

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO



FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

MAESTRÍA EN FINANZAS

Tema: EL APALANCAMIENTO FINANCIERO Y EL CRECIMIENTO EMPRESARIAL DE LA INDUSTRIA CARROCERA DE LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA

Trabajo de Titulación modalidad Proyecto de Investigación y Desarrollo. Previo a la obtención del Grado Académico de Magíster en Finanzas Mención Dirección Financiera.

Autora: Ingeniera Gabriela Fernanda Ayala Baño

Director: Doctor Germán Marcelo Salazar Mosquera, Magíster

Ambato – Ecuador

2019

A la Unidad Académica de Titulación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría

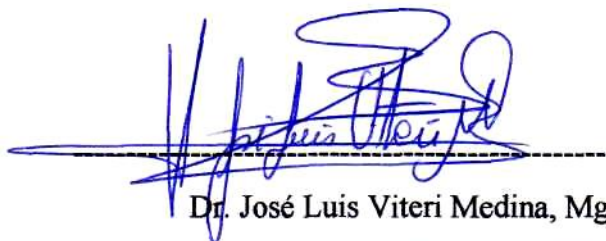
El Tribunal receptor del Trabajo de Titulación, presidido por el Economista Telmo Diego Proaño Córdova Magíster e integrado por las señoras, Doctora Ana del Rocío Cando Zumba Doctora, Doctor José Luis Viteri Medina Magíster designados por la Unidad Académica de Titulación de la Universidad Técnica de Ambato, para receptor el Trabajo de Titulación con el tema: EL APALANCAMIENTO FINANCIERO Y EL CRECIMIENTO EMPRESARIAL DE LA INDUSTRIA CARROCERA DE LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA, elaborado y presentado por la señorita Ingeniera Gabriela Fernanda Ayala Baño, para optar por el Grado Académico de Magíster en Finanzas Mención Dirección Financiera; una vez escuchada la defensa oral del Trabajo de Titulación; el Tribunal aprueba y remite el trabajo para uso y custodia en las bibliotecas de la UTA.



Econ. Telmo Diego Proaño Córdova, Mg.
Presidente del Tribunal



Dra. Ana del Rocío Cando Zumba, Dra.
Miembro del Tribunal



Dr. José Luis Viteri Medina, Mg.
Miembro del Tribunal

AUTORÍA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

La responsabilidad de las opiniones, comentarios y críticas emitidas en el Trabajo de Titulación, presentado con el tema: EL APALANCAMIENTO FINANCIERO Y EL CRECIMIENTO EMPRESARIAL DE LA INDUSTRIA CARROCERA DE LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA, le corresponde exclusivamente a: Ingeniera Gabriela Fernanda Ayala Baño, Autora bajo la Dirección del Doctor Germán Marcelo Salazar Mosquera Magíster, Director del Trabajo de Titulación; y el patrimonio intelectual a la Universidad Técnica de Ambato.



Ing. Gabriela Fernanda Ayala Baño

AUTORA



Dr. Germán Marcelo Salazar Mosquera, Magíster.

DIRECTOR

DERECHOS DE AUTOR

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que el Trabajo de Titulación, sirva como un documento disponible para su lectura, consulta y procesos de investigación, según las normas de la Institución.

Cedo los Derechos de mi trabajo, con fines de difusión pública, además apruebo la reproducción de este, dentro de las regulaciones de la Universidad.



Ing. Gabriela Fernanda Ayala Baño
c.c. 1804418430

ÍNDICE GENERAL

PORTADA.....	i
A la Unidad Académica de Titulación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría....	ii
Autoría del Trabajo de Titulación	iii
Derechos de Autor.....	iv
Índice de Tablas	vii
Índice de Figuras	viii
Agradecimiento	ix
Dedicatoria	x
Resumen Ejecutivo.....	xi
Executive Summary	xiii
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I.....	3
PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	3
1.1. Tema.....	3
1.2. Planteamiento del problema.....	3
1.2.1. Contextualización.....	4
1.2.2. Análisis crítico	13
1.2.3. Prognosis	15
1.2.4. Formulación del problema	15
1.2.5. Interrogantes.....	15
1.2.6. Delimitación del objeto de estudio.....	16
1.3. Justificación.....	16
1.4. Objetivos	16
1.4.1. Objetivo general	16
1.4.2. Objetivo específicos	17
CAPÍTULO II	18
MARCO TEÓRICO	18
2.1. Antecedentes investigativos	18
2.2. Fundamentación filosófica	22
2.3. Fundamentación legal	24
2.4. Categorías fundamentales	27

2.5. Hipótesis.....	41
2.6. Señalamiento de variables.....	41
CAPÍTULO III.....	42
METODOLOGÍA	42
3.1. Enfoque	42
3.2. Modalidad básica de la investigación	42
3.2.1. Investigación de campo.....	42
3.2.2. Investigación bibliográfica o documental	42
3.3. Tipo de investigación	43
3.3.1. Investigación correlacional	43
3.3.2. Investigación descriptiva.....	43
3.4. Población y muestra	43
3.4.1. Población.....	43
3.4.2. Muestra.....	44
3.5. Operacionalización de las variables	45
3.6. Recolección de la información.....	49
CAPÍTULO IV	56
OBSERVACIÓN E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	56
4.1. Observación e interpretación.....	56
4.2. Comprobación de hipótesis	64
4.2.1. Planteamiento de la hipótesis	64
4.2.1.1. Modelo lógico	64
CAPÍTULO V.....	67
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	67
5.1. Conclusiones	67
5.2. Recomendaciones.....	69
Bibliografía	70
Anexos	74

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1	Principales países productores de vehículos livianos, pesados en el mundo .	6
Tabla 2	Producción anual por segmento de vehículo en Ecuador.....	7
Tabla 3	Empresas certificado por Agencia Nacional de Transito del Ecuador.....	9
Tabla 4	Empresas carroceras de la provincia de Tungurahua.	11
Tabla 5	Empresas certificadas por la Agencia Nacional de Tránsito de la provincia de Tungurahua.....	12
Tabla 6	Empresas activas de la provincia de Tungurahua	44
Tabla 7	Empresas carroceras registradas en la Superintendencia de Compañías Valores y Seguros en Tungurahua	45
Tabla 8	Operacionalización de la Variable Independiente.....	47
Tabla 9	Operacionalización de la Variable Dependiente	48
Tabla 10	Tipos de información	50
Tabla 11	Recolección de la información.....	50
Tabla 12	Aplicación del EVA	52
Tabla 13	Aplicación del Ratio de Endeudamiento.....	53
Tabla 14	Aplicación del P – Value from Pearson ® score.....	54
Tabla 15	Ratios de Endeudamiento.....	56
Tabla 16	Comparación del EVA	58
Tabla 17	Comparación de Ratio de Endeudamiento 2018.....	65

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Descripción del sector carrocero ecuatoriano.....	4
Figura 2 Producto interno bruto (PIB) - Tasa de crecimiento real	5
Figura 3 Tasa de crecimiento de la producción industria	5
Figura 4 Resumen del sector metalmecánico.....	8
Figura 5 Árbol de problemas	13
Figura 6 Red de inclusiones conceptuales	27
Figura 7 Sub ordinación de variable independiente.....	28
Figura 8 Sub ordinación de variable independiente.....	29
Figura 9 Funciones de la gestión financiera	31
Figura 10 Decisiones de finanzas corporativas.....	35
Figura 11 Tipos de crecimiento	39
Figura 12 Tipos de crecimiento externo	40
Figura 11 Estadística de la regresión	54
Figura 14 Número de empleados	59
Figura 14 Número de carrocéricas vendidas anual.....	60
Figura 16 Años de los buses Coop. Vía Flores	61
Figura 17 Años de los buses Coop. Los Libertadores	61
Figura 18 Años de los buses Coop. Tungurahua	62
Figura 19 Años de los buses Coop. La Unión.....	62
Figura 20 Años de los buses Coop. Jerpazsol.....	63
Figura 21 Porcentaje de empresas carroceras en Ecuador	63
Figura 22 P-Value from Pearson (r) score año 2018	65

AGRADECIMIENTO

A mis padres Alicia y Ángel porque son el pilar que sostiene mi vida.

Mi hermosa familia, mis hermanas a quien tanto admiro y mis pequeñas sobrinas que alegran mi vida.

A todos y cada uno de mis amigos que en este magnífico proceso tuve la oportunidad de conocer y con quienes hemos compartido momentos inolvidables. Y sobre todo a Dios, la Virgen María.

Les amo

Gabriela

DEDICATORIA

En primer lugar, agradezco a Dios por darme todo lo que tengo en la vida.

A mis padres Alicia y Ángel que siempre están a mi lado apoyando, y a mi hermana Paulina una de las personas que más admiro pues ha sido mi ejemplo a seguir durante toda mi vida.

A mi tutor de tesis Dr. German Salazar que con sus conocimientos y dedicación me ha sabido guiar a lo largo de este trayecto, su apoyo y confianza en mí ha sido un aporte invaluable.

A la Universidad Técnica de Ambato de manera especial a la Facultad de Contabilidad y Auditoría por haberme permitido ser parte de ella, realizándome profesionalmente.

Finalmente, a todas las personas que han estado a mi lado de una u otra manera a lo largo de mi formación personal y profesional.

Gabriela

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
MAESTRÍA EN FINANZAS

TEMA:

EL APALANCAMIENTO FINANCIERO Y EL CRECIMIENTO EMPRESARIAL
DE LA INDUSTRIA CARROCERA DE LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA.

AUTORA: Ingeniera Gabriela Fernanda Ayala Baño

DIRECTOR: Doctor Germán Marcelo Salazar Mosquera, Magíster

FECHA: 30 de octubre del 2019.

RESUMEN EJECUTIVO

Ecuador, como un gran número de países del mundo, tiene una economía inestable, donde desarrollan miles de empresas su vida económica, las mismas que para mantenerse en el mercado y crecer, deben tener planes estratégicos para aprovechar al máximo sus recursos, evitando desperdicios que conduzcan a un futuro crecimiento empresarial seguro.

El objetivo principal de la investigación: El apalancamiento financiero y el crecimiento empresarial de la industria carrocera de la provincia de Tungurahua, fue conocer si el apalancamiento financiero influye en el crecimiento empresarial de las entidades.

Para la investigación, se aplicó el Valor Económico Agregado y el indicador Ratio de Endeudamiento. La investigación se realizó en 15 empresas de la Industria Carrocera de la provincia de Tungurahua que están activas, del total de la población de estudio, reflejadas en el directorio corporativo de la Superintendencia de Compañías Valores y Seguros.

Los resultados del trabajo de investigación mostraron que, de hecho, muchas entidades no tienen en cuenta la herramienta de apalancamiento financiero dentro de

sus planes estratégicos, debido a la ausencia de una cultura de creación de valor que influya para la obtención de la rentabilidad esperada por los accionistas. Se recomienda importantes estrategias para mejorar la eficiencia de los activos circulantes, la disminución de la carga tributaria, aumentar las inversiones en activos que generan beneficios y reducir activos.

De esta manera se aplica el P-Value from Pearson (r) score, con la finalidad de conocer el nivel de confianza y factibilidad de las empresas de la Industria Carrocera con respecto a la aplicación EVA, indicador que analiza si las empresas generan valor y crecimiento empresarial reflejadas en los estados financieros razonables.

Descriptor: administración financiera, crecimiento empresarial, financiamiento, gestión financiera, indicadores financieros, intermediación financiera, inversión, procesos financieros, valor económico agregado, ventas.

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
MAESTRÍA EN FINANZAS

THEME:

FINANCIAL LEVELING AND BUSINESS GROWTH OF THE BODY
INDUSTRY OF THE PROVINCE OF TUNGURAHUA

AUTHOR: Ingeniera Gabriela Fernanda Ayala Baño

DIRECTED BY: Doctor Germán Marcelo Salazar Mosquera, Magíster

DATE: October 30th, 2019

EXECUTIVE SUMMARY

Ecuador, like a large number of countries in the world, has an unstable economy, where thousands of companies develop their economic life, the same as to stay in the market and grow, they must have strategic plans to maximize their resources, avoiding waste and Future business growth.

The main objective of the research: The financial leverage and business growth of the car industry in the province of Tungurahua, was to know if the financial leverage influences the business growth of the entities.

For the investigation, the application of the Economic Value Added and the Indebtedness Ratio indicator were carried out. The investigation was carried out in 15 companies of the Body Industry of the province of Tungurahua which is the study population, reflected in the corporate directory of the Superintendence of Securities and Insurance Companies that are active.

The results of the research work showed that, in fact, many entities do not take into account the tool of financial leverage within their strategic plans, due to the absence of a culture of value creation that influences to obtain the expected return by shareholders. Important strategies are recommended to improve the efficiency of

current assets, reducing the tax burden, increasing investments in assets that generate benefits and reducing assets.

In this way, the P-Value from Pearson (r) score is applied, in order to know the level of trust and feasibility of the companies of the Body Industry with respect to the EVA application, an indicator that analyzes whether the companies generate value and business growth reflected in reasonable financial statements.

Keywords: added economic value, business growth, financing, financial administration, financial management, financial indicators, financial intermediation, investment, financial processes, sales.

INTRODUCCIÓN

Las empresas con rápido crecimiento deben acudir a fuentes externas de financiamiento, a través de recursos propios de las empresas que es más costoso y limitado, mediante terceros debido a que los mismos accionistas o empresarios están en la búsqueda de tasas de rentabilidad superiores o iguales al costo de financiación externa. Además, la banca tradicional presenta instrumentos de crédito muy rígidos, poco adaptados a las necesidades de la industria.

Otra opción de financiamiento es cuando las empresas llegan a punto, donde generan altas tasas de rentabilidad, producto del buen comportamiento de las utilidades, entonces pueden comenzar a financiarse a través de su propia generación interna de recursos o reinversión de utilidades.

Sin embargo, el mercado nacional de capitales a través de los mecanismos de ofertas públicas y privadas, se presenta como una alternativa viable, atractiva y razonable para que los empresarios desde la pequeña y mediana empresa, hasta las de alta capitalización, levanten fondos para sus distintos proyectos y planes de expansión de largo plazo, con costos muy inferiores a las tasas bancarias y en condiciones más ventajosas.

El propósito general de este trabajo de investigación fue el de analizar el apalancamiento financiero y crecimiento empresarial en el sector carroceros de la Provincia de Tungurahua. Que se conforma de la siguiente manera:

En el **Capítulo I**, se despliega el contexto en el cual se desenvuelve el problema sujeto de estudio, es decir, se describen las condiciones a nivel Latinoamericano, Nacional y provincial de las empresas de la Industria Carrocera, así como la descripción del problema de estudio, la justificación y los objetivos del presente trabajo de investigación.

En el **Capítulo II**, se presenta el marco teórico, los antecedentes investigativos que sustentan el desarrollo del presente trabajo de investigación y fundamenta la

metodología a realizarse. También se presentan las definiciones que aportan al contexto en el que se desarrolla la problemática analizada; así como, las hipótesis a contrastarse a través de la aplicabilidad del EVA y del P-Value from Pearson (r) score.

En el **Capítulo III**, se describen las características de la investigación, de las variables sujetas a estudio y cómo éstas serán cuantificadas y tratadas para su posterior análisis. Además, se describe la metodología de obtención y tratamiento de los datos, de la cual se deriva el P-Value from Pearson (r) score y la aplicabilidad del EVA.

En el **Capítulo IV**, se detalla el comportamiento de las empresas de la Industria Carrocera de la provincia de Tungurahua, mediante la aplicación de uno de los indicadores del Valor Económico Agregado y el índice Ratio de Endeudamiento.

En el **Capítulo V**, se desarrolla las conclusiones y recomendaciones que se llegó una vez concluido el presente trabajo de investigación.

CAPÍTULO I

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Tema

El apalancamiento financiero y el crecimiento empresarial en la industria carrocería en la provincia de Tungurahua.

1.2. Planteamiento del problema

Previo a elaborar de manera concreta la contextualización de la presente investigación, es necesario indicar que el apalancamiento ha sido una estrategia utilizada en la humanidad desde épocas anteriores.

Al hablar de apalancamiento se conmemora al famoso filósofo Arquímedes, matemático griego, físico, ingeniero, inventor y astrónomo (Strathern, 1999) cuando expresó “dame un punto de apoyo y levantaré al mundo”. A partir de ese momento se convirtió en un instrumento muy importante para realizar cosas de gran volumen con un menor esfuerzo, al utilizar el término de apalancamiento en las finanzas se hace referencia al empleo de los costos fijos con el fin de que una variación en las ventas tenga una mayor amplitud de variación en la rentabilidad (Lopez, 2014).

En la actualidad, las empresas deberían realizar una proyección de lo que puede ocurrir y planificar actividades, basándose en hechos anteriores e información financiera; esto les podrá servir como una herramienta para tomar decisiones adecuadas, acertadas y oportunas de modo que se minimice el riesgo al que está expuesta y prevenga situaciones desfavorables para la misma.

La globalización y las interdependencias han integrado a muchas de las empresas carrocerías, por lo que comparten una misma cultura, mercados, costumbres, entre otros aspectos, siendo de vital importancia mantener un nivel competitivo adecuado,

que les permita crecer en el mercado, innovando sus procesos, empleando estrategias y manejando eficientemente su cadena productiva.

1.2.1. Contextualización

Para el 2016 se espera una contracción promedio de -0,9% en América Latina y el Caribe durante este año. Para el 2017 se prevé un repunte en la dinámica económica con un crecimiento promedio de 1,5% (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2016).

Actualmente, en Latinoamérica “la industria carrocera está considerada como la máquina de producción más grande del planeta. Su crecimiento en el período 1995-2010 fue de un 52% y constituye un sector determinante en las economías industrializadas” (Andrade, 2016, p. 9). Además, se ha centrado esta producción industrial en la creación de nuevas oportunidades de empleo, ha incrementado los ingresos y ha contribuido al crecimiento económico



Figura 1 Descripción del sector Carrocerero Ecuatoriano
Fuente: (Ministerio de Industrias y Productividad, 2014)

El crecimiento empresarial es fundamental dentro de la economía, al tratar el término industria, se hace referencia al proceso mediante el cual se transforma una materia prima en un producto para uso final o que servirá de insumo a otros procesos productivos.

