo, Anthony Daniel Vélez Sánchez con cédula de identidad número 245081887-3 declaro que la investigación es absolutamente original, auténtica y los resultados y conclusiones a los que he llegado son de mi absoluta responsabilidad; el patrimonio intelectual del mismo pertenece a la Universidad Estatal Península de Santa Elena.

*Anthony Vélez.*

.....  
**ANTHONY DANIEL VÉLEZ SÁNCHEZ**

**C.C. No.: 245081887-3**

## **Agradecimiento**

Quiero expresar mi profundo agradecimiento a la Universidad Estatal Península de Santa Elena por su compromiso con la educación de los jóvenes, y por brindarme la oportunidad de formar parte de su distinguida institución, especialmente en la carrera de Contabilidad y Auditoría. Esta experiencia ha contribuido significativamente a mi desarrollo profesional.

Asimismo, deseo reconocer el compromiso de la Carrera de Contabilidad y Auditoría con sus estudiantes, así como agradecer a cada uno de mis profesores por su invaluable guía, comprensión, paciencia y dedicación al impartir sus conocimientos. Han sido fundamentales en mi preparación para enfrentar los desafíos del mundo profesional.

Quiero expresar mi gratitud especial a mi docente tutor, la Ing. Lilia Valencia Cruzaty PhD, y a mi especialista, el Ing. Leonardo Cañizares Cedeño PhD, por su invaluable orientación en la elaboración de este trabajo de investigación.

***Anthony Daniel Vélez Sánchez***

## **Dedicatoria**

Este trabajo está dedicado a Dios, quien ha sido mi fuente de fortaleza y motivación para perseverar, superar obstáculos y continuar avanzando. Él es quien me ha otorgado salud, vida y sabiduría, permitiéndome alcanzar mis metas.

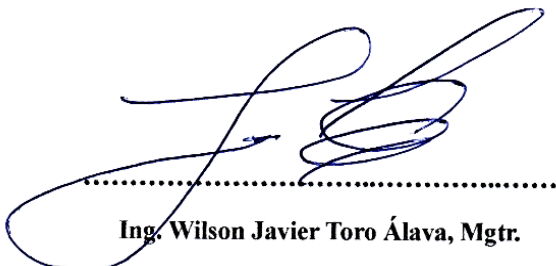
A mis padres Ingrid Sánchez y Daniel Vélez que siempre me han brindado su apoyo incondicional para poder cumplir todos mis objetivos personales y académicos.

A mis hermanos son los que con su cariño me han impulsado siempre a perseguir mis metas y nunca abandonarlas frente a las adversidades.

También a todos los que me han brindado el soporte material y económico para poder concentrarme en los estudios y nunca abandonarlos.

***Anthony Daniel Vélez Sánchez***

## TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN



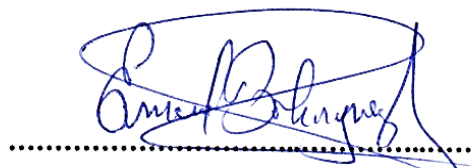
**Ing. Wilson Javier Toro Álava, Mgtr.**  
**DIRECTOR DE LA CARRERA**



**Ing. Edgar Leonardo Cañizares Cedeño, PhD.**  
**PROFESOR ESPECIALISTA**



**Ing. Lilia Esther Valencia Cruzaty, PhD.**  
**PROFESOR TUTOR(A)**



**Ing. Emanuel Augusto Bohórquez Armijos, Mgtr.**  
**PROFESOR GUÍA DE LA UIC**



**Lcdo. Andrés Soriano Soriano**  
**ASISTENTE ADMINISTRATIVO**

## Índice

Introducción .....	14
Planteamiento del problema .....	15
Formulación del problema.....	17
Sistematización.....	17
Objetivo general .....	18
Objetivos específicos.....	18
Justificación.....	18
Mapeo.....	19
Capítulo I. Marco Referencial.....	20
Revisión de literatura.....	20
Desarrollo de teorías y conceptos.....	24
Indicadores financieros.....	24
Indicadores de liquidez. ....	25
Liquidez corriente.....	25
Capital de trabajo.....	25
Indicadores de gestión.....	25
Rotación de cuentas por cobrar. ....	26
Rotación de activos. ....	26
Índices de rentabilidad. ....	26
Rentabilidad sobre activos (ROA). ....	27
Rentabilidad sobre el patrimonio (ROE).....	27
Indicador de endeudamiento. ....	27
Endeudamiento de activo. ....	28
Endeudamiento patrimonial. ....	28
Apalancamiento.....	28
Fundamentos legales .....	29

Capítulo II. Metodología.....	31
Diseño de Investigación .....	31
Métodos de la investigación .....	31
Población y Muestra .....	32
Recolección y Procesamiento de los datos .....	37
Capítulo III Resultados y Discusión .....	39
Análisis de datos cuantitativos .....	39
Dimensión 1: Indicadores de liquidez .....	39
Liquidez Corriente .....	39
Capital de trabajo .....	40
Dimensión 2: Indicadores de gestión.....	41
Rotación de cuentas por cobrar .....	41
Rotación de activos .....	42
Dimensión 3: Indicadores de Rentabilidad.....	43
ROA Rentabilidad sobre los activos .....	43
ROE Rentabilidad sobre el patrimonio .....	44
Dimensión 4: Indicadores de Endeudamiento .....	45
Endeudamiento del activo .....	45
Endeudamiento Patrimonial .....	46
Apalancamiento.....	47
Discusión .....	48
Conclusión.....	49
Recomendaciones .....	50
Referencias.....	52



### Índice de tablas

<b>Tabla 1</b> División por subsector de sector de Transporte y Almacenamiento.....	32
<b>Tabla 2</b> División de las empresas por provincias del subsector H4923.01 .....	36
<b>Tabla 3</b> Empresas más representativas del subsector H4923.01 .....	37
<b>Tabla 4</b> Cálculo de liquidez corriente del sector de transporte y almacenamiento ...	39
<b>Tabla 5</b> Cálculo del capital de trabajo del sector de transporte y almacenamiento ..	40
<b>Tabla 6</b> Cálculo de rotación de cuentas por cobrar del sector de transporte y almacenamiento.....	41
<b>Tabla 7</b> Cálculo de rotación de activos del sector de transporte y almacenamiento .	42
<b>Tabla 8</b> Cálculo de ROA del sector de transporte y almacenamiento.....	43
<b>Tabla 9</b> Cálculo de ROE del sector de transporte y almacenamiento .....	44
<b>Tabla 10</b> Cálculo de endeudamiento del activo del sector de transporte y almacenamiento.....	45
<b>Tabla 11</b> Cálculo de endeudamiento patrimonial del sector de transporte y almacenamiento.....	46
<b>Tabla 12</b> Cálculo de apalancamiento del sector de transporte y almacenamiento ....	47

## Índice de figuras

<b>Figura 1</b> Variación del indicador de Liquidez Corriente del sector de Transporte y Almacenamiento .....	39
<b>Figura 2</b> Variación del indicador de Capital de Trabajo del sector de Transporte y Almacenamiento .....	40
<b>Figura 3</b> Variación del indicador de Cuenta por Cobrar del sector de Transporte y Almacenamiento .....	41
<b>Figura 4</b> Variación del indicador de Rotación de Activo del sector de Transporte y Almacenamiento .....	42
<b>Figura 5</b> Variación del indicador de ROA del sector de Transporte y Almacenamiento .....	43
<b>Figura 6</b> Variación del indicador de ROE del sector de Transporte y Almacenamiento .....	44
<b>Figura 7</b> Variación del indicador de Endeudamiento del Activo del sector de Transporte y Almacenamiento .....	45
<b>Figura 8</b> Variación del indicador de Endeudamiento Patrimonial del sector de Transporte y Almacenamiento .....	46
<b>Figura 9</b> Variación del indicador de Apalancamiento del sector de Transporte y Almacenamiento .....	47

### Índice de apéndices

<b>Apéndice A.</b> Matriz de consistencia.....	57
<b>Apéndice B.</b> Ficha documental.....	59
<b>Apéndice C.</b> Cronograma de tutorías .....	60



## **Evolución de los indicadores financieros de las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador, periodo 2019-2023**

**AUTOR:**

**Anthony Daniel Vélez Sánchez**

**TUTOR:**

**Ing. Lilia Valencia Cruzaty, PhD**

### **Resumen**

El presente trabajo de investigación, enfocado en la evolución de los indicadores financieros del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador, periodo 2019-2023, aborda como problemática de la falta de análisis sistemático y actualizado sobre el desempeño financiero de este sector clave para la economía del país. El objetivo principal es analizar la evolución de los indicadores financieros de las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador, periodo 2019-2023. La metodología empleada se basa en un enfoque cuantitativo de alcance descriptivo, con un diseño no experimental, longitudinal y carácter secundario que utiliza técnicas bibliográficas, documentales, analíticas y deductivas, teniendo como instrumento de recolección de datos una ficha documental. Los resultados revelan que las empresas de transporte y almacenamiento tienen una liquidez superior a 1, altos índices de rotación de activos y cuentas por cobrar, aunque el endeudamiento varía entre el 50% y el 90%, en cuanto a la rentabilidad se encuentra con una tendencia positiva. En conclusión, el sector analizado puede cumplir fácilmente con sus obligaciones a corto plazo, ha demostrado eficacia como eficiencia financiera. No obstante, la variabilidad en los niveles de endeudamiento destaca la importancia de una gestión prudente del financiamiento para asegurar la estabilidad y el crecimiento sostenible a largo plazo, A pesar de su dependencia de los acreedores, el sector mantiene una excelente rentabilidad, derivada principalmente de inversiones en activos y patrimonio.

**Palabras claves:** Evolución, indicadores financieros, sector de transporte



## **Evolution of financial indicators of companies in the transportation and storage sector of Ecuador, period 2019-2023**

**AUTOR:**

**Anthony Daniel Vélez Sánchez**

**TUTOR:**

**Ing. Lilia Valencia Cruzaty, PhD**

### **Abstract**

The present research work, focused on the evolution of the financial indicators of the transportation and storage sector of Ecuador, period 2019-2023, addresses the problem of the lack of systematic and updated analysis of the financial performance of this key sector for the economy of the country. The main objective is to analyze the evolution of the financial indicators of companies in the transportation and storage sector in Ecuador, period 2019-2023. The methodology used is based on a quantitative approach of descriptive scope, with a non-experimental, longitudinal and secondary design that uses bibliographic, documentary, analytical and deductive techniques, having a documentary file as a data collection instrument. The results reveal that transportation and storage companies have liquidity greater than 1, high asset turnover rates and accounts receivable, although debt varies between 50% and 90%, in terms of profitability it is found with a positive trend. In conclusion, the analyzed sector can easily meet its short-term obligations, it has demonstrated effectiveness and financial efficiency. However, the variability in debt levels highlights the importance of prudent financing management to ensure stability and long-term sustainable growth. Despite its dependence on creditors, the sector maintains excellent profitability, derived mainly from investments in assets and equity.

**Keywords:** Evolution, financial indicators, transport sector

## Introducción

En la actualidad el sector de transporte y almacenamiento juega un papel crucial en la economía global, facilitando el movimiento eficiente de bienes y productos a lo largo de la cadena de suministro, para evaluar el desempeño financiero de las empresas dentro de este sector, es fundamental analizar una serie de indicadores financieros que proporcionan información clave sobre su salud financiera, eficiencia operativa y capacidad para generar valor para los accionistas.

Con relación a, Matute (2023) explica que los indicadores financieros son esenciales en las empresas, debido a que posibilitan evaluaciones detalladas de su rendimiento, estas evaluaciones identifican los cambios requeridos y guían la toma de decisiones adecuadas para prevenir dificultades como la falta de liquidez esto puede conducir al cierre de operaciones, despidos en masa, incremento de la deuda y otros impactos

Del mismo modo, se examinan los indicadores del área que influyen en la empresa y se comparan los resultados previamente establecidos, particularmente dentro del mismo sector, esto se lleva a cabo porque la estructura de la empresa determina su capacidad de liquidez, actividad, nivel de endeudamiento y rentabilidad, estas evaluaciones son fundamentales para detectar problemas como quiebras, insuficiencias financieras, bancarrotas y otros elementos negativos que pueden impactar en la empresa (Holguin , 2023).

Este trabajo de investigación tiene como objetivo analizar la evolución de los indicadores financieros de las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador, periodo 2019-2023, para el desarrollo se empleó una metodología con un alcance descriptivo, enfoque cuantitativo y un diseño no experimental-longitudinal, también se basó en métodos bibliográfico - documental, deductivos y analíticos, debido a que se trata de un estudio secundario, la información se recopiló de la página de la Superintendencia de Compañías, que proporciona los estados financieros subidos por las empresas al portal de información.

En el análisis, se examinó la situación financiera de los establecimientos a lo largo del periodo y se detallaron los indicadores más afectados durante estos cinco años. Como principales resultados tenemos que la razón de liquidez corriente se mantuvo superior a uno, reflejando una capacidad constante para cumplir con las obligaciones a corto plazo. El capital de trabajo aumentó considerablemente,

indicando una mejor solvencia operativa. La rotación de cuentas por cobrar y de activos mejoraron, sugiriendo una mayor eficiencia en la gestión de activos. En términos de rentabilidad, el ROA y ROE muestran una tendencia positiva, mientras que la proporción de pasivos sobre activos y la relación entre pasivos y patrimonio han disminuido, señalando una estructura financiera más sólida y menor dependencia de financiamiento externo. El apalancamiento financiero también se redujo, contribuyendo a una mayor estabilidad financiera en el sector. Estos cambios reflejan una mejor adaptación de las empresas a las condiciones del mercado y una mayor estabilidad financiera.

