



1859

**UNL**

Universidad  
Nacional  
de Loja

# Universidad Nacional de Loja

## Facultad Jurídica, Social y Administrativa

### Carrera de Finanzas

## Diagnóstico sectorial de las organizaciones de la división transporte del cantón Loja

Trabajo de Integración Curricular previo a  
la obtención del título de Licenciada en  
Finanzas

**AUTORA:**

Gabriela Michelle Maza Correa

**DIRECTORA:**

Ing. Andrea Judith Neira Paredes Mg. Sc.

Loja -Ecuador 2024



UNL

Universidad  
Nacional  
de Loja

Sistema de Información Académico  
Administrativo y Financiero - SIAAF

## CERTIFICADO DE CULMINACIÓN Y APROBACIÓN DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

Yo, **Neira Paredes Andrea Judith**, director del Trabajo de Integración Curricular denominado "**Diagnóstico sectorial de las organizaciones de la división transporte del cantón Loja**", perteneciente al estudiante **GABRIELA MICHELLE MAZA CORREA**, con cédula de identidad N° **1150178851**. Certifico que luego de haber dirigido el **Trabajo de Integración Curricular** se encuentra concluido, aprobado y está en condiciones para ser presentado ante las instancias correspondientes.

Es lo que puedo certificar en honor a la verdad, a fin de que, de así considerarlo pertinente, el/la señor/a docente de la asignatura de **Integración Curricular**, proceda al registro del mismo en el Sistema de Gestión Académico como parte de los requisitos de acreditación de la Unidad de Integración Curricular del mencionado estudiante.

Loja, 21 de Agosto de 2023



Proceda a Confirrmación por:  
ANDREA JUDITH NEIRA  
PAREDES

F) \_\_\_\_\_  
DIRECTOR DE TRABAJO DE INTEGRACIÓN  
CURRICULAR



**Autoría**

Yo, **Gabriela Michelle Maza Correa**, declaro ser autor del presente trabajo de integración curricular y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos y acciones legales, por el contenido del mismo. Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja la publicación de mi trabajo de integración curricular en el Repositorio Digital Institucional – Biblioteca Virtual.

**Firma:****Cédula de identidad:** 1150178851**Fecha:** 15 agosto del 2024**Correo electrónico:** [gabriela.maza@unl.edu.ec](mailto:gabriela.maza@unl.edu.ec)**Teléfono:** 0981406958

**Carta de autorización por parte de la autora para consulta, reproducción parcial o total, y/o publicación electrónica de texto completo del Trabajo de Integración Curricular**

Yo, **Gabriela Michelle Maza Correa**, declaro ser autor del Trabajo de Integración Curricular denominado: **Diagnóstico sectorial de las organizaciones de la división transporte del cantón Loja**, como requisito para optar el título de **Licenciada en Finanzas**, autorizo al sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos muestre la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Institucional.

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el Repositorio Institucional, en las redes de información del país y del exterior con las cuales tenga convenio la Universidad.

La Universidad Nacional de Loja, no se responsabiliza por el plagio o copia del Trabajo de Integración Curricular que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los veinticuatro días de agosto dos mil veintitrés.

**Firma:**  Firmado electrónicamente por:  
**GABRIELA  
MICHELLE MAZA  
CORREA**

**Autor/a:** Gabriela Michelle Maza Correa

**Cédula:** 1150178851

**Dirección:** Las pitas

**Correo electrónico:** gabriela.maza@unl.edu.ec

**Teléfono:** 0981406958

**DATOS COMPLEMENTARIOS:**

Directora del Trabajo de Integración Curricular

Ing. Andrea Judith Neira Paredes

## **Dedicatoria**

Agradezco a Dios por haberme otorgado la salud y la oportunidad de alcanzar este logro. También quiero expresar mi profundo agradecimiento a mis padres por su amor incondicional, su apoyo constante y su inspiración constante en cada paso que doy. Sin su motivación, este logro no habría sido posible.

Cada miembro de mi familia ha sido un pilar fundamental en mi vida y en mi camino académico. Agradezco sinceramente su fe en mí y por ser la fuerza impulsora que me ha llevado a seguir adelante. De igual forma, a mis docentes de la carrera de Finanzas, familiares, amigos, que me han acompañado en este proceso de formación y me apoyaron para lograr esta meta.

*Gabriela Michelle Maza Correa*

## **Agradecimiento**

Quiero expresar mi sincero agradecimiento a la Universidad Nacional de Loja, especialmente a la Facultad Jurídica, Social y Administrativa, así como a la carrera de Finanzas, por brindarme la oportunidad de adquirir una formación profesional sólida. También agradezco profundamente a los diferentes docentes que, con gran dedicación, compartieron sus conocimientos y contribuyeron al desarrollo de mis habilidades profesionales. Su tolerancia, apoyo incondicional y amistad fueron fundamentales para mi crecimiento académico y personal.

De manera especial, deseo reconocer a la Ing. Andrea Judith Neira Paredes, Directora del Trabajo de Integración Curricular, por su valioso tiempo, dedicación y orientación durante el proceso de investigación. Su calidad como docente y su serenidad fueron inspiradoras y fundamentales para mi desarrollo. Asimismo, mi gratitud se extiende a los integrantes del proyecto de investigación "Diagnóstico Sectorial, de acuerdo a la clasificación industrial Internacional Uniforme (CIU), de las empresas privadas de la provincia de Loja", liderado por la carrera de Finanzas. Agradezco su orientación, paciencia y sabiduría, los cuales fueron pilares durante todo el proceso de investigación en el que tuve el privilegio de participar.

*Gabriela Michelle Maza Correa*

## Índice de Contenido

Certificación del Trabajo de Integración Curricular.....	ii
Carta de autorización por parte de la autora para consulta, reproducción parcial o total, y/o publicación electrónica de texto completo del Trabajo de Integración Curricular.....	iv
Dedicatoria .....	v
Agradecimiento .....	vi
1. Título .....	1
2. Resumen .....	2
2.1. Abstract .....	3
3. Introducción.....	4
4. Marco teórico .....	7
4.1 Fundamentación empírica .....	7
4.1.1 Evidencia internacional.....	7
4.1.2 Evidencia regional.....	7
4.1.3 Evidencia nacional.....	8
4.2 Fundamentación conceptual .....	9
4.2.1 Sector.....	9
4.2.2 Sector económico .....	10
4.2.3 Sector de servicio .....	10
4.2.4 Sector de transporte .....	10
4.2.5 Clasificación del transporte .....	11
4.2.6 CIU.....	12
4.2.7 ¿Qué es diagnóstico? .....	13
4.2.8 ¿Cómo se aplica el diagnóstico?.....	14
4.2.9 ¿Qué es la evaluación de desempeño?.....	14
4.2.10 Competitividad .....	15
4.2.11 Factores de desempeño empresarial.....	15
4.2.12 Tipos de medidas de desempeño.....	16
4.2.13 Herramientas de estado de medición y evaluación .....	17
4.3 Indicadores financieros.....	17
4.3.1 Indicador de Liquidez.....	17
4.3.2 Indicador de Endeudamiento del activo.....	18
4.3.3 Indicador endeudamiento corto plazo.....	18
4.3.4 Apalancamiento.....	18
4.3.5 Indicador de Rentabilidad.....	18
4.4 Fundamentación legal.....	19
4.4.1 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Ecuador.....	19
4.4.2 De la atención preferente a pasajeros.....	20

4.4.3 De los ámbitos de operación del transporte terrestre .....	20
5. Metodología .....	21
5.1 Área de Investigación .....	21
5.2 Enfoque de Investigación .....	21
5.2.1 Cualitativo .....	21
5.2.2 Cuantitativo .....	21
5.3 Alcance y tipo de investigación .....	21
5.3.1 Descriptivo .....	21
5.3.2 Exploratoria .....	21
5.4 Método de Investigación .....	22
5.4.1 Método Inductivo .....	22
5.4.2 Método Deductivo .....	22
5.4.3 Método Analítico .....	22
5.4.4 Método Sintético .....	22
5.5 Diseño de investigación .....	22
5.6 Técnicas de investigación .....	22
5.6.1 Revisión Bibliográfica .....	22
5.6.2 Encuesta .....	23
5.6.3 Técnicas Estadística .....	23
5.6.4 Recursos y materiales .....	23
5.7 Población .....	23
5.7.1 Exclusión e inclusión .....	24
5.8 Procesamiento y análisis de datos .....	24
6. Resultado .....	26
6.1 Objetivo 1: Caracterizar la división transporte terrestre cooperativa interparroquial, intercantonal, interprovincial e internacional del cantón Loja, para definir los factores claves de éxito .....	26
6.1.1 Particularidades del sector de transporte .....	26
6.1.2 Sector al que pertenece según la CIU .....	26
6.1.3 Participación en el mercado .....	27
6.1.4 Datos generales .....	27
6.1.5 Servicios principales que brinda el sector .....	30
6.1.6 Servicios complementarios que brinda el sector .....	33
6.1.7 ¿Existen barreras de entrada para ingresar en el sector? .....	33
6.1.8 Ranking en cuanto al tamaño de los actores del sector .....	34
6.1.9 Estructura Financiera de acuerdo con el tamaño .....	35
6.1.10 Perfil y cuantificación del cliente del sector .....	35
6.1.11 Cuantificar los clientes del sector de transporte .....	35
6.2 Objetivo 2: Establecer los indicadores de desempeño empresarial de la división de transporte terrestre cooperativas interparroquial, intercantonal, interprovincial e internacional del cantón Loja, para facilitar el acopio de información primaria .....	37



6.2.1 Factores claves de éxito .....	37
6.2.2 Indicadores de desempeño .....	38
6.2.3 Indicadores financieros.....	38
6.2.4 Matriz de factores claves de éxito e indicadores de desempeño del sector de transporte....	40
6.3. Objetivo 3: Determinar las estadísticas y los promedios de la industria de la división transporte terrestre cooperativas interparroquial, intercantonal, interprovincial e internacional del cantón Loja con información primaria y secundaria. ....	42
6.3.1 Tabulación.....	42
6.3.2 Segmentación de las empresas según sus activos.....	50
6.3.3 Indicadores de desempeño .....	50
6.3.4 Indicadores Financieros.....	62
7. Discusión.....	82
8. Conclusiones .....	83
9. Recomendaciones.....	84
10. Bibliografía.....	85

### **Índice de Tablas**

Tabla 1 Dominación del transporte terrestre .....	13
Tabla 2 Codificación de la actividad de pasajeros según la CIU .....	26
Tabla 3 Participación del mercado del sector transporte .....	27
Tabla 4 Mapeo de las cooperativas .....	27
Tabla 5 Matriz principales servicios que brinda el sector de transporte.....	30
Tabla 6 Ranking por activos a nivel nacional de las empresas de transporte.....	34
Tabla 7 Estructura de las empresas del sector .....	35
Tabla 8 Estadísticas y cifras oficiales.....	36
Tabla 9 Factores claves de éxito del sector de transporte.....	37
Tabla 10 Factores e indicadores del sector de transporte .....	38
Tabla 11 Matriz de indicadores financieros .....	39
Tabla 12 Matriz factores e indicadores desempeño y financiero .....	40
Tabla 13 Segmentación de acuerdo a los activos .....	50
Tabla 14 Tasa de ocupación de las grandes empresas.....	51
Tabla 15 Tasa de ocupación de las medianas empresas .....	52
Tabla 16 Tasa de ocupación de las empresas pequeñas .....	53
Tabla 17 Distribución de unidades por ruta de las empresas grandes .....	54
Tabla 18 Distribución de unidades por ruta de las empresas medianas.....	54
Tabla 19 Distribución de unidades por ruta de las empresas pequeñas.....	55
Tabla 20 Productividad de entregas por unidad de las grandes empresas .....	56
Tabla 21 Productividad de entregas por unidad de las medianas empresas .....	57
Tabla 22 Productividad de entregas por unidad de las pequeñas empresas.....	58
Tabla 23 Índice de adopción de las grandes empresas .....	59
Tabla 24 Índice de adopción de las medianas empresas.....	60
Tabla 25 Índice de adopción de las pequeñas empresas.....	61
Tabla 26 Indicador endeudamiento de las grandes empresas.....	62

Tabla 27 Indicador endeudamiento de las empresas medianas .....	63
Tabla 28 Indicador endeudamiento de las empresas pequeñas.....	64
Tabla 29 Indicador de endeudamiento a corto plazo de las empresas grandes.....	65
Tabla 30 Indicador de endeudamiento a corto plazo de las empresas medianas .....	66
Tabla 31 Indicador de endeudamiento a corto plazo de las empresas pequeñas .....	67
Tabla 32 Indicador de apalancamiento en grandes empresas.....	68
Tabla 33 Indicador de apalancamiento en medianas empresas .....	69
Tabla 34 Indicador de apalancamiento en pequeñas empresas .....	70
Tabla 35 Indicador de liquidez a corto plazo de las grandes empresas .....	71
Tabla 36 Indicador de liquidez a corto plazo de las medianas empresas.....	72
Tabla 37 Indicador de liquidez a corto plazo de las pequeñas empresas.....	73
Tabla 38 Indicador roa de las empresas grandes .....	74
Tabla 39 Indicador roa de las empresas medianas .....	75
Tabla 40 Indicador roa de las empresas pequeñas.....	76
Tabla 41 Indicador roe de las grandes empresas .....	77
Tabla 42 Indicador roe de las medianas empresas .....	78
Tabla 43 Indicador roe de las pequeñas empresas.....	79
Tabla 44 Resumen de los promedios de los indicadores financieros... ..	80
Tabla 45 Resumen de los promedios de los indicadores no financieros... ..	81

## Índice de Figuras

Figura 1 Estructura jerárquica de la CIU .....	13
Figura 2 Años de experiencia en el sector de transporte .....	28
Figura 3 Cooperativas con más número de socios .....	29
Figura 4 Servicios complementarios que brinda el sector de transporte .....	33
Figura 5 Variables de segmentación de usuarios.....	35
Figura 6 Año de las cooperativas que fue creada .....	42
Figura 7 Socios de las cooperativas o compañías.....	43
Figura 8 Unidades que tiene las cooperativas .....	44
Figura 9 Personal administrativo,operativo y de apoyo de las cooperativas .....	44
Figura 10 Pasajeros que translada diariamente.....	45
Figura 11 Días con mayor demanda de pasajeros .....	45
Figura 12 Mayor afluencia de pasajeros de las rutas Interparroquial .....	46
Figura 13 Mayor afluencia de pasajeros de las rutas Intercantonal .....	46
Figura 14 Mayor afluencia de pasajeros de las rutas Interprovincial .....	47
Figura 15 Mayor afluencia de pasajeros de las rutas Internacional .....	47
Figura 16 Rutas que hace falta incluir .....	48
Figura 17 Servicios principales .....	48
Figura 18 Encomiendas por días .....	49
Figura 19 Servicios complementarios .....	49
Figura 20 Inversión de servicios complementarios .....	50
Figura 21 Promedio del indicador de la tasa de ocupación en grandes empresas .....	51
Figura 22 Promedio del indicador de la tasa de ocupación en medianas empresas.....	52
Figura 23 Promedio del indicador de la tasa de ocupación en pequeñas empresas.....	53
Figura 24 Promedio del indicador distribución de unidades por rutas de las grandes empresas .....	54
Figura 25 Promedio del indicador distribución de unidades por rutas de las medianas empresas .....	55
Figura 26 Promedio del indicador distribución de unidades por rutas de las pequeñas empresa .....	56
Figura 27 Promedio productividad de entregas por unidad de las grandes empresas.....	57
Figura 28 Promedio productividad de entregas por unidad de las medianas empresas .....	58
Figura 29 Promedio productividad de entregas por unidad de las pequeñas empresas .....	59

Figura 30 Promedio de índice de adopción de las grandes empresas.....	60
Figura 31 Promedio de índice de adopción de las medianas empresas .....	61
Figura 32 Promedio de índice de adopción de las pequeñas empresas .....	62
Figura 33 Promedio de endeudamiento en empresas grandes .....	63
Figura 34 Promedio de endeudamiento en empresas medianas .....	64
Figura 35 Promedio de endeudamiento en empresas pequeñas.....	65
Figura 36 Promedio de endeudamiento a corto plazo en empresas grandes .....	66
Figura 37 Promedio de endeudamiento a corto plazo en empresas medianas.....	67
Figura 38 Promedio de endeudamiento a corto plazo en empresas pequeñas .....	68
Figura 39 Promedio de apalancamiento de las grandes empresas .....	69
Figura 40 Promedio de apalancamiento de las medianas empresas .....	70
Figura 41 Promedio de apalancamiento de las pequeñas empresas.....	71
Figura 42 Promedio de liquidez a corto plazo de las grandes empresas.....	72
Figura 43 Promedio de liquidez a corto plazo de las medianas empresas .....	73
Figura 44 Promedio de liquidez a corto plazo de las pequeñas empresas .....	74
Figura 45 Promedio de indicador roa en las empresas grandes.....	75
Figura 46 Promedio de indicador roa en las empresas medianas .....	76
Figura 47 Promedio de indicador roa en las empresas pequeñas .....	77
Figura 48 Promedio de indicador roe en las empresas grandes.....	78
Figura 49 Promedio de indicador roa en las empresas medianas .....	79
Figura 50 Promedio de indicador roa en las empresas pequeñas .....	80

### **Índice de Anexos**

Anexo 1. Nómina de información de las cooperativas del cantón Loja .....	89
Anexo 2. Cuestionario.....	91
Anexo 3. Tríptico informativo.....	95
Anexo 4. Folletín de presentación de resultados .....	97
Anexo 5. Registro de distribución de material informativo .....	101
Anexo 6. Fotografías .....	102
Anexo 7. Certificado de traducción... ..	103

## **1. Título**

Diagnóstico sectorial de las organizaciones de la división transporte del cantón Loja.

## 2. Resumen

El Diagnóstico sectorial de las organizaciones de la división transporte del cantón Loja fue un estudio exhaustivo que buscó analizar y evaluar la situación actual de las empresas y entidades relacionadas al transporte de manera local. El presente trabajo tiene como objetivo general elaborar un análisis del sector, de las organizaciones de la división transporte terrestre del cantón Loja, a fin de proporcionar promedios para las empresas que puedan tener una base sólida para la toma de decisiones. La metodología fue mixta, tipo exploratorio descriptivo, en cuanto a los métodos utilizados, inductivo, deductivo, sintético, analítico, diseño transversal y las técnicas de investigación fueron las encuestas, que se aplicó a las doce cooperativas y compañías interparroquial, intercantonal, interprovincial e internacional del cantón Loja. Los resultados generados a partir del cumplimiento de los objetivos específicos, permitió identificar diversos indicadores de desempeño, en lo cual se evaluó el promedio de distintas áreas de las organizaciones, como procesos internos, atención al cliente, de la misma manera los indicadores financieros se midieron aspectos como la rentabilidad, liquidez, endeudamiento, ROA de las grandes empresas con un promedio de 0,21 %, medianas 1 %, y pequeñas 2 % por lo tanto el ROE promedio de las empresas grandes es de 1 %, medianas 1 %, pequeñas 4 %. El diagnóstico del sector de transporte es valioso para convertir datos en información útil. Esto ha posibilitado la evaluación del rendimiento del sector y la adopción de decisiones informadas, estrategias que contribuyen al desarrollo del cantón Loja y al bienestar de sus habitantes.

Palabras claves: Sectorial, Indicadores, Desempeño, Promedio, Liquidez.

## **2.1 Abstract**

The sectoral Diagnosis of the organizations of the transportation division of Loja was an exhaustive study that sought to analyze and evaluate the current situation of the companies and entities related to transport in a local way. The present work has as main objective elaborate an analysis of the sector, of the organizations of the land transportation division of the Loja canton, in order to provide averages for the companies that can have a solid basis for decision making. The methodology was the mixed, descriptive exploratory type, as the methods used, inductive, deductive, synthetic, analytical, cross-sectional design and the research techniques were surveys, which were applied to the twelve cooperatives and interparish, intercantonal, interprovincial and international companies of the Loja canton. The results generated from the fulfillment of the specific objectives, allowed the identification of various performance indicators, in which the average of different areas of the organizations were evaluated, such as internal processes, and customer service, in the same way, the financial indicators were measured aspects such as profitability, liquidity, indebtedness, ROA of large companies with an average of 0.21%, medium 1%, and small 2% therefore, the average ROE of large companies is 1%, medium 1%, small 4%. The diagnosis of the transportation sector is valuable for converting data into useful information. This has made it possible the evaluation of sector performance and the adoption of informed decisions, strategies that contribute to the development of the Loja canton and the well being of its inhabitants.

Keywords: Sectoral, Indicators, Performance, Average, Liquidity.

### 3. Introducción

En el marco de la movilidad organizacional, son muchas las empresas que desconocen de la parte intrínseca de los procesos financieros, pues su desconocimiento o más bien dicho la poca percepción sobre los agentes potenciales financieros que recubren la viabilidad de la empresa, tienen la implicancia de que estas no se perpetúen oportunamente dentro del sector empresarial, incluso su dinámica competitiva y económica puede verse comprometida. Particularmente esta situación, impera de manera desafortunada en las organizaciones afines a la actividad de transporte terrestre; y al representar un elemento vital para las distintas necesidades de los usuarios, su desenvolvimiento y volatilidad son un aliciente para la economía ecuatoriana (González et al., 2020).

Desde esa perspectiva, el diagnóstico sectorial de las organizaciones de la división transporte del cantón Loja se presenta como una investigación crucial para comprender y evaluar el estado de las empresas dedicadas al transporte en diversos niveles. El objeto de estudio se centra en realizar un diagnóstico sectorial de las organizaciones de la división transporte terrestre del cantón Loja, a fin de proporcionar promedios para las empresas que puedan tener una base sólida para la toma de decisiones.

El diagnóstico sectorial es esencial para proporcionar una visión integral en el desempeño de las organizaciones en el ámbito del transporte, permite identificar tendencias, desafíos emergentes, así como oportunidades de mejora, promoviendo una toma de decisiones informadas, además, contribuye a la elaboración de políticas públicas y privadas que impulsan el desarrollo sostenible del sector considerando factores económicos, sociales, etc.

Los beneficios para el sector investigado incluyen la identificación de áreas de mejora, el diseño de estrategias para aumentar la eficiencia operativa, la optimización de recursos y la generación de mayor rentabilidad. A través de este diagnóstico, se busca proporcionar la información valiosa que permita a las autoridades locales, a los inversionistas del transporte y a los ciudadanos en general obtener una visión clara y precisa de la situación actual del sector, lo cual facilitará la toma de decisiones por parte de las cooperativas o compañías.

De acuerdo a Lopez y Méndez (2021) el diagnóstico sectorial es considerado una herramienta fundamental para analizar y comprender la situación de un determinado sector económico. A través de la recopilación y análisis de datos relevantes, se obtiene una visión detallada de las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas que enfrenta dicho sector. Este diagnóstico permite a los responsables de formular políticas económicas y a los actores involucrados en el sector en cuestión identificar áreas de mejora y tomar decisiones informadas

para impulsar el crecimiento y desarrollo sostenible de la industria.

Según Arguello (2011) la industria de transporte, con el pasar el tiempo ha repercutido de gran manera en la historia gracias a sus grandes luchas en aspectos; políticos, sociales, económicos, entre otros; debido a que sus deseos por conseguir mejores derechos por el trabajo que realizan los ha llevado a constituirse como una de las fuerzas con mayor incidencia en aspectos que tiene relevancia para el Estado.

En esta presente investigación al no tener la información suficiente, no habrá la posibilidad de ejecutar un análisis comparativo de las diferentes organizaciones, para ello, el presente estudio podrá aprovechar el problema como una oportunidad, es decir el no contar con información estadística, se puede realizar investigación de campo y obtener estos datos; por lo tanto, el problema de la presente propuesta es: ¿Cuál es el estado actual de las organizaciones en el sector del transporte terrestre en el cantón Loja y cómo este diagnóstico puede proporcionar promedios y datos relevantes para la toma de decisiones empresariales?

Los objetivos que guiaron la investigación fueron; 1) Caracterizar la división del transporte terrestre cooperativa interparroquial, intercantonal, interprovincial e internacional del cantón Loja para poder identificar los factores claves de éxito; 2) Establecer los indicadores de desempeño empresarial de la división de transporte terrestre cooperativas interparroquial, intercantonal, interprovincial e internacional del cantón Loja, para facilitar el acopio de información primaria; 3) Determinar las estadísticas y los promedios de la industria de la división transporte terrestre cooperativas interparroquial, intercantonal, interprovincial e internacional del cantón Loja con información primaria y secundaria.

El alcance del trabajo, comprende el análisis de las organizaciones del sector transporte en el cantón Loja, así como proponer recomendaciones basadas en los resultados obtenidos. Sin embargo, es importante mencionar que las limitaciones para su desarrollo estuvieron relacionadas con la disponibilidad de datos actualizados y la falta de participación activa por parte de algunas organizaciones del sector. A pesar de estas delimitaciones, el diagnóstico sectorial proporciona una base sólida para futuras investigaciones y acciones de mejora en el sector transporte del cantón Loja, contribuyendo así al desarrollo y crecimiento de la región.

Finalmente, la investigación se diseñó bajo la estructura del régimen académico de la siguiente manera: **Título** que describe el tema y alcance de la investigación, **Resumen** del estudio que se presenta en idioma español e inglés conjuntamente con las palabras claves que



son las de mayor relevancia, la **Introducción** que da un preámbulo del desarrollo de la investigación, el **Marco Teórico** aporta de manera significativa al desarrollo de la investigación con los conceptos y teorías esenciales y fundamentados de diferentes autores; la **Metodología** detalla el área de estudio, los métodos, tipos, técnicas e instrumentos utilizados en la investigación; los **Resultados** cumplen con los objetivos propuestos; en la sección de **Discusión**, se comparan y contrastan los resultados con las teorías o estudios de diferentes autores; las **Conclusiones** se derivan de los resultados obtenidos; las **Recomendaciones** ofrecen sugerencias para mejorar el estudio; la Bibliografía detalla las fuentes utilizadas en la realización del proyecto y, finalmente, los **Anexos** son las evidencias que respaldan la elaboración de los resultados.

## **4. Marco teórico**

### **4.1 Fundamentación empírica**

#### ***4.1.1 Evidencia internacional***

El Ministerio de Transporte, Movilidad y Agencia Urbana (2020) en un estudio realizado en España, lograron determinar un incremento en España de 252.000 millones de kilómetros de vehículos en 2019, un 0,7% más que el año anterior y el sexto año consecutivo. Estas cifras de crecimiento se basan en el buen comportamiento del tráfico de la red autonómica, que además es la red que recoge casi el 95% del tráfico total.

Según Ortega (2018) los problemas de movilidad en todas las áreas urbanas comienzan con el aumento de población, junto con una urbanización no planificada llevan a la población a crear nuevos asentamientos en las periferias de la ciudad y sin un adecuado acceso al transporte público, lleva a los pobladores de estas zonas a recurrir al automotor privado, el mismo que sin un control adecuado termina siendo un problema más que una solución. Por otra parte, cuando la administración del transporte público tiende a ser un negocio y no un servicio, conlleva a un deterioro significativo de toda la movilidad en una urbe.

En el estudio de McSharry & Ozioma (2021), cuantifican la demanda a partir de viajes reales de pasajeros y estimar el impacto que podría tener la programación dinámica en los tiempos de espera de los pasajeros. Se proporcionó una segmentación de estaciones para agruparlas según sus características de demanda con el fin de adaptar horarios de autobuses específicos. El estudio logró determinar que al utilizar tanto la programación fija como la dinámica de autobuses en las simulaciones, se podría reducir el tiempo de espera promedio hasta en un 80%. Las curvas de carga, las ideas y el enfoque desarrollado serán útiles para informar la formulación de políticas en Lagos y ciudades africanas similares que enfrentan los desafíos de la rápida urbanización.

#### ***4.1.2 Evidencia regional***

Carreño (2021) menciona que el transporte se convertirá en una pieza fundamental de la economía haciendo posible el intercambio de mercancías, lo que trae consigo la creación de mercados más amplios y así mismo, la generación de fuentes de empleos que se enlazan directamente con el equilibrio socioeconómico. El transporte de carga se comporta como un componente esencial en la productividad y progreso de las regiones y está íntimamente ligado

con las cadenas de suministro; en vista de que los bienes deben ser transportados de un lugar a otro logrando la extensión de los mercados y a su vez, potenciando el crecimiento económico de Colombia.

En el caso específico de Argentina y de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), aún con la ausencia de una política de transporte integral, los gobiernos intervinientes nacional, provincial y municipales con responsabilidades individuales y concurrentes en materia de transporte automotor, dedican ingentes recursos en mantener, sostener y ampliar el sistema de transporte público. Estas decisiones de política conciernen a una gran cantidad de personas, de diferentes estratos sociales, que utilizan el transporte público y privado para movilizarse (Bondorevsky y Estupiñán, 2020).

Diagnóstico del impacto del transporte internacional aéreo marítimo y transporte nacional terrestre en Colombia en la post - pandemia se consideró analizar el impacto y la influencia que tuvieron los nodos de transporte las importaciones y exportaciones principalmente en el sector logístico y el crecimiento económico de Colombia partiendo de la base de que el transporte internacional y terrestre nacional es uno de las principales actividades operativas de la logística que hacen el engranaje de comercio internacional para así llegar a una la globalización de productos y servicios, dando brecha a la economía internacional (Tapiero y Rojas, 2009).