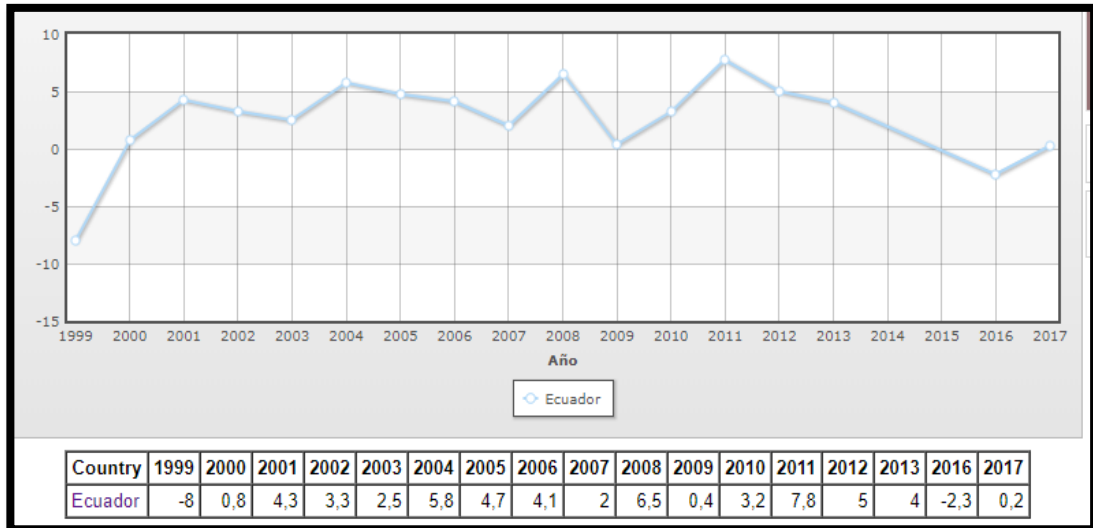


Figura 2 Producto Interno Bruto (PIB) - Tasa de Crecimiento Real

Fuente: (Index Mundi, 2015)

Esta entrada arroja un crecimiento anual del PIB ajustado por inflación y expresado como un porcentaje. Las tasas de crecimiento son año tras año, y no están compuestas (INDEXMUNDI, 2015).

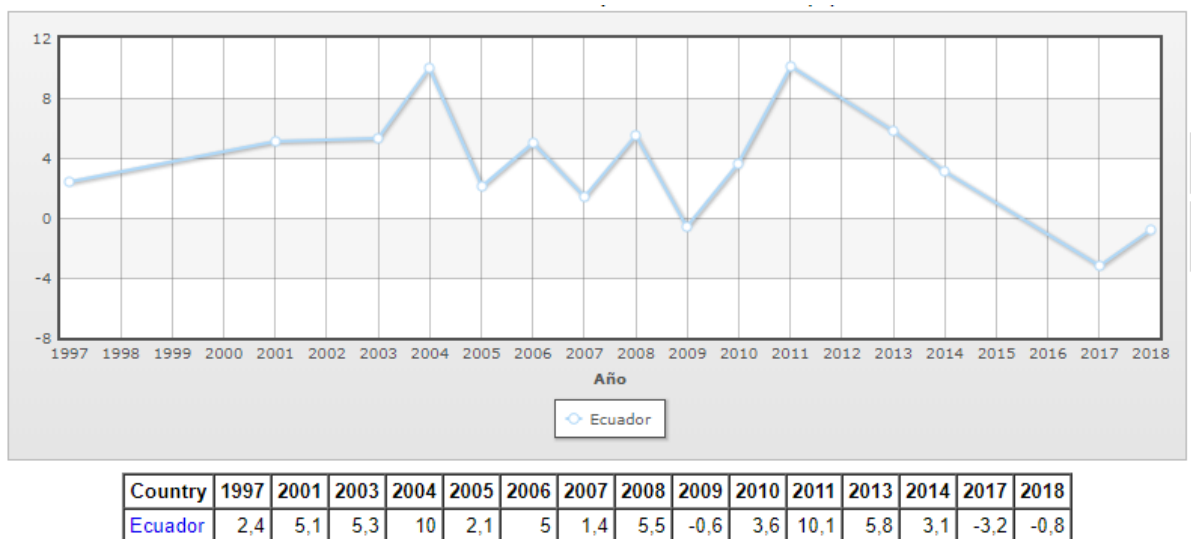


Figura 3 Tasa de crecimiento de la producción industria

Fuente: Index Mundi (2015)

Esta entrada brinda el porcentaje anual de incremento en la producción industrial (incluye fabricación, minería y construcción).

La fabricación y carrocerías para buses, han sido considerados un elemento importante en la economía; debido a que los autobuses son un medio principal de transporte en la movilidad y la unión de las personas, un mecanismo importante para la fuerza laboral y han contribuido a la activación de la economía mundial.

“A nivel global, la importancia de la industria automotriz en las economías nacionales y su papel como propulsor para el desarrollo de otros sectores de alto valor agregado, han provocado que diversos países tengan como uno de sus principales objetivos el desarrollo y/o fortalecimiento de esta industria” (ECONOMIA, 2012).

Tabla 1 Principales países productores de vehículos livianos y pesados.

China: 29.015.434	unidades (3,2%)
Estados Unidos: 11.189.985	unidades (-8,1%)
Japón: 9.693.746	unidades (5,3%)
Alemania: 5.645.581	unidades (-1,8%)
India: 4.782.896	unidades (5,8%)
Corea del Sur: 4.114.913	unidades (-2,7%)
México: 4.068.415	unidades (13%)
España: 2.848.335	unidades (-1,3%)
Brasil: 2.699.672	unidades (25,2%)
Francia: 2.227.000	unidades (6,5%)

Fuente: (AUTOCASION, 2017)

García (2018) prescribe que:

Brasil, situado en noveno lugar, se acerca al sitio de España con un incremento del 25,2% en comparación con 2016 (el que más ha crecido en 2017), lo que le sirve para lograr los 2,7 millones de vehículos producidos. El décimo puesto lo ocupa Francia, con 2.227.000 unidades fabricadas durante el pasado ciclo (un 6,5% más). Esta progresión se debe, en gran parte, a las reformas llevadas a cabo por el Gobierno de Emmanuel Macron que ya han comenzado a implementarse.

Al mirar las regiones continentales, en la cabeza mundial continuamos viendo el firme dominio de los países asiáticos (China, Japón, India y Corea del Sur), junto con los Estados Unidos (segundo) y en Europa con Alemania en el tercer lugar.

En estos tiempos de globalización y de competitividad, el sector metalmeccánico es uno de los motores de progreso de la economía del Ecuador, por lo que, el subsector del sector metalmeccánico cuya actividad es la fabricación de metales comunes requiere cambios esenciales en las estrategias de desarrollo, mejoramiento de tecnologías, enriquecimiento del recurso humano y unión en las organizaciones, para lograr que el país genere mayor producción nacional y con esto fomentar las exportaciones (Sandoval, 2018).

Según Apaz (2015) “la región necesita de manera impostergable una estrategia de crecimiento sustentada en las mejoras de los niveles de productividad. Teniendo en cuenta que el contexto internacional no va a recuperarse en el corto plazo, fracasar en la puesta en marcha de aquella estrategia podría significar el riesgo de quedar inmersos en una situación de muy bajo crecimiento económico por más tiempo del recomendable desde el punto de vista económico, político y social. La región, según señala el documento, deberá apostar por una estrategia de crecimiento sustentada en las mejoras de los niveles de productividad y desarrollo industrial.

Tabla 2 Producción Anual por Segmento de Vehículo en Ecuador

PRODUCCIÓN ANUAL POR SEGMENTO DE VEHÍCULOS						
UNIDADES TOTALES						
AÑO	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	SUV'S	VAN'S	CAMIONES	TOTAL
2010	26,564	23,299	24,598	1,791	-	76,252
2011	27,228	23,618	22,247	2,629	21	75,743
2012	34,544	24,893	17,970	2,209	1,782	81,398
2013	32,552	18,069	14,862	1,361	1,338	68,182
2014	28,634	19,457	14,398	200	-	62,689

Fuente: Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, PRO ECUADOR

De acuerdo con la información de la Secretaría de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Investigación (SENECYT), en el país existen 20.109 profesionales en el área de Industria y Producción debidamente formados y reconocidos por dicha secretaria.



Figura 4 Resumen del Sector Metalmeccánico

Fuente: ProEcuador, Ekosnegocios (2015)

“El proceso de organización de las empresas carroceras es de gran importancia para el desarrollo del sector pues así adquieren mayor poder de representación ante el gobierno y eso se puede evidenciar en los proyectos de desarrollo que han conseguido como organización, del mismo modo esto permite que sus necesidades sean escuchadas y sus derechos se respetados y sus opciones de competitividad mejoren tanto en el mercado interno como en sus opciones de exportar unidades con carrocerías ecuatorianas” (Andrade, 2016).

Según datos de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y de la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías (CANFAC) en el Ecuador existe 63 empresas dedicadas a la fabricación de carrocerías buses urbanos, interprovinciales y escolares, fueron homologadas o certificadas hasta junio del 2018. Las empresas están conformadas entre grandes, medianas y pequeñas funcionan en Manabí, Guayas, Azuay, Santo Domingo de los Tsáchilas, Chimborazo, Pichincha y Tungurahua. Emplean a 5000 personas en forma directa y más de 10000 indirectamente; son autopartistas que entregan ventanas, asientos y distintos accesorios indispensables para el ensamblaje de las carrocerías.

Tabla 3 Empresas certificadas por la Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador.

No.	Representante	Marca de Carrocería	Ciudad
1	CAR BUSS YAULEMA	CAR BUSS YAULEMA	RIOBAMBA
2	CARROCERIAS AGENYUS	AGENYUS	CUENCA
3	CARROCERIAS AMBATOOUR	AMBATOOUR	QUITO
4	CARROCERIA ALME	ALME	AMBATO
5	CARROCERIA IMG	IMG	QUITO
6	CARROCERIAS ALTAMIRANO	ALTAMIRANO	AMBATO
7	CARROCERIAS AUSTRAL	AUSTRAL	CUENCA
8	CARROCERIAS BUSCARS	BUSCARS	GUAYAQUIL
9	CARROCERIAS CMA-CENTAURO	CMA	LATACUNGA
10	CARROCERIAS COPSA	COPSA	AMBATO
11	CARROCERIAS DEL VALLE CADELVA	CADELVA	QUITO
12	CARROCERIAS FIALLOS	FIALLOS	FIALLOS
13	CARROCERIAS IMCE	IMCE	AMBATO
14	CARROCERIAS IMPA	IMPA	AMBATO
15	CARROCERIAS IMPEDSA	IMPEDSA	AMBATO
16	CARROCERIAS INMAY	INMAY	CUENCA
17	CARROCERIAS LOS ANDES	LOS ANDES	AMBATO
18	CARROCERIAS MAN BUS	MANBUSS	AMBATO
19	CARROCERÍAS METALICAS CALVA	CALVA	QUITO
20	CARROCERÍAS METALICAS CARLUIS	CARLUIS	QUITO
21	CARROCERIAS METALICAS LEMAN'S	LEMAN'S	AMBATO
22	CARROCERIAS METALICAS MAYORGA	MAYORGA	RIOBAMBA
23	CARROCERIAS METALICAS MONCAYO	MONCAYO	SANTO DOMINGO
24	CARROCERIAS METALICAS SANTA GEMA	SANTAGEMA	TOSAHUA
25	CARROCERIAS MODELO	MODELO	SANTO DOMINGO
26	CARROCERIAS M&L	M&L	AMBATO
27	CARROCERIAS OLIMPICA ROSALES JACOME CIA. LTDA.	OLIMPICA QUITO	CUENCA
28	CARROCERIAS PEREZ	PEREZ	AMBATO
29	CARROCERIAS RODRIGUEZ	RODRIGUEZ	GUAYAQUIL
30	CARROCERIAS SANTA CRUZ	SANTA CRUZ	AMBATO
31	CARROCERIAS SOLIS	SOLIS	AMBATO
32	CARROCERIAS VASQUEZ	VASQUEZ	QUITO

33	CARROCERIAS YAULEMA JR.	YAULEMA JR.	RIOBAMBA
34	CEPEDA CIA. LTDA.	CEPEDA	AMBATO
35	COMERCIAL ISRAEL	ISRACAR	AMBATO
36	CORPMEGABUSS CIA. LTDA	CORPMEGABUSS	RIOBAMBA
37	DAVMOTOR CIA. LTDA.	MARIELBUS	AMBATO
38	ECUACAR	ECUACAR	QUITO
39	EUROCARROCERIAS	EUROCARROCERIAS	RIOBAMBA
40	FABICAR	FABICAR	QUITO
41	ZAMBRANO GANCHOZO LUIS ANTONIO	MANAOS	SANTO DOMINGO
42	IBIMCO	IBIMCO	AMBATO
43	ICEDCA	ICEDCA	GUAYAQUIL
44	IMBABUS	IMBABUS	IBARRA
45	IMETAM	IMETAM	QUITO
46	INDUSTRIAS MALIZA	MALIZA	QUITO
47	INECAR	INECAR	GUAYAQUIL
48	JACOME CRUZ LUIS ANTONIO	JACOME	AMBATO
49	METALICA SANABRIA	SANABRIA	AMBATO
50	METALICAS PAPER'S	PAPER'S	AMBATO
51	METALICAS PILLAPA	METALICAS PILLAPA	PELILEO
52	MIRAL – AUTOBUSES	MIRAL	AMBATO
53	PARECO CIA. LTDA.	PARECO	AMBATO
54	PATRICIO CEPEDA CIA. LTDA.	PATRICIO CEPEDA	AMBATO
55	PICO SANCHEZ C. LTDA	PICOSA	AMBATO
56	QUILLUPANGUI MOROCHO DARWIN PATRICIO	METALBUSS	QUITO
57	REINOSO QUISHPE WASHINGTON GERMANICO	REINOSO	QUITO
58	RODRIGUES PEDROTTI ELIZABETE	PEDROTTI	QUITO
59	SANCHEZ ALVARADO FAUSTO WILFRIDO	ALVARADO	RIOBAMBA
60	TALLERES R. GUZMAN	R. GUZMAN	CUENCA
61	TALLERES IMESCO	IMESCO	AMBATO
62	VARMA S.A.	VARMA	AMBATO
63	ZAMORA GUERRERO JOSE VICENTE	ZAMORA	QUITO

Fuente: Agencia Nacional de Transito (2019)

Elaborado por: Gabriela Ayala

El desafío permanente de la industria carrocera ecuatoriana es el cumplir la normativa vigente en el país, según (Moreta, 2015) este sector productivo del país emplea a más de 15000 personas, en forma directa e indirecta.

La industria carrocera se ha convertido en un significativo centro de atención para la economía, esencialmente para el sector financiero, debido a que genera oportunidades de empleo e ingresos a la población y dinamiza la economía local. El tema materia de investigación es el apalancamiento financiero para el crecimiento empresarial de la industria carrocera de la provincia de Tungurahua.

Según (Moreta, 2015) el sector se posicionó en el mercado nacional gracias a la calidad, bajo precio, mejor tecnología, nuevos diseños y cumplimiento de los contratos. Además, la provincia cuenta con las empresas más importantes del sector a nivel nacional.

Tabla 4 Empresas carroceras de la provincia de Tungurahua.

Ciudad	No. Empresas
Ambato	24
Tisaleo	2
Pelileo	1
Total de empresas en Tungurahua	27

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito (2019)

Elaborado: Gabriela Ayala

En Tungurahua, se encuentran 27 empresas que generaron más de 2 800 puestos de empleo. La provincia ensambla el 65% de la producción total según (CANFAC, 2017).

Tungurahua, es reconocida por su productividad es por ello uno de sus sectores más desarrollados es el automotor en la ciudad de Ambato presenta un desarrollo imponente en el sector carroceros como lo indica la tabla N°4, en esta provincia existe 27 empresas carroceras y se dividen en 24 empresas que se encuentran en el cantón de Ambato, 1 en el cantón de Pelileo y 2 en el cantón Tisaleo.

Tabla 5 Empresas Certificadas por la Agencia Nacional de Tránsito de la provincia de Tungurahua.

Número	Representante de la Marca Persona Natural o Jurídica *	Marca De Carrocería	Ciudad
1	CARROCERIA ALME	ALME	AMBATO
2	CARROCERIAS ALTAMIRANO	ALTAMIRANO	AMBATO
3	CARROCERIAS COPSA	COPSA	AMBATO
4	CARROCERIAS IMCE	IMCE	AMBATO
5	CARROCERIAS IMPA	IMPA	TISALEO
6	CARROCERIAS IMPEDSA	IMPEDSA	AMBATO
7	CARROCERIAS LOS ANDES	LOS ANDES	AMBATO
8	CARROCERIAS MAN BUS	MANBUSS	AMBATO
9	CARROCERIAS METALICAS LEMAN'S	LEMAN'S	AMBATO
10	CARROCERIAS M&L	M&L	AMBATO
11	CARROCERIAS PEREZ	PEREZ	AMBATO
12	CARROCERIAS SANTA CRUZ	SANTA CRUZ	AMBATO
13	CARROCERIAS SOLIS	SOLIS	AMBATO
14	CEPEDA CIA. LTDA.	CEPEDA	AMBATO
15	COMERCIAL ISRAEL	ISRACAR	AMBATO
16	DAVMOTOR CIA. LTDA.	MARIELBUS	AMBATO
17	IBIMCO	IBIMCO	TISALEO
18	JACOME CRUZ LUIS ANTONIO	JACOME	AMBATO
19	METALICA SANABRIA	SANABRIA	AMBATO
20	METALICAS PAPER'S	PAPER'S	AMBATO
21	METALICAS PILLAPA	METALICAS PILLAPA	PELILEO
22	MIRAL – AUTOBUSES	MIRAL	AMBATO
23	PARECO CIA. LTDA.	PARECO	AMBATO
24	PATRICIO CEPEDA CIA. LTDA.	PATRICIO CEPEDA	AMBATO
25	PICO SANCHEZ C. LTDA	PICOSA	AMBATO
26	TALLERES IMESCO	IMESCO	AMBATO
27	VARMA S.A.	VARMA	AMBATO

Fuente: Superintendencia de Compañías de Valores y Seguros (2019)

Betancourt y Cruz (2018) plantean “El apalancamiento y los créditos actualmente están en un alto costo y el apoyo es escaso con créditos blandos y tiempo muerto para que la industria metalmecánica avance y crezca en la provincia. Aunque no se debe desconocer algunas instituciones que apoyan al sector metalmecánico”.