### **Planteamiento del problema**

En el sector del transporte, los indicadores financieros juegan un papel crucial al proporcionar una visión integral de la salud económica y el desempeño operativo de las empresas involucradas en este campo, según la Cámara Marítima del Ecuador (2022) este sector a pesar de la crisis del COVID-19 en 2020 generó enormes repercusiones en la economía mundial, especialmente en las exportaciones e importaciones, las cuales están estrechamente vinculadas al transporte de mercancías, las restricciones de movilidad implementadas como medidas sanitarias tuvieron un impacto negativo, resultando en una contracción de USD 776 millones a nivel local, lo que representó una disminución del 14,7%.

A pesar de los desafíos logísticos experimentados en 2021 y parte de 2022 debido a los rebrotes del COVID-19, también el conflicto entre Rusia y Ucrania, el sector del transporte mostró una mejora del 13,1% teniendo un aumento en el Producto Interno Bruto, superando así los niveles de producción observados antes de la pandemia.

A nivel internacional, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (2023) en España nos dice que el sector de transporte durante el covid-19 enfrentó desafíos significativos debido a las medidas de confinamiento y las restricciones de movilidad impuestas para contener la propagación del virus, después del período más crítico de la pandemia, el sector del transporte comenzó a recuperarse gradualmente a medida que se levantaban las restricciones y se reactivaba la actividad económica. Sin embargo, hasta el 2023 se observó una recuperación gradual pero aún incompleta en el sector.

Por otro lado, El Instituto Nacional de Estadísticas e Información (2023) de Perú reveló mediante un análisis financiero que el sector de Transporte, Almacenamiento, Correo y Mensajería creció 1,27% respecto al año anterior, teniendo como mayor actividad el subsector transporte que experimentó un incremento del 4,96% debido al aumento de la actividad en sus tres principales modalidades: transporte aéreo, terrestre y acuático, siendo el transporte aéreo el que más creció, con un aumento del 14,83%, impulsado por una mayor demanda de vuelos tanto dentro del país como hacia destinos internacionales.

también, Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera (2024) mediante un análisis económico menciona que el sector de transporte de carga en el país registró una disminución de 7,7% en el año 2023 en comparación con el 2022, las compañías de transporte registraron ingresos cercanos a los \$3,9 billones. Según el informe anual de Colfecar, esta disminución en la facturación se atribuye principalmente a la contracción en varios sectores económicos, a los paros y bloqueos que se produjeron durante el año.

A nivel nacional, el Ministerio de Economía y Finanzas (2023) de Ecuador nos indica que la rápida propagación de la pandemia de COVID-19 desarrolló un impacto negativo en el crecimiento del sector de transporte, debido a las diversas limitaciones impuestas por las medidas de contención, por lo cual no experimentó un crecimiento tan pronunciado como en años anteriores, lo que resultó en una disminución en su rentabilidad. Esto se refleja en los resultados financieros, donde la mayoría de los segmentos empresariales registraron pérdidas durante el año 2020.

A diferencia, el Banco Central de Ecuador (2023) nos menciona que la logística y el transporte de carga se destacan como una industria estratégica y fundamental para impulsar el desarrollo de la actividad comercial, tanto a nivel nacional como internacional. Su actividad tiene un impacto significativo en la evolución del Producto Interno Bruto. En el año 2022, este sector contribuyó con el 6,1% del PIB total, en términos nominales, el valor del PIB de esta industria alcanzó los USD 6.987 millones, lo que representa un aumento del 4,3% en comparación con el año anterior, 2021.

A pesar de los desafíos logísticos provocados por el conflicto bélico entre Rusia y Ucrania, así como la incertidumbre en los mercados internacionales, el Banco Central del Ecuador proyecta un crecimiento del 3,8% para el sector al cierre de este año, seguido de un aumento del 4% para el próximo año. Esta estimación sugiere que



la industria experimentará un crecimiento por cuarto año consecutivo, luego de una contracción del 14,7% en 2020 debido a las restricciones de movilidad derivadas de la crisis sanitaria mundial.

El trabajo investigativo es de carácter secundario enfocado al sector de Transporte y Almacenamiento a nivel nacional, en la cual se encuentran constituido por 15.234 compañías activas, de las cuales 1.811 han presentado balances a la Superintendencia de Compañía, Valores y Seguros, evidenciando un ingreso por ventas de 301,85 millones de dólares y un ingreso total de 0,31 mil millones de dólares.

El sector enfrenta una problemática significativa debido al escaso conocimiento y aplicación de estrategias efectivas para la toma de decisiones financieras, las empresas han operado a pesar de una crisis política, pandemia y crisis social, sin disponer de un análisis sistemático que les permita entender su desempeño financiero y adaptarse adecuadamente a las fluctuaciones del entorno. Esta falta de información o comprensión sobre sus puntos fuertes y débiles impide que las empresas optimicen sus procesos operativos, mejoren su rentabilidad y fortalezcan su estabilidad financiera. La carencia de datos precisos sobre indicadores financieros clave como solvencia operativa, eficiencia en la gestión de activos, rentabilidad y apalancamiento financiero dificulta la implementación de estrategias efectivas, limitando así el potencial de crecimiento y desarrollo del sector en un entorno económico desafiante, por ello el propósito de este trabajo es analizar los índices financieros de las empresas del sector de transporte y almacenamiento, con el fin de comprender cómo influyen en la toma de decisiones. Por lo tanto, las empresas deben evaluar sus capacidades para hacer frente y buscar proyecciones que le permitan comprender su rentabilidad, liquidez, nivel de endeudamiento, todo con el objetivo de alcanzar sus metas.

### **Formulación del problema.**

¿De qué manera han evolucionado los indicadores financieros de las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador, periodo 2019-2023?

### **Sistematización**

- ¿Cuáles son los principales indicadores financieros en las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador, periodo 2019-2023?
- ¿Qué variaciones han tenido los indicadores financieros de las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador, periodo 2019-2023?

- ¿Cómo se interpretan los resultados obtenidos del cálculo de los indicadores financieros de las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador, periodo 2019-2023?

### **Objetivo general**

Analizar la evolución de los indicadores financieros de las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador, periodo 2019-2023

### **Objetivos específicos**

- Caracterizar los indicadores financieros de las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador, periodo 2019-2023
- Calcular los indicadores financieros de las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador, periodo 2019-2023
- Interpretar los resultados obtenidos de los indicadores financieros de las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador para obtener el nivel de apalancamiento financiero, periodo 2019-2023

### **Justificación**

Este trabajo se justifica en una base teórica, puesto que se ha llevado a cabo una exhaustiva recopilación y análisis de una amplia variedad de fuentes bibliográficas, esto incluye la revisión de tesis y artículos de autores tanto a nivel internacional como nacional. Por lo tanto, se dispone de la información esencial que ha permitido sustentar la variable de estudio, que se centra en los índices financieros del sector de transporte y almacenamiento, de esta forma, lograr cumplir con los objetivos de la investigación.

Por lo tanto, Perero (2023) manifiesta que el análisis financiero, definido como el proceso que recopila, interpreta y contrasta estados financieros y datos operativos de una empresa, es considerado por algunos como una herramienta esencial que debería ser utilizada en todas las organizaciones, independientemente de su tamaño o el sector en el que operen. Esta perspectiva sostiene que el análisis financiero mediante indicadores facilita la interpretación de los resultados y ayuda en la toma de decisiones.

Referente a la parte práctica de la investigación, se procederá a calcular los indicadores financieros y se llevará a cabo un análisis detallado de cada uno de ellos en función de los resultados obtenidos. Posteriormente, se identificarán las áreas que

requieren mejoras y se formularán recomendaciones aplicables con el fin de fomentar una toma de decisiones más efectiva en el sector, contribuyendo así a un mejor desarrollo en la gestión empresarial.

### **Mapeo**

El trabajo de integración curricular se estructura de la siguiente manera, la introducción, en el cual está el planteamiento, la formulación y sistematización del problema, objetivos, justificación y el mapeo. El capítulo I, denominado marco referencial, que contiene, revisión de literatura, desarrollo de teorías y conceptos, fundamentos legales. En el capítulo II metodología, nos hace referencia al diseño de la investigación, métodos de la investigación, población y muestra, recolección y procesamiento de datos. En el capítulo III resultados y discusión, contiene los siguientes apartados en los cuales establece el análisis de datos (cualitativos, cuantitativos), discusión, conclusiones y recomendación. Por último, tenemos el apartado de las referencias, y apéndice en la se anexa matriz de consistencia, cronograma, presupuesto, entrevista, encuesta, fichas, entre otros.

## Capítulo I. Marco Referencial

### Revisión de literatura

Con relación a el trabajo de titulación elaborado por Leiva y Núñez (2021) denominado “La administración financiera en la rentabilidad de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros de la provincia de Huancayo”. Donde la principal problemática de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros enfrenta varias deficiencias en su gestión financiera, estas incluyen la falta de un departamento dedicado al análisis, planificación y ejecución financiera, así como la insuficiencia de solvencia económica para cumplir con sus obligaciones a largo plazo. Además, carecen de liquidez, también de un presupuesto definido para gastos e inversiones, con lo cual se planteó como objetivo proponer un esquema de gestión financiera para la rentabilidad de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros de la provincia de Huancayo, también se aplicó como metodología un estudio deductivo-descriptivo y un diseño no experimental. Dando como resultado que es deficiente la administración financiera en la rentabilidad de las empresas de transporte interprovincial de pasajero de la provincia de Huancayo todo esto respaldado por una correlación significativa de 0.757 de la variable independiente y dependiente.

En cuanto a, Bambaren et al. (2022) en su trabajo titulado “El apalancamiento financiero y la rentabilidad de las empresas de transporte de carga pesada – distrito de Bellavista – 2021”. La problemática radica en la falta de control en el mantenimiento de los vehículos de transporte, que incluyen montacargas, tractores y remolques, representa un desafío para calcular la rentabilidad operativa. Además, la ausencia de registros documentales, la falta de comunicación entre los equipos operativos y administrativos también dificultan esta tarea. El objetivo de este trabajo es establecer la correlación entre el apalancamiento financiero y la rentabilidad en las compañías dedicadas al transporte de carga pesada en el distrito de Bellavista durante el año 2021. La metodología aplicada es un enfoque cuantitativo, con un nivel descriptivo correlacional y un diseño no experimental de tipo transversal. La conclusión obtenida es que existe una relación significativa y directa entre el uso de fondos prestados y la rentabilidad en las empresas dedicadas al transporte de carga pesada en el distrito de Bellavista durante el año 2021. Esto indica que, al realizar un adecuado estudio en la aplicación del apalancamiento financiero, es más probable aumentar la rentabilidad de

la empresa y alcanzar los objetivos establecidos, esto se evidencia en el coeficiente de correlación positivo de +0.713.

También, el trabajo realizado por Abanto y Aguirre (2023) titulado “Gestión financiera y su incidencia en la rentabilidad de la empresa de transportes Logística Lima Sur SAC”. La principal problemática que se observó durante el año 2020 fue una significativa reducción en la utilidad en comparación con el período anterior, a pesar de que se esperaba una mayor rentabilidad debido al sólido nivel de ventas que mantenía la empresa. El objetivo principal es determinar el impacto de la administración financiera en la rentabilidad de la empresa de servicios Logística Lima Sur SAC durante el año 2020. La metodología planteada tiene un enfoque cuantitativo, con un alcance correlaciona-explicativo y descriptivo, un diseño no experimental transversal, para la recolección de datos utilizaron como técnica la encuesta a los empleados y como el instrumento un cuestionario con escala de Likert, dando como resultado de que la rentabilidad sobre activos mejoró notablemente, lo que demuestra un uso mucho más eficiente de estos para generar beneficios, del mismo modo, la rentabilidad sobre patrimonio aumentó de manera significativa, lo que indica una mayor eficiencia en la utilización del capital propio. Esto nos indica que las herramientas financieras influyen de manera significativa en la rentabilidad de la empresa, si no se emplea adecuadamente estas herramientas, no podrá tomar decisiones apropiadas respecto a sus inversiones,

Por otro lado, Galicia y Romero (2021) en la investigación “Indicadores Financieros y la Toma de Decisiones en la empresa J&J Brother’s E.I.R.L. - Cusco Periodo 2019”. El problema principal surge por la necesidad de la empresa de examinar con mayor detenimiento su información financiera, con el fin de mejorar su proceso de toma de decisiones, por lo cual se planeó como objetivo describir los indicadores financieros y el proceso de toma de decisiones en la empresa. La metodología aplicada fue un enfoque cuantitativo, con un alcance descriptivo y el diseño de la investigación se realizó de forma no experimental en la cual se concluyó que los indicadores de liquidez mostraban resultados favorables, a pesar de la ausencia de un plan de pagos establecido. Por otro lado, los índices de rentabilidad arrojaron resultados positivos, aunque se identificaron falencias en la evaluación de proyectos, sin embargo, los índices de endeudamiento revelaron una situación desfavorable debido al modelo de financiamiento empleado.