Asimismo, las Micro y Pequeñas Empresas (MYPE) representan un total de 2 432 230, representando el 99,1% de las empresas regulares en el Perú, donde el 35% de los puestos de trabajos se enfocan de cara a la economía, mercados, financiamiento, formación y cuestiones de gestión. Por otro lado, el 83% de las MYPE de servicios en el Perú no cuentan con controles internos sólidos, lo que limita el uso eficiente de sus recursos y resultados, donde, la variación registrada en marzo de 2020 de -24,40% fue debido a una disminución de - 28,48% en el subsector de transporte, restando 19,95 puntos porcentuales al total, de tal manera que, el subsector de correo y almacenamiento urgente disminuyó en -14,86%, dando como resultado una disminución de 4,45 puntos porcentuales (Castillo, 2020)

#### ***4.1.3 Evidencia nacional***

Paredes (2019) menciona que la importancia del sector del transporte radica no solo en la movilidad diaria de las personas, sino también en su impacto en las ciudades, la necesidad de mejoras en la planificación y aplicación. Es uno de los sectores con mayor consumo de energía,

mientras que la distribución, el mantenimiento vial, la accesibilidad y la frecuencia pueden cambiar el patrón actual del sistema de tránsito en la ciudad de Quito, la población y activar el flujo de actividades y centros económicos; por estas razones, este sector debe recibir mayor prioridad.

En otro estudio, según el autor Pintag (2020), tiene por objeto examinar las características del transporte comunitario, en las zonas rurales de Riobamba, que puedan determinarla como una práctica económica solidaria para la generación de una política pública en el marco de la EPS. A partir de ello, el estudio pudo determinar que el transporte comunitario en Ecuador se desarrolla principalmente en comunidades rurales, basado en vínculos territoriales, culturales y familiares. Aunque no está regulado por políticas públicas, desempeña un papel vital en el bienestar socioeconómico de las comunidades. A pesar de la falta de apoyo gubernamental, proporciona ingresos y movilidad a quienes lo utilizan. Se necesitan políticas que reconozcan, regulen y fortalezcan este sector, promoviendo la participación de todos los actores involucrados y mejorando los servicios básicos en las comunidades.

Por otro lado, según Auquilla (2015) expresa que, la empresa ocupa una posición modesta en el mercado local de transporte de carga, carece de un plan estratégico y una filosofía empresarial definida, operando en un ambiente conservador donde, sus servicios se limitan a rutas específicas, y enfrenta debilidades como falta de talento gerencial y alta subcontratación; para aprovechar oportunidades de mercado, debe mejorar sus debilidades y explorar nuevos mercados. Además, su desempeño financiero ha sido inconsistente, con altos gastos en 2013 y un rendimiento financiero inferior al óptimo.

## **4.2 Fundamentación conceptual**

### ***4.2.1 Sector***

Según Moreno (2023) un sector se define como una parte de la actividad económica cuyos elementos tienen características comunes, guardan una unidad y diferencias de otras agrupaciones.

En términos generales el concepto de sector económico hace referencia a la división de las actividades económicas de un Estado o territorio. Actualmente se conocen cinco clasificaciones de sector.

#### ***4.2.2 Sector económico***

Toda actividad económica se basa y divide en sectores económicos. Cada sector hace referencia a una parte de la actividad económica con características comunes y en relación a los procesos de producción que ocurren dentro de ellos (Gromé, 2023).

**Sector primario.** Está constituido por la agricultura, el sector pecuario y el minero. Comprende las siguientes actividades: Agricultura, pesca, ganadería, silvicultura, minería (Marín, 2011).

**4.2.2.1 Sector secundario.** Se basa en la producción de bienes, o la transformación de los mismos, que pueden ser de origen vegetal, animal o mineral (llamados materias primas), los cuales, mediante un proceso industrial, dan como resultado, un producto nuevo (Marín, 2011).

**4.2.2.2 Sector terciario.** Se refiere a todas las actividades, que no producen mercancías o bienes tangibles, pero que son necesarias para el normal funcionamiento de la economía. Entre estas actividades está el comercio, los restaurantes, los hoteles, el transporte, los servicios financieros, las comunicaciones, los servicios de educación, los servicios profesionales, las actividades del Gobierno, entre otras. Aunque este sector se considera no productivo, porque no produce bienes tangibles, sí contribuye a la generación de empleo y a la formación del producto e ingresos nacionales (Marín, 2011).

#### ***4.2.3 Sector de servicio***

El sector servicios es un importante generador de empleo y representa una gran parte del PIB total tanto en economías desarrolladas como en economías en desarrollo, su crecimiento ha sido evidente en prácticamente todas las economías del mundo. No obstante, no existen teorías generalmente aceptadas acerca de su desarrollo, y su estudio no ha sido lo más amplio que supondría el sector, esto es debido a que en la historia económica de los países la agricultura y la industria fueron los pilares sobre los cuales se sostuvo la producción económica (Romero,2014).

#### ***4.2.4 Sector de transporte***

El sector transporte cumple una labor vital para cualquier país, no solo a nivel económico sino social, pues de este depende en gran parte su competitividad. En el caso del transporte terrestre de carga permite la movilización de los productos de una región a otra, incluyendo todos aquellos para exportación o los importados, debido a la poca tradición de

transporte ferroviario que hay en el país para productos diferentes al carbón (Martínez, 2021).

**4.2.4.1 Transporte.** El transporte tiene diversas funciones, pero el objetivo primordial de éste es el desplazamiento, traslado e interconexión de los individuos, mercancías, así como de servicios. El transporte es un medio de traslado de personas o mercancías de un lugar a otro, y está considerado como una actividad del sector terciario. El traslado permite el crecimiento económico y las posibilidades de desarrollo de una nación o medios de transporte se pueden clasificar en función de cuántas personas transporten: individuales o colectivos (Moreira, 2021).

**4.2.4.2 Transporte Terrestre.** García (2020) menciona que el transporte terrestre por carretera denominado rodoviario requiere infraestructuras, caminos o carreteras sobre las que se mueven los carros, camiones uniendo centros de producción y centros de consumo. Los caminos y carreteras conforman una red donde los nodos principales están unidos por vías principales las vías romanas, la ruta de la seda, las cañadas reales y desde los nodos principales la conexión a los nodos de menor nivel se realiza mediante vías de menor capacidad.

#### ***4.2.5 Clasificación del transporte***

Los medios de transporte urbano de pasajeros pueden ser definidos de varias formas, siendo éstos interdependientes entre sí. Por ejemplo, un medio puede ser clasificado en función de la tecnología utilizada, únicamente, aun cuando también se tomen en cuenta las características del derecho de vía y su tipo de operación (Moreira, 2021).

Molinero y Sánchez (2005) llevaron a cabo una clasificación del transporte, pero con base en sus modalidades, según esto se pueden clasificar en:

**4.2.5.1 Transporte privado.** Se puede entender como todo tipo de vehículos conducidos y operados por el propietario, en cualquier tramo carretero, donde intervienen las autoridades en materia de vialidad y transporte.

**4.2.5.2 Transporte de alquiler.** En este tipo de situación, el usuario, al cubrir alguna tarifa o cuota por el pago de derechos de uso del servicio, se sobreentiende una relación contractual, donde el prestador del servicio adquiere la obligación de satisfacer la necesidad del usuario.

**4.2.5.3 Transporte público.** Este servicio consiste básicamente en el transporte de pasajeros, el cual es prestado a través de las empresas concesionarias en zonas urbanas y suburbanas, funcionando básicamente en la operación en rutas y horarios establecidos. Se puede

clasificar:

Transporte colectivo suburbano: De servicio a una localidad, empleando camiones, microbuses, camionetas y taxis.

Transporte público y de carga: Desplaza personas y mercancía por la red de carreteras de un país, valiéndose de autobús, camión, tráiler, camionetas.

Transporte urbano y suburbano de pasajeros por vía terrestre: 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 (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2012).

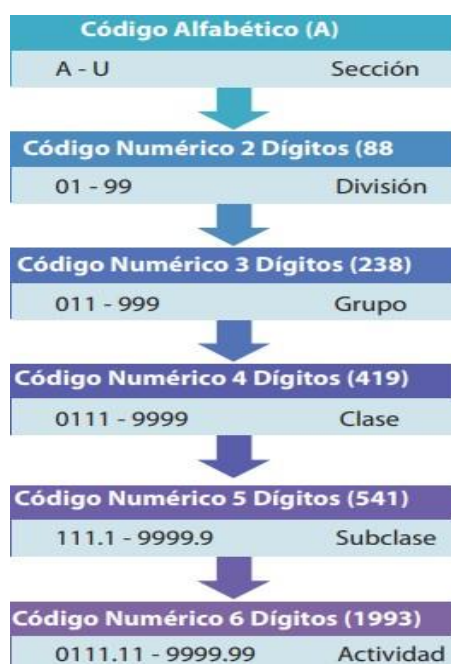
#### ***4.2.6. Clasificación Industrial Internacional Uniforme CIIU***

La CIIU es una clasificación estándar de las actividades económicas dispuesta de forma que las entidades puedan clasificarse según la actividad que realizan. Las categorías de la CIIU en el nivel más detallado de clases se delinean según lo que es, en la mayoría de los países, la combinación habitual de actividades descritas en las unidades estadísticas y considera la importancia relativa de las actividades incluidas en estas clases. Aunque la última versión, la CIIU Rev.4, sigue utilizando criterios como la entrada, la salida y el uso de los productos producidos, se ha hecho más hincapié en el carácter del proceso de producción a la hora de definir y delinear las clases de la CIIU. (Departamento de Estadística de la OIT, s. f.)

La CIIU se ha utilizado ampliamente, tanto a nivel nacional como internacional, para clasificar los datos según el tipo de actividad económica en los campos de la producción, ocupación, el producto interior bruto y otras áreas estadísticas. La CIIU es una herramienta básica para estudiar los fenómenos económicos, fomentar la comparabilidad internacional de los datos, proporcionar orientación para la elaboración de clasificaciones nacionales y promover el desarrollo de sistemas estadísticos nacionales sólidos. (Departamento de Estadística de la OIT, s. f.)

En la Figura 1 se ilustra para mejor comprensión, la estructura de la clasificación Industrial, donde está distribuido por código alfabético, sección, división, grupo, clase, subclase, actividad.

**Figura 1**  
Estructura jerárquica de la CIU



Nota. Tomada del Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2010)

En la Tabla 1 se representan las divisiones de las dominaciones del transporte terrestre según su código.

**Tabla 1.**  
Dominación del transporte terrestre

Código	Denominación
H	Transporte y almacenamiento.
H49	Transporte por vía terrestre y por tuberías.
H492	Otras actividades de transporte por vía terrestre.
H4921	Transporte urbano y suburbano de pasajeros por vía terrestre.
H4921.0	Transporte urbano y suburbano de pasajeros por vía terrestre.
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.

Nota. Tomado del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2014

#### 4.2.7 ¿Qué es diagnóstico?

El diagnóstico es un estudio previo a toda planificación o proyecto y que consiste en la recopilación de información, su ordenamiento, su interpretación y la obtención de conclusiones e hipótesis. Consiste en analizar un sistema y comprender su funcionamiento, de tal manera de poder proponer cambios en el mismo y cuyos resultados sean previsibles (Rodríguez, 2007).

##### 4.2.7.1 Diagnóstico interno. Según Vértice (2010) el diagnóstico estratégico interno



debe ir orientado a una evaluación del potencial de su capacidad global como un sistema que incluye todas las capacidades específicas desarrolladas para cada función básica; adicionalmente este diagnóstico estratégico debe comprender variables de tipo externo donde se ven involucrados el mercado, la demanda, los clientes la competencia directa que tenga en el entorno, la tecnología, la evolución de las políticas sociales y económicas como los factores socio culturales donde se encuentre el entorno del mercado.

“Las variables de tipo interno están compuestas por la situación actual de la organización y se componen por las diferentes áreas de la empresa, recursos humanos, financieros, técnicos y los métodos de gestión y control de la empresa” (Amado, 2019).

**4.2.7.2 Diagnóstico Externo.** Para Thompson & Strickland (2004), los factores externos están constituidos por todas las fuerzas que están fuera de los límites de la compañía; considerándose relevantes porque son lo suficientemente importantes como para afectar la toma de decisiones dentro de la entidad, por su parte, David (2003), define las fuerzas externas como las situaciones que se traducen en cambios en la demanda de los consumidores, lo cual afecta los tipos de bienes y servicios desarrollados. El posicionamiento estratégico empresarial, las estrategias de segmentación del mercado y la selección de empresas para adquirir o vender. (Rojas et al., 2019).

#### ***4.2.8 ¿Cómo se aplica el diagnóstico?***

Elaborar un diagnóstico de la organización en función de determinar una alternativa estratégica para el cambio es sustantivo del pensamiento desarrollador de los equipos de administración; tienen sus orígenes en los distintos tipos de análisis cualitativos y cuantitativos, generales y específicos que converjan a clarificar las carencias productivas y organizacionales para ser competitivos, para llegar a ser efectivos y con calidad en los bienes o servicios que se ofertan a la sociedad; convergiendo a analizar el perfil ocupacional y los niveles de capacitación del patrimonio humano, sus capacidades dentro de la organización. Determinación colectiva diseñada para un corto, mediano y largo plazos (Bonne, 2019).

#### ***4.2.9 ¿Qué es la evaluación de desempeño?***

La evaluación del desempeño es una herramienta necesaria en las organizaciones, a través de los resultados que se obtienen podemos observar cuales son las necesidades que se

advierten en los trabajadores y de ahí determinar las estrategias a seguir para que la compañía alcance su máximo rendimiento (Rodríguez, 2017).

**4.2.9.1 Elementos comunes utilizados en la evaluación del desempeño.** La estructura de la evaluación del desempeño, es conformada por tres elementos de suma importancia como lo son los estándares de desempeño, las mediciones de desempeño y los elementos subjetivos del calificador (Cepeda, 2001).

Existen una serie de elementos comunes que tienen una relación al momento de evaluar el desempeño, entre los más importantes se tienen: los estándares de desempeño; mediciones del desempeño; y los elementos subjetivos del calificador (Santiago et al., 2016).

#### ***4.2.10 Competitividad***

La competitividad constituye una herramienta estratégica que, con el pasar de los años, ha ido cobrando mayor importancia no solo entre los académicos sino también entre las empresas, pues diferentes aristas referentes a este concepto pueden ser analizadas para entender por qué es trascendental para las organizaciones adoptar la competitividad como una filosofía de vida.

La competitividad empresarial puede ser comprendida de distintas maneras; pero, en general, hace referencia a un conjunto de herramientas que, combinadas entre sí, facilitan liderar el mercado y vencer a los competidores del medio. Su importancia reside según Porter (2017) en el incremento de la productividad mediante el uso de recursos, pues saber administrarlos de manera óptima, permite, además, estar siempre prestos a responder con rapidez a los requerimientos del mercado.

#### ***4.2.11 Factores de desempeño empresarial***

Los factores de desempeño determinan actitudes, la personalidad, la percepción y el aprendizaje, permitiendo identificar los indicadores que están afectando positivamente o negativamente a los empleados de la organización, para tener la información esperada. Con el propósito de mejorar la situación actual en una empresa (Santiago et al., 2016).

**4.2.11.1 Tecnología.** La tecnología se define usualmente como el conjunto de herramientas hechas por el hombre, como los medios eficientes para un fin, o como el conjunto de artefactos materiales. Pero la tecnología también contiene prácticas instrumentales, como la creación, fabricación y uso de los medios y las máquinas; incluye el conjunto material y no-

material de hechos técnicos; está íntimamente conectada con las necesidades institucionalizadas y los fines previstos a los cuales las tecnologías sirven.

**4.2.11.2 Capital humano.** El objetivo de la gestión del capital humano incluye el desarrollo de procedimiento que afiancen y definan las estructuras de la empresa de manera eficiente, así como el firme establecimiento de mecanismos que contribuyan al logro de los objetivos de la empresa, para lograr lo anterior, se debe disponer de técnicas dirigidas hacia la planeación, la organización, la dirección y el control como cualquier proceso administrativo, pero con enfoque en el personal.

**4.2.11.3 Capital financiero.** Capital financiero, definida como capital dinero que genera liquidez a su poseedor gracias a su circulación, es bastante anterior al capitalismo del siglo diecinueve, puesto que, en todas las economías mercantiles, el dinero es una forma de valor universal y no solamente un medio de circulación, un ‘lubricante’ que facilita la expansión de los intercambios de mercancías (Guillén, 2011).

#### ***4.2.12 Tipos de medidas de desempeño***

La mayoría de las empresas emplean medidas incorrectas de indicadores clave de rendimiento es decir KPI, esto pasa porque las organizaciones que la aplican no exploran a profundidad lo que realmente significa un indicador de desempeño. Según (Parmenter, 2007) existen 3 tipos de indicadores:

- Indicador clave de rendimiento - Key Risk Indicators (KRIs)
- Indicador de desempeño - Performance Indicator (PIs)
- Indicador clave de desempeño - Key Performance Indicator (KPIs)

**4.2.12.1 KPI.** Según Martínez (2016) Los KPI (Key Performance Indicator) son considerados como el conjunto de métricas específicas que cada negocio utiliza para cuantificar la consecución de sus objetivos. Es importante mencionar que este tiene un efecto crítico sobre la mayoría de las métricas, debido a que influye en el desarrollo de la estrategia, lo cual da origen a acciones positivas sobre la totalidad de la empresa (Tamay,2022).

En la actualidad existen variaciones referentes a esta temática como los KPIs, que son

una medida que evalúa cómo una empresa ejecuta su visión estratégica haciendo referencia a cómo se integra una estrategia interactiva en una empresa en su conjunto donde todos los implicados en la estrategia de la empresa estén de acuerdo con lo que representa y cómo se interpretan sus variaciones.

#### ***4.2.13 Herramientas de estado de medición y evaluación***

Balanced Scorecard es también conocido como cuadro de mando integral. Es una herramienta de gestión que monitorea todos los elementos importantes en la estrategia de una empresa, desde la mejora continua y las alianzas hasta el trabajo en equipo. Esta fue creada con el fin de obtener una visión integral de la organización, debido a que en tiempos anteriores solo se medía el desempeño a partir de indicadores financieros, y aunque estos son muy importantes, es fundamental monitorear también otros aspectos tal como los activos intangibles y las capacidades de producción.

Además, cabe resaltar que su utilidad no depende del tipo de empresa, sino de los problemas a los que se enfrenta, es decir, este se puede usar en todo tipo de empresas, desde las más pequeñas hasta las más grandes, todo dependerá de sus necesidades en el mediano y largo plazo, así como también el grado de definición de metas, objetivos, misión y visión (Gaviria et al., 2020).

### **4.3 Indicadores financieros**

Los indicadores financieros se utilizan como herramienta indispensable para determinar su condición financiera; ya que a través de su cálculo e interpretación se logra ajustar el desempeño operativo de la organización permitiendo identificar aquellas áreas de mayor rendimiento y aquellas que requieren ser mejoradas (Gaona, 2023).

#### ***4.3.1 Indicador de Liquidez***

Permiten conocer si la empresa está en condiciones de asumir de forma oportuna el pago de las deudas y si cuenta con una base financiera adecuada. Para esto se aplica una relación entre los activos y pasivos para establecer el grado de liquidez. A partir de esto, se detalla los indicadores que se aplican en este grupo (Bravo, 2001).

$$\text{RC (Ratio de liquidez corriente)} = \frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$$

### **4.3.2 Indicador de Endeudamiento del activo**

El indicador referente a la deuda que posee la empresa, muestra en términos porcentuales los activos que se encuentran comprometidos con terceros (Bravo, 2001).

$$ET (\text{Índice de endeudamiento total}) = \frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Activo Total}}$$

### **4.3.3 Indicador endeudamiento corto plazo**

Este indicador mide la concentración de deuda tanto en el pasivo corriente como en el no corriente en términos porcentuales. En otras palabras, señala qué porcentaje de las obligaciones que mantiene la entidad son exigibles a corto plazo y cuáles a largo plazo (Jaramillo, 2009).

$$ECP (\text{Índice de endeudamiento a corto plazo}) = \frac{\text{Pasivo Corriente}}{\text{Patrimonio Neto}}$$

### **4.3.4 Apalancamiento**

Permite conocer la capacidad de pago que presenta la entidad con terceras personas (Jaramillo, 2009). El resultado que se obtiene de este indicador refleja la deuda por cada dólar invertido por parte de los accionistas. Utilidad.

$$AT (\text{Índice de apalancamiento total}) = \frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Patrimonio Neto}}$$

### **4.3.5 Indicador de Rentabilidad**

La rentabilidad significa ganancia, su presencia en una organización asegura la supervivencia empresarial en el presente y genera buenas perspectivas de desarrollo a futuro. (Faga, 2006)

**4.3.5.1 ROA.** Muestra qué porcentaje de los activos totales es la utilidad neta de la entidad (Jaramillo, 2009).

$$ECP (\text{Porcentaje de capital propio}) = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Activos}}$$

**4.3.5.2 ROE.** Este indicador permite determinar qué porcentaje del patrimonio es la

utilidad de la empresa (Jaramillo, 2009).

$$\text{AT (Rotación de activos)} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio}}$$

#### **4.4 Fundamentación legal**

##### ***4.4.1 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Ecuador***

La ley, en sus artículos correspondientes menciona que:

Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos. (Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2021, p.2).

Art. 2.- Principios Generales. - La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: 1) Principio de equidad. - El acceso a las infraestructuras y servicios del transporte a nivel nacional se lo hará con enfoque de igualdad y con respeto a los grupos de atención prioritaria. 2) Principio de libre movilidad. - Toda persona tiene derecho a transitar libremente, priorizando su integridad física, mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley. 3) Principio de desarrollo sostenible. - El desarrollo del transporte en el país procurará un equilibrio entre los aspectos económicos, ambientales y sociales. (Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2021, p.2).

Art. 4A.- De los contenidos audiovisuales dentro del transporte público.- La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, promoverán políticas, programas y acciones para que los productos audiovisuales que se transmiten en los medios de transporte público urbano, intracantonal, intercantonal, interprovincial e internacional que circulan en el territorio nacional, difundan contenidos que promuevan el turismo, la cultura de paz, la inclusión, la no discriminación, y buenas prácticas

de comportamiento en el espacio público y consideren los idiomas de los pueblos y nacionalidades indígenas, el lenguaje de señas, sistema braille u otros destinados para las personas con discapacidad auditiva o visual. (Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2021, p.3-4).

Art. 46.- El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional. (Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2021, p.20).

#### ***4.4.2 De la atención preferente a pasajeros***

Art. 41.- Gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niños, niñas y adolescentes. A efecto el sistema de transporte colectivo y masivo dispondrá de áreas y accesos especiales y debidamente señalizados, en concordancia con las normas y reglamentos técnicos INEN, vigentes para estos tipos de servicios (Gallegos, 2014).

#### ***4.4.3 De los ámbitos de operación del transporte terrestre***

Art. 60.- De conformidad con la Ley, se definen los siguientes ámbitos de operación del transporte terrestre de pasajeros y/o bienes en vehículos automotores (Gallegos, 2014).

- Servicio de transporte Intracantonal: Opera dentro de los límites cantonales.
- Servicio de transporte Interprovincial (intercantonal): Se presta dentro de los límites provinciales entre cantones.
- Servicio de transporte Interprovincial: Se presta dentro de los límites del territorio nacional.
- Servicio de transporte Internacional: Se presta fuera de los límites del país, teniendo como origen el territorio nacional y como destino un país extranjero o viceversa

## **5. Metodología**

### **5.1 Área de Investigación**

El estudio se desarrolló en el cantón Loja, cuya Latitud: -3.98333, Longitud: -79.23° 58' 60" Sur, 79° 12' 0" Oeste, en el que el grupo estudiado fueron las cooperativas y compañías con rutas interparroquial, intercantonal, interprovincial e internacional.

### **5.2 Enfoque de Investigación**

#### ***5.2.1 Cualitativo***

Mediante técnicas de investigación como la revisión bibliográfica, se logró analizar diversos postulados con el fin de obtener una visión global de las cooperativas interparroquial, intercantonal, interprovincial e internacional.

#### ***5.2.2 Cuantitativo***

Se optó por un enfoque cuantitativo, utilizando encuesta como método de recolección de datos. Posteriormente, se procedió a tabular y analizar la información recopilada con el objetivo de determinar los indicadores de desempeño.

### **5.3 Alcance y tipo de investigación**

#### ***5.3.1 Descriptivo***

La investigación fue de tipo descriptivo dado que se analizaron aspectos del estado de las organizaciones de transporte terrestre en el cantón Loja, también se pretendió determinar factores que influyen en indicadores financieros y no financieros, de esta forma se pudo analizar las diversas variables.

#### ***5.3.2 Exploratoria***

El tipo de investigación es exploratorio ya que exploró fenómenos pocos conocidos o emergentes en la actividad, como barreras de entrada, participación en el mercado, estructura financiera, del mismo modo fue necesario dar uso de la investigación.



## **5.4 Método de Investigación**

### ***5.4.1 Método Inductivo***

Se usó el método inductivo porque va de lo particular a lo general, por lo que fue válido para redactar conclusiones y recomendaciones a partir de antecedentes particulares.

### ***5.4.2 Método Deductivo***

Se utilizó método deductivo porque permite partir de premisas generales y llegar a conclusiones específicas sobre el funcionamiento y la importancia de estas cooperativas en el ámbito local, regional e incluso internacional.

### ***5.4.3 Método Analítico***

El método analítico permitió analizar los resultados que se obtuvieron en el desarrollo de la investigación con lo que se puede determinar el promedio de la industria del transporte de las empresas grandes, medianas y pequeñas.

### ***5.4.4 Método Sintético***

Se utilizó método sintético ya que se reunió información de diferentes fuentes como Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (SEPS) y Servicio de Rentas Internas (SRI) y perspectivas para obtener una visión global de estas cooperativas.

## **5.5 Diseño de investigación**

Es de diseño transversal, dado que se recolecta la información en un solo momento, y en la presente investigación se realizó bajo esta modalidad. Por el cual mostró la diversidad y aptitud de las cooperativas, revelando cómo estas entidades se extienden más allá de las fronteras geográficas locales y buscan asociaciones y colaboraciones en diferentes niveles, ya sea nivel interparroquial, intercantonal, interprovincial e internacional.

## **5.6 Técnicas de investigación**

### ***5.6.1 Revisión Bibliográfica***

Se utilizó distintos artículos científicos, páginas oficiales de información como

Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (SEPS), Servicio de Rentas Internas (SRI) y repositorios universitarios.

### **5.6.2 Encuesta**

Para el desarrollo del proyecto de investigación se aplicó la encuesta estructurada con 16 preguntas, con datos generales, factores claves de éxito e información financiera. Este instrumento permitió la recolección de información del sector de transporte terrestre, fue aplicado a las 12 empresas del cantón Loja.

### **5.6.3 Técnicas Estadísticas**

La técnica estadística se utilizó para evaluar los promedios del sector de transporte mediante el uso del programa Microsoft Excel y la aplicación de las fórmulas correspondientes, tomando en cuenta que los datos de carácter cuantitativo fueron útiles para la elaboración de conclusiones y recomendaciones. Además, la utilización del promedio aritmético permitió obtener un valor global para calcular tanto los indicadores financieros como los no financieros.

### **5.6.4 Recursos y materiales**

Para la elaboración del estudio se utilizaron los siguientes recursos:

- Recursos físicos
  - Suministros de oficina.
- Recursos digitales
  - Bases de datos con información estadística y financiera obtenidos de páginas web.
  - Repositorios universitarios.
  - Bases de datos científicas indexadas.
- Recursos electrónicos
  - Computadora
  - Servicio de internet

## **5.7 Población**

Se tomó en cuenta como población las cooperativas y compañías del cantón Loja, según la base del SRI, son un total de 12 empresas, conforme el Anexo 1.

### **5.7.1 Exclusión e inclusión**

Los criterios de inclusión se han establecido meticulosamente para asegurar la representatividad y pertinencia de la muestra en el estudio. En primer lugar, se requiere que las empresas estén ubicadas en el cantón Loja, lo que garantiza una delimitación geográfica con los objetivos de la investigación. Esta condición se ha establecido para asegurar que las entidades seleccionadas estén íntimamente vinculadas con la comunidad y el entorno específico de interés. Además, se exige que las empresas estén debidamente registradas en la base del Servicio de Rentas Internas (SRI).

Los criterios de exclusión han sido cuidadosamente delineados para garantizar la coherencia de la muestra en el estudio, se ha establecido la exclusión de empresas ubicadas fuera de los límites del cantón Loja, lo cual proporciona una delimitación geográfica precisa. Las entidades que no se clasifiquen como cooperativas o compañías. Esta condición se fundamenta en la especificidad de la población de interés, al concentrarse exclusivamente en cooperativas y compañías, se asegura la coherencia temática y se optimiza la aplicabilidad de los resultados a la población empresarial específica que se pretende analizar en el cantón Loja.

### **5.8 Procesamiento y análisis de datos**

En el primer objetivo, se llevó a cabo una caracterización de la división del transporte terrestre de las cooperativas interparroquial, intercantonal, interprovincial e internacional del cantón Loja, que se basó en la consulta de fuentes bibliográficas confiables, lo que permitió obtener información detallada sobre particularidades del sector de transporte, sector que pertenece según la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU), participación del mercado, etc. Además, se recopiló información detallada sobre las cooperativas involucradas en el transporte lo que se incluyó, las rutas que cubren y los servicios que ofrece. Este análisis exhaustivo de las fuentes bibliográficas proporcionó una base sólida para identificar los factores claves de éxito en el transporte terrestre del cantón Loja.

En el segundo objetivo, se llevó a cabo una investigación documental para establecer indicadores de desempeño y financieros en el ámbito de las cooperativas de transporte terrestre de las cooperativas interparroquial, intercantonal, interprovincial e internacional del cantón Loja. Estos indicadores se diseñaron meticulosamente para evaluar el rendimiento y la eficacia de las operaciones de las cooperativas, proporcionando así una visión clara y detallada para la toma de decisiones informadas. La implantación de estos indicadores facilitó el proceso

objetivo del desempeño financiero y operativo de las cooperativas.