1.2.2. Análisis crítico

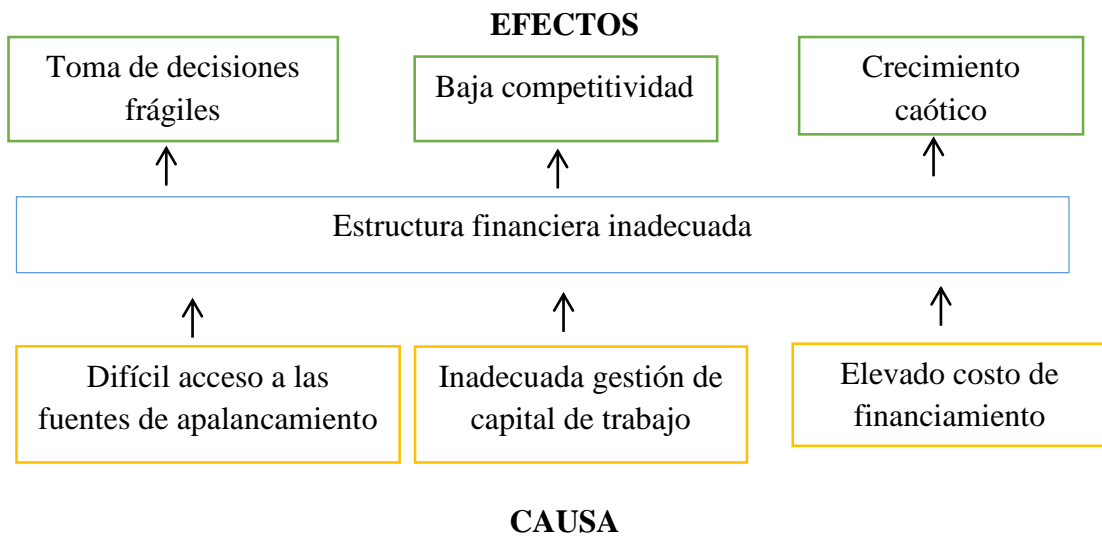


Figura 5 Árbol de Problemas
Elaborado: Gabriela Ayala

Según el análisis se detectó que una de las principales causas que provocan el crecimiento lento es el difícil acceso a las fuentes de apalancamiento formales del sistema financiero.

El recurso en las industrias, son inadecuadas debido elevado costo de financiamiento ocasiona la baja competitividad.

Los trámites y requisitos en las instituciones financieras se demoran mucho al momento de acceder a un crédito y las necesidades de financiamiento deben ser instantáneas para renovar el parque automotor.

El difícil acceso de las fuentes de apalancamiento influye en el crecimiento lento debido a que las necesidades de renovar el parque automotor llevaron a niveles de endeudamiento significativos para los propietarios de los buses y empresarios carroceros a un elevado costo de financiamiento. En él crecimiento caótico se dice que creció la producción, pero no creció la rentabilidad y tampoco la empresa, quienes finalmente aprovecharon la renovación del parque automotor fueron las instituciones financieras y los financistas informales.

Las empresas carroceras de la provincia de Tungurahua experimentan una disminución de las ratios de eficiencia, quiere decir que serán más eficiente en la medida que produzca más, utilizando la tecnología de forma adecuada e intensiva y optimizando el uso de los recursos. La productividad o la producción conjunta de productos y servicios están relacionados con su nivel de eficiencia. También influye la calidad organizativa de la empresa, y el diseño de los productos.

Las industrias carroceras confían en los ahorros personales y en los ingresos generados por el negocio para financiar tanto el inicio de la compra de un nuevo bus, junto con el apoyo de una institución financiera.

La rentabilidad por unidad vendida no es atractiva porque el precio fijado por el mercado tiene un margen bajo de contribución debido a los altos costos de fabricación.

La baja rentabilidad obliga a buscar financiamiento para el chasis y para las carrocerías a costos financiamiento alto.

La necesidad que exista un capital de trabajo dentro de la empresa, se puede evidenciar cuando aparecen diferencias entre el ciclo operativo de la empresa y su ciclo de efectivo (Rizzo, 2011).

La necesidad de capital trabajo conlleva a buscar fuentes de financiamiento, lo cual implica un costo financiero e implícitamente el costo de oportunidad.

Las empresas pueden disminuir la cantidad de capital de trabajo si gestionan adecuadamente las estrategias de administración del efectivo. La disminución tiene un efecto positivo tanto en el financiamiento como en la rentabilidad, se reduce el valor del préstamo y mejora la rentabilidad de las empresas.

El estudio de las ratios financieras permite mejorar la comprensión de los resultados financieros y las tendencias en el tiempo, facilitando indicadores clave del desempeño de las empresas que aportan una visión global muy necesaria.

1.2.3. Prognosis

Si no se evalúa adecuadamente las fuentes de apalancamiento las empresas carroceras generan un valor para los proveedores externos de capital y no generan valor para los propietarios u accionistas, razón por la que obtendrá un crecimiento empresarial mínimo; y al contrario se podría ocurrir un decrecimiento, quizás llegando a un punto en cual no se puedan financiar las actividades operativas.

El apalancarse financieramente ha sido una de las principales metas de los empresarios en los últimos años debido a la falta de efectivo, que se ha originado por diversos factores entre ellos la expansión que incrementan las necesidades de capital de trabajo.

Si no existe un apalancamiento rentable, las empresas no crecerán y sus esfuerzos no se verán recompensados. El sector favorecido por el trabajo de los carroceros será el sector financiero.

1.2.4. Formulación del problema

¿De qué manera el apalancamiento financiero influye en el crecimiento de las empresas industriales carroceras de la provincia de Tungurahua?

1.2.5. Interrogantes

¿Cuáles son las opciones de apalancamiento y como afecta al crecimiento empresarial de la industria carrocera?

¿Qué formas de apalancamiento financiero son las más favorables para impulsar el crecimiento empresarial del sector carroceros de la provincia de Tungurahua?

¿La Industria carrocera antes de optar por un financiamiento analiza, cuáles son las ventajas o desventajas que esto representa para su organización?

1.2.6. Delimitación del objeto de estudio

Campo: Finanzas y Administración.

Área: Empresarial

Aspecto: Apalancamiento financiero y crecimiento empresarial

Espacial: El presente trabajo investigativo se lo desarrollara en la provincia de Tungurahua.

Delimitación Poblacional: En esta investigación los elementos de observación lo constituyen los gerentes de las empresas carroceras agrupadas en la CANFAC.

Delimitación Temporal: El tiempo del estudio del problema se lo llevará a cabo durante el año 2018.

1.3. Justificación

El presente trabajo de investigación se origina por la necesidad de determinar cómo el apalancamiento financiero afecta en el crecimiento empresarial en el sector carroceros de la provincia de Tungurahua. Al conocer el grado de apalancamiento adecuado se encaminará a la empresa hacia un crecimiento sostenido, mejora competitividad y la productividad de las empresas.

Esto será de gran utilidad para analizar las amenazas y debilidades que las empresas poseen, asimismo permitirá conocer detalladamente el problema real que es objeto de la investigación y las principales causas y efectos que originan que el desarrollo económico. La factibilidad de la investigación es posible, porque tiene apertura necesaria para acceder a la información y avanzar rápidamente.

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo general

Analizar la relación que existe entre el apalancamiento financiero y el crecimiento empresarial en la industria carrocera de la provincia de Tungurahua.

1.4.2. Objetivos específicos

- Examinar el nivel de apalancamiento financiero en el crecimiento empresarial de la industria carroceras de la provincia de Tungurahua.
- Identificar las formas de apalancamiento financiero más favorables para el impulso de las empresas carroceras de la Provincia de Tungurahua.
- Formular estrategias de financiamiento de modo que se puedan contemplar cuales son las ventajas y desventajas de un financiamiento.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes investigativos

La presente investigación ha recogido los siguientes criterios investigativos para su desarrollo, así como las conclusiones a las cuales han llegado diferentes autores para el sustento del objetivo de la investigación, a continuación, se describen varios estudios realizados con respecto a la temática abordada.

En el trabajo ejecutado por López (2014) de la Universidad Técnica de Ambato con el tema “Apalancamiento financiero y su impacto sobre la rentabilidad de las pymes de la ciudad de Ambato durante el año 2013”, concluye que:

- El apalancamiento o endeudamiento financiero constituye una herramienta necesaria muy útil para incrementar la rentabilidad de una empresa e impulsar su crecimiento. Sin embargo, el grado porcentaje de apalancamiento de cada empresa, dependerá de su flujo de caja, capacidad de pago y los proyectos de expansión que deba financiar. Sobre este punto cabe destacar que el uso de la deuda, que genera gastos financieros por intereses contribuye a generar un “efecto fiscal” para reducir la carga impositiva por la deducibilidad de los intereses.
- Las empresas no cuentan con estrategias financieras y operativas que permitan mejorar y gestionar de manera adecuada el capital de trabajo, es primordial definir adecuadamente la gestión de los recursos económicos y financieros y de esta manera contribuir al crecimiento y desarrollo empresarial.

El trabajo de Piza (2018) de la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil denominado “Apalancamiento financiero y su incidencia en la rentabilidad de la Compañía MACOSER S.A. concluye lo siguiente:

- Es importante una revisión periódica de los calendarios de pagos a proveedores tanto nacionales como extranjeros con el fin de evitar un retraso lo cual hasta la fecha según las entrevistas realizadas no ha sucedido, pero podría suscitarse.
- Los niveles de endeudamiento actual y su incremento elevado de un período a otro, con la finalidad de que se evalúe la política de endeudamiento con terceros conforme su conocimiento y experiencia, siendo necesario realizar las modificaciones pertinentes.

En el trabajo elaborado por Dávalos (2018) de la Universidad Técnica de Ambato con el tema “El nivel de apalancamiento y estructura de capital de las empresas del sector elaboración y conservación de pescados, crustáceos y moluscos en el Ecuador” menciona en síntesis lo siguiente:

- Acorde al método estadístico aplicado, se comprobó que existe incidencia entre la variable independiente nivel de apalancamiento y la variable dependiente estructura de capital, lo cual revela la importancia de un manejo adecuado del apalancamiento mediante la determinación de políticas eficientes de financiamiento y realizadas de manera oportuna, ya que estas inciden notablemente en el costo promedio ponderado de capital.
- Las empresas al presentar un apalancamiento financiero medio, evidencian mantener deuda en un rango moderado, sin embargo, el resultado de haber optado por endeudamiento, debe reflejar indicadores de rentabilidad superiores al costo de la deuda para que este endeudamiento agregue valor a la empresa, por lo cual es necesario contrastar información con el ROA y ROE de las empresas de manera periódica.
- Determinar políticas de financiación tendientes a la disminución de la tasa obtenida por Costo Promedio Ponderado de capital, si esto se logra, se permitirá que las empresas generen proyectos factibles sin tener que exigirse demasiado, dicho en otras palabras si el WACC es una tasa mínima la empresa puede obtener rentabilidades menores y sin embargo estar ganando, para esto es necesario obtener líneas de crédito preestablecida a costos moderados, aumentar el financiamiento mediante proveedores, manejo de políticas adecuadas respecto al ciclo del efectivo, optar por la reinversión de

utilidades o aportes para futuras capitalizaciones, con la finalidad de mantener una estructura equilibrada entre pasivo y patrimonio, entre otras opciones.

Con respecto al trabajo realizado por Chacón (2018) de la Universidad Ecotec con el tema “El apalancamiento financiero: impacto del apalancamiento financiero en Ecuador y América Latina. Créditos Chinos”.

- El apalancamiento financiero es una estrategia positiva, en tanto y cuanto la recuperación de capital conserve una curva de crecimiento ascendente que permita a través de las utilidades cancelar la deuda y sus intereses adquiridos, sin afectar el flujo de capital de una institución, pública, privada, o gubernamental.
- El apalancamiento, es una estrategia de innovación financiera, cuyo objetivo es diversificar el riesgo, sin embargo, un excesivo nivel de apalancamiento, aumenta los niveles de volatilidad de la inversión productiva nacional e internacional. Por una parte, influye positivamente como pilar financiero, y en su contraparte puede ser improductivo, cuando la tasa de rendimiento es menor al valor a pagar. Si bien existen beneficios en el endeudamiento en términos de espacio fiscal, equidad intergeneracional y desarrollo de mercados de capital domésticos, persisten algunos riesgos de que el uso excesivo de la deuda pública tensione las finanzas públicas subnacionales e incluso pueda desencadenar crisis de endeudamiento y sostenibilidad fiscal.

De acuerdo al criterio de Puerto (2010) explica la influencia de los factores externos e internos sobre la toma de decisiones al momento de salir a los mercados extranjeros en búsqueda del crecimiento las empresas se articulan en la promoción de la dinámica del sistema global donde surgen nuevas posibilidades de participación y las opciones para el desarrollo de nuevos mercados.”

Las condiciones de la crisis en que se encuentran actualmente las empresas las ha llevado a intensificar la búsqueda de nuevas alternativas que les permita crecer y consolidarse.

Aguilera, Luis; González, Adame; y Rodríguez, Rodrigo determina:

“Variables que intervienen para el crecimiento y la competitividad, para ello se tomaron en consideración el crecimiento (ventas) y los esfuerzos comerciales, como la inversión en publicidad, la calidad, los recursos humanos, el uso de tecnologías de información y comunicación, el grado de automatización de los procesos (tecnología), y la intención de desarrollar nuevos productos o la innovación que puedan satisfacer a los consumidores” (2011)

Como conclusiones determinadas por la investigación se reconoce dentro de un proceso de mejoramiento dinámico, donde se conviene revisar regularmente los avances y logros relacionados con los objetivos trazados por la empresa.

Hernández (2015) sustenta medir el sistema financiero en el crecimiento a través de relaciones macroeconómicas contribuyendo a la literatura mediante un análisis adecuado del crecimiento económico.

- El crecimiento poblacional es apto para una mayor fuerza laboral eficiente. La consecuencia directa es que la tasa de crecimiento de largo plazo es debida solo a factores demográficos tales como la tasa de crecimiento de la población, la estructura de la fuerza laboral y el crecimiento de su productividad.
- Para finalizar el sistema financiero se manifiesta por una disfuncionalidad en las funciones del sistema financiero producto de una política financiera establecida por el sector público que permite mantener una relación estrecha entre el sistema financiero y las variables reales de la economía a lo largo del proceso de crecimiento, mediante procesos de integración financiera tanto internos como externos.

Según Andrade (2016);

“La industria carrocería ecuatoriana en los últimos años ha mostrado desarrollo, principalmente en Tungurahua que cubre el 65% de la producción nacional y donde

se encuentran 63 empresas entre pequeños y grandes productores (CANCAF, 2014), aun es un sector en crecimiento, en gran parte debido a su poco nivel histórico de organización que ha generado una desigualdad notoria entre empresas grandes y pequeñas en lo que se refiere a acceso de oportunidades y financiamiento especialmente, en el año 2012 dónde la industria sufrió una considerable disminución de su producción y comercialización debido al incremento de importaciones de buses terminados provenientes de China y Brasil.

Para finalizar Medina (2015) en su investigación tiene como objetivo ofrecer nueva evidencia empírica sobre los factores determinantes del apalancamiento financiero en las empresas de la industria. El valor de las empresas puede variar a través del endeudamiento por el efecto fiscal y otras imperfecciones del mercado, en muchos casos determinándose una estructura de capital óptima que compensa los costos con los beneficios.

Para distinguir de una mejor manera la función de la estructura de capital, es preciso introducir el concepto de apalancamiento ya que éste y la estructura de capital y son conceptos muy relacionados en las decisiones sobre el presupuesto de capital a través del costo de capital.

El apalancamiento consiste en el uso de activos o fondos de costo fijo para incrementar los rendimientos. Generalmente, el apalancamiento tiene una relación directamente proporcional con el rendimiento y riesgo, es decir, si incrementa el apalancamiento, también lo hará el rendimiento y el riesgo.

2.2. Fundamentación filosófica

En efecto esta investigación se basa en el paradigma crítico- propositivo que permita llegar a la solución del problema en que se encuentra las empresas carroceras.

Es Propositivo en cuanto a la investigación no se detiene en la contemplación pasiva de los fenómenos, sino que además plantea alternativas de solución construidas en un clima de sinergia y pro actividad.

La investigación está comprometida con los seres humanos y su crecimiento en comunidad de manera solidaria y equitativa, y por eso propicia la participación de los actores sociales en calidad de protagonistas durante todo el proceso de estudio.

En otras palabras, la fundamentación filosófica supone pensar en aquella cualidad que es común a todas las cosas, sin prestar la mínima atención a las demás cualidades genéricas, específicas o propias que implica una responsabilidad totalmente personal sobre el éxito de la investigación.

(Herrera, 2015), expresa:

"El paradigma está involucrado en la lógica instrumental del poder, porque desafía las explicaciones reducidas a la posibilidad lineal".

Los datos de las empresas del sector carroceros de la provincia de Tungurahua fueron tomados de la Superintendencia de Compañías de Valores y Seguros (SUPERCIAS), siendo así, los estados financieros y razón social de cada una de las empresas, y de esta manera apliqué una parte del indicador EVA, indicador de Ratio de Endeudamiento y al tener el resultado final del mismo se pudo tomar las mejores decisiones sobre el crecimiento empresarial.

Las características del paradigma positivista se detallan a continuación:

- Existe un mundo material externo que puede explicarse objetivamente sin hacer referencia al observador.
- Esta realidad alcanza todo lo que está dentro de las coordenadas: tiempo, espacio y masa.
- Objetos de estudios: hechos y fenómenos que pueden ser verificados.
- Destaca la observación experimental, la medición objetiva y la generalización de resultados.
- La producción de conocimiento es el resultado de la interacción del objeto con el método.
- Utilice instrumentos e instrucciones estándar.

Se utilizará el paradigma positivista ya que es posible cuantificar los resultados de esta investigación y todos los compendios necesarios para obtener soluciones solubles que puedan ayudar a eliminar el problema que se está investigando.

