

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI



FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA EMPRESARIAL

CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS Y MARKETING

Tema: “Gestión administrativa y desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán provincia del Carchi”

Trabajo de titulación previa la obtención del

Título de Licenciado en Administración de Empresas y Marketing

AUTORES: Altamirano Narváez John Alexander

Portilla Rosero Kevin Andrés

TUTOR: MSc. Viveros Almeida Luis Homero

Tulcán, 2021

CERTIFICADO JURADO EXAMINADOR

Certificamos que los estudiantes, Altamirano Narváez John Alexander con el número de cédula 0401985734, y Portilla Rosero Kevin Andrés con el número de cédula 0401704507, han elaborado el trabajo de titulación: “Gestión administrativa y desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán provincia del Carchi”

Este trabajo se sujeta a las normas y metodología dispuesta en el Reglamento de Titulación, Sustentación e Incorporación de la UPEC, por lo tanto, autorizamos la presentación de la sustentación para la calificación respectiva.

MSc. Viveros Almeida Luis Homero

TUTOR

MSc. Cahuasqui Cevallos Edwin Marcelo

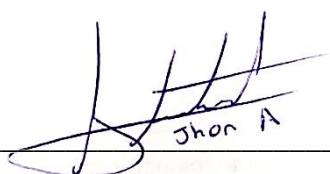
LECTOR

Tulcán, junio de 2021

AUTORÍA DE TRABAJO


El presente trabajo de titulación constituye requisito previo para la obtención del título de licenciados en la Carrera de Administración de Empresas y Marketing de la Facultad de Comercio Internacional, Integración, Administración y Economía Empresarial

Nosotros, Altamirano Narváez John Alexander con cédula de identidad número 040198573-4 y Portilla Rosero Kevin Andrés con el número de cédula 040170450-7 declaramos: que la investigación es absolutamente original, auténtica, personal y los resultados y conclusiones a los que he llegado son de mi absoluta responsabilidad.



A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'John A', written over a horizontal line.

Altamirano Narváez John Alexander
AUTOR



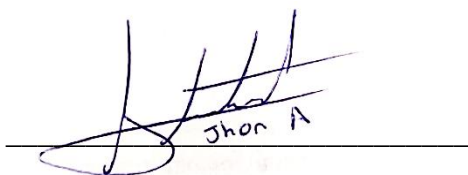
A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Kevin Portilla', written over a horizontal line.

Portilla Rosero Kevin Andrés
AUTOR

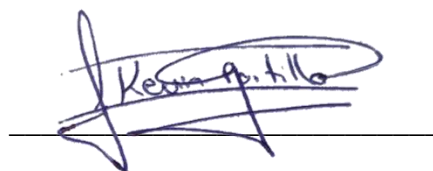
Tulcán, junio de 2021

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Nosotros, Altamirano Narváez John Alexander y Portilla Rosero Kevin Andrés, declaramos ser autores de los criterios emitidos en el trabajo de investigación: “Gestión administrativa y desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán provincia del Carchi” y eximimos expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "John A", written over a horizontal line.

Altamirano Narváez John Alexander
AUTOR

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Kevin Portilla", written over a horizontal line.

Portilla Rosero Kevin Andrés
AUTOR

Tulcán, junio de 2021

AGRADECIMIENTO

El presente trabajo va dirigido con una expresión de gratitud a mis distinguidos maestros de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi de la carrera de Administración de Empresas y Marketing; y de manera especial al Msc. Luis Viveros quien con su nobleza, entusiasmo y ayuda constante ha sembrado en nosotros la semilla del saber.

DEDICATORIA

Este trabajo fruto de mi esfuerzo y sacrificio va dedicado especialmente a Dios por haberme regalado la vida, a mis padres y hermano, quienes se han convertido en el pilar de apoyo incondicional, guiándome en el camino del estudio y ayudándome a salir en los momentos más difíciles, y gracias a ellos he conseguido alcanzar mi título profesional.

Kevin Portilla

Este trabajo lo dedico a todas las personas que hicieron posible alcanzar la meta que me he propuesto, y de manera especial a mis padres y hermanos quienes me supieron guiar en todo momento y con su apoyo he logrado culminar mis estudios para ser alguien de bien y útil a la sociedad.

Jhon Altamirano

ÍNDICE

I. PROBLEMA	18
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	18
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	20
1.3. JUSTIFICACIÓN	20
1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	21
1.4.1. Objetivo General.....	21
1.4.2. Objetivos Específicos	21
1.4.3. Preguntas de Investigación	21
II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	22
2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS	22
2.2. MARCO TEÓRICO	24
2.2.1. Gestión.....	24
2.2.2. Importancia de la gestión.....	24
2.2.3. Nacimiento de la gestión administrativa	25
2.2.4. Gestión administrativa.....	25
2.2.5. Importancia de la gestión administrativa.....	26
2.2.6. Administración de recursos	26
2.2.7. Importancia de la administración	27
2.2.8. Proceso administrativo	27

2.2.9. Talento humano	30
2.2.10. Habilidades administrativas y gerenciales.....	31
2.2.11. Función financiera	33
2.2.12. Definición de finanzas	33
2.2.13. Gestión administrativa – financiera.....	34
2.2.14. Desempeño financiero	34
2.2.15. ¿Cómo se mide el desempeño financiero?	34
2.2.16. Definición de servicio.....	35
2.2.17. Definición de una compañía	35
III. METODOLOGÍA.....	36
3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO	36
3.1.1. Enfoque cuantitativo.....	36
3.1.2. Diseño de la investigación.....	37
3.1.3. Tipos de investigación	37
3.2. HIPÓTESIS	37
3.3. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN	38
3.4. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	38
3.4.1. Definición de variables	38
3.4.2. Operacionalización de variables	39
3.5. MÉTODOS UTILIZADOS	40
3.5.1. Método deductivo	40

3.5.2. Método analítico – sintético	41
3.5.3. Población	41
3.6. ANÁLISIS ESTADÍSTICO	44
3.6.1. Procesamiento de datos	44
3.6.2. Modelos estadísticos aplicables.....	44
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	45
4.1.RESULTADOS DE LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y EL DESEMPEÑO FINANCIERO	45
4.1.1. Fortalezas y debilidades identificadas en la gestión administrativa y el desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán.....	45
4.1.1.1. Resultados de las fortalezas y debilidades de la gestión administrativa.....	46
4.1.1.2. Fortalezas identificadas en la gestión administrativa	47
4.1.1.3. Debilidades identificadas en la gestión administrativa.....	50
4.1.1.1. Resultados de las fortalezas y debilidades del desempeño financiero.....	60
4.1.1.4. Fortalezas identificadas en el desempeño financiero	61
4.1.1.5. Debilidades identificadas en el desempeño financiero.....	62
4.1.2. Diagnóstico de la situación financiera real en las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán	66
4.1.2.1. Liquidez a corto y mediano plazo.....	66
4.1.2.2. Deudas con entidades crediticias	67
4.1.2.3. Inversiones a corto y largo plazo	68
4.1.2.4. Utilidad bruta, operacional y neta.....	69
4.1.2.5. Control financiero permanente	70

4.1.3. Relación entre el desempeño financiero y la gestión administrativa de las compañías de transporte pesado	71
4.2. DISCUSIÓN DE RESULTADOS EN BASE A LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y EL DESMPENÑO FINANCIERO.....	77
V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	82
5.1. CONCLUSIONES.....	82
5.2. RECOMENDACIONES	83
IV. REFERENCIAS	84
V. ANEXOS	87

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Proceso de administración del talento humano	32
Figura 2. Aplicación de un plan estratégico según el TH de las empresas.....	48
Figura 3. Existencia de un organigrama funcional y estructural según el TH de la empresa...	49
Figura 4. Toma de decisiones de forma democrática según el TH de la empresa.....	50
Figura 5. Formación educativa de tercer nivel de los operarios	51
Figura 6. Control y seguimiento de las funciones administrativa según el TH.....	52
Figura 7. Aplicación de estrategias de retención del talento humano en las empresas	53
Figura 8. Existencia de espacios laborales cómodos por parte del TH de las empresas	534
Figura 9. Capacitaciones permanentes a empleados por parte del TH de las empresas.....	55
Figura 10. Solución de conflictos personales y laborales por parte del TH de las empresas ...	55
Figura 11. Trabajo en equipo y trabajo colaborativo por parte del TH de las empresas	57
Figura 12. Cumplimiento de los objetivos de la empresa, por parte de los empleados administrativos.....	57
Figura 13. Cumplimiento del reglamento interno de la empresa	58
Figura 14. Control y seguimiento de las funciones administrativa según el TH.....	59
Figura 15. Proceso de mejoras en la gestión administrativa por parte del TH de las empresas	60

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Instrumentos, técnicas y tipos de información	39
Tabla 2. Operacionalización de la variable independiente	40
Tabla 3. Operacionalización de la variable dependiente	41
Tabla 4. Población objeto de estudio de la investigación.....	42
Tabla 5. Media de respuesta en función a los factores de gestión administrativa	47
Tabla 6. Fortalezas de la gestión administrativa de las sociedades anónimas de transporte pesado	48
Tabla 7. Debilidades de la gestión administrativa de las sociedades anónimas de transporte pesado	52
Tabla 8. Evaluación de las fortalezas y debilidades del desempeño financiero	61
Tabla 9. Fortalezas del desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado	62
Tabla 10. Debilidades del desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado	63
Tabla 11. Fortalezas y debilidades de la gestión administrativa de las sociedades anónimas de transporte pesado	64
Tabla 12. Fortalezas y debilidades del desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado	66
Tabla 13. Liquidez a corto y mediano plazo de las empresas de acuerdo al tiempo de funcionamiento	68
Tabla 14. Deudas a corto, mediano y largo plazo de las empresas	68
Tabla 15. Inversiones a corto y largo plazo en función al tiempo de funcionamiento	69
Tabla 16. Utilidad bruta, operacional y neta de las empresas	70
Tabla 17. Control financiero permanente de acuerdo al tiempo de funcionamiento de las empresas	71
Tabla 18. Variables de estudio para el modelo de regresión logística	723

Tabla 19. Tabla de clasificación del modelo de regresión logística.....	734
Tabla 20. Prueba de significancia del modelo.....	734
Tabla 21. Pruebas de R2 ajustado del modelo de regresión logística.....	734
Tabla 22. Coeficientes de la ecuación del modelo de regresión logística sin ajustes.....	75
Tabla 23. Coeficientes ajustados del modelo de regresión logística.....	756
Tabla 24. Coeficientes de la ecuación del modelo de regresión logística ajustada.....	757
Tabla 28. Resumen del procesamiento de casos para la prueba KR20.....	90
Tabla 29. Coeficiente de consistencia KR20.....	90

RESUMEN

El propósito de esta investigación fue realizar un diagnóstico de la gestión administrativa y su relación con el desempeño financiero de las sociedades anónimas del transporte pesado del cantón Tulcán en la provincia del Carchi, para la identificación de la problemática del sector y su condición financiera para el año 2020. El enfoque metodológico utilizado fue el cuantitativo, el cual permitió analizar y evaluar la información obtenida de manera precisa y acorde a la necesidad de la investigación, utilizando el modelo de regresión logística que permitió medir y comprobar la correlación, fuerza de dependencia de causa y efecto entre variables, todo ello mediante la investigación descriptiva correlacional para definir y medir la relación del desempeño financiero y la gestión administrativa de las empresas de transporte pesado. La población objeto de estudio fueron 45 sociedades anónimas de transporte pesado del Cantón Tulcán, población que fue tratada bajo el principio investigativo de un censo poblacional. Finalmente, el resultado de esta investigación permite concluir que existe relación entre las variables es decir la gestión administrativa se relaciona con el desempeño financiero porque estas hacen el manejo de un buen funcionamiento de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán.

Palabras claves: gestión, desempeño, finanzas, administración, toma de decisiones.

ABSTRACT

The purpose of this research was to carry out an administrative management diagnosis and its relationship with financial performance in the heavy transport joint stock companies in the Tulcán Canton, Carchi Province, in order to identify the problems in that sector and its financial condition for the year 2020. In this research, the quantitative methodological approach was used which allowed to analyse and evaluate the information obtained in a precise way and according to its needs; using the logistic regression model to measure and verify the correlation, force of dependence of cause and effect between variables, all through descriptive correlational research to define and measure the relationship between financial performance and administrative management of heavy transport companies. The population under study were 45 heavy transport joint stock companies from the Tulcán Canton, population that was treated under the population census investigative principle. Finally, the result of this research allows us to conclude that there is a relationship between the variables, that is, administrative management is related to financial performance because they got a good operation in the heavy transport corporations in the Tulcán canton.

Keywords: management, performance, finance, administration, decision making.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación tuvo como propósito realizar un diagnóstico de la gestión administrativa y su relación con el desempeño financiero de las compañías de transporte pesado del cantón Tulcán en la provincia del Carchi, para la identificación de la problemática del sector y su condición financiera para el año 2020. Todo esto, con la única finalidad de entender la relación de las dos variables presentadas, en este caso la relación de la gestión administrativa y el desempeño financiero de las empresas anteriormente descritas. Por consecuencia, para la presentación de la información y de los resultados obtenidos, se hace necesario describir los siguientes capítulos.

En el capítulo I, se describe de manera concreta y resumida, el problema de investigación, el planteamiento del problema, la justificación de la investigación, y se concreta los respectivos objetivos y preguntas de investigación, elementos claves para realizar el diagnóstico de las dos variables anteriormente mencionadas.

En el capítulo II, se presentan los diferentes antecedentes investigativos utilizados como referencia al estudio presentado, con temas iguales o similares a las variables sujeto de estudio, además se presenta las fundamentaciones teóricas de los más importantes autores, en donde resaltan las conceptualizaciones y definiciones de las temáticas pertenecientes al tema de investigación.

En el capítulo III, se presenta el proceso metodológico utilizado para obtener, procesar, analizar y presentar la información obtenida sobre el tema de investigación presentado, además de describir de manera teórica y estadística, los diferentes tipos de investigación utilizados, el método investigativo empleado, las técnicas e instrumentos de investigación y la definición de la operacionalización de las variables. Finalmente se presenta la población objeto de estudio, la cual forma parte de un proceso censal realizada a todas las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán.

En el capítulo IV, se presentan de manera analítica y visual, toda la información obtenida de todo el proceso investigativo, la cual fue tratada con herramientas estadísticas acordes a las necesidades reales de la investigación. Además, se presenta la discusión de resultados, en donde se hace una comparación con los resultados obtenidos de otras fuentes investigativas y se

contrasta con la información presentada en el marco teórico, la cual es fundamentada por diferentes autores, que describe de manera específica las temáticas de las variables presentadas.

Finalmente, en el capítulo V, se presentan las conclusiones propias de la investigación, en las cuales se destaca los hallazgos de mayor relevancia que se obtuvieron en todo el proceso de análisis y deducción de la información obtenida, de las cuales, además, se presentan las respectivas recomendaciones que servirán de manera directa a la toma de decisiones de las sociedades anónimas en temas relacionados a la gestión administrativa y el desempeño financiero.

I. PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En Ecuador, el perfil sectorial de logística para el Inversionista durante el año 2017, realizado por PRO-ECUADOR con corte 2017, señala que en 2016 las empresas ecuatorianas prestaron servicios de este tipo por un valor de USD 420 millones; esta cifra abarca transporte marítimo y aéreo. El mismo documento señala que en ese mismo año, se demandaron servicios logísticos por USD 1.238 millones; lo que demuestra el interés de los empresarios ecuatorianos, la misma que no está cubierta por la oferta local, de modo que ese requerimiento no satisfecho, da oportunidad a empresas internacionales brindar este tipo de servicios.

En la provincia del Carchi, Cantón Tulcán, la demanda del servicio de carga pesada aumenta a medida que la producción y comercialización de los productos nacionales e importados se extienden, por esta razón ambos sectores son indispensables para un buen desarrollo de las cadenas productivas, cuando se refiere al transporte de carga pesada según Luis Felipe Vizcaíno (2018), presidente ejecutivo de federación nacional de transporte pesado FENATRAPE, afirma que se ha constituido en el aliado estratégico del sector productivo, comercial y de servicios de la provincia, al ser la columna vertebral en la cadena logística, que genera desarrollo y competitividad en las organizaciones de la región

Sin embargo, para llegar al destino final, los distribuidores de carga enfrentan grandes retos como: el abastecimiento de las materias primas e insumos, la distribución de los productos, las entregas a tiempo de los pedidos y la seguridad en la movilización de mercancías, todos estos elementos constituyen factores de éxito para las compañías de transporte pesado, debido a que de esta manera, aportan efectivamente al buen desempeño de los demás sectores productivos a los cuales están compuesto, es por eso que las empresas de transporte pesado han adoptado la cultura y aplicación de la gestión administrativa y desempeño financiero, permitiendo al desarrollo del transporte de carga pesada, lo que antes era considerado un método difícil de aplicar por lo que se conservaba el transporte de carga tradicional el cual era realizado pequeños vehículos y camionetas, con el tiempo fueron apareciendo la asociatividad y se crearon las compañías de transporte de carga pesada.

Es así como, hoy en día uno de los problemas mayores en el transporte de carga pesada en la provincia del Carchi ha sido el limitado análisis sobre la gestión administrativa y su relación con el desempeño financiera en las compañías de transporte pesado. Lo antes expuesto permite hacer énfasis a los requerimientos que una empresa de transporte necesita para poder alcanzar sus objetivos.

En Carchi, se ha observado un alto crecimiento de nuevas empresas de transporte de mercadería pesada, las cuales en la mayoría de casos se han dedicado a solo percibir ingresos y contribuir con la economía local por medio de la prestación del servicio de transporte de carga proveniente de las importaciones y la producción local, dichas empresas de carga se encuentran en una desventaja con relación a las grandes empresas extranjeras y nacionales esto debido a la alta tasa de competencia en el sector y estar integradas de forma sistemática con procesos de Gestiones administrativas que le permiten mejorar en los distintos procesos internos y cumplir de manera eficiente y eficaz en sus servicios, otro de los inconvenientes es la competencia desleal de vehículos prestadores de este servicio ya que son aproximadamente más de 220.000 camiones, los cuales están en la informalidad con tarifas bajas y servicios de mala calidad, perjudicando de esta manera las operaciones de las empresas formales como lo menciona Guevara (2017).

La informalidad es otra de las dificultades que se presenta por la falta de una buena aplicación de la gestiones administrativas y desempeño financiero en las empresas locales; debido a que normalmente las empresas operan por medio de una gestión administrativa integral que les permite cumplir con las exigencias legales y tributarias establecidas, pero en la organizaciones del transporte de Tulcán no se aplica de esta manera, por el contrario la gestión solo se enfoca en el proceso administrativo, recursos humanos y administración financiera como uno los aspectos más relevantes a desarrollar dentro de sus operaciones provocando que el poder de negociación de tarifas y destinos sea débil causando un desfase o declive en el ámbito financiero causando que los ingresos obtenidos no sean suficientes para cubrir los compromisos adquiridos como deudas a la banca privada, generando un alto grado de morosidad y cientos de procesos de coactiva. Por las razones antes expuestas, se pretende investigar la limitada aplicación de gestión administrativa y desempeño financiero en las compañías de transporte pesado en la provincia del Carchi, además de contribuir a futuras investigaciones que pretendan dar posibles soluciones y medir los impactos que se generan.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Existe relación entre la gestión administrativa y el desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del Cantón Tulcán en la provincia del Carchi?

1.3. JUSTIFICACIÓN

Las compañías de transporte pesado se han convertido en un aliado estratégico de todos los sectores, pero en especial del sector productivo, comercial y de servicios denominándose, así como la columna vertebral de toda la cadena logística generando competitividad y desarrollo en las organizaciones. La presente investigación contribuye en el desarrollo económico convirtiéndose en un sector competitivo y auto sostenible en el tiempo como menciona el objetivo N°5 del Plan Nacional de Desarrollo (2017) “Toda Una Vida” que trata sobre impulsar la productividad y competitividad para el crecimiento económico sostenible de manera redistributiva y solidaria. Por ello, la siguiente investigación tendrá como propósito analizar y establecer los parámetros presentes en la gestiones administrativas y de desempeño financiero de las empresas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán, cuya importancia se fundamenta a la carencia de estas herramientas necesarias de gestión empresarial y administrativa, problema que se convierte automáticamente en una debilidad u oportunidad de mejora para las compañías de transporte pesado, debido a que no existen estrategias definidas que generen un valor agregado que contribuya con su mejor desempeño.

La presente investigación es de gran importancia debido a que se demostrará si existe relación entre sus variables a investigar, demostrando que tan alta es su dependencia, permitiendo tomar conciencia a los directivos e implementar estrategias que le permitan a futuro mejorar y crecer, de igual forma se tendrá una comprensión más clara sobre el tema propuesto, de esta manera alcanzar el objetivo planteado y la toma de decisiones adecuadas tanto administrativamente como financieramente ayudando al desarrollo y crecimiento empresarial de las empresas de transporte a investigar donde de igual forma brindaran confiabilidad tanto para sus clientes, propietarios y para sus colaboradores, poniendo a su disposición información adecuada y correcta.

Además, es importante señalar que una buena gestión administrativa y financiera es una herramienta indispensable debido a que se gestionan de manera técnica las decisiones que aportan y llevan a la participación en el mercado que se encuentra en franco crecimiento,

además de que es muy importante para el desarrollo actual y futuro de las empresas de transporte pesado, el buen manejo de la gestión administrativa y financiera dentro de una empresa puede llegar a aumentar su productividad ya que contando con esta herramienta se identificarán fallas dentro de los procesos administrativos que intervienen en el desarrollo de las actividades comerciales, también se puede llegar a alcanzar las metas y objetivos planteados al corto plazo. Los beneficiarios directos de la investigación a realizarse serán a las Compañías de transporte pesado radicadas en la ciudad de Tulcán; como a sus accionistas y gerentes al igual que sus empleados y de forma indirecta a todos los clientes y comerciantes que hacen uso de este servicio al momento de transportar su mercancía.

1.4. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1.4.1. Objetivo General

Realizar un diagnóstico de la gestión administrativa y su relación con el desempeño financiero de las compañías de transporte pesado del cantón Tulcán en la provincia del Carchi para la identificación de la problemática del sector y su condición financiera para el año 2020.

1.4.2. Objetivos Específicos

- Identificar las fortalezas y debilidades de la gestión administrativa y el desempeño financiero como factores internos de las sociedades anónimas de transporte pesado
- Diagnosticar la situación financiera existente en las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán.
- Definir la relación entre el desempeño financiero y la gestión administrativa de las sociedades anónimas de transporte pesado.

1.4.3. Preguntas de Investigación

¿Cuáles son las fortalezas y debilidades identificadas en la gestión administrativa y desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado en el cantón Tulcán?

¿Cuál es la situación financiera existente en las sociedades anónimas de transporte pesado?

¿Cuáles es la relación entre el desempeño financiero y la gestión administrativa de las sociedades anónimas de transporte pesado?

II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

Los diferentes problemas en el sector tienen la necesidad de implementar un sistema que corrija todas estas fallas, para permitir que las empresas dedicadas a esta actividad puedan ofrecer un mejor servicio y control en el uso de sus recursos de logística. En tal sentido para lograrlo, se realizó un estudio sobre ¿cómo se realiza hoy el traslado de la carga pesada?, desde los puertos, pasando por intermediarios, hasta llegar a manos del cliente final.