En el artículo científico de Mocha et al. (2023) denominado “Productividad del sector transporte en el Ecuador, un análisis empírico del periodo 2012 –2021”. La problemática del estudio se basó en la afectación de la producción influenciada por diversos factores, incluyendo la medida en que se utilizan los recursos de capital, mano de obra y materiales intermedios. El objetivo de este estudio fue identificar las diferencias en la productividad del sector del transporte mediante el análisis de la Productividad Total de los Factores (PTF) durante el período comprendido entre 2012 y 2021. La metodología utilizada en la investigación fue de tipo descriptivo correlacional, también el enfoque de investigación adoptado fue cuantitativo, debido a que implicaba la recopilación y el análisis de datos numéricos provenientes de un conjunto de empresas. Los resultados indican que los gastos en insumos intermedios, como combustibles, lubricantes, costos de mantenimiento y reparación, son los principales impulsores de la producción en las empresas del sector del transporte, en comparación, los factores de trabajo y capital tienen una contribución proporcionalmente menor a la producción total en esta actividad. Además, se observa que la Productividad Total de los Factores (PTF) muestra una asociación positiva con el tamaño de la empresa.

Mientras que el autor Cumbal (2022) analizó en su estudio “Impacto económico de la pandemia covid-19 en la compañía de carga pesada Trucktransport S.A.” expresa que la problemática principal fue la pandemia de COVID-19, seguida por un aumento en el precio del combustible, junto con medidas de restricción implementadas para mitigar la propagación del virus. Además, los precios de los servicios ofrecidos en el mercado experimentaron una disminución debido a estos factores. El objetivo es establecer el impacto económico de la pandemia de COVID-19 en la empresa de transporte de carga pesada Trucktransport S.A., utilizando métodos de recopilación de datos, con el fin de sugerir estrategias de acción para mejorar su situación financiera. La metodología utilizada es de tipo descriptivo con un enfoque cuantitativo, de análisis de datos y longitudinal. Se concluye que el análisis del indicador financiero de liquidez corriente revela que, en el año 2019, la empresa tenía disponible \$1,88 para satisfacer sus compromisos a corto plazo, mientras que en el año 2020 esta cantidad disminuyó en \$0,10, alcanzando un total de \$1,78 para hacer frente a sus pasivos de corto plazo. Aunque la variación en la aplicación de este indicador no fue significativa, refleja cambios en las cuentas de activos y pasivos de la empresa en el período comprendido entre 2015 y 2021.

El trabajo de titulación realizado por Villafuerte (2022) denominado “Indicadores financieros y su incidencia en la rentabilidad de la Asociación de Transporte de Carga Pesada UNITRANSISA cantón Isidro Ayora”, presenta como problemática la falta de planificación estratégica y operativa que ha llevado a resultados poco factibles, igual que la gestión inapropiada de los activos de la empresa son aspectos que inciden en la rentabilidad y afectan los indicadores financieros de la organización, por la cual se planteó como objetivo Para identificar cómo los indicadores financieros afectan la rentabilidad de la Asociación de Transporte de Carga Pesada "UNITRANSISA" en el cantón Isidro Ayora. Su metodología estará basada en un método exploratorio, inductivo y analítico, con un enfoque cuantitativo, como resultado se estableció que la empresa emplea los indicadores de liquidez como medida de su eficiencia, asimismo, al realizar un análisis a través de las razones financieras, se descubrió que la rentabilidad para el año 2021 es notablemente inferior en comparación con el año 2020.

En cuanto a, Aulestia (2019) con el tema de investigación “Gestión financiera en las empresas ecuatorianas del sector de servicios de transporte pesado de carga por carretera del cantón Quito”, presenta como problemática la desorganización administrativa, atendiendo a las demandas o prioridades del momento, sin considerar aspectos financieros que podrían mejorar la eficiencia de sus recursos y mitigar los riesgos de enfrentarse a situaciones que puedan poner en peligro su supervivencia, en el cual se propuso el objetivo de Proponer un modelo de gestión financiera para empresas ecuatorianas en el sector de transporte pesado de carga por carretera en el cantón Quito, orientado a optimizar la toma de decisiones gerenciales de manera efectiva. La metodología usada es el método descriptivo–documental, con un enfoque cuantitativo de tipo no experimental – transversal, en el cual se concluye que el modelo de gestión financiera aplicable a empresas ecuatorianas del sector de servicios de transporte pesado por carretera facilitará la toma de decisiones gerenciales más efectivas y oportunas, el desarrollo se basó en fundamentos teóricos de varios autores destacados en el ámbito de la administración y gestión financiera.

Finalmente, el trabajo de Gómez et al. (2021) sobre “Indicadores financieros predictores de fracaso en cooperativas de servicios de transporte del Cantón Portoviejo (Ecuador)” expresa que el problema es la falta de conocimiento en el ámbito empresarial, lo cual lleva al fracaso y tomar decisiones erróneas. El objetivo es determinar los indicadores financieros predictores de fracaso en las cooperativas de

servicios de transporte en taxis del cantón Portoviejo. La metodología utilizada es de enfoque mixto, con el método descriptivo-correlacional y el diseño de investigación realizado es de forma no experimental. Los resultados revelaron la fragilidad de la situación financiera y evidenciaron que esta tendencia está empeorando con el tiempo. A partir de estos resultados, se deduce, que este tipo de cooperativas constituyen un sector vital dentro de la economía popular y solidaria, que contribuye al dinamismo y desarrollo del país, es necesario identificar indicadores financieros que puedan prever el fracaso

## **Desarrollo de teorías y conceptos**

### ***Indicadores financieros***

En cuanto a Polanco et al. (2020) menciona que las razones financieras se refieren al empleo de indicadores y técnicas que posibilitan el análisis e interpretación de la información de una empresa con el fin de evaluar su rendimiento durante uno o más períodos. Además, pueden ser consideradas como medidas relativas que las empresas utilizan para medir, evaluar y comparar las actividades de una empresa, las cuales se resumen a través de los estados financieros.

Asimismo, Proaño (2023) nos afirma que un ratio financiero, también llamada razón financiera, indicador o índice financieros, es un valor que surge de la comparación o relación entre distintas partidas contables presentes en los estados financieros de una empresa. Por consiguiente, la variedad de ratios financieros es prácticamente ilimitada, ya que está determinada por la cantidad de comparaciones que se efectúen entre las diversas partidas contables

Con relación con, Puente et al. (2022) nos manifiesta que los indicadores financieros, o razones financieras, son resultados numéricos derivados de la comparación de distintos elementos contables, los cuales posibilitan la evaluación del estado actual o histórico de una empresa. El enfoque del método de razones financieras radica en la identificación de la relación existente entre varias partidas contables presentes en los estados financieros.

También, desde un punto de vista matemático, un ratio es una comparación entre dos cifras, en el contexto financiero, Estas razones se derivan de la comparación entre dos números extraídos de los estados financieros de una empresa teniendo como objetivo proporcionar datos valiosos que ayudan en la toma de decisiones



fundamentadas, estas razones se dividen en cuatro categorías principales: índices de liquidez, de gestión, de solvencia y de rentabilidad (Ricra, 2014).

**Indicadores de liquidez.** En cuanto al índice de liquidez, Gitman y Zutter (2012) menciona que una empresa se refiere a su disponibilidad de efectivo para cumplir con las obligaciones, especialmente las de corto plazo, esto demuestra la eficacia de la entidad para generar los recursos necesarios y cumplir con sus compromisos sin dificultades, lo que garantiza un funcionamiento estable. Este indicador permite evaluar si la empresa puede pagar sus deudas de manera oportuna y si tiene una base financiera sólida.

Por esta razón, la liquidez se destaca como una herramienta crucial que garantiza el éxito al proporcionar estrategias eficaces para atender necesidades urgentes. Un nivel adecuado de liquidez facilita el cumplimiento de las obligaciones con los accionistas o socios, como la posibilidad de retirar fondos o solicitar nuevos préstamos en caso necesario (Villón, 2024).

**Liquidez corriente.** Este índice indica la habilidad de una empresa para satisfacer sus compromisos financieros, se considera que cuanto mayor sea este índice, mejor será la situación de la empresa. Sin embargo, no proporciona información sobre la disponibilidad de efectivo que la empresa tiene para satisfacer sus compromisos (Larretape, 2020).

**Formula:**

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

**Capital de trabajo.** Este indicador se calcula restando el pasivo corriente del activo corriente de una empresa. Su propósito es evaluar si los pasivos están por debajo del nivel de los activos, lo cual sería favorable para la empresa, ya que indicaría su capacidad para cumplir con sus obligaciones (Izaguirre et al., 2020).

**Formula:**

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

**Indicadores de gestión.** Por consiguiente, Proaño (2023) nos expresa que el índice de gestión tiene como objetivo evaluar el rendimiento de la organización al analizar el manejo y la utilización de los recursos y los equipos operativos, lo que

facilitará la evaluación de las decisiones tomadas. Además, proporcionará la capacidad de comprender la situación de la empresa mediante el pago de deudas y el nivel de recuperación de créditos, en este sentido, se examinarán los índices de rotación de inventario, cuentas por cobrar y cuentas por pagar.

Asimismo, estos indicadores están diseñados para evaluar la eficacia con la que las empresas gestionan sus recursos, en esencia, evalúan cómo los distintos elementos del activo son rotados, la eficacia en la recuperación de créditos y en el cumplimiento de obligaciones, así como la eficiencia en la utilización de los activos, teniendo en cuenta la rapidez con la que se recuperan las inversiones realizadas en ellos, y la proporción de gastos en relación con los ingresos generados por ventas (Supeintendencia de Compañías, Valores y Seguros, 2023).

**Rotación de cuentas por cobrar.** La rotación de cuentas por cobrar es un indicador que muestra cuántas veces una empresa cobra sus cuentas durante el período contable, Se calcula dividiendo las ventas entre las cuentas por cobrar de cada año examinado. Esta métrica refleja la frecuencia con la que una empresa convierte sus activos exigibles en efectivo para aumentar su liquidez en el período analizado (Meilani y Pandoyo, 2019)

**Formula:**

$$\text{Rotación cuentas por cobrar} = \frac{\text{Ventas netas}}{\text{Cuentas por cobrar}}$$

**Rotación de activos.** La rotación de activos es un indicador financiero que evalúa la eficiencia de una empresa al utilizar todas sus inversiones para generar ventas. Su objetivo es entender cómo la empresa aprovecha sus activos para aumentar sus ingresos y su productividad, para calcular este indicador, se divide el total de ventas entre el activo total de la empresa (Cullanco y Ibañez, 2021).

**Formula:**

$$\text{Rotación de activo} = \frac{\text{Ventas netas}}{\text{Total activos}}$$

**Índices de rentabilidad.** Este indicador evalúa la capacidad de la empresa para generar riqueza y muestra cómo ha sido su rendimiento en comparación con la inversión inicial durante sus operaciones (Larretape, 2020).

Asimismo, Matute (2023) nos dice que los indicadores de rentabilidad tienen como objetivo evaluar la capacidad de una empresa para generar ingresos y determinar si estos ingresos son suficientes para cubrir las deudas adquiridas y para mantener o mejorar su posición en el mercado competitivo, así como también para aumentar sus fondos patrimoniales.

**Rentabilidad sobre activos (ROA).** La rentabilidad neta del activo tiene como objetivo evaluar la utilidad generada por la empresa, sin importar el origen de esta ganancia. Este indicador proporciona información sobre las áreas que contribuyen a la generación de ingresos, el rendimiento económico y las ventas utilizando el enfoque del sistema DuPont. Es importante tener en cuenta que este resultado puede ser negativo debido a gastos no deducibles, impuestos y otras participaciones, como la de los empleados (Jeria, 2020).

**Formula:**

$$\text{Rentabilidad sobre activos} = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Total activos}}$$

**Rentabilidad sobre el patrimonio (ROE).** Se refiere al porcentaje de ganancia o pérdida obtenida por cada dólar invertido por el propietario en el negocio. En resumen, este indicador evalúa el rendimiento del capital invertido por el propietario (Larretape, 2020).

**Formula:**

$$\text{Rentabilidad sobre patrimonio} = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Patrimonio}}$$

**Indicador de endeudamiento.** Lo expuesto por Polanco et al. (2020) afirma que el endeudamiento se evalúa mediante una relación que compara la suma de las deudas con el patrimonio neto de la empresa, esta comparación se realiza a través de una ratio que contrasta el total de deudas con los fondos propios. Estos elementos sugieren que el nivel del ratio de endeudamiento refleja la seguridad que una empresa proporciona a sus acreedores.

También, Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros (2023) nos menciona que los indicadores de endeudamiento o solvencia buscan determinar la proporción y naturaleza del financiamiento proporcionado por los acreedores de la empresa. Además, evalúan el riesgo tanto para los acreedores como para los

propietarios de la empresa, y analizan si el endeudamiento es ventajoso o desventajoso.

***Endeudamiento de activo.*** Este indicador sirve para determinar el grado de independencia financiera de la empresa. Un índice alto indica una fuerte dependencia de los acreedores y una capacidad limitada para asumir deudas adicionales, lo que puede llevar a una descapitalización y a una estructura financiera más arriesgada, por otro lado, un índice bajo sugiere que la empresa tiene una alta independencia respecto a sus acreedores (Carchi et al., 2020).

**Formula:**

$$\text{Endeudamiento de activos} = \frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Activo Total}}$$

***Endeudamiento patrimonial.*** Este indicador evalúa la proporción del patrimonio de la empresa que está comprometida con los acreedores. Dado que los pasivos no pueden ser pagados con capital, es fundamental interpretar el porcentaje de deuda en relación con los recursos propios de la organización (Malusin, 2022).

**Formula:**

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

***Apalancamiento.*** El apalancamiento financiero implica recurrir al endeudamiento para financiar operaciones en lugar de depender únicamente de recursos propios. Esta táctica puede aumentar la rentabilidad al aprovechar el efecto de apalancamiento, no obstante, también conlleva el riesgo de no alcanzar los resultados previstos y, en situaciones extremas, podría conducir a la insolvencia (Ricra, 2014).