2.3. Fundamentación legal

Este trabajo de investigación se fundamentará en los siguientes cuerpos legales ya que involucran el crecimiento empresarial en sus deberes y derechos:

- Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno
- Normas Internacionales Contables
- Norma Internacional de Contabilidad

El presente estudio fue respaldado legalmente por la Ley Orgánica del Régimen Tributario Interno, publicado en el Diario Oficial Suplemento 209, de 09 de julio de 2019, Capítulo III, artículo 56, Impuesto al valor agregado sobre los servicios indique explícitamente: El impuesto al valor agregado IVA, grava a todos los servicios, entendiéndose como tales a los prestados por el Estado, entes públicos, sociedades, o personas naturales sin relación laboral, a favor de un tercero, sin importar que en la misma predomine el factor material o intelectual, a cambio de una tasa, un precio pagadero en dinero, especie, otros servicios o cualquier otra contraprestación. Se encuentran gravados con tarifa cero los siguientes servicios: 1.- Los de transporte nacional terrestre y acuático de pasajeros y carga, así como los de transporte internacional de carga y el transporte de carga nacional aéreo desde, hacia y en la provincia de Galápagos. Incluye también el transporte de petróleo crudo y de gas natural por oleoductos y gasoductos. (Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno, 2019)

Es importante que algunos sectores de la economía tengan tarifa cero en el IVA, lo que impulsan el crecimiento económico en la sociedad, tratamos de exponer algunas de las propuestas que se están planteando en Ecuador como alternativas viables y accesibles.

Los mercados financieros ofrecen algunas oportunidades siempre y cuando estos mercados sean transparentes y democráticos; así mismo, las empresas el gobierno y los agentes brindar estas oportunidades para que las inversiones sean más transparentes y productivas.

En el marco de los Principios y Normas Técnicas de Contabilidad Gubernamental, publicado en el Diario Oficial Suplemento 755, de 16 de abril de 2016, artículo 10, costos de inventarios relaciona lo siguiente: El costo de los inventarios comprenderá todos los costos derivados de su adquisición y transformación, así como otros costos en los que se haya incurrido para darles su condición y ubicación actuales (Normas Internacionales de Contabilidad, 2018)

Es decir, todos los costos que se generen y que estén relacionados con esta compra o fabricación hasta que se encuentre en condiciones de ser usado.

Siguiendo la misma fuente de investigación en la Principios y Normas Técnicas de Contabilidad Gubernamental, publicado en el Diario Oficial Suplemento 755, de 16 de abril de 2016, se refiere el artículo 11, que determina lo siguiente: El costo de adquisición de los inventarios comprenderá el precio de compra, los aranceles de importación y otros impuestos (que no sean recuperables posteriormente de las autoridades fiscales), los transportes, el almacenamiento y otros costos directamente atribuibles a la adquisición de las mercaderías, los materiales o los servicios. Los descuentos comerciales, las rebajas y otras partidas similares se deducirán para determinar el costo de adquisición (Normas Internacionales de Contabilidad, 2018)

Este tipo de costo es manejado por las empresas dedicadas a la producción, donde existe un proceso de transformar la materia prima en un producto elaborado, de ahí su nombre de costos de transformación.

Siguiendo la misma fuente de investigación en la Principios y Normas Técnicas de Contabilidad Gubernamental, publicado en el Diario Oficial Suplemento 755, de 16 de abril de 2016, se refiere el artículo 12, que determina lo siguiente: Los costos de transformación de los inventarios comprenderán aquellos costos directamente

relacionados con las unidades producidas, tales como la mano de obra directa. También comprenderán una parte, calculada de forma sistemática, de los costos indirectos, variables o fijos, en los que se haya incurrido para transformar las materias primas en productos terminados. Son costos indirectos fijos los que permanecen relativamente constantes, con independencia del volumen de producción, tales como la depreciación y mantenimiento de los edificios y equipos de la fábrica, así como el costo de gestión y administración de la planta. Son costos indirectos variables los que varían directamente, o casi directamente, con el volumen de producción obtenida, tales como los materiales y la mano de obra indirecta (Normas Internacionales de Contabilidad, 2018)

2.4. Categorías fundamentales

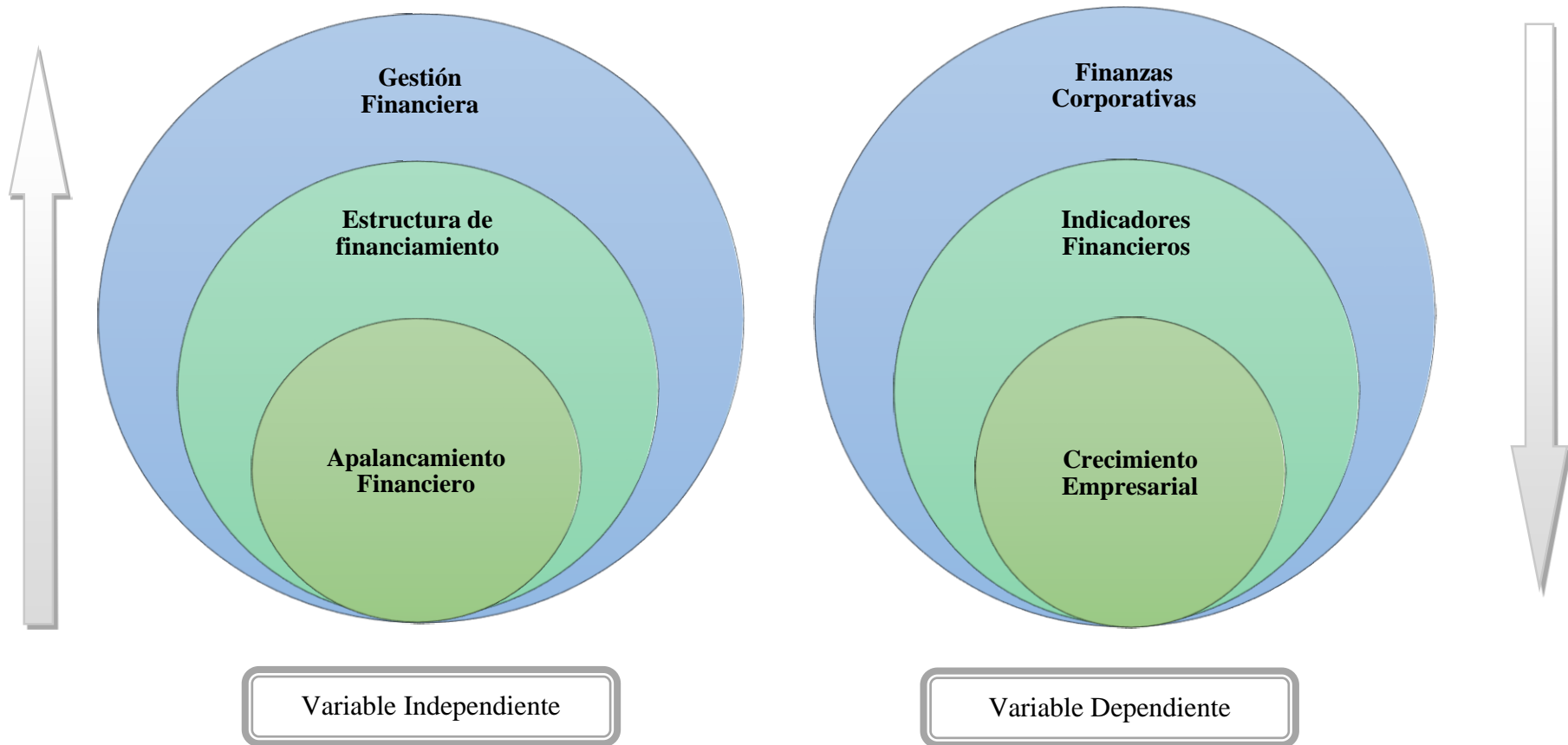


Figura 6 Red de inclusiones conceptuales
Elaborado: Gabriela Ayala

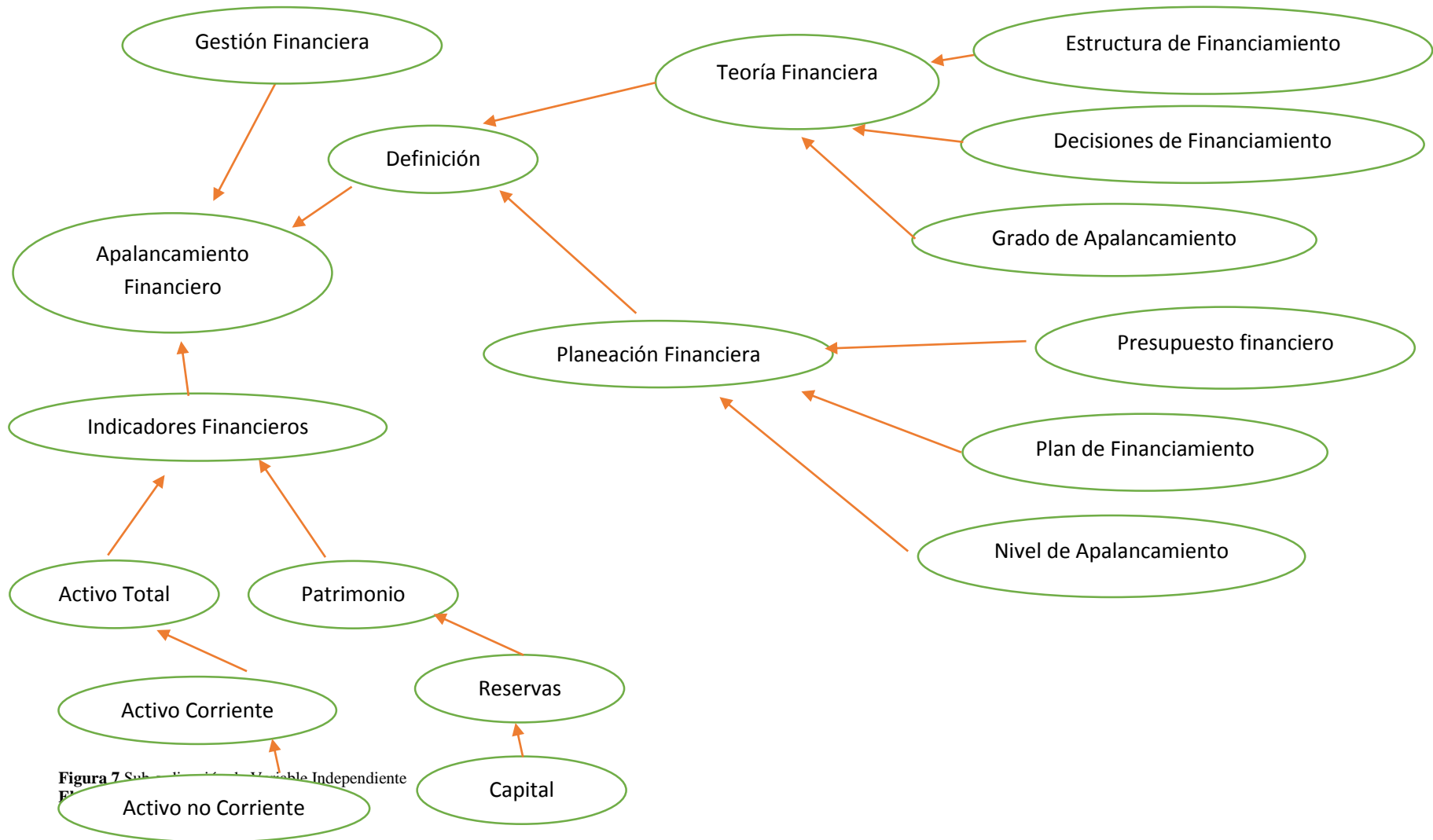


Figura 7 Sub-Variable Dependiente
 Variable Independiente



Figura 8 Sub ordinación de Variable Independiente
Elaborado: Gabriela Ayala

2.4.1. Variable Independiente

Gestión Financiera

La gestión financiera, se relaciona con la administración y el aspecto económico, también es el proceso de administrar los recursos financieros que posee la empresa y se sustenta en el conjunto de actividades destinadas a la administración de los elementos y cuentas financieras de la empresa con una intención específica y común de la empresa en sí. El administrador financiero debe encomendar de la toma de decisiones, con base fundamental en la información financiera como de su respectiva observación.

La gestión financiera representa una función de apoyo a las actividades fundamentales de la empresa, la finalidad es garantizar la disponibilidad oportuna de los recursos requeridos para el Óptimo funcionamiento de las empresas, tanto en el corto como en el mediano y largo plazo, equilibrando necesidades de liquidez de la organización con sus objetivos de riesgo y rentabilidad (Padilla, 2016).

Las empresas proceden estar sometidas a los cambios continuos y a los mercados volátiles, lo que exige mayores niveles de eficiencia, eficacia y efectividad en el manejo de los mercados. De esta manera se pueden lograr mayores estándares de rentabilidad y encontrar formas nuevas para garantizar el éxito.

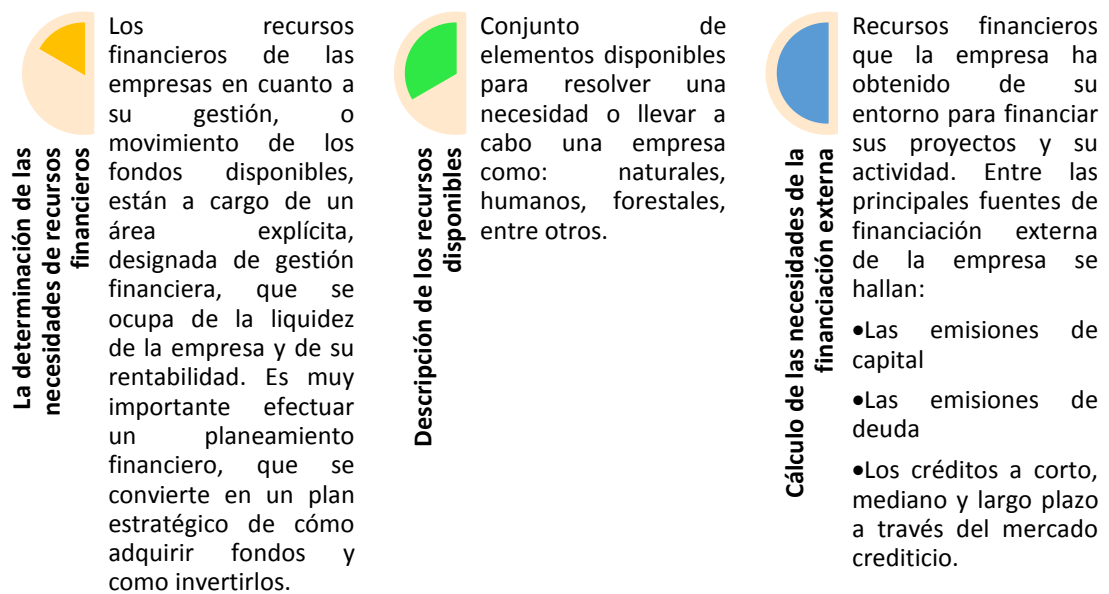


Figura 9 Funciones de la Gestión Financiera
Fuente: Mondría, J., 2015.

"La observación financiera es sobre estudios de posiciones de equilibrio para activos y elementos de compromiso corporativa, tanto a corto como a largo plazo. A corto plazo, se centra primariamente en la liquidez, mientras que a largo plazo el flujo de la obligación de pago aumenta.

El objetivo de observación es por quién se realiza; Si fuera el gerente de la compañía, el propósito sería igualar las debilidades para introducir mejoras, pero si fuera por un inversionista potencial, la caracterización de las mismas debilidades serviría para evaluar el potencial y el precio de la inversión." (Corona, 2014, págs. 7-8)

En relación de lo expuesto por los autores, se puede instituir el nivel de importancia que ocupa la observación financiera en el área administrativa – financiera en una entidad con o sin fines de lucro. Para emitir cualquier juicio de valor en la toma de decisiones de los directivos corporativos, se emplea como base de las mismas la información financiera, puesto que tiene como objetivo principal precisar las debilidades y riesgos que puede poseer la empresa para tratar de proporcionar estabilidad en todos los procesos financieros.

Estructura de Financiamiento

Para Medina (2012) la estructura financiera de una empresa se refiere a la combinación de deuda y capital utilizada para financiarse y señala que la asimetría de información entre los directivos de una empresa y los acreedores de capital, genera costos de selección adversa, dado que si la empresa decide:

- Financiación con recursos propios, la cual envía un mensaje negativo a los inversionistas al considerar que no tienen la capacidad para asumir la deuda que es un compromiso ineludible, mientras la financiación con recursos propios brinda mayor capacidad de maniobra al tener la posibilidad de no distribuir dividendos, todo esto genera una percepción de sobrevaloración de las acciones de la empresa.
- Financiación con deuda, desestimula la realización de nuevos proyectos ya que los acreedores de capital al no disponer de información completa perciben mayor riesgo en la financiación de nuevos proyectos lo que incrementa el costo de los recursos, esta situación genera transferencia de riqueza de los accionistas hacia los financiadores de capital, generando la infravaloración de las acciones de la empresa y todo esto desestimula la realización de proyectos rentables cuando los recursos internos se han agotado.

Apalancamiento Financiero

El apalancamiento financiero es conocido comúnmente como utilizar un endeudamiento para financiar una operación, con el fin de obtener una mayor rentabilidad sin arriesgar del todo el patrimonio de la empresa.

El apalancamiento es la utilización del capital ajeno (conocido también como endeudamiento) para acrecentar una ganancia considerable de una inversión; hablando de otra manera una empresa está apalancada cuando tiene deudas (que se conocen como aumento de pasivos) con el fin de comprar activos. No se considera negativo en sí mismo, porque permite el esparcimiento de la entidad para la adquisición de activos; pero, cuando uno se excede con la deuda, pueden surgir dificultades para el pago. La tasa que alcanza el endeudamiento como ganancia debe

ser más alto a la tasa de interés que se paga por el endeudamiento obtenido, de esta manera la calidad de la inversión es importante. Se ve que las empresas financieras trabajan con altos grados de endeudamiento, pues utilizan dinero contribuido por terceros, como los depósitos de los ahorristas (Parodi, 2013, p.1).

El apalancamiento es la capacidad que tiene una entidad de utilizar activos o fondos de costos fijos con el único objetivo de desarrollar las utilidades de los accionistas. El apalancamiento influye en la rentabilidad aumentando la utilidad disponible para los socios y afecta al riesgo con la inseguridad que se crea a la capacidad del negocio para cubrir sus obligaciones del pago fijo (Higuerey, 2006, p.9).