Por tal motivo, se efectuó una búsqueda de diferentes trabajos de investigación relacionados con el tema de tesis de grado, para determinar a la gestión en la administración, debemos entender como ella puede favorecer e incidir en su crecimiento, encontrando lo siguiente: Según Revelo (2013) la gestión administrativa permite el crecimiento y desarrollo de las compañías de transporte pesado, en el cual este servicio radica modelos como, la atención al cliente, las buenas remuneraciones, capacitación y también los incentivos para los empleados, en tal sentido esto contribuirá al buen manejo de la compañía y obtener mejores resultados, también sirve de guía para la propuesta y se fundamenta en falencias que se tiene en las distintas áreas que son: salarios, conocimiento de visión y misión empresarial y distribución, promoción y publicidad de los servicios.

También se ha tomado en cuenta el análisis cuantitativo en la gestión de los procesos administrativos y financieros, de la compañía de transporte pesado del Ecuador “Yapelsa S.A.”, esta investigación servirá como apoyo, ya que analizará los procesos administrativos y financieros, teniendo como principal objetivo examinarlos, identificando así que se realizan en los diferentes lugares de la empresa, con el fin de conocer más sobre la empresa, el trabajo concluye con los objetivos generales y específicos de cada departamentos se componen la organización.

Según García et al. (2013) afirman que deben relacionarse con las metas globales de la organización ya que están asegurando que todos los integrantes de la compañía se dirijan hacia un mismo fin, para ello se recomienda mantener un control permanente a través de indicadores de mediación para lograr que todos los procesos que se realizan en la empresa se hagan de

forma adecuada mejorando los tiempos y costos además de hacer énfasis a un modelo de gestión administrativo, contable y financiero que establece mediante la implementación del manual de funciones elaborado al final de este apartado significará a un cambio en las relaciones entre jefes y subordinados y los mismos empleados de la empresa. Por ello, se cree conveniente hacer un análisis del proceso de cambio y establecer la realización de una investigación de campo en primera instancia, de igual manera, se obtendrá un manejo óptimo de respuesta por parte de los empleados, para así poder dar una mejor satisfacción a los clientes, mantenido un ambiente coordinado entre todos.

De igual forma se cita a Oña (2014), con la tesis de levantamiento y mejoramiento de procesos en una compañía de transporte pesado, es una investigación que se desarrolla en este sector, al trabajar en misma actividad económica la información y los resultados presentados serán útiles para la investigación; mediante este análisis el autor determina sus dificultades y efectos por la falta de aplicación de procesos, los objetivos de crecimiento que se plantea son incrementar el margen de rentabilidad y beneficios para el personal y los accionistas de la empresa en un 20% en el cuarto trimestre del año 2008, lo cual es netamente cuantificable una vez aplicados los procesos que se ajusten a la necesidad empresarial, creando un sistema general de propuestas, realizando un análisis interno y externo. En tal sentido deduce que; la ejecución de un estudio profundo de la empresa comprende, determinar factores y fijar parámetros por la falta eficiencia y cumplimiento en los servicios de transportes directo hacia los clientes.

También se cita a Escalante y Siguencia (2014), quienes realizaron la investigación para determinar la viabilidad de la aplicación de un sistema logístico al sector de transporte de carga terrestre en Guayaquil, aplicando normas de calidad que admiten ofrecer un servicio óptimo y eficaz de entrega puerta a puerta, siendo de gran importancia, debido a que es en esa ciudad donde hay mayor posibilidad de carga y descarga, esto ya que es una zona fronteriza donde se aplican actividades de cargue y descargue gracias a las importaciones y exportaciones de productos de ingresan al país.

Es así, que con los antecedentes anteriormente descritos se obtiene una visión clara de cómo será el camino investigativo para dar una respuesta clara y confiables sobre si existe relación entre la gestión administrativa y el desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del Cantón Tulcán en la provincia del Carchi. Entendiendo, que el mejor camino para la realización de este estudio depende de una planificación y gestión correcta de la metodología correcta.

2.2. MARCO TEÓRICO

2.2.1. Gestión

Para Huergo (2019) el proceso de gestión:

Es una concepción y una práctica respecto del poder, de la administración y la circulación del mismo y de las formas de construir consensos y hegemonías dentro de una determinada organización o institución. Vale recalcar que la construcción de hegemonías no significa inmediatamente el planteamiento de situaciones de dominio, sino la posibilidad y el proyecto de articulación de fuerzas y de diferencias, a través de un imaginario y un objetivo común. (p. 5)

Por eso, gestionar es más que conducir la acción de gestionar atraviesa a toda la institución en sus relaciones inmediatas en la coordinación interna en las maneras de establecer o de frustrar lazos de trabajo comunidades de trabajo, en la selección de determinados medios, en el conjunto de opciones que se adoptan a la hora de interactuar con otras instituciones, no es sólo conducción o dirección, aunque las implique, es coordinación de procesos de trabajo en el marco de una organización, donde se dan roles y tareas diferenciadas, que en principio pueden ser articuladas generando niveles de gestión.

2.2.2. Importancia de la gestión

Terry y Franklin (2013) habla que:

La Gestión garantiza que la oferta cubra a la demanda en distintas actividades productivas, generando además procedimientos que hacen que los costos bajen continuamente y beneficien al consumidor. Gracias a esta actividad, el capital se orienta siempre a producir aquello que la sociedad demanda para la satisfacción de determinadas necesidades, circunstancia que da cuenta de la eficiencia del mercado en lo que respecta a asignación de recursos. (p. 23)

La Gestión en una empresa es importante porque ayuda a mejorar con el cumplimiento de varios procesos administrativos fundamentales y muy precisos, a través de los cuales es posible convertir los recursos de la empresa en productos y/o servicios, deja de lado una diversidad de aspectos involucrados en la coordinación de grupos humanos y recursos limitados para alcanzar objetivos.

2.2.3. Nacimiento de la gestión administrativa

Para Munch (2014): “La gestión administrativa nació como necesidad en los tiempos iniciales desde el entendimiento del hombre cuando tuvieron que juntarse para realizar actividades de tomar decisiones y administrar los recursos, naciendo así, los fundamentos administrativos tuvieron sus inicios en la antigüedad” (p. 12).

La auditoría interna, se posiciona como de la acción comercial cuando un productor o comerciante no puede cubrir o abarcar todo un rango de intervención personal sobre sus procesos productivos o comerciales, siendo necesario la contratación personal de confianza y capacidad que lo represente. Las auditorías son parte del proceso en la administración, siendo de esta manera seccionadas para ser aplicadas en áreas como:

- Auditoría administrativa la cual su objetivo se centra en la verificación evaluación y promoción del desempeño correcto del funcionamiento de los elementos existentes en el proceso administrativo.
- La auditoría operacional es la que evalúa la eficiencia, eficacia, así como la economía con la que se está usando los recursos, su objetivo hacer que la eficiencia sea promovida en la operación de actividades, evaluando así la calidad de la operación.

La auditoría financiera es aquella que asegura la confiabilidad e integridad de la información financiera, siendo complementada por la operación y la administración de los recursos, siendo su objetivo la examinación total o parcial de la información financiera y administrativa, expresando a posterior una opinión internamente sobre las cuentas, rubros o conceptos examinados.

2.2.4. Gestión administrativa

Para Servulo (2002), la gestión administrativa:

Consiste en todas las actividades que se emprenden para coordinar el esfuerzo de un grupo, es decir la manera en la cual se tratan de alcanzar las metas u objetivos con ayuda de las personas y las cosas mediante el desempeño de ciertas labores esenciales como son la planeación, organización, dirección y control (p. 70).

Por eso, se dice que la gestión administrativa es una de las funciones de mayor importancia en las organizaciones ya que gracias a la coordinación y unión de esfuerzos ordenados e integrando a todos los involucrados en la empresa se puede llegar a cumplir con los objetivos y metas fijadas en su momento.

2.2.5. Importancia de la gestión administrativa

Para Terry y Franklin (2013) la gestión administrativa:

Es importante ya que cuando se trata de un negocio en ella recaerá el éxito que este pueda tener, desde finales del siglo XIX se ha definido a la Gestión Administrativa en cuatro funciones que deben llevar a cabo los respectivos gerentes de una empresa, como lo son: el planeamiento, la organización, la dirección y el control, las cuales son desempeñadas para determinar y lograr objetivos manifestados mediante el uso de seres humanos y de otros recursos”. (p. 70)

La gestión administrativa contempla cuatro puntos clave como son la planeación, dirección, organización y control, donde todas las empresas deben aplicar para poder tener un mejor desempeño a la hora de ejercer sus funciones.

2.2.6. Administración de recursos

Gracias a esta actividad, siempre coloca al capital y puede este producir aquello que la sociedad exige para satisfacer determinadas necesidades, permitiendo que la eficiencia del mercado permita mayor asignación de recursos, esto significa que la Gestión garantiza que la oferta satisfaga la demanda en distintas actividades productivas, creando además procedimientos que hacen, que los costos disminuyan continuamente beneficiando de esta manera al consumidor.

Según Hernández (2012): “La ciencia compuesta de principios, técnicas y prácticas, cuya aplicación a conjuntos humanos permite establecer sistemas racionales de esfuerzo cooperativo, mediante los cuales se alcanzan propósitos comunes que no se logran de manera individual en los organismos sociales” (p. 11). De igual manera, para Koontz & Weihrich (2013), definen a la administración como: “El proceso de diseñar y mantener un medio ambiente en el cual los individuos que colaboran en grupos cumplen eficientemente objetivos seleccionados” (p. 4).

Por los fundamentos anteriormente citados, se puede decir que la administración es un proceso social que lleva consigo la responsabilidad de planear y regular en forma eficiente las operaciones de una empresa para lograr un propósito dado.

Fundamentos comparados con la definición de Munch (2002) el cual indica que: “La administración es el proceso de coordinación de recursos para obtener la máxima productividad, calidad, eficiencia y competitividad en el logro de los objetivos de la organización” (p. 2).

2.2.7. Importancia de la administración

Munch (2014), afirma que: “La administración es la herramienta más poderosa para la permanencia y competitividad de cualquier organización, es importante analizar los componentes de la administración” (p. 21). Entre la importancia de la administración encontramos: **Logro de objetivos**, debido a que administración está enfocada a lograr fines y resultados; **eficiencia** en procesos cuando se obtiene cuando se logran los objetivos con tiempo y con máxima calidad; **la competitividad** de una organización para generar productos y servicios con valor agregado en cuanto a costos, beneficios y características; **la calidad** implica la satisfacción de las expectativas del cliente mediante el cumplimiento de los requisitos; **La coordinación de recursos** consiste en la optimización de los recursos necesarios para lograr la operación de cualquier empresa través de la organización; y **la productividad** implica la obtención de los máximos resultados con el mínimo de recursos.

Por tanto, todos los componentes de la administración anteriormente descritos son importantes para el desarrollo de las actividades económicas de las organizaciones, las cuales deben ser evaluadas por medio de objetivos a corto y largo plazo, obligando de manera intrínseca a ser eficientes, eficaces, competitivas y sobre todo generar gran impacto en el campo empresarial productivo y de servicios.

2.2.8. Proceso administrativo

Como en todo proceso, la planificación de actividades sistemáticamente relacionadas forma parte de un arduo análisis de cómo se van a realizar las actividades y tareas a fin de alcanzar los objetivos esperados por una organización o empresa en un tiempo determinado. Es así, que de igual manera la administración es parte de un proceso sistemático, en donde cada uno de sus subprocesos, apoyan al gerente o persona administrativa a la correcta toma de decisiones.

Para Munch (2014), la administración comprende una serie de fases, etapas o funciones:

Cuyo conocimiento resulta esencial para aplicar el método, los principios, las técnicas y los enfoques de gestión, en la administración de cualquier empresa existen dos fases: una estructural, en la que a partir de uno o más fines se determina la mejor forma de obtenerlos; y la otra operacional en la que se ejecutan todas las actividades necesarias para lograr lo establecido durante el periodo de estructuración (p. 24).

Por lo tanto, el proceso de la administración cuenta de las siguientes etapas o subprocesos correctamente estructurados a fin de tomar las mejores decisiones dentro de la organización:

- **Planeación**

Para Munch (2014): “Planificar es la piedra angular de este proceso, ya que de esta se derivarán las subsiguientes acciones a seguir” (p. 24). Para realizar un proceso eficiente es necesario considerar lo siguiente: Contar con objetivos claros; Estudiar el ambiente bajo el cual se realizará el trabajo; identificar y asignar las tareas que ayudarán a lograr los objetivos; realizar un plan integral de logros, donde se destaquen los elementos creativos que ayuden a desempeñar eficazmente el trabajo; determinar las políticas, métodos y procedimientos requeridos para el desempeño de la labor; crear sistemas de alerta que permitan anticipar acciones ante problemas futuros; y actualizar constantemente los planes, considerando los resultados de los controles ejercidos sobre los mismos.

Es decir, el proceso de planeación trata de determinar que recurso y que actividades se requieren para alcanzar los objetivos de la organización, luego se debe diseñar la forma de combinarla en grupo operativo creando la estructura departamental de la empresa asignando recursos y actividades para llegar a cumplir los objetivos planteados ordenando y distribuyendo el trabajo entre los miembros de diferentes cargos y órganos conformados.

- **Organización**

Según Munch (2014), afirma que: “Rara alcanzar el éxito se deben coordinar todos los recursos humanos, financieros y materiales que estén relacionados con el trabajo que se va a realizar” (p. 24). Esto implica el establecimiento de un conjunto de reglas y asignaciones de tareas que deben seguir rigurosamente las personas que estén involucradas. Algunas de estas actividades son: Dividir el trabajo considerando las unidades de operación; agrupar las tareas por los puestos de trabajo; estructurar las unidades operativas con criterios de manejabilidad y afinidad de la labor; seleccionar al personal que posea las aptitudes requeridas para determinado puesto de trabajo; y establecer ajustes en las actividades ejecutadas, con base en lo que arrojen los resultados de control de estas.

Por tanto, organizar es el proceso para ordenar y distribuir el trabajo, la autoridad y los recursos entre los miembros de una organización, de tal manera que estos puedan alcanzar las metas de la empresa.

- **Dirección o ejecución**

Según Munch (2014), para cumplir con las estrategias planificadas y organizadas es necesario tomar las acciones que las inicien y les den continuidad. Entre estas medidas están las de dirigir la actividad y propiciar el desarrollo del empleado en lo laboral y personal, para que así esta motivación se traduzca en el logro eficiente del objetivo.

Estas estrategias pueden ser:

Guiar e incentivar al grupo para que alcancen el objetivo; establecer una comunicación directa, abierta y transparente con cada uno de los involucrados, directa o indirectamente, en el trabajo; desarrollar las potencialidades de cada miembro; crear incentivos para los empleados que se destaquen en determinados criterios preestablecidos, como la creatividad, rapidez en la culminación, entre otros; y establecer mecanismos de evaluación constante del proceso de ejecución, a fin de rectificar acciones en caso de ser requerido. (Munch, 2014, p. 25)

Es decir, la supervisión directa de los empleados en las actividades diarias del negocio. La eficiencia del gerente en la dirección es un factor de importancia para lograr el éxito de la empresa. Los gerentes dirigen tratando de convencer a los demás que se les unan para lograr el futuro que surge de los pasos de la planificación y la organización. Dirigir significa mandar, influir y motivar a los empleados para que realicen tareas esenciales.

- **Control**

Según Munch (2014): Es importante implantar estrategias para comprobar que lo planificado, organizado y ejecutado esté progresando de forma satisfactoria y efectiva hacia el alcance del objetivo” (p. 26). Esto permitirá tomar decisiones de sustitución de actividades o de reorientación del proceso, que permitan optimizarlo. Estas podrían ser algunas de las acciones a seguir:

Establecer comparaciones de los resultados con los planes generales de la empresa; evaluar el producto de la labor, tomando como base los estándares de desempeño de la misma; hacer públicos los medios a ser utilizados en las mediciones; y comunicar las sugerencias al personal responsable, para así poder corregir las acciones que sean necesarias. (Munch, 2014, p. 26)

Finalmente, como el último de los subprocesos del proceso administrativo, el control se puede definir como el proceso de vigilar actividades que aseguren que se están cumpliendo como fueron planificadas y corrigiendo cualquier desviación. Todos los gerentes deben participar en la función de control, aun cuando sus unidades estén desempeñándose como se proyectó.

2.2.9. Talento humano

Según Chiavenato (2009), dice que la administración de recursos humanos (RR. HH), término adaptado a Talento Humano, es un campo muy sensible para la mentalidad predominante en las organizaciones. Es así, que las personas constituyen el principal activo de la organización y de ahí la necesidad de que las empresas sean más conscientes de sus trabajadores y les presten más atención.

La administración del Talento Humano, según Chiavenato (2009) implica:

Proceso para integrar personas: incluye el reclutamiento y selección; Proceso para organizar las personas: incluye el diseño de puestos y la evaluación de desempeño; Procesos para recompensar a las personas: incluye la remuneración, las prestaciones y los incentivos; Proceso para desarrollar a las personas: incluye la formación, el desarrollo, el aprendizaje, y la administración del conocimiento del personal; y el Procesos para retener a las personas que incluye: higiene y seguridad, calidad de vida, relaciones con los empleados y los sindicatos, procesos para auditar a las personas, banco de datos, y sistemas de información administrativa. (p. 15)

Todos estos procesos están relacionados de manera que penetran en otros y tienen influencia recíproca. Por tanto, para Bohlander et al. (2018), afirman que:

El Talento humano contempla una amplia serie de actividades que incluyen el análisis de entorno competitivo de la empresa y el diseño de puestos para que la estrategia organizacional se pueda implementar con éxito para superar a sus competidores y para lograr este objetivo es necesario identificar, reclutar y seleccionar a las personas adecuadas para los diferentes puestos, capacitarlas, motivarlas, evaluarlas, desarrollar políticas competitivas de compensación para retenerlas y repararlas para dirigir l organización. (p.4)

Todo lo anterior, se refiere a la selección, capacitación, colocación y remuneración del personal. El logro de los objetivos de la organización depende de poder contar con el personal adecuado, por lo cual se debe mantener el interés de cubrir las necesidades de los empleados y, a la vez, ser leales a la organización.

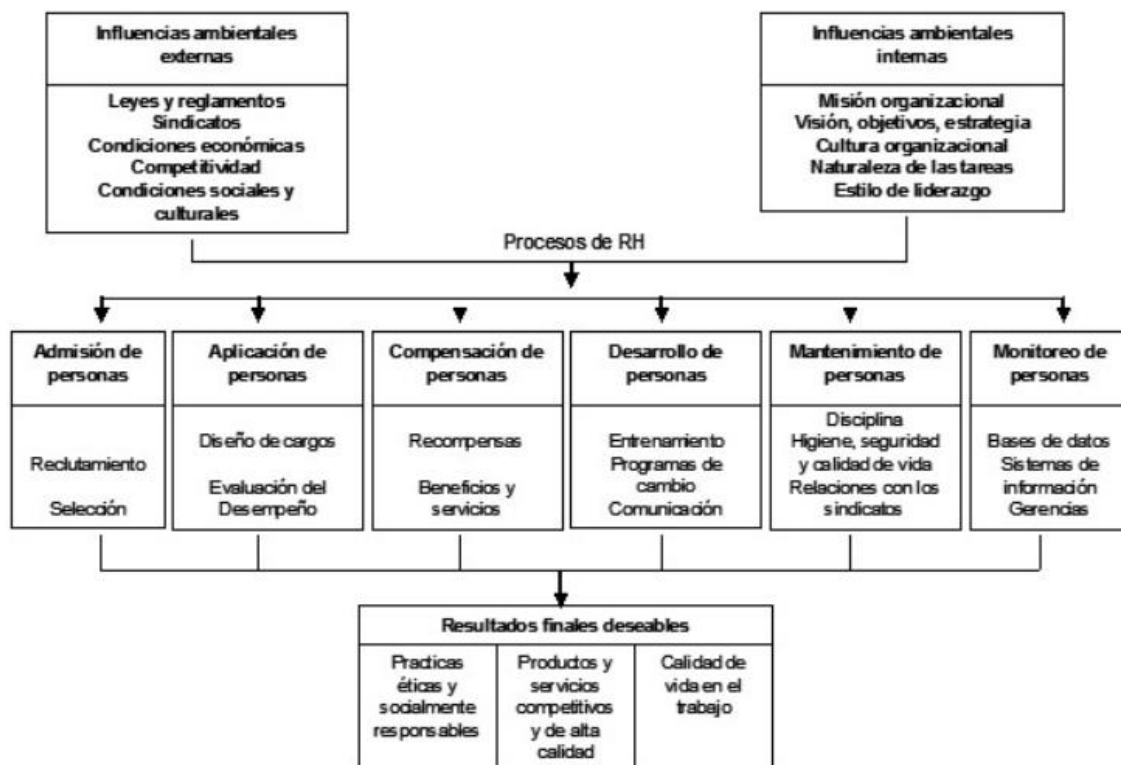


Figura 1. Proceso de administración del talento humano
Fuente: Chiavenato (2009). Gestión del Talento Humano

2.2.10. Habilidades administrativas y gerenciales

Para Bernal y Sierra (2008), el nuevo ambiente de las organizaciones demanda hoy a personas competentes para el desempeño de sus funciones por consiguiente las competencias generales que necesitan desarrollar los directivos o gerentes son las siguientes:

Competencias Básicas: que incluye técnicas, habilidades interpersonales y habilidades conceptuales; Competencias profesionales o especializadas que habla sobre: el dominio de las teorías y los enfoques administrativos, la comprensión de la Administración y su relación con otras disciplinas; la capacidad de aplicar métodos y fundamentar teorías en el campo administrativo y gerencias; la capacidad de adecuación de la teoría administrativa a entornos y contextos particulares y las destrezas para realizar investigación en Administración, Y LA Competencias de profundización o avanzadas que incluye: un sólido dominio de la teoría administrativa; la capacidad crítica de la teoría y el quehacer administrativo y gerencial; el dominio de métodos y técnicas de investigación en Administración; la capacidad para generar conocimiento nuevo en el campo de la administración; y la capacidad para innovar en teoría administrativa general. (p. 41)

Todas estas habilidades gerenciales y administrativas forman parte de una concepción globalizada de cómo gestionar de una manera correcta una organización o empresa. Tomando en cuenta siempre cada una de las competencias básicas, profesionales y los conocimientos, todo con el objetivo de tomar decisiones correctas y oportunas a corto y largo plazo.

- **La gestión como parte de las habilidades administrativas y gerenciales**

Según Huergo (2019), afirma que:

La gestión es una concepción y una práctica respecto del poder, de la administración y la circulación del mismo y de las formas de construir consensos y hegemonías dentro de una determinada organización o institución. Vale recalcar que la construcción de hegemonías no significa (...) situaciones de dominio, sino la posibilidad de articular fuerzas y diferencias, a través de un imaginario y un objetivo común. (p. 15)

Por ello, gestionar es más que conducir la acción de liderar toda la institución en sus relaciones inmediatas, como la coordinación interna, en la selección de determinados medios, y en el conjunto de opciones que se adoptan a la hora de interactuar con otras instituciones. Además, no es sólo conducción o dirección, aunque las implique, es coordinación de procesos de trabajo en el marco de una organización, donde se dan roles y tareas diferenciadas, que en principio pueden ser articuladas generando niveles de gestión.