**Formula:**

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

## **Fundamentos legales**

### **Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial**

Esta investigación se fundamenta en la normativa legal actual que está directamente vinculada con las empresas del sector de transporte y almacenamiento.

En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial (2018) establece en el “Art. 5.- El Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social”. (p. 3)

Así mismo nos menciona la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial (2018) lo siguiente:

Art. 77.- Constituye una operadora de transporte terrestre, toda persona jurídica, sea cooperativa o compañía, que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos en esta Ley, su Reglamento y demás normativa aplicable, haya obtenido legalmente el título habilitante para prestar el servicio de transporte terrestre en cualquiera de sus clases y tipos

Art. 78.- Toda operadora de transporte terrestre que estuviese autorizada para la prestación del servicio, deberá hacerlo única y exclusivamente en las clases de automotores que el Reglamento determine, dependiendo de su clase y tipo (p. 23).

### **Ley de Régimen tributario Interno**

La Ley de Régimen tributario Interno especifica lo siguiente sobre la presentación de los estados financieros:

Art. 21.- Estados financieros. - Los estados financieros servirán de base para la presentación de las declaraciones de impuestos, así como también para su presentación a la Superintendencia de Compañías y a la Superintendencia de Bancos y Seguros, según el caso. Las entidades financieras así como las entidades y organismos del sector público que, para cualquier trámite, requieran conocer sobre la situación financiera de las empresas, exigirán la presentación de los mismos estados financieros que sirvieron para fines tributarios (Ley de Régimen Tributario Interno, 2024, p. 37).

### **Reglamento para aplicación Ley de régimen tributario interno**

La utilización de la información de la entidad para un análisis financiero, el Reglamento para aplicación Ley de régimen tributario interno (2021) establece que:

Art. 39.- Principios generales. - Los estados financieros deben ser preparados de acuerdo a los principios del marco normativo exigido por el organismo de control pertinente y servirán de base para la elaboración de las declaraciones de obligaciones tributarias, así como también para su presentación ante los organismos de control correspondientes.

Para fines tributarios los contribuyentes cumplirán con las disposiciones de la Ley de Régimen Tributario Interno, este reglamento y demás normativa tributaria emitida por el Servicio de Rentas Internas. (p. 72)

“Art. 43.- Estados financieros a ser utilizados en el análisis de crédito. - Las entidades financieras, así como las Instituciones del Estado que, para cualquier trámite, requieran conocer sobre la situación financiera de las personas naturales o sociedades, exigirán la presentación de los mismos estados financieros que sirvieron para fines tributarios” (Reglamento para aplicación Ley de régimen tributario interno , 2021, p. 73).

## **Capítulo II. Metodología**

### **Diseño de Investigación**

El presente estudio se basó en un enfoque cuantitativo con el fin de analizar los indicadores financieros del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador. Se enfoca en empresas que registran ingresos relevantes dentro del sector, con el propósito de comprender cómo ha evolucionado su situación financiera a través del cálculo de una variedad de indicadores financieros a lo largo de un lapso de cinco años.

También, el estudio tiene un alcance descriptivo, debido a que se detalló la situación de los indicadores financieros de liquidez, gestión, rentabilidad y endeudamiento en el sector de transporte y almacenamiento del Ecuador mediante el análisis de cálculos financieros basados en datos extraídos de los estados financieros de las empresas y de la recopilación de información disponible en la plataforma de la Superintendencia de Compañías.

Además, el diseño de la investigación es no experimental, dado que no se creó ni alteró ninguna condición o situación, en su lugar, se utilizaron los datos financieros preexistentes para llevar a cabo el análisis. También se destaca por ser longitudinal, debido a que incluye el análisis de los períodos desde 2019 al 2023.

### **Métodos de la investigación**

En cuanto a los métodos utilizados, se empleó el bibliográfico-documental, dado que la principal fuente de información procede de libros, tesis, proyectos y artículos relacionados con los Indicadores Financieros, además, se recopilaron los estados financieros de las empresas del sector de transporte y almacenamiento a través de la página web de la Superintendencia de Compañías.

Asimismo, se utilizó el método deductivo, que partió de la observación de los datos generales de los estados financieros y se avanzó hacia la realización del cálculo de los indicadores financieros de cada entidad, este proceso permitió analizar la evolución de la situación financiera con el fin de llegar a conclusiones de forma rigurosa y válida.

También, se empleó el método analítico, debido a que después de calcular los indicadores de liquidez, gestión, rentabilidad y endeudamiento, se llevó a cabo el análisis de los resultados obtenidos, el cual permitió comprender el estado financiero

actual de los indicadores en relación con los periodos comprendidos entre 2019 y 2023.

### **Población y Muestra**

La población está conformada por empresas que presentaron estados de situación financiera en la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, perteneciente al sector de transporte y almacenamiento que se divide en varios subsectores que son los siguientes:

**Tabla 1**

*División por subsector de sector de Transporte y Almacenamiento*

<b>Nº</b>	<b>Subsectores</b>	<b>Nº Empresas</b>	<b>Porcentaje</b>
1	H4911.00 - Transporte de pasajeros por ferrocarriles interurbanos, incluye servicios de coches cama y coches restaurante integrados en los servicios de las compañías de ferrocarril.	1	0,010%
2	H4912.00 - Transporte de carga por líneas principales y secundarias de ferrocarril.	4	0,039%
3	H4921.01 - Transporte terrestre de pasajeros por sistemas de transporte urbano que pueden abarcar líneas de autobús, tranvía, trolebús, metro, ferrocarril elevado, líneas de transporte entre la ciudad y el aeropuerto o la estación etcétera. El transporte se realiza por rutas establecidas siguiendo normalmente un horario fijo, y el embarque y desembarque de pasajeros en paradas establecidas. Incluye la explotación de funiculares, teleféricos, etcétera, que formen parte del sistema de transporte urbano.	357	3,449%
4	H4921.02 - Transporte terrestre de pasajeros por sistemas de transporte suburbano, que pueden abarcar líneas de autobús provincial, parroquial etcétera. El transporte se realiza por rutas establecidas siguiendo normalmente un horario fijo, y el embarque y desembarque de pasajeros en paradas establecidas. Incluye la explotación de funiculares, teleféricos, etcétera, que formen parte del sistema de transporte suburbano.	140	1,353%
5	H4922.01 - Actividades de transporte de pasajeros por carretera: servicios regulares de autobuses de larga distancia servicios de viajes contratados, excursiones y otros servicios ocasionales de transporte en autobús, tricimotos, servicios de enlace con aeropuertos.	479	4,628%
6	H4922.02 - Servicios de taxis.	1046	10,106%



7	H4922.03 - Servicios de teleféricos, funiculares, telesillas y telecabinas, si no forman parte de sistemas de transporte urbano o suburbano.	1	0,010%
8	H4922.04 - Actividades de alquiler de automóviles privados con conductor.	59	0,570%
9	H4922.05 - Servicios de autobuses escolares y autobuses para el transporte de empleados.	497	4,802%
10	H4922.06 - Transporte de pasajeros en vehículos de tracción humana o animal.	20	0,193%
11	H4923.01 - Todas las actividades de transporte de carga por carretera, incluido en camionetas de: troncos, ganado, transporte refrigerado, carga pesada, carga a granel, incluido el transporte en camiones cisterna, automóviles, desperdicios y materiales de desecho, sin recogida ni eliminación.	5480	52,947%
12	H4923.02 - Servicio de alquiler de camiones con conductor.	30	0,290%
13	H4923.03 - Transporte de carga en vehículos de tracción animal o humana.	43	0,415%
14	H4923.04 - Servicios de mudanzas de muebles.	8	0,077%
15	H4930.00 - Servicio de estaciones de bombeo, transporte de gases, líquidos, agua, lechada y otros productos por tuberías.	7	0,068%
16	H5011.01 - Transporte marítimo y de cabotaje, regular y no regular, de pasajeros; explotación de embarcaciones de excursión, de crucero o de turismo, explotación de transbordadores, taxis acuáticas, etcétera.	84	0,812%
17	H5011.02 - Alquiler de embarcaciones de placer con tripulación para el transporte marítimo.	15	0,145%
18	H5012.01 - Transporte marítimo y de cabotaje, regular y no regular, de carga.	75	0,725%
19	H5012.02 - Transporte de barcazas, plataformas petrolíferas, etc., remolcadas o empujadas por remolcadores.	5	0,048%
20	H5012.03 - Alquiler de embarcaciones con tripulación para el transporte marítimo (incluido el costero) de mercancías.	2	0,019%
21	H5021.01 - Transporte de pasajeros por ríos, canales, lagos y otras vías de navegación interiores, incluidos puertos interiores.	15	0,145%
22	H5022.01 - Transporte de carga por ríos, canales, lagos y otras vías de navegación interiores, incluidos puertos interiores.	11	0,106%
23	H5110.01 - Transporte aéreo de pasajeros con itinerarios y horarios establecidos.	61	0,589%

24	H5110.02 - Vuelos panorámicos y turísticos incluye actividades generales de aviación, como: transporte de pasajeros por clubes aéreos con fines de instrucción o de recreo.	113	1,092%
25	H5110.03 - Alquiler de equipo de transporte aéreo con operadores para el transporte de pasajeros, vuelos contratados (chárter) para pasajeros.	16	0,155%
26	H5120.01 - Transporte aéreo de carga con itinerarios y horarios establecidos.	45	0,435%
27	H5120.02 - Alquiler de equipo de transporte aéreo con operadores para el transporte de carga.	10	0,097%
28	H5210.00 - Actividades de almacenamiento y depósito para todo tipo de productos: explotación de silos de granos, almacenes para mercancías diversas, cámaras frigoríficas, tanques de almacenamiento, etcétera. Incluye la congelación por corriente de aire, almacenamiento de productos en zonas francas.	101	0,976%
29	H5221.01 - Actividades relacionadas con el transporte terrestre de pasajeros, animales o carga: explotación de terminales, estaciones ferroviarias, de autobuses, de manipulación de mercancías; operación de infraestructura de transporte ferroviario su reparación y mantenimiento (limpieza exterior de las unidades, mantenimiento de vías y de equipos, instalación y mantenimiento electromecánico de maquinaria y conducción de líneas), operaciones de cambio de vías o de agujas	105	1,014%
30	H5221.02 - Actividades relacionadas con administración y operaciones de servicios de: carreteras, puentes, túneles, aparcamientos o garajes, aparcamientos para bicicletas.	23	0,222%
31	H5221.03 - Actividades de remolque y asistencia en carreteras.	8	0,077%
32	H5221.04 - Actividades de licuefacción de gas para facilitar su transporte.	1	0,010%
33	H5222.00 - Actividades relacionadas con el transporte acuático de pasajeros, animales o carga: explotación de instalaciones terminales, como puertos y malecones, explotación de esclusas de vías de navegación interiores, etcétera, actividades de navegación, practica y atracada, actividades de gabarraje y salvamento, incluye actividades de faros.	75	0,725%

34	H5223.01 - Actividades relacionadas con el transporte aéreo de pasajeros, animales o carga: explotación de instalaciones terminales, como terminales aéreas, etc. Actividades aeroportuarias y de control de tráfico aéreo. Actividades de servicio en tierra realizadas en aeropuertos, etcétera.	65	0,628%
35	H5224.00 - Carga y descarga de mercancías y equipaje, independientemente del modo de transporte utilizado, estiba y desestiba, incluye carga y descarga de vagones ferroviarios de carga.	170	1,643%
36	H5229.01 - Servicios transitorios de organización o coordinación de operaciones de transporte y flete por tierra, mar y aire.	92	0,889%
37	H5229.02 - Actividades logísticas: planificación, diseño y apoyo de operaciones de transporte, almacenamiento y distribución; contratación de espacio en buques y aeronaves, organización de envíos de grupo e individuales (incluidas la recogida y entrega de mercancías y la agrupación de envíos); manipulación de mercancías, como: el embalaje temporal con la exclusiva finalidad de proteger las mercancías durante el tránsito, desembalaje, muestreo y pesaje de la carga.	519	5,014%
38	H5229.03 - Actividades de agentes de aduanas; emisión y tramitación de documentos de transporte y conocimientos de embarque.	263	2,541%
39	H5310.00 - Servicios de recolección de correspondencia y paquetes depositados en buzones públicos o en oficinas de correos, incluye la distribución y entrega de correspondencia y paquetes. La actividad puede realizarse en uno o varios medios de transporte propios (transporte privado) o de transporte público.	36	0,348%
40	H5320.00 - Servicios de recolección, clasificación, transporte y entrega (nacional o internacional) de correspondencia ordinaria y paquetes (que cumplan determinadas especificaciones) por parte de empresas no sujetas a la obligación de servicio universal. La actividad puede realizarse en uno o varios medios de transporte propios (transporte privado) o de transporte público. Incluye la distribución y entrega de correspondencia y paquetes y la entrega a domicilio.	268	2,589%
<b>Total</b>		<b>10.350,00</b>	<b>100%</b>

*Nota.* Datos tomados de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros (2023)

La población seleccionada del sector de transporte y almacenamiento fue el subsector de mayor relevancia que es el H4923.01 codificación conforme Instituto Nacional de Estadística y Censos, que es una clasificación de todas las actividades de transporte de carga por carretera, conformado por 5.480 empresas constituidas y activas legalmente, las cuales se detallan a continuación:

**Tabla 2**

*División de las empresas por provincias del subsector H4923.01*

<b>Región</b>	<b>Provincia</b>	<b>Nº de empresas</b>	<b>Porcentaje</b>
Costa	Santa Elena	108	1,97%
Costa	Guayas	1233	22,50%
Costa	El Oro	242	4,42%
Costa	Manabí	255	4,65%
Costa	Los Ríos	149	2,72%
Costa	Esmeraldas	54	0,99%
Sierra	Pichincha	1072	19,56%
Sierra	Cotopaxi	294	5,36%
Sierra	Azuay	494	9,01%
Sierra	Cañar	185	3,38%
Sierra	Imbabura	140	2,55%
Sierra	Loja	143	2,61%
Sierra	Carchi	117	2,14%
Sierra	Santo Domingo de los Tsáchilas	112	2,04%
Sierra	Tungurahua	194	3,54%
Sierra	Chimborazo	123	2,24%
Sierra	Bolívar	55	1,00%
Oriente	Orellana	107	1,95%
Oriente	Zamora Chinchipe	135	2,46%
Oriente	Sucumbíos	111	2,03%
Oriente	Morona Santiago	72	1,31%
Oriente	Napo	41	0,75%
Oriente	Pastaza	34	0,62%
Insular	Galápagos	10	0,18%
<b>Total</b>		<b>5480</b>	<b>100%</b>

*Nota.* Datos tomados de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros (2023)

La selección de la muestra se basó en el método no probabilístico y no aleatorio, esto implica que las empresas no fueron seleccionadas al azar, sino que fueron escogidas intencionalmente según criterios específicos establecidos por el investigador, principalmente en relación con su representatividad en términos de ingresos por ventas mayores a 5'000.000 de dólares. Durante el lapso de 2019 a 2023

se seleccionó un promedio de 15 empresas que en conjunto representaban los ingresos más relevantes durante ese período.