Dentro de la teoría del apalancamiento financiero podemos encontrar tres tipos de estos los cuales son:

- **Apalancamiento financiero positivo:** Cuando la obtención de fondos proveniente de préstamos es productiva, es decir, cuando la tasa de rendimiento que se alcanza sobre los activos de la empresa, es mayor a la tasa de interés que se paga por los fondos obtenidos en los préstamos.
- **Apalancamiento financiero Negativo:** Cuando la obtención de fondos provenientes de préstamos es improductiva, es decir, cuando la tasa de rendimiento que se alcanza sobre los activos de la empresa, es menor a la tasa de interés que se paga por los fondos obtenidos en los préstamos.
- **Apalancamiento financiero Neutro:** Cuando la obtención de fondos provenientes de préstamos llega al punto de indiferencia, es decir, cuando la tasa de rendimiento que se alcanza sobre los activos de la empresa, es igual a la tasa de interés que se paga por los fondos obtenidos en los préstamos (Ricse, 2016).

Importancia de Apalancamiento

El apalancamiento tiene mucha importancia en una empresa porque por medio de éste el accionista tiene la opción de conservar un nivel en el mercado aportando solamente parte del efectivo, con ello disminuye razonablemente el riesgo para el patrimonio de la empresa. El endeudamiento normalmente es obtenido para invertir

en activos a corto plazo, en activos de largo plazo y en pagos operacionales; por otro lado, es importante conservar un equilibrio entre el grado de apalancamiento financiero y los aportes de los inversionistas para la seguridad de la entidad (Tejerima, 2014, p.2).

Decisiones de Inversión

Las empresas en la actualidad se ven obligadas a actuar en un marco de recursos escasos, esto implica la adquisición de activos de corto o largo plazo. Al principio estas decisiones se evaluaban en forma individual, pero esto se ha ido transformando hasta llegar a un análisis global. En este tipo de análisis se toma en cuenta las repercusiones que tiene la inversión en cuestión sobre el resto de las inversiones de la empresa y toma el nombre de enfoque de portafolio de inversiones.

La decisión de inversión, es la colocación y redistribución del capital y de los capitales en proyectos, efectos, activos y divisiones de una empresa. Una vez que las estrategias se formulan y para llevarlas a cabo con éxito, se requiere decisiones en la elaboración de los presupuestos de capital (Perez, 2010).

2.4.2. Variable Dependiente

Finanzas Corporativas

Según Silva (2016) ayuda a fomentar el mercado de capitales y crear vías de desarrollo que incite su crecimiento, es un tema poco conocido entre los empresarios, ya que no es difundido, investigado con total claridad, constituyéndose en un restrictivo para el desarrollo del mercado de valores en nuestro país.

Estos se dividen en:

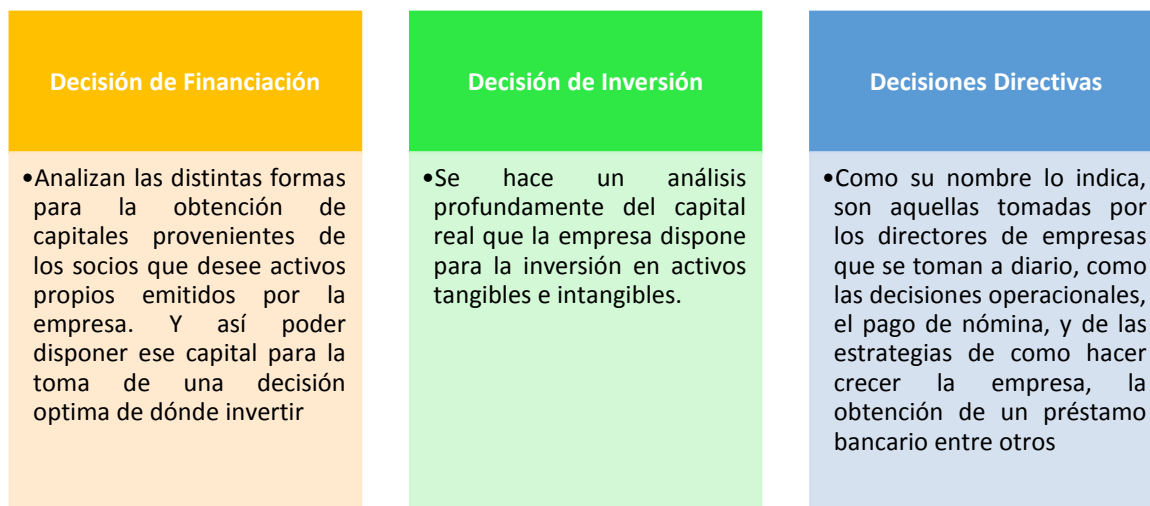


Figura 10 Decisiones de Finanzas Corporativas
Fuente: (Silva, 2016)

Indicadores Financieros

Un indicador financiero o índice financiero es una relación entre cifras extractadas de los estados financieros y otros informes contables de una empresa con el propósito de reflejar en forma objetiva el comportamiento de la misma. Refleja, en forma numérica, el comportamiento o el desempeño de toda una organización o una de sus partes.

El analista financiero, puede establecer tantos indicadores financieros como considere necesarios y útiles para su estudio. Para ello puede simplemente establecer razones financieras entre dos o más cuentas, que desde luego sean lógicas y le permitan obtener conclusiones para la evaluación respectiva.

Para una mayor claridad en los conceptos de los indicadores financieros, los hemos seleccionado en cuatro grupos así:

- Indicadores de liquidez
- Indicadores operacionales o de actividad
- Indicadores de endeudamiento
- Indicadores de rentabilidad

- **Indicadores de liquidez**

Son las razones financieras nos facilitan las herramientas de análisis, para establecer el grado de liquidez de una empresa y su capacidad de generar efectivo, para atender en forma oportuna el pago de las obligaciones contraídas. A continuación, se enuncian las más importantes:

Relación corriente o de liquidez: Para Buján (2018) expresa que “es el resultado de dividir los activos corrientes sobre los pasivos corrientes, mide la capacidad empresarial de cumplimiento de sus obligaciones a corto plazo, dentro de los plazos acordados legalmente establecidos” (pág. 3).

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

Capital de trabajo: Para Zapata (2017) “se obtiene al restar los activos corrientes menos los pasivos corrientes, se lo define como los recursos indispensables para que una empresa pueda operar sin contratiempo” (pág. 476).

$$\text{Liquidez} = \text{Activo corriente} - \text{Pasivo corriente}$$

Prueba ácida: Se establece como la capacidad de la empresa para cancelar los pasivos corrientes, sin necesidad de tener que acudir a la liquidación de los inventarios (Buján, 2018),

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

- **Indicadores de Endeudamiento**

Es la razón financiera que nos permiten formar el nivel de endeudamiento de la empresa o lo que es igual a establecer la participación de los acreedores sobre los activos de la empresa.

Los más usados son los siguientes:

Endeudamiento: Para Zapata (2017) “señala el grado de dependencia de la empresa a terceros” (pág. 478). La fórmula es la siguiente:

$$\text{Nivel de Endeudamiento} = \frac{\text{Total Pasivo}}{\text{Total Activo}} \times 100$$

Endeudamiento de leverage o apalancamiento: Otra forma de determinar el endeudamiento, es frente al patrimonio de la empresa, para establecer el grado de compromiso de los accionistas, para con los acreedores, la fórmula es la siguiente:

$$\text{Nivel de Endeudamiento} = \frac{\text{Total Pasivo}}{\text{Patrimonio}} \times 100$$

Una empresa con un nivel de endeudamiento muy alto, pero con buenas capacidades de pago, es menos riesgoso para los acreedores, que un nivel de endeudamiento bajo, pero con malas capacidades de pago (Perez, 2010).

- **Indicadores de rentabilidad**

Son las razones financieras que nos acceden establecer el grado de rentabilidad para los accionistas y a su vez el retorno de la inversión a través de las utilidades generadas (Perez, 2010).

Zapata (2017) “mide la efectividad de la gestión gerencial, demostradas por las utilidades obtenidas en ventas e inversiones en general” (pág. 478).

Los que se usan con mayor frecuencia son:

Rentabilidad del patrimonio: Para Zapata (2017) “señala el % el grado de rentabilidad sobre el capital aportado por los accionistas y las utilidades no distribuidas. Mide como les fue a los inversionistas en sentido contablemente” (pág. 479). se calcula así:

$$\text{Rentabilidad Patrimonio} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio Bruta}} \times 100$$

Rentabilidad sobre el capital o ganancia por acción: Para Zapata (2017) “indica el rendimiento obtenido durante el período en relación con los aportes de capital accionario” (pág. 479). Su fórmula es:

$$\text{Rentabilidad sobre capital} = \frac{\text{utilidad neta}}{\text{Capital acción}} \times 100$$

Margen bruto: Para Zapata (2017) “nos indica, el porcentaje de utilidad que la empresa genera en sus ventas, luego de haber deducido el costo de ventas de la mercadería facturada” (pág. 478). Su fórmula es:

$$\text{Margen Bruto de Utilidad} = \frac{\text{Utilidad bruta en ventas}}{\text{Ventas Netas}} \times 100$$

Crecimiento Empresarial

Martínez (2010) señala que:

“El crecimiento empresarial está dado por el tamaño de una empresa entre dos periodos; su medición puede estar dada en función del número de empleados o en función de los activos; si se trata de la pequeña o mediana empresa, se establecerá los criterios sobre los efectivos, volumen del negocio o balance general; de este modo el crecimiento empresarial se observa con el aumento o disminución de empleo y el volumen de negocio entre dos periodos de tiempo.” (pág. 5)

El crecimiento empresarial se mide por medio resultados a través del tiempo, en función a los activos, el efectivo y los respectivos análisis de los estados financieros comparándolo un año anterior a un año posterior; también a través del volumen de las ventas que, incrementando el capital, favorece el crecimiento de la empresa, los empleados y las utilidades esto quiere decir que la empresa, está creciendo.

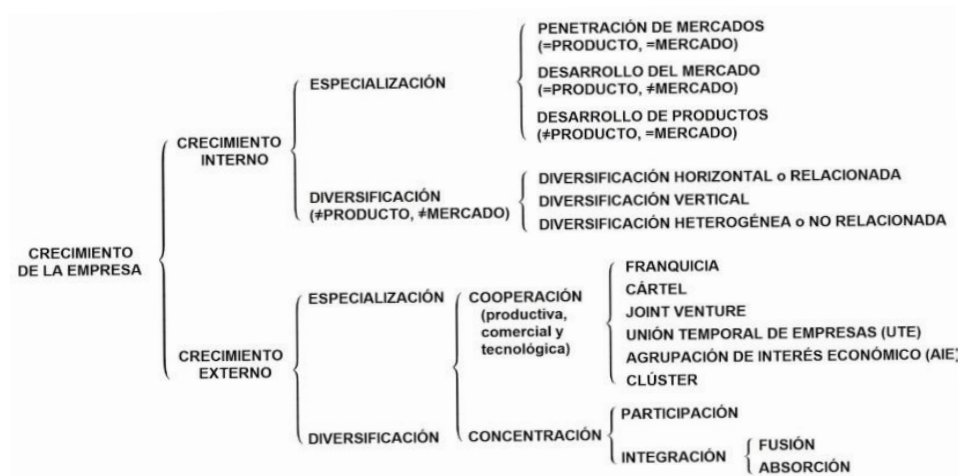


Figura 11 Tipos de crecimiento empresarial
Fuente: Apuntes de Economía (2015)

Asimismo Ricse, (2016) se refiere al crecimiento empresarial de acuerdo a las siguientes conceptualizaciones.

Crecimiento interno: es la particularidad que implica un proceso más lento. Suele ser el modo inicial de crecimiento, que acompaña a las organizaciones en sus primeros pasos, desde su aparición. Mediante el aumento de financiación por parte de los accionistas, que optan por contribuir con más capital o por reinversión de beneficios en el negocio. Requiere de mucho esfuerzo y una cuidada planificación para surtir los efectos deseados.

Estrategias de expansión

- **Penetración del mercado:** consiste en acrecentar la participación de la empresa en el mercado actual, aumentando el uso del servicio por los clientes para vender más, pero sin modificar los productos/servicios que ofrece la empresa.
- **Desarrollo de producto:** introducir nuevos productos en los mercados actuales.
- **Desarrollo de mercados:** acudiendo a nuevos mercados para los productos existentes de la empresa.

Crecimiento externo: el crecimiento empresarial, por definición cuando es externo puede llevarse a cabo de distintas formas, aunque las más habituales son:

- Mediante la búsqueda de financiación externa.
- A través de fusiones y adquisiciones.

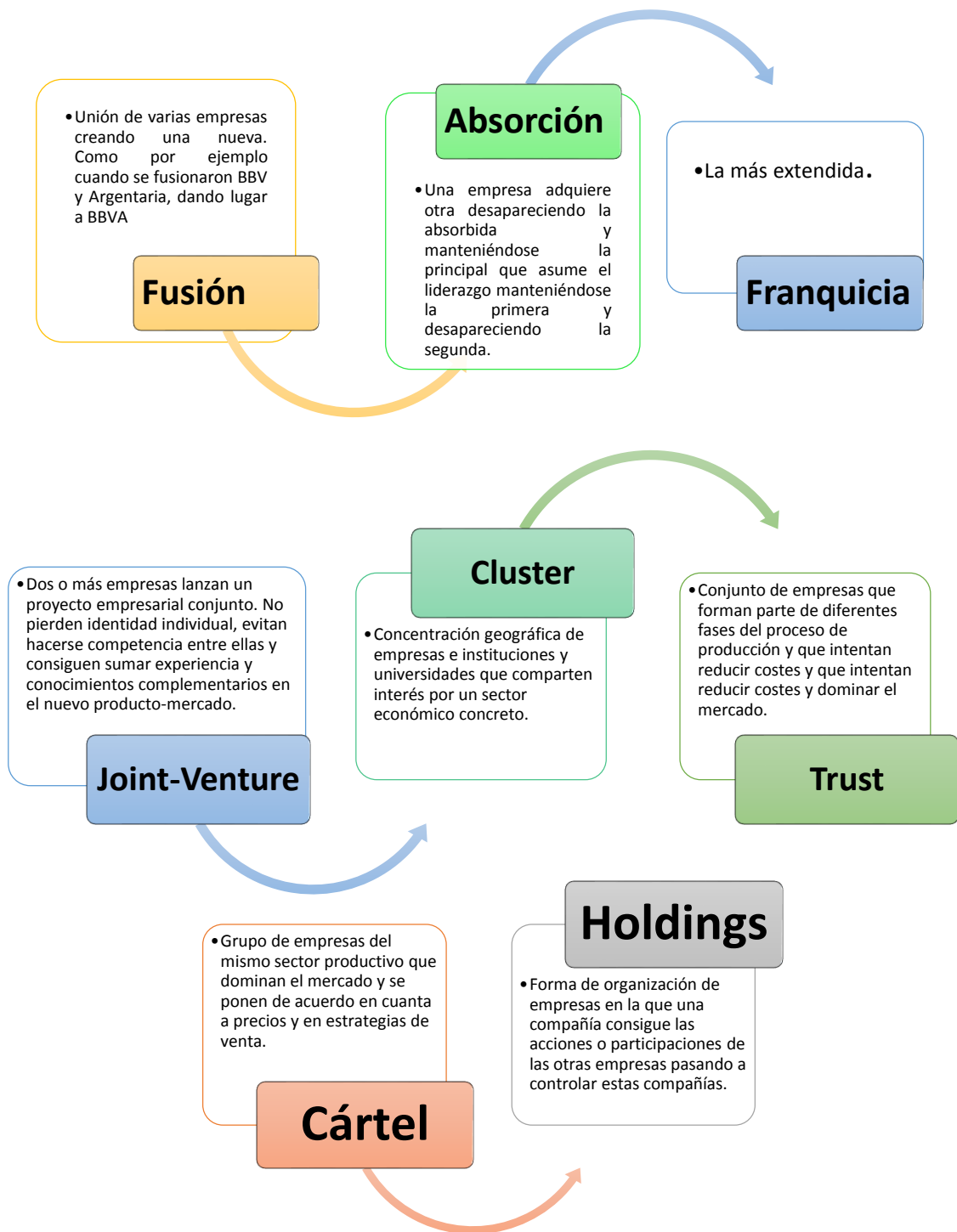


Figura 12 Tipos de crecimiento externo
Fuente: (Apaz, 2015)

2.5. Hipótesis

Para la realización del presente trabajo de investigación se plantea hipótesis que describen el comportamiento del sector de actividad económica analizado.

H1: El apalancamiento financiero influye en el crecimiento empresarial carroceros de la provincia de Tungurahua.

H0: El apalancamiento financiero no influye en el crecimiento empresarial carroceros de la provincia de Tungurahua.

2.6. Señalamiento de variables

Variable Dependiente o Endógena: Crecimiento

Variable Independiente o Exógena: Apalancamiento financiero

Término de relación: Influye

Sujeto de Investigación: Industria Carrocera de la ciudad Ambato

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1. Enfoque

La presente investigación posee un enfoque cuali - cuantitativo, porque está orientada hacia la comprensión del apalancamiento financiero y el crecimiento empresarial como objeto de estudio, permitirá la comprobación de la hipótesis poniendo énfasis en el proceso de la investigación, el objetivo principal es identificar el nivel de apalancamiento financiero y si influye en el crecimiento mediante la aplicación del EVA y el indicador de apalancamiento.

Los estudios de corte cuantitativo pretenden la explicación de una realidad social vista desde una perspectiva externa y objetiva.

Su propósito es buscar la precisión de mediciones con el fin de trascender sus resultados a poblaciones o situaciones amplias. Trabajan fundamentalmente con el número, el dato cuantificable y emplea modelos matemáticos, teorías e hipótesis, por ello se ha respetado como la más adecuada para llevar a cabo el presente trabajo de investigación, cumpliendo con todas las características concluyentes en el estudio. (Galeano, 2004, pág. 24).

Se utilizará para estudiar las propiedades y fenómenos cuantitativos y sus relaciones para proporcionar la manera de establecer, formular, fortalecer y revisar la teoría existente.