- **Importancia de la gestión**

Para Terry y Franklin (2013) indican que:

La Gestión garantiza que la oferta cubra a la demanda en distintas actividades productivas, generando además procedimientos que hacen que los costos bajen continuamente y beneficien al consumidor. Gracias a esta actividad, el capital se orienta siempre a producir aquello que la sociedad demanda para la satisfacción de determinadas necesidades, circunstancia que da cuenta de la eficiencia del mercado en lo que respecta a asignación de recursos. (p. 25)

Por tanto, la gestión en una empresa es importante, debido a que ayuda a mejorar con el cumplimiento de varios procesos administrativos fundamentales y muy precisos, a través de los cuales es posible convertir los recursos de la empresa en productos y/o servicios, deja de lado una diversidad de aspectos involucrados en la coordinación de grupos humanos y recursos limitados para alcanzar objetivos.

2.2.11. Función financiera

Según Lozada (2016) define a la función financiera como:

EL estudio del área financiera implica considerar cuestionamientos con respecto a la administración financiera, por ejemplo, qué son las finanzas empresariales, qué papel juegan las finanzas en el alcance del éxito empresarial, quién es el encargado del manejo financiero dentro de una empresa, cuáles son las funciones del administrador financiero, qué relación tienen las finanzas con el conjunto de actividades que se realizan en una empresa, cómo incide el entorno empresarial en el desarrollo de las funciones del administrador financiero, entre otras. (p. 132)

Por tanto, la función financiera desde la concepción de desarrollo económico de las organizaciones y de las empresas, tienen el objetivo de alcanzar el éxito de la empresa mediante la buena gestión del dinero relacionado a las inversiones de compra y venta en el campo competitivo del mercado, por ende, las actividades que se realizan dependen en gran medida de las funciones específicas y generales del administrador o gerente.

2.2.12. Definición de finanzas

Ochoa y Saldívar (2012) indican que: “Finanzas es la rama de la economía que se relaciona con el estudio de las actividades de inversión tanto en los activos reales como los activos financieros y con la administración de los mismos” (p. 55). Por tanto, dentro de la economía las finanzas estudian los movimientos del dinero relacionados a la inversión de activos y a la prestación de capitales a corto y largo plazo.

Además, Gitman (2014) afirma que:

Las finanzas se definen como el arte y la ciencia de administrar el dinero, casi todos los individuos y organizaciones ganan o recaudan dinero y lo gastan o lo invierten. Las finanzas se ocupan del proceso, de las instituciones, de los mercados y de los instrumentos que participan en la transferencia de dinero entre individuos, empresas y gobiernos. (p. 3)

En este sentido, las finanzas se relacionan a la correcta gestión de todas las actividades económicas dentro de una empresa, además, de contribuir con la recaudación de dinero e inversiones del mismo en un tiempo y espacio determinado. Es decir, la función de las finanzas es generar rentabilidad a manos de los administradores o gerentes. Además, dentro de las finanzas encontramos dos términos muy conocidos como lo son; el activo real y el activo financiero.

- **Activo real:** Dentro de finanzas, el activo real un bien financiero intangible, los cuales son utilizados para generar recursos económicos a corto y largo plazo, y por lo mismo, producen cambios en la situación financiera de la compañía que los posee.
- **Activo financiero:** Por otro lado, el activo financiero constituye el derecho a cobrar una cuenta en el futuro a sus diferentes acreedores en el caso de las empresas, además, se puede pensar en una cuenta o documento por cobrar.

2.2.13. Gestión administrativa – financiera

Cepeda (2014) manifiesta que: “La Gestión Financiera Administrativa es el conjunto de acciones mediante las cuales el directivo desarrolla las actividades a través del cumplimiento de las fases del proceso administrativo, planear, organizar, dirigir, coordinar y controlar” (p. 32). Por tanto, entender el proceso de gestión financiera, involucra actividades relacionadas al desarrollo económico de la empresa, proceso de gestión en el cual se involucra las actividades de planificar, organizar, dirigir y controlar.

2.2.14. Desempeño financiero

El desempeño financiero, es considerado en el campo económico como una situación financiera sólida, y una buena rentabilidad son indicadores financieros importantes del éxito logrado; sin embargo, el desempeño social es otro punto de referencia cada vez más importante que se utiliza para evaluar a muchas instituciones. Las instituciones con “doble finalidad” miden tanto su desempeño financiero como su desempeño social para asegurarse de que no solo generan utilidades, sino que también aportan beneficios positivos a la vida de sus clientes.

2.2.15. ¿Cómo se mide el desempeño financiero?

Según Eslava (2011) define al desempeño financiero como:

Uno de los indicadores que se utilizan para medir el éxito de una institución de microfinanzas (IMF) en términos de su rentabilidad y a menudo se considera que es una medida utilizada por los inversionistas para llevar a cabo la diligencia debida y determinar el estado de una inversión; es una herramienta que también usan las entidades de fiscalización estatales para determinar el cumplimiento de las disposiciones regulatorias y vigilar la salud general del sector financiero. (p. 15)

Es decir, el desempeño financiero es considerado por los inversionistas como uno de los indicadores de rentabilidad más factibles para realizar las distintas inversiones locales o externas. Además, de ser una herramienta de fiscalización por parte de las entidades financieras para determinar el cumplimiento de las instancias regulatorias.

2.2.16. Definición de servicio

Según Bloom & Hayes (2015) definen un servicio de la siguiente manera:

Un servicio es una obra, una realización o un acto que es esencialmente intangible y no resulta necesariamente en la propiedad de algo. Complementando esta definición, cabe señalar que, según los mencionados autores, los servicios abarcan una amplia gama, que va desde el alquiler de una habitación de hotel, el depósito de dinero en un banco, el viaje en avión a la visita a un psiquiatra, hasta cortarse el cabello, u obtener asesoramiento de un abogado. Muchos servicios son intangibles, en el sentido de que no incluyen casi ningún elemento físico, como la tarea del consultor de gestión, pero otros pueden tener un componente físico, como las comidas rápidas. (p. 66)

Por tanto, los servicios son actividades identificables e intangibles que son el objeto principal de una transacción ideada para brindar a los clientes satisfacción de deseos o necesidades, además que, según esta definición, se excluye a los servicios complementarios que apoyan la venta de bienes u otros servicios, pero sin que esto signifique subestimar su importancia.

2.2.17. Definición de una compañía

Chicaiza (2015) afirma que: “Las compañías son las identidades u organizaciones que se establecen en un lugar determinado con el propósito de desarrollar actividades relacionadas con la producción y comercialización de bienes o servicios en general, para satisfacer las diversas necesidades de la sociedad” (p. 14).

III. METODOLOGÍA

3.1. ENFOQUE METODOLÓGICO

3.1.1. Enfoque cuantitativo

De acuerdo, al tema de investigación relacionado al análisis de la gestión administrativa y desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán provincia del Carchi, el enfoque de investigación es completamente cuantitativo, en dónde.

Según Hernández (2014) indica que:

El enfoque cuantitativo (...) es secuencial y probatorio. Cada etapa precede a la siguiente y no podemos “brincar” o eludir pasos. El orden es riguroso, aunque desde luego, podemos redefinir alguna fase. Parte de una idea que va acotándose y, una vez delimitada, se derivan objetivos y preguntas de investigación, se revisa la literatura y se construye un marco o una perspectiva teórica. De las preguntas se establecen hipótesis y determinan variables; se traza un plan para probarlas (diseño); se miden las variables en un determinado contexto; se analizan las mediciones obtenidas utilizando métodos estadísticos, y se extrae una serie de conclusiones” (p. 432)

Por tanto, el enfoque cuantitativo se fundamenta en el procesamiento y análisis de datos cuantitativos o numéricos sobre las variables de estudio, vale mencionar que la investigación cuantitativa estudia la asociación o relación entre las variables que han sido cuantificadas, lo que ayuda aún más en la interpretación de los resultados, permitiendo motivar y reforzar el trabajo en equipo a través de la eficacia y eficiencia en la gestión empresarial y el trabajo. Es decir, que cuando hablemos de una investigación cuantitativa, es un método de investigación basado en los principios metodológicos de positivismo y neopositivismo y que adhiere al desarrollo de estándares de diseño estrictos antes de iniciar la investigación. Finalmente, el propósito de esta investigación es el estudiar algunos de los fenómenos cuantitativos y como estos se relacionan para lograr establecer y dar vista a la teoría que ya existe para poder hacer análisis estadísticos apoyándose de mediciones numéricas y análisis relevantes obtenidos de la siguiente investigación.

3.1.2. Diseño de la investigación

El diseño de la investigación es de tipo no experimental con una línea de tiempo transversal, debido, a que no se manipularan las variables de estudio a conveniencia, y el estudio se lo realizará en los periodos de tiempo pertenecientes al año 2019 y 2020.

3.1.3. Tipos de investigación

Dentro de los tipos de investigación utilizados para dar una respuesta a la problemática tenemos: a la investigación descriptiva y a la investigación correlacional.

- **Investigación descriptiva**

Según el autor Arias (2012) define la investigación descriptiva como:

La caracterización de un hecho, fenómeno, individuo o grupo, con el fin de establecer su estructura o comportamiento. Los resultados de este tipo de investigación se ubican en un nivel intermedio en cuanto a la profundidad de los conocimientos se refiere. (p. 24)

Esto, debido a que se analizó la variable cuantitativa de rendimiento financiero en las empresas de transporte de la ciudad de Tulcán, analizando estados financieros y describiendo su naturaleza.

- **Investigación correlacional**

Según Arias (2012): “La investigación correlacional es un tipo de método de investigación no experimental en el cual un investigador mide dos variables. Entiende y evalúa la relación estadística entre ellas sin influencia de ninguna variable extraña” (p. 32). Por tanto, en la presente investigación se necesitó aplicar la investigación de tipo correlacional (asociación de variables) la misma que permitió medir el grado de relación que existe entre la variable dependiente y la variable independiente, el desempeño financiero y la gestión administrativa respectivamente.

3.2. HIPÓTESIS

H0: La gestión administrativa se relaciona con en el desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán, provincia del Carchi.

H1: La gestión administrativa no se relaciona en el desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán, provincia del Carchi.

3.3. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

Dentro de las técnicas e instrumentos utilizados en la investigación referente al análisis de la gestión administrativa y el desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán provincia del Carchi, tenemos:

Tabla 1.
Instrumentos, técnicas y tipos de información

Tipo de información	Técnica	Instrumento
Primaria	Encuesta	Formularios estructurados
Secundaria	Análisis bibliográfico	Fichas bibliográficas de: - Artículos científicos, bibliografías relacionadas al tema de estudio, fundamentaciones teóricas, investigaciones como base para antecedentes, teorías estadísticas y demás.

Nota. La información obtenida de las fuentes primarias y secundarias, forman parte del proceso metodológico cuantitativo de la investigación.

3.4. DEFINICIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

3.4.1. Definición de variables

- **Variable dependiente**

Desempeño Financiero

Las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán en la provincia del Carchi que se analizaron en el tema de beneficios rentables, los recursos económicos y financieros de las sociedades anónimas y su rentabilidad, como factores más relevantes, forman parte de la variable dependiente porque son factores externos que no se pueden controlar dentro de la investigación sujeto de estudio.

- **Variable independiente**

Gestión Administrativa

En las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán en la provincia del Carchi se ha evidenciado que la gestión administrativa es muy limitada, pero a la vez son factores que se los puede controlar dentro de un entorno investigativo y se enfoca específicamente al proceso administrativo, la gestión del talento humano y la gestión financiera del negocio.

3.4.2. Operacionalización de variables

- **Variable independiente**

Tabla 2.
Operacionalización de la variable independiente

Variable	Dimensión	Indicadores	Técnica	Instrumentos
Gestión Administrativa	Proceso Administrativo	Planificación (Porcentaje de cumplimiento de objetivos)	Encuesta	Formulario 001
		Organización (Nivel de organización)		
		Dirección (Cumplimiento de metas)		
		Control (Cifra de cumplimiento de normas)		
	Recursos Humanos	Provisión de Talento Humano		
		Retención de Talento humano		
	Habilidades Administrativas	Mantenimiento de Talento Humano		
		Desarrollo de Talento Humano		
		Habilidades Técnicas (Nivel de capacidad y experiencia)		
		Habilidades Humanas "Trabajo en equipo"		
		Habilidades Conceptuales (Diagnosticar la toma de decisiones)		

- **Variable dependiente**

Tabla 3.
Operacionalización de la variable dependiente

Variable	Dimensión	Indicadores	Técnica	Instrumentos
Desempeño Financiero		Liquidez a corto y mediano plazo		
		Razones financieras		
		Deudas con entidades crediticias		
	Rendimiento	Rentabilidad sobre inversiones a corto plazo	Encuesta	Formulario 001
		Rentabilidad sobre inversiones a largo plazo		
		Rentabilidad	Control financiero permanente	
		Rentabilidad bruta, operacional y neta		

3.5. MÉTODOS UTILIZADOS

3.5.1. Método deductivo

Según Rodríguez y Pérez (2017):

El razonamiento deductivo, tuvo su origen entre los filósofos griegos. Aristóteles y sus discípulos lo implantaron como un proceso del pensamiento en el que, de afirmaciones generales, se llegaba a afirmaciones particulares que aplicaban las reglas de la lógica. Mediante la deducción se pasa de un conocimiento general a otro de menor nivel de generalidad. (p. 11)

Esto significa que las generalizaciones son un punto clave de análisis, y forman parte de un principio para realizar inferencias mentales y arribar a nuevas conclusiones lógicas para casos particulares en este caso la relación de dependencia entre el desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado y la gestión administrativa de las mismas. Todo esto con la finalidad de inferir en soluciones o características concretas a partir de generalizaciones, principios, leyes o definiciones universales de la investigación cuantitativa.

Así mismo, se puede indicar que el tipo de análisis realizado en este método va de lo más general a lo particular, y se realizan deducciones lógicas que originan nuevos hallazgos, principios y leyes de menor grado referente a las hipótesis planteadas.

3.5.2. Método analítico – sintético

Estos métodos de investigación se refieren a dos procesos intelectuales completamente inversos, los mismos que operan en unidad tanto para el enfoque cualitativo como para el enfoque cuantitativo, en donde se aplica el análisis y la síntesis.

Para Rodríguez y Pérez (2017):

Este método se refiere a dos procesos intelectuales inversos que operan en unidad: el análisis y la síntesis. El análisis es un procedimiento lógico que posibilita descomponer mentalmente un todo en sus partes y cualidades, en sus múltiples relaciones, propiedades y componentes. El análisis y la síntesis no son el resultado del pensamiento puro, sino que tienen una base objetiva en la realidad. Como el propio mundo es a la vez único y múltiple, los objetos, fenómenos y procesos de la realidad también lo son. (p. 9)

Por tanto, el análisis es un procedimiento lógico que posibilita descomponer mentalmente un todo en sus partes y cualidades, en sus múltiples relaciones, propiedades y componentes, mientras que la síntesis agrupa las partes y cualidades de un fenómeno en un todo, por ende, estos dos métodos se acoplan a las necesidades de la investigación, referente a los objetivos propuestos, a la formulación del problema, a las preguntas de investigación y sobre todo a la hipótesis que se tuvo que demostrar.

3.5.3. Población

La población objeto de estudio son las 45 sociedades anónimas de transporte pesado registradas oficialmente en cantón Tulcán. Por tanto, la población definida en la investigación forma parte de un censo, en donde el recuento total de las empresas forma parte del objeto de estudio.

Tabla 4.
Población objeto de estudio de la investigación

No	Nombre	Tipo	Ciudad	Tamaño
1	Transportes y Servicios Urgentes Internacionales TRANSURGINT S.A.	Anónima	Tulcán	pequeña
2	Comercio y Transporte Internacional de Carga Pesada ADUANORCARGO S.A.	Anónima	Tulcán	pequeña
3	Compañía de Transporte de Carga Pesada Nacional e Internacional TAPIA&YANDUN S.A.	Anónima	Tulcán	pequeña
4	Comercio y Transporte Internacional QUEUVID S.A.	Anónima	Tulcán	pequeña
5	Transporte de Carga Nacional e Internacional NUVESVERDES S.A.	Anónima	Tulcán	pequeña
6	ECUADORIAN TRANSPOT ASSISTANCE S.A.	Anónima	Tulcán	pequeña
7	DELISERTRANS S.A.	Anónima	Tulcán	pequeña
8	Transporte de Carga Nacional e Internacional LITECOMEXCARGA S.A.	Anónima	Tulcán	pequeña
9	Transporte Cerro Negro S.A.	Anónima	Tulcán	mediana
10	Gonzalo e. Montenegro Rodríguez Servicios de Transporte de Carga S.A.	Anónima	Tulcán	pequeña
11	Transporte Internacional de Carga JCORARNAVI S.A.	Anónima	Tulcán	pequeña
12	Transporte Pesado y Logística TRANSPAMED S.A.	Anónima	Tulcán	pequeña
13	Transportadora de carga AGUILA DORADA TAD S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa
14	Compañía de Transporte Pesado Titanes del Norte CIATITANORT S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa
15	Transportadora de Carga SEMMOVICAR S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa
16	Lucero & Romero Logística y Transporte S. A. L&RDLUTRANS	Anónima	Tulcán	pequeña
17	Compañía de Transporte Pesado Nacional e Internacional Dorado Arellano Asociados S.A.	Anónima	Tulcán	pequeña
18	Logística y Transporte AGENCOMEXCARGO S.A.	Anónima	Tulcán	pequeña
19	Compañía de carga Tulcán Expres EXPRETULCAN S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa
20	TRANSCAPICARG S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa
21	Compañía Pesado del Carchi TRANSCARET S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa
22	Compañía de Transporte de Carga Pesada TURBO EXPRESS COMTRATURES S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa
23	Internacional de Transporte Pesado NEWROADS S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa
24	VERY FAST TRANSPORT VEFATRANS S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa
25	BURBAYEP S.A. Internacional de Transporte Pesado y Logística	Anónima	Tulcán	pequeña
26	Compañía de Transporte de Carga Pesada Nacional e Internacional TRUKPARADYS S.A	Anónima	Tulcán	microempresa
27	Transporte y Servicios ALMEIDA MONTENEGRO S.A.	Anónima	Tulcán	pequeña
28	Compañía de Transporte Pesado TRANSTULCARGO S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa
29	INTRALCOMEX S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa
30	TRANSPORTE PESADO RODFRONTE S.A	Anónima	Tulcán	microempresa
31	TRANSTIC TRANSPORTE INTERNACIONAL Y COMERCIO S.A.	Anónima	Tulcán	pequeña
32	Servicio de Transporte Nacional e Internacional LESAYES S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa

33	Compañía de Transporte y Logística Julio Robles Castillo S.A TRANSJURO	Anónima	Tulcán	microempresa
34	Compañía de Transporte de Carga Pesada Nacional e Internacional LOGÍSTICADELNORTE S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa
35	Compañía de Transporte Pesado YANDUN & ENRIQUEZ YENQUEZ S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa
36	Consolidadora y transporte pesado AMEEXISCARGO S.A.	Anónima	Tulcán	pequeña
37	Compañía Ecuatoriana Andina de Transporte Pesado y Operadora Logística CETLOG S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa
38	Compañía de la Industria del Transporte Pesado del Carchi CITRAPCAR S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa
39	Compañía Unión de Transportistas Pesados del Norte UTRANLOGIS S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa
40	Compañía de Transporte SANTAMARTEDECUBA S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa
41	Transporte Carga Nacional e Internacional COMTRANSPORTILLA S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa
42	Compañía de Transporte de Carga Pesada Nacional e Internacional COMTRANCARCHI S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa
43	Transporte Pesado Nacional e Internacional de Sustancias Químicas y en General DACORTRANSP S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa
44	Compañía de Transporte Pesado de Carga Nacional e Internacional CONTRANSTUL S.A.	Anónima	Tulcán	microempresa
45	GRUASARCOS C.A.	Anónima	Tulcán	microempresa

Nota. Fuente. SUPERCAS (2019), Superintendencia de Compañías. Registro de transporte de carga pesada – Tulcán - Carchi

Es decir, la técnica de investigación aplicada es el censo, proceso que consiste en la recopilación de aspecto a un grupo de personas en un lugar determinado. Además, según Calle (2020)

Un censo se define como un conjunto de actividades destinadas a recoger, y recopilar el patrón o lista de la población de un pueblo determinado o nación, además de recolectar información demográfica, social y económica, para posteriormente ser evaluada, analizada y publicada. (p.54)

Finalmente, la unidad muestral, fue el grupo de elementos de la población anteriormente descrita, la misma que forman una sola unidad de estudio y con un fácil acceso a la información, en este caso, las 45 sociedades anónimas de transporte pesado registradas oficialmente en cantón Tulcán de la provincia del Carchi.

3.6. ANÁLISIS ESTADÍSTICO

3.6.1. Procesamiento de datos

El procesamiento de información referente a los datos obtenidos del estudio para el análisis de la gestión administrativa y el desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán provincia del Carchi, se consideró las siguientes etapas investigativas:

- a) Identificación de las variables de estudio,
- b) Determinación de la hipótesis,
- c) Determinación de la población y cálculo de la muestra,
- d) Determinación de los modelos estadísticos aplicables,
- e) Selección del Software estadístico para el procesamiento de datos
- f) Identificación de los modelos estadísticos descriptivos e inferenciales para el procesamiento de la información, y
- g) Presentación de los hallazgos más importantes de la investigación.

Todas estas etapas, forman parte de un proceso investigativo con enfoque cuantitativo.

3.6.2. Modelos estadísticos aplicables

Estadística descriptiva: Estos estadísticos permitieron la agrupación, generación, presentación y análisis de los principales resultados obtenidos en la investigación, debido a que permitió generar tablas de frecuencias absolutas y relativas, generar gráficas relacionadas a las variables de estudio y obtener estadísticos de medidas centrales como medias, medianas, mínimos y máximos, de acuerdo con las frecuencias obtenidas.

Regresión logística para relación de variables: Este modelo estadístico permitió generar la relación entre las dos variables, y comprobar a través de una correlación de Nagelkerke, la fuerza de dependencia entre la causa y el efecto. En este sentido este modelo ajusta los valores de las variables a fin de generar un modelo de regresión múltiple binario, que permitió predecir el comportamiento de las variables en escenarios reales a la investigación propuesta para el análisis de relación entre en desempeño financiero y la gestión administrativa. Además, Este análisis bivariado permitió identificar y determinar la relación de dependencia entre el desempeño financiero y la gestión administrativa de las sociedades anónimas de transporte pesado, a través de la prueba de dependencia de variables para aceptar o rechazar la hipótesis establecida.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. RESULTADOS DE LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y EL DESEMPEÑO FINANCIERO

A continuación, se presentan los hallazgos más importantes de la investigación referente al estudio de la gestión administrativa y el desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán en la provincia del Carchi. Presentando de manera analítica y sintética la información referente a las dos variables de estudio, todo esto con la finalidad de entender el comportamiento de la gestión administrativa frente al desempeño financiero. Además, hay que recalcar, que la información presentada es de fuente primaria, conjuntamente analizada con información secundaria.

4.1.1. Fortalezas y debilidades identificadas en la gestión administrativa y el desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán

Para identificar si los factores estudiados dentro de la gestión administrativa de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán, pueden considerarse como fortalezas o debilidades dentro del análisis estratégico de la situación de las empresas, se ha tomado en cuenta la media de respuesta de las personas objeto de estudio, en este caso a los presidentes, gerentes y talento humano del departamento de contabilidad. En donde, el valor de referencia para definir si pertenece a una fortaleza o debilidad es (0,5), valor obtenido de la siguiente fórmula: $(0 + 1) / 2 = 0,5$ (Valor mínimo más valor máximo, dividido entre dos).