En el tercer objetivo, a partir de la información de la encuesta, se aplicaron fórmulas para determinar los promedios de la industria en los indicadores de desempeño financieros y no financieros. Se determinó un análisis de las estadísticas de la división transporte terrestre interparroquial, intercantonal, interprovincial e internacional del cantón Loja. Este análisis se basó en una combinación de información primaria y secundaria, recopilada minuciosamente, los datos abarcan diversos aspectos, como el número de cooperativas, número de vehículos, los destinos con mayor demanda, la cantidad de pasajeros transportados. Al examinar estos datos, fue posible obtener una comprensión profunda de la situación actual del sector, identificar promedios que enfrentan las cooperativas de transporte para la toma de decisiones.

## 6. Resultados

**6.1 Objetivo 1: Caracterizar la división transporte terrestre cooperativa interparroquial, intercantonal, interprovincial e internacional del cantón Loja, para definir los factores claves de éxito.**

### *6.1.1 Particularidades del sector de transporte*

La actividad económica del sector estudiado es transporte terrestre de pasajeros que abarcan líneas de autobús, posteriormente describe las particulares que tiene el sector, con factores como, la participación en el mercado, sector al que pertenece según la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU), servicios primarios y secundarios; que ofrecen y barreras de entradas que existen en el sector.

### *6.1.2 Sector al que pertenece según la CIIU*

En la Tabla 2, se presenta la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU), donde la sección H corresponde al ámbito de transporte y almacenamiento. En específico, la división 49 se relaciona con el transporte terrestre y por tuberías. Dentro de esta, el grupo 2 está destinado al transporte de pasajeros, y los códigos 1.01 y 1.02 indican que se refieren al transporte de pasajeros a larga distancia.

**Tabla 2**

*Codificación de la actividad de pasajeros según la CIIU*

<b>Código</b>	<b>Denominación</b>
H	Transporte y almacenamiento.
H49	Transporte por vía terrestre y por tuberías.
H492	Otras actividades de transporte por vía terrestre.
H4921	Transporte urbano y suburbano de pasajeros por vía terrestre.
H4921.0	Transporte urbano y suburbano de pasajeros por vía terrestre.
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.
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.

*Nota:* Datos obtenidos de la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (2022).

### 6.1.3 Participación en el mercado

La Tabla 3 ilustra la existencia de 75 440 empresas a nivel provincial, según la base de datos de la Superintendencia de Compañías; de las cuales la sección H de transporte y almacenamiento representa un 4% y la actividad específica apenas un 0,008% del total de cooperativas.

**Tabla 3**  
*Participación del mercado del sector transporte*

	<b>Números de empresas</b>	<b>% de las empresas</b>	<b>Interpretación</b>
Total, de las empresas provincial CIUU	75 440	100	El total de las empresas es de 75.440 en el cantón Loja
Total, Código Alfabético (H)	2 825	4	El código alfabético H está representado 4% el total de todas las empresas
Total, Código numérico (H4921.02)	6	0,008	El código numérico representa un 0,008% del total de las cooperativas.

*Nota:* Datos que tomados en la base datos Servicio de Rentas Internas y Superintendencia de Compañías

La Tabla 4 se evidencia que la mayor parte de las cooperativas se encuentra en la provincia de Loja con un 50% y con 26% la provincia de Zamora Chinchipe, tomando en cuenta que el resto de organización se encuentra con un porcentaje del 8%, esto ayudará a conocer la ubicación de las empresas intercantonal, interprovincial e internacional por ende se sabrá con exactitud, dónde se encuentra la mayor parte dentro del sector de transporte.

**Tabla 4**  
*Mapeo de las cooperativas*

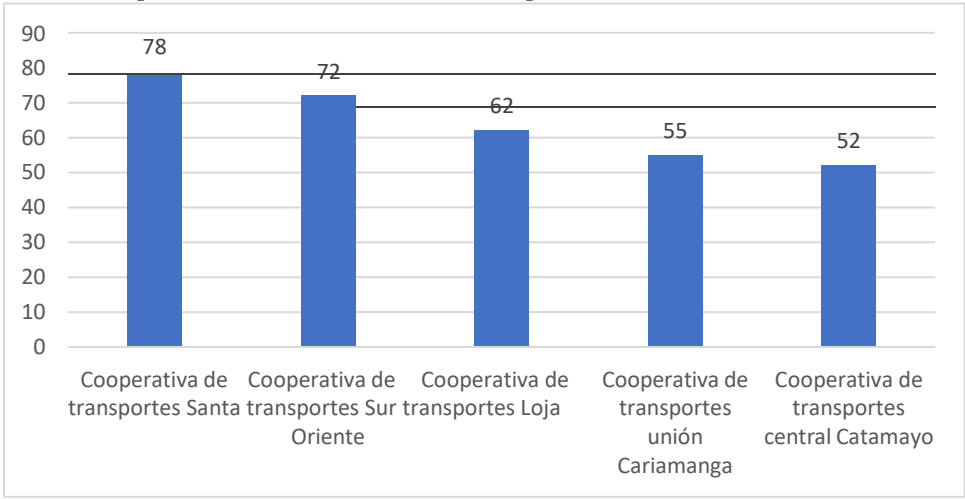
<b>Descripción</b>	<b>Provincia</b>	<b>Número empresas</b>	<b>% de ubicación</b>
H4921.02	Ambato	1	8
Transporte terrestre de pasajeros por sistemas de transporte urbano que pueden abarcar líneas de autobús, tranvía, trolebús, metro, ferrocarril elevado, líneas de transporte entre la ciudad y el aeropuerto o la estación etcétera.	Cuenca	1	8
	Loja	6	50
	El Oro	1	8
	Zamora	3	26
<b>TOTAL</b>		12	100 %

### 6.1.4 Datos generales

La figura 2 representa un top 5 de las cooperativas de transporte con más experiencia en el mercado como primer lugar está la Cooperativa de Transporte Santa con 78 años, en el

segundo lugar esta Cooperativa de Transporte Sur Oriente con 72 años, tercer lugar Cooperativa de Transporte Loja con 62 años, cuarto lugar Cooperativa de Transporte Unión Cariamanga, en quinto está la Cooperativa de Transporte central Catamayo, todas las cooperativas que están en el top refleja su capacidad para mantenerse y sobresalir en una industria competitiva a lo largo del tiempo. Su experiencia se traduce en un servicio de calidad, conocimiento del mercado, flota de vehículos moderna y tecnología avanzada, lo que ha generado fidelidad de los clientes.

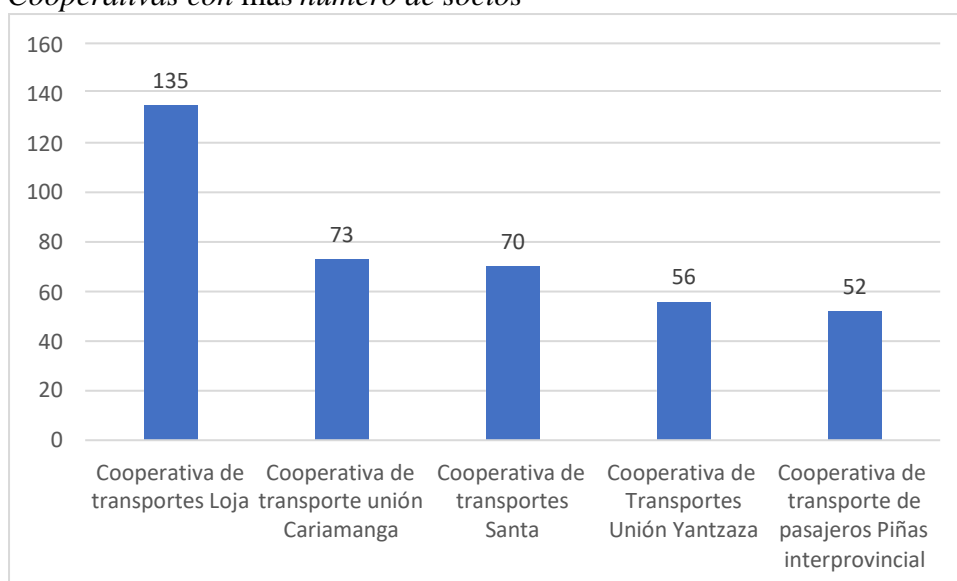
**Figura 2**  
*Años de experiencia en el sector de transporte*



La Figura 3 se muestra el top cinco de las cooperativas con mayores números de socios, en la cual como primer lugar está la cooperativa de Transporte Loja, segunda cooperativa de Transporte Cariamanga, tercer lugar Cooperativa de Transporte Santa, cuarto lugar la cooperativa de Transporte Unión Yantzaza, por último, lugar la cooperativa de Transporte pasajeros Piñas.

### Figura 3

Cooperativas con más número de socios










En la Tabla 5 se indica el sector de transporte, sus principales servicios es transportar a personas de un lugar a otro, tomando en cuenta las rutas y los horarios establecidos que da cada cooperativa de transporte; con respecto al servicios de las encomiendas implica paquetes de manera segura y eficiente.








### 6.1.5 Servicios principales que brinda el sector

**Tabla 5** Matriz principales servicios que brinda el sector de transporte.

N°	Razón Social	Teléfono	Correos electrónicos	N° Socios	Servicios	
1	 Cooperativa de transporte unión Cariamanga	(07)2571340	info@unioncariamanga.ec	73	Ruta: Loja, Zamora, El Oro, Azuay, Guayas, Pichincha.	Interprovincial
2	 Cooperativa de transportes central Catamayo	(07)2677278	catamayoexpress.com	20	Rutas: Loja, El Cisne, Catamayo, Catacocha, Chaguarpamba, Sacapalca, Lauro Guerrero, Quilanga, Cangonmá.	Intercantonal
3	 Cooperativa de transportes Loja	(07)2570505	cooploja@hotmail.com	135	Rutas: Amaluza, Alamor, Catacocha, Cuenca, Cariamanga, Coca, Loja, Quita, Santo Domingo, Guayaquil, Machala, Macas, Shushufindi, Huaquillas, Yantzaza, Gualaquiza, Zapotillo, Lago Agrio, Sozoranga, Macara, Vilcabamba, Zumba, Perú.	Intercantonal Interprovincial Internacional

N°	Razón Social	Teléfono	Correos electrónicos	N° Socios	Servicios
4	 Cooperativa de transportes de pasajeros internacional Nambija	(07)2579018	coopnambija1987@gmail.com	43	Rutas: Huaquillas, Perú Yantzaza, Machala, Loja, Zumba, Quito, Zamora, Guayaquil, El Pangui. Interprovincial Internacional
5	 Cooperativa de transporte de pasajeros Piñas interprovincial	(07)2725052	ctppi1975@yahoo.com	50	Rutas: Guayaquil, Zaruma, Ambato, Machala, Quito, Loja, Cuenca, Piñas, Riobamba, Portovelo, Santa Rosa, Balsas. Interprovincial
6	 Cooperativa de transportes Santa	(07)2579017	info@cooperativa santa.com	45	Rutas: Ambato, Cuenca, Cariamanga Guayaquil, Loja, Machala, Huaquillas, Quito, Latacunga, Riobamba, Santa Rosa, Saraguro. Interprovincial
7	 Cooperativa de transportes Sur Oriente	(07)2571755	coopsurorienteyahoo.es	34	Rutas: Loja, Saraguro, Manú Chilla, Chuquibamba, Gualel. Intercantonal

N°	Razón Social	Teléfono	Correos electrónicos	N° Socios	Servicios	
8	 Cooperativa de Transportes Unión Yantzaza	0996375105	unionyantzaza@yahoo.com	56	Rutas: Loja, Yacuambi, Zumba, Zamora, Gualaquiza, El Pangui, Yantzaza, El Pangui, Bellavista, Quito.	Interprovincial
9	 Cooperativa de transporte interprovincial pullman viajeros internacional	(07)2572820	secretaria@viajerosinternacional.com	25	Rutas: Cuenca, Loja, Yantzaza, Zamora, Zumba, El Pangui, Quito.	Interprovincial
10	 Transportes vilcabambaturis cia ltda	095884 9991		19	Rutas: Vilcabamba, Loja	Interparroquial
11	 Compañía interparroquial de transporte Vinoyacu cia ltda	(07)2613153		14	Rutas: Loja, Chuquiribamba, Taquil, Chichaca, Aguangora, Tesalia, San Lucas, Jimbilla,	Interparroquial
12	 Ejecutivo san luis de transportes s.a.	099144 1474	sanluisejecutivo@gmail.com	27	Rutas. Cuenca, Guayaquil Cuenca, Loja.	Interprovincial

### 6.1.6 Servicios complementarios que brinda el sector

En la Figura 4 se observa los servicios secundarios de transporte son aquellos que, además de los principales, están diseñados para ofrecer mayor comodidad y conveniencia a los pasajeros. Su objetivo es enriquecer la experiencia de viajes y distinguir a las empresas de transporte de sus competidores, proporcionando un valor adicional que mejora el confort y la eficiencia del trayecto.

**Figura 4**

*Servicios complementarios que brinda el sector de transporte*



### 6.1.7 ¿Existen barreras de entrada para ingresar en el sector?

Barrera legal: La principal dificultad para ingresar al mercado es la necesidad de realizar un estudio exhaustivo del sector y presentar los resultados a la Dirección General de Transporte. Esta entidad evaluará la viabilidad de la entrada de nuevas empresas. En otras palabras, la regulación en el sector el transporte actúa como una barrera que complica el acceso de nuevos actores a la industria.

Las cooperativas de transporte de pasajeros en Ecuador deben obtener permisos específicos para operar en rutas particulares. Estos permisos son otorgados por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y están sujetos a regulaciones y requisitos específicos. Obtener

estos permisos puede ser un proceso complejo y competitivo, especialmente si las rutas ya están cubiertas por otras cooperativas o empresas de transporte.

Barrera de financiamiento: Según Casco (2013) el riesgo de la inclusión de nuevas empresas de transporte está limitado por las barreras de entrada, una barrera que se presenta en el sector es la necesidad de invertir grandes recursos financieros para la adquisición de unidades, tomando en cuenta que el periodo de vida útil es corto, en promedio cinco años de servicio, una vez cumplido ese tiempo se debe proceder a la reposición de la unidad.

Esto incluye la capacidad de obtener préstamos o inversiones para adquirir vehículos y mantener las operaciones. La falta de acceso a financiamiento puede ser una barrera significativa para los emprendedores que desean ingresar al sector.

### **6.1.8 Ranking en cuanto al tamaño de los actores del sector**

La Tabla 6 se observa que las empresas que ocupan los primeros lugares en el ranking dentro de este sector, son las empresas que han demostrado un desempeño destacado en varios aspectos y que tienen una amplia cobertura geográfica, por otro lado, las empresas que se encuentran en posiciones más baja en el ranking, pueden servir como una oportunidad para identificar áreas de mejora y establecer estrategias para competir de manera más efectiva en el mercado.

**Tabla 6**

*Ranking por activos a nivel nacional de las empresas de transporte*

<b>N°</b>	<b>Nombre</b>	<b>Provincia</b>	<b>Tamaño</b>	<b>Activos</b>
1	Compañía de transporte de pasajeros en buses Interprovincial "Transcisa" S.A.	Santa Elena	Pequeñas	37 1055,9
2	Compañía de transporte Intercantonal de pasajeros Citibus S.A.	Cotopaxi	Microempresa	103 794,5
3	Compañía de transporte provincial de pasajeros ciudad de Palanda S.A.	Zamora	Microempresa	77 939,06
4	Compañía de transportes Intracantonal Shushufindi S.A.	Sucumbíos	Microempresa	77 394,41

*Nota.* Tomado de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros

### 6.1.9 Estructura Financiera de acuerdo con el tamaño

La Tabla 7 se observa la estructura financiera de las empresas grandes, medianas y pequeñas e incluye los promedios activos, pasivos, patrimonio para cada tipo de empresa, revelando si la empresa se financia con deuda de terceros o con capital propios

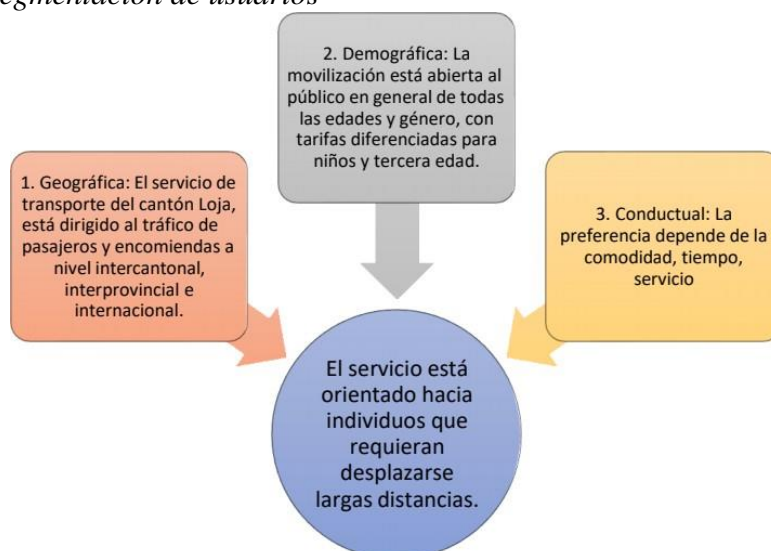
**Tabla 7**  
*Estructura de las empresas del sector*

Tipo	Activo (promedio)	Pasivo %	Patrimonio %
Grande	3 millones	92	8
Mediana	1 millón	82	18
Pequeña	371 mil	20	80
Microempresa	103 mil	42	58

### 6.1.10 Perfil y cuantificación del cliente del sector

En la Figura 4 se observa los tipos de segmentación de pasajeros en la cual nos ayudará conocer el perfil de los pasajeros y agrupar a los pasajeros en diferentes segmentos o categorías con características similares, se tiene geográfica en la cual consiste los pasajeros según su ubicación, demográfica que se basa en características este tipo de segmentación en nuestro sector es para las personas en general sin restricciones de edad, ni género, educación, entre otros, de igual manera el segmento de psicográfica, comportamiento y contextual, es para público en general.

**Figura 5**  
*Variables de segmentación de usuarios*



### 6.1.11 Cuantificar los clientes del sector de transporte

En la Tabla 8 se observa la proyección de la población de la provincia de Loja, con el fin de continuar con los cálculos necesarios. Esta información permite tener una idea aproximada del número de potenciales usuarios, considerando que dentro del sector de transporte no se define un perfil de clientes específico, ya que este servicio está dirigido al público en general, sin distinción de rangos de edad.

**Tabla 8.**  
*Estadísticas y cifras oficiales*

<b>Rango de edad</b>	<b>Año 2010</b>	<b>Año 2022</b>	<b>%</b>
De 0 a 4 años	44.203	60.501	10,00
De 5 a 9 años	47.751	65.357	11,00
De 10 a 14 años	49.974	68.399	11,00
De 15 a 19 años	46.776	64.022	10,00
De 20 a 24 años	39.032	53.423	9,00
De 25 a 29 años	33.412	45.731	7,00
De 30 a 34 años	27.887	38.169	6,00
De 35 a 39 años	24.641	33.726	5,00
De 40 a 44 años	22.488	30.779	5,00
De 45 a 49 años	21.833	29.883	5,00
De 50 a 54 años	18.647	25.522	4,00
De 55 a 59 años	17.050	23.336	4,00
De 60 a 64 años	14.191	19.423	3,00
De 65 a 69 años	13.142	17.987	3,08
De 70 a 74 años	10.297	14.093	2,00
De 75 a 79 años	7.678	10.509	2,40
De 80 a 84 años	5.401	7.392	1,50
De 85 a 89 años	2.700	3.695	0,60
De 90 a 94 años	1.344	1.840	0,30
De 95 y más años	519	710	0,12
<b>Total</b>	<b>448 966</b>	<b>614 499</b>	<b>100 %</b>

*Nota.* Datos obtenidos de población INEC censo 2010

Este objetivo aborda la caracterización de la división de transporte terrestre cooperativo en las modalidades interparroquial, intercantonal, interprovincial e internacional en el cantón Loja. Su finalidad es la identificación de los factores clave de éxito en este ámbito. En la consecución de este objetivo, se analizaron las particularidades específicas del sector de transporte, la participación del servicio en el mercado, los tipos de servicios proporcionados, la investigación de su posición a nivel nacional y datos generales relevantes.

## **6.2 Objetivo 2: Establecer los indicadores de desempeño empresarial de la división de transporte terrestre cooperativas interparroquial, intercantonal, interprovincial e internacional del cantón Loja, para facilitar el acopio de información primaria.**

En el presente objetivo, se refiere a establecer los factores claves de éxito y contar con indicadores de desempeño y financieros adecuados, estos elementos son herramientas claves para evaluar y medir el rendimiento tomando en cuenta el proceso de conocer la identificación y definición de los factores críticos que determinan el logro del objetivo.

### **6.2.1 Factores claves de éxito**

Como se puede observar en la Tabla 9, hace referencia a los factores claves de éxito ya que son importantes porque permiten a una organización identificar las áreas más críticas para su éxito, enfocarse estratégicamente, mejorar el rendimiento, obtener ventaja competitiva, adaptarse al cambio y brindar valor al cliente.

**Tabla 9**

*Factores claves de éxito del sector de transporte*

Factores claves de Éxito	Interpretación
Planificación adecuada de la infraestructura	Es crucial contar con una infraestructura de transporte que pueda satisfacer las demandas de movilidad de la población, de manera que pueda manejar eficientemente el flujo de pasajeros.
Optimización de recursos	Este indicador permite a los administradores de transporte evaluar cómo se están utilizando los recursos de la flota de autobuses y si se están distribuyendo de manera óptima para satisfacer la demanda en cada ruta.
Optimización de carga	Es un proceso integral que busca maximizar la eficiencia, minimizar los costos y mejorar la seguridad en el transporte de mercancías mediante la utilización óptima del espacio y los recursos disponibles en los vehículos de transporte.
Mejora continua	Es un enfoque dinámico y sistemático para impulsar el crecimiento y la excelencia en una organización, mediante ajustes constantes y progresivos en los procesos, productos y servicios, con el fin de satisfacer las necesidades del cliente y adaptarse a un entorno empresarial en constante cambio.



### 6.2.2 Indicadores de desempeño

En la Tabla 10 se muestran los indicadores de desempeño ya que proporcionan información clave sobre la eficiencia, eficacia y calidad de los procesos que se utilizan para identificar áreas de mejora y tomar decisiones correctas.

**Tabla 10**  
*Factores e indicadores del sector de transporte*

Factor clave de éxito	Indicador	Objetivo	Unidad de medida	Fórmula
Planificación adecuada de la infraestructura	Tasa de ocupación	Indica la eficiencia del transporte público en términos de la cantidad de personas que utilizan un determinado medio de transporte en relación con su capacidad total.	Porcentaje	$\frac{\text{N}^\circ \text{ de pasajeros transportados}}{\text{Capacidad máxima del medio transporte}} * 100$
Optimización de recursos	Distribución de recursos	Mide la relación entre la cantidad de unidades de transporte disponibles y el número de rutas operadas por una empresa de transporte.	Número	$\frac{\text{N}^\circ \text{ total de unidades}}{\text{N}^\circ \text{ total de rutas}}$
Optimización de carga	Productividad de entregas por unidad	Indica la eficiencia del transporte en términos de la cantidad de entregas realizadas por unidad de recursos utilizados.	Número	$\frac{\text{N}^\circ \text{ encomiendas por día}}{\text{N}^\circ \text{ total vehículos}}$
Mejora continua	Porcentaje de vehículos equipados con tecnología.	Mide qué proporción de la flota total de vehículos está equipada con cierto tipo de tecnología o características específicas.	Porcentaje	$\frac{\text{N}^\circ \text{ de vehículos equipados con tecnología}}{\text{N}^\circ \text{ total vehículos}} * 100$

### 6.2.3 Indicadores financieros

En la Tabla 11 se detallan los indicadores financieros junto con sus fórmulas, constituyendo herramientas fundamentales para la evaluación del desempeño económico y la salud financiera de una entidad. Estos indicadores proporcionan información cuantitativa que resulta esencial para inversores, directivos y demás partes interesadas, permitiéndoles comprender la situación financiera y la eficiencia operativa de manera integral.

**Tabla 11***Matriz de indicadores financieros*

Factor clave de éxito	Nombre del indicador	Objetivo	Fórmula
Indicadores financieros	Endeudamiento del activo	Medir la proporción en que los activos totales son financiados por lo acreedores, la cantidad de dinero prestados por terceros para obtención de utilidades.	$ET = \frac{\text{Pasivo total}}{\text{Activo total}}$
	Endeudamiento a corto plazo	Medir la proporción de deuda a corto plazo en relación con el total de pasivo	$ECP = \frac{\text{Pasivo Corriente}}{\text{Pasivo total}}$
	Apalancamiento	Medir la proporción de deuda en relación con el patrimonio	$AT = \frac{\text{Pasivo total}}{\text{Patrimonio neto}}$
	Liquidez Corriente	Medir la capacidad de negociación a corto plazo	$RC = \frac{\text{Activo corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$
	Rentabilidad sobre activos ROA	Medir la eficiencia de utilizar los activos para generar ganancias	$ROA = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Activos total}}$
Rentabilidad sobre patrimonio ROE	Medir la rentabilidad que genera para sus inversiones	$ROE = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Patrimonio}}$	

#### 6.2.4 Matriz de factores claves de éxito e indicadores de desempeño del sector de transporte

En la Tabla 12 se identificó el sector, se la realizó una propuesta de valor a la sociedad para el sector de transporte y reconocer los factores de claves de éxito por ende los indicadores que permite evaluar el rendimiento, identificar áreas de mejora y tomar decisiones estratégicas informadas para garantizar el éxito y en el sector de transporte.

**Tabla 12**

*Matriz factores claves e indicadores desempeño y financiero*

Sector organizacional	Propuesta de valor a la sociedad	Características	Condicionantes	Factores claves	Indicadores de desempeño organizacional	Información requerida
<b>ACTIVIDAD:</b> 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	Ofrecer un servicio de Transporte Público de pasajeros con seguridad, comodidad y eficiencia a clientes a nivel nacional e internacional	Acceso fácil y eficiente para los usuarios.	Debe cumplir con los estándares legales y regulatorios establecidos por las autoridades competentes.	<b>Infraestructura</b>	Nº de pasajeros transporte/ capacidad máxima del medio transporte*100	Número de pasajeros Capacidad máxima
		Eficiencia de recursos busca maximizar el rendimiento utilizando la menor cantidad de recursos posible	Disponibilidad de fondos puede limitar la capacidad para implementar estrategias de optimización de recursos.	<b>Optimización de recursos</b>	Nº total de unidades/Nº total de rutas	Número de unidades Número de rutas

aeropuerto o la estación etcétera	Eficiencia en el transporte, busca maximizar la capacidad de contenedores utilizando el menor espacio posible	Existen regulaciones y restricciones sobre el peso máximo y el volumen de carga que pueden transportar los vehículos, lo que puede limitar la optimización de carga.	<b>Optimización de carga</b>	Nº de encomiendas por día/Nº total vehículos	Número de encomiendas Número de vehículos
	Integración de tácticas innovadoras y prácticas en evolución continua.	Para asegurar que los usuarios tengan una experiencia agradable y satisfactoria mediante mejoras continuas.	<b>Mejora continua</b>	Nº de vehículos equipados con tecnología/Nº total de vehículos*100	Número de vehículos equipados con nueva tecnología Número de vehículos tradicionales
	Conocer si existen posibles problemas dentro del área financiera	Dar posibles recomendaciones que ayudará a mejorar su economía como empresas	<b>Financiero</b>	Pasivo total/ activos total Pasivo corriente/total pasivo Pasivo total /patrimonio neto Activos corrientes/Pasivo corrientes Utilidad neta/Activos total Utilidad neta/Patrimonio	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Nº Activos total</li> <li>● Nº Patrimonio</li> <li>● Nº Pasivo total</li> <li>● Nº Ingreso de ventas</li> </ul>

En este objetivo, se han definido los indicadores de desempeño empresarial específicos para la división de transporte terrestre, que abarca las cooperativas interparroquial, intercantonal, interprovinciales e internacional en el cantón Loja. Estos indicadores se establecieron a través de la identificación de factores claves de éxito, incorporando tanto indicadores de desempeño como financieros, cada uno con su autor y fórmula correspondiente, se ha realizado con el propósito de obtener una visión integral y precisa del rendimiento de las cooperativas. Para la recopilación de datos, se ha desarrollado un modelo de encuesta que servirá como instrumento principal para obtener datos primarios y secundarios.

### **6.3. Objetivo 3: Determinar las estadísticas y los promedios de la industria de la división transporte terrestre cooperativas interparroquial, intercantonal, interprovincial e internacional del cantón Loja con información primaria y secundaria.**

El objetivo de este estudio es determinar las estadísticas y los promedios de la industria del transporte terrestre en el cantón Loja, para lo cual se utilizó la información primaria como secundaria. Se recopiló y analizó una variedad de datos relacionados con el número de cooperativas, la flota de vehículos, las rutas más frecuentes, los destinos más demandados, la cantidad de pasajeros transportados.

La información primaria se obtiene a través de entrevistas realizadas a representantes de las cooperativas de transporte en el cantón Loja. Estas entrevistas permitieron recopilar datos precisos sobre la operación de las cooperativas, como el número de vehículos en servicio, los ingresos generados y los costos asociados.

Además, se utilizó información secundaria proveniente de fuentes confiables, como informes gubernamentales, estudios previos sobre el tema y estadísticas del sector a nivel nacional. Estos datos secundarios servirán como complemento y respaldo de la información obtenida de las encuestas, permitiendo obtener una visión más completa y precisa de la industria del transporte terrestre en el cantón Loja.