3.2. Modalidad básica de la investigación

3.2.1. Investigación bibliográfica o documental

Según Cruz (2012), "la investigación bibliográfica documental consiste en utilizar bibliografía adecuada de acuerdo a la temática de estudiar para recopilar la información".

Es documental por los documentos proporcionados por la SUPERCIAS y por la CANFAC que corresponden a información secundaria o fuentes de datos ya registrados con respecto a los Estados Financieros de las empresas carroceras de la provincia de Tungurahua para el desarrollo de la investigación.

3.3. Tipo de investigación

3.3.1. Investigación correlacional

La investigación es correlacional porque busca establecer la relación que existe entre las dos variables del presente trabajo investigativo es decir el apalancamiento financiero y el crecimiento empresarial, y calcular el nivel de relación en el comportamiento de cada variable (Ureña, 2013).

3.3.2. Investigación descriptiva

Monje, (2014) indica la investigación descriptiva, permite fundamentar las características con respecto a las variables de estudio que contribuyen a la formulación de las conclusiones y recomendaciones del estudio.

3.4. Población y muestra

3.4.1. Población

Se denomina población al: "Conjunto de elementos que permiten desarrollar la investigación y que tienen características comunes" (Gorgas,2014).

Para la investigación se tomará como población a las empresas del sector carroceros de la provincia de Tungurahua, reflejadas en el directorio societario de la Superintendencia de Compañías Valores y Seguros. Siendo un total de 27 Empresas Carroceras de la provincia de Tungurahua registradas en la SUPERCIAS cuya situación legal son activas.

Tabla 6 Empresas Activas de la Provincia de Tungurahua

Número	Representante De La Marca Persona Natural O Jurídica *	Marca De Carrocería	Ciudad
1	CARROCERIA ALME	ALME	AMBATO
2	CARROCERIAS ALTAMIRANO	ALTAMIRANO	AMBATO
3	CARROCERIAS COPSA	COPSA	AMBATO
4	CARROCERIAS IMCE	IMCE	AMBATO
5	CARROCERIAS IMPA	IMPA	TISALEO
6	CARROCERIAS IMPEDSA	IMPEDSA	AMBATO
7	CARROCERIAS LOS ANDES	LOS ANDES	AMBATO
8	CARROCERIAS MAN BUS	MANBUSS	AMBATO
9	CARROCERIAS METALICAS LEMAN'S	LEMAN'S	AMBATO
10	CARROCERIAS M&L	M&L	AMBATO
11	CARROCERIAS PEREZ	PEREZ	AMBATO
12	CARROCERIAS SANTA CRUZ	SANTA CRUZ	AMBATO
13	CARROCERIAS SOLIS	SOLIS	AMBATO
14	CEPEDA CIA. LTDA.	CEPEDA	AMBATO
15	COMERCIAL ISRAEL	ISRACAR	AMBATO
16	DAVMOTOR CIA. LTDA.	MARIELBUS	AMBATO
17	IBIMCO	IBIMCO	TISALEO
18	JACOME CRUZ LUIS ANTONIO	JACOME	AMBATO
19	METALICA SANABRIA	SANABRIA	AMBATO
20	METALICAS PAPER'S	PAPER'S	AMBATO
21	METALICAS PILLAPA	METALICAS PILLAPA	PELILEO
22	MIRAL – AUTOBUSES	MIRAL	AMBATO
23	PARECO CIA. LTDA.	PARECO	AMBATO
24	PATRICIO CEPEDA CIA. LTDA.	PATRICIO CEPEDA	AMBATO
25	PICO SANCHEZ C. LTDA	PICOSA	AMBATO
26	TALLERES IMESCO	IMESCO	AMBATO
27	VARMA S.A.	VARMA	AMBATO

Fuente: Superintendencia de Compañías de Valores y Seguros (2019).

3.4.2. Muestra

Para el trabajo de investigación se selecciona una muestra de 15 empresas carroceras industriales de la provincia de Tungurahua que contaban con la información financiera para el desarrollo del estudio. Se puede decir que se realizó un muestreo

intencional, por la selección de la muestra en base a la accesibilidad de la información.

A continuación, se detallan las empresas carroceras de la provincia de Tungurahua que constituyen la muestra del estudio:

Tabla 7 Empresas Carroceras registradas en la ANT de Tungurahua.

Número	Marca de Carrocería
1	CEPEDA CIA. LTDA.
2	DAVMOTOR CIA. LTDA.
3	PARECO CIA. LTDA.
4	PATRICIO CEPEDA CIA. LTDA.
5	VARMA S.A.
6	TALLERES IMESCO
7	PICO SANCHEZ C. LTDA.
8	CARROCERIAS IMPA
9	JACOME CRUZ LUIS ANTONIO
10	CARROCERIAS SANTA CRUZ
11	MIRAL – AUTOBUSES
12	CARROCERIAS MAN BUS
13	METÁLICA SANABRIA
14	CARROCERIAS METÁLICAS LEMA´S
15	CARROCERIAS COPSA

Fuente: Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros (2019)

Elaborado por: Gabriela Ayala

3.5. Operacionalización de las variables

Operacionalizar una variable es el procedimiento por medio del cual se pasa del plano abstracto de la investigación a un plano concreto, transformando la variable a categorías, las categorías a indicadores, los indicadores a ítems para facilitar la recolección de información por medio de un proceso de deducción lógica. Todo esto para verificar o comprobar la hipótesis. Con respecto al problema objeto de estudio se operacionalizan las variables independiente y dependiente.

“En el estudio la variable dependiente es la característica que se investiga y que siempre debe ser evaluada, mientras que la variable independiente es la característica que generalmente se calcula por separado y que puede ser causa de la variable dependiente” (Ávila, 2013).

En la presente investigación se desarrolla la operacionalización de las variables, que describe a continuación mismo que es presentado de la siguiente forma:

Tabla 8 Operacionalización de la Variable Independiente

VARIABLE INDEPENDIENTE: Apalancamiento Financiero

CONCEPTUALIZACIÓN	CATEGORÍA	INDICADORES	ÍTEMS	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
Se considera al apalancamiento como una herramienta, técnica o habilidad del administrador, para utilizar el costo por el interés financieros para maximizar utilidades netas por efecto de los cambios en las utilidades de operación de una empresa, es decir, los intereses por préstamos actúan como una palanca, contra la cual las utilidades de operación trabajan para generar cambios significativos en las utilidades netas de una empresa (Lopez, 2014).	Decisión de Financiamiento	Costo Beneficio	¿Qué grado de eficiencia financiera tiene los proyectos de inversión de su empresa? ¿A qué Instituciones Financieras acude como fuente de financiamiento?	Estados Financieros
	Indicadores Financieros	Indicador de Endeudamiento Nivel de Endeudamiento Rentabilidad Patrimonio	Total pasivo/ Total activo Total pasivo/ Patrimonio Utilidad neta/ Patrimonio	Estados Financieros
	Financiación	Cantidad de préstamos bancarios solicitados Nivel de endeudamiento = total de Total Activos/Patrimonio	¿Cómo es el cumplimiento de obligaciones bancarias?	Estados Financieros

Elaborado por: Gabriela Ayala

Tabla 9 Operacionalización de la Variable Dependiente

VARIABLE DEPENDIENTE: CRECIMIENTO EMPRESARIAL				
CONCEPTUALIZACIÓN	CATEGORÍA	INDICADORES	ÍTEMS	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
Según Blázquez (2006) define al crecimiento empresarial como el proceso de adaptación a los cambios exigidos por el entorno o promovido por el espíritu emprendedor del directivo, según el cual, la empresa se ve obligada a desarrollar o ampliar su capacidad productiva mediante el ajuste o adquisición de nuevos recursos, realizando para ello cambios organizacionales que soporten las modificaciones Realizada	Ventas	% Ventas	Conoce ud. ¿El porcentaje de ventas?	Información Financiera Base de datos SUPERCIA y CANFAC
	Desarrollar o ampliar su capacidad productiva Financiación	Volumen de Producción	¿Cuál es el volumen de producción en el sector carrocero?	
		Capacidad Instalada	¿A qué valor haciende los activos totales?	

Elaborado por: Gabriela Ayala

3.6. Recolección de la información

Metodológicamente para (Herrera, 2005), menciona que: Es la construcción de la información se opera en dos fases: plan para la recolección de información y plan para el procesamiento de información. Esta información o datos que van a recolectarse son el medio a través de cual se prueban las hipótesis, se responden las preguntas de investigación y se logran los objetivos de estudio originados del problema de investigación. Los datos, entonces, deben ser confiables, es decir deben ser pertinentes y suficientes, para lo cual es necesario definir las fuentes y técnicas adecuadas para su recolección. La recolección de información es el conjunto de elementos y estrategias que se emplean durante el levantamiento de datos e información importante para verificar la hipótesis.

La recolección de información permitió cumplir con el objetivo general de la investigación, el cual es analizar el apalancamiento financiero y su crecimiento empresarial de la industria carrocera de la provincia de Tungurahua. Los elementos que sirvieron como fuente de recolección y procesamiento de información son las empresas de la Industria Carrocera de la provincia de Tungurahua.

El procesamiento de la información se orientó a descubrir la importancia del apalancamiento financiero de las empresas de la Industria Carrocera de la provincia de Tungurahua.

La elaboración de la información fue responsabilidad exclusiva del investigador.

El período de estudio se realizó de los años 2016 – 2017 y 2018, para la presente investigación. La técnica utilizada para obtener información fue la revisión documental y la información recabada del portal de la SUPERCIAS.

Tabla 10 Tipos de Información

Tipo de información	Técnicas de investigación	Instrumentos de recolección de información
1. Fuentes Primarias	Entrevista Información Financiera	Ficha de Observación
2. Fuentes Secundarias	Lectura científica Páginas Web Bibliotecas Virtuales Bases de datos	Libros Internet

Fuente: Investigación de campo

Elaborado por: Gabriela Ayala

Se aplicará un método muestra probabilístico porque vamos a tomar en cuenta el listado de las empresas industriales carroceras de la provincia de Tungurahua que se encuentren registradas en la SUPERCIAS.

Tabla 11 Recolección de la información

PREGUNTAS BÁSICAS	EXPLICACIÓN
1. ¿Para qué?	Analizar y profundizar la relación que existe entre los factores de apalancamiento y el crecimiento empresarial carrocerero.
2. ¿A qué personas vamos aplicar?	Empresas industriales dedicadas a la fabricación de carrocerías
3. ¿Sobre qué aspectos?	Apalancamiento Financiero y Crecimiento empresarial
4. ¿Quién?	La investigadora
5. ¿Cuándo?	Se inició desde la búsqueda del problema objeto de estudio, hasta la culminación del proceso investigativo, Febrero 2017- Agosto 2019.
6. ¿En qué lugar?	Tungurahua
7. ¿Con que técnicas?	Entrevista, Ficha observación
8. ¿Con qué?	Datos proporcionados por la SUPERCIAS y por la información brinda por las cooperativas de transporte urbano de Ambato
9. ¿En qué situación?	Bajo condiciones normales y horas disponible para la investigación.

Elaborado por: Gabriela Ayala

La técnica utilizada para obtener información fue la revisión documental y la información obtenida del portal de la SUPERCIAS y por la información brindada por gerente de cada empresa carrocería cooperativa de buses urbanos de la ciudad de Ambato.

Primero se recolectó la información de la SUPERCIAS, mismas que son los Estados Financieros de cada uno de las empresas de la industria carrocería de la provincia de Tungurahua, una vez obtenidos los estados razonables se procede a realizar un análisis de los mismos con los cuales se aplica el EVA para poder determinar si las empresas tienen un crecimiento significativo es decir que existe un alto porcentaje de ventas; después, se realiza el ratio de endeudamiento con el cual se mide el porcentaje de apalancamiento que posee cada una de las empresas; con el ratio de endeudamiento y el EVA se aplica el P – Value from Pearson (r) score que es el análisis de correlación se utiliza para determinar si los valores de dos variables están asociados.

Las dos variables deben ser muestras aleatorias y deben tener una distribución normal (posiblemente después de la transformación), después en la gráfica que se obtiene del mismo se observa que no existe una conexión entre los puntos obtenidos de las empresas industriales, de esta manera se observa la estadística de regresión que es un proceso estadístico para estimar las relaciones entre variables. Incluye muchas técnicas para el modelado y análisis de diversas variables, cuando la atención se centra en la relación entre una variable dependiente y una o más variables independientes.

El análisis de regresión ayuda a entender cómo el valor de la variable dependiente varía al cambiar el valor de una de las variables independientes, manteniendo el valor de las otras variables independientes fijas. y nivel de confianza que debe ser un porcentaje alto sobre 100%.

3.7. Plan de procesamiento y análisis

Aplicación del EVA:

Se realizó la aplicación del EVA donde se tomó las cuentas de inversión bruta en activos que es el total del activo, el pasivo sin costo y la inversión neta en activos que es la resta de las dos cuentas antes mencionadas.

Luego de esto se calcula el porcentaje de participación de las cuentas del pasivo con costo y el patrimonio, obteniendo en la suma el 100%. Luego se colocó el WACC que es el porcentaje obtenido y calculándolo en dólares que es el valor de la inversión neta en activos por el porcentaje obtenido. Finalmente para obtener el EVA en porcentaje se realiza la división del valor del EVA en dólares por la inversión bruta en activos.

Tabla 12 Aplicación del EVA

Numero	Eva
1	-0,1
2	-0,1
3	0,0
4	0,1
5	0,0
6	-0,1
7	0,0
8	0,02
9	0,18
10	-0,03
11	0,03
12	-0,06
13	-0,01
14	-0,01
15	0,45

Elaborado por: Gabriela Ayala

Aplicación del Ratio de Endeudamiento:

El ratio de apalancamiento se lo obtiene al dividir el Total Pasivo / Total Activo, de esta manera se observa su resultado en porcentaje. El ratio de apalancamiento indica cuantos dólares de financiación ajena tiene la empresa por cada dólar de financiación propia, especifica en qué grado la empresa es financieramente dependiente de entidades bancarias, accionistas o incluso otras empresas. Es decir, señala el tanto por ciento (o tanto por uno) que supone el importe total de las deudas de la empresa respecto a sus recursos propios.

Tabla 13 Aplicación del Ratio de Endeudamiento

Empresas	2018
1	68,24
2	92,40
3	35,69
4	88,83
5	64,56
6	70,63
7	25,82
8	85,87
9	18,23
10	60,29
11	61,73
12	85,71
13	53,59
14	41,11
15	49,51

Elaborado por: Gabriela Ayala

Aplicación del P – Value from Pearson (r) score:

Tabla 14 Aplicación del P – Value from Pearson ® score

2018		
Numero	Eva	Apalancamiento
1	-0,1	68,24
2	-0,1	92,40
3	0,0	35,69
4	0,1	88,83
5	0,0	64,56
6	-0,1	70,63
7	0,0	25,82
8	0,02	85,87
9	0,18	18,23
10	-0,03	71,70
11	0,03	48,89
12	-0,06	85,71
13	-0,01	53,59
14	-0,01	59,39
15	0,45	49,97
Coeficiente de Correlación		-0,315985354
	Y	X

Elaborado por: Gabriela Ayala

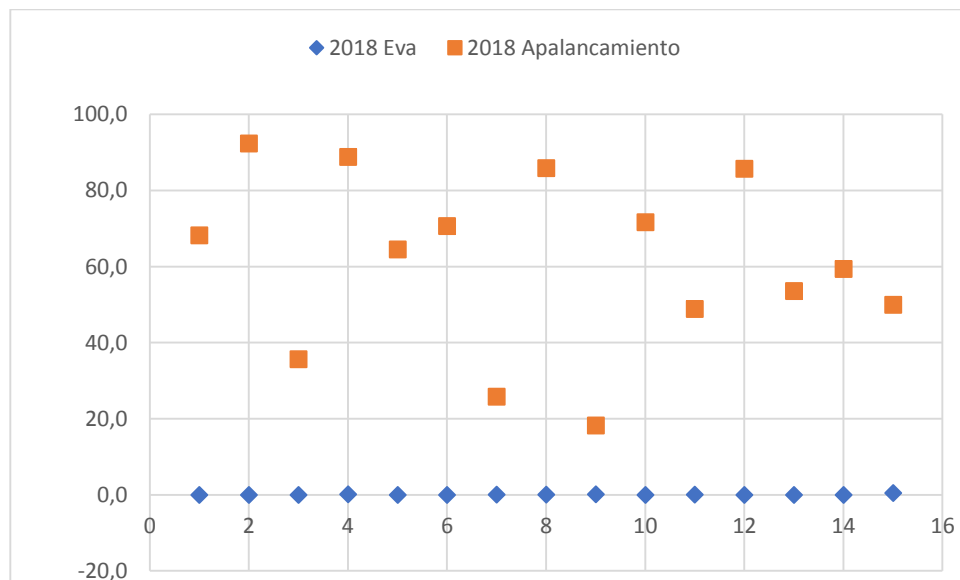


Figura 13 Estadística de la regresión

Elaborado por: Gabriela Ayala

Se realiza el P – Value que es la gráfica de los puntos del Ratio de apalancamiento y del EVA en donde se observa que los puntos no se hallan conectados entre sí, es decir que no existe una relación entre todos.

Aplicación estadística de la regresión

<i>Estadísticas de la regresión</i>	
Coefficiente de correlación múltiple	0,31598535
Coefficiente de determinación R ²	0,09984674
R ² ajustado	0,03060419
Error típico	0,13438336
Observaciones	15

Después de esto se aplica la Estadística de Regresión donde vemos que existe un r^2 ajustado alto de 0.099=0,9%, de igual manera se comprobó la hipótesis, obteniendo como resultado la aceptación de la hipótesis nula y se rechaza la hipótesis alternativa.

El crecimiento empresarial en la industria carrocera, ocurrió debido al incremento de la demanda ocasionada por el alza de pasajes de transportación pública de 0,25 a 0,30 centavos, disposición aprobada por 11 votos a favor y 2 en contra en el Concejo Cantonal el día 27 de mayo del 2015, por las expuestas las cooperativas de transporte urbano formulan nuevas políticas, una de ellas establecer un fondo común para renovar las carrocerías del parque automotor de Tungurahua.

Se adjunta el número de unidades fabricadas en cada año y las carrocerías remodeladas de cada cooperativa de transporte público.