**Tabla 3**

*Empresas más representativas del subsector H4923.01*

Nº	Empresas	2019	2020	2021	2022	2023	Total
1	Portrans S.A.	6%	8%	6%	6%	9%	7%
2	Sersupport Cia. Ltda.	4%	4%	4%	4%	5%	4%
3	Ciateite S.A.	4%	4%	3%	3%	5%	4%
4	Compañía de Carga Pesada Transtundayme S.A.	0%	2%	2%	3%	4%	2%
5	Tramacoexpress Cia. Ltda.	4%	4%	3%	3%	4%	4%
6	Trans Pionner S.A.	4%	5%	3%	0%	4%	3%
7	Convector S.A.	2%	3%	2%	2%	4%	3%
8	Transportes Sanchez Polo del Ecuador C.A.	3%	3%	2%	3%	4%	3%
9	Compañía de Transporte de Carga Pesada Rober Solorzano Transolorzano S.A.	0%	2%	2%	2%	3%	2%
10	Conexpet Cia. Ltda.	3%	3%	2%	2%	3%	3%
11	Compañía de Transporte de Carga Extrapesada Arias- Fajardo-Cuesta "Arfacus" S.A.	0%	0%	2%	1%	3%	1%
12	Compañía de Transporte de Carga Pesada Transvelez S.A.	4%	3%	3%	2%	3%	3%
13	Transportes de Carga Pesada y Combustibles Transcoralv S.A.	2%	2%	2%	2%	2%	2%
14	Orientoil S.A.	4%	3%	2%	2%	2%	3%
15	Jarrin Carrera Cia Ltda.	3%	3%	2%	1%	2%	2%
<b>Total</b>		<b>43%</b>	<b>50%</b>	<b>40%</b>	<b>37%</b>	<b>57%</b>	<b>45%</b>

*Nota.* La tabla muestra las 15 empresas que representan alrededor del 45% de ingresos por ventas del subsector H4923.01 durante el periodo 2019-2023. Datos tomados de los rankings de compañías de la Superintendencia de compañías, valores y seguros.

### **Recolección y Procesamiento de los datos**

Los datos fueron recopilados utilizando la página web oficial de la Superintendencia de Compañías, donde se seleccionaron un total de 15 empresas, antes de elegir estas entidades, se verificó que sus estados financieros estuvieran actualizados desde 2019 hasta 2023.

Para procesar los datos, se creó una ficha documental en una hoja de cálculo Excel, en esta ficha, se incluyeron las fórmulas de los indicadores financieros de liquidez, tales como la liquidez corriente y capital de trabajo, junto con sus

componentes respectivos. Para los indicadores de gestión, se estableció el cálculo de la rotación de cuentas por cobrar, rotación de activos, asimismo, para los cálculos de rentabilidad, como el ROA, el ROE. Además, se incluyeron cálculos para el endeudamiento como endeudamiento del activo, el endeudamiento del patrimonio y el apalancamiento, todo esto se llevó a cabo para extraer información de los estados financieros correspondientes a los años 2019 a 2023.

## Capítulo III Resultados y Discusión

### Análisis de datos cuantitativos

#### *Dimensión 1: Indicadores de liquidez*

#### **Liquidez Corriente**

**Tabla 4**

*Cálculo de liquidez corriente del sector de transporte y almacenamiento*

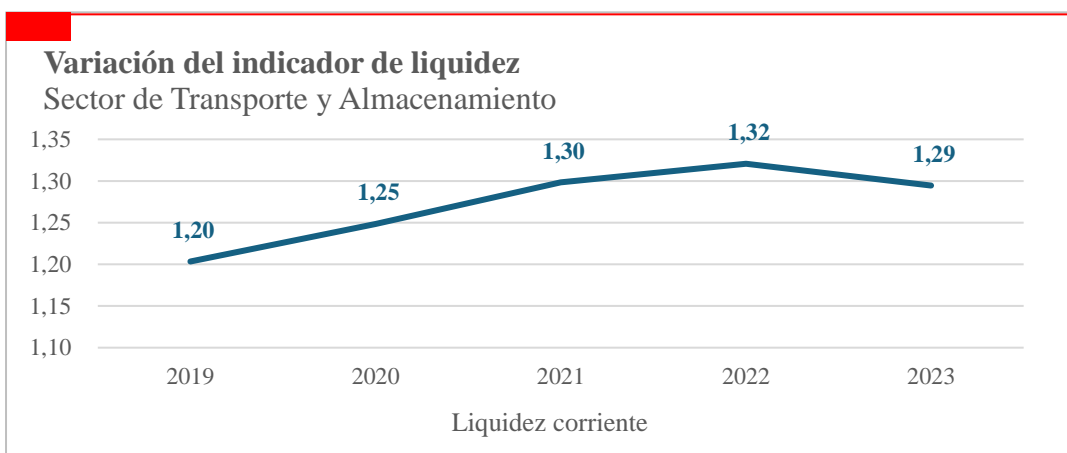
Componente	2019	2020	2021	2022	2023
Activo Corriente	60.882.011,25	60.990.766,32	64.831.947,23	74.766.883,55	71.020.615,64
Pasivo Corriente	50.590.797,11	48.848.044,05	49.925.994,57	56.610.703,39	54.860.128,12
<b>Ratio</b>	1,20	1,25	1,30	1,32	1,29

En la tabla 4 sobre el cálculo de la razón de liquidez corriente del sector de transporte y almacenamiento en Ecuador, en la que se observa que el aumento del ratio de liquidez de 1,20 a 1,32 sugiere una mejora en la capacidad del sector para cumplir con sus obligaciones a corto plazo. Este incremento indica que los activos corrientes crecieron a un ritmo más rápido que los pasivos corrientes durante estos años.

Por otra parte, hubo una ligera disminución en el ratio en 2023 a 1,29, este sigue siendo superior al 2019, pero esta disminución podría ser resultado de una mayor utilización de activos corrientes.

**Figura 1**

*Variación del indicador de Liquidez Corriente del sector de Transporte y Almacenamiento*



## Capital de trabajo

**Tabla 5**

*Cálculo del capital de trabajo del sector de transporte y almacenamiento*

Componente	2019	2020	2021	2022	2023
Activo Corriente	60.882.011,25	60.990.766,32	64.831.947,23	74.766.883,55	71.020.615,64
Pasivo Corriente	50.590.797,11	48.848.044,05	49.925.994,57	56.610.703,39	54.860.128,12
<b>Ratio</b>	10.291.214,14	12.142.722,27	14.905.952,66	18.156.180,16	16.160.487,52

En la tabla 5 sobre el cálculo del indicador de capital de trabajo del sector de transporte y almacenamiento en Ecuador, el incremento del ratio de 2019 a 2022 indica una mejora considerable en la solvencia a corto plazo del sector, esto sugiere que los activos corrientes han superado consistentemente los pasivos corrientes, proporcionando un soporte financiero.

Por otro lado, la disminución en 2023, aunque no drástica, indica una ligera reducción en el margen de seguridad financiera, esta reducción podría ser el resultado de una disminución en los activos corrientes o un aumento en los pasivos corrientes, pero en general, el sector sigue siendo solvente a corto plazo. El hecho de que el ratio se haya mantenido positivo y en crecimiento hasta 2022 muestra una gestión efectiva de los recursos corrientes, asegurando que la entidad tiene activos líquidos adecuados para pagar sus deudas de corto plazo.

**Figura 2**

*Variación del indicador de Capital de Trabajo del sector de Transporte y Almacenamiento*





## Dimensión 2: Indicadores de gestión

### Rotación de cuentas por cobrar

**Tabla 6**

*Cálculo de rotación de cuentas por cobrar del sector de transporte y almacenamiento*

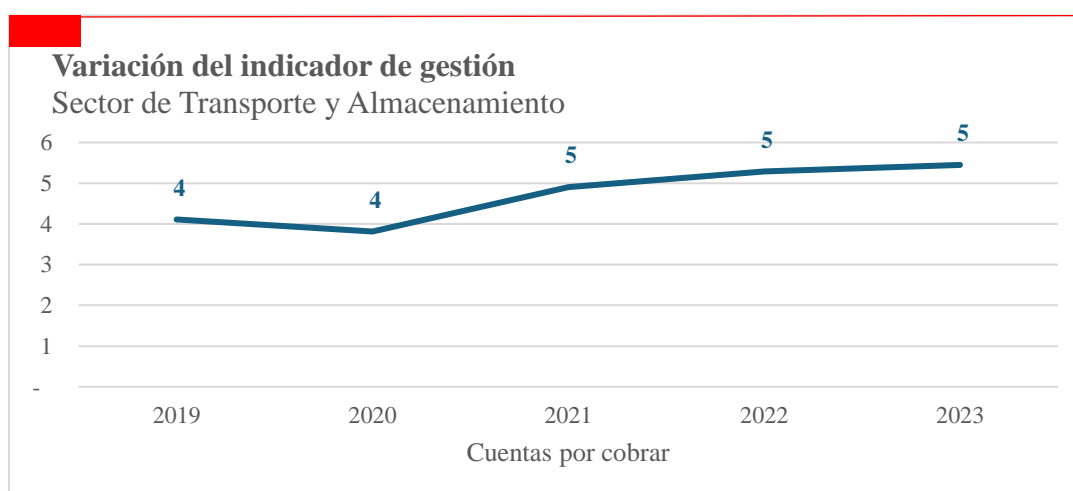
Componente	2019	2020	2021	2022	2023
Ventas netas	138.974.916,78	140.182.070,99	172.162.082,97	198.463.544,28	206.801.968,54
Cuentas por cobrar	33.834.095,04	36.758.062,80	35.089.398,27	37.548.995,03	37.955.745,51
<b>Ratio</b>	4	4	5	5	5
<b>Días</b>	89	96	74	69	67

En la tabla 6 sobre el cálculo del indicador de rotación de cuentas por cobrar del sector de transporte y almacenamiento en Ecuador, en el cual se observa que las ventas netas han aumentado de manera constante, lo que indica una fuerte demanda por los servicios y una expansión efectiva.

En cuanto al ratio de rotación ha tenido un aumento de 4 veces por año en 2019 y 2020 a 5 veces por año desde 2021 en adelante, el aumento sugiere que el sector ha mejorado su eficiencia en la gestión de las cuentas por cobrar, cobrando más rápidamente o mejorando los términos de crédito con sus clientes.

**Figura 3**

*Variación del indicador de Cuenta por Cobrar del sector de Transporte y Almacenamiento*



## Rotación de activos

**Tabla 7**

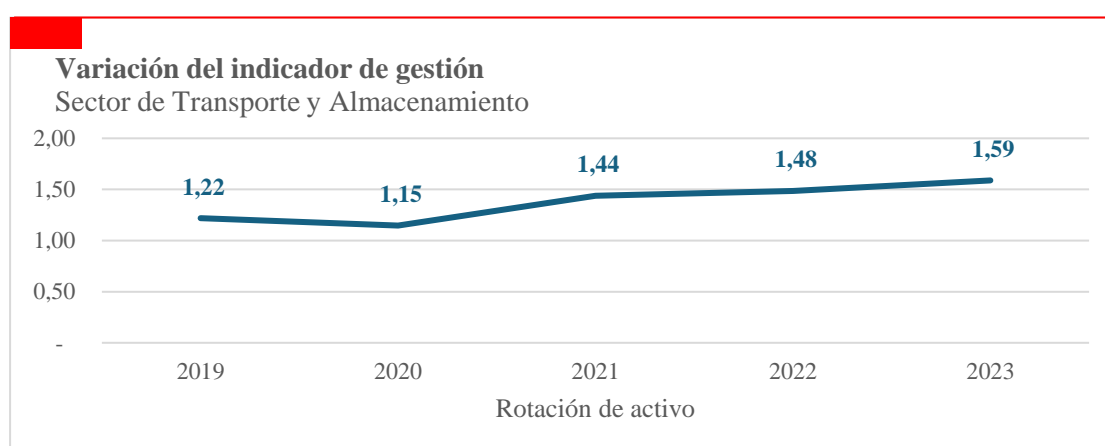
*Cálculo de rotación de activos del sector de transporte y almacenamiento*

Componente	2019	2020	2021	2022	2023
Ventas netas	138.974.916,78	140.182.070,99	172.162.082,97	198.463.544,28	206.801.968,54
Total de activos	114.016.421,66	122.262.090,94	119.642.197,99	133.673.883,25	130.218.335,27
<b>Ratio</b>	1	1	1	1	2

En la tabla 7 sobre el cálculo del indicador de rotación de activos del sector de transporte y almacenamiento en Ecuador, el ratio se ha mantenido constante en 1 desde 2019 hasta 2022, lo que sugiere que la entidad ha mantenido una eficiencia constante en la utilización de sus activos para generar ventas. En 2023, el ratio se duplicó a 2, indicando una mejora significativa en la eficiencia con la que se están utilizando los activos para generar ingresos, esto podría ser resultado de una mejor gestión de los activos, inversiones más efectivas, o un incremento en las ventas que supera el crecimiento en el total de activos.