Con estos resultados, se obtiene una visión mucho más clara y detallada de las empresas, en función a su situación interna actual. Además, hay que entender que una fortaleza es considerada como una función que se realiza de manera interna en la empresa de manera correcta, la misma que depende de ciertas habilidades y capacidades de las personas, en este caso del talento humano, definición sustentada por Ponce (2017), en donde indica que una fortaleza son: “Los recursos considerados valiosos y la misma capacidad competitiva de la organización como un logro que brinda ésta o una situación favorable en el medio social” (p. 115). De igual manera una debilidad para Porter citado por Ponce (2017): “Una debilidad se define como un factor que hace vulnerable a la organización o simplemente una actividad que

la empresa realiza en forma deficiente, lo que la coloca en una situación débil” (p. 115). Entendiendo así, que estos dos factores para ocasionar una posición competitiva débil frente a un mercado determinado, en este caso, el mercado de transporte pesado del cantón Tulcán. En este sentido, tras la información obtenida y el respectivo análisis de los datos se obtiene las fortalezas y debilidades de la gestión administrativa de las 45 sociedades anónimas de transporte pesado.

4.1.1.1. Resultados de las fortalezas y debilidades de la gestión administrativa

Con lo anterior, y analizando las medias estadísticas de las respuestas de las personas objeto de estudio, en relación con los 19 factores estudiados y que son parte de una evaluación de la gestión administrativa de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán, se presenta la siguiente tabla en donde se presenta los resultados de las evaluaciones estadísticas para cada uno de los factores estudiados.

Tabla 5.
Media de respuesta en función a los factores de gestión administrativa

Factores de la gestión Administrativa	Evaluación de los factores de la gestión administrativa				
	Mínimo	Máximo	Media	Fortaleza	Debilidades
Aplicación de un plan estratégico	0	1	0,89	X	
Existencia de un organigrama funcional y estructural	0	1	0,82	X	
Toma de decisiones de forma democrática	0	1	0,53	X	
Control y seguimiento de funciones administrativas	0	1	0,33		X
Aplicación de estrategias de retención del talento humano	0	1	0,40		X
Existencia de espacios laborales cómodos	0	1	0,40		X
Capacitaciones permanentemente a empleados	0	1	0,42		X
Solución de conflictos personales y laborales	0	1	0,42		X
Toma de decisiones administrativas	0	1	0,47		X
Procesos de mejora en la gestión administrativa	0	1	0,33		X
Trabajo en equipo y trabajo colaborativo	0	1	0,44		X
Cumplimiento de los objetivos de la empresa, por empleados administrativos	0	1	0,38		X
Cumplimiento del reglamento interno de la empresa	0	1	0,31		X
Formación educativa de bachillerato	0	1	0,49		X
Formación educativa de tercer nivel	0	1	0,42		X
Formación educativa de postgrado	0	1	0,36		X
Formación educativa bachillerato de los operarios	0	1	0,38		X
Formación educativa de tercer nivel de los operarios	0	1	0,53	X	
Formación educativa básica de los operarios	0	1	0,42		X

Nota. Los valores estadísticos de las medias, son los indicadores referenciales para definir si el factor descrito se considera como una fortaleza o una debilidad, tomando que el valor de referencia puede ser mayor o menor a 0,5.

En este sentido, se puede observar que en función de las respuestas y de la información obtenida, cada factor es relevante para poder evaluar la gestión administrativa de las sociedades

anónimas de transporte pesado, es decir definir de manera clara cuáles son sus fortalezas y debilidades. Adicionalmente, se presenta que del total de los factores evaluados (19 en total), solo cuatro son considerados como fortalezas, debido a que superan la media establecida de (0,5) mientras que quince factores son considerados como debilidades (inferiores a 0,5), dentro de la variable de la gestión administrativa. Logrando así identificar de manera clara y precisa las fortalezas y debilidades de la situación diagnóstica de las empresas.

4.1.1.2. Fortalezas identificadas en la gestión administrativa

Tabla 6.
Fortalezas de la gestión administrativa de las sociedades anónimas de transporte pesado

Factores de la gestión administrativa	Evaluación de los factores de la gestión administrativa		
	Media	Fortaleza	Debilidades
Aplicación de un plan estratégico	0,89	X	
Existencia de un organigrama funcional y estructural	0,82	X	
Toma de decisiones de forma democrática	0,53	X	
Formación educativa de tercer nivel de los operarios	0,53	X	

Nota. Los valores estadísticos de las media, son los indicadores referenciales para definir si el factor descrito se considera como una fortaleza o una debilidad, tomando que el valor de referencia puede ser mayor o menor a 0,5.

Dentro de las fortalezas identificadas, en la evaluación de los factores de la gestión administrativa de las 45 sociedades anónimas de transporte pesado del Cantón Tulcán, encontramos las siguientes: la aplicación de un plan estratégico, la existencia de un organigrama funcional y estructural, la toma de decisiones de forma democrática y la formación educativa de tercer nivel de los operarios, todo esto fundamentado en los siguientes resultados: Dentro de la pregunta, sobre si se aplica un plan estratégico dentro de las sociedades anónimas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán, se indica que solo el 11,10% del total de las respuestas, afirman que no utilizan esta herramienta de gestión, lo que equivale a cinco respuestas del talento humano de empresas de transporte pesado, representados por el presidente, el gerente o el departamento de contabilidad.

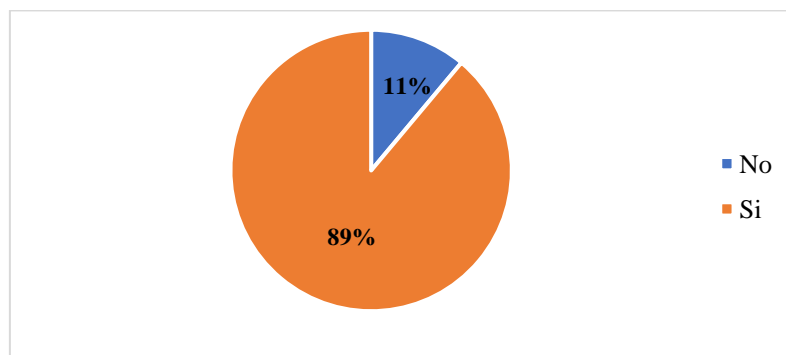


Figura 2. Aplicación de un plan estratégico según el TH de las empresas

En la figura anterior, se presenta los resultados vinculados a la aplicación de un plan estratégico, con una respuesta afirmativa sobre el uso de un plan estratégico (88,90%), de parte del talento humano administrativo de las sociedades anónimas de transporte pesado. Además, hay que tomar en cuenta que la respuesta positiva recae en las afirmaciones de los presidentes o gerentes de estas empresas, quienes son los encargados de planificar y hacer conocer los planes y lineamientos estratégicos dentro de las empresas.

De igual manera, según Burns y Stalker, citados por Marín (2015), indica que la existencia de una estructura funcional y organizacional se enmarca dentro de la Teoría de la Contingencia Estructural “La cual surge para mostrar (...) que no existe una única forma de estructuración, pues la división del trabajo y su coordinación, dependerán de diversos factores y de las condiciones situacionales en las cuales la organización opera” (p. 45). Por tal motivo, la existencia de estas herramientas de planificación dentro de las sociedades anónimas de transporte, son de vital importancia, si se desea optimizar trabajo y evitar duplicidad de tareas. Es así, que el talento humano las sociedades anónimas de transporte pesado, indican con un 17,80% que en sus empresas no existe un organigrama funcional o estructural correctamente definido, esto puede darse por diferentes motivos, entre uno de ellos, es la correcta gestión de los directivos, en donde sin necesidad de socializar un documento escrito, sabe cómo delegar funciones correctamente e indicar los grados de jerarquía de cada empleado o trabajador.

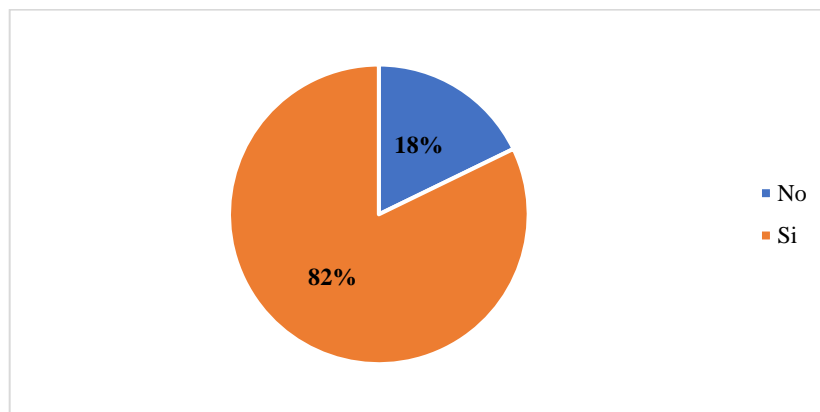


Figura 3. Existencia de un organigrama funcional y estructural según el TH de la empresa

Mientras que 37 empresas, del total de sociedades anónimas objeto de estudio representadas por el 82,20%, indican positivamente que, si existe un organigrama funcional y estructural correctamente planificado, y con esto se conoce las diferentes jerarquías, obligaciones y responsabilidades de cada persona dentro de la empresa. Entendiendo que esta herramienta forma parte de una correcta gestión administrativa por parte de los directivos.

Para Acevedo, Linares y Cachay (2010) la toma de decisiones dentro de la gestión administrativa plantea una visión divergente de la situación general que se presentan en operaciones normales de las empresas. Tomar decisiones implica enfocarse en resultados y objetivos, los mismos que pueden cambiar o mejorar una situación. El proceso de toma de decisiones como un proceso de gestión, debe de ser colaborativo y participativo entre todos los colaboradores de la empresa, y más si son empresas constituidas bajo una personería jurídica de sociedades anónimas, en donde las responsabilidades de crecimiento dependen los altos directivos de las empresas. Por ello, dentro del porcentaje de respuesta sobre si la toma de decisiones dentro de las empresas es de forma democrática, el 46,70% del total de las sociedades anónimas encuestadas, indican que no se toma decisiones, previa a una consulta democrática sobre el futuro de la empresa.

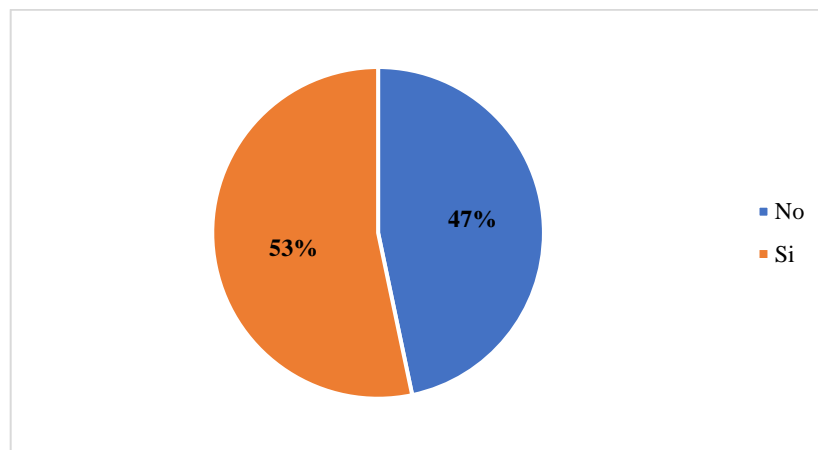


Figura 4. Toma de decisiones de forma democrática según el TH de la empresa

Mientras que 24 del total de las empresas encuestadas con una respuesta del 53,33%, indican que la toma de decisiones sobre el futuro de las empresas en el mercado de transporte pesado en la ciudad de Tulcán, si se la realizan de forma democrática, lo que significa que todos los procesos de, contratación de talento humano, inversiones a corto y largo plazo, modernización vehicular y mejoras en los sistemas de transporte, son democráticamente socializado y consultado con la mayoría del talento humano de las empresas.

Por último, el factor identificado como fortaleza, es el relacionado al nivel de formación académica de tercer nivel del talento humano, debido a que la formación, influye de manera positiva en el desarrollo y el crecimiento de las empresas, debido a que el talento humano demuestra capacidades, actitudes y habilidades nuevas para realizar de manera correcta su trabajo.

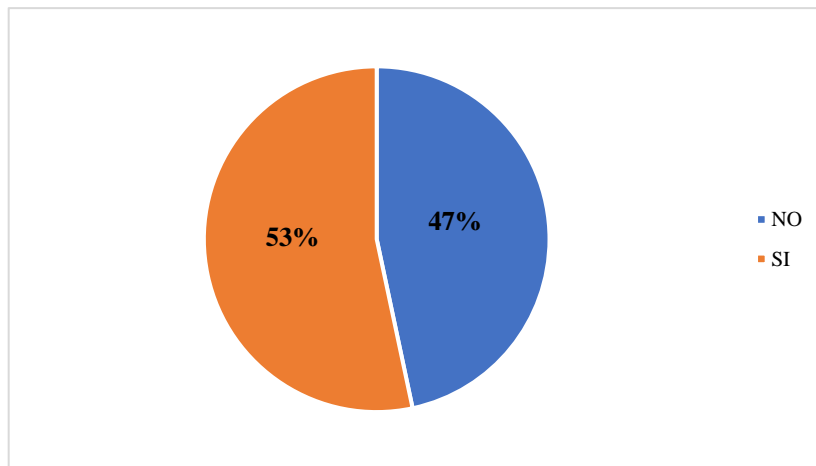


Figura 5. Formación educativa de tercer nivel de los operarios

En este sentido, 24 del total de las empresas de transporte pesado estudiadas, indican que dentro de su estructura personal, si existe talento humano con formación educativa de tercer nivel, que en gran medida sus conocimientos y destrezas, son los recursos más importantes para estas empresas. Mientras que el 47% del total, indican que no poseen dentro de su estructura talento humano con formación en tercer nivel, específicamente en la parte de operaciones de las sociedades anónimas de transporte pesado.

4.1.1.3. Debilidades identificadas en la gestión administrativa

De igual manera, para identificar las debilidades de la gestión administrativa, se tomó en cuenta las medias de respuesta que son inferiores a (0,5) obteniendo que, del total de los factores analizados, 15 factores están considerados como debilidades.

Todo esto en función a la respuesta emitida por las personas objeto de estudio. Además, hay que destacar que los factores que a continuación se presentan como: el control y seguimiento de funciones administrativas, la aplicación de estrategias de retención del talento humano, la existencia de espacios cómodos, la solución de conflictos personales, los procesos de mejora en la gestión administrativa, el cumplimiento de objetivos, el trabajo colaborativo, el cumplimiento del reglamento interno y la formación educativa de los operarios y administrativos, son factores necesarios para la gestión de las empresas, pero que de una u otra forma son aspectos poco potenciados por los directivos o gerentes de la empresa, ocasionando un proceso de estancamiento y de poca diferenciación sobre el mercado y la competencia de transporte pesado.

Tabla 7.
Debilidades de la gestión administrativa de las sociedades anónimas de transporte pesado

Factores de la gestión administrativa	Evaluación de los factores de la gestión administrativa		
	Media	Fortaleza	Debilidades
Control y seguimiento de funciones administrativas	0,33		X
Aplicación de estrategias de retención del talento humano	0,40		X
Existencia de espacios laborales cómodos	0,40		X
Capacitaciones permanentemente a empleados	0,42		X
Solución de conflictos personales y laborales	0,42		X
Toma de decisiones administrativas	0,47		X
Procesos de mejora en la gestión administrativa	0,33		X
Trabajo en equipo y trabajo colaborativo	0,44		X
Cumplimiento de los objetivos de la empresa, por empleados administrativos	0,38		X
Cumplimiento del reglamento interno de la empresa	0,31		X
Formación educativa de bachillerato	0,49		X
Formación educativa de tercer nivel	0,42		X
Formación educativa de postgrado	0,36		X
Formación educativa bachillerato de los operarios	0,38		X
Formación educativa básica de los operarios	0,42		X

Nota. Los valores estadísticos de las media, son los indicadores referenciales para definir si el factor descrito se considera como una fortaleza o una debilidad, tomando que el valor de referencia puede ser mayor o menor a 0,5.

En la anterior tabla, se presenta los factores identificados como debilidades, que de igual manera se sustentan en las respuestas omitidas por las personas objeto de estudio y que pertenecen al talento humano de las 45 sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán. El control y seguimiento de las funciones administrativas según el talento humano de las sociedades anónimas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán, indican en un 66,70% que no existe un proceso de control y seguimiento sobre la gestión administrativas de las empresas, esto se puede dar debido a que el proceso administrativo de las mismas puede centrarse solo en la planificación y en la organización de actividades, y hasta la dirección de las funciones administrativas, pudiéndose lograr las metas y objetivos, sin necesidad de un seguimiento continuo.

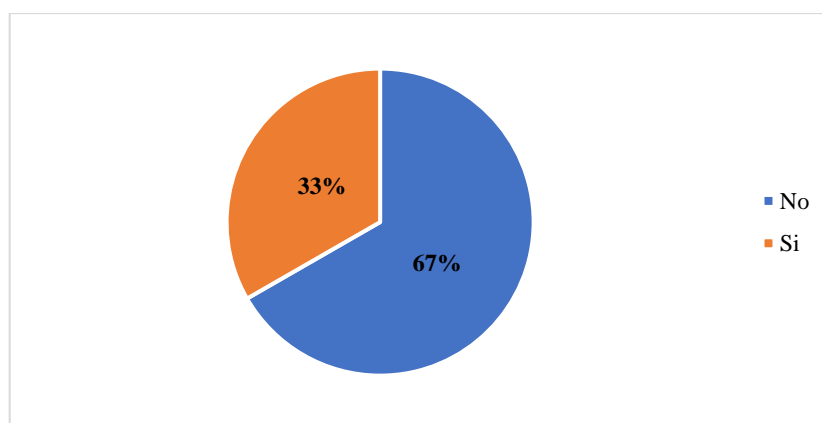


Figura 6. Control y seguimiento de las funciones administrativa según el TH

De igual manera, solo el 33,30% del total de las respuestas, es decir, 15 empresas de transporte pesado realizan correctamente dentro de sus planificaciones administrativas y de gestión, un proceso de control y seguimiento para alcanzar metas y objetivos. Además, hay que tomar en cuenta, que esta respuesta está directamente relacionada al rendimiento financiero que puede ser positivo o negativo para las empresas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán, debido a que se optimiza procesos y se controla a tiempo posibles desaciertos en relación con la toma de decisiones.

En la retención del talento humano, forma parte de un proceso sistemático de gestión de personas, en donde la organización, no sólo consigue captar y aplicar en forma conveniente sus recursos humanos, sino que también los mantiene satisfechos, a largo plazo, dentro de la organización. Según Chiavenato (2009): “La retención de las personas exige poner atención especial a un conjunto de cuestiones, entre las cuales sobresalen los estilos administrativos, las relaciones con los empleados y los programas de higiene y seguridad en el trabajo” (p. 440).

Es así que este proceso debe consolidarse como una de las estrategias en donde las sociedades anónimas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán, pueda retener a su capital máspreciado y valioso que son las personas. Es así, que dentro de la pregunta de si se aplican estrategias de retención del talento humano, un 60,00% de las empresas encuestadas manifiestan que no aplican este tipo de estrategias dentro de su gestión administrativa, entendiendo que las personas que trabajan o laboran dentro de estas empresas no poseen las garantías laborales necesarias para poder preservar sus puestos de trabajo a largo plazo.

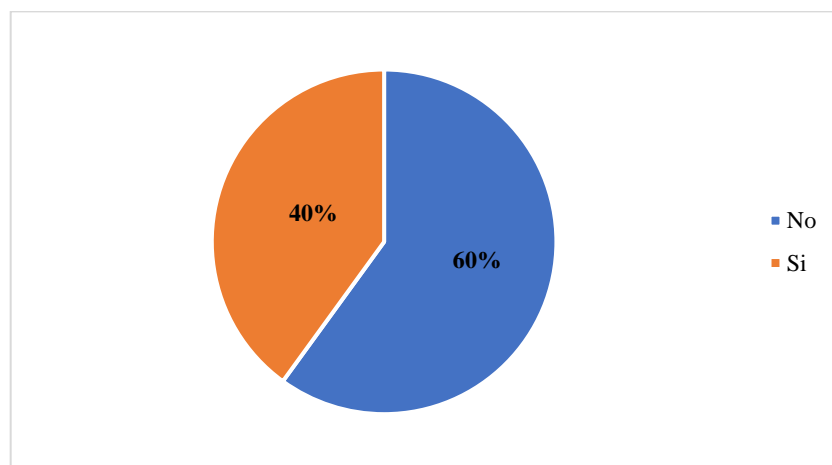


Figura 7. Aplicación de estrategias de retención del talento humano en las empresas

Además, según la frecuencia de respuesta, solo el 40,00% de las empresas encuestadas (18 sociedades anónimas), aplican estrategias de retención del talento humano, haciendo referencia a que los trabajadores han sido sinónimo de desarrollo y representan una inversión a largo plazo, en donde las capacitaciones, destrezas, habilidades y conocimientos adquiridos en los diferentes puestos de trabajo, son el capital más importante de estas empresas.

De igual manera, en el contexto laboral de eficiencia y eficacia, los espacios o estaciones laborales forman parte de un proceso de planificación en donde se asegura que el talento humano pueda realizar sus actividades y obligaciones de la mejor manera posible, sintiéndose seguros, a gustos, cómodos, tranquilos y sobre todo motivados, la inexistencia o carencia de estos espacios puede bajar la productividad y por ende la eficacia y eficiencia del trabajo (Catillo, Gatti y Oviedo, 2014). Por tal motivo, planificar e implementar este tipo de espacios laborales, puede lograr un crecimiento de la organización, como del talento humano que labora día a día.

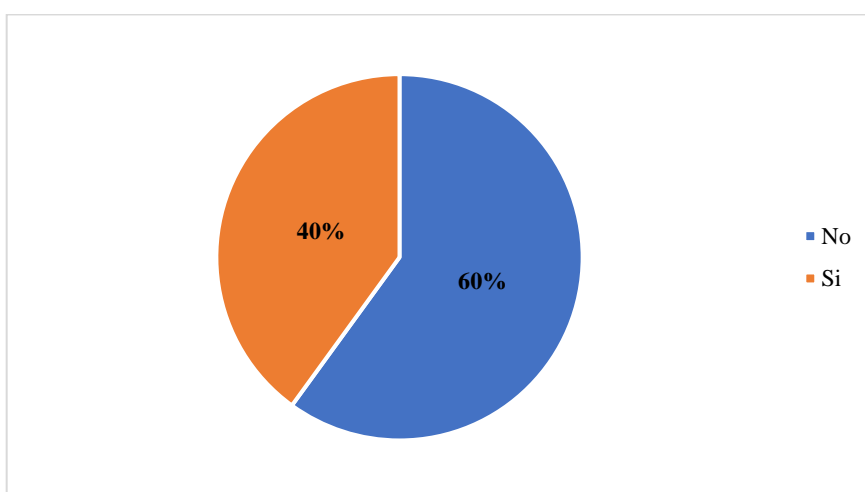


Figura 8. Existencia de espacios laborales cómodos por parte del TH de las empresas

En este sentido, las sociedades anónimas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán, tras un estudio referente a la existencia de espacios laborales cómodos, indican en un 60%, que no lo disponen, esto hace referencia a que 27 sociedades anónimas de transporte pesado del total de las estudiadas no conciben que dentro de su lugar de trabajo exista un espacio cómodo en donde se puedan desarrollar y sentirse a gustos para laborar. Mientras que solo 18 empresas del total indican que si poseen espacios físicos cómodos para que su talento humano pueda desarrollar actividades diarias con eficiencia y eficacia.