CAPÍTULO IV

OBSERVACIÓN E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4.1. Observación e interpretación

Los resultados obtenidos en la presente investigación provienen de la aplicación del Ratio de endeudamiento a las 15 Empresas de la industria carrocera de la provincia de Tungurahua para verificar el nivel de endeudamiento de cada una de las empresas en estudio. A continuación, mediante el EVA se determina el crecimiento empresarial durante los periodos 2016 al 2018.

A continuación, se detallan los resultados de los cálculos realizados con relación a cada una de las Empresas de la Industria Carrocera de la provincia de Tungurahua, en base a la información del Estado Situación Financiera y Estados de Resultados de los periodos señalados como indica la tabla 15.

Tabla 15 Ratios de Endeudamiento

Empresas Carroceras	2018	2017	2016
1	68,24	\$ 25,89	25,75
2	92,40	\$ 81,49	74,34
3	35,69	\$ 43,40	43,02
4	88,83	\$ 87,02	90,79
5	64,56	\$ 58,09	99,43
6	70,63	\$ 80,72	64,17
7	25,82	\$ 33,33	31,24
8	85,87	\$ 86,33	91,72
9	18,23	\$ 17,75	22,41
10	71,70	\$ 26,21	28,50
11	48,89	\$ 23,94	36,56
12	85,71	\$ 79,44	85,71
13	53,59	\$ 84,52	38,89
14	59,39	\$ 81,71	62,50
15	49,97	\$ 80,34	60,74

Elaborado por: Gabriela Ayala

El ratio de endeudamiento se obtiene de dividir el (Total Pasivo / Total Activo)*100, observando el resultado en porcentaje. Este indicador muestra cuantos dólares de financiación ajena tiene la empresa por cada dólar de financiación propia. Es decir, señala el porcentaje de las deudas de cada empresa respecto a sus recursos propios. El ratio de endeudamiento especifica en qué grado la empresa es financieramente dependiente de entidades bancarias, accionistas o incluso otras empresas.

Como se observa en la tabla 15 las empresas carroceras con el porcentaje más alto de endeudamiento en el año 2016 son: Varma S.A con el 99,43%, IMPA con el 91,72% y Patricio Cepeda con el 90,79% que representa las deudas que tienen que pagar a terceros como: bancos, cooperativas, y otras instituciones financieras, asimismo en el año 2017 las empresas que tienen más deudas son: Varma S.A. que persiste con el 87,02% , al igual que la empresa IMPA con el 86,33% y LEMA´S con el 85,58. Finalmente, en el año 2018 las empresas con deudas más altas son: Davmotor Cía., Ltda. con el 92,40%, Patricio Cepeda Cía. Ltda. con el 88.83% y Carrocerías IMPA 85,87.

Además, se puede observar que las empresas que se mantienen con altos niveles de endeudamiento durante los tres años consecutivos son: Carrocerías IMPA y Patricio Cepeda Cía. Ltda.

Tabla 16 Comparación del EVA

Empresas	2018	2017	2016
1	-0,06	0,13	0,10
2	-0,06	-0,05	-0,04
3	-0,05	-0,03	-0,05
4	0,13	0,08	0,03
5	-0,04	-0,07	-0,07
6	-0,05	0,30	0,00
7	0,04	0,01	0,01
8	0,02	0,05	-0,03
9	0,18	0,08	0,04
10	-0,03	-0,03	-0,05
11	0,03	-0,04	-0,01
12	-0,06	0,02	0,10
13	-0,01	0,00	-0,03
14	-0,01	-0,02	-6,17
15	0,45	-0,03	-8,35

Elaborado por: Gabriela Ayala

Al realizar una comparación del porcentaje del EVA que se calcula a partir del total de activos para la inversión en activos, a continuación, se determina el valor costo de capital ponderado para establecer el EVA que permite conocer el nivel de crecimiento en relación al valor agregado de una de las empresas carroceras de la provincia de Tungurahua. Se puede observar en la tabla 16 que las empresas con mayor crecimiento empresarial para el año 2016 son: Cepeda Cía. Ltda. y Carrocerías Manbus con el 10% y Carrocerías Jácome Luis con el 4%, en el año 2017 con mayor crecimiento se destacan las empresas Cepeda Cía. Ltda. con el 13% y Talleres IMESCO con el 30%.

Finalmente, para el año 2018 las empresas que mantienen con un crecimiento significativo en Carrocerías son: Copsa con el 45%, Carrocerías Jácome Luis 18% y Patricio Cepeda Cía. Ltda. con el 13%.

Cepeda Cía. Ltda. tiene un mayor porcentaje del EVA en los años 2017 y 2016, lo que significa que ha generado valor en razón que los recursos superan los costos de inversión, lo que significa que la Utilidad Promedio de los años de estudio es de \$ 1.953.184,66 debido a que sus ventas se mantienen mensualmente por la calidad de los productos que oferta dicha empresa y su posicionamiento en el mercado, además los activos ascienden a \$ 4.250.000,00.

Otros aspectos relevantes del crecimiento empresarial que tienen relación con la temática en estudio es el número de trabajadores de cada empresa carrocera según la información obtenida se encuentran con mayor número de empleados las siguientes: la carrocería DAVMOTOR Cía. Ltda. cuenta con 150 empleados, la empresa carrocera CEPEDA CÍA., LTDA. tiene 100 empleados y la empresa carrocera TALLERES IMESCO cuenta con 90 trabajadores como se puede observar en la figura 14.

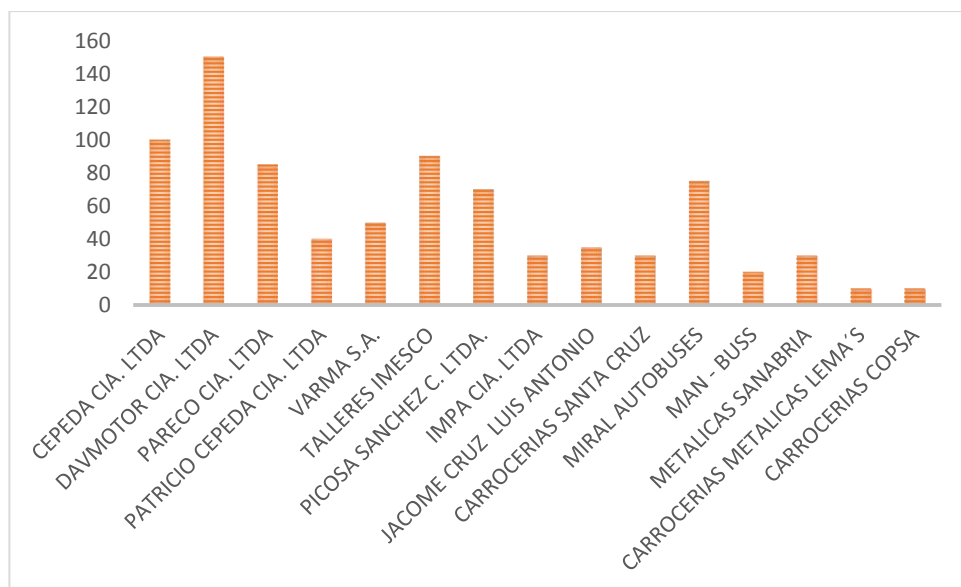


Figura 14 Número de Empleados
Elaborado por: Gabriela Ayala

De acuerdo con la información obtenida entre las empresas con mayor número de carrocerías vendidas anualmente se encuentran las siguientes: la carrocera DAVMOTOR CIA. LTDA. cuenta con 170 unidades vendidas ocupando el primer lugar con mayor porcentaje de venta, la carrocera CEPEDA CIA. LTDA. tiene 120 unidades vendidas y se encuentra en segundo lugar, como observar en la figura 15.

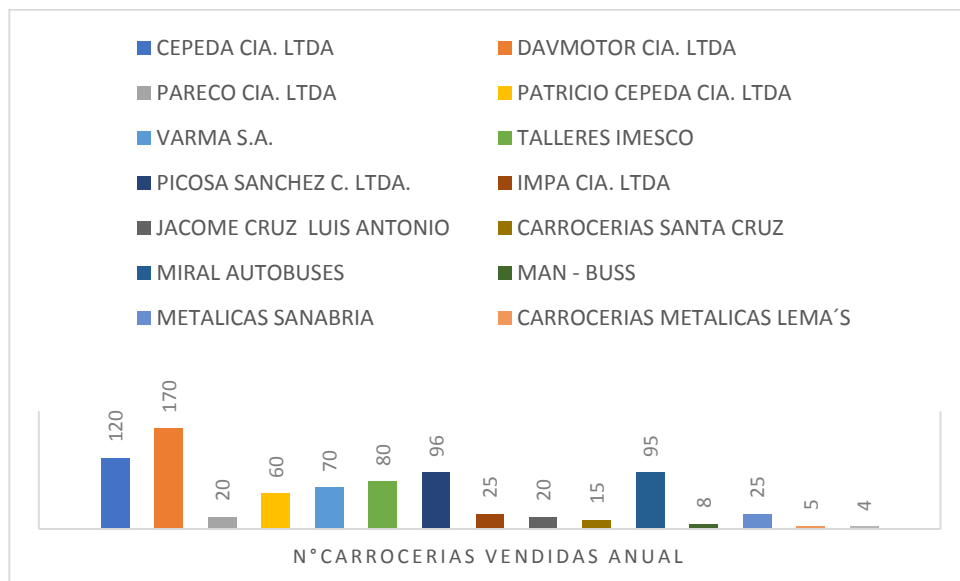


Figura 15 Número de Carrocerías Vendidas Anual
Elaborado por: Gabriela Ayala

Además, es importante señalar el crecimiento empresarial a través de la renovación de las unidades en las cooperativas de transporte urbano de la provincia de Tungurahua que permitió el incremento de ventas en las empresas carroceras en estudio para la transformación del parque automotor como podemos identificar en la figura 16 en forma general y específica en cada cooperativa.

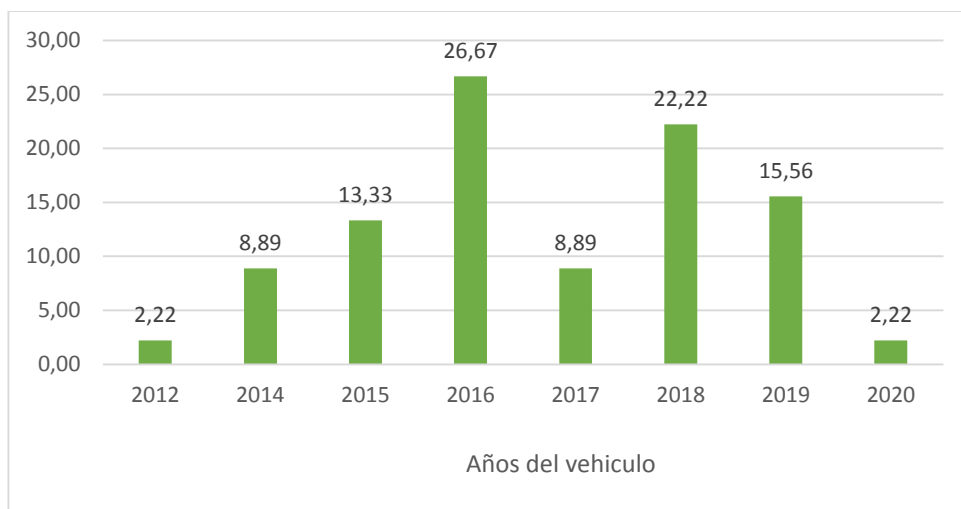


Figura 16 Años de los buses Coop. Vía Flores
Elaborado por: Gabriela Ayala

La cooperativa de transporte urbano Vía Flores cuenta con 2,22% de unidades nuevas que corresponde al año 2020, y el 15,56% corresponde al año 2018 y el 22,22% corresponde al año 2015.

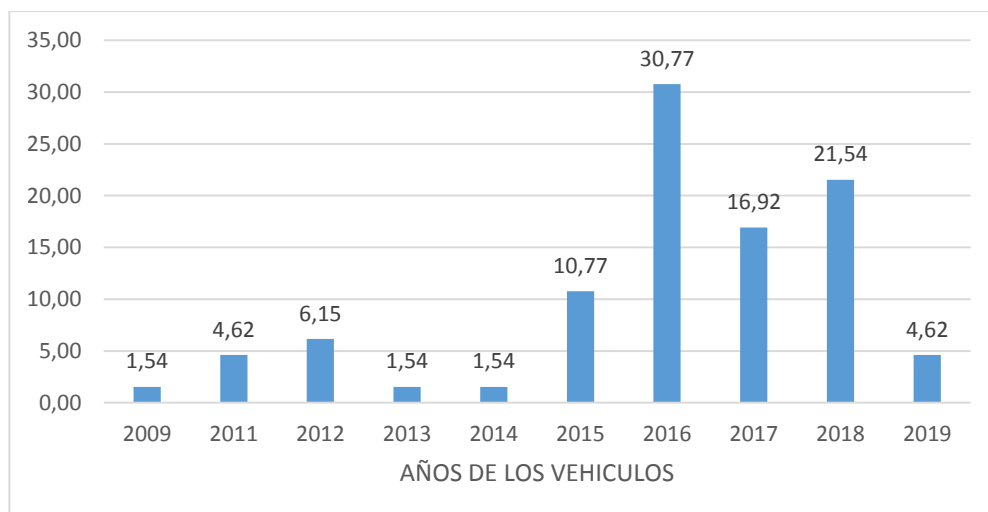


Figura 17 Años de los buses Coop. Los Libertadores
Elaborado por: Gabriela Ayala

La cooperativa de transporte urbano Los Libertadores cuenta con unidades nuevas con el 4,62% al año 2019, y el 21,54% son unidades del año 2018 y con el mayor porcentaje es de 30,77% que corresponde al año 2016.

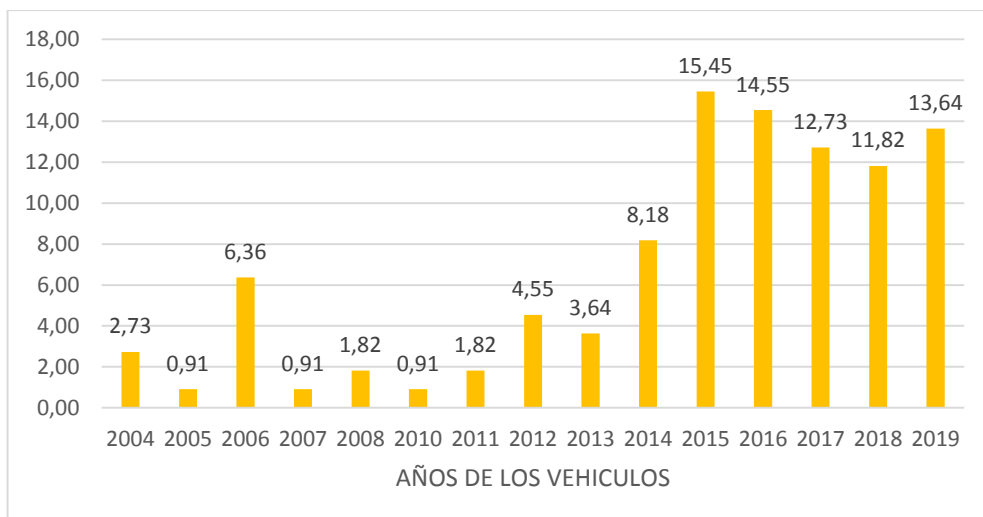


Figura 18 Años de los buses Coop. Tungurahua
Elaborado por: Gabriela Ayala

La cooperativa de transporte urbano Tungurahua cuenta con 13,64% de unidades nuevas que corresponde al año 2019, y el 11,82% son unidades del año 2018 y el 15,45% con mayor cantidad de unidades del año 2015.

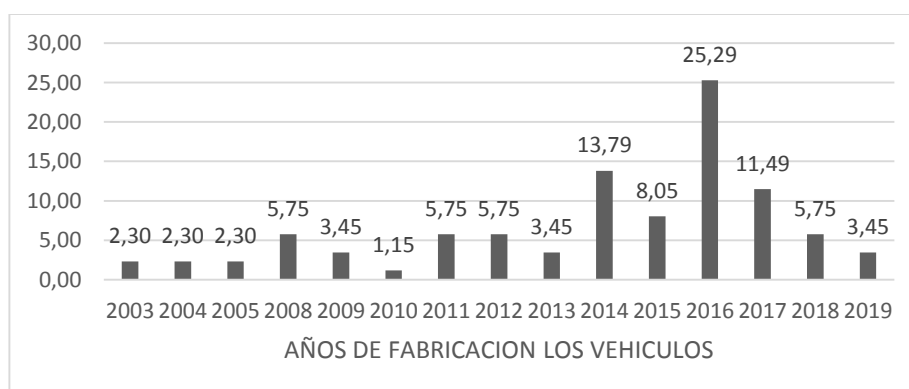


Figura 19 Años de los buses Coop. La Unión
Elaborado por: Gabriela Ayala

La cooperativa de transporte urbano La Unión cuenta con 3,45% de unidades nuevas que corresponde al año 2019, el 5,75% corresponde al año 2018 y el 25,29% son unidades del año 2016.

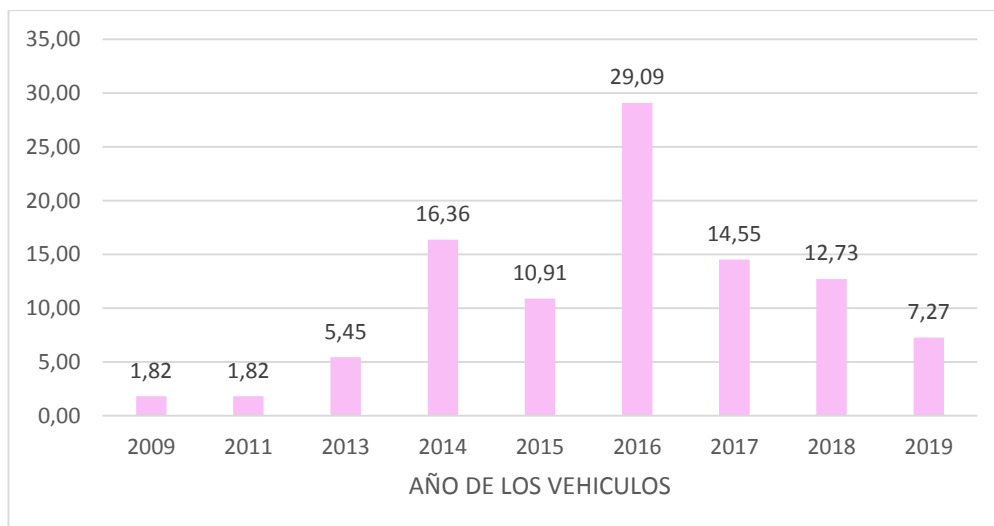


Figura 20 Años de los buses Coop. Jerpazsol
Elaborado por: Gabriela Ayala

La cooperativa de transporte urbano Jerpazsol cuenta con 7,27% de unidades nuevas que corresponde al año 2019, y el 12,73% son unidades del año 2018 y el 29,09% con mayor cantidad de unidades del año 2016.