**Figura 4**

*Variación del indicador de Rotación de Activo del sector de Transporte y Almacenamiento*



### Dimensión 3: Indicadores de Rentabilidad

#### ROA Rentabilidad sobre los activos

**Tabla 8**

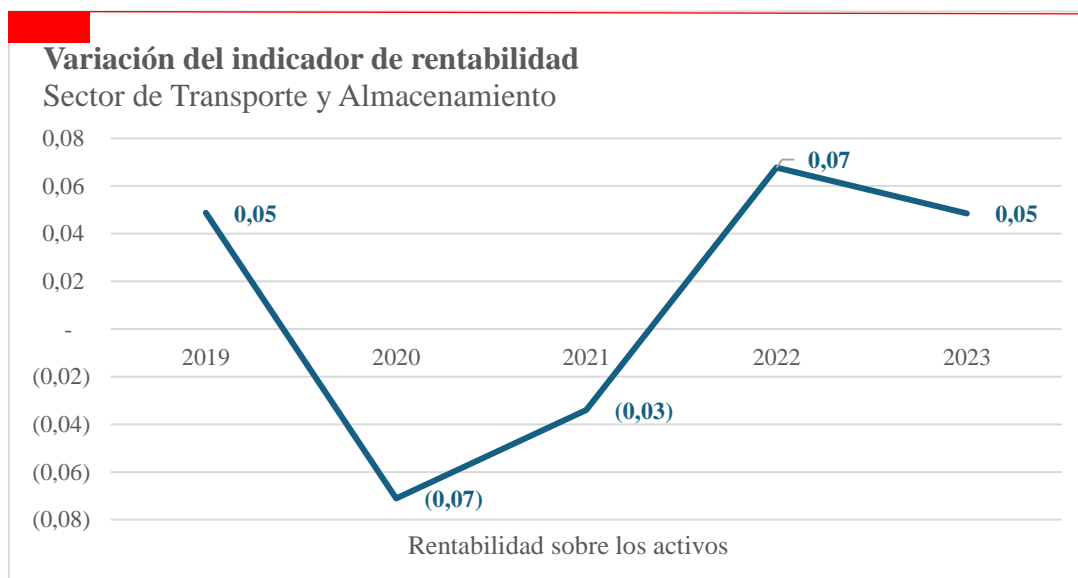
*Cálculo de ROA del sector de transporte y almacenamiento*

Componente	2019	2020	2021	2022	2023
Utilidad neta	5.555.243,85	-8.692.109,90	-4.071.271,53	9.057.373,55	6.316.955,90
Activo total	114.016.421,66	122.262.090,94	119.642.197,99	133.673.883,25	130.218.335,27
<b>Ratio</b>	<b>0,05</b>	<b>-0,07</b>	<b>-0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0,05</b>

En la tabla 8 sobre el cálculo del indicador de rentabilidad sobre los activos del sector de transporte y almacenamiento en Ecuador, el ratio de rentabilidad fue negativo en 2020 y 2021 debido a las pérdidas netas pero hubo una recuperación en el 2022 con un ratio de 0,07 indica una mejora en la gestión de los activos para generar utilidades, en el último año aunque disminuyó a 0,05, sigue siendo positivo, lo que sugiere una rentabilidad sostenida.

**Figura 5**

*Variación del indicador de ROA del sector de Transporte y Almacenamiento*



## ROE Rentabilidad sobre el patrimonio

**Tabla 9**

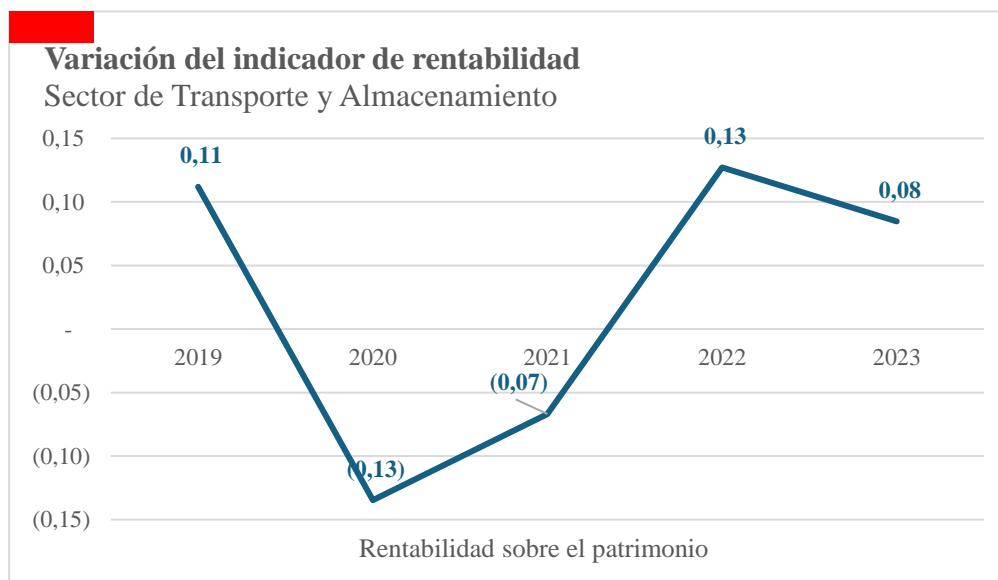
*Cálculo de ROE del sector de transporte y almacenamiento*

Componente	2019	2020	2021	2022	2023
Utilidad neta	5.555.243,85	-8.692.109,90	-4.071.271,53	9.057.373,55	6.316.955,90
Patrimonio neto	49.598.153,62	64.527.974,76	60.847.835,60	71.252.628,96	74.666.664,85
<b>Ratio</b>	0,11	-0,13	-0,07	0,13	0,08

En la tabla 9 sobre el cálculo del indicador de rentabilidad sobre el patrimonio del sector de transporte y almacenamiento en Ecuador, experimentó pérdidas significativas en 2020 y 2021, lo que se refleja en ratios negativos. Sin embargo, aumentó a 0,13 en 2022, indicando una recuperación notoria, aunque en el último año disminuyó a 0,08, sigue siendo positivo, lo que indica una rentabilidad sostenida, esa ligera disminución podría ser resultado de varios factores, incluidos cambios en los ingresos y los costos operativos.

**Figura 6**

*Variación del indicador de ROE del sector de Transporte y Almacenamiento*



#### **Dimensión 4: Indicadores de Endeudamiento**

##### **Endeudamiento del activo**

**Tabla 10**

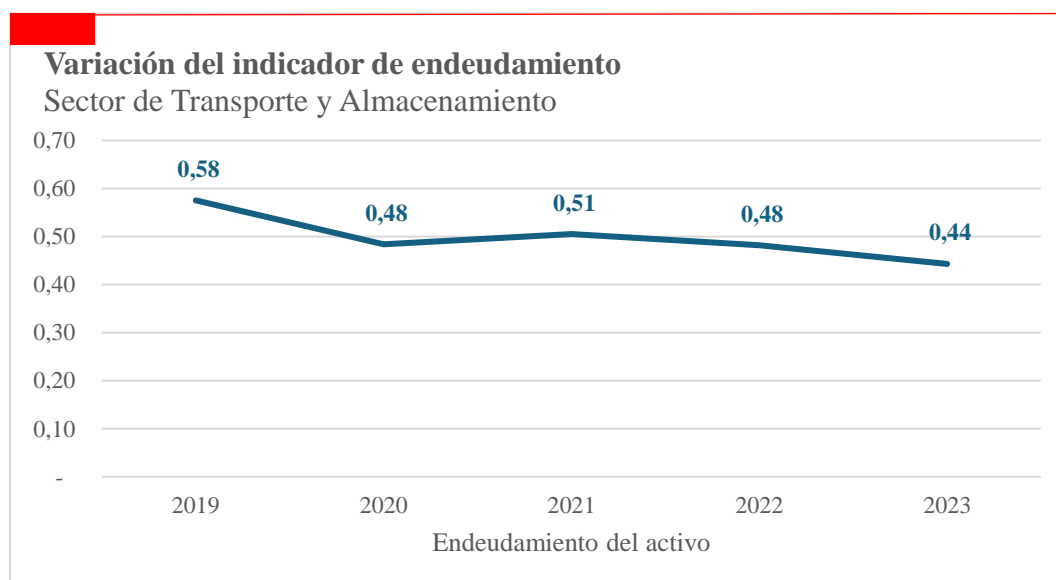
*Cálculo de endeudamiento del activo del sector de transporte y almacenamiento*

<b>Componente</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Pasivo total	65.596.307,84	59.161.454,26	60.421.631,94	64.389.197,43	57.689.913,28
Activo total	114.016.421,66	122.262.090,94	119.642.197,99	133.673.883,25	130.218.335,27
<b>Ratio</b>	<b>0,58</b>	<b>0,48</b>	<b>0,51</b>	<b>0,48</b>	<b>0,44</b>

En la tabla 10 sobre el cálculo del indicador de endeudamiento del activo del sector de transporte y almacenamiento en Ecuador, podemos observar que el ratio ha disminuido de 0,58 a 0,44 en el transcurso del 2019 al 2023. Esta tendencia indica que una menor proporción de los activos de la entidad está siendo financiada por pasivos, lo cual sugiere una reducción en el nivel de endeudamiento, esto resultados implica una mejora en la solvencia, menor dependencia de financiamiento externo lo que reduce el riesgo financiero y optimiza la estabilidad financiera a largo plazo.

**Figura 7**

*Variación del indicador de Endeudamiento del Activo del sector de Transporte y Almacenamiento*



## Endeudamiento Patrimonial

**Tabla 11**

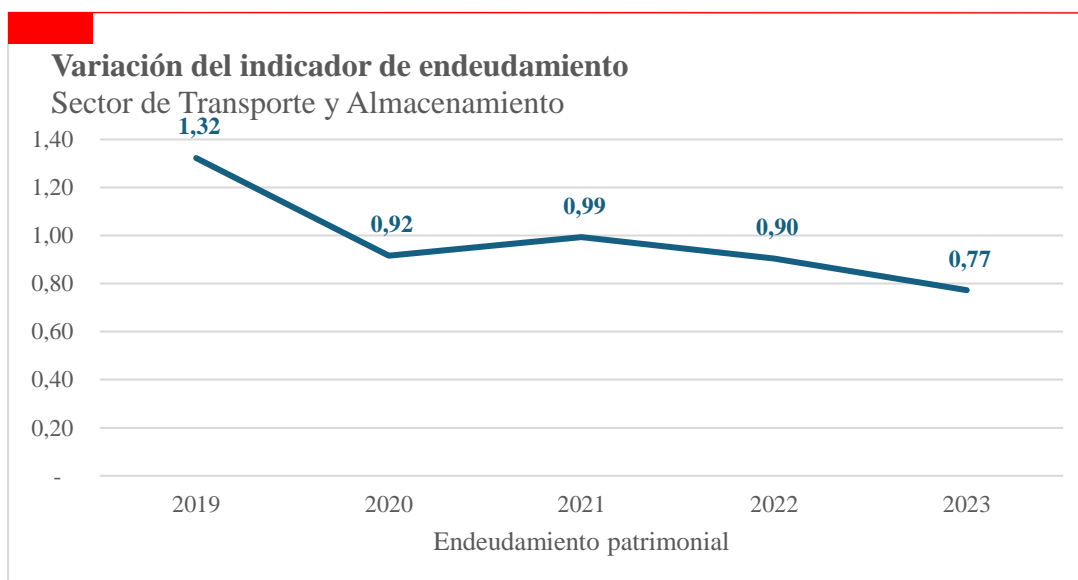
*Cálculo de endeudamiento patrimonial del sector de transporte y almacenamiento*

Componente	2019	2020	2021	2022	2023
Pasivo total	65.596.307,84	59.161.454,26	60.421.631,94	64.389.197,43	57.689.913,28
Patrimonio	49.598.153,62	64.527.974,76	60.847.835,60	71.252.628,96	74.666.664,85
<b>Ratio</b>	1,32	0,92	0,99	0,90	0,77

En la tabla 11 sobre el cálculo del indicador de endeudamiento patrimonial del sector de transporte y almacenamiento en Ecuador, el ratio ha disminuido de 1,32 en 2019 a 0,77 en 2023. Esta tendencia indica que una menor proporción de los pasivos de la entidad está siendo financiada por el patrimonio, lo cual sugiere una reducción en el endeudamiento relativo, esta reducción implica una mejora en la solidez financiera, menor dependencia de financiamiento externo, esto reduce el riesgo financiero, lo que pueden dar estabilidad financiera a largo plazo.