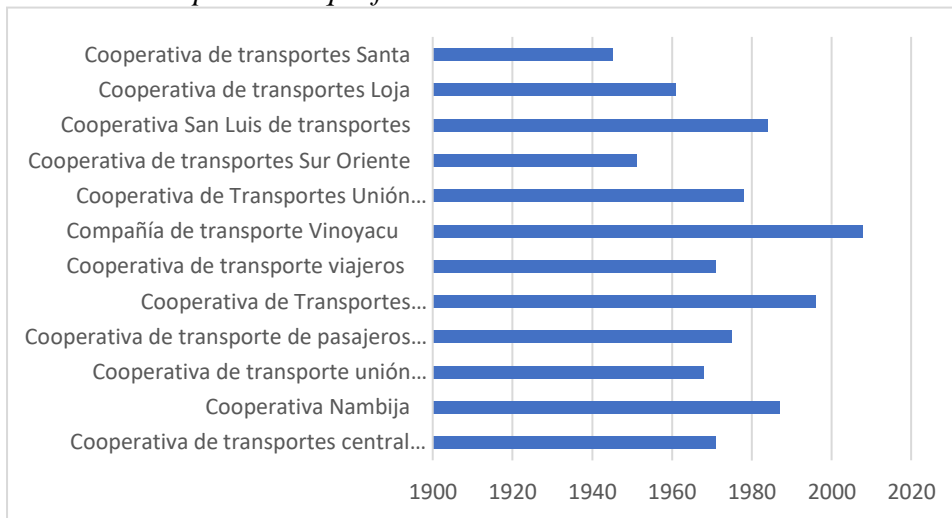
Una vez que se recopiló todos los datos, se procedió a realizar un análisis estadístico que incluirá la determinación de promedios, y otros indicadores relevantes. Este análisis permitirá comprender mejor la situación actual de la industria del transporte terrestre en el cantón Loja, identificar tendencias y desafíos, y plantear posibles mejoras.

#### **6.3.1 Tabulación**

En la Figura 6 se observa la tabulación de la pregunta número uno, que detalla el año de fundación de cada cooperativa de transporte desde 1945. La cooperativa de transporte Santa es la más antigua, mientras que la cooperativa de transporte Compañía de Transporte Vinoyacu es la más reciente.

**Figura 6**

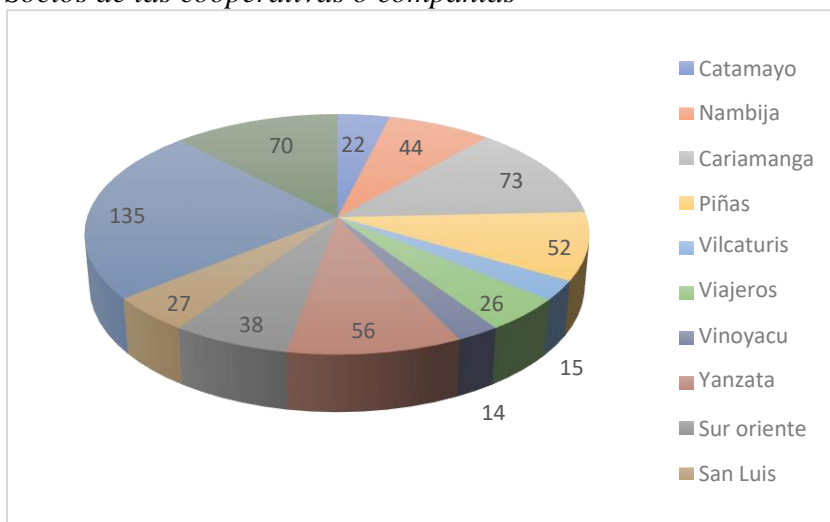
*Año de las cooperativas que fue creada*



En la Figura 7 se muestra la tabulación de la pregunta dos, en la cual consiste el número de socios de cada empresa, la cooperativa con más número de socios es la cooperativa Loja con un total de 135 socios y la empresa con menos miembros es la cooperativa Vinoyacu con 14 socios.

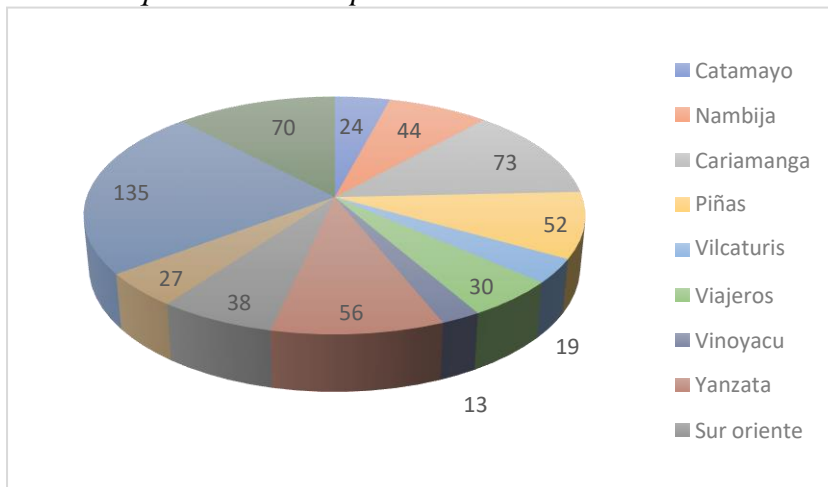
**Figura 7**

*Socios de las cooperativas o compañías*



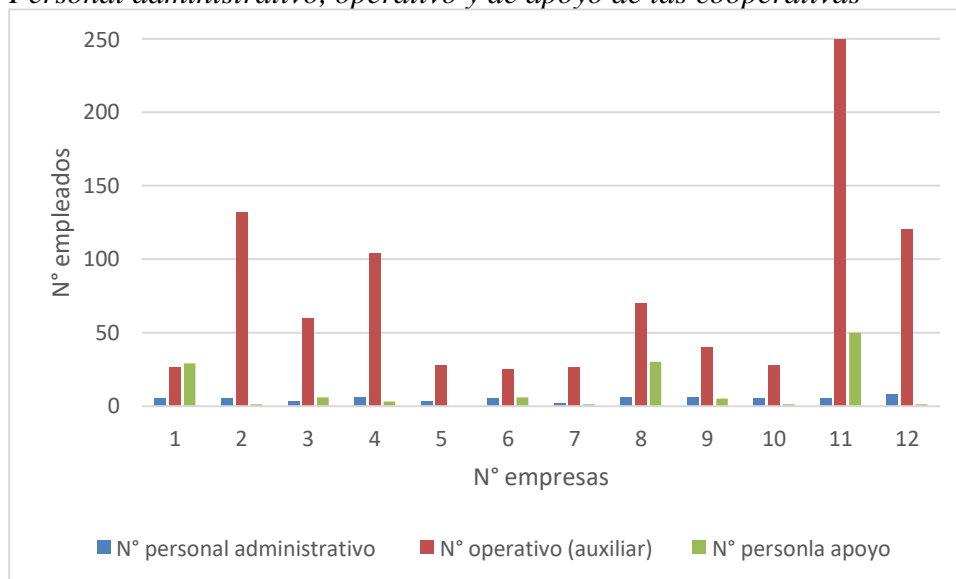
En la Figura 8 se muestra la tabulación de la pregunta número tres, en la cual constan las unidades que tiene cada empresa, la cooperativa con más número de unidades es la cooperativa Loja con 135 vehículos y la compañía con menor unidades es la cooperativa Vinoyacu con 13.

**Figura 8**  
*Unidades que tiene las cooperativas*



En la Figura 9 se observa la tabulación de la pregunta cuatro en la cual consta el número de personal administrativo que es muy bajo ya que no sobrepasa de unos 10 empleados, el personal de apoyo llega a ser más alto, por otro lado, el personal operativo es el más alto que llega tener hasta 250 personal auxiliar.

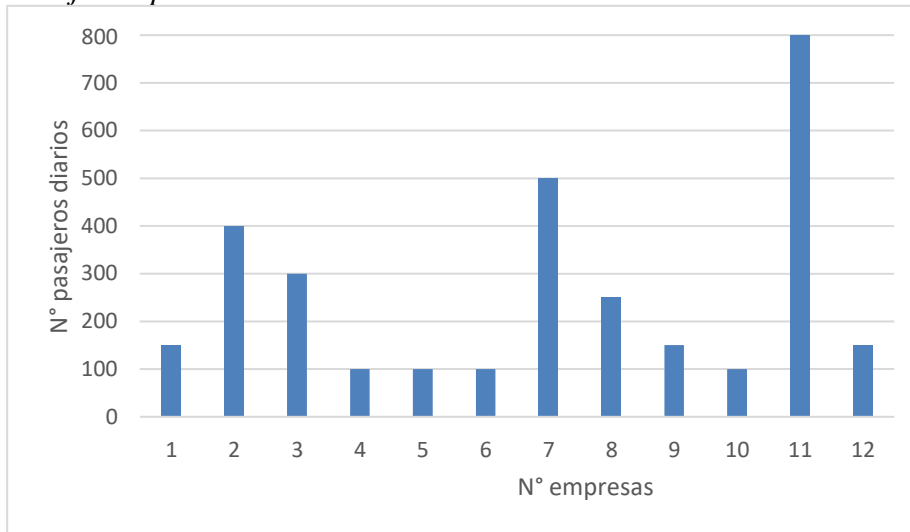
**Figura 9**  
*Personal administrativo, operativo y de apoyo de las cooperativas*



En la Figura 10 se muestra la tabulación de la pregunta cinco, en la cual se indica el número de pasajeros diarios que traslada cada empresa, la cooperativa con mayores pasajeros diarios es de 800 y la con menor pasajeros diarios son cuatro empresas que trasladan unos 100 pasajeros.

**Figura 10**

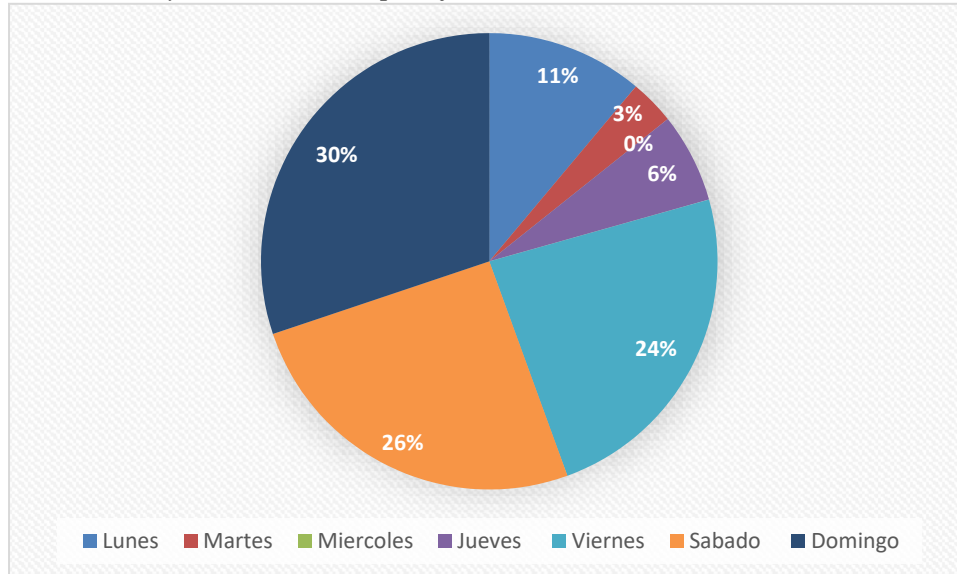
*Pasajeros que traslada diariamente*



En la Figura 11 se muestra la tabulación de la pregunta seis, que revela que la mayor demanda de pasajeros ocurre el domingo, con un 30%, seguido del sábado con un 26%. El martes y el viernes tienen un 25% y 24%, respectivamente, mientras que el lunes alcanza un 11%. El jueves muestra una demanda del 6%, y el miércoles tiene un 0%.

**Figura 11**

*Días con mayor demanda de pasajeros*

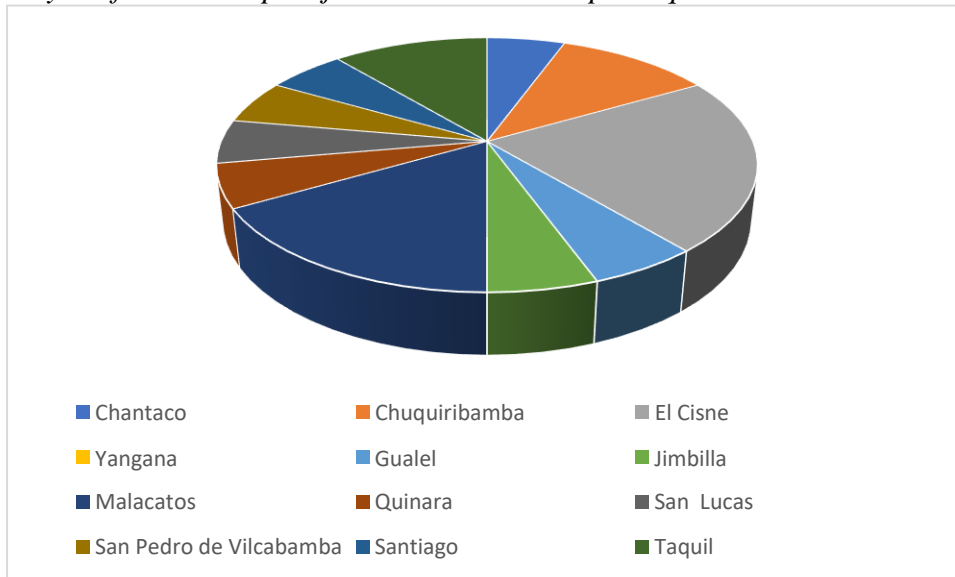


En la Figura 12 se muestra la tabulación de la pregunta siete, en la cual consiste en mayor demanda de pasajeros en la ruta Interparroquial, se puede indicar la ruta con más frecuencia es Malacatos, El Cisne, Chuquiribamba.



**Figura 12**

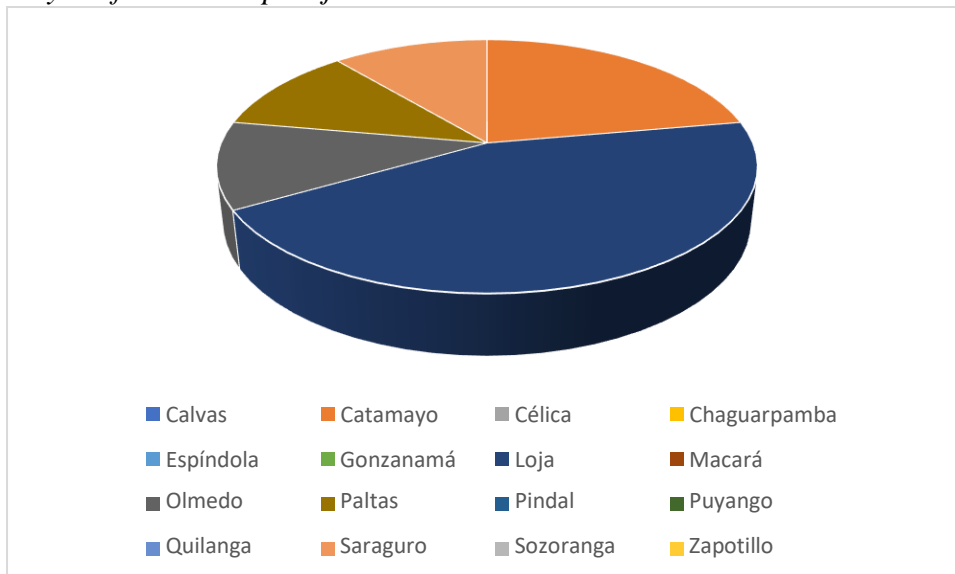
*Mayor afluencia de pasajeros de la ruta Interparroquial*



En la Figura 13 se muestra la tabulación de la pregunta siete, en la cual consiste en mayor demanda de pasajeros en la ruta Intercantonal, se puede indicar la ruta con más frecuencia es Loja, Catamayo.

**Figura 13**

*Mayor afluencia de pasajeros de la ruta Intercantonal*



En la Figura 14 se muestra la tabulación de la pregunta siete, en la cual consiste en mayor demanda de pasajeros en la ruta Intercantonal, se puede indicar la ruta con más frecuencia es Loja, Zamora Chinchipe, Pichincha, El Oro, Azuay, Bolívar.

**Figura 14**

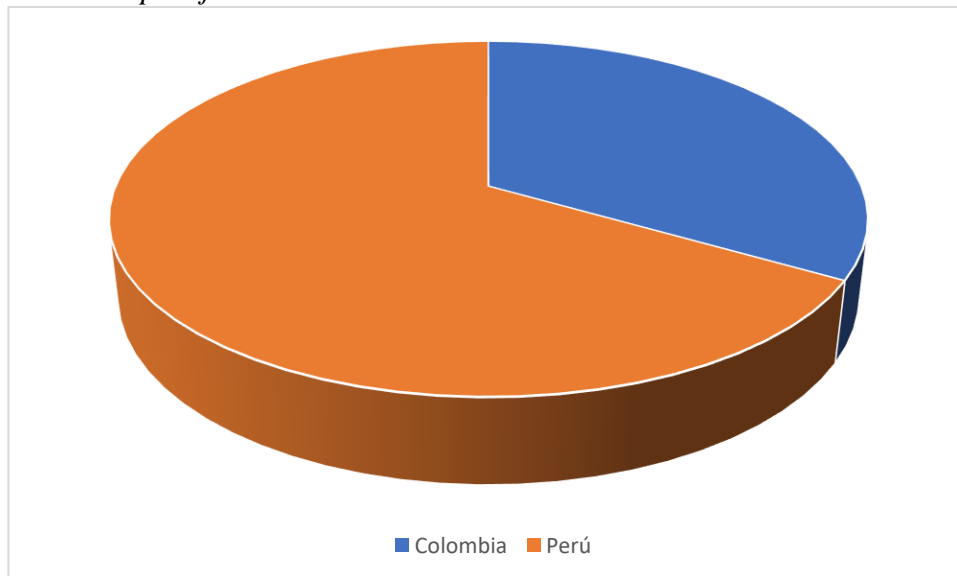
*Mayor afluencia de pasajeros de la ruta Interprovincial*



En la Figura 15 se muestra la tabulación de la pregunta siete, en la cual consiste en mayor demanda de pasajeros en la ruta Intercantonal, se puede indicar la ruta más frecuencia es Perú.

**Figura 15**

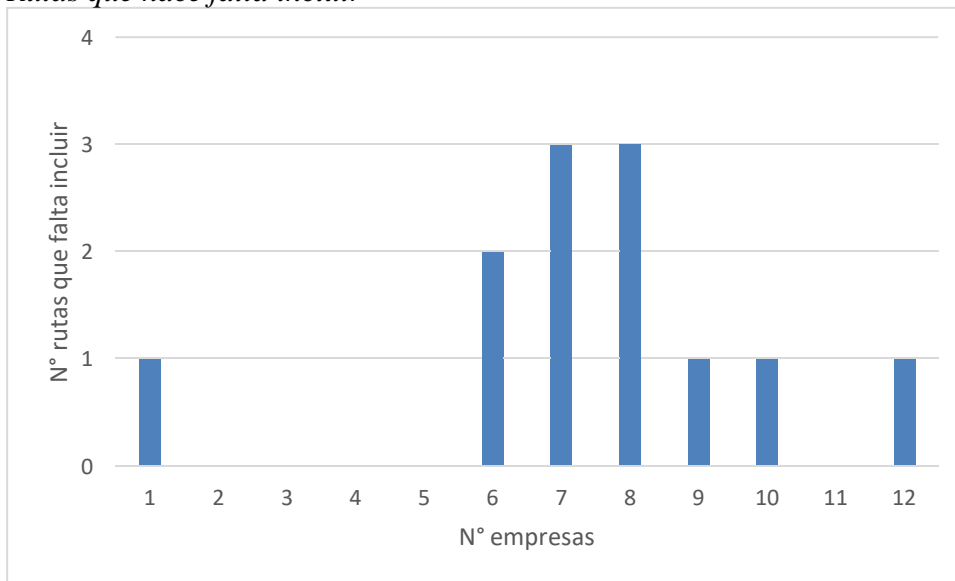
*Mayor afluencia de pasajeros de la ruta Internacional*



En la Figura 16 muestra la tabulación de la pregunta número ocho, en la cual consiste las rutas que faltan incluir de las doce empresas 5 son las que respondieron que no les hace falta ninguna ruta por incluir y dos de ellas son que respondieron que hace falta incluir como 3 rutas.

**Figura 16**

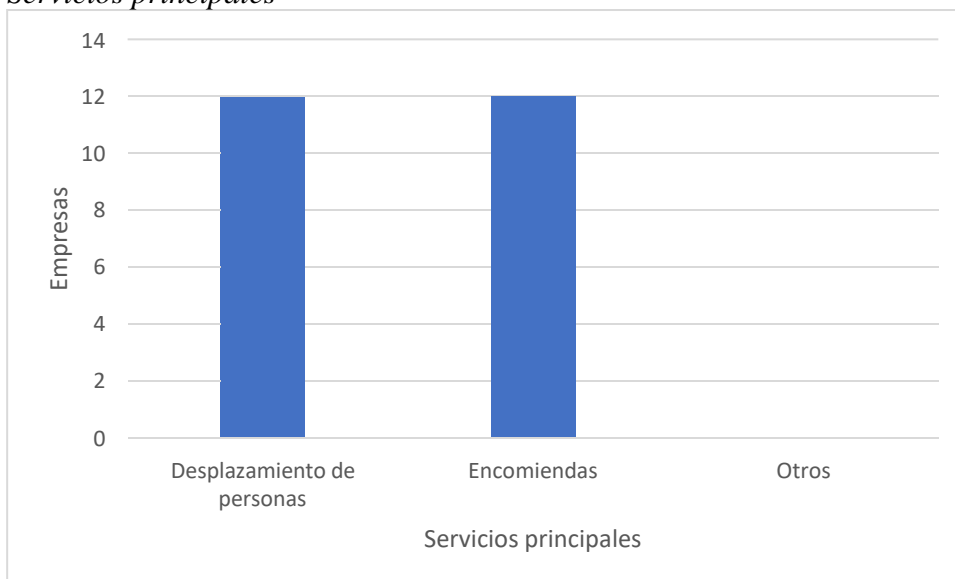
*Rutas que hace falta incluir*



En la Figura 17 se muestran los principales servicios que ofrece cada cooperativa de transporte, con un 50% cuenta con encomiendas y el otro 50% desplazamiento de personas y otros con 0%.

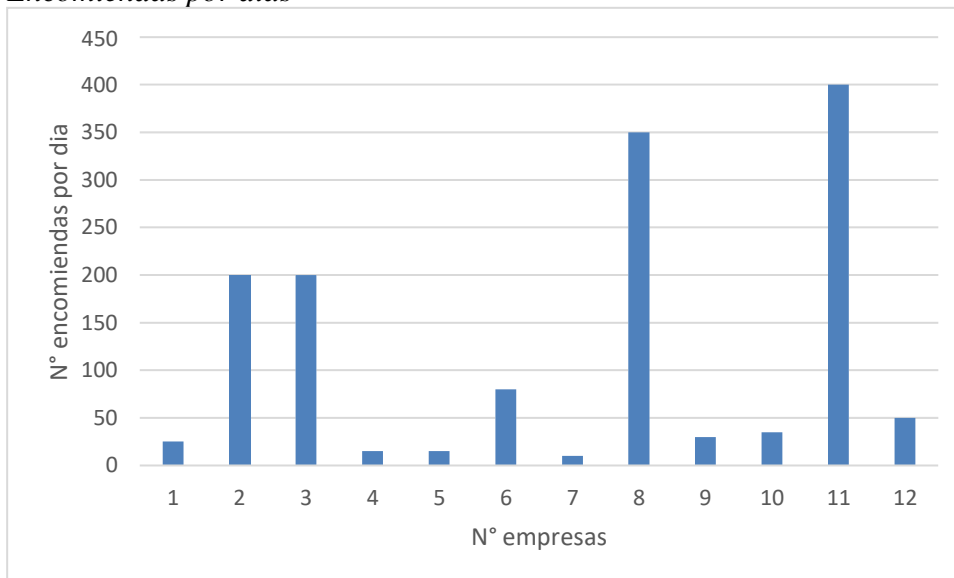
**Figura 17**

*Servicios principales*



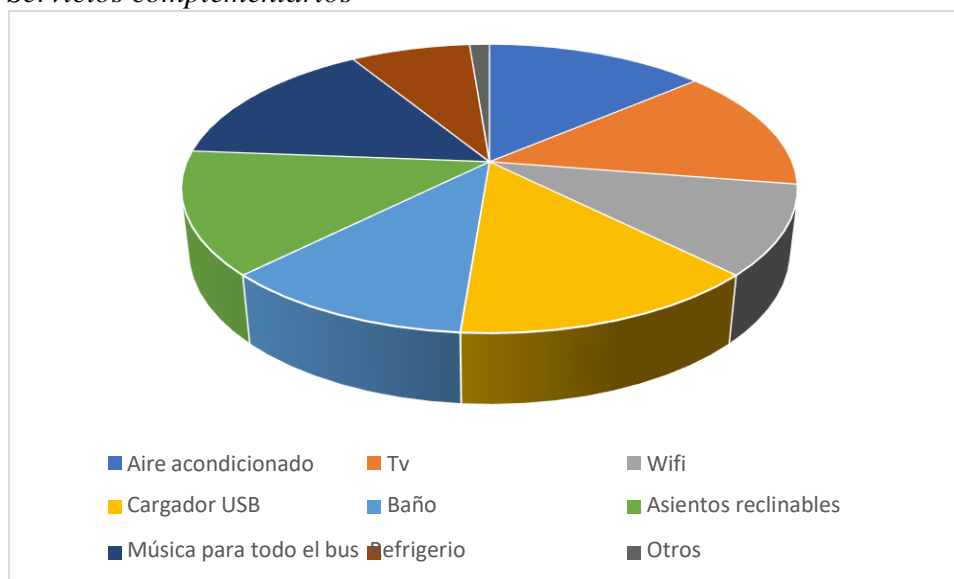
En la Figura 18 muestra la tabulación de la pregunta número diez en la cual consiste el número de encomiendas por día, la empresa con más encomiendas por día es de 400 por otra parte la cooperativa con menos encomiendas siete son las empresas que tienen menos de unas 50 encomiendas por día.

**Figura 18**  
*Encomiendas por días*



En la Figura 19 se muestra la tabulación de la pregunta once, en la cual consiste los servicios complementarios que ofrecen las cooperativas, por lo tanto, las empresas que más utilizan los servicios son aire acondicionado, baño, cargador USB, tv, música para todo el bus.

**Figura 19**  
*Servicios complementarios*

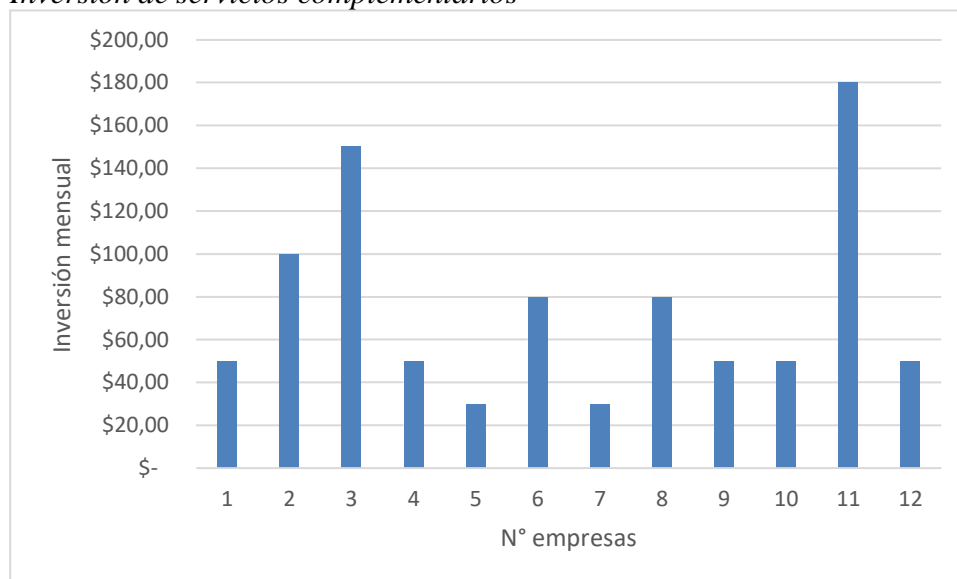


## 12. ¿Cuál es la inversión mensual para la oferta de servicios complementarios?

En la Figura 20 se demuestra la tabulación de la pregunta doce, en la cual consiste la inversión mensual de servicios complementarios, la empresa con mayor inversión es de \$180,00 y su inversión menor es de \$25,00.

**Figura 20**

*Inversión de servicios complementarios*



### 6.3.2 Segmentación de las empresas según sus activos

En la Tabla 13 se observa la segmentación de acuerdo a los activos de la información recopilada, de las encuestas.