Para Chiavenato, citado por Bermúdez (2015) indica que el proceso de capacitación es una herramienta de proceso educacional de carácter estratégico aplicado de manera organizada y sistémica. “Mediante el cual el talento humano de las organizaciones o empresas adquieren o desarrollan conocimientos y habilidades específicas relativas al trabajo, y modifica sus actitudes frente a aspectos de la organización, el puesto o el ambiente laboral” (p. 7). Entendiendo que una capacitación permanente dentro de las empresas desarrolla nuevas habilidades, destrezas y aptitudes en el talento humano, una realidad que no es ajena a las planificaciones que se deben de realizar para capacitar a los trabajadores de las sociedades anónimas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán.

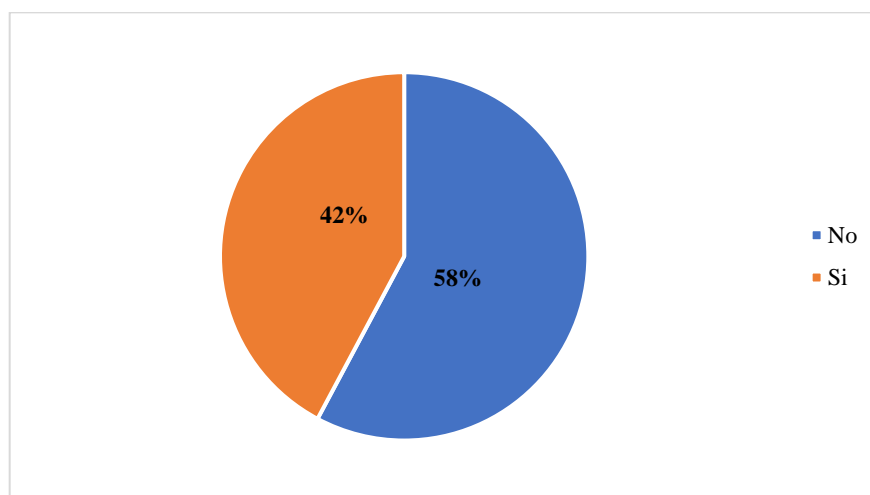


Figura 9. Capacitaciones permanentes a empleados por parte del TH de las empresas

Es así, que dentro del estudio realizado a las 45 sociedades anónimas el 57,80% del total, indican no realizan o reciben capacitaciones permanentes para desarrollar nuevas capacidades y fortalecer sus conocimientos profesionales, entendiéndose que el talento humano no tiene oportunidades de desarrollarse profesionalmente con nuevas y mejoradas técnicas y procedimientos de trabajo. Además, solo el 42,20% que está representado por 19 empresas afirman que si realizan planificaciones para desarrollar capacitaciones para el talento humano de las empresas de transporte pesado.

Otro resultado de este estudio referente a la gestión del talento humano de las empresas de transporte pesado es acerca de las estrategias tomadas a base de la solución de conflictos personales y laborales, debido a que estos incidentes dentro de las empresas pueden ocasionar un ambiente laboral corrosivo y puede perjudicar en gran medida las diferentes operaciones y actividades internas de las empresas, reduciendo su competitividad y su calidad de servicio.

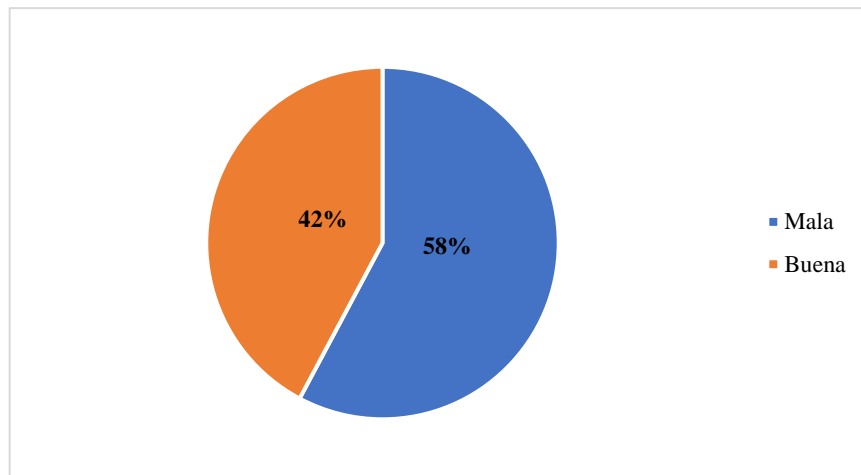


Figura 10. Solución de conflictos personales y laborales por parte del TH de las empresas

Es así, que en un 42,20% de las respuestas de los encuestados, afirman que la solución de conflictos personales y laborales, ejecutados por los administrativos de las empresas es mala, esto se puede dar a diferentes factores, entre el más importante es que el proceso de conciliación o diálogo entre las partes involucradas no tiene el potencial motivacional para hacer entender al talento humano que la mejor manera de llevar un ambiente de trabajo es en base a las relaciones y el buen acuerdo de trabajo entre el talento humano de la empresa. Mientras que 26 personas de las empresas del total de las encuestadas afirman que el proceso de solución de conflictos es buena o positiva, con una respuesta del 57,80%.

Adicionalmente, dentro del análisis de la gestión del talento humano, se es necesario conocer cómo funcionan los procesos de trabajo en equipo y el trabajo colaborativo dentro de las empresas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán, con la finalidad de entender si la gestión administrativa de las mismas posee un direccionamiento y lineamiento al logro de objetivos y desarrollo empresarial, los mismos que resultan positivos en la rentabilidad económica de las empresas. Es así, que con una respuesta del 44,40% del total de los encuestados, representados por 20 empresas de transporte pesado, indican que es positivo y existe un buen trabajo en equipo y un buen proceso colaborativo entre compañeros de trabajo y directivos de la empresa. Además, 25 respuestas de las empresas estudiadas afirman que no existe un buen trabajo en equipo y sobre todo el trabajo colaborativo, se ve limitado a cada una de las responsabilidades y tareas de cada talento humano dentro de las empresas, esto en gran medida, se debe a que cada empleado posee espacios de trabajos diferentes y sobre todo distanciados debido a la actividad económica de transporte pesado. En donde solo directivos permanecen en oficina.

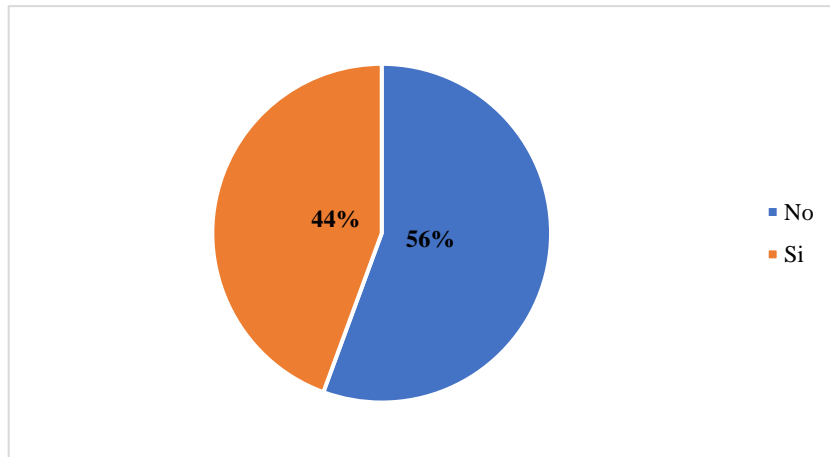


Figura 11. Trabajo en equipo y trabajo colaborativo por parte del TH de las empresas

Otro factor analizado en este estudio fue el cumplimiento de los objetivos en las sociedades anónimas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán. Entendiendo así, que sus diferentes operaciones comerciales, deben de orientarse a alcanzar metas a corto largo plazo, siempre y cuando exista un objetivo propuesto y que debe de ser cumplido por todos los departamentos de la empresa.

Es así que del total de las personas encuestadas indican en un 62,20% que no se da un cumplimiento de los objetivos propuestos en la planificación estratégica de las empresas de transporte pesado, esto debe de ser el resultado de diferentes factores externos que no permiten alcanzar las metas establecidas, entre ellos, los factores económicos, políticos y legales que regulan las operaciones comerciales de las empresas de trasporte pesado en Ecuador.

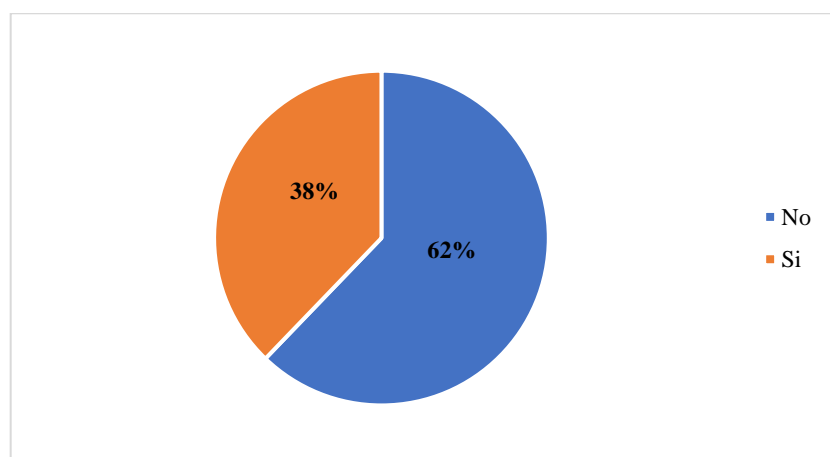


Figura 12. Cumplimiento de los objetivos de la empresa, por parte de los empleados administrativos

Mientras, que del total solo el 37,80% del total de las personas encuestadas, representado por solo 17 empresas de transporte pesado, afirman que, si se cumplen los objetivos de la empresa, y que este logro a corto y largo plazo se debe en gran medida por la gestión de los altos directivos de las empresas. Lo que ha permitido direccionar y controlar las operaciones de las empresas de la mejor manera posible frente al mercado de servicios de transporte pesado en la ciudad de Tulcán.

Otro componente de la planificación estratégica que se estudió fue el cumplimiento del reglamento interno de las empresas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán, en donde el 68,90% del total de los encuestados pertenecientes al talento humano de las sociedades anónimas indican que no dan cumplimiento al reglamento interno, respuesta que es afirmada por administrativos que forman parte de presidencia, gerencia o del departamento de contabilidad. Este incumplimiento puede darse de por muchos factores internos, entre el más importante es que no exista un reglamento que estipule normativas y reglamentos frente a las operaciones diarias de trabajo, o solamente no es necesario acatar reglas en un ambiente de trabajo en donde existe total confianza hacia las operaciones y actividades que realizan todo el personal de las empresas, en este caso el talento humano.

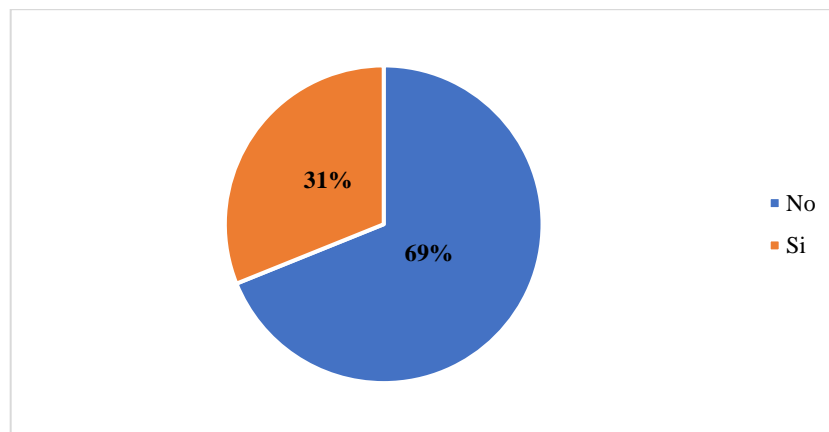


Figura 13. Cumplimiento del reglamento interno de la empresa

Mientras, que solo el 31,10% que equivalen a 14 empresas de transporte pesado, indican que, si se da un cumplimiento eficaz del reglamento interno existente en las empresas, refirmando el compromiso de los altos directivos por dar cumplimiento a una planificación estratégica dentro de sus organizaciones. Además, hay que recalcar, que el trabajo planificado y organizado de las empresas, dentro de este porcentaje, poseen más competitividad y liderazgo en el mercado de servicio de transporte pesado, debido a que la planificación estratégica, es un sinónimo de posicionamiento y diferenciación.

De igual manera, el control dentro del proceso administrativo es la cuarta etapa que pretende asegurar la consecución eficaz de las diferentes metas y objetivos propuestos en la planificación empresarial, para lo cual, el control se centra específicamente en actuar correctamente para que los resultados generados en las tres fases anteriores sean los deseados por la planificación. Además, el seguimiento forma parte del proceso de control, en donde se establece pautas de evaluación sobre cada proceso y actividad de la empresa, con esto, todas las funciones administrativas trabajan bajo un lineamiento propio de cada empresa (Dextre y Del Pozo, 2014).

Para este estudio, el control y seguimiento de las funciones administrativas según el talento humano de las sociedades anónimas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán, indican en un 66,70% que no existe un proceso de control y seguimiento sobre la gestión administrativa de las empresas, esto se puede dar debido a que el proceso administrativo de las mismas puede centrarse solo en la planificación y en la organización de actividades, y hasta la dirección de las funciones administrativas, pudiéndose lograr las metas y objetivos, sin necesidad de un seguimiento continuo.

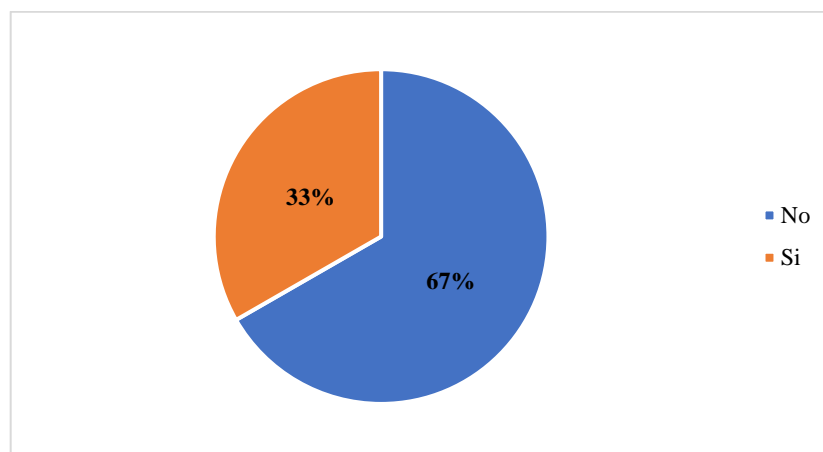


Figura 14. Control y seguimiento de las funciones administrativa según el TH

De igual manera, solo el 33,30% del total de las respuestas, es decir, 15 empresas de transporte pesado realizan correctamente dentro de sus planificaciones administrativas y de gestión, un proceso de control y seguimiento para alcanzar metas y objetivos. Además, hay que tomar en cuenta, que esta respuesta está directamente relacionada al rendimiento financiero que puede ser positivo o negativo para las empresas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán, debido a que se optimiza procesos y se controla a tiempo posibles desaciertos con relación a la toma de decisiones. Además, dentro de la gestión administrativa hay que tomar en cuenta que la toma de decisiones por parte de los administrativos sea esta participativa o no, es una de las

herramientas de crecimiento más importantes para las empresas, debido a que las buenas decisiones tomadas en tiempo y espacio exacto permiten establecer pautas de crecimiento económico y desarrollo competitivo sobre el mercado, en este caso de las empresas de transporte de la ciudad de Tulcán.

En este sentido, según la respuesta de las personas encuestadas pertenecientes a las áreas administrativas de las empresas, indican que no existe una correcta planificación para tomar decisiones sobre los procesos de mejoras de la gestión administrativa, con un porcentaje del 66,70%, indicando en gran medida que existe un estancamiento administrativo sobre los diferentes procesos internos y externos de las empresas. Mientras que solo el 33,30% representadas por 15 empresas, indican que, si aplican procesos de mejora sobre la gestión administrativa de las empresas, respuesta ratificada por la presidencia, gerencia y los departamentos contables.

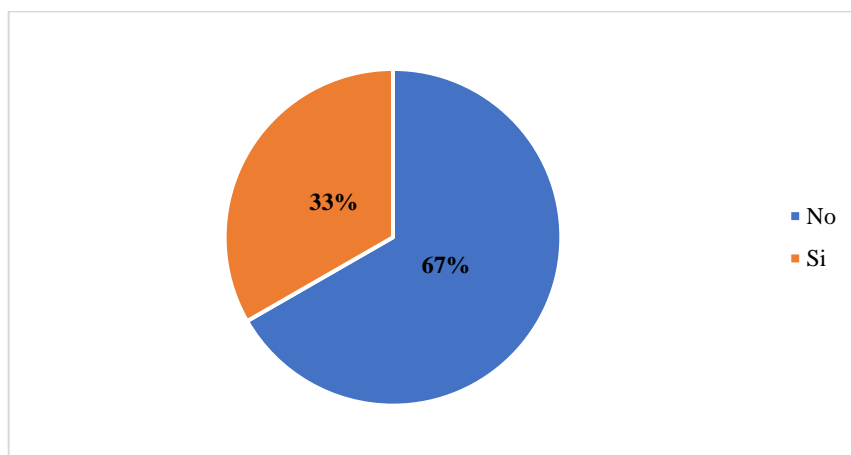


Figura 15. Proceso de mejoras en la gestión administrativa por parte del TH de las empresas

Con estos resultados se da a conocer la situación de la gestión administrativa de las sociedades de transporte pesado de la ciudad de Tulcán, desde las concepciones de planificación estratégica, gestión del talento humano y la gestión administrativa en sí. Para esto, hay que entender que el concepto de gestión administrativa según Servulo (2002) consiste en todas las actividades que se emprenden y se coordinan al esfuerzo de un grupo, es decir coordinar esfuerzos para alcanzar metas y objetivos determinados, a través de la planeación, organización, dirección y control de procesos y actividades.

Con esto, y tomando en cuenta los resultados obtenidos de la gestión administrativa de las empresas (sociedades anónimas) de transporte pesado, se puede indicar que poseen una estructura que inicia en la planificación y termina en el proceso de control, existiendo sin duda

problemas administrativos que ocasiona altos y bajos sobre la correcta toma de decisiones. Finalmente, a partir de estos primeros resultados se puede obtener una visión mucho más clara sobre cuáles son las fortalezas y debilidades de las gestiones administrativas de estas empresas. Existiendo más debilidades que fortalezas en el componente de la gestión administrativa, que en gran medida no es sinónimo de pérdidas económicas y bajas en la rentabilidad, pero si se pudiera optar por planificaciones y estrategias encaminadas a generar mucha más competitividad en el mercado de servicio, del transporte pesado en el Cantón Tulcán.

4.1.1.1. Resultados de las fortalezas y debilidades del desempeño financiero

De igual manera, para obtener las fortalezas y debilidades del desempeño financiero de las 45 sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán, se realizó una evaluación de la media de respuesta de los factores de mayor relevancia de la variable anteriormente mencionada, obteniendo los siguientes resultados.

Tabla 8.
Evaluación de las fortalezas y debilidades del desempeño financiero

Factores del desempeño financiero	Evaluación de los factores del desempeño financiero				
	Mínimo	Máximo	Media	Fortalezas	Debilidades
Liquidez en el corto plazo	0	1	0,62	X	
Liquidez en el mediano plazo	0	1	0,67	X	
Deudas al corto plazo	0	1	0,73	X	
Deudas al mediano plazo	0	1	0,69	X	
Deudas al largo plazo	0	1	0,71	X	
Deudas en instituciones financieras	0	1	0,64	X	
Deudas en casas comerciales	0	1	0,78	X	
Deudas con terceros	0	1	0,80	X	
Deudas son hipotecarias	0	1	0,78	X	
Deudas son prendarias	0	1	0,82	X	
Control financiero permanente	0	1	0,82	X	
Incremento de ingresos en el último semestre	0	1	0,89	X	
Incremento del margen neto en el último semestre	0	1	0,82	X	
Incremento del margen bruto en el último semestre	0	1	0,89	X	
Inversiones en tecnología	0	1	0,73	X	
Renovación de la flota vehicular	0	1	0,71	X	
Incremento de la flota vehicular	0	1	0,87	X	
Mejora de la infraestructura	0	1	0,80	X	
Rentabilidad de la actividad económica	0	1	0,82	X	
Liquidez en el largo plazo	0	1	0,89	X	
Los ingresos cubren las obligaciones y no reducen la liquidez	0	1	0,82	X	
Utilidad bruta de la empresa	0	1	0,80	X	
Utilidad neta de la empresa	0	1	0,93	X	
Utilidad operacional de la empresa	0	1	0,76	X	

Nota. Los valores estadísticos de las media, son los indicadores referenciales para definir si el factor descrito se considera como una fortaleza o una debilidad, tomando que el valor de referencia puede ser mayor o menor a 0,5.

De los 24 factores evaluados como parte del desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado, la totalidad, es decir el 100%, son factores que se desempeñan como fortalezas, debido a que todos estos, sobrepasan la media establecida del 0,5. En este caso, según la información obtenida y la evaluación de los resultados, no existe debilidades potenciales en los cuales las empresas centren sus esfuerzos para minimizar este factor.

4.1.1.4. Fortalezas identificadas en el desempeño financiero

Como se lo indicó anteriormente, en esta evaluación solo se identificó fortalezas dentro de la variable del desempeño financiero, indicando que las actividades relacionadas a esta variable son completamente factibles y positivas dentro del diagnóstico de situación de las 45 sociedades anónimas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán.

Tabla 9.
Fortalezas del desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado

Factores del desempeño financiero	Evaluación de los factores del desempeño financiero				
	Mínimo	Máximo	Media	Fortalezas	Debilidades
Liquidez en el corto, mediano y largo plazo	0	1	0,77	X	
Deudas al corto, mediano y largo plazo	0	1	0,71	X	
Deudas en instituciones financieras, casas comerciales, con terceros, hipotecarias y prendarias	0	1	0,75	X	
Control financiero permanente	0	1	0,82	X	
Incremento de ingresos netos y brutos en el último semestre	0	1	0,87	X	
Inversiones en tecnología	0	1	0,73	X	
Renovación e incremento de la flota vehicular	0	1	0,75	X	
Mejora de la infraestructura	0	1	0,80	X	
Rentabilidad de la actividad económica	0	1	0,82	X	
Los ingresos cubren las obligaciones y no reducen la liquidez	0	1	0,82	X	
Utilidad bruta, neta y operacional de la empresa	0	1	0,83	X	

Nota. Los valores estadísticos de las media, son los indicadores referenciales para definir si el factor descrito se considera como una fortaleza o una debilidad, tomando que el valor de referencia puede ser mayor o menor a 0,5.