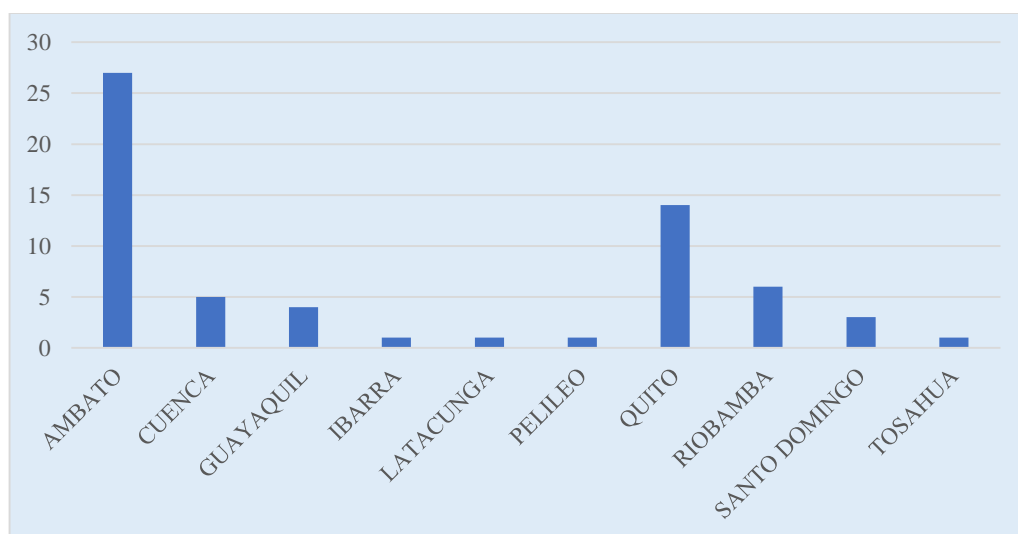


Figura 21 Porcentaje de Empresas Carroceras en Ecuador
Elaborado por: Gabriela Ayala

En el país la industria carrocera cumple un papel importante y con un número significativo de empresas carroceras que se clasifica de la siguiente manera: Ambato con 27 empresas, Cuenca 5, Guayaquil 4, Ibarra 1, Latacunga 1, Pelileo, Quito 14, Riobamba 6, Santo Domingo 3 y Tosahua 1, todas activas y listado de activos:

empresas y modelos autorizados por la ANT, con certificado de homologación vigente.

4.2. Comprobación de hipótesis

Para efectuar la comprobación de la Hipótesis se realizó un análisis del coeficiente de correlación y se comprobó el P-Value from Pearson (r) score.

La Hipótesis planteada es la siguiente: “El apalancamiento financiero influye en el crecimiento empresarial carroceros de la provincia de Tungurahua.”

Para calcular la Hipótesis se tomó en cuenta dos elementos importantes como son el EVA y el ratio de endeudamiento calculado.

4.2.1. Planteamiento de la hipótesis

4.2.1.1. Modelo lógico

H1: El apalancamiento financiero influye en el crecimiento empresarial carroceros de la provincia de Tungurahua.

H0: El apalancamiento financiero no influye en el crecimiento empresarial carroceros de la provincia de Tungurahua.

Para la comprobación de la hipótesis tomamos como referencia la información financiera del año 2018 como podemos observar a continuación en forma detalla:

Tabla 17 Comparación de Ratio de Endeudamiento 2018

2018		
Numero	Eva	Apalancamiento
1	-0,1	68,24
2	-0,1	92,40
3	0,0	35,69
4	0,1	88,83
5	0,0	64,56
6	-0,1	70,63
7	0,0	25,82
8	0,02	85,87
9	0,18	18,23
10	-0,03	71,70
11	0,03	48,89
12	-0,06	85,71
13	-0,01	53,59
14	-0,01	59,39
15	0,45	49,97
Coeficiente de Correlación		-0,315985354

Elaborado por: Gabriela Ayala

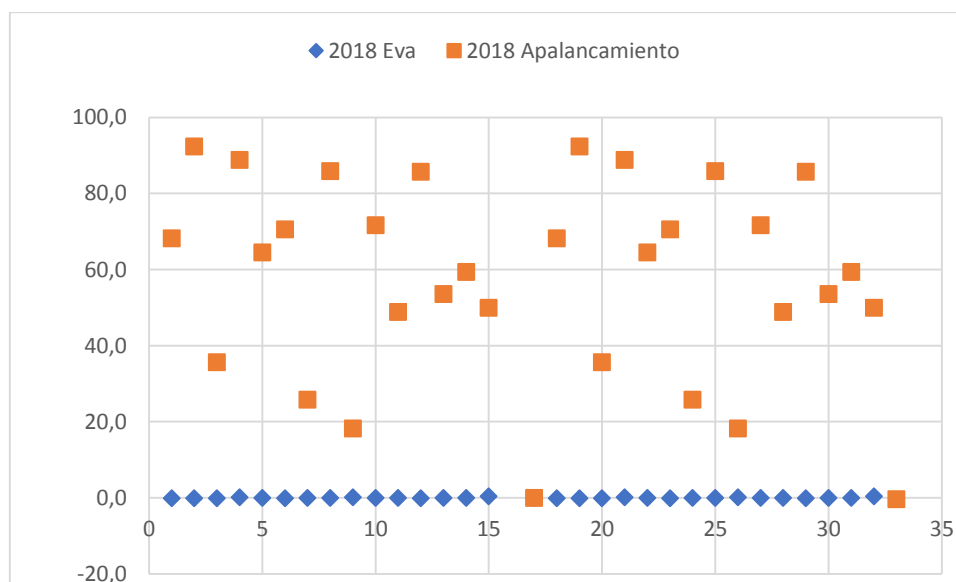


Figura 22 P-Value from Pearson (r) score año 2018

Elaborado por: Gabriela Ayala

Interpretación: Se puede observar que los puntos no se hallan conectados entre sí, es decir que no existe una relación entre todos.

Estadísticas de la regresión

Coefficiente de correlación múltiple	0,31598535
Coefficiente de determinación R²	0,09984674
R² ajustado	0,03060419
Error típico	0,13438336
Observaciones	15

Después de esto se aplica la Estadística de Regresión donde vemos que existe un r^2 ajustado alto de 0.099=0,9%, de igual manera se comprobó la hipótesis, obteniendo como resultado la aceptación de la hipótesis nula y se rechaza la hipótesis alternativa. Es decir que no existe correlación entre las variables dependiente e independiente, que el apalancamiento financiero no influye en el crecimiento empresarial de la industria carrocera de la provincia de Tungurahua.

Es decir que no existe correlación entre las variables dependiente e independiente, entre el apalancamiento financiero el mismo que no influye en el crecimiento empresarial de la industria carrocera de la provincia de Tungurahua.

El crecimiento empresarial en la industria carrocera, ocurrió debido al incremento de la demanda ocasionada por el alza de pasajes de transportación pública de 0,25 a 0,30 centavos aprobada por 11 votos a favor y 2 en contra en el Concejo Cantonal el día 27 de mayo del 2015, una vez las cooperativas realizan nuevas y para ello inclusive se adjunto número de unidades fabricadas en cada año y número de carrocerías remodeladas de cada cooperativa de transporte público.

Como otro punto el crecimiento empresarial también se dio por el compromiso de cooperativas de transporte público en renovar el parque automotor y por el cambio de políticas establecidas por cada cooperativa realizando un fondo común para apoyar a cada miembro de la cooperativa.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

- Se puede reconocer entonces, que el apalancamiento financiero no influye en el crecimiento empresarial dentro de la industria carrocera. A pesar de que no existe relación se identificó que su crecimiento fue por diversos factores como el alza de pasajes y por implementación de políticas en la industria carrocera. Sin embargo, el grado o porcentaje de apalancamiento de cada empresa, dependerá del flujo de caja, capacidad de pago y los proyectos de expansión que deba financiar. Sobre este punto cabe destacar que el uso de la deuda, que genera gastos financieros por intereses contribuye a generar un “efecto fiscal” para reducir la carga impositiva por la deducibilidad de los intereses.
- Las empresas industriales carroceras financian sus actividades mediante recursos propios, pero es necesario mencionar que en alguna ocasión las empresas han optado por adquirir créditos en instituciones públicas y privadas, dejando de lado la posibilidad de ingresar al mercado de valores y a los beneficios que esta les puede retribuir, además las pequeñas y medianas empresas no contemplan la utilización de otras formas de financiamiento no tradicionales, quizás por falta de preparación o desconocimiento de estos temas.
- El financiamiento por un lado puede representar ventajas empresariales si se lo maneja adecuadamente, o de lo contrario puede reducir la flexibilidad de los flujos de efectivo, restringiendo su uso para atender otros problemas. Asimismo, el costo puede ser muy alto y los requisitos de garantía también pueden ser sumados a la cuenta. Por otra parte, la obligación administrativa que se deriva del costo del financiamiento también puede mermar la capacidad de las organizaciones. En resumen, el financiamiento puede restar flexibilidad y puede restringir la capacidad de financiar otras cuestiones

apremiantes, por otro lado, el empresario debe saber ¿Cómo?, ¿Por qué?, ¿Cuándo?, ¿Hasta cuándo?, ¿Por qué suma?, y ¿para qué? financiarse, ya que esta decisión tendrá gran incidencia en el futuro de su empresa.

- El crecimiento empresarial en la industria carrocera se debe a las políticas establecidas por cada empresa y por ser multifuncionales, además para regenerar el parque automotor en la provincia de Tungurahua las cooperativas de transporte urbano optaron por realizar diferentes estrategias de apalancamiento financiero para la adquisición de nuevos buses por cada accionista.

5.2. Recomendaciones

- Implementar estrategias de financiamiento para poder desempeñar de manera productiva las actividades empresariales y reducir en su gran mayoría los riesgos que presentan las organizaciones por no contar con información importante para la toma de decisiones en el ámbito financiero, económico y operacional. Así también le ayudará a prever sus ingresos y gastos de manera que estos puedan ser administrados eficazmente y les permita cubrir sus necesidades y maximizar sus utilidades.
- Promover el uso de deuda o apalancamiento financiero en las empresas para el impulso del crecimiento, siempre y cuando sea para financiar proyectos de alta rentabilidad y en proporción o correspondencia con su estructura patrimonial y capacidad de caja.
- Implementar estrategias de financiamiento para poder desempeñar de mejor manera las actividades productivas en la industria carrocera y reducir los riesgos que presentan las empresas. Así también le ayudará a prever sus ingresos y gastos de manera que estos puedan ser administrados eficazmente y les permita cubrir sus necesidades y maximizar sus utilidades.
- Las empresas deben manejarse con indicadores de gestión e indicadores financieros, análisis del riesgo de los créditos concedidos a clientes, Estructura financiera y nivel general de endeudamiento, con análisis de las distintas fuentes de financiación incluyendo autofinanciación y política de retención y/o reparto de utilidades, esto les permitirán conocer cuáles son las ventajas y desventajas que se presenta en la industria carrocera a lo largo de sus actividades y así poder tomar un plan de acción que ayude a minimizarlas. Al existir ciertas desventajas en las empresas, se debería plantear con claridad sus objetivos, tanto a mediano y largo plazo, para así trazarse planes de acción al cumplimiento de las mismas, optimizando tanto recursos humanos, financieros, materiales y económicos, lo cual ayudará al cumplimiento de las metas y objetivos que las empresas poseen.

Bibliografía

- Alvarez, H. (Diciembre De 2007). La Estructura De Financiamiento Y El Crecimiento De Las Pequeñas Y Medianas Empresas. Researchgate.Net, 28.
- Álvarez, M. (2 De Julio De 2017). La Deuda Pública, El Crecimiento Económico Y La Política. Obtenido De [Http://Www.Scielo.Org.Mx/Scielo.Php?Script=Sci_Arttext&Pid=S1870-23332017000200041](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-23332017000200041)
- Andrade, Á. (Mayo De 2016). Análisis De La Industria Metalmeccánica Carrocera. Obtenido De PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR: [Http://Repositorio.Puce.Edu.Ec/Bitstream/Handle/22000/11504/Disertaci%C3%B3n%20ALVARO%20ANDRADE.Pdf?Sequence=1&Isallowed=Y](http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/11504/Disertaci%C3%B3n%20ALVARO%20ANDRADE.pdf?sequence=1&isallowed=Y)
- Apaz, M. (2015). Análisis Económico Y De Industrias Latinoamérica. Deloitte, 33.
- Becerra, D. P. (2010). La Globalización Y El Crecimiento Empresarial A Través De Estrategias De Internacionalización. Revista Científica Pensamiento Y Gestión, No 28, 1.
- Betancourt, B. (05 De 04 De 2018). Escenarios Futuros Del Sector Metalmeccánico. Municipio De Tuluá Y Su Zona De Influencia. Horizonte 2018-2028. Obtenido De [File:///C:/Users/EQUIPO/Downloads/Dialnet-Escenariosfuturosdelsectormetalmeccanicomunicipiode-6772855.Pdf](file:///C:/Users/EQUIPO/Downloads/Dialnet-Escenariosfuturosdelsectormetalmeccanicomunicipiode-6772855.pdf)
- Buján, A. (18 De Julio De 2018). Enciclopedia Financiera. Obtenido De [Https://Www.Enciclopediainanciera.Com/Indicadores-Financieros.Htm](https://www.encyclopediainanciera.com/indicadores-financieros.htm)
- Código Tributario. (2018).
- ECONOMIA, S. D. (2012). Industria Automotriz. Mexico.
- Ekos. (2015). La Industria En Ecuador. Revista EKOS, 1.
- Establece Como Objetivo Identificar Y Analizar Los Factores Que Influyen En La Sostenibilidad Del Crecimiento De Las Empresas, C. E. (03 De 2010). Establece Como Objetivo Identificar Y Analizar Los Factores Que Influyen En La Sostenibilidad Del Crecimiento De Las Empresas, Con El Fin De Poder Generar Pautas Organizativas Que Influyen A Dirigir Recursos Y Esfuerzos. Obtenido De [File:///C:/Users/EQUIPO/Downloads/Dialnet-Factoresdeterminantesdelasostenibilidaddelcrecimie-2237132.Pdf](file:///C:/Users/EQUIPO/Downloads/Dialnet-Factoresdeterminantesdelasostenibilidaddelcrecimie-2237132.pdf)
- Garcia, C. (08 de marzo de 2018). AUTOCASION. Obtenido De Los 10 Países Que Más Coches Fabrican (España Está Entre Ellos):

<https://www.autocasion.com/actualidad/noticias/los-10-paises-que-mas-coches-fabrican>

Heredia Gutiérrez Ponce, P. D. (2015). Factores De La Innovación Y Su Influencia En Las Ventas Y El Empleo. El Caso De Las Mipymes Manufactureras Mexicanas. Bdigital, Volumen 34, 1.

Index Mundi. (2015).
<https://www.indexmundi.com/g/g.aspx?c=ec&v=66&l=es>.

INDEXMUNDI. (2015). INDEXMUNDI. Obtenido De
<https://www.indexmundi.com/g/g.aspx?v=78&c=ec&l=es>

Justo Moreno, O. L. (16 De Febrero De 2014). Productividad, eficiencia y sus factores explicativos en el sector de la construcción en Colombia 2005-2010. Obtenido De <http://www.scielo.org.co/pdf/ceco/v33n63/v33n63a12.pdf>

Ley Orgánica De Régimen Tributario Interno. (2019). Impuesto Al Valor Agregado Sobre Los Servicios.

Ley Orgánica De Transporte Terrestre Y Seguridad Vial. (2008).

Lira, N. L. (Marzo De 2015). Métodos horizontales de análisis financiero y estado de origen y aplicación de recursos. Obtenido De Análisis Y Planeación Financiera.

Lopez, J. (3 De Marzo De 2014). Obtenido de apalancamiento financiero y su impacto sobre la:
<http://repo.uta.edu.ec/bitstream/123456789/20697/1/T2730i.pdf>

Luis Aguilera Enríquez, M. G. (09 De 2011). Estrategias empresariales para la competitividad y el crecimiento de las PYMES. Una evidencia empírica. obtenido de investigación y ciencia Universidad Autónoma De Aguascalientes: <http://www.redalyc.org/pdf/674/67421408005.pdf>

Medina, A. (2012). La estructura financiera de las empresas manufactureras colombianas, una mirada. Redalyc, 3.

Miranda, M. E. (04 De Agosto De 2015). Universidad Técnica De Ambato. Obtenido De
<http://repositorio.uta.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/18823/1/T3309e.pdf>

Moguel, E. A. (2005). METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN (Primera Ed.). Tabasco, Mexico: Villahermosa.

- Morales, S. T. (Junio De 2015). Factores del perfil del emprendedor y de la gestión del servicio que inciden en la supervivencia empresarial: Casos Del Oriente De Antioquia (Colombia). Obtenido De Scielo: [Http://Www.Redalyc.Org/Pdf/646/64639792010.Pdf](http://Www.Redalyc.Org/Pdf/646/64639792010.Pdf)
- Moreta, M. (2015). 54 Empresas Carroceras Ya Tienen Su Certificación. Lideres, 1.
- MUÑOZ, J. F. (03 De Febrero De 2014). Universidad Central Del Ecuador. Obtenido De [Http://Www.Dspace.Uce.Edu.Ec/Bitstream/25000/3044/1/T-UCE-0005-461.Pdf](http://Www.Dspace.Uce.Edu.Ec/Bitstream/25000/3044/1/T-UCE-0005-461.Pdf)