**Tabla 13**

*Segmentación de acuerdo a los activos*

Tipo	Activo (promedio)	N° empresas
Grande	3 millones	2
Mediana	1 millón	4
Pequeña	500 mil	6

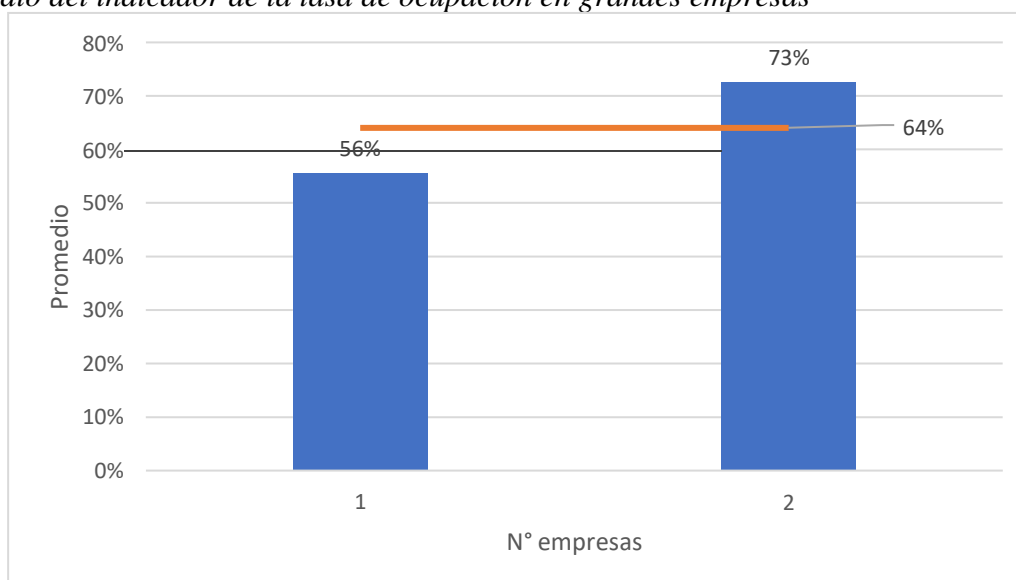
### 6.3.3 Indicadores de desempeño

En la Tabla 14 se indica que las grandes empresas tienen como números de pasajeros transportados un total de 49 y su capacidad máxima es de 76, dando como resultado 64% de la capacidad máxima durante el día.

**Tabla 1***Tasa de ocupación de las grandes empresas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	N° de pasajeros transportados	Capacidad máxima del medio de transporte	Resultado %
Informante 1	Grandes	N° de pasajeros transportados/Capacidad máxima del medio transporte*100	20	36	56
Informante 2			29	40	73
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>49</b>	<b>76</b>	<b>64</b>

La Figura 21 muestra el promedio de las grandes empresas de transporte, que incluyen dos cooperativas. Una de estas cooperativas no alcanza el promedio establecido, ya que su capacidad máxima de transporte es del 56%. En contraste, la segunda cooperativa cumple con un índice de ocupación del 73%, esto indica que el autobús está utilizando su capacidad máxima durante los viajes específicos.

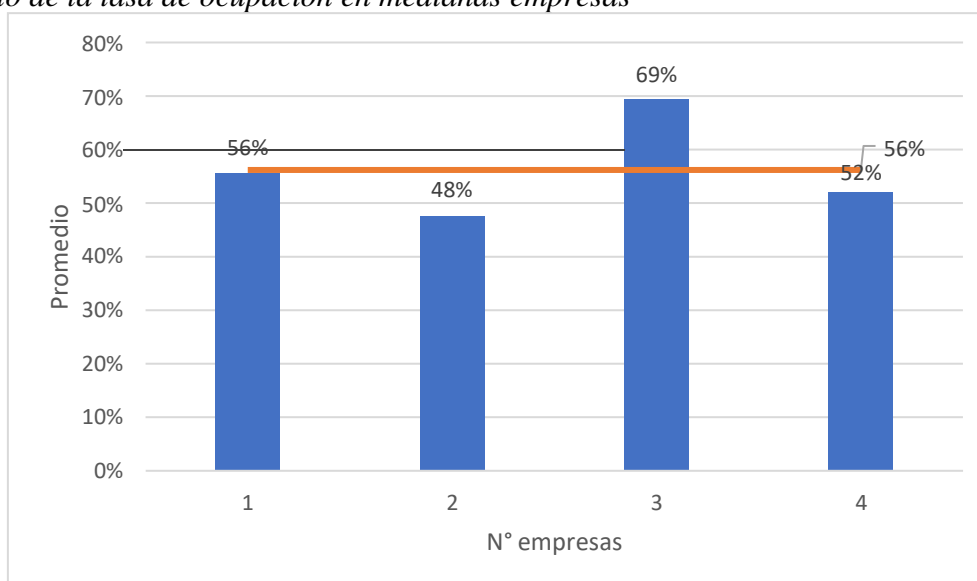
**Figura 21***Promedio del indicador de la tasa de ocupación en grandes empresas*

En la Tabla 15 se indica que las medianas empresas tienen como números de pasajeros transportados un total de 71 y su capacidad máxima es de 138, dando como resultado 56% de la capacidad máxima durante el día.

**Tabla 2***Tasa de ocupación de las medianas empresas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	N° de pasajeros transportados	Capacidad máxima del medio de transporte	Resultado %
Informante 1	Medianas	N° de pasajeros transportados/Capacidad máxima del medio de transporte*100	20	36	56
Informante 2			14	30	48
Informante 3			18	36	50
Informante 4			19	36	52
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>71</b>	<b>138</b>	<b>56</b>

La Figura 22 muestra el promedio de las grandes empresas de transporte, que incluyen cuatro cooperativas. Dos de estas cooperativas no alcanzan el promedio establecido, lo que indica que su capacidad máxima de transporte diario es del 56% y 69%. Esto sugiere que el medio de transporte no está siendo utilizado eficientemente en términos de capacidad. Por otro lado, las otras cooperativas sí cumplen con el promedio establecido, que es 56%, indicando una alta eficiencia en la utilización su capacidad máxima durante los viajes específicos.

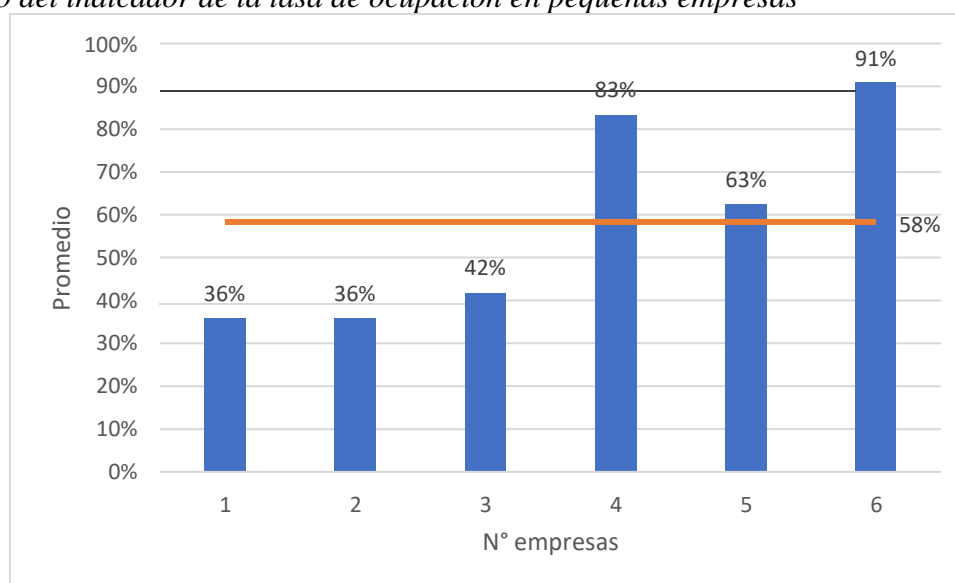
**Figura 22***Promedio de la tasa de ocupación en medianas empresas*

En la Tabla 16 se indica que las pequeñas empresas tienen como números de pasajeros transportados un total de 81 y su capacidad máxima es de 145, dando como resultado 77% de la capacidad máxima durante el día.

**Tabla 3***Tasa de ocupación de las empresas pequeñas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	N° de pasajeros transportados	Capacidad máxima del medio de transporte	Resultado %
Informante 1	Pequeñas	N° de pasajeros	11	30	36
Informante 2		transportados/Capacidad	7	20	36
Informante 3		máxima del medio	13	30	42
Informante 4		transporte*100	25	30	83
Informante 5			13	20	63
Informante 6			14	15	91
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>81</b>	<b>145</b>	<b>77</b>

La Figura 23 muestra el promedio de las pequeñas empresas de transporte, que incluyen seis cooperativas tres de estas cooperativas si alcanzan el promedio establecido, indicando que su capacidad máxima de transporte diario es del 83% ,63% y 91%. Por otro lado, las otras cooperativas no cumplen con el promedio establecido que es 58% esto indica que el autobús está utilizando su capacidad máxima durante los viajes específicos.

**Figura 23***Promedio del indicador de la tasa de ocupación en pequeñas empresas*

### Distribución de recursos

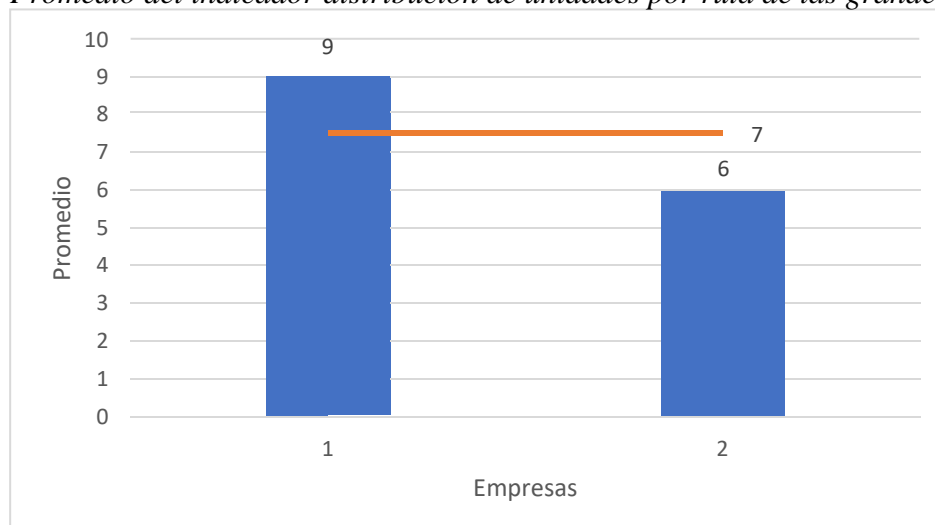
En la Tabla 17 se muestra las grandes empresas tienen un total de 208 unidades distribuidas en 31 rutas, lo que resultó en un promedio de 7 unidades por ruta. Este dato es crucial para evaluar la capacidad operativa de la empresa en función de la capacidad de rutas que administra.



**Tabla 4***Distribución de unidades por ruta de las empresas grandes*

Informantes	Tamaño	Fórmula	N° Total Unidades	N° Rutas	Resultado
Informante 1	Grandes	N° total de unidades/N° total de rutas	73	8	9
Informante 2			135	23	6
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>208</b>	<b>31</b>	<b>7</b>

En la Figura 24 se menciona el promedio de las cooperativas grandes, donde se destacan dos empresas. Una de ellas alcanza el promedio de 7 unidades por ruta, lo que indica una distribución adecuada del transporte. Por otro lado, la otra empresa no cumple con este promedio, lo que indica una distribución deficiente del transporte y posiblemente una cobertura insuficiente de las rutas requeridas.

**Figura 24***Promedio del indicador distribución de unidades por ruta de las grandes empresas*

En la Tabla 18 representa las medianas empresas con un total de 204 unidades distribuidas en 35 rutas, lo que resulto en un promedio de 6 unidades por ruta. Este dato es crucial para evaluar la capacidad operativa de la empresa en función de la capacidad de rutas que administra.

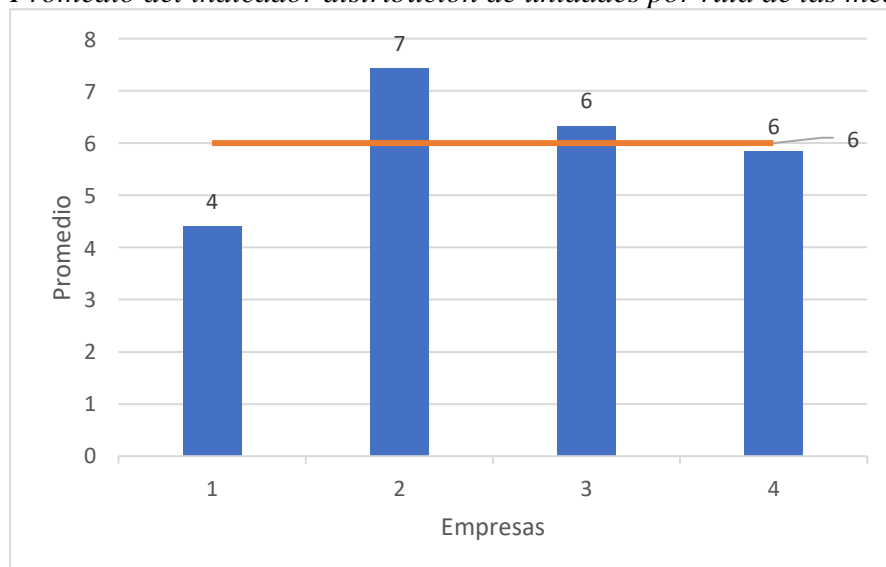
**Tabla 18***Distribución de unidades por ruta de las empresas medianas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	N° Total Unidades	N° rutas	Resultado
Informante 1	Medianas	N° total de unidades/N° total de rutas	44	10	4
Informante 2			52	7	7
Informante 3			38	6	6
Informante 4			70	12	6
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>204</b>	<b>35</b>	<b>6</b>

En la Figura 25 se menciona el promedio de las cooperativas medianas, donde se destacan cuatro empresas. Tres de ellas alcanza el promedio de 6 unidades por ruta, lo que indica una distribución adecuada del transporte. Por otro lado, la otra empresa no cumple con este promedio, lo que indica una distribución deficiente del transporte y posiblemente una cobertura insuficiente de las rutas requeridas.

**Figura 25**

*Promedio del indicador distribución de unidades por ruta de las medianas empresas*



En la Tabla 19 se representa las pequeñas empresas con un total de 169 unidades distribuidas en 40 rutas, lo que resultó en un promedio de 4 unidades por ruta. Este dato es crucial para evaluar la capacidad operativa de la empresa en función de la capacidad de rutas que administra.

**Tabla 19**

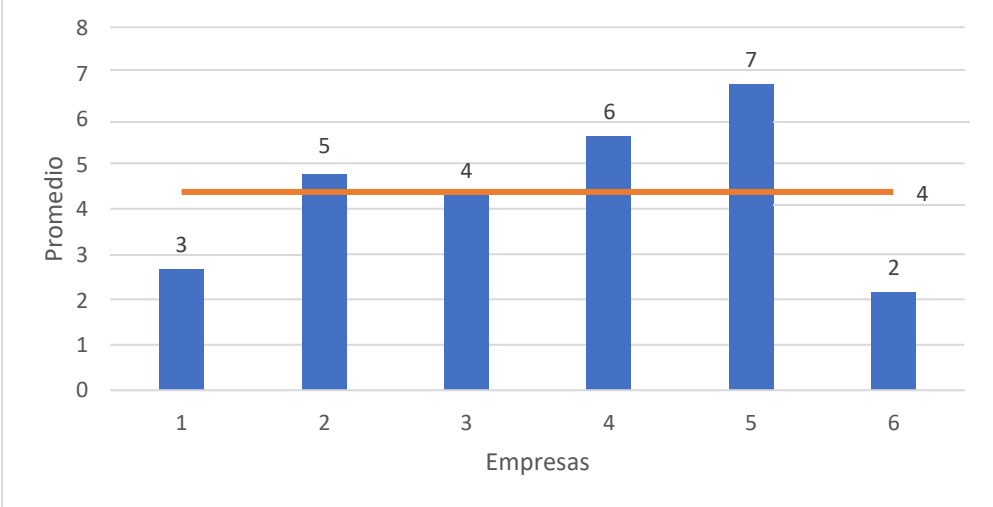
*Distribución de unidades por ruta de las empresas pequeñas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	N° Total Unidades	N° Rutas	Resultado
Informante 1	Pequeñas	N° total de unidades/N° total de rutas	24	9	3
Informante 2			19	4	5
Informante 3			30	7	4
Informante 4			56	10	6
Informante 5			27	4	7
Informante 6			13	6	2
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>169</b>	<b>40</b>	<b>4</b>

En la Figura 26 se menciona el promedio de las cooperativas pequeñas, donde se destacan seis empresas. Cuatro de ellas alcanza el promedio de 4 unidades por ruta, lo que

indica una distribución adecuada del transporte. Por otro lado, la otra empresa no cumple con este promedio, lo que indica una distribución deficiente del transporte y posiblemente una cobertura insuficiente de las rutas requeridas.

**Figura 26**  
*Promedio del indicador distribución de unidades por ruta de las pequeñas empresas*



**Productividad de entregas por unidad**

En la Tabla 20 se presenta las grandes empresas con un promedio de 600 encomiendas diarias con una flota de 208 vehículos. Esto implica que, en promedio, cada vehículo, maneja aproximadamente 3 encomiendas por día.

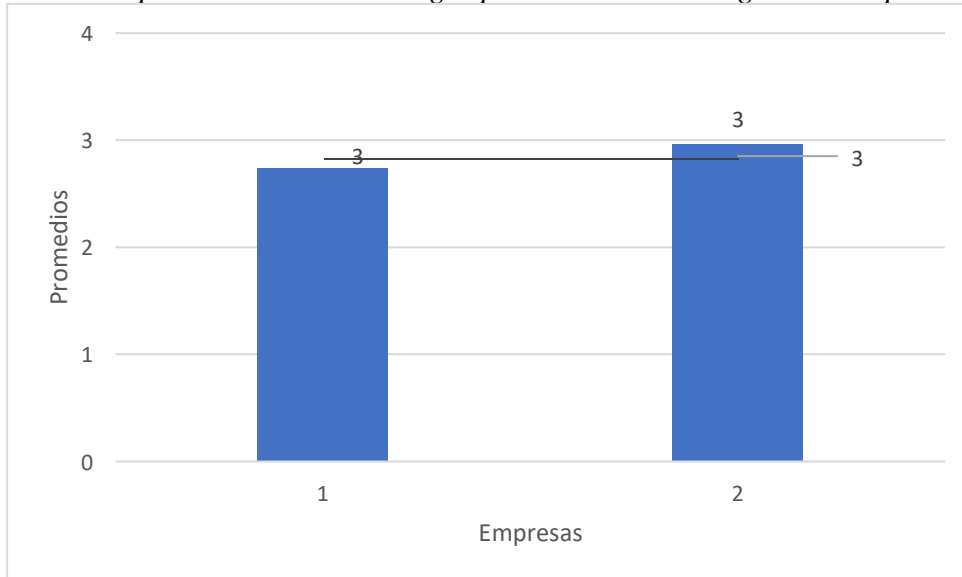
**Tabla 20**  
*Productividad de entregas por unidad de las grandes empresas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	N° Encomiendas	N° vehículos	Resultado
Informante 1	Grandes	N° encomiendas por día/N°	200	73	3
Informante 2		total vehículos	400	135	3
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>600</b>	<b>208</b>	<b>3</b>

En la Figura 27 se observa el promedio de las cooperativas grandes es de 3, con dos empresas que cumplen con este promedio. Esto indica que cada unidad de transporte se esta utilizando de manera efectiva para transportar múltiples encomiendas, lo que maximizar la capacidad de entrega.

**Figura 7**

*Promedio productividad de entregas por unidades de las grandes empresas*



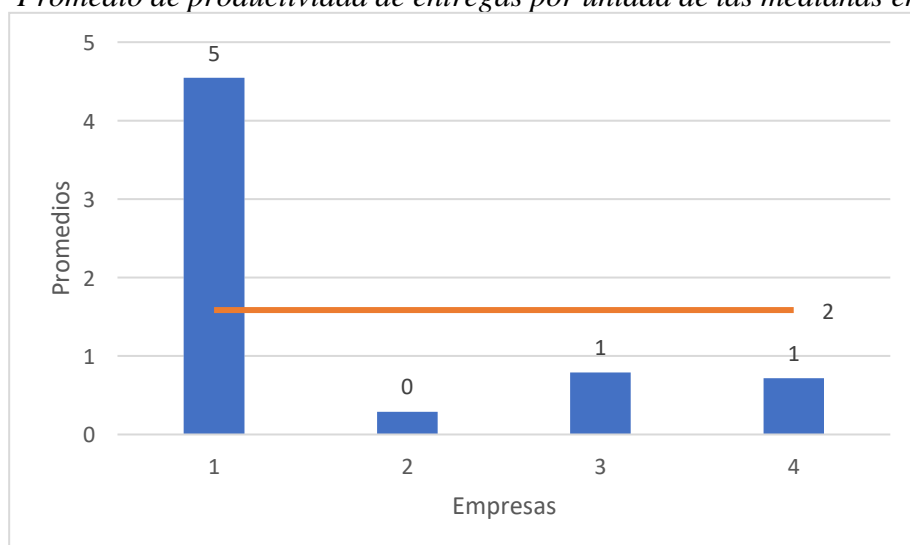
En la Tabla 21 se presenta las medianas empresas con un promedio de 295 encomiendas diarias con una flota de 204 vehículos. Esto implica que, en promedio, cada vehículo, maneja aproximadamente 2 encomiendas por día.

**Tabla 21**

*Productividad de entregas por unidad de las medianas empresas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	N° Encomiendas	N° vehículos	Resultado
Informante 1	Medianas	N° encomiendas por día/N°	200	44	5
Informante 2		total vehículos	15	52	0
Informante 3			30	38	1
Informante 4			50	70	1
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>295</b>	<b>204</b>	<b>2</b>

En la Figura 28 se observa que el promedio de las cooperativas medianas es de 2. De las cuatro empresas listadas, una cumple con este promedio. Esto indica que está siendo utilizada de manera efectiva para transportar múltiples encomiendas, lo que ayuda a maximizar la capacidad de entregas. Sin embargo, las otras 3 empresas no cumplen con el promedio, lo que podría llevar a una utilización ineficiente de las unidades.

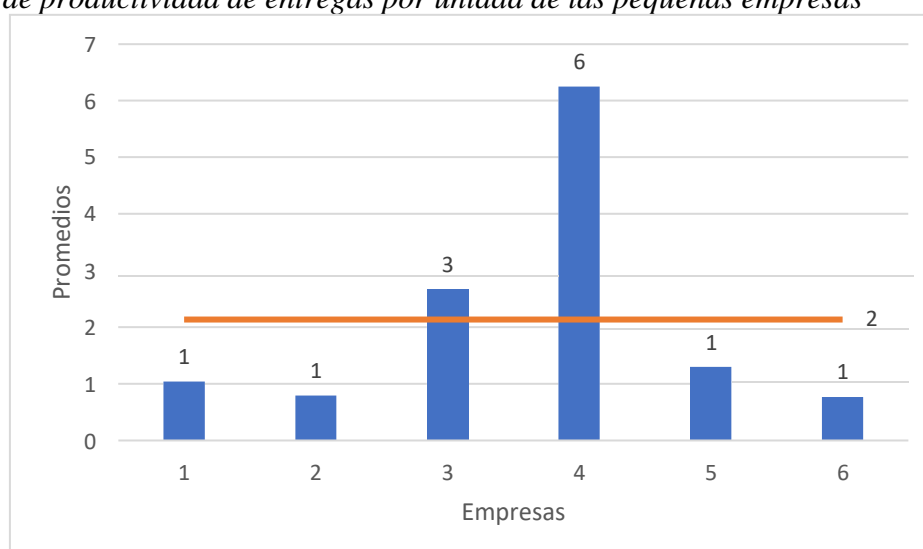
**Figura 8***Promedio de productividad de entregas por unidad de las medianas empresas*

En la Tabla 22 se presenta las pequeñas empresas con un promedio de 515 encomiendas diarias con una flota de 169 vehículos. Esto implica que, en promedio, cada vehículo, maneja aproximadamente 2 encomiendas por día.

**Tabla 22***Productividad de entregas por unidad de las pequeñas empresas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	N°		Resultado
			Encomiendas	N° vehículos	
Informante 1	Pequeñas	N° encomiendas por día/N° total vehículos	25	24	1
Informante 2			15	19	1
Informante 3			80	30	3
Informante 4			350	56	6
Informante 5			35	27	1
Informante 6			10	13	1
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>515</b>	<b>169</b>	<b>2</b>

En la Figura 29 se observa que el promedio de las cooperativas medianas es de 2. De las seis empresas listadas, dos cumplen con este promedio. Esto indica que, están siendo utilizadas de manera efectiva para transportar múltiples encomiendas, lo que ayuda a maximizar la capacidad de entregas. Sin embargo, las otras cuatro empresas no cumplen con el promedio, lo que podría llevar a una utilización ineficiente de las unidades.

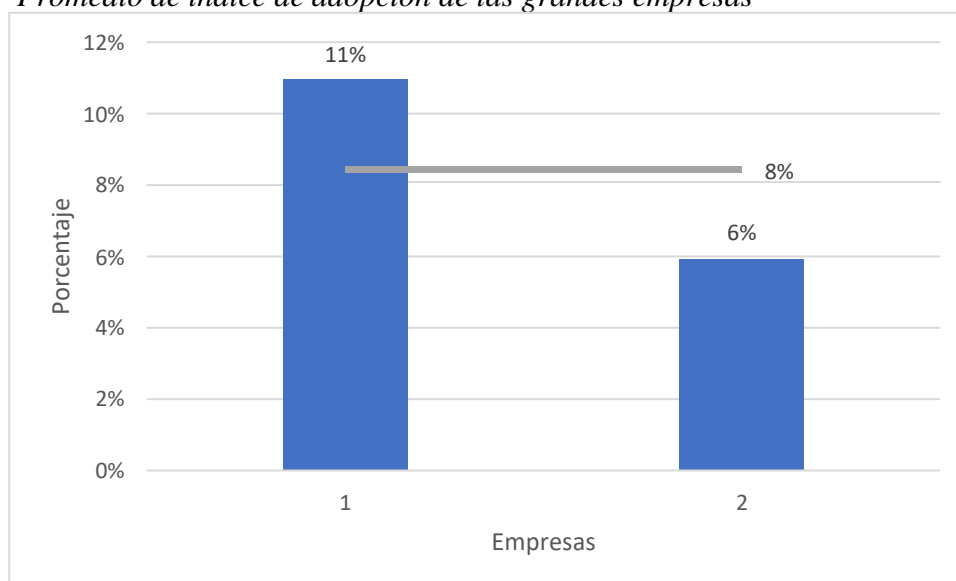
**Figura 9***Promedio de productividad de entregas por unidad de las pequeñas empresas***Porcentaje de vehículos equipados con tecnología**

En la Tabla 23 se menciona el número de vehículos equipados con tecnología es un total de 16 y total de vehículos es de 208, dando como promedio de la industria del 8%.

**Tabla 23***Índice de adopción de las grandes empresas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	N° de vehículos equipados con tecnología	Total, de vehículos	Resultado %
Informante 1	Grandes	N° de vehículos equipados con tecnología/Total de vehículos*100	8	73	11
Informante 2			8	135	6
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>16</b>	<b>208</b>	<b>8</b>

En la Figura 30 se representa el promedio de la industria de las empresas grandes, constan dos empresas. Una de ella cumple con el promedio, lo que indica un buen nivel de innovación y competitividad dentro del sector. En contraste, de otra empresa no cumple con el promedio, sugiriendo que podría necesitar adaptar recursos tecnológicos para satisfacer de demanda de los clientes de manera más efectiva.

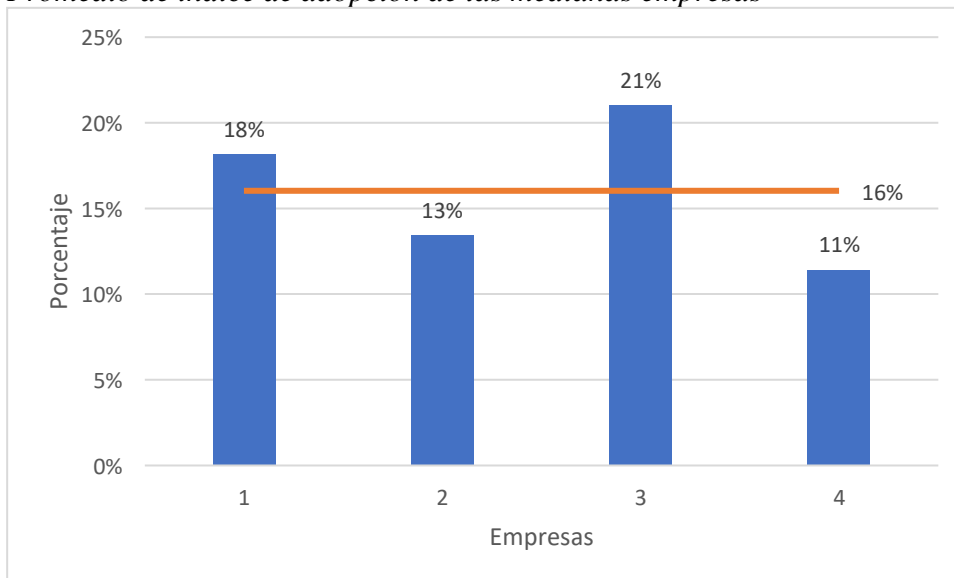
**Figura 10***Promedio de índice de adopción de las grandes empresas*

En la Tabla 24 se menciona el número de vehículos equipados con tecnología es un total de 31 y total de vehículos es de 204, dando como promedio de la industria del 16% de las empresas medianas.

**Tabla 24***Índice de adopción de las medianas empresas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	N° de vehículos equipados con tecnología	Total de vehículos	Resultado %
Informante 1	Medianas	N° de vehículos equipados con tecnología/Total de vehículos*100	8	44	18
Informante 2			7	52	13
Informante 3			8	38	21
Informante 4			8	70	11
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>31</b>	<b>204</b>	<b>16</b>

En la Figura 31 se representa el promedio de la industria de las empresas medianas, donde constan cuatro empresas. Dos de ella cumple con el promedio, lo que indica un buen nivel de innovación y competitividad dentro del sector. Por otro lado, las otras empresas no cumple con el promedio, sugiriendo que podría necesitar adaptar recursos tecnológicos para satisfacer de demanda de los clientes de manera más efectiva.