En este sentido, al no existir medias bajo el (0,5), en la evaluación de los factores del desempeño financiero, se ha decidido que para este análisis se tome los valores menores a (0,8) como debilidades de esta variable. Por tanto, las variables definidas como fortalezas son seis, las cuales son: realización de un control financiero permanente, el incremento de ingresos netos y brutos en el último semestre, mejora de la infraestructura de las empresas, buena rentabilidad de la actividad económica comercial, ingresos que, si cubren con las obligaciones y que a su vez no reducen la liquidez, y la positiva utilidad bruta, neta y operacional de los últimos periodos comerciales. Esto además ratifica que, en relación de las respuestas de los encuestados,

la mayoría de los factores tuvieron una confirmación relativa hacia la opción de respuesta, que, en términos de porcentajes, supera el 70% del total de respuestas para cada factor evaluado.

4.1.1.5. Debilidades identificadas en el desempeño financiero

Tabla 10.
Debilidades del desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado

Factores del desempeño financiero	Evaluación de los factores del desempeño financiero				
	Mínimo	Máximo	Media	Fortalezas	Debilidades
Liquidez en el corto, mediano y largo plazo	0	1	0,77		X
Deudas al corto, mediano y largo plazo	0	1	0,71		X
Deudas en instituciones financieras, casas comerciales, con terceros, hipotecarias y prendarias	0	1	0,75		X
Inversiones en tecnología	0	1	0,73		X
Renovación e incremento de la flota vehicular	0	1	0,75		X

Nota. Los valores estadísticos de las media, son los indicadores referenciales para definir si el factor descrito se considera como una fortaleza o una debilidad, tomando que el valor de referencia puede ser mayor o menor a 0,5.

Como se había mencionado, para definir y especificar las debilidades en la variable del desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán, se ha tomado en cuenta los factores con una media inferior a (0,80). En este sentido, encontramos como debilidades moderadas a: a la liquidez en el corto, mediano y largo plazo, con una media de (0,77) resultante del promedio de tres factores individuales descritos en la tabla 8.

Además, otros factores considerados como debilidad evaluados y definidos son: Desudas a corto, mediano y largo plazo, siendo en este último un factor en donde las sociedades anónimas poseen deudas pendientes de pago por adquisiciones de préstamos para capital fijo y capital de trabajo, lo que se refleja en deudas en instituciones financieras y deudas hipotecarias, en otros casos deudas con terceros, con casas comerciales o simplemente deudas prendarias.

Finalmente, los dos últimos factores hacen referencia a la moderada inversión en producto e instalaciones con aplicaciones tecnologías, con una media de respuesta de (0,73) y el otro factor está relacionado con la renovación e incremento de la flota vehicula, de igual manera con un crecimiento moderado con una media de respuesta del (0,73). De esta manera, se da respuesta a la primera pregunta de investigación relacionada a cuáles son las fortalezas y debilidades identificadas en la gestión administrativa y desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado en el cantón Tulcán, Entendiendo que cada factor interno, es parte de un proceso de investigación cuantitativa.

Diagnóstico interno de la gestión administrativa y el desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado

Para entender el diagnóstico interno de la gestión administrativa y el desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán, hay que conocer la definición de la matriz FODA, que es una herramienta de evaluación de los factores internos y externos a las empresas, la cual fue desarrollada por Thompson y Strikland en 1998, con la finalidad de estimar el efecto de las estrategias que logren un equilibrio o ajuste entre las capacidades internas de las empresas y la situación externa de las mismas. En esta matriz se evalúa, las fortalezas, las oportunidades, las debilidades y las amenazas, como ya se lo describió anteriormente. En este sentido, y tras los resultados anteriormente obtenidos se procede a presentar solo la evaluación de los factores internos referente a la gestión administrativa y al desempeño financiero de las empresas objeto de estudio.

Fortalezas y debilidades de la gestión administrativa

Con el diagnóstico anterior, y los resultados obtenidos de la información procedente de la información primaria de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán, se presentan las fortalezas y debilidades identificadas en la siguiente tabla.

Tabla 11.

Fortalezas y debilidades de la gestión administrativa de las sociedades anónimas de transporte pesado

Situación interna de la gestión administrativa de las sociedades anónimas de transporte pesado del Cantón Tulcán	
Fortalezas	
1	Aplicación de un plan estratégico
2	Existencia de un organigrama funcional y estructural
3	Toma de decisiones de forma democrática
4	Formación educativa de tercer nivel de los operarios
Debilidades	
1	Control y seguimiento de funciones administrativas
2	Aplicación de estrategias de retención del talento humano
3	Existencia de espacios laborales cómodos
4	Capacitaciones permanentemente a empleados
5	Solución de conflictos personales y laborales
6	Toma de decisiones administrativas
7	Procesos de mejora en la gestión administrativa
8	Trabajo en equipo y trabajo colaborativo
9	Cumplimiento de los objetivos de la empresa, por empleados administrativos
10	Cumplimiento del reglamento interno de la empresa
11	Formación educativa de bachillerato, tercer nivel y postgrado
12	Formación educativa básica y de bachillerato de los operarios

Nota. Las fortalezas y debilidades presentadas son el resultado de un diagnóstico con metodología estadística, en donde se evaluó las medias de respuesta en función a cada factor perteneciente a la gestión administrativa.

En este sentido, se da respuesta a la primera pregunta de investigación sobre cuáles son las fortalezas y debilidades de las variables de estudio, indicando que dentro de las fortalezas más importantes y de relevancia encontradas como factor de diagnóstico interno de las sociedades anónimas de transporte pesado, están: Si existe una aplicación de un plan estratégico en la mayoría de las empresas estudiadas, lo que significa que existe una orientación al logro de objetivos en función de metas y logro de resultados; si existe un organigrama estructural y funcional en el que se detalla las obligaciones y responsabilidades de cada uno del talento humano que opera y trabaja en dichas empresas; si existe una toma de decisiones de forma democrática, es decir las decisiones son expuestas y resultas de manera pública ante los miembros de las empresas sin importar su rango y jerarquía; y la última fortaleza de la gestión administrativa está relacionada a que los operarios de las empresas de transporte pesado en su mayoría son profesionales con un grado académico de tercer nivel, lo que refleja un diagnóstico positivo bueno, el mismo que lleva a este tipo de empresas a desarrollarse económicamente y a progresar de manera sostenible en el mercado de servicio del transporte pesado.

Mientras que las fortalezas de la gestión administrativa son solo cuatro, según los resultados existen doce debilidades a las que hay que poner mucha atención para que no perjudiquen las operaciones comerciales de las sociedades anónimas de transporte. Entre las debilidades encontradas tenemos: que no existe en su totalidad un correcto control y seguimiento de las funciones administrativas dentro de las empresas por parte de los directores, gerentes y demás personal administrativo; no se aplican estrategias de retención del talento humano, es decir que las personas no son motivadas para permanecer en su puesto de trabajo; no existe en su totalidad espacios laborales cómodos, lo que influye en gran medida al rendimiento administrativo y operacional del talento humano en las actividades diarias de trabajo; no existe en su totalidad capacitaciones enfocadas en desarrollar y potenciar las habilidades del talento humano a corto plazo; no existe una correcta solución referente a los conflictos personales y laborales; existe un bajo rendimiento en los procesos de toma de decisiones administrativas y en los procesos de mejora de los procesos de gestión, lo que se ve reflejado en el incumplimiento parcial o total de del reglamento interno de las sociedades anónimas; y por último, los factores considerados como debilidades están relacionadas a la formación académica del talento humano que trabaja tanto en la operación como en la administración de este tipos de empresas, es decir que existe un bajo porcentaje de personas que poseen una formación educativa en bachillerato, tercer nivel y postgrado, referente a la parte administrativa, y para la parte de operación existe un bajo porcentaje de formación en educación básica y bachillerato de los operarios.

Fortalezas y debilidades del desempeño financiero

De igual manera, con el diagnóstico anterior, y los resultados obtenidos de la información procedente de la información primaria de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán, se presentan las fortalezas y debilidades del desempeño financiero, resultados que forman parte de la primera pregunta de investigación presentada en este estudio, las cuales son identificadas en la siguiente tabla.

Tabla 12.

Fortalezas y debilidades del desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado

Situación interna del desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del Cantón Tulcán	
Fortalezas	
1	Liquidez en el corto, mediano y largo plazo
2	Control financiero permanente
3	Incremento de ingresos netos y brutos en el último semestre
6	Mejora de la infraestructura
7	Rentabilidad de la actividad económica
8	Los ingresos cubren las obligaciones y no reducen la liquidez
9	Utilidad bruta, neta y operacional de la empresa
Debilidades	
1	Deudas al corto, mediano y largo plazo
2	Deudas en instituciones financieras, casas comerciales, con terceros, hipotecarias y prendarias
3	Inversiones en tecnología
4	Renovación e incremento de la flota vehicular

Nota. Las fortalezas y debilidades presentadas son el resultado de un diagnóstico con metodología estadística, en donde se evaluó las medias de respuesta en función a cada factor perteneciente a la gestión administrativa.

Entre las fortalezas identificadas del desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán tenemos: existe una liquidez en corto, mediano y largo plazo, lo que le permite cumplir sus obligaciones con terceros, es decir cumplir con sus diferentes deudas con instituciones financieras, casas comerciales, deudas hipotecarias y prendarias, de igual manera a corto, mediano y largo plazo; existe un control financiero permanente en relación a los ratios resultantes de los balances generales y los diferentes estados de resultados: Existe un incremento en los ingresos netos y brutos del último semestre, lo que refleja en las inversiones realizadas en tecnología y renovación de la flota vehicular a largo plazo, además de que los ingresos cubren con las diferentes obligaciones; y por último, la fortaleza más importante está relacionada a que existe utilidad bruta, operacional y neta positiva en la mayoría de las empresas estudiadas. Y, por último, dentro de las debilidades identificadas y que no representan un peligro potencial para la empresa están; las deudas con terceros a corto, mediano y largo plazo, la poca inversión en tecnología, y baja renovación o incremento de la flota vehicular a corto plazo. Tomando en cuenta que son los factores con las evaluaciones más bajas de la variable de desempeño financiero. Entendiendo así que, tras estos resultados se da

respuesta a la tercera pregunta de investigación, que está relacionada a definir la relación entre el desempeño financiero y la gestión administrativa. Lo mismo que se respalda a continuación.

4.1.2. Diagnóstico de la situación financiera real en las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán

El diagnóstico de la situación financiera es un análisis que según Nogueira, Medina, Hernández, y Medina (2017) es un conjunto de técnicas para diagnosticar la situación la empresa, detectar reservas y tomar las decisiones adecuadas, en donde:

Su utilidad está en función del objetivo que se defina en el estudio y de la posición de quien lo realiza: desde una perspectiva interna, la dirección de la empresa puede tomar decisiones que corrijan los puntos débiles que puedan amenazar el futuro, así como potenciar los puntos fuertes para alcanzar los objetivos; desde una perspectiva externa, resultan de utilidad para las personas y organizaciones interesadas en conocer la situación y evolución previsible de la empresa. (p. 108)

Es decir, el diagnóstico de la situación financiera es una percepción interna de la empresa, con la cual se toma decisiones para corregir puntos débiles y fortalecer aquellos que son considerados como fuertes o que pueden generar una posición competitiva. Por tal motivo, a continuación, se presenta los resultados del diagnóstico de la situación financiera de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán.

4.1.2.1. Liquidez a corto y mediano plazo

La liquidez dentro de la situación financiera de las empresas es el cociente entre los activos corriente de las empresas y sus pasivos en una misma naturaleza comercial. En este caso, resulta de la división entre los activos corrientes y los pasivos de las sociedades anónimas de transporte pesado del Cantón Tulcán. Además, según Rico (2015): “Este ratio refleja la capacidad que tiene la empresa para convertir sus inversiones en medios de pago totalmente líquidos. De esta forma, se puede saber si es posible asegurar el pago de las deudas de forma diligente” (p. 102). Esto quiere decir, que cuanto más líquido sea un activo de una empresa, más fácilmente se podrá convertir en dinero efectivo para pagar las deudas financieras y demás deudas a terceros.

Por tanto, en la siguiente tabla se presenta el diagnóstico referente a la liquidez de las sociedades de transporte pesado del cantón Tulcán a corto y mediano plazo, en función del tiempo o de los años de funcionamiento en el este tipo de mercado de servicios de transporte.

Tabla 13.*Liquidez a corto y mediano plazo de las empresas de acuerdo al tiempo de funcionamiento*

Tiempo de funcionamiento de la empresa	Liquidez en el corto plazo		Liquidez en el mediano plazo	
	No	Si	No	Si
Más de 15 años	47,62%	52,38%	33,33%	66,67%
Entre 5 años y 15 años	30,00%	70,00%	40,00%	60,00%
Entre 1 año y 5 años	28,57%	71,43%	28,57%	71,43%
Total	37,78%	62,22%	33,33%	66,67%

Fuente. Talento humano de las sociedades anónimas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán.

Con una respuesta del 62,22% y del 66,67% mediante la información obtenida, el talento humano de las empresas objeto de estudio, indican que si poseen liquidez financiera a corto y largo plazo. Es decir, que alrededor de 29 sociedades anónimas de transporte pesado de las 45 estudiados, afirman que existe liquidez. Esto se relaciona directamente, con el tiempo o los años de funcionamiento, debido a que las empresas con un funcionamiento mayor a 5 años son las que afirman en mayor medida con un porcentaje del 70% y del 60% respectivamente sobre la liquidez a corto y largo plazo. Además, hay que tomar en cuenta que la trayectoria comercial de estas empresas, y la actividad que realizan, son consideradas como una de las más rentables debido a la demanda diaria del servicio de transporte de carga pesada.

4.1.2.2. Deudas con entidades crediticias

Para Sánchez (2016): “Una deuda es una obligación que tiene una persona física o jurídica para cumplir sus compromisos de pago, fruto del ejercicio de una actividad económica” (p. 44). En este sentido, una deuda adquirida tiene como propósito la búsqueda de financiación, y con esto solventar los costes de inversión sobre una actividad económica. Por tal motivo, para definir el diagnóstico de la situación financiera, se procede a interpretar y presentar los datos obtenidos de las deudas a corto, mediano y largo plazo, las cuales han sido adquiridas a terceros durante su funcionamiento en el mercado de transporte.

Tabla 14.*Deudas a corto, mediano y largo plazo de las empresas*

Tiempo de funcionamiento de la empresa	Deudas a largo plazo	
	No	Si
Más de 15 años	23,81%	76,19%
Entre 5 años y 15 años	30,00%	70,00%
Entre 1 año y 5 años	35,71%	64,29%
Total	28,89%	71,11%

Fuente. Talento humano de las sociedades anónimas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán.

Es así, que dentro de los resultados obtenidos, y en referencia al diagnóstico de si las empresas poseen deudas a largo plazo, existe una respuesta del 71,11%, en donde, afirman que si poseen deudas en el períodos anteriormente mencionado, y con esto, se indica que desde el primer año de funcionamiento, estas empresas han adquirido este tipo de obligación para adquirir activos fijos y capital de trabajo, así mismo como para solventar sus costes de operación. Además, hay que tomar en cuenta, que muy independientemente de los años de funcionamiento y la liquidez de las empresas, adquirir una deuda siempre será la primera opción para poder cubrir una necesidad urgente o que amerita mayor atención financiera.

4.1.2.3. Inversiones a corto y largo plazo

Según Schumpeter citado por Barona, Rivera y Garizado (2017): “El crédito es de gran importancia para financiar la innovación, pero a su vez la financiación por medio de los recursos propios es de gran relevancia por parte de las empresas dominantes” (p. 348). En este sentido, una inversión es un proceso de adquisición o introducción de capital hacia una organización o empresa, con la finalidad de poder financiar todos los procesos de innovación, desarrollo y sobre todo generar nuevo valor al proceso comercial. En este sentido, el proceso de inversión a corto y largo plazo por parte de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán, no es muy alejado a la realidad de este tipo de empresas, debido a que necesitan ese impulso financiero para poder cubrir sus necesidades de innovación y desarrollo en procesos comerciales.

Tabla 15.

Inversiones a corto y largo plazo en función al tiempo de funcionamiento

Tiempo de funcionamiento de la empresa	Inversiones en tecnología		Renovación de la flota vehicular		Incremento de la flota vehicular		Mejora de la infraestructura	
	No	Si	No	Si	No	Si	No	Si
Más de 15 años	28,57%	71,43%	33,33%	66,67%	14,29%	85,71%	23,81%	76,19%
Entre 5 años y 15 años	30,00%	70,00%	30,00%	70,00%	10,00%	90,00%	0,00	100,00%
Entre 1 año y 5 años	21,43%	78,57%	21,43%	78,57%	14,29%	85,71%	28,57%	71,43%
Total	26,67%	73,33%	28,89%	71,11%	13,33%	86,67%	20,00%	80,00%

Fuente. Talento humano de las sociedades anónimas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán.

Por tal motivo, dentro del diagnóstico de la situación financiera real de estas empresas, se evaluó aspectos relacionados a la inversión tecnológica, a la renovación e incremento de flota vehicular y la mejora de la infraestructura, que son componentes o sujetos de financiación, como se lo

detalló anteriormente. Dando a entender que, en un promedio del 77.77% del total de las empresas evaluadas, si han realizado algún tipo de inversión a corto y largo plazo, para potenciar estos aspectos propios de la innovación y del desarrollo en los procesos comerciales.

Además, hay que tomar en cuenta que en función del tiempo o de los años de operación de estas empresas, el proceso de inversión crece a partir del primer año, debido al aumento de la demanda por el servicio de transporte y la oferta de nuevos y mejorados servicios dentro de este mercado en el cantón Tulcán.

4.1.2.4. Utilidad bruta, operacional y neta

La utilidad dentro del campo financiero es entendida como el benéfico económico que obtiene una empresa, por resultado de sus operaciones comerciales, a esto hay que entender que existen tres tipos de utilidades, la utilidad bruta, la utilidad operacional y la utilidad neta, siendo esta última el beneficio real de las empresas o sociedades al terminar una operación comercial al cierre de un periodo, es decir al finalizar un año comercial.

Para ello, según Rodríguez (2018) indica que: “Comprender la diferencia entre utilidad bruta, utilidad operacional y utilidad neta, es lo que define la calidad del análisis que se le realice a los estados de resultados de un ente económico” (p. 141). Es decir, cada utilidad está sujeta a una serie de factores de operación y legales que hace que esta se reduzca, cumpliendo así con sus obligaciones con empleados, trabajadores y colaboradores.

Tabla 16.
Utilidad bruta, operacional y neta de las empresas

Tiempo de funcionamiento de la empresa	Utilidad bruta de la empresa		Utilidad neta de la empresa		Utilidad operacional de la empresa	
	Mala	Buena	Mala	Buena	Mala	Buena
Más de 15 años	14,29%	85,71%	14,29%	85,71%	23,81%	76,19%
Entre 5 años y 15 años	30,00%	70,00%	0,00%	100,00%	40,00%	60,00%
Entre 1 año y 5 años	21,43%	78,57%	0,00%	100,00%	14,29%	85,71%
Total	20,00%	80,00%	6,67%	93,33%	24,44%	75,56%

Fuente. Talento humano de las sociedades anónimas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán.

En este sentido, y tras la evaluación de la utilidad, de las sociedades anónimas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán, en el sentido de que si poseen los tres tipos de utilidad, y por ende poseen un beneficio neto positivo, el 93,33% del total de las empresas diagnosticadas, indican que si poseen benéficos financieros o económicos al final de su periodo comercial,

mientras que solo el 6,67% indica que no lo posee, y esto hace referencia a las empresa que están dentro de este mercado en menos de 5 años, en donde los ingresos cubren los gastos y costos ocasionados por la operación comercial.

4.1.2.5. Control financiero permanente

Los sistemas de medición y control financiero, han estado presentes aún en civilizaciones antiguas, la existencia de registros contables que datan de hace miles de años, procesos utilizados por los antiguos egipcios, fenicios y sumerios, que ha permitido revelar la gran importancia del control financiero facilitado por la información propia de las organizaciones, en este caso de las empresas.

En este sentido, para Amat (2016)

La historia puede mostrar diversos hechos y acontecimientos que resaltan la importancia del control en la sociedad y de manera más específica los esquemas de control de tipo económico – financiero – contable. En los últimos siglos, el sistema por el cual se mide el desempeño de las empresas ha sido de tipo financiero. (p. 6)

Por tanto, uno de las innovaciones más destacadas fue la medición de los rendimientos financieros sobre la inversión realizada (ROI) y (ROA), y con esto la confección de ratios financieros y los presupuestos de caja, que permitieron el control eficaz de la gestión financiera de las empresas a mediados del siglo XX. Es así, que tras los estudios realizados a situación financiera de las sociedades anónimas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán, se obtuvo lo siguiente.

Tabla 17.
Control financiero permanente de acuerdo al tiempo de funcionamiento de las empresas

Tiempo de funcionamiento de la empresa	Control financiero permanente	
	No	Si
Más de 15 años	19,05%	80,95%
Entre 5 años y 15 años	10,00%	90,00%
Entre 1 año y 5 años	21,43%	78,57%
Total	17,78%	82,22%

Fuente. Talento humano de las sociedades anónimas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán.

Que alrededor de 37 sociedades anónimas de transporte pesado, del total de las 45 estudiadas, si realizan un control financiero permanente, bajo los criterios anteriormente citados, es decir que el 82,22% de las empresas analizan los diferentes ratios financieras, para diagnosticar y

gestionar de manera correcta sus fianzas a largo mediano y largo plazo. Además, hay que tomar en cuenta, que a partir del tiempo o del año de funcionamiento de este tipo de empresas en el cantón Tulcán desde el primer año, ya realizan un control financiero permanente a sus resultados y sus indicadores financieros, todo esto, con la finalidad de entender sus fortalezas y debilidades en su situación financiera, y con esto, tomar las mejores decisiones posibles para generar nuevos procesos de venta y nuevos procesos que puedan captar mejores ingresos durante el año comercial.

En este sentido se da respuesta a la pregunta a la segunda pregunta de investigación, en base a cuál es la situación financiera real que existe entre las sociedades anónimas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán.

4.1.3. Relación entre el desempeño financiero y la gestión administrativa de las compañías de transporte pesado

Para evaluar la relación entre el desempeño financiero y la gestión administrativa de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán, es necesario aplicar el modelo de regresión logística, cuyo propósito es evaluar las variables dicotómicas, para demostrar la existencia y la unicidad de las estimaciones de relación entre las dos variables sujeto de estudio. En este sentido, el modelo de regresión logística según Llaugal (2011) es: “Un grupo de técnicas estadísticas que tienen como objetivo comprobar hipótesis o relaciones causales cuando la variable dependiente es nominal” (p. 592). Además, según Hidalgo, Gómez y Padilla (2005):

Swaminathan y Rogers (1990) y Rogers y Swaminathan (1993) propusieron el análisis de regresión logística para la detección del DIF uniforme y no-uniforme en ítems dicotómicos. Esta utilización de la regresión logística se basa en el modelado estadístico de la probabilidad de obtener una respuesta correcta al ítem que se considera función de dos variables: la pertenencia al grupo (referencia o focal) y el nivel de habilidad de los sujetos es decir la puntuación empírica u observada en el test o bien el nivel de habilidad estimado bajo algún modelo de respuesta al ítem. (p. 510)

Es decir, este modelo permitió obtener una respuesta correcta de cada uno de los ítems estudiados, en función a sus diferentes estimaciones, y la relación existente entre las dos variables de estudio, en este caso el desempeño financiero y la gestión administrativa. En este sentido, para analizar la relación entre el desempeño financiero y la gestión administrativa, por

medio de la regresión logística, se ha tomado los siguientes ítems pertenecientes a las dos variables: un ítems de la variable dependiente referente al desempeño financiero, las cuales es, la rentabilidad de la actividad económica de la empresa, siendo esta variable la de mayor consideración para medir la relación con la variable dependiente que es la gestión administrativa de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán. Además, hay que tomar en cuenta que dentro de la variable independiente se analizó en primera instancia 19 ítems pertenecientes a la gestión administrativa de las empresas.