**Figura 8**

*Variación del indicador de Endeudamiento Patrimonial del sector de Transporte y Almacenamiento*



## Apalancamiento

**Tabla 12**

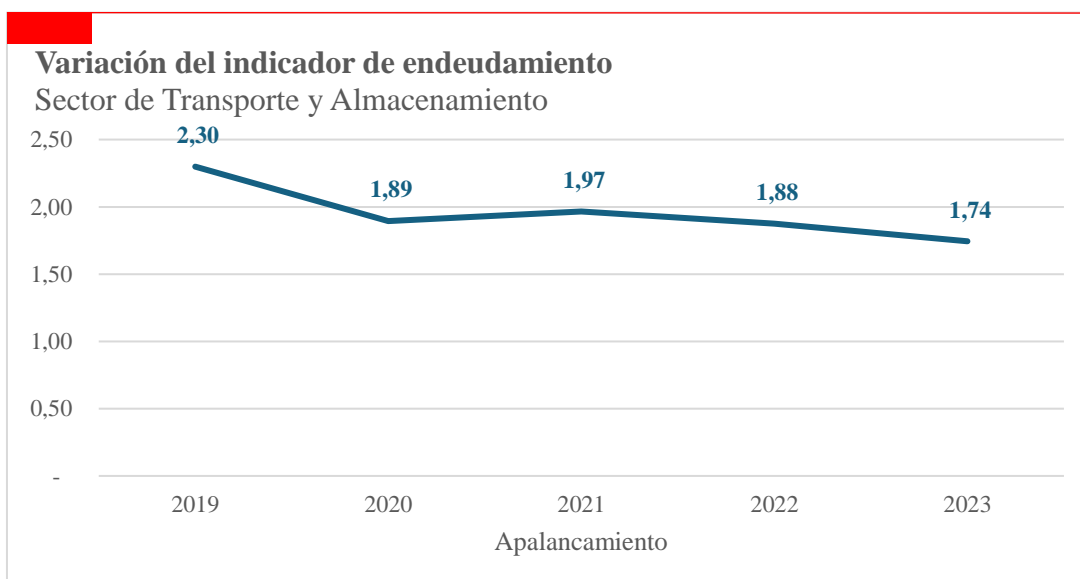
*Cálculo de apalancamiento del sector de transporte y almacenamiento*

Componente	2019	2020	2021	2022	2023
Activo total	114.016.421,66	122.262.090,94	119.642.197,99	133.673.883,25	130.218.335,27
Patrimonio	49.598.153,62	64.527.974,76	60.847.835,60	71.252.628,96	74.666.664,85
<b>Ratio</b>	2,30	1,89	1,97	1,88	1,74

En la tabla 12 sobre el cálculo del indicador de apalancamiento del sector de transporte y almacenamiento en Ecuador, ha disminuido de 2,30 en 2019 a 1,74 en 2023. Esto indica una mayor proporción de activos financiados por el patrimonio, lo cual sugiere una mejora en la estructura de capital, sin embargo, este indicador nos muestra que por cada unidad monetaria del capital propio que invierte, utilizan el 1,96 unidades monetarias de capital externo, lo que confirma que si ha disminuido, pero no deja la dependencia del financiamiento de terceros. Aunque el objetivo del apalancamiento financiero es incrementar el posible retorno de una inversión, también implica el riesgo de no poder cumplir con las obligaciones en caso de pérdidas inesperadas.

**Figura 9**

*Variación del indicador de Apalancamiento del sector de Transporte y Almacenamiento*



## Discusión

Lo obtenido en este estudio con relación al sector de transporte y almacenamiento del Ecuador, mediante el análisis de los indicadores financieros de las empresas más relevantes, se determinó que la razón de liquidez corriente se mantuvo superior a uno en los cinco periodos fiscales, reflejando una capacidad constante para cumplir con las obligaciones a corto plazo. El capital de trabajo ha crecido considerablemente, desde aproximadamente 10 millones hasta superar los 18 millones, indicando una mejora en la solvencia operativa. En términos de gestión, la rotación de cuentas por cobrar ha incrementado de 4 a 5 veces por año, sugiriendo una mejora en la eficiencia de la recuperación de créditos. La rotación de activos se ha duplicado, pasando de 1 a 2, lo que indica un uso más eficiente de los activos para generar ingresos. En términos de rentabilidad, los indicadores muestran una tendencia positiva, tras una ligera recuperación el ROA se mantiene alrededor de 0,05 y el ROE llega hasta 0,13, indicando una mejora en la generación de utilidades sobre activos y capital. En cuanto a las deudas, la proporción de pasivos sobre activos ha disminuido de 0,58 a 0,44, y la relación entre pasivos y patrimonio ha bajado de 1,32 a 0,77, lo que sugiere una menor dependencia de financiamiento externo y una estructura financiera más sólida. Finalmente, el apalancamiento ha descendido de 2,30 a 1,74, señalando una reducción en el uso de deuda para financiar activos, contribuyendo a una mayor estabilidad financiera en el sector.

El estudio realizado por Abanto y Aguirre (2023) señala que, la empresa de Logista Lima Sur SAC, ha mostrado una mejora notable en sus indicadores financieros en el periodo 2020-2021 tras realizar una inversión significativa, su rentabilidad sobre activos aumentó considerablemente, reflejando un uso mucho más eficiente de sus activos para generar utilidades, asimismo, la rentabilidad sobre patrimonio también se incrementó sustancialmente, indicando una mayor eficiencia en el uso del capital propio. Por otro lado, de acuerdo con los resultados del estudio, no hay similitud en los indicadores financieros debido a que han experimentado una alta volatilidad, sus ratios de rentabilidad sobre activos y sobre patrimonio han sido inestables durante los años 2020 al 2022, con periodos negativos seguidos de recuperación. Aunque muestra una mejora reciente en su rentabilidad, su gestión financiera enfrenta desafíos para mantener una consistencia en sus resultados.

Para Analizar el indicador de liquidez corriente se considera el trabajo de Villafuerte (2022) quien realizó un estudio de indicadores financieros y su incidencia



en la rentabilidad de la Asociación de Transporte de Carga Pesada UNITRANSISA la cual muestra una alta capacidad para cubrir sus pasivos corrientes en el periodo 2020 con un ratio extremadamente alto, pero esta capacidad se reduce considerablemente en el periodo 2021, reflejando una gestión financiera inconsistente, aquí se observa que no hay similitud debido a que en los resultados obtenidos en esta investigación mantiene una relación de liquidez corriente más estable y progresiva durante los años 2019 al 2023, con una ligera pero constante mejora. Esta estabilidad indica una gestión más efectiva de sus activos y pasivos corrientes, lo que sugiere una mayor capacidad para cumplir con obligaciones a corto plazo.

Por su parte, Cumbal (2022) en su investigación de impacto económico de la pandemia covid-19 en la compañía de carga pesada Trucktransport S.A. nos indica altos niveles de endeudamiento en el periodo 2015 al 2021 en relación con sus activos y patrimonio, lo cual sugiere una significativa dependencia del financiamiento externo, sus ratios son considerablemente altos, indicando que gran parte de sus activos y operaciones están financiados por deudas, esta situación aumenta sus obligaciones de pago y la vulnerabilidad ante fluctuaciones económicas, representando un riesgo financiero significativo, mientras que en los resultados del estudio no hay similitud, debido a que se presenta una estructura financiera más equilibrada, sus ratios de endeudamiento del activo y el patrimonio son más bajos y han mostrado una tendencia decreciente con el tiempo, esto refleja una gestión financiera más prudente y una menor dependencia de financiamiento externo, esto nos indica que tienen una capacidad superior para cubrir sus obligaciones con recursos propios, lo que no solo reduce su exposición a riesgos financieros, sino que también fortalece su capacidad para manejar imprevistos y mantener una operación más estable.

### **Conclusión**

Durante el periodo 2019-2023, el análisis de las razones financieras de las empresas del sector de transporte y almacenamiento en Ecuador revela una evolución positiva, en la cual se observó una mejora constante en la solvencia operativa, con una razón de liquidez corriente positiva y un crecimiento significativo del capital de trabajo, también la eficiencia en la gestión de activos se refleja en el incremento de la rotación de cuentas por cobrar y de activos. Además, la rentabilidad mostró una tendencia al alza con un ROA y ROE estables, finalmente, una disminución en el

apalancamiento financiero y en la proporción de pasivos sobre activos indica una menor dependencia de financiamiento externo, logrando así una mayor estabilidad financiera y adaptabilidad al mercado.

Se observó una variación notable en la solvencia operativa, la eficiencia en la gestión de activos y cuentas por cobrar en las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador durante el período 2019-2023, esta caracterización detallada permite comprender mejor la capacidad financiera y operativa de las empresas para enfrentar desafíos y oportunidades en el mercado.

Los análisis de liquidez, rentabilidad y apalancamiento financiero revelaron tendencias significativas en la estabilidad financiera y la capacidad de generación de ingresos de las empresas del sector, estos cálculos proporcionaron una evaluación precisa de la salud financiera de las empresas, permitiendo identificar áreas de mejora y fortaleza en su estructura financiera.

La interpretación de los resultados indicó una gestión prudente del apalancamiento financiero y una mejora el rendimiento financiero de las empresas del sector de transporte y almacenamiento en Ecuador, estos resultados reflejan una estrategia efectiva en la gestión de riesgos financieros y una estructura de capital más robusta.

### **Recomendaciones**

Para mantener esta tendencia positiva, es recomendable que las empresas del sector continúen implementando prácticas sólidas de gestión financiera, esto incluye la monitorización regular de los indicadores clave, la adopción de tecnologías avanzadas para el análisis financiero, y la mejora continua en la eficiencia operativa. Además, es crucial que las empresas diversifiquen sus fuentes de ingresos y mantengan una gestión prudente del riesgo financiero para mitigar posibles fluctuaciones del mercado y garantizar un crecimiento estable a largo plazo.

Es crucial que las empresas continúen fortaleciendo su solvencia operativa mediante la implementación de políticas financieras que optimicen el uso de activos y la gestión de cuentas por cobrar, además, deben realizar análisis periódicos para adaptarse a las condiciones cambiantes del mercado y mejorar continuamente su posición competitiva.

Se recomienda utilizar herramientas avanzadas de análisis financiero y tecnologías que faciliten el cálculo y monitoreo en tiempo real de los indicadores

clave, esto permitirá a las empresas tomar decisiones financieras más informadas y proactivas, mejorando así su capacidad para responder eficazmente a las fluctuaciones del mercado y optimizar su rendimiento financiero.

Es esencial que las empresas promuevan una cultura organizacional orientada al análisis profundo de los resultados financieros, esto incluye capacitar a los equipos directivos y analistas en la interpretación de indicadores clave para identificar oportunidades de mejora y optimización en la gestión financiera y operativa.

## Referencias

- Abanto, R., y Aguirre, M. (2023). *Gestión financiera y su incidencia en la rentabilidad de la empresa de transportes Logística Lima Sur SAC*. Universidad de Ciencia y Humanidades.  
[https://repositorio.uch.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12872/833/Abanto\\_R\\_Aguirre\\_MA\\_tesis\\_contabilidad\\_finanzas\\_2023.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.uch.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12872/833/Abanto_R_Aguirre_MA_tesis_contabilidad_finanzas_2023.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Aulestia, P. (2019). *Gestión financiera en las empresas ecuatorianas del sector de servicios de transporte pesado de carga por carretera del cantón Quito*. Universidad Andina Simón Bolívar.  
<https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6646/1/T2870-MBA-Aulestia-Gestion.pdf>
- Bambaren, I., Campos, X., y Cubas, V. (2022). *El apalancamiento financiero y la rentabilidad de las empresas de transporte de carga pesada - distrito de Bellavista - 2021*. Universidad Continental.  
[https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/12452/2/IV\\_FCE\\_310\\_TE\\_Bambaren\\_Campos\\_Cubas\\_2022.pdf](https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/12452/2/IV_FCE_310_TE_Bambaren_Campos_Cubas_2022.pdf)
- Cámara Marítima del Ecuador. (22 de Septiembre de 2022). *Sector transporte: Perspectivas económicas 2021-2022*. <http://www.camae.org/bce/sector-transporte-perspectivas-economicas-2021-2022/>
- Carchi, K., Crespo, M., González, S., y Romero, J. (2020). Índices financieros, la clave de la finanza administrativa aplicada a una empresa manufacturera. *INNOVA Research Journal*, 5(2), 26-50.  
<https://doi.org/https://doi.org/10.33890/innova.v5.n2.2020.1193>
- Cullanco, C., y Ibañez, L. (2021). *La rotación del activo en la Empresa Agraria Chiquitoy S.A., periodo 2016-2020*.  
[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/81819/Cullanco\\_MCS-Ibañez\\_SLM-SD.pdf?sequence=1#:~:text=Mart%C3%ADnez%20et%20al.%20%282017%29%20se%20B1alan%20que%20la%20rotaci%C3%B3n,eficientes%20son%20los%20activos%20para%20generar%20d.](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/81819/Cullanco_MCS-Ibañez_SLM-SD.pdf?sequence=1#:~:text=Mart%C3%ADnez%20et%20al.%20%282017%29%20se%20B1alan%20que%20la%20rotaci%C3%B3n,eficientes%20son%20los%20activos%20para%20generar%20d.)