**Figura 11***Promedio de índice de adopción de las medianas empresas*

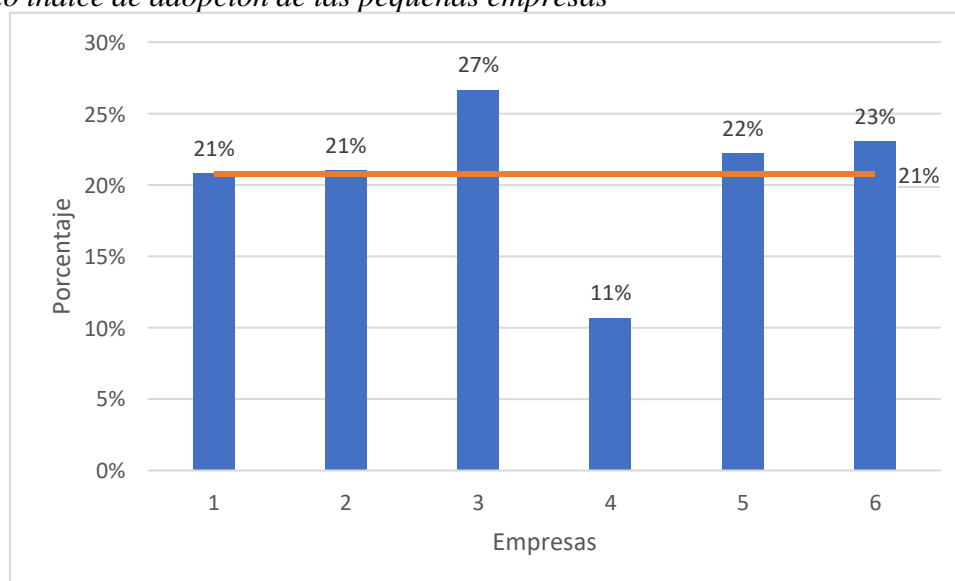
En la Tabla 25 el número de vehículos equipados con tecnología es un total de 32 y total de vehículos es de 169, dando como promedio de la industria del 21% de las empresas pequeñas.

**Tabla 25***Índice de adopción de las pequeñas empresas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	N° de vehículos equipados con tecnología		Resultado %
			N° de vehículos equipados con tecnología	Total de vehículos	
Informante 1	Pequeñas	N° de vehículos equipados con tecnología/Total de vehículos*100	5	24	21
Informante 2			4	19	21
Informante 3			8	30	27
Informante 4			6	56	11
Informante 5			6	27	22
Informante 6			3	13	23
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>32</b>	<b>169</b>	<b>21</b>

En la Figura 32 se observa el promedio de la industria de las empresas pequeñas, donde constan seis empresas. Cinco de ella cumple con el promedio, lo que indica un buen nivel de innovación y competitividad dentro del sector. Por otro lado, la otra empresa no cumple con el promedio, sugiriendo que podría necesitar adaptar recursos tecnológicos para satisfacer de demanda de los clientes de manera más efectiva.



**Figura 12***Promedio índice de adopción de las pequeñas empresas*

### 6.3.4 Indicadores Financieros

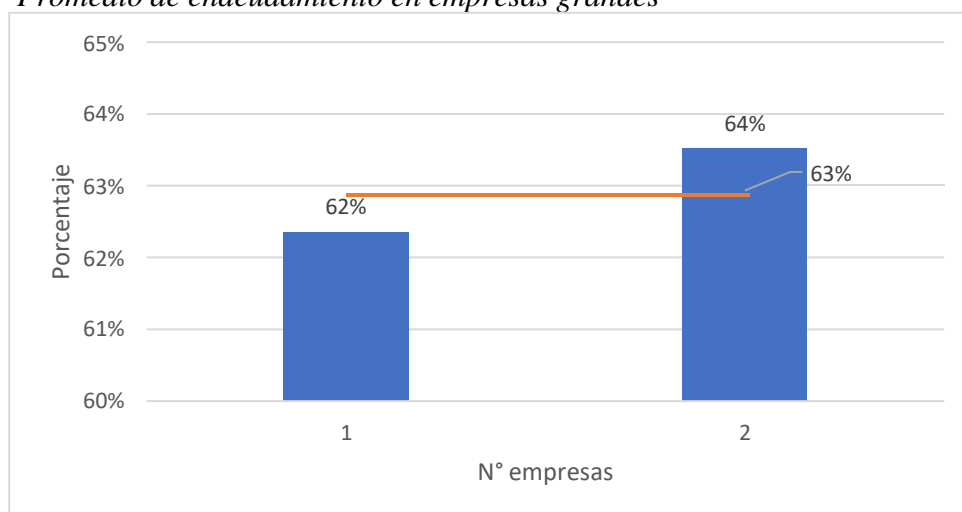
#### Indicadores de Endeudamiento

En la Tabla 26 se representa las empresas grandes con su promedio en lo cual su pasivo total es de 11.369.476,00 y activo total es 17.984.967,00, dando como resultado 63%, también indica que la empresa depende menos de la deuda externa para financiar sus operaciones lo que sugiere una posición financiera más sólida.

**Tabla 26***Indicador endeudamiento de las grandes empresas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	Pasivo total	Activo total	Resultado %
Informante 1	Grandes	$\frac{\text{Pasivo total}}{\text{Activo total}}$	2.868.561	4.600.950	62
Informante 2			8.500.915	13.384.017	64
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>11.369.476</b>	<b>17.984.967</b>	<b>63</b>

En la Figura 33 se muestra el promedio de las empresas grandes en la cual una de ellas cumple en lo que quiere decir que por cada \$1,00 que tiene en el activo, el 0,63 es ajeno, en donde se determina que parte de los activos de la empresa se financian a través de la deuda.

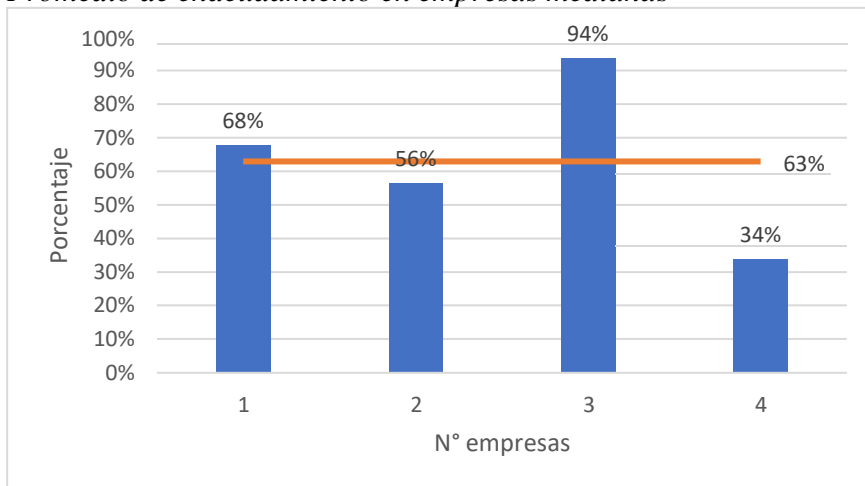
**Figura 13***Promedio de endeudamiento en empresas grandes*

En la Tabla 27 se representa las empresas medianas con su promedio en lo cual su pasivo total es de 1.638.0003,00 y activo total es 2.486.0003,00 dando como resultado 63%, también indica que la empresa depende menos de la deuda externa para financiar sus operaciones lo que sugiere una posición financiera más sólida.

**Tabla 27***Indicador endeudamiento de las empresas medianas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	Pasivo total	Activo total	Resultado %
Informante 1	Medianas	$\frac{\text{Pasivo total}}{\text{Activo total}}$	381.001	562.001	68
Informante 2			317.001	562.001	56
Informante 3			750.000	800.000	94
Informante 4			190.001	562.001	34
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>1.638.003</b>	<b>2.486.003</b>	<b>63</b>

En la Figura 34 se muestra el promedio de las empresas medianas en la cual dos de ellas cumple con el promedio sacado en lo que quiere decir que por cada \$1,00 que tiene en el activo, el 0,63 es ajeno, en donde se determina que parte de los activos de la empresa se financian a través de la deuda y tres cooperativas son las que no dentro del promedio de la industria de transporte.

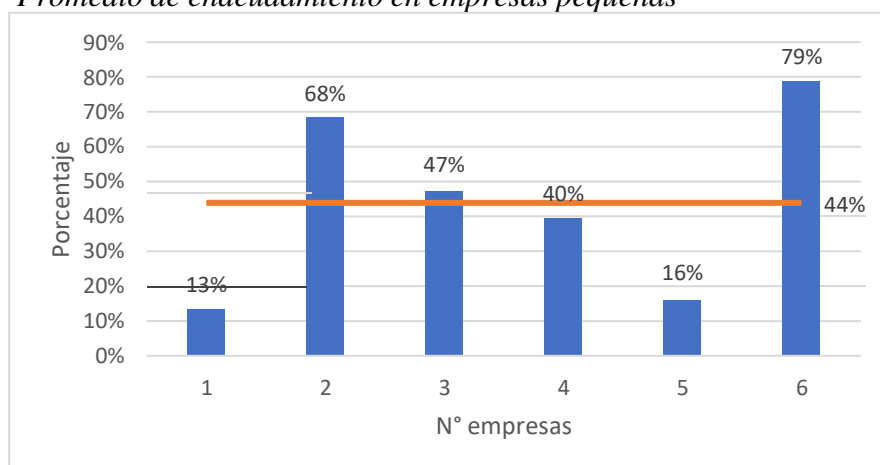
**Figura 14***Promedio de endeudamiento en empresas medianas*

En la Tabla 28 se representa las empresas pequeñas con su promedio en lo cual su pasivo total es de 737.279,03 y activo total es 2.018.226,00 dando como resultado 44%, también indica que la empresa depende menos de la deuda externa para financiar sus operaciones lo que sugiere una posición financiera más sólida.

**Tabla 28***Indicador endeudamiento de las empresas pequeñas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	Pasivo total	Activo total	Resultado %
Informante 1	Pequeñas	$\frac{\text{Pasivo total}}{\text{Activo total}}$	64.000,00	481.001	13
Informante 2			228.277,03	334.222	68
Informante 3			190.001,00	401.001	47
Informante 4			127.001,00	321.001	40
Informante 5			64.000,00	401.001	16
Informante 6			63.000,00	80.000	73
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>736.279,03</b>	<b>2.018.226</b>	<b>44</b>

En la Figura 35 se muestra el promedio de las empresas pequeñas en la cual dos de ellas cumple con el promedio sacado en lo que quiere decir que por cada \$1,00 que tiene en el activo, el 0,44 es ajeno, en donde se determina que parte de los activos de la empresa se financian a través de la deuda y tres cooperativas son las que no dentro del promedio de la industria de transporte.

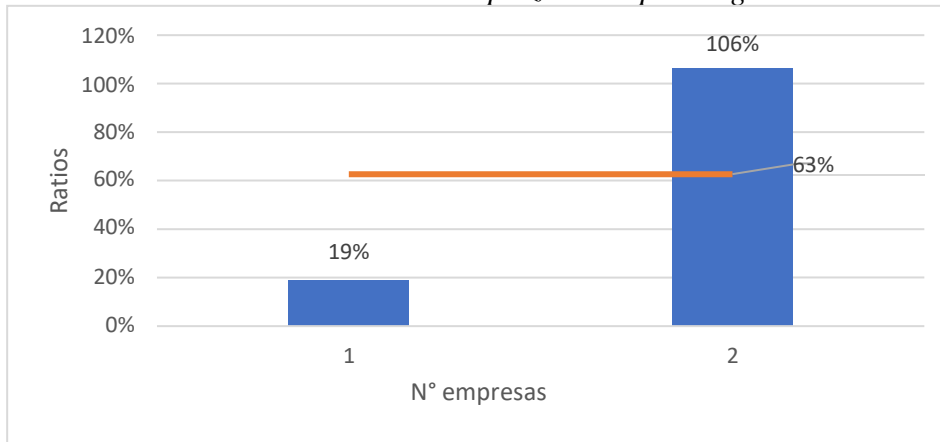
**Figura 15***Promedio de endeudamiento en empresas pequeñas***Endeudamiento a corto plazo**

En la Tabla 29 se puede observar el promedio de la industria de transporte en lo cual su pasivo corriente es de 9.583.490,70 y su pasivo total es de 11.369.476 que da como resultado de 63%.

**Tabla 29***Indicador de endeudamiento a corto plazo de las empresas grandes*

Informantes	Tamaño	Fórmula	Pasivo corriente	Pasivo total	Resultado %
Informante 1	Grandes	$\frac{\text{Pasivo corriente}}{\text{Pasivo total}}$	544.637,47	2.868.561	19
Informante 2			9.038.853,2	8.500.915	106
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>9.583.490,70</b>	<b>11.369.476</b>	<b>63</b>

En la Figura 36 se representa el promedio y las empresas grandes en lo cual una de ellas están dentro del promedio que es de 63% de la industria de transporte y la otra no se encuentra dentro del promedio, tomando en cuenta un endeudamiento bajo a corto plazo indica que la empresa depende menos de la deuda a corto plazo para financiar sus operaciones, lo que significa una posición financiera más sólida. Por otro lado, un endeudamiento a corto plazo alto puede ser señal de que la empresa tiene una mayor necesidad de refinanciar o reestructurar su deuda en el corto plazo, lo que podría aumentar su riesgo de liquidez.

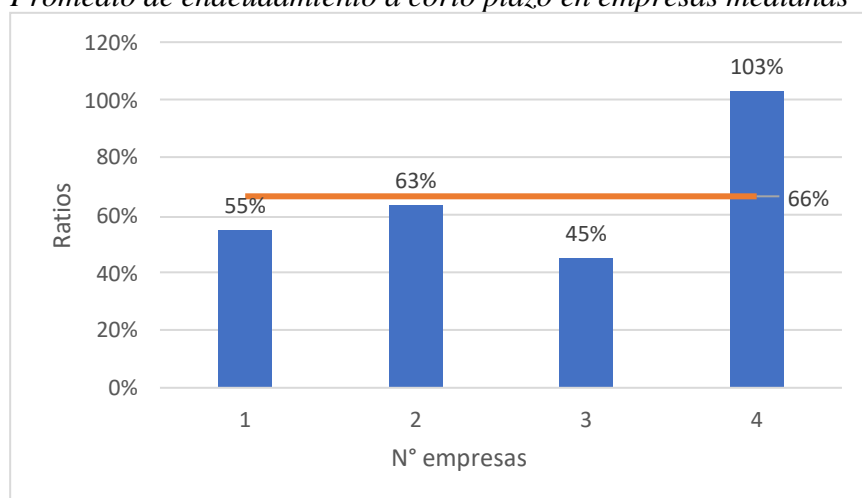
**Figura 16***Promedio de endeudamiento a corto plazo en empresas grandes*

En la Tabla 30 se puede observar el promedio de la industria de transporte de las empresas medianas, en lo cual su pasivo corriente es de 941.928,00 y su pasivo total es de 1.638.003 que da como resultado de 66%.

**Tabla 30***Indicador de endeudamiento a corto plazo en empresas medianas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	Pasivo Corriente	Pasivo Total	Resultado %
Informante 1	Medianas	$\frac{\text{Pasivo corriente}}{\text{Pasivo total}}$	208.000	381.001	55
Informante 2			200.790	317.001	63
Informante 3			337.838	750.000	45
Informante 4			195.300	190.001	103
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>941.928</b>	<b>1.638.003</b>	<b>66</b>

En la Figura 37 se muestra el promedio y las empresas medianas en lo cual una de ellas están dentro del promedio que es de 66% de la industria de transporte y tres cooperativas no se encuentra dentro del promedio, tomando en cuenta un endeudamiento bajo a corto plazo indica que la empresa depende menos de la deuda a corto plazo para financiar sus operaciones, lo que sugiere una posición financiera más sólida. Por otro lado, un endeudamiento a corto plazo alto puede ser señal de que la empresa tiene una mayor necesidad de refinanciar o reestructurar su deuda en el corto plazo.

**Figura 17***Promedio de endeudamiento a corto plazo en empresas medianas*

En la Tabla 31 se puede observar el promedio de la industria de transporte de las empresas pequeñas, en lo cual su pasivo corriente es de 488.526,35 y su pasivo total es de 736.279,03 que da como resultado de 58%.

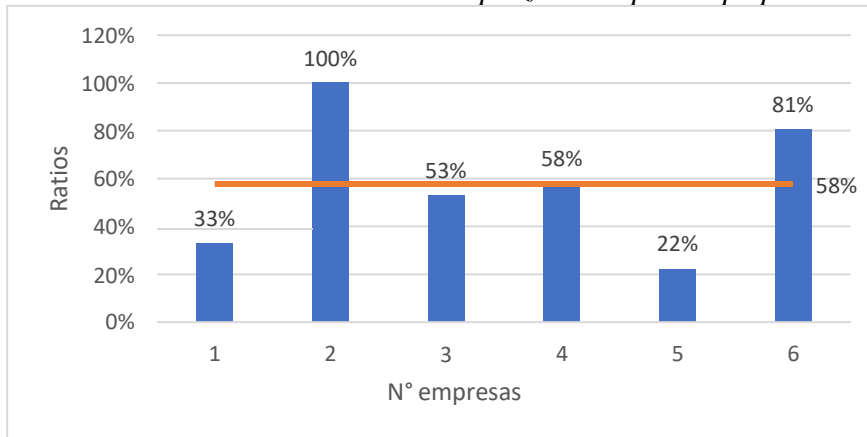
**Tabla 31***Indicador de endeudamiento a corto plazo e las empresas pequeñas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	Pasivo Corriente	Pasivo Total	Resultado %
Informante 1	Pequeñas	<u>Pasivo corriente</u>	21.062,00	64.000,00	33
Informante 2		<u>Pasivo total</u>	228.277,35	228.277,03	100
Informante 3			100.560,00	190.001,00	53
Informante 4			73.701,00	127.001,00	58
Informante 5			14.0560,00	64.000,00	22
Informante 6			50.870,00	63.000,00	81
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>488.526,35</b>	<b>736.279,03</b>	<b>58</b>

En la Figura 38 se representa el promedio y las empresas pequeñas en lo cual tres de ellas están dentro del promedio que es de 58% de la industria de transporte y tres cooperativas no se encuentra dentro del promedio, tomando en cuenta un endeudamiento bajo a corto plazo indica que la empresa depende menos de la deuda a corto plazo para financiar sus operaciones, por otro lado, un endeudamiento a corto plazo alto puede ser señal de que la empresa tiene una mayor necesidad de refinanciar o reestructurar su deuda en el corto plazo, lo que podría aumentar su riesgo de liquidez y afectar su capacidad para cumplir con sus pagos a empleados.

**Figura 18**

*Promedio de endeudamiento a corto plazo en empresas pequeñas*



### Apalancamiento

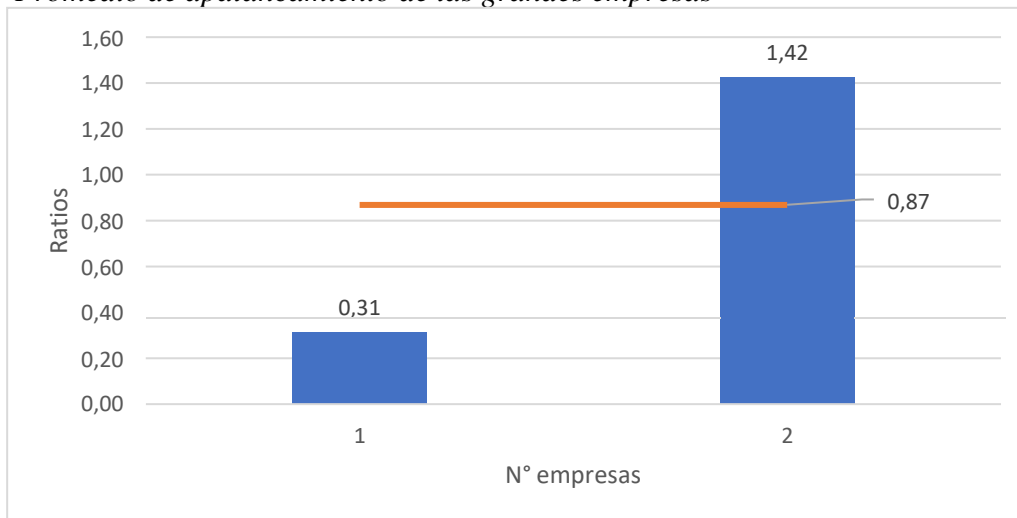
En la Tabla 32 se muestra el promedio de la industria de las grandes empresas y lo cual el pasivo total es de 7.547.687,53 y su patrimonio de 6.655.460,00 que da como resultado 0,87.

**Tabla 32**

*Indicador de apalancamiento en grandes empresas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	Pasivo total	Patrimonio neto	Resultado
Informante 1	Grandes	$\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Patrimonio Neto}}$	544.637,47	1.739.360	0,31
Informante 2			7.003.050,06	4.916.100	1,42
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>7.547.687,53</b>	<b>6.655.460</b>	<b>0,87</b>

En la Figura 39 se muestra las empresas grandes con un promedio de 0,87. De las dos empresas analizadas, una cumple con el promedio, lo que indica que depende significativamente más de la financiación mediante deuda para operar y financiar sus activos. Por otro lado, la empresa que no cumple con al promedio sugiere que depende menos de la deuda para financiar sus operaciones y activos.

**Figura 19***Promedio de apalancamiento de las grandes empresas*

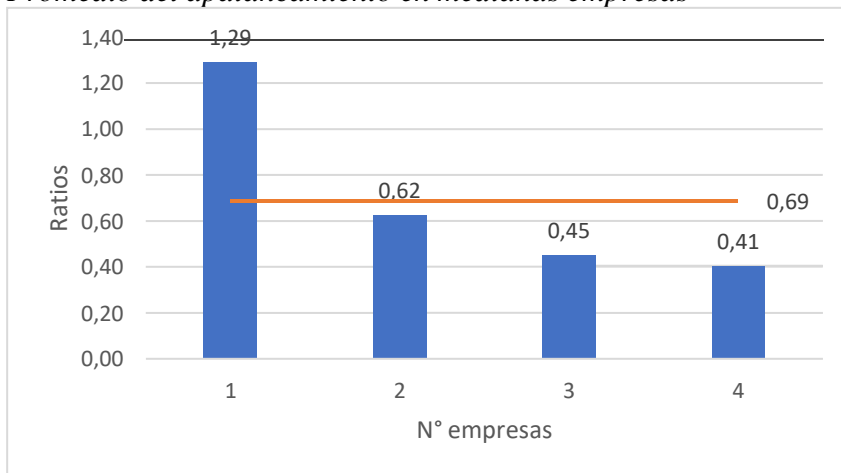
En la Tabla 33 se muestra el promedio de la industria de las grandes medidas y lo cual el pasivo total es de 941.928,00 y su patrimonio de 1.715.003,00 que da como resultado 0,69.

**Tabla 33***Indicador de apalancamiento en medianas empresas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	Pasivo total	Patrimonio Neto	Resultado
Informante 1	Medianas	Pasivo Total	208.000,00	161.001	1,29
Informante 2		Patrimonio Neto	200.790,00	322.001	0,62
Informante 3			337.838,00	750.000	0,45
Informante 4			195.300,00	482.001	0,41
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>941.928,00</b>	<b>1.715.003</b>	<b>0,69</b>

En la Figura 40 se observa las empresas medianas con un promedio de 0,69. De las cuatro empresas analizadas, una cumple con el promedio, lo que indica que depende significativamente más de la financiación mediante deuda para operar y financiar sus activos. Por otro lado, las empresas que no cumplen con el promedio sugieren que dependen menos de las deudas para financiar sus operaciones y activos.



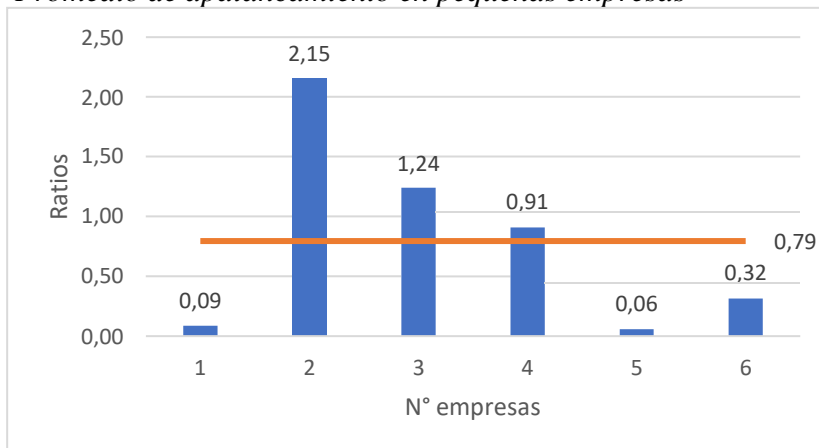
**Figura 20***Promedio del apalancamiento en medianas empresas*

En la Tabla 34 se muestra el promedio de la industria de las pequeñas se lo cual el pasivo total es de 488.526,35 y su patrimonio de 910.947,66 que da como resultado 0,79.

**Tabla 34***Indicador de apalancamiento en pequeñas empresas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	Pasivo total	Patrimonio Neto	Resultado
Informante 1	Pequeñas	$\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Patrimonio Neto}}$	210.620,00	241.001,00	0,09
Informante 2			228.277,35	105.944,66	2,15
Informante 3			100.560,00	81.000,00	1,24
Informante 4			73.701,00	81.000,00	0,91
Informante 5			140.560,00	241.001,00	0,06
Informante 6			50.870,00	161.001,00	0,32
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>488.526,35</b>	<b>910.947,66</b>	<b>0,79</b>

En la figura 41 se representa se representan las empresas pequeñas con un promedio de 0,79. De las seis empresas analizadas, tres cumplen con el promedio, lo que indica que dependen significativamente más de la financiación mediante deudas para operar y financiar sus activos. Por otro lado, las empresas que no cumplen con el promedio sugieren que dependen menos de las deudas para financiar sus operaciones y activos.

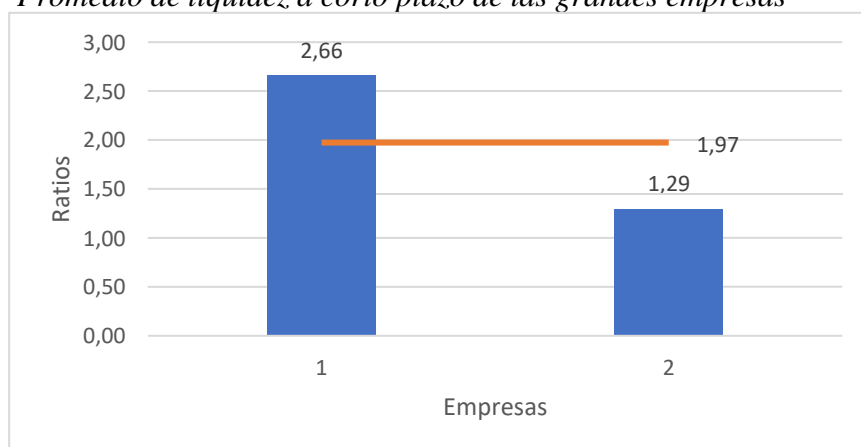
**Figura 21***Promedio de apalancamiento en pequeñas empresas***Indicador de Liquidez**

En la Tabla 35 se observa el promedio de la industria de transporte de las cooperativas grandes con un valor de activos corrientes de 10.486.104,55 y su pasivo corriente cuenta con 7.547.687,53 en la cual nos dice que su promedio total es de 1,97 por cada dólar hace frente a sus obligaciones.

**Tabla 35***Indicador de liquidez a corto plazo de las grandes empresas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	Activo Corriente	Pasivo Corriente	Resultado
Informante 1	Grandes	$\frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$	1.447.251,32	544.637,47	2,66
Informante 2			9.038.853,23	7.003.050,06	1,29
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>10.486.104,55</b>	<b>7.547.687,53</b>	<b>1,97</b>

En la Figura 42 se observa que el promedio de la industria para las cooperativas grandes es de 1,97. De las dos empresas analizadas, solo una cumple con el promedio. Esta empresa se encuentra en una posición más sólida para cumplir con sus obligaciones a corto plazo. En contraste, la otra empresa tiene una razón corriente inferior al promedio, lo que sugiere que podrían enfrentar dificultades para pagar sus deudas a corto plazo con los activos disponibles actualmente.

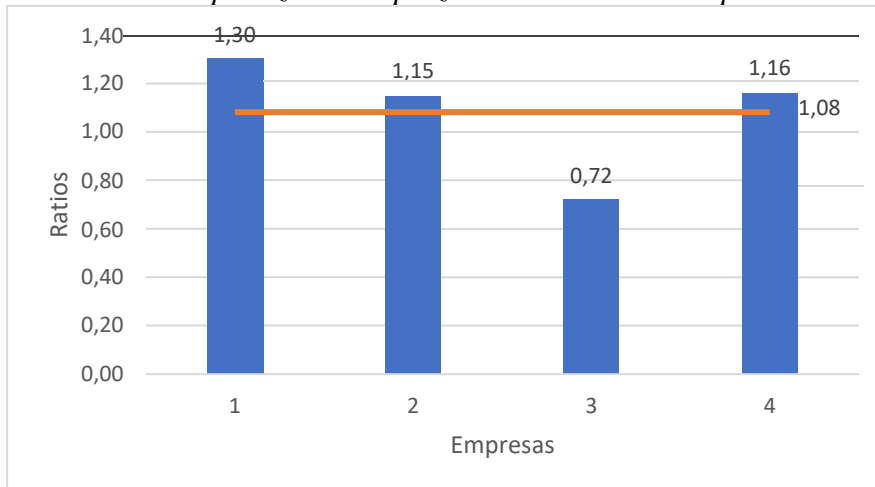
**Figura 22***Promedio de liquidez a corto plazo de las grandes empresas*

En la Tabla 36 indica los promedios de empresas medianas de la industria de transporte ya que su activo corriente cuenta 970.773,00 y su pasivo corriente 941.928,00 en lo cual su resultado es de 1,08 por cada dólar hace frente a sus obligaciones.