Tabla 18.
Variables de estudio para el modelo de regresión logística

Variable dependiente	Variable independiente
Desempeño financiero	Gestión Administrativa
Ítem 1. Rentabilidad económica de la empresa	Ítem 1. Aplicación de un plan estratégico
	Ítem 2. Existencia de un organigrama funcional y estructural
	Ítem 3. Toma de decisiones de forma democrática
	Ítem 4. Control y seguimiento de funciones administrativas
	Ítem 5. Aplicación de estrategias de retención del talento humano
	Ítem 6. Existencia de espacios laborales cómodos
	Ítem 7. Capacitaciones permanentemente a empleados
	Ítem 8. Solución de conflictos personales y laborales
	Ítem 9. Toma de decisiones administrativas
	Ítem 10. Procesos de mejora en la gestión administrativa
	Ítem 11. Trabajo en equipo y trabajo colaborativo
	Ítem 12. Cumplimiento de los objetivos de la empresa, por empleados administrativos
	Ítem 13. Cumplimiento del reglamento interno de la empresa
	Ítem 14. Formación educativa de bachillerato
	Ítem 15. Formación educativa de tercer nivel
	Ítem 16. Formación educativa de postgrado
	Ítem 16. Formación educativa bachillerato de los operarios
	Ítem 18. Formación educativa de tercer nivel de los operarios
	Ítem 19. Formación educativa básica de los operarios

Nota. Los ítems tomados como referencia para los modelos de regresión logística son los más representativos en función a la necesidad de la investigación y al propósito de la misma.

- **Modelo de regresión logística**

A continuación, se presenta la fórmula de la ecuación del modelo de regresión logística, aplicado para determinar la relación entre el desempeño financiero y la gestión administrativa de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán, de manera general sin ajustes de la ecuación.

$$\Pr(Y = 1|X_1, X_2, \dots, X_K) = \frac{1}{1 + \left(\frac{1}{e^{(\beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \dots + \beta_K X_K)}} \right)}$$

Por tanto una vez realizado los análisis estadísticos correspondientes a los ítems de las variables anteriormente mencionados se obtiene los siguientes resultados:

Tabla 19.
Tabla de clasificación del modelo de regresión logística

Observado	Pronosticado			
	Rentabilidad de la actividad económica		Corrección de porcentaje	
	NO	SI		
Rentabilidad de la actividad económica	NO	0	8	0,0
	SI	0	37	100,0
Porcentaje global				82,2

Nota. El valor de corte del 50%, el cual permite evaluar el ajuste del modelo de regresión según a la probabilidad, comprobando los valores esperados con los valores observados.

El 82,20% del total de los casos se ajustaron de acuerdo a la probabilidad, es decir que el modelo de regresión logística agrupó a los ítems de la variable independiente (gestión administrativa) dentro del factor analizado de la variable de desempeño financiero, la cual fue referente a la rentabilidad de la actividad económicas de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán. Además, hay que tomar en cuenta que según la prueba de Hosmer y Lemeshow aplicado al modelo de regresión logística, el valor de significancia debe de superar el valor de 0,5 para poder indicar que el modelo es confiable.

Tabla 20.
Prueba de significancia del modelo

Prueba de Hosmer y Lemeshow			
Escalón	Chi-cuadrado	Grados de libertad	Significancia
1	16,256	7	0,023

En este caso, el valor de significancia del modelo analizado de la regresión logística es de 0,023 para las variables de desempeño financiero y las variables de la gestión administrativa lo que indica que el modelo necesita ajustes para que pueda ser confiable. A esto, se respalda que el modelo no es confiable en su totalidad debido a la prueba de R cuadrado de Cox y Snell y de Nagelkerke, debido a que los valores calculados y ajustados deben de ser cercanos a uno.

Tabla 21.
Pruebas de R2 ajustado del modelo de regresión logística

Resumen del modelo			
Escalón	Logaritmo de la verosimilitud -2	R cuadrado de Cox y Snell	R cuadrado de Nagelkerke
1	28,440	0,262	0,431

Tanto en las dos pruebas de R2 ajustado, el valor de 0,262 y de 0,431, son valores ajustados que no se acercan a 1, por lo cual se confirma que el modelo presentado no es confiable y necesita un ajuste de las variables independientes. Es decir, que para realizar el ajuste del modelo se es necesario suprimir aquellos ítems que no se relacionan directamente con la variable dependiente, eliminando los coeficientes del modelo (B) con signo negativo, debido a que no se ajustan o se relaciona con la variable del desempeño financiero.

Tabla 22.
Coefficientes de la ecuación del modelo de regresión logística sin ajustes

		Variables en la ecuación de regresión logística sin ajustes					
		B	Error estándar	Wald	gl	Sig.	Exp(B)
Ítems de la V.I	P1. Aplicación de un plan estratégico	0,619	2,284	0,073	1	,786	1,857
	P2. Existencia de un organigrama funcional y estructural	1,104	1,780	0,385	1	,535	3,017
	P3. Toma de decisiones de forma democrática	1,491	1,933	0,595	1	,441	4,440
	P4. Control y seguimiento de funciones administrativas	0,581	6,385	0,008	1	,927	1,788
	P5. Aplicación de estrategias de retención del talento humano	0,104	3,199	0,001	1	,974	1,110
	P6. Existencia de espacios laborales cómodos	2,522	2,243	1,264	1	,261	12,449
	P7. Capacitaciones permanentemente a empleados	1,579	2,725	0,336	1	,562	4,849
	P8. Solución de conflictos personales y laborales	0,271	2,389	0,013	1	,910	1,312
	P9. Toma de decisiones administrativas	-0,910	2,396	0,144	1	,704	,402
	P10. Procesos de mejora en la gestión administrativa	-4,082	3,453	1,398	1	,237	,017
	P11. Trabajo en equipo y trabajo colaborativo	-1,449	1,892	0,586	1	,444	,235
	P12. Cumplimiento de los objetivos de las empresas	4,316	2,448	3,109	1	,078	74,891
	P13. Cumplimiento del reglamento interno de la empresa	-2,102	4,188	0,252	1	,616	,122
	P14. Formación educativa de bachillerato	0,650	1,806	0,130	1	,719	1,916
	P15. Formación educativa de tercer nivel	-0,334	1,483	0,051	1	,822	,716
	P16. Formación educativa de postgrado	-2,249	1,735	1,681	1	,195	,105
	P17. Formación educativa bachillerato de los operarios	2,796	2,860	0,955	1	,328	16,373
	P18. Formación educativa de tercer nivel de los operarios	1,441	1,993	0,523	1	,470	4,225
	P19. Formación educativa básica de los operarios	-2,179	2,232	0,953	1	,329	,113

Nota. Los coeficientes de (B), son parte de la ecuación de regresión logística, pero para ajustar el modelo al R2 ajustado es necesario eliminar aquellos ítems que no se relacionan en primera instancia con la variable dependiente.

En este caso, los ítems eliminados de la variable independiente (gestión administrativa) para ajustar el modelo de regresión logística son: la P9, P10, P11, P13, P15, P16 Y P19, es decir de los diecinueves ítems, se eliminó siete con la finalidad de mejorar el ajuste del modelo.

- **Modelo de regresión logística ajustado**

Con los nuevos ítems, analizados para el modelo de regresión logística se obtuvo los siguientes coeficientes, en donde:

Tabla 23.
Coefficientes ajustados del modelo de regresión logística

Condiciones estadísticas del modelo de regresión logística	Coefficiente calculado
Corrección de probabilidad de ajuste	0,822
Prueba de significancia de Hosmer y Lemeshow	0,627
R cuadrado de Nagelkerke	0,867

Nota. Los coeficientes calculados representan el ajuste de la sustracción de los siete ítems anteriormente mencionados.

El 82,20% del total de los casos se ajustaron de acuerdo a la probabilidad, es decir que el modelo de regresión logística agrupó a los ítems de la variable independiente (gestión administrativa) dentro del factor analizado de la variable de desempeño financiero, la cual fue referente a la rentabilidad de la actividad económicas de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán.

Además, hay que tomar en cuenta que según la prueba de Hosmer y Lemeshow aplicado al modelo de regresión logística, el valor de significancia del modelo analizado de la regresión logística es de 0,63 para las variables de desempeño financiero y las variables de la gestión administrativa lo que indica que el modelo se acopla a los requerimientos de la investigación, debido a que supera el 0,50 establecido.

Tabla 24.
Coefficientes de la ecuación del modelo de regresión logística ajustada

Variables en la ecuación de regresión logística con ajustes		B	Error estándar	Wald	Gl	Sig.	Exp(B)
Ítems de la V. I	P1. Aplicación de un plan estratégico	,519	1,577	,108	1	,742	1,680
	P2. Existencia de un organigrama funcional y estructural	-,392	1,494	,069	1	,793	,676
	P3. Toma de decisiones de forma democrática	1,371	1,450	,894	1	,344	3,941
	P4. Control y seguimiento de funciones administrativas	-5,880	3,609	2,655	1	,103	,003
	P5. Aplicación de estrategias de retención del talento humano	,405	2,538	,026	1	,873	1,500
	P6. Existencia de espacios laborales cómodos	1,555	1,749	,790	1	,374	4,733

P7. Capacitaciones permanentemente a empleados	1,022	1,867	,299	1	,584	2,778
P8. Solución de conflictos personales y laborales	,694	1,765	,155	1	,694	2,001
P12.Cumplimiento de los objetivos de la empresa	2,142	1,651	1,685	1	,194	8,520
P14.Formación educativa de bachillerato	-,124	1,326	,009	1	,925	,883
P17.Formación educativa bachillerato de los operarios	2,081	1,866	1,244	1	,265	8,015
P18.Formación educativa de tercer nivel de los operarios	1,009	1,396	,522	1	,470	2,743

Nota. Los coeficientes de (B), son parte de la ecuación de regresión logística ajustada.

Finalmente, según la prueba de R cuadrado de Nagelkerke, es coeficiente calculado es de 0,867, indicando que el modelo se acerca a 1, y por ende el modelo es confiable y ya no necesita ajustes a la variable independiente.

Por tanto, de los resultados obtenidos del modelo de regresión lineal, en función de sus coeficientes (B), indican que: mientras exista un proceso de aplicación de un plan estratégico, mayor será la rentabilidad de la actividad económica de las sociedades anónimas de transporte pesado, mientras que, no es necesario que exista un organigrama funcional y estructural en las empresas, debido a que no influye de manera directa sobre la rentabilidad, estos análisis están relacionados al coeficiente (B) que puede ser positivo o negativo, analizado de manera independiente por cada ítems. Pero de manera general, se comprueba la existencia de relación de dependencia.

En este sentido, y tomando en cuenta los estadísticos calculados del modelo de regresión logística, se da respuesta a la tercera pregunta de investigación referente a la relación existente entre el desempeño financiero y la gestión administrativo, indicando que el propósito de evaluación de la relación de las variables dicotómicas de las dos variables es positivo. Es decir, si existe una relación de dependencia (el desempeño financiero depende de la gestión administrativa) entre las variables estudiadas y presentadas en la problemática de las sociedades anónimas de trasporte pesado del cantón Tulcán.

Finalmente, tras los resultados obtenidos se acepta la hipótesis nula de la investigación (H0), en la cual se menciona que los procesos de la gestión administrativa, si inciden de manera directa en el desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán. Afirmando de esta manera, que los resultados obtenidos y la información analizada, cumplen con los parámetros técnicos e investigativos de una investigación cuantitativa.

4.2. DISCUSIÓN DE RESULTADOS EN BASE A LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y EL DESMPENÑO FINANCIERO

A continuación, se presenta la discusión de resultados del estudio referente al análisis de la gestión administrativa y el desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán. En donde se presenta los resultados del diagnóstico realizado a las dos variables, y de la relación existente entre la variable dependiente (desempeño financiero) y la variable independiente (gestión financiera), mediante el modelo estadístico de regresión logística. De acuerdo a los resultados obtenidos en la investigación y acorde al primer objetivo específico planteado, el cual se refiere a la identificación de las fortalezas y debilidades de la gestión administrativa y el desempeño financiero como factores internos de las sociedades anónimas de transporte pesado. En primer lugar, hay que entender la fundamentación teórica sobre lo que significa la gestión administrativa y el desempeño financiero según los siguientes autores: en donde Huergo (2019) indica que, la gestión administrativa es una concepción y una práctica respecto del poder, de la administración y la circulación del mismo y de las formas de construir consensos y hegemonías dentro de una determinada organización o institución, mientras que según Esvala (2011) define al desempeño financiero como una situación sólida la cual genera buena rentabilidad, además son indicadores importantes del éxito logrado. Con estas definiciones y con los resultados obtenidos se presenta la siguiente tabla en donde se detalla de mejor manera el comportamiento de estas dos variables en función de las fortalezas.

Con los resultados obtenidos en función de la definición de las fortalezas tanto de la gestión administrativa y el desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán, el diagnóstico presenta varios factores positivos que la empresa posee, entre los cuales se encuentran: aplicación de un plan estratégico, la existencia de un organigrama funcional y estructural, toma de decisiones de forma democrática, formación educativa de tercer nivel de los operarios como fortalezas de la gestión administrativa, liquidez en el corto, mediano y largo plazo, control financiero, incremento de ingresos netos, rentabilidad positiva de la actividad económica, y utilidad bruta, operacional y neta, como parte de las fortalezas del desempeño financiero.

Con estos resultados y con las fundamentaciones teóricas propuestas y tomando como base los antecedentes de la investigación de Revelo (2013), en donde se dio como resultado que la gestión administrativa y el desarrollo empresarial permite el crecimiento y fortalecimiento de las compañías de transporte pesado, todo esto fundamentado en los factores internos de las

empresas como lo son: la atención al cliente, las buenas remuneraciones, capacitación y también los incentivos para los empleados, en tal sentido esto contribuirá al buen manejo de la compañía y obtener mejores resultados financieros. Es así, que con este diagnóstico, con las fundamentaciones y los antecedentes propuestos se cumple en parte el objetivo específico uno en relación a la identificación de las fortalezas de la gestión administrativa y el desempeño financiera.

De igual manera, se presenta la discusión de resultados referente a las debilidades encontradas de la gestión administrativa y el desempeño financiero, y para ello hay que tomar en cuenta la concepción teórica de Hernández y Rodríguez (2012), en donde indica que para combatir estas debilidades se debe entender como es el funcionamiento de la administración de los recursos, para ello hay que entender que es la ciencia compuesta de principios, técnicas y prácticas, cuya aplicación a conjuntos humanos permite establecer sistemas racionales de esfuerzo cooperativo, mediante los cuales se alcanzan propósitos comunes que no se logran de manera individual y grupal para fortalecer los puntos débiles de las empresas.

En este sentido, las debilidades encontradas y que deben de ser minimizadas a corto plazo son: la poca existencia de un proceso de control y seguimiento de funciones administrativas, la poca aplicación de estrategias de retención del talento humano, la poca existencia de espacios laborales cómodos, la falta de capacitaciones permanentes, el incumplimiento del reglamento interno de la empresa y las demás detalladas en la tabla anterior, son debilidades identificadas de la gestión administrativa. Mientras, que las debilidades identificadas en el desempeño financiero son: la existencia de deudas al corto, mediano y largo plazo, la existencia de desudas con instituciones financieras, casas comerciales, deudas hipotecarias y deudas prendarias, además de la poca inversión tecnológica y renovación e incremento de la flota vehicular. Todo esto en función del análisis y de los requerimientos de la investigación.

De igual manera y en cumplimiento al segundo objetivo específico del estudio referente al diagnóstico de la situación financiera real existente en las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán, se analizado los factores de mayor relevancia en relación esta variable. Tomando en cuenta la fundamentación teórica de Eslava (2011), en donde manifiesta que el desempeño financiero es uno de los indicadores que utilizan las empresas para medir el éxito de una actividad comercial, en este caso la rentabilidad que está vinculada a los ingresos y a las utilidades netas, todo esto bajo un control financiero permanente por parte de los altos directivos de las empresas.

Además, hay que tomar en cuenta que el desempeño financiero, es un proceso considerado en el campo económico, como una situación financiera sólida, y una buena rentabilidad es un indicador del éxito logrado. A esto, se presenta el análisis de los resultados del desempeño financiero de las 45 sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán.

- **Liquidez en el corto, mediano y largo plazo**

La liquidez dentro de la evaluación y del diagnóstico financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado, es un indicador que refleja la capacidad que tienen las empresas para hacer frente a las obligaciones con terceros, en este sentido, y tomando en cuenta el concepto de Rico (2015) en donde indica, que la liquidez es el ratio que refleja la capacidad que tiene la empresa para convertir sus inversiones en medios de pago totalmente líquidos, de esta forma, se establece si es posible asegurar el pago de las deudas de forma diligente, es decir es la capacidad financiera para poder cubrir obligaciones reales con terceros en un periodo determinado.

Por tanto, tomando en cuenta, los resultados del estudio realizado y la fundamentación teórica del autor antes mencionado, sobre la definición de liquidez, se indica que tanto la liquidez a corto, mediano y largo plazo de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán, son completamente positivas, de acuerdo al porcentaje de respuesta que equivale al 62,22%, al 67,67%, y al 88,89% respectivamente. Entendiendo que las empresas evaluadas poseen los recursos necesarios para poder cubrir sus obligaciones con terceros, a esta información se le vincula directamente el resultado obtenido de la media de respuesta que fue del 0,77, siendo el valor de referencia (0,5), pero que por motivos de estudio, se le ha considerado como uno de los aspectos en donde las empresas deben de tener cuidado para que este factor no se convierta en una debilidad en los periodos de tiempo anteriormente descritos.

- **Control financiero permanente**

Según la fundamentación teórica de Amat (2016), el control financiero es uno de las innovaciones más destacadas, en la que se destaca la medición de los rendimientos financieros sobre la inversión realizada (ROI) y (ROA), y ello se permite un control eficaz de la gestión financiera de las empresas, en este caso para las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán. En este sentido y según la frecuencia relativa de respuesta de las empresas encuestadas, se puede observar que 37 empresas del total de las encuestadas si realizan un

control financiero, información respaldada por el resultado anteriormente presentado del proceso de control financiero en función a los años o tiempos de funcionamiento en el mercado.

Además hay que tomar en cuenta que estos resultados obtenidos, responden de igual manera a las fortalezas definidas anteriormente de la variable del desempeño financiero.

- **Utilidad bruta, operacional y neta de las empresas**

La utilidad como ya se lo describió anteriormente, es entendida como el beneficio económico, que resulta de las operaciones comerciales, y que según Rodríguez (2018) hay que entender la diferencia entre utilidad bruta, utilidad operacional y utilidad neta. Por lo que cada una representa una operación diferente, con la cual cumplen las obligaciones internas de la empresa para poder cubrir sus costos y sus diferentes gastos. Es por tal motivo, que los resultados obtenidos y tomando como base la fundamentación del autor anteriormente mencionado, se presenta la discusión de resultados de las utilidades de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán, en donde se obtuvo que la utilidad neta de las sociedades anónimas de transporte pesado estudiadas, en gran medida y analizadas desde el punto financiero, son muy buenas, toda esta afirmación está ligada a un 93,33% de respuesta afirmativa, es decir que de las 45 empresas objeto de estudio, 42 indican que sus utilidades son positivas en referencia a la actividad económica que realizan. A estos resultados y a la fundamentación teórica propuesta, se junta los antecedentes investigativos de García, Peñafiel y Toala (2015), quienes obtuvieron en su información que los procesos financieros, deben de tener objetivos claros, que comprenden desde la examinación hasta la evaluación de resultados de las diferentes operaciones comerciales, es decir, gestionar de manera adecuada los recursos, tiempos y costos incurridos por las empresas, para enfatizar un modelo de gestión contable y financiero. Con esto, se da el cumplimiento al segundo objetivo específico de la investigación, referente al análisis e la situación financiera real.

Por último, en función al tercer objetivo de la investigación relacionado a evaluar la relación entre el desempeño financiero y la gestión administrativa de las sociedades anónimas de transporte pesado. Se ha tomado en cuenta los resultados obtenidos del proceso estadístico de regresión logística binaria, debido a que la información obtenida a través de los formularios estructurados (encuestas), está realizado de manera dicotómica. En este sentido se obtuvo el siguiente análisis de la relación comprobada entre el desempeño financiero y la gestión administrativa de las 45 empresas objeto de estudio.

Esto quiere decir que, a cuanto mayor control en la gestión administrativa enfocada a la implementación de un plan estratégico (misión, visión, políticas, objetivos, estrategias y metas), mayor será la probabilidad de que las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán, obtengan un desempeño financiero positivo por la actividad económica que realizan. De igual manera, a mayor control en la toma de decisiones de manera democrática, mayor control sobre la aplicación de estrategias de retención del talento humano, la existencia de espacios cómodos para laborar, la existencia de capacitaciones permanentes, la solución de conflictos personales y laborales, a mayor cumplimiento de los objetivos de la empresa y a mayor formación educativa de los formularios, será mayor la probabilidad de incurrir en la variable del desempeño financiero. Es decir, de todos los ítems seleccionados, aquellos que más se alejan de 0, son aquellos con mayor posibilidad de influir sobre la variable dependiente.

De igual manera el análisis de correlación entre las dos variables dio como resultado un R² de Nagelkerke del (0,867), siendo esta principal prueba estadística para definir si el modelo obtenido de la regresión logística es factible o no para medir la relación de ajuste. En este caso, es positivo y está dentro de los términos de aceptabilidad, tomando en cuenta que los límites de aceptación del modelo son igual a 1, y los límites de rechazo es 0. Además, tras este análisis, los factores con mayor relevancia dentro del modelo de regresión logística son: la formación educativa de los operarios, la existencia de espacios laborales cómodos y la toma de decisiones de manera democrática, cuya probabilidad de evento son mayores a los demás factores que influyen de manera directa y que a la vez poseen mayor relación con el desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado tomadas como objeto de esta investigación.