- Cumbal, M. (2022). *Impacto económico de la pandemia covid-19 en la compañía de carga pesada Trucktransport S.A.* Universidad Central del Ecuador.  
<https://www.dspace.uce.edu.ec/server/api/core/bitstreams/6e70901a-6c86-4b60-88c0-075cef9e09cc/content>
- Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera. (2024). *Balance Sectorial del Transporte de Carga 2023 VS 2022.*  
[https://www.colfecar.org.co/wp-content/uploads/Balance\\_Sectorial\\_2024\\_I.pdf](https://www.colfecar.org.co/wp-content/uploads/Balance_Sectorial_2024_I.pdf)
- Galicia, C., y Romero, G. (2021). *Indicadores financieros y la toma de decisiones en la Empresa J&J Brother's E.I.R.L. - Cusco periodo 2019.* Universidad Andina del Cusco.  
[https://repositorio.uandina.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12557/4138/Claudia\\_Gabriel\\_Tesis\\_bachiller\\_2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.uandina.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12557/4138/Claudia_Gabriel_Tesis_bachiller_2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Gitman , L., y Zutter , C. (2012). *Principios de administración financiera.* PEARSON EDUCACIÓN.  
[https://economicas.unsa.edu.ar/afinan/informacion\\_general/book/pcipios-adm-finan-12edi-gitman.pdf](https://economicas.unsa.edu.ar/afinan/informacion_general/book/pcipios-adm-finan-12edi-gitman.pdf)
- Gómez, S., Leyva, G., Murillo, M., y Reyes, M. (2021). Indicadores financieros predictores de fracaso en cooperativas de servicios de transporte del Cantón Portoviejo (Ecuador). *Revista Venezolana De Gerencia*, 26(6), 644-663.  
<https://doi.org/> <https://doi.org/10.52080/rvgluz.26.e6.39>
- Holguin , G. (2023). *Indicadores financieros de las empresas de acuicultura marina provincia de Santa Elena, periodo 2018-2022.* Universidad Península de Santa Elena. <https://repositorio.upse.edu.ec/bitstream/46000/9946/1/UPSE-TCA-2023-0088.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2023). *Producción Nacional.*  
<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5863501/5196026-informe-tecnico-produccion-nacional-n-2-febrero-2024.pdf?v=1708010210>
- Izaguirre, J., Carhuancho, I., y Silva , D. (2020). *Finanzas para no financieros.* Universidad Central del Ecuador . <https://elibro.net/es/lc/upse/titulos/136839>

- Jeria, J. (2020). *Análisis de razones financieras para los distintos sectores económicos en Chile*. Universidad de Chile.  
<https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/181999/Jos%C3%A9%20Pablo%20Jeria.pdf?sequence=1>
- Larretape, G. (2020). *Herramientas de Análisis Financiero*. Plumas digital ediciones. <https://elibro.net/es/lc/upse/titulos/128445>
- Leiva, Y., y Nuñez, J. (2021). *La administración financiera en la rentabilidad de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros de la provincia de Huancaya*. Universidad Nacional del Centro del Perú.  
[https://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12894/7867/T010\\_71696393\\_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12894/7867/T010_71696393_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Ley de Régimen Tributario Interno. (7 de Mayo de 2024). *Servicio de Rentas Internas*. [https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar/81c69a90-8312-4114-9710-3a79ee7682be/LRTI\\_ult.modif\\_12032024.pdf](https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar/81c69a90-8312-4114-9710-3a79ee7682be/LRTI_ult.modif_12032024.pdf)
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial . (21 de Agosto de 2018). [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP\\_6\\_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf)
- Malusin, L. (2022). *La gestión financiera y la rentabilidad de la empresa Productora de Gelatina Ecuatoriana S.A. PRODEGEL durante la pandemia*. Universidad Técnica de Ambato.  
<https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/35333/1/T5365i.pdf>
- Matute , J. (2023). *Indicadores financieros en las industrias camaroneras del Ecuador, provincia de Santa Elena, periodo 2019-2021*. Universidad Estatal Península de Santa Elena.  
<https://repositorio.upse.edu.ec/bitstream/46000/9478/1/UPSE-TCA-2023-0031.pdf>
- Meilani, M., y Pandoyo, P. (2019). La influencia de la cuenta por cobrar para el inventario de ingresos antes de impuestos. *Ilomata Revista Internacional de*

*Impuestos y Contabilidad*, 1(1), 35-40.

<https://doi.org/doi.org/10.52728/ijtc.v1i1.42>

Ministerio de Economía y Finanzas. (2023). *Programación Macroeconómica*.

<https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/1.2-Documento-de-Programacion-Macroeconomica-2023-2026.pdf>

Ministero de Transportes y Movilidad Sostenible. (2023). *Informe Perspectivas del*

*Transportes del ITF 2023*. [https://cdn.transportes.gob.es/portal-web-transportes/transporte-terrestre/itf\\_2023/ITF\\_trans\\_interactivo.pdf](https://cdn.transportes.gob.es/portal-web-transportes/transporte-terrestre/itf_2023/ITF_trans_interactivo.pdf)

Mocha, K. D., Pinos, L. G., y Mejía, S. R. (2023). Productividad del sector transporte en el Ecuador, un análisis empírico del periodo 2012 – 2021.

*NNOVA Research Journal*, 8(3.1), 202-224.

<https://doi.org/doi.org/10.33890/innova.v8.n3.1.2023.2322>

Perero, A. (2023). *Indicadores financieros de las empresas que realizan actividades de pesca de altura y costera, provincia de Santa Elena, periodo 2017-2021*.

Universidad Península de Santa Elena.

<https://repositorio.upse.edu.ec/bitstream/46000/9930/1/UPSE-TCA-2023-0096.pdf>

Polanco , Y., Santos , P., y de la Cruz, G. (2020). *Análisis financiero para la toma de decisiones*. Ediciones UAPA. <https://elibro.net/es/lc/upse/titulos/175882>

Proaño, B. (2023). *Análisis Financiero*. Universidad del Azuay en Cuenca del

Ecuador. <https://publicaciones.uazuay.edu.ec/flip/books/libro/uazuay-libro-303.pdf>

Puente , M., Carrillo, J., Calero, E., y Gavilánez, O. (2022). *Fundamentos de Gestión Financiera* . Universidad Nacional de Chimborazo (UNACH).

<https://doi.org/https://doi.org/10.37135/u.editorial.05.70>

Reglamento para aplicación Ley de régimen tributario interno . (1 de Abril de 2021).

*Servicio de Rentas Internas*. [https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar/364531e0-54c7-4e6f-9ad9-45cef3813d23/--RALRTI\\_ultima\\_actualizacion\\_01042024.pdf](https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar/364531e0-54c7-4e6f-9ad9-45cef3813d23/--RALRTI_ultima_actualizacion_01042024.pdf)

- Ricra, M. (2014). *Análisis Financiero en las Empresas*. Instituto Pacífico.  
[https://web.instipp.edu.ec/Libreria/libro/Libro\\_Analisis\\_Financiero\\_-\\_Maria\\_Ricra%20.pdf](https://web.instipp.edu.ec/Libreria/libro/Libro_Analisis_Financiero_-_Maria_Ricra%20.pdf)
- Supeintendencia de Compañías, Valores y Seguros. (16 de febrero de 2023).  
*Concepto y fórmula de los indicadores*.  
<https://appscvsmovil.supercias.gob.ec/ranking/reporte.html>
- Villafuerte, N. (2022). *Indicadores financieros y su incidencia en la rentabilidad de la asociación de transporte de carga pesada UNITRANSISA cantón Isidro Ayora*. Universidad Estatal del Sur de Manabí.  
<https://repositorio.unesum.edu.ec/bitstream/53000/4560/1/VILLAFUERTE%20PE%c3%91AFIEL%20NEISER%20ALEXANDER.pdf>
- Villón, M. (2024). *Indicadores financieros de las empresas del sector turístico de la provincia de Santa Elena, periodo 2018-2022*. Universidad Península de Santa Elena. <https://repositorio.upse.edu.ec/bitstream/46000/10803/1/UPSE-TCA-2024-0040.pdf>




## Apéndices

### Apéndice A. Matriz de consistencia

Título	Problema	Objetivos	Variables	Dimensiones	Indicadores	Metodología
<p style="text-align: center;">EVOLUCIÓN DE LOS INDICADORES FINANCIEROS DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR DE TRANSPORTE Y ALMACENAMI ENTO DEL ECUADOR,</p>	<p><b>Formulación problema</b></p> <p>¿De qué manera han evolucionado los indicadores financieros de las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador, periodo 2019-2023?</p>	<p><b>Objetivo General</b></p> <p>Analizar la evolución de los indicadores financieros de las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador, periodo 2019-2023</p>	<p style="text-align: center;">Indicadores Financieros</p>	<p style="text-align: center;">Indicador de liquidez</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liquidez corriente</li> <li>- Capital de trabajo</li> </ul>	<p><b>Enfoque:</b> Cuantitativo</p>
	<p><b>Sistematización de los problemas específicos</b></p> <p>¿Cuáles son los principales indicadores financieros en las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador, periodo 2019-2023?</p>	<p><b>Objetivos Específicos</b></p> <p>Caracterizar los indicadores financieros de las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador, periodo 2019-2023</p> <p>Calcular los indicadores financieros de las empresas del sector de transporte y</p>		<p style="text-align: center;">Indicadores de gestión</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rotación de cuentas por cobrar</li> <li>- Rotación de activos</li> </ul>	<p><b>Alcance:</b> Descriptivo</p> <p><b>Diseño:</b> No experimental – longitudinal</p> <p><b>Método de investigación:</b> Analítico, deductivo y</p>

PERIODO 2019-2023	<p>¿Qué variaciones han tenido los indicadores financieros de las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador, periodo 2019-2023?</p> <p>¿Cómo se interpretan los resultados obtenidos del cálculo de los indicadores financieros de las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador, periodo 2019-2023?</p>	<p>almacenamiento del Ecuador, periodo 2019-2023</p> <p>Interpretar los resultados obtenidos de los indicadores financieros de las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador para obtener el nivel de apalancamiento financiero, periodo 2019-2023</p>			Indicador de rentabilidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ROA</li> <li>- ROE</li> </ul>	<p>bibliográfico - documental</p> <p><b>Población:</b> finita</p> <p>Muestreo</p> <p><b>Instrumento:</b> ficha documental</p>
					Indicador de endeudamiento	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Endeudamiento del activo</li> <li>- Endeudamiento patrimonial</li> <li>- Apalancamiento</li> </ul>	

## Apéndice B. Ficha documental

 <p style="text-align: center;"><b>Universidad Estatal Península de Santa Elena</b> <b>Facultad de Ciencias Administrativas</b> <b>Carrera de Contabilidad y Auditoría</b></p>				
<b>Trabajo de titulación:</b> "Evolución de los indicadores financieros de las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador, periodo 2019-2023"				
<b>FICHA DOCUMENTARIA PARA LOS ESTADOS FINANCIEROS EMPRESAS DEL SECTOR DE TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO DEL ECUADOR</b>				
<b>Objetivo:</b> Extraer los datos pertinentes de los estados financieros para el cálculo de las razones financieras de las empresas del sector de transporte y almacenamiento del Ecuador				
<b>Variable de estudio: Indicadores Financieros</b>				
Dimensión	Indicadores	Fórmula	Valores extraídos de los estados financieros	Resultado
Indicador de liquidez	Liquidez corriente	$\frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}}$		
	Capital de trabajo	$\text{Activo Corriente} - \text{Pasivo Corriente}$		
Indicadores de gestión	Rotación de cuentas por cobrar	$\frac{\text{Ventas netas}}{\text{Cuentas por cobrar}}$		
	Rotación de activos	$\frac{\text{Ventas netas}}{\text{Total activos}}$		
Indicador de rentabilidad	ROA	$\frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Activo total}}$		
	ROE	$\frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Patrimonio neto}}$		
Indicador de endeudamiento	Endeudamiento de activo	$\frac{\text{Pasivos total}}{\text{Activo total}}$		
	Endeudamiento patrimonial	$\frac{\text{Pasivo total}}{\text{Patrimonio}}$		
	Apalancamiento	$\frac{\text{Activo total}}{\text{Patrimonio}}$		
<p>Nota: la información recopilada es de uso exclusivo para la realización de la investigación académica de Anthony Vélez, previo a obtener su título de, Licenciado en Contabilidad y Auditoría, título gestionado en el Instituto de la Universidad Estatal Península de Santa Elena.</p>				

## Apéndice C. Cronograma de tutorías



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS**  
**CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORIA**  
**CRONOGRAMA DE TUTORÍAS DE TITULACIÓN**

**MODALIDAD DE TITULACIÓN: TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR**

		2024													
		MAR	ABR				MAY				JUN				
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
No.	Actividades planificadas	25-29	01-05	08-12	15-19	22-26	29-03	06-10	13-17	20-24	27-31	03-07	10-14	17-21	FECHA
1	Introducción	X	X	X											
2	Capítulo I Marco Referencial			X	X	X	X	X							
3	Capítulo II Metodología							X	X	X	X				
4	Capítulo III Resultados y Discusión										X	X	X	X	
5	Conclusiones y Recomendaciones													X	
6	Resumen													X	
7	Certificado Antiplagio-Tutor													X	
8	Entrega de informe de culminación de tutorías, por parte de los tutortes, a Dirección y al profesor Guía (con documentos de soporte)													X	Hasta el viernes 21 de junio del 2024



FIRMA DEL TUTOR

NOMBRE: Ing. Valencia Cruzaty Lilia Esther, PhD.

*Anthony Velez.*

FIRMA DEL ESTUDIANTE

NOMBRE: Vélez Sánchez Anthony Daniel