**Tabla 36***Indicador de liquidez a corto plazo de las medianas empresas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	Activo Corriente	Pasivo Corriente	Resultado
Informante 1	Medianas	$\frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$	271.078	208.000	1,30
Informante 2			230.450	200.790	1,15
Informante 3			243.000	337.838	0,72
Informante 4			226.245	195.300	1,16
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>970.773,</b>	<b>941.928</b>	<b>1,08</b>

En la Figura 43 se observa que el promedio de la industria para las cooperativas medianas es de 1,08. De las cuatro empresas analizadas, tres cumplen con este promedio. Estas empresas se encuentran en una posición más sólida para cumplir con sus obligaciones a corto plazo. En contraste, la otra empresa tiene una razón corriente inferior al promedio, lo que sugiere que podrían enfrentar dificultades para pagar sus deudas a corto plazo con los activos disponibles actualmente.

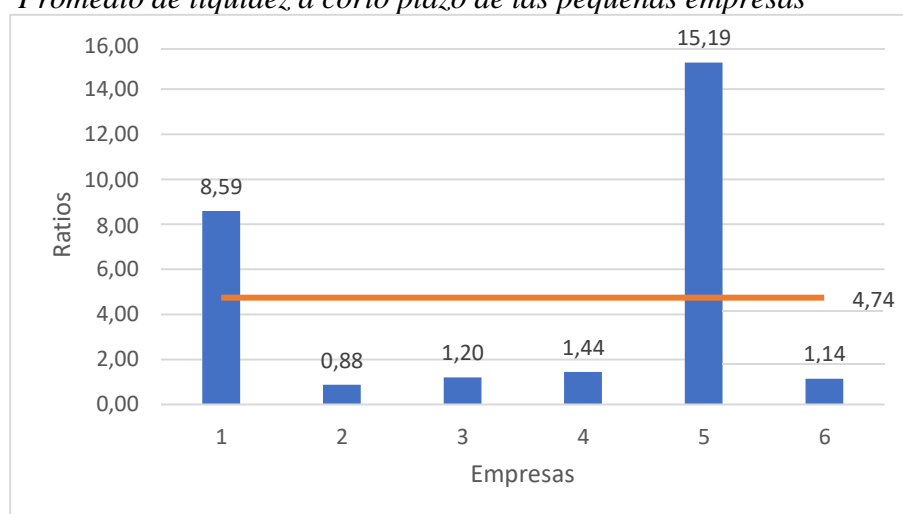
**Figura 23***Promedio de liquidez a corto plazo de las medianas empresas*

En la Tabla 37 indica los promedios de empresas pequeñas de la industria de transporte ya que su activo corriente cuenta 879.575,29 y su pasivo corriente 488.526,35 en lo cual su resultado es de 4,74 por cada dólar hace frente a sus obligaciones.

**Tabla 37***Indicador de liquidez a corto plazo de las pequeñas empresas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	Activo Corriente	Pasivo Corriente	Resultado
Informante 1	Pequeñas	$\frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$	180.974,00	210.620,00	8,59
Informante 2			200.302,29	228.277,35	0,88
Informante 3			120.870,00	100.560,00	1,20
Informante 4			105.859,00	73.701,00	1,44
Informante 5			213.450,00	140.560,00	15,19
Informante 6			58.120,00	50.870,00	1,14
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>879.575,29</b>	<b>488.526,35</b>	<b>4,74</b>

En la figura 44 se observa que el promedio de la industria para las cooperativas pequeñas es de 4,74. De las seis empresas analizadas, dos cumplen con este promedio. Estas empresas se encuentran en una posición más sólida para cumplir con sus obligaciones a corto plazo. En contraste, las otras cuatro empresas tienen una razón corriente inferior al promedio, lo que sugiere que podrían enfrentar dificultades para pagar sus deudas a corto plazo con los activos disponibles actualmente.

**Figura 24***Promedio de liquidez a corto plazo de las pequeñas empresas***Indicador de Rentabilidad.****ROA**

En la Tabla 38 se representa los promedios de las grandes cooperativas de la industria de transporte con un valor en la utilidad neta de 31.586,43 y su activo con la cantidad de 17.984.967,00 de las cooperativas grandes en la cual su resultado del promedio es de 0,21%.

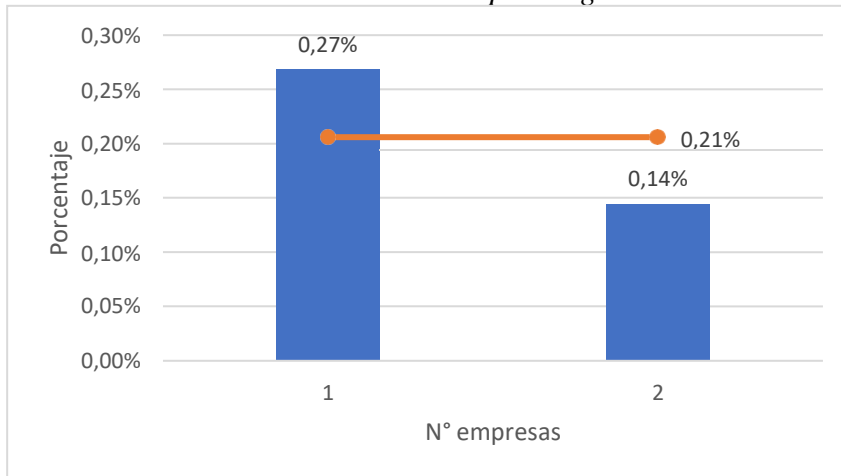
**Tabla 38***Indicador roa de las empresas grandes*

Informantes	Tamaño	Fórmula	Utilidad Neta	Activos	Resultado %
Informante 1	Grandes	Utilidad Neta	12.340,00	4.600.950	0,27
Informante 2		Activos total	19.246,43	13.384.017	0,14
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>31.586,43</b>	<b>17.984.967</b>	<b>0,21</b>

En la figura 45 se observa que el promedio de la industria para las cooperativas grandes es del 0,21%. De las dos empresas analizadas, una cumple con este promedio, esta empresa está utilizando eficientemente sus activos para generar ingresos. Por otro lado, la empresa que no cumple con el promedio se puede estar indicando que no está obtenido un rendimiento óptimo de sus activos lo que podría ser una señal de ineficiencia operativa.

**Figura 25**

*Promedio del indicador roa en las empresas grandes*



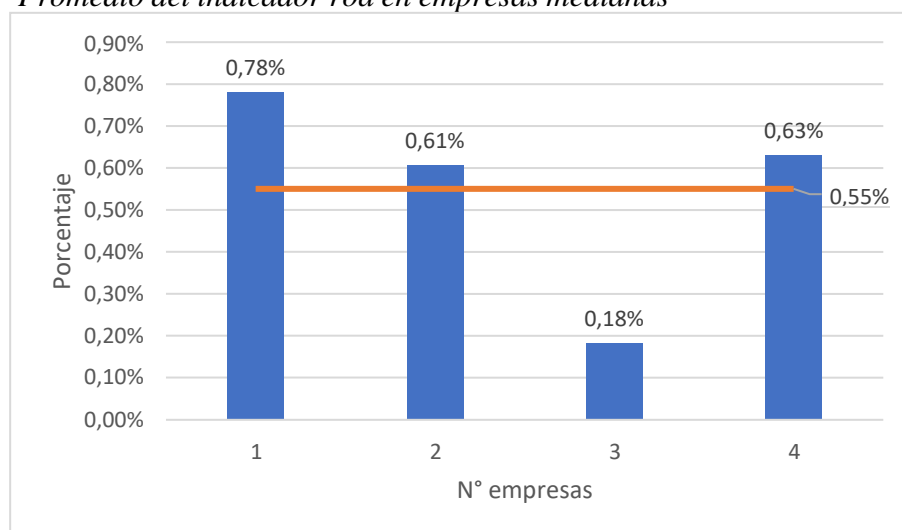
En la Tabla 39 se representa los promedios de las medianas cooperativas de la industria de transporte con un valor en la utilidad neta de 12.807,00 y su activo con la cantidad de 2.486.003,00 de las cooperativas grandes en la cual su resultado del promedio es de 1%.

**Tabla 39**

*Indicador Roa de las empresas medianas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	Utilidad Neta	Activos	Resultado %
Informante 1	Medianas	Utilidad Neta	4.390	562.001	0,78
Informante 2		Activos total	3.407	562.001	0,61
Informante 3			1.470	800.000	0,18
Informante 4			3.540	562.001	0,63
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>12.807</b>	<b>2.486.003</b>	<b>0,55</b>

En la Figura 46 se observa que el promedio de la industria para las cooperativas medianas es del 0,55%. De las cuatro empresas analizadas, tres cumplen con este promedio, estas empresas están utilizando eficientemente sus activos para generar ingresos. Por otro lado, la empresa que no cumple con el promedio se puede estar indicando que no está obtenido un rendimiento óptimo de sus activos lo que podría ser una señal de ineficiencia operativa.

**Figura 26***Promedio del indicador roa en empresas medianas*

En la Tabla 40 se representa los promedios de las pequeñas cooperativas de la industria de transporte con un valor en la utilidad neta de 32.084,85 y su activo con la cantidad de 2.018.226,00 de las cooperativas grandes en la cual su resultado del promedio es de 2%.

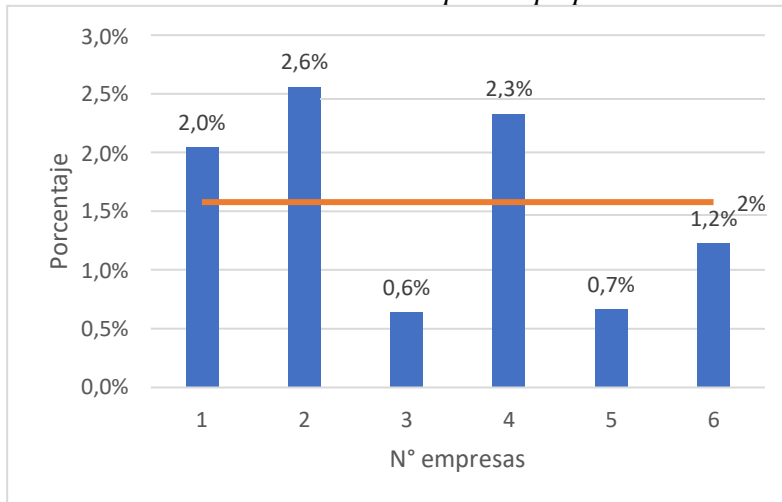
**Tabla 40***Indicador roa de las empresas pequeñas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	Utilidad Neta	Activos	Resultado %
Informante 1	Pequeñas	$\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Activos total}}$	9.835,00	481.001	2,0
Informante 2			8.553,85	334.222	2,6
Informante 3			2.560,00	401.001	0,6
Informante 4			7.473,00	321.001	2,3
Informante 5			2.680,00	401.001	0,7
Informante 6			983,00	80.000	1,2
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>32.084,85</b>	<b>2.018.226</b>	<b>2</b>

En la Figura 47 se observa que el promedio de la industria para las cooperativas pequeñas es del 2%. De las seis empresas analizadas, tres cumplen con este promedio, estas empresas están utilizando eficientemente sus activos para generar ingresos. Por otro lado, las otras tres empresas que no cumple con el promedio se pueden estar indicando que no está obtenido un rendimiento óptimo de sus activos lo que podría ser una señal de ineficiencia operativa.

**Figura 27**

*Promedio del indicador roa en empresas pequeñas*



**ROE**

En la Tabla 41 se representa los promedios de las grandes empresas de la industria de transporte con un valor en la utilidad neta de 31.586,43 y su patrimonio con la cantidad de 6.655.460,00 de las cooperativas grandes en la cual su resultado del promedio es de 1%.

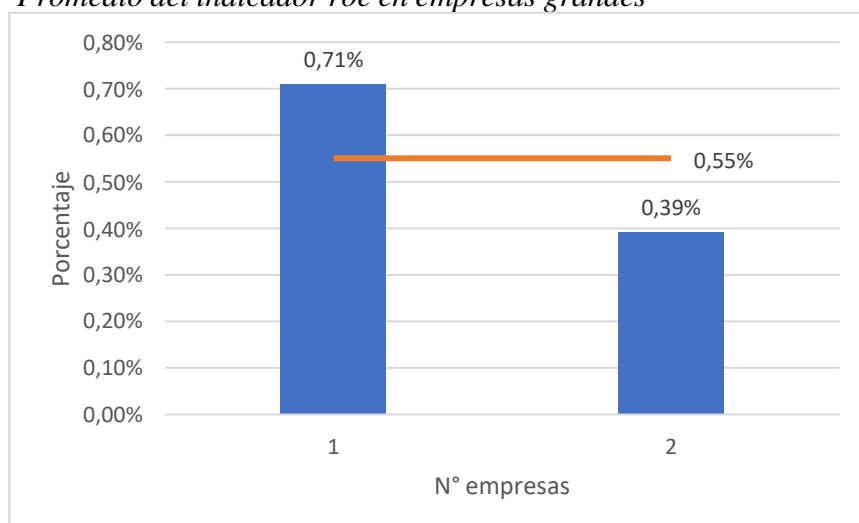
**Tabla 41**

*Indicador roe de las grandes empresas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	Utilidad Neta	Patrimonio	Resultado %
Informante 1	Grandes	Utilidad Neta	12.340	1.739.360	0,71
Informante 2		Patrimonio	19.246	4.916.100	0,39
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>31.586</b>	<b>6.655.460</b>	<b>0,55</b>

En la Figura 48 se observa el promedio de la industria para las cooperativas es del 0,55%. De las dos empresas analizadas, una supera este promedio, lo que indica que está generando un retorno superior al promedio. Por otro lado, la otra empresa no alcanza este promedio, sugiriendo que está obteniendo un rendimiento más bajo en relación con su inversión de capital. Estos niveles de ROE pueden reflejar desafíos en la eficiencia operativa, gestión de costos o capacidad para generar ingresos consistentes. Es esencial que ambas empresas revisen y mejoren sus estrategias financieras y operativas para incrementar su rentabilidad y fortalecer su posición competitiva en el mercado.



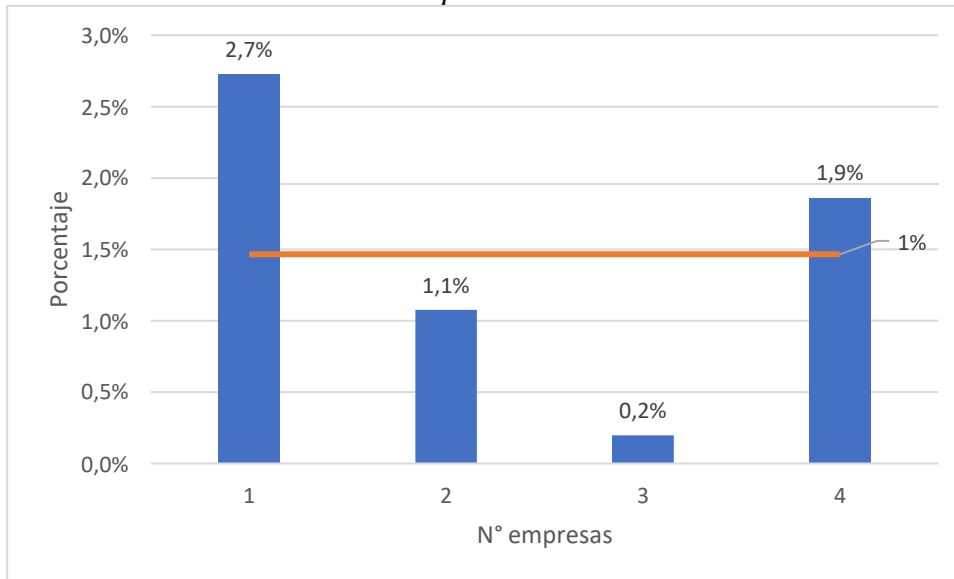
**Figura 28***Promedio del indicador roe en empresas grandes*

En la Tabla 42 representa los promedios de las medianas empresas de la industria de transporte con un valor en la utilidad neta de 12.807,00 y su patrimonio con la cantidad de 1.418.003,00 de las cooperativas grandes en la cual su resultado del promedio es de 1%.

**Tabla 42***Indicador roe de las medianas empresas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	Utilidad Neta	Patrimonio	Resultado %
Informante 1	Medianas	$\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio}}$	4.390	161.001	2,73
Informante 2			3.407	317.001	1,07
Informante 3			1.470	750.000	0,20
Informante 4			3.540	190.001	1,86
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>12.807</b>	<b>1.418.003</b>	<b>1</b>

En la Figura 49 se observa el promedio de la industria de las empresas mediana que es de 1%. De las cuatro empresas analizadas, dos superan este promedio, lo que indica que está generando un retorno superior al promedio. Por otro lado, las otras empresas no alcanzan este promedio, sugiriendo que está obteniendo un rendimiento más bajo en relación con su inversión de capital.

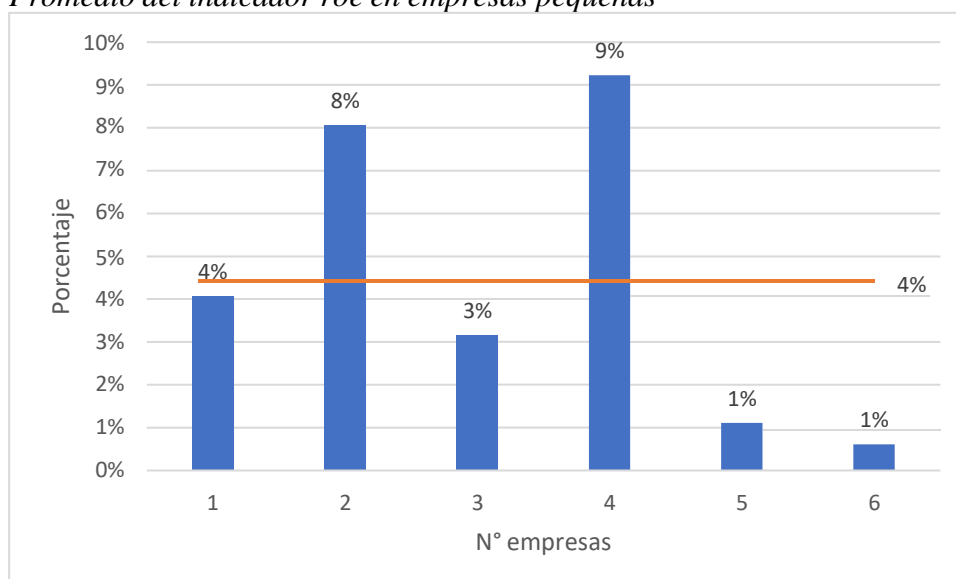
**Figura 29***Promedio del indicador roe en empresas medianas*

En la Tabla 43 se representa los promedios de las medianas empresas de la industria de transporte con un valor en la utilidad neta de 32.084,85 y su patrimonio con la cantidad de 910.947,66 de las cooperativas grandes en la cual su resultado del promedio es de 4%.

**Tabla 43***Indicador roe de las pequeñas empresas*

Informantes	Tamaño	Fórmula	Utilidad Neta	Patrimonio	Resultado %
Informante 1	Pequeñas	Utilidad Neta	9.835,00	241.001,00	4
Informante 2		Patrimonio	8.553,85	105.944,66	8
Informante 3			2.560,00	81.000,00	3
Informante 4			7.473,00	81.000,00	9
Informante 5			2.680,00	241.001,00	1
Informante 6			983,00	161.001,00	1
<b>Promedio de la Industria</b>			<b>32.084,85</b>	<b>910.947,66</b>	<b>4</b>

En la Figura 50 se observa el promedio de la industria de las empresas pequeñas que es de 4%. De las seis empresas analizadas, tres superan este promedio, lo que indica que está generando un retorno superior al promedio. Por otro lado, las otras empresas no alcanzan este promedio, sugiriendo que está obteniendo un rendimiento más bajo en relación con su inversión de capital.

**Figura 30***Promedio del indicador roe en empresas pequeñas*

En la Tabla 44 se muestra el resumen de los promedios que ayuda a entender cómo varían los indicadores financieros según el tamaño de la empresa, proporcionando una visión sobre la salud financiera y las estrategias de financiamiento en diferentes categorías de empresas.

**Tabla 44***Resumen de los promedios de los indicadores financieros*

Categoría	Nombre del indicador financiero	Promedio	
		Número	%
Empresas Grandes	Endeudamiento del activo		63
	Endeudamiento a corto plazo		63
	Apalancamiento	0,87	
	Liquidez corriente	1,97	
	Rentabilidad sobre activos (ROA)		0,21
	Rentabilidad sobre patrimonio (ROE)		1
Empresas Medianas	Endeudamiento del activo		63
	Endeudamiento a corto plazo		66
	Apalancamiento	0,69	
	Liquidez corriente		1,08
	Rentabilidad sobre activos (ROA)		1
	Rentabilidad sobre patrimonio (ROE)		1
Empresas Pequeñas	Endeudamiento del activo		44
	Endeudamiento a corto plazo		58
	Apalancamiento	0,79	
	Liquidez corriente	4,74	
	Rentabilidad sobre activos (ROA)		2
	Rentabilidad sobre patrimonio (ROE)		2

En la Tabla 45 se muestra el resumen de los promedios que ayuda a comprender cómo se comportan las empresas de diferentes tamaños en términos de capacidad operativa, cobertura de rutas, productividad y uso de tecnología, proporcionando una visión sobre las estrategias y eficiencias operativas en función del tamaño de la empresa.

**Tabla 45**  
*Resumen de los promedios de los indicadores no financieros*

Categoría	Nombre del indicador no financiero	Promedio	
		Número	%
Empresas Grandes	Porcentaje de capacidad		64
	Cobertura de rutas por unidad		14
	Productividad de entregas por unidad	3	
	Porcentaje de vehículos equipados con tecnología		8
Empresas Medianas	Porcentaje de capacidad		56
	Cobertura de rutas por unidad		17
	Productividad de entregas por unidad	2	
	Porcentaje de vehículos equipados con tecnología		16
Empresas Pequeñas	Porcentaje de capacidad		58
	Cobertura de rutas por unidad		41
	Productividad de entregas por unidad	2	
	Porcentaje de vehículos equipados con tecnología		21

### **Conclusión parcial**

Después de llevar a cabo los objetivos mencionados anteriormente, se ha aplicado un conjunto de indicadores de desempeño y financieros para evaluar el estado de la industria del transporte terrestre en el cantón Loja. Esta medida ha permitido obtener resultados concretos, incluyendo promedios y estadísticas, que ofrecen una visión más detallada del rendimiento de las cooperativas involucradas en servicios.

## 7. Discusión

Realizar un diagnóstico sectorial es crucial, ya que permite identificar, mediante un análisis exhaustivo tanto interno como externo, la situación en la que opera la organización, dicha información se sustenta en la presente investigación de Benavides (2024) que está enfocado en la caracterización de rutas y paradas de autobuses de Ibarra, para ello se realizó una recolección de datos y levantamiento de información, para determinar características como georreferenciar las rutas y paradas de los autobuses, así como también determinar tiempos de circulación y tiempos entre paradas que se tardan los autobuses durante el recorrido, para ejecutar se consiguió información de rutas, autobuses, frecuencias, horarios de inicio y finalización de cada ruta, al comparar estudios similares con la presente investigación, se deduce que el diagnóstico sectorial ofrece una visión más amplia en la caracterización, ya que examina tanto su funcionamiento como su estructura organizativa, esta evaluación exhaustiva sirve de base para la toma de decisiones orientadas a estimular el crecimiento y competitividad de las empresas.

De la misma manera, en la investigación de Castillo (2018) se realizó el diseño de un Plan Estratégico para mejorar la gestión administrativa de la Cooperativa de Transporte Urbano San Jacinto S.A. concluyó que la planeación estratégica, dentro de la gerencia, permite identificar variables internas y externas que influyen en el desempeño de las organizaciones en un entorno cambiante; brinda la posibilidad de prever situaciones futuras, y tomar decisiones acertadas, en el contexto de esta investigación, se ha establecido que la matriz del perfil competitivo es una herramienta esencial que ayuda a las empresas a identificar claramente a sus competidores más cercanos. Es crucial para la selección de los factores clave.

En otro caso análogo Chuctaya & Valdivia (2019) en su trabajo de investigación, “Influencia de la aplicación de un planeamiento financiero en el crecimiento económico de la empresa de transportes Expreso Tacna”, se analizó la información histórica de la empresa, su situación financiera en base a los años 2016 – 2017, mediante un análisis vertical y horizontal del Estado de Situación Financiera y del Estado de Resultados por función, así como el análisis de los indicadores financieros, en donde se encuentran datos reales que facilitarán el proceso cuantitativo del objeto de estudio. No obstante, el estudio llevado a cabo no concuerda, ya que la información es restrictiva, esto se debe a que solo se pudo evaluar un año y los resultados de la investigación varían.

## Conclusiones

- Los resultados obtenidos de la caracterización de la división del transporte terrestre cooperativo en el cantón Loja han permitido identificar elementos fundamentales como la participación en el mercado, los servicios principales y complementarios ofrecidos, las barreras de entrada, el ranking de las cooperativas, así como el perfil y la cuantificación de los clientes. Estos hallazgos han desempeñado un papel crucial en la transformación de datos en información significativa, facilitando así la determinación de los factores clave de éxito en esta industria. La comprensión detallada de la dinámica del mercado, la diversidad de servicios, y la estructura competitiva han proporcionado una base sólida para la formulación de estrategias efectivas que fortalecerán la competitividad y sostenibilidad de las cooperativas de transporte terrestre en el contexto específico del cantón Loja.
- Los factores claves de éxito en la división de transporte terrestre cooperativa en el cantón Loja se fundamenta en aspectos cruciales como los procesos internos, la atención al cliente, así como los indicadores de desempeño y financieros. La eficiencia operativa, la gestión de recursos humanos y la optimización de rutas constituyen elementos esenciales en el ámbito interno. La atención al cliente, orientada a ofrecer un servicio de calidad, y la retroalimentación constante, contribuyen a fortalecer la relación con los usuarios. Además, la atención rigurosa a indicadores de desempeño, como las encomiendas y el personal, junto con una gestión financiera eficiente y la inversión en tecnología, juegan un papel crucial para potenciar la competitividad, sostenibilidad y capacidad de adaptación del sistema de transporte cooperativo, asegurando así un servicio que responde a las expectativas cambiantes de la comunidad en el cantón Loja.
- Podemos concluir que, en el sector de transporte, los promedios de diferentes indicadores varían según el tamaño de las empresas. Para el indicador de procesos internos, las grandes empresas tienen un promedio de 7, las medianas de 6 y las pequeñas de 4. En cuanto al indicador de atención al cliente, las grandes empresas tienen un promedio de 10, mientras que las medianas y pequeñas empresas tienen promedios de 3 y 2, respectivamente. En términos de indicadores financieros, el promedio de liquidez de las grandes empresas es de 1,97, para las medianas es de 1,08 y para las pequeñas es de 1,17. En el indicador de endeudamiento, el promedio de las grandes empresas es de 0,63, siendo igual para medianas empresas, y de 0,44 para pequeñas empresas. En cuanto al indicador de rentabilidad, las grandes empresas tienen un promedio del 21%, mientras que las medianas y pequeñas empresas tienen promedios del 1% y 2%, respectivamente.

## Recomendaciones

- Se recomienda que las cooperativas de transporte utilicen estos hallazgos como una guía estratégica para mejorar su desempeño y competitividad. Es esencial que se enfoquen en fortalecer sus servicios, considerando la optimización de rutas y la mejora continua de la calidad del servicio al cliente. Además, se sugiere que exploren oportunidades para diversificar sus ofertas mediante servicios complementarios que puedan satisfacer necesidades adicionales de los usuarios.
- Se recomienda que las cooperativas del sector de transporte en el cantón Loja persistan en priorizar la mejora continua, centrándose especialmente en áreas críticas para su rendimiento. Es de vital importancia dirigir inversiones hacia tecnologías innovadoras que optimicen la eficiencia operativa, tales como sistemas de seguimiento de flotas y herramientas avanzadas de gestión financiera. Además, se sugiere la implementación de indicadores de desempeño con objetivos claros y medibles, los cuales permitirán evaluar de manera efectiva el éxito empresarial en este sector. Estas medidas no solo fortalecerán la competitividad de las cooperativas, sino que también les proporcionarán herramientas precisas para adaptarse y prosperar en el cambiante panorama del transporte terrestre en la región.
- Se recomienda que las pequeñas y medianas empresas enfoquen sus esfuerzos en mejorar significativamente sus procesos internos y la atención al cliente para equipararse con los estándares observados en las grandes empresas. La eficiencia operativa y la calidad en la atención al cliente son elementos cruciales para fortalecer la competitividad. Asimismo, se sugiere que todas las empresas, independientemente de su tamaño, mantengan un enfoque prudente en la gestión de su endeudamiento, especialmente las medianas empresas, buscando equilibrar eficazmente sus estructuras financieras. Además, las pequeñas y medianas empresas podrían explorar estrategias para mejorar su rentabilidad, tomando lecciones de las prácticas exitosas de las grandes empresas en este aspecto. La implementación de medidas eficaces en estas áreas clave contribuirá a posicionar a las empresas del sector de transporte en una posición más sólida y competitiva en el mercado.