Estos resultados positivos, de igual manera son contrastados con los obtenidos por parte de Oña (2014), cuya investigación tubo la finalidad de determinar y fijar los diferentes parámetros que influyen directamente en el crecimiento del margen de la rentabilidad y beneficios para la empresa y los accionistas, todo esto vinculado a un estudio sobre el sector económico y la actividad comercial que se vincula al servicio de transporte. En este sentido y tras los resultados obtenidos se acepta la hipótesis nula de la investigación (H₀), en la cual se menciona que los procesos de la gestión administrativa, si inciden de manera directa en el desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán. Afirmando de esta manera que la investigación realizada, en función de los objetivos, antecedentes, fundamentación teórica e hipótesis, fueron positivos en relaciona los resultados obtenidos, y los mismos que fueron obtenidos bajo los parámetros de una investigación cuantitativa.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

Una vez realizado el análisis y discusión de los resultados obtenidos en contraste con las diferentes fundamentaciones teóricas, se concluye que:

- Las fortalezas identificadas en la gestión administrativa y el desempeño financiero de las sociedades de transporte pesado del Cantón Tulcán, están relacionadas a: la aplicación de un plan estratégico, la existencia de un organigrama funcional y estructural, toma de decisiones de forma democrática, formación educativa de tercer nivel de los operarios como fortalezas de la gestión administrativa; y liquidez en el corto, mediano y largo plazo, control financiero, incremento de ingresos netos, rentabilidad positiva de la actividad económica, y utilidad bruta, operacional y neta, como parte de las fortalezas del desempeño financiero.
- Las debilidades identificadas en la gestión administrativa y el desempeño financiero son: la poca existencia de un proceso de control y seguimiento de funciones administrativas, la poca aplicación de estrategias de retención del talento humano, la poca existencia de espacios laborales cómodos, la falta de capacitaciones permanentes, y el incumplimiento del reglamento interno de la empresa, debilidades de la gestión administrativa. Mientras, que las debilidades identificadas en el desempeño financiero son: la existencia de deudas al corto, mediano y largo plazo, casas comerciales, deudas hipotecarias y deudas prendarias, además de la poca inversión tecnológica y renovación e incremento de la flota vehicular. Todo esto en función del análisis y de los requerimientos de la investigación.
- La situación financiera real de las sociedades anónimas de transporte pesado del Cantón Tulcán está dada por el indicador de liquidez que refleja la capacidad que tienen las empresas para hacer frente a las obligaciones con terceros. En decir, existe una respuesta promedio del 72,93%, en donde, las empresas manifiestan que si poseen los recursos financieros necesarios para cubrir sus obligaciones con terceros.

- Además, según el análisis realizado a la utilidad de las sociedades anónimas de transporte pesado de la ciudad de Tulcán, el 93,33% del total de las empresas diagnosticadas, indican que, si poseen benéficos financieros o económicos al final de su periodo comercial, mientras que solo el 6,67% indica que no lo posee, y esto hace referencia a las empresas que están dentro de este mercado en menos de 5 años, en donde los ingresos cubren los gastos y costos ocasionados por la operación comercial.

5.2. RECOMENDACIONES

- Maximizar las fortalezas identificadas en la gestión administrativa y el desempeño financiero de las sociedades de transporte pesado del Cantón Tulcán, con la finalidad de desarrollar estrategias y actividades que fomenten a corto plazo el crecimiento y desarrollo en los procesos de gestión, e incrementen el sistema financiero de las sociedades de transporte pesado para poder cubrir sus obligaciones y obtener beneficios económicos rentables a largo plazo.
- Generar estrategias y actividades que permitan minimizar las debilidades identificadas en el estudio, referente a la gestión administrativa y el desempeño financiero, debido a que a largo plazo pueden presentar una problemática en los dos procesos anteriormente mencionados, por lo que, la presidencia o la gerencia de las empresas deberán optar por la mejor decisión en base a los resultados presentados.
- Mantener las estrategias referentes al sistema financiero real de las sociedades de transporte pesado, debido a que, si representan un factor de liquidez y rentabilidad sobre la actividad económica que realizan y sobre todo representa un factor de sostenibilidad en el mercado, debido a sus operaciones positivas.
- Realizar un análisis futuro sobre la relación entre la gestión administrativa y el desempeño financiero de las empresas de transporte pesado, debido a los cambios del entorno estudiado y a las fluctuaciones de la información presentada en la presente investigación.

IV. REFERENCIAS

- A, Acevedo, A., Linares, C., & Cachay, O. (Enero de 2010). Herramienta para superar el dilema gerencial: Toma de decisiones o resolución de problemas. *Industrial Data*, VIII(1), 18 - 27.
- Agroti, R. (2014). *Modelo de gestión administrativa para la empresa de transporte pesado*. Tulcán: UNIANDÉS.
- Amat, J. (2016). Del dominio del control financiero a una perspectiva cualitativa del control de gestión. *Revista Facultad de Ciencias Económicas: Investigación y Reflexión*, 5 -11.
- Arias, F. (2012). *El proyecto de investigación*. Caracas: Episteme C.A.
- Arias, G. (2012). *El proyecto de investigación: un enfoque metodológico aplicado*. Caracas: Episteme C.A.
- Barona, B., Rivera, J., & Garizado, P. (2017). Inversión y financiación en empresas innovadoras del sector servicios en Colombia. *Revista Finanzas y Política Económica*, 345 - 372.
- Bernal, C., & Sierra, H. (2008). *Proceso administrativo para las organizaciones del siglo XXI*. México D.F.: Pearson Educación de México S.A. de C.V.
- Bloom, P., & Hayes, T. (2015). *El Marketing de servicios profesionales*. Ediciones Paidós.
- Bohlander, G., Snell, S., & Morris, S. (2018). *Administración de los recursos humanos*. México D.F. México: CENGAGE Learning.
- Calle, J. (2020). Censo de población y vivienda. (I. Central, Ed.) *Redalyc*, 50 - 62.
- Castillo, S., Gatti, C., & Oviedo, L. (Julio de 2014). El espacio como dispositivo de coerción en las relaciones de trabajo. *Theomai*(30), 16 - 23.
- Cepeda, G. (2014). *Auditoría y control interno* (Sexta ed.). España.
- Chiavenato, I. (2029). *Gestión del talento humano* (Tercera ed.). México D.F: Mc Graw Hill .
- Chicaiza, A. (2015). *Gestión de transporte pesado*. Latacunga: Universidad Técnica de Cotopaxi.
- Dextre, J., & Del Pozo, R. (2014). ¿Control de gestión o gestión de control? *Contabilidad y negocios*, VII(14), 68 - 80.
- Escalante, A., & Sigüencia, D. (2014). *Análisis del sector del servicio de transporte pesado en Guayaquil y la implementación de un sistema logístico*. Guayaquil: Ecuador: Universidad de Guayaquil.

- Eslava, J. (2011). *Las claves del análisis económico financiero de la empresa*. México.
- García, L., Peñafiel, C., & Toala, M. (2014). *Análisis cuantitativo de la gestión de los procesos administrativos y financieros*. Quito: Escuela Politécnica Editorial.
- García, M., Peñafiel, E., & Toala, C. (2013). *Análisis cuantitativo de gestión de los procesos administrativos y financieros de la compañía de transporte pesado del Ecuador YAPELSA S.A., mediante indicadores de medición*. Guayaquil: Ecuador: Escuela Superior Politécnica del Litoral.
- Gitman, L. (2014). *Administración financiera*. México: Pearson Education.
- Guevara, E. (2014). *Análisis del sector transporte pesado*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.
- Guevara, M. (2017). *Temas propios de transporte pesado*. Buen viaje.
- Guevara, M. (2017). *Temas propios del transporte pesado*. Buen Viaje.
- Hernández Sampieri. (2014). *Metodología de la investigación*. Mexico: McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.
- Hernández, S. (2012). *Administración: Teoría general administrativa: origen evolución y vanguardia*. México: McGraw - Cerro Interamericana.
- Hidalgo, D., Gómez, B., & Padilla, J. (2005). Regresión logística: alternativas de análisis en la detección del funcionamiento diferencial del ítem. *Psicothema*, 509 - 515.
- Huergo, J. (2019). *Propuesta de un modelo de gestión administrativo*. Buenos Aires: Universidad de Pedagogía.
- Koontz, H., & Weihrich, H. (2013). *Elementos de administración: Un enfoque internacional y de innovación*. México D.F. México: McGraw - Hill Interamericana.
- Llaugal, F. (2011). Evaluación del uso de modelos de regresión logística para el diagnóstico de instituciones financieras. *Ciencia y sociedad*, 590 - 627.
- López, S. (2015). *Gestión*. Quito: Universidad Católica del Ecuador.
- Lozada, M. (2016). *La función financiera*. México: México DF.
- Marín, D. (23 de Junio de 2015). Estructura organizacional y sus parámetros de diseño: análisis descriptivo en pymes industriales de. *Estudios gerenciales*, 43 - 63.
- Mora, E., Vera, M., & Zuray, A. 2. (2015). Planificación estratégica y niveles de competitividad de las Mipymes del sector comercio en Bogotá. *Estudios gerenciales*, XXXI(134), 79 - 87.
- Munch, L. (2014). *Administración y gestión organizacional, enfoques y procesos administrativos*. México: Pearson Education.

- Nogueira, D., Medina, A., Hernández, A., & Medina, D. (2017). Análisis económico-financiero: talón de Aquiles de la organización. Caso de aplicación. *Ingeniería Industrial*, 106 - 115.
- Ochoa, G., & Saldivar, R. (2012). *Administración financiera, correlación con las NIFS*. México: Mc Gram Hill.
- Oña, C. (2014). *Levantamiento y mejoramiento de procesos en una empresa de transporte pesado*. Quito: Escuela Politécnica del Ejército.
- Ponce, H. (2017). La matriz foda: alternativa de diagnóstico y determinación de estrategias de intervención en diversas. *Enseñanza e Investigación en Psicología*, 113 - 130.
- Revelo, R. (2013). *Modelo de gestión administrativa para la empresa de transporte pesado Cordicargas S.A. de la ciudad de Tulcán*. UNIANDES.
- Rico, B. (2015). Análisis Económico-Financiero de las empresas concesionarias de automóviles en. *Revista de Métodos Cuantitativos para la Economía y la Empresa*, 95 - 111.
- Rodríguez, A., & Pérez, A. (2017). Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento. *Revista Escuela de Administración de Negocios*, (82), 1 - 26. Obtenido de <http://www.redalyc.org/revista.oa?id=206>
- Rodríguez, J. (2018). Elementos clave para definir el concepto de utilidad en la información financiera. *Actualidad Contable Fases*, 136 - 150.
- Sánchez, E. (2016). Deudas y préstamos: La crisis del crédito público en nueva España durante la guerra de la independencia (1810 - 1821). *América Latina en la Historia Económica. Revista de Investigación*, 36 - 63.
- SENPLADES. (2017). *Plan de Desarrollo Nacional*. Quito: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo.
- SENPLADES. (2017). *Plan Toda Una Vida 2017 - 2021*. Quito.
- Servulo, A. (2015). *Administración de pequeñas empresas* (Segunda ed.). México: Mc Gram Hill.
- Terryn, J., & Franklin, W. (2013). *Principios de administración*. México DF: México: Patria.

V. ANEXOS

Anexo 1. Formulario estructurado aplicado



UNIVERSIDAD POLITECNICA ESTATAL DEL CARCHI
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS Y MARKETING



Objetivo: Conocer sobre el manejo de la gestión administrativa y el desempeño financiero de las compañías de transporte pesado del cantón Tulcán en la provincia del Carchi.

CARÁCTER ESTRICTAMENTE CONFIDENCIAL Y RESERVADO

La siguiente información es con fines académicos y se garantiza que toda la información proporcionada es confidencial y secreta. Los datos que se obtendrán serán tratados bajo secreto estadístico y en ningún caso la información proporcionada será divulgada o utilizada de manera individual.

DATOS DEL ENCUESTADO

Cargo:

DATOS DE LA EMPRESA

Empresa:

Dirección:

Teléfono:

Cantidad total de empleados:

Tiempo de funcionamiento:

Menos de 1 año ()

Entre 1 año y 5 años ()

Entre 5 años y 15 años ()

Más de 15 años ()

Según su criterio, por favor marque con una "X" la respuesta, considerando que 1 es el número mínimo y 5 el número máximo

GESTION ADMINISTRATIVA

PROCESO ADMINISTRATIVO

	1	2	3	4	5
1 Aplica plan estratégico					
2 Cuenta con un organigrama funcional y estructural					
3 Las decisiones administrativas son tomadas de manera democrática					
4 Existe un control y seguimiento de funciones administrativas					

TALENTO HUMANO

	1	2	3	4	5
1 Aplica estrategias de retención de talento Humano					
2 Cuenta con un espacio laboral donde sus empleados se sientan cómodos					
3 Los empleados están en capacitaciones permanentemente					
4 Como calificaría la capacidad de solucionar conflictos personales y/o laborales					

HABILIDADES ADMINISTRATIVAS

	1	2	3	4	5
1 Existe buena toma de decisiones administrativas					
2 cuenta con procesos de mejora en gestión administrativa					
3 Los empleados trabajan en equipo y de manera cooperativa					
4 Los empleados administrativos cumplen con los objetivos de la empresa					
5 Los empleados operarios cumplen con el reglamento interno de la empresa					
6 Los empleados administrativos tienen formación educativa de bachillerato					
7 Los empleados administrativos tienen formación educativa de tercer nivel					
8 Los empleados administrativos tienen formación educativa de postgrado					
9 los empleados operarios tienen formación educativa bachillerato					
10 Los empleados operarios tienen formación educativa de tercer nivel					
11 Los empleados operarios tienen formación educativa de postgrado					

DESEMPEÑO FINANCIERO

RAZONES FINANCIERAS

	1	2	3	4	5
1 Cuenta con liquidez en el corto plazo					
2 Cuenta con liquidez en el mediano plazo					
3 Cuenta con deudas al corto plazo					
4 Cuenta con deudas al mediano plazo					
5 Cuenta con deudas al largo plazo					
6 Mantiene deudas en instituciones financieras					
7 Mantiene deudas en casas comerciales					
8 Mantiene deudas con terceros					
9 Sus deudas son hipotecarias					
10 Sus deudas son prendarias					
11 Lleva un control financiero permanente					

RENTABILIDAD

	1	2	3	4	5
1 Ha incrementado sus ingresos en el último semestre					
2 Ha incrementado su margen neto en el último semestre					
3 Ha incrementado su margen bruto en el último semestre					
4 Cuenta con inversiones en tecnología					
5 Ha renovado su flota vehicular					
6 Ha incrementado su flota vehicular					
7 Ha mejorado su infraestructura estructura					
8 Es rentable su actividad económica					
9 Tiene liquidez en el largo plazo					
10 Los ingresos cubren las obligaciones y no reducen la liquidez					

UTILIDAD

	1	2	3	4	5
1 Como está su utilidad bruta de la empresa					
2 Como está su utilidad neta de la empresa					
3 Como está su utilidad operacional de la empresa					

Gracias por su colaboración

Anexo 2. Fiabilidad del cuestionario

Tabla 25. Resumen del procesamiento de casos para la prueba KR20

Resumen de procesamiento de casos		
	N	%
Casos	Válido	45
	Excluido	0
	Total	45

Nota. a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Tabla 26. Coeficiente de consistencia KR20

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
0,881	43

Para la prueba de fiabilidad, se realizó la prueba de consistencia interna del coeficiente KR20 de Kuder – Richarson, debido a que los datos son de carácter dicotómico. Dando como resultado un α de 0,881, indicando que la fiabilidad del cuestionario es alto, y apto para la recolección de datos.

Anexo 6. Acta de la sustentación de predefensa del informe de investigación



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA
EMPRESARIAL CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS Y MARKETING

ACTA

DE LA SUSTENTACIÓN DE PREDEFENSA DEL INFORME DE INVESTIGACIÓN DE:

NOMBRE: ALTAMIRANO NARVAEZ JOHN ALEXANDER
NIVEL/PARALELO: 0

CÉDULA DE IDENTIDAD: 0401985734
PERIODO ACADÉMICO: NOV 2020-MARZO 2021

TEMA DE INVESTIGACIÓN: "Gestión Administrativa y desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán provincia del Carchi."

Tribunal designado por la dirección de esta Carrera, conformado por:

PRESIDENTE: MSC. JEANETH LUCIA BASTIDAS GUERRÓN
LECTOR: MSC. EDWIN MARCELO CAHUASQUI CEVALLOS
ASESOR: MSC. LUIS HOMERO VIVEROS ALMEIDA

De acuerdo al artículo 21: Una vez entregados los requisitos para la realización de la pre-defensa el Director de Carrera integrará el Tribunal de Pre-defensa del informe de investigación, fijando lugar, fecha y hora para la realización de este acto:

EDIFICIO DE AULAS: VIRTUAL **AULA:** VIRTUAL

FECHA: miércoles, 10 de marzo de 2021

HORA: 8H00

Obteniendo las siguientes notas:

1) Sustentación de la predefensa:	5,52
2) Trabajo escrito	2,73
Nota final de PRE DEFENSA	8,25

Por lo tanto: **APRUEBA CON OBSERVACIONES** ; debiendo acatar el siguiente artículo:

Art. 24.- De los estudiantes que aprueban el Plan de Investigación con observaciones. - El estudiante tendrá el plazo de 10 días laborables para proceder a corregir su informe de investigación de conformidad a las observaciones y recomendaciones realizadas por los miembros Tribunal de sustentación de la pre-defensa.

Para constancia del presente, firman en la ciudad de Tulcán el **miércoles, 10 de marzo de 2021**



Firmado electrónicamente por:
**JEANETH LUCIA
BASTIDAS
GUERRON**

MSC. JEANETH LUCIA BASTIDAS GUERRÓN

PRESIDENTE



Firmado electrónicamente por:
**LUIS HOMERO
VIVEROS
ALMEIDA**

MSC. LUIS HOMERO VIVEROS ALMEIDA

TUTOR



Firmado electrónicamente por:
**EDWIN MARCELO
CAHUASQUI
CEVALLOS**

MSC. EDWIN MARCELO CAHUASQUI CEVALLOS

LECTOR

Adj.: Observaciones y recomendaciones



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI
FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL, INTEGRACION, ADMINISTRACION Y ECONOMIA EMPRESARIAL
CARRERA DE ADMINISTRACION DE EMPRESAS Y MARKETING

ACTA

DE LA SUSTENTACIÓN DE PREDEFENSA DEL INFORME DE INVESTIGACIÓN DE:

NOMBRE: PORTILLA ROSERO KEVIN ANDRES
NIVEL/PARALELO: 0

CÉDULA DE IDENTIDAD: 0401704507
PERIODO ACADÉMICO: NOV 2020-MARZO 2021

TEMA DE INVESTIGACIÓN: "Gestión Administrativa y desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán provincia del Carchi."

Tribunal designado por la dirección de esta Carrera, conformado por:

PRESIDENTE: MSC. JEANETH LUCIA BASTIDAS GUERRÓN
LECTOR: MSC. EDWIN MARCELO CAHUASQUI CEVALLOS
ASESOR: MSC. LUIS HOMERO VIVEROS ALMEIDA

De acuerdo al artículo 21: Una vez entregados los requisitos para la realización de la pre-defensa el Director de Carrera integrará el Tribunal de Pre-defensa del informe de investigación, fijando lugar, fecha y hora para la realización de este acto:

EDIFICIO DE AULAS: VIRTUAL **AULA:** VIRTUAL
FECHA: miércoles, 10 de marzo de 2021
HORA: 8H00

Obteniendo las siguientes notas:

1) Sustentación de la predefensa:	5,52
2) Trabajo escrito	2,73
Nota final de PRE DEFENSA	8,25

Por lo tanto: **APRUEBA CON OBSERVACIONES** ; debiendo acatar el siguiente artículo:

Art. 24.- De los estudiantes que aprueban el Plan de Investigación con observaciones. - El estudiante tendrá el plazo de 10 días laborables para proceder a corregir su informe de investigación de conformidad a las observaciones y recomendaciones realizadas por los miembros Tribunal de sustentación de la pre-defensa.

Para constancia del presente, firman en la ciudad de Tulcán el **miércoles, 10 de marzo de 2021**



Firmado electrónicamente por:
JEANETH LUCIA
BASTIDAS
GUERRON

MSC. JEANETH LUCIA BASTIDAS GUERRÓN

PRESIDENTE



Firmado electrónicamente por:
LUIS HOMERO
VIVEROS
ALMEIDA

MSC. LUIS HOMERO VIVEROS ALMEIDA

TUTOR



Firmado electrónicamente por:
EDWIN MARCELO
CAHUASQUI
CEVALLOS

MSC. EDWIN MARCELO CAHUASQUI CEVALLOS

LECTOR

Adj.: Observaciones y recomendaciones

Anexo 7. Informe sobre el Abstrac emitido por el Centro de Idiomas (CIDEN)



**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL
DEL CARCHI**

ABSTRACT- EVALUATION SHEET				
NAME: Kevin Andrés Portilla Rosero		DATE: 15 de mayo de 2021		
John Alexander Altamirano Narváez				
TOPIC: " Gestión administrativa y desempeño financiero de las sociedades anónimas de transporte pesado del cantón Tulcán provincia del Carchi".				
REMARKS AWARDED		QUANTITATIVE AND QUALITATIVE		
VOCABULARY AND WORD USE	Use new learnt vocabulary and precise words related to the topic <input type="checkbox"/>	Use a little new vocabulary and some appropriate words related to the topic <input type="checkbox"/>	Use basic vocabulary and simplistic words related to the topic <input type="checkbox"/>	Limited vocabulary and inadequate words related to the topic <input type="checkbox"/>
	EXCELLENT: 2	GOOD: 1,5	AVERAGE: 1	LIMITED: 0,5
WRITING COHESION	Clear and logical progression of ideas and supporting paragraphs. <input type="checkbox"/>	Adequate progression of ideas and supporting paragraphs. <input type="checkbox"/>	Some progression of ideas and supporting paragraphs. <input type="checkbox"/>	Inadequate ideas and supporting paragraphs. <input type="checkbox"/>
	EXCELLENT: 2	GOOD: 1,5	AVERAGE: 1	LIMITED: 0,5
ARGUMENT	The message has been communicated very well and identify the type of text <input type="checkbox"/>	The message has been communicated appropriately and identify the type of text <input type="checkbox"/>	Some of the message has been communicated and the type of text is little confusing <input type="checkbox"/>	The message hasn't been communicated and the type of text is inadequate <input type="checkbox"/>
	EXCELLENT: 2	GOOD: 1,5	AVERAGE: 1	LIMITED: 0,5
CREATIVITY	Outstanding flow of ideas and events <input type="checkbox"/>	Good flow of ideas and events <input type="checkbox"/>	Average flow of ideas and events <input type="checkbox"/>	Poor flow of ideas and events <input type="checkbox"/>
	EXCELLENT: 2	GOOD: 1,5	AVERAGE: 1	LIMITED: 0,5
SCIENTIFIC SUSTAINABILITY	Reasonable, specific and supportable opinion or thesis statement <input type="checkbox"/>	Minor errors when supporting the thesis statement <input type="checkbox"/>	Some errors when supporting the thesis statement <input type="checkbox"/>	Lots of errors when supporting the thesis statement <input type="checkbox"/>
	EXCELLENT: 2	GOOD: 1,5	AVERAGE: 1	LIMITED: 0,5
TOTAL/AVERAGE	9 - 10: EXCELLENT 7 - 8,9: GOOD 5 - 6,9: AVERAGE 0 - 4,9: LIMITED <div style="text-align: center;">TOTAL 9</div>			



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI

Informe sobre el Abstract de Artículo Científico o Investigación.

Autor: Kevin Andrés Portilla Rosero

John Alexander Altamirano Narváez

Fecha de recepción del abstract: 15 de mayo de 2021

Fecha de entrega del informe: 17 de mayo de 2021

El presente informe validará la traducción del idioma español al inglés si alcanza un porcentaje de: 9 – 10 Excelente.

Si la traducción no está dentro de los parámetros de 9 – 10, el autor deberá realizar las observaciones presentadas en el ABSTRACT, para su posterior presentación y aprobación.

Observaciones:

Después de realizar la revisión del presente abstract, éste presenta una apropiada traducción sobre el tema planteado en el idioma inglés. Según los rubrics de evaluación de la traducción en inglés, ésta alcanza un valor de 9, por lo cual se valida dicho trabajo.

Atentamente



Firmado electrónicamente por:

EDISON BOANERGES
PENAFIEL ARCOS

Ing. Edison Peñañiel Arcos MSc
Coordinador del CIDEN