## 10. Bibliografía

- Ayala et al., (2020). Análisis del principio de concurrencia en la subasta inversa electrónica en el cantón Santo Domingo utilizando análisis Pestel combinado con AHP de Satty. *Revista Universidad Y Sociedad*, 12(6), 366–372. <https://n9.cl/k41xj>
- Amado, S et al., (2019). Diagnóstico estratégico de las MiPyMEs artesanales en Colombia
- Auquilla, L. (2015). Incidencia de la economía popular y solidaria. *Revista científica ecociencia*.<https://biblat.unam.mx/es/revista/revista-cientifica-ecociencia/articulo/incidencia-de-la-economia-popular-y-solidaria-en-la-crianza-de-la-pachamama>
- Arguello, M. (2011). Diseño del plan estratégica para la empresa de transporte de carga “Expresstages.sa” ubicada en el norte de Quito. <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/1503/9/UPS-ST000491.pdf>
- Beltrán, M y Rodríguez, S. (2015). Diseño de una metodología de diagnóstico sectorial. [tesis de pregrado, Universidad Distrital Francisco José de Caldas]. <https://n9.cl/e8og4>
- Benavides, F. (2024). Caracterización de rutas y paradas de autobuses urbanos de Ibarra usando aplicaciones móviles de acceso abierto. [Tesis de posgrado, Universidad Técnica del Norte]. <https://n9.cl/5e1yj>
- Bondorevsky, D y Estupiñán N. (2019). *Quién, qué y cómo se financia el sistema de transporte público*. [Banco de desarrollo de América Latina]. <https://n9.cl/xv2nq>
- Bonne, E. N. (01 de 01 de 2019). El diagnóstico una herramienta pra el cambio: <https://n9.cl/4l2ej>
- Bravo, M. (2001). Contabilidad General. Quito: Nuevodía.
- Cañar, A. (2018). Planificación financiera en la cooperativa de transportes central Catamayo, del cantón Catamayo. [tesis de pregrado, Universidad Nacional de Loja]. <https://n9.cl/5h3kj>
- Carreño, P. (2021). *Estrategia de la importancia del transporte terrestre de carga en Colombia y sus afectaciones durante la pandemia covid 19*. [Universidad Militar Nueva Granada]. <https://n9.cl/dfrej>
- Castillo, M. (2020). Caracterización del control interno de las micro y pequeñas empresas del sector transporte del Perú: caso microempresa “transporte y servicios generales julia e.i.r.l”-paita-piura y propuesta de mejora 2020. [tesis de pregrado, Universidad Católica los Angeles Chimbote]. <https://n9.cl/lgrah>
- Castillo, R., Castillo, V. y Ludeña, S. (2018). Diseño del plan estratégico para la cooperativa



- de transporte urbano san jacinto s.a. [Tesis de posgrado, Universidad Técnica Luis Vargas Torres]. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7183527>
- Cepeda, J. A. S. (2007). Análisis de las relaciones intersectoriales de economía catalana a partir de la TIOC-2001 i la teoría de grado. *Revista de economía catalana i de sector público*, 87(1), 145.
- Chuctaya, R y Valdivia, A. (2019). Influencia de la aplicación de un planeamiento financiero en el crecimiento economico de la empresa de transportes expreso tacna s.r.l. [Tesis de posgrado, Universidad Católica de Santa María]. <https://n9.cl/v5sa4>
- Córdova, S. (junio de 2019). La publicación académica y los sistemas de evaluación: ¿qué son y para qué sirven? La publicación académica y los sistemas de evaluación: ¿qué son y para qué sirven?: <https://n9.cl/mz6cwp>
- David, F. R. (2003). *Conceptos de administración estratégica*. Pearson educación.
- Departamento de Estadística de la OIT. (s. f.). Clasificación industrial internacional uniforme de todas las actividades económicas (CIIU) - ILOSTAT. ILOSTAT. [/https://n9.cl/70e27](https://n9.cl/70e27)
- Diaz, G., Quintana, M., & Fierro, D. (2020). La competitividad como factor de crecimiento para las organizaciones. *INNOVA Research Journal*, 6(1), 145-161. <https://n9.cl/5i0zc>
- Drouet, M. (2018). La seguridad del transporte terrestre: retos y perspectivas. *Ciencias Sociales y Económicas*, 2(1), <https://doi.org/10.18779/csye.v2i1.265>
- Espinoza, M. (octubre de 2020). Las fuerzas de Porter: Estrategias luego de su aplicación. <https://n9.cl/g0htf>
- Faga, H. (2006). *Cómo profundizar en el análisis de sus costos para tomar mejores decisiones empresariales*. Buenos Aires: Ediciones Granica S.A.
- Fundación Correll. (2022). *Diagnóstico del sector del transporte profesional por carretera en España: por una movilidad más eficaz, eficiente y sostenible*. Fundación Correll Movilidad, Medio ambiente y Seguridad. <https://n9.cl/z8yba>
- Gallegos, S. (2014). Nuevo terminal de transporte terrestre para la ciudad de Loja y su integración a una ciudad sostenible en el marco de la movilidad urbana. <https://n9.cl/68ff01>
- Gaona, A. (2023). Seguridad Turística y Satisfacción del Turista en la Zona Monumental del Callao en la Provincia Constitucional del Callao en el año 2021. [https://repositorio.urp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.14138/7434/T030\\_74250804\\_T%20Chirre%20Gaona%20Gabriela%20Alejandra%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.urp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.14138/7434/T030_74250804_T%20Chirre%20Gaona%20Gabriela%20Alejandra%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

- García, J. (2020). *Introducción al transporte de mercancías*. Reengineering Operations Groupwork Logistics Excellence. <https://n9.cl/t6u0h>
- González, B. A., Ramón, G. M., Ramírez, F., & Olivo, M. A. (2020). Diagnóstico de factores de competitividad en el transporte público urbano. *Revista Arbitrada Interdisciplinaria Koinonía*, 5(3), 36-64. <https://doi.org/36> <http://dx.doi.org/10.35381/r.k.v5i3.885>
- Gromé, M. (2023). Sector primario, secundario y terciario: ejemplos. Obtenido de <https://www.unprofesor.com/ciencias-sociales/sector-primario-secundario-y-terciarioejemplos-2445.html>
- Guillén, A. (2011). La noción del capital financiero en hilferding y su importancia para la comprensión del capitalismo contemporáneo. Retrieved June 15, 2023, from <https://n9.cl/2vq31>
- Instituto Nacional de Estadística y Censo. (2010). *Manual de Usuario Ciiu - Clasificación Industrial Internacional Uniforme*. <https://n9.cl/916gt>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (junio de 2012). Clasificación Nacional de Actividades Económicas. <https://n9.cl/51jb>
- Jaramillo, F. (2009). *Como Hacer Análisis Financiero Básico*. Bogotá, Colombia: Alfaomega Colombiana. <http://bitly.ws/Ruqr>
- Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial. (2021). [Registro Oficial Suplemento]. <https://n9.cl/dn6l3>
- López, E y Méndez, G. (2021). *Prototipo de metodología de diagnóstico*. ACOFI. <https://n9.cl/7464z>
- Marín, G. (junio de 2011). ECONOMÍA I . ECONOMÍA I : <https://n9.cl/0xfna>
- Martínez, P. (2021). Factores determinantes de la rentabilidad empresarial del sector transporte en Colombia. <http://hdl.handle.net/10784/30556>
- McSharry, P. E., & Oziona, P. (2021). Public Transportation Demand Analysis: A Case Study of Metropolitan Lagos. *SSRN Electronic Journal*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3852747>
- Ministerio de Transporte, Movilidad y Agencia Urbana . (2020). *Observatorio del transporte y la logística en España*. Gobierno de España. <https://n9.cl/6e5qs>
- Moliner, A. y Sánchez, G. (2005). Atención educativa al alumnado con deficiencia auditiva. [https://www.lareferencia.info/vufind/Record/ES\\_38e38a268a28bd008a95daf3dc5b4fd3](https://www.lareferencia.info/vufind/Record/ES_38e38a268a28bd008a95daf3dc5b4fd3)
- Moreira, R. (2021). Diagnóstico de Transporte Inteligente para la Ciudad de Guayaquil. [Universidad Internacional del Ecuador]. <https://n9.cl/otim6>

- Moreira, R. I. (enero de 2021). Diagnóstico de Transporte Inteligente para la Ciudad de Guayaquil. Diagnóstico de Transporte Inteligente para la Ciudad de Guayaquil: <https://n9.cl/awmw1>
- Moreno, S (2023). Análisis del sector – procesos de contratación. DANE. [https://colombiacompra.gov.co/sites/cce\\_public/files/documentos\\_adicionales\\_oc/analisis\\_de\\_sector\\_firmado.pdf](https://colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/documentos_adicionales_oc/analisis_de_sector_firmado.pdf)
- Naula, M. (2022). Estudio de necesidad de servicio de transporte terrestre mixto en la parroquia Cebadas, cantón guamote, provincia de Chimborazo [tesis de pregrado,Escuela Superior Politécnica del Chimborazo]. <https://n9.cl/21d97>
- Ortega, S. (2018). Análisis del comportamiento del transporte público a nivel mundial. *Espacios*, 39(18). [PUB C392a/2018](https://doi.org/10.17105/ESPACIOS.3918.C392a)
- Paredes, E. (2019). Situación actual del sistema de transporte en la ciudad de Quito, Ecuador. [Universidad Tecnológica de Panamá]. <https://n9.cl/5vnm7>
- Parmenter, B. A. (2007). Information processing deficits in multiple sclerosis: A matter of complexity. *Journal of the International Neuropsychological Society*, 13(3), 417-423.
- Pintag (2020). Actualización plan de desarrollo y ordenamiento territorial 2019-2023. <https://pintag.gob.ec/wp-content/uploads/2024/03/Actualizacion-PDOT-Pintag.pdf>
- Porter, M. A. (2017). A roadmap for the computation of persistent homology. *EPJ Data Science*, 6, 1-38.
- Revista Torreón Universitario. (29 de diciembre de 2021). El capital humano y la productividad de las empresas. El capital humano y la productividad de las empresas: <https://n9.cl/ad3wb>
- Rodríguez Orozco, I. (28 de febrero de 2017). Evaluación del Desempeño. Evaluación del Desempeño: <https://n9.cl/x8nsu>
- Rodríguez, J. (Mayo de 2007). Guía de elaboración de diagnósticos. <https://n9.cl/67ey1>
- Rojas et al., (2019). Perspectiva teórica del diagnóstico organizacional. Redalyc. <https://n9.cl/27n85>
- Romero, J., Toledo, Y., Ocampo, V. (16 de junio de 2014). El sector de servicios: Revisión de los aportes para su teorización y estudio.: <https://n9.cl/06trc>
- Santiago, J. (2022). Gobernanza de transporte en áreas metropolitanas: revisión crítica y análisis para Santiago de Chile. *EURE (Santiago)*, 48(145), 1-24.
- Strategic diagnosis of artisan MiPyMEs en Colombia. *ESPACIOS*, 40(11).
- Tamay, A. (2022). Percepción de la calidad de los servicios de movilidad e infraestructura de transporte en los carnavales de Bolivia en 2022. *Boletín de Inteligencia Turística*, 04.

Tapiero, C y Rojas, J. Diagnóstico del impacto económico del transporte internacional marítimo - aéreo y transporte nacional terrestre en Colombia en la pospandemia [Trabajo de investigación, Universidad ECCI ].  
<https://repositorio.ecci.edu.co/bitstream/handle/001/3463/Trabajo%20de%20grado.pdf?sequence=1>

Thompson, A. A., Gamble, J. E., & Strickland, A. J. (2004). Strategy: winning in the marketplace: core concepts, analytical tools, cases. McGraw-Hill Companies.

Vértice. (2010). Gestión de la atención al cliente/consumidor.  
[https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=DdRdcnS5rDUC&oi=fnd&pg=PA1&dq=V%C3%A9rtice+\(2010\)+&ots=FL1qhyJ-iC&sig=aAWxhu7N8\\_G0haCQmXQVuU02SW4#v=onepage&q=V%C3%A9rtice%20\(2010\)&f=false](https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=DdRdcnS5rDUC&oi=fnd&pg=PA1&dq=V%C3%A9rtice+(2010)+&ots=FL1qhyJ-iC&sig=aAWxhu7N8_G0haCQmXQVuU02SW4#v=onepage&q=V%C3%A9rtice%20(2010)&f=false)

## 11. Anexos

### Anexo 1. Nómina de información de las cooperativas del cantón Loja

Nº	Nombre	Razón Social	Persona se puede tener contacto	Direcciones	Teléfono	Correos electrónicos
1	Cooperativa Unión Cariamanga	Cooperativa de transporte unión Cariamanga	Secretarías	Av. Lau ro Guerrero y J A Eguiguren	072571340	info@unioncariamanga.ec
2	Cooperativa Catamayo	Cooperativa de transportes central Catamayo	Secretarías	Av. Isidro Ayora y Av. Catamayo, Catamayo, Ecuador	(07)2677278	catamayoexpress.com

3	Cooperativa Loja	Cooperativa de transportes Loja	Secretarias	Av.10 de agosto y lauro guerrero	(07)2570505	cooploja@hotmail.com
4	Cooperativa Nambija	Cooperativa de transportes de pasajeros internacional Nambija	Secretarias	C. teniente Hugo Ortiz, Zamora, Ecuador Zamora	(07)2579018	coopnambija1987@gmail.com
5	Cooperativa Piñas	Cooperativa de transporte de pasajeros Piñas interprovincial	Secretarias	Jugoteca, Terminal Terrestre, Av. 8 de diciembre	(07)2725052	ctppi1975@yahoo.com
6	Cooperativa Santa	Cooperativa de transportes Santa	Secretarias	Av. 8 de diciembre B8 – B9 Isidro Ayora	(07)2579017	info@cooperativasanta.com
7	Cooperativa Sur Oriente	Cooperativa de transportes Sur Oriente	Secretarias	Azuay y Av. Manuel Agustín Aguirre	(07)2571755	coopsuroriente@yahoo.es
8	Cooperativa Unión Yantzaza	Cooperativa de Transportes Unión Yantzaza	Secretarias	Av. Iván Riofrío, Yantzaza	0996375105	unionyantzaza@yahoo.com
9	Cooperativa Viajeros	Cooperativa de transporte interprovincial pullman viajeros internacional	Secretarias	Terminal Terrestre – Loja	(07)2572820	secretaria@viajerosinternacional.com
10	Cooperativa Vilcabambaturis	Transportes vilcabambaturis ltda	Secretarias	Clodoveo Jaramillo 11-00 entre Av. Eterna Juventud y Huilcopamba Vilcabamba	095884 9991	No tiene

11	Compañía interparroqui al de transporte Vinoyacu cia ltda	Compañía interparroqui al de transporte Vinoyacu cia ltda	Secretarias	Av. 8 de Diciembre S/N Juan José Flores Subest Loja - Loja	(07)2613153	No tiene
12	Compañía de transporte San Luis	Ejecutivo san luis de transportes s.a.	Secretarias	Avenida España y Chapetones, Cuenca, Ecuador	099144 1474	sanluisejecutivo@gmail.com

## Anexo 2. Cuestionario

### *Perspectiva de factores de claves de éxito*

1. ¿En qué año la cooperativa o compañía fue creada?

\_\_\_\_\_

2. ¿Cuántos socios tiene su cooperativa o compañía?

\_\_\_\_\_

3. ¿Con cuántas s unidades opera la cooperativa o compañía actualmente?

( ) 10 unidades

( ) 20 unidades

( ) 30 unidades

( ) 40 unidades

( ) 50 unidades

( ) Otros

Indique \_\_\_\_\_

4. ¿Cuánto personal administrativo, operativo, apoyo, emplea actualmente en su cooperativa o compañía?

Personal	Número
Personal administrativo	
Personal Operativo (chofer, auxiliar)	
Personal de apoyo (conserje, estibadores)	

5. ¿Cuántos pasajeros traslada diariamente?

\_\_\_\_\_

6. ¿En qué días de la semana se observa una mayor demanda de pasajeros en la cooperativa o compañía?

- Lunes             Viernes  
 Martes            Sábado  
 Miércoles         Domingo  
 Jueves

**7. ¿De las rutas que cubre, cuáles tiene mayor afluencia de pasajeros?**

**Interparroquial**

- |  |                                    |  |                                     |
|--|------------------------------------|--|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Chantaco      | <input type="checkbox"/> Gualel    | <input type="checkbox"/> Quinara                 | <input type="checkbox"/> Santiago   |
| <input type="checkbox"/> Chiquiribamba | <input type="checkbox"/> Jimbilla  | <input type="checkbox"/> San Lucas               | <input type="checkbox"/> Taquil     |
| <input type="checkbox"/> El Cisne      | <input type="checkbox"/> Malacatos | <input type="checkbox"/> San Pedro de Vilcabamba | <input type="checkbox"/> Vilcabamba |
| <input type="checkbox"/> Yangana       |                                    |  |                                     |

**Intercantonal**

- |                                       |                                    |                                  |                                    |
|---------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Calvas       | <input type="checkbox"/> Espíndola | <input type="checkbox"/> Olmedo  | <input type="checkbox"/> Quilanga  |
| <input type="checkbox"/> Catamayo     | <input type="checkbox"/> Gonzanamá | <input type="checkbox"/> Paltas  | <input type="checkbox"/> Saraguro  |
| <input type="checkbox"/> Célica       | <input type="checkbox"/> Loja      | <input type="checkbox"/> Pindal  | <input type="checkbox"/> Sozoranga |
| <input type="checkbox"/> Chaguarpamba | <input type="checkbox"/> Macará    | <input type="checkbox"/> Puyango | <input type="checkbox"/> Zapotillo |

**Interprovincial**

- |                                     |                                     |   |   |
|-------------------------------------|-------------------------------------|---|---|
| <input type="checkbox"/> Azuay      | <input type="checkbox"/> Cotopaxi   | <input type="checkbox"/> Loja             | <input type="checkbox"/> Orellana         |
| <input type="checkbox"/> Bolívar    | <input type="checkbox"/> El Oro     | <input type="checkbox"/> Los Ríos         | <input type="checkbox"/> Pastaza          |
| <input type="checkbox"/> Cañar      | <input type="checkbox"/> Esmeraldas | <input type="checkbox"/> Manabí           | <input type="checkbox"/> Pichincha        |
| <input type="checkbox"/> Carchi     | <input type="checkbox"/> Guayas     | <input type="checkbox"/> M. Santiago      | <input type="checkbox"/> Santa Elena      |
| <input type="checkbox"/> Chimborazo | <input type="checkbox"/> Imbabura   | <input type="checkbox"/> Napo             | <input type="checkbox"/> Santo Domingo T. |
| <input type="checkbox"/> Sucumbíos  | <input type="checkbox"/> Tungurahua | <input type="checkbox"/> Zamora Chinchipe |   |

**Internacional**

- Colombia  
 Perú  
 Otros indique \_\_\_\_\_

**8. ¿Qué rutas hace falta incluir?**

\_\_\_\_\_

**9. ¿Qué tipo de servicio ofrece?**

- Desplazamiento de personas
- Encomiendas
- Otros

Indique \_\_\_\_\_

**10. ¿Cuál es el número aproximado de encomiendas por día?**

\_\_\_\_\_

**11. ¿Qué tipo de servicio complementarios ofrece la cooperativa o compañía?**

- Aire acondicionado
- Baño
- Tv
- Asientos reclinables
- Wifi
- Música para todo el bus
- Cargador USD
- Refrigerio
- Otros

Indique \_\_\_\_\_

**12. ¿Cuál es la inversión mensual para la oferta de servicios complementarios?**

\_\_\_\_\_

*Perspectiva financiera*

**13. ¿Cuál es el promedio de ventas (anual)?**

- Menos de \$160
- \$13.900,00-\$27.000,00
- \$27.001,00-\$41.000,00
- \$41.001-\$55.000,00
- \$55.001,00-\$69.000,00
- \$69.001,00-\$82.000,00
- más de \$82.001,00
- Otro indique \_\_\_\_\_

**14. ¿Cuál es el activo total de las cooperativas o compañías?**

- Menos de \$800
- \$80.000,00-\$161.000,00
- \$161.001,00-241.000,00
- \$241.001,00-\$321.000,00
- \$321.001,00-\$401.000,00
- \$401.001,00-\$481.000,00
- \$481.001,00-\$562.000,00
- Más de \$562.001,00
- Otro indique \_\_\_\_\_



**15. ¿Cuál es el pasivo total de las cooperativas o compañías**

- ( ) Menos de \$570
  - ( ) \$64.000,00-\$127.000,00
  - ( ) \$127.001,00-\$190.000,00
  - ( ) \$190.001,00-\$254.000,00
  - ( ) \$254.001,00-\$317.000,00
  - ( ) \$317.001,00-\$381.000,00
  - ( ) \$381.001,00-\$444.000,00
  - ( ) Más de \$444.001,00
  - ( ) Otro indique \_\_\_\_\_
- 

**16. ¿Cuál es el patrimonio total de las cooperativas o compañías?**

- ( ) Menos de \$800
- ( ) \$81.000,00-\$161.000,00
- ( ) \$161.001,00-\$241.000,00
- ( ) \$241.001,00-\$322.000,00
- ( ) \$322.001,00-\$402.000,00
- ( ) \$402.001,00-\$482.000,00
- ( ) Más de \$482.001,00
- ( ) Otro indique \_\_\_\_\_

**Gracias por su colaboración**

**Anexo 3**  
*Tríptico informativo*



1859

**unl**

Universidad  
Nacional  
de Loja

*La Universidad Nacional de Loja en su afán de contribuir de manera positiva la sociedad, está llevando de manera conjunta entre docentes y estudiantes el siguiente proyecto de investigación:*

**Diagnóstico sectorial de las organizaciones de la división transporte del cantón Loja**

***Objetivo***

Proporcionar los promedios de la industria a las empresas privadas para que entorno a ello se identifique fortaleza y debilidades que faciliten la toma de decisiones estratégicas.

Por lo tanto, se solicita muy comedidamente su colaboración, recalcando que la información proporcionada será manejada con absoluta confidencialidad.



***Nota importante...***

Este estudio se realiza periódicamente en países como EE.UU, Colombia, y Argentina, permitiendo a las empresas posicionarse en el mercado y obtener la mayor ganancia.

***¿Sabías qué...?***

Las estadísticas de la industria son los promedios obtenidos de un conjunto e empresas en áreas como: ventas, gastos, clientes, etc.

***Para constar la validez del proyecto***  
calos.rodriguez@unl.edu.ec  
0994022030  
Internacional:+5937254510  
Nacional:(07) 2545100  
direccion.investigacion@unl.edu.ec

**Tesista:** Gabriela Michelle Maza Correa

**Carrera:** Finanzas

**ESTUDIANTE**

 **unl** | Universidad Nacional de Loja

GABRIELA MICHELLE  
MAZA CORREA  
1150178851  
gabriela.maza@unl.edu.ec  
FINANZAS





 unl.edu.ec  
Loja - Ecuador

 ORh+

**Director del proyecto:** Carlos Rodríguez

**Carrera:** Finanzas



## Anexo 4

### Folleto de presentación de resultados



#### INDICADORES FINANCIEROS

##### ¿Qué son los indicadores financieros?

Los indicadores financieros son una herramienta con la que las empresas pueden realizar un análisis financiero de la situación del negocio en un determinado periodo. Ayudan a realizar comparativas y a tomar decisiones estratégicas en el ámbito económico y financiero.

Empresas Grandes		
Nombre del indicador	Formula	Promedio
Endeudamiento del activo	$\frac{\text{Pasivo total}}{\text{Activo total}}$	63%
Endeudamiento a corto plazo	$\frac{\text{Pasivo corriente}}{\text{Pasivo total}}$	63%
Apalancamiento	$\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Patrimonio Neto}}$	87%
Liquidez corriente	$\frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$	1,97
Rentabilidad sobre activos (ROA)	$\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Activos total}}$	0,21%
Rentabilidad sobre patrimonio (ROE)	$\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio}}$	1%





Empresas Medianas		
Nombre del indicador	Formula	Promedio
Endeudamiento del activo	$\frac{\text{Pasivo total}}{\text{Activo total}}$	63%
Endeudamiento a corto plazo	$\frac{\text{Pasivo corriente}}{\text{Pasivo total}}$	66%
Apalancamiento	$\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Patrimonio Neto}}$	0,69
Liquidez corriente	$\frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$	1,08
Rentabilidad sobre activos (ROA)	$\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Activos total}}$	1%
Rentabilidad sobre patrimonio (ROE)	$\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio}}$	1%

Empresas Pequeñas		
Nombre del indicador	Formula	Promedio
Endeudamiento del activo	$\frac{\text{Pasivo total}}{\text{Activo total}}$	44%
Endeudamiento a corto plazo	$\frac{\text{Pasivo corriente}}{\text{Pasivo total}}$	58%
Apalancamiento	$\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Patrimonio Neto}}$	0,79
Liquidez corriente	$\frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$	4,74
Rentabilidad sobre activos (ROA)	$\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Activos total}}$	2%
Rentabilidad sobre patrimonio (ROE)	$\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio}}$	4%





## INDICADORES DESEMPEÑO

### ¿Qué son indicadores de desempeño?

Un indicador de desempeño es un instrumento utilizado para medir el éxito en la ejecución de actividades dentro de una empresa.

Empresas Grandes		
Nombre del indicador	Formula	Promedio
Porcentaje de capacidad	$\frac{\text{N}^\circ \text{ de pasajeros transportados}}{\text{capacidad máxima del medio transporte}} \times 100$	64%
Cobertura de rutas por unidad	$\frac{\text{N}^\circ \text{ total de rutas}}{\text{N}^\circ \text{ total de unidades}}$	14%
Productividad de entregas por unidad	$\frac{\text{N}^\circ \text{ encomiendas por día}}{\text{N}^\circ \text{ total vehículos}}$	3
Porcentaje de vehículos equipados con tecnología	$\frac{\text{N}^\circ \text{ de vehículos equipados con tecnología}}{\text{N}^\circ \text{ total vehículos}} \times 100$	8%





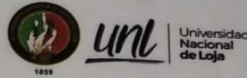
Empresas Medianas		
Nombre del indicador	Formula	Promedio
Porcentaje de capacidad	$\frac{\text{N}^\circ \text{ de pasajeros transportados}}{\text{capacidad máxima del medio transporte}} \times 100$	56%
Cobertura de rutas por unidad	$\frac{\text{N}^\circ \text{ total de rutas}}{\text{N}^\circ \text{ total de unidades}}$	17%
Productividad de entregas por unidad	$\frac{\text{N}^\circ \text{ encomiendas por día}}{\text{N}^\circ \text{ total vehículos}}$	2
Porcentaje de vehículos equipados con tecnología	$\frac{\text{N}^\circ \text{ de vehículos equipados con tecnología}}{\text{N}^\circ \text{ total vehículos}} \times 100$	16%

Empresas pequeñas		
Nombre del indicador	Formula	Promedio
Porcentaje de capacidad	$\frac{\text{N}^\circ \text{ de pasajeros transportados}}{\text{capacidad máxima del medio transporte}} \times 100$	58%
Cobertura de rutas por unidad	$\frac{\text{N}^\circ \text{ total de rutas}}{\text{N}^\circ \text{ total de unidades}}$	41%
Productividad de entregas por unidad	$\frac{\text{N}^\circ \text{ encomiendas por día}}{\text{N}^\circ \text{ total vehículos}}$	2
Porcentaje de vehículos equipados con tecnología	$\frac{\text{N}^\circ \text{ de vehículos equipados con tecnología}}{\text{N}^\circ \text{ total vehículos}} \times 100$	21%



## Anexo 5

### Registro de distribución del material informativo



#### CARRERA DE FINANZAS

##### Registro de haber socializado los resultados con los actores que operan en la actividad H4921.01 (Transporte terrestre de pasajeros)

Los resultados compartidos por medio de una hoja volante permitirán a sus beneficiarios evaluar su gestión dentro de la industria, para a partir de ello tomar decisiones y establecer metas puntuales que contribuyan a su crecimiento.

A continuación, se pide registrar su firma como constancia de que se ha socializado los resultados del proyecto.

EMPRESA	FIRMA
Cooperativa de Transporte Unión Cariamanga	
Cooperativa de Transportes Central Catamayo	
Cooperativa de transportes Loja	
Cooperativa de Transportes de Pasajeros Internacional Nambija	
Cooperativa de Transporte de Pasajeros Piñas Interprovincial	
Cooperativa de Transportes Santa	
Cooperativa de Transportes Sur Oriente	
Cooperativa de Transportes Unión Yantzaza	
Cooperativa de Transporte Interprovincial Pullman Viajeros Internacional	
Transportes vilcabambaturis cia Ltda	
Compañía Interparroquial de Transporte Vinoyacu	
Ejecutivo San Luis de Transportes	



Anexo 6  
Fotografías



**Anexo 7**  
*Certificado de traducción*

Loja, 14 de agosto de 2024

Lic. Karina Yajaira Martínez Luzuriaga

**LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN MENCIÓN INGLÉS**

## **CERTIFICO:**

Yo, Karina Yajaira Martínez Luzuriaga con cédula de identidad Nro. 1104902679, **Licenciada en Ciencias de la Educación Mención Inglés** por la Universidad Técnica Particular de Loja, con número de registro 1031-2022-2574017 en la Secretaría de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación, señalo que el presente documento es fiel traducción del idioma español al idioma inglés del resumen del Trabajo de Integración Curricular denominado **Diagnóstico sectorial de las organizaciones de la división transporte del cantón Loja.**, elaborado por la Srta. **Gabriela Michelle Maza Correa**, con cédula de identidad Nro. **1150178851**, estudiante de la carrera de **Finanzas** de la Universidad Nacional de Loja.



Lic. Karina Yajaira Martínez Luzuriaga

C.I. 1104902679

REGISTRO SENESCYT N°: 1031-2022-2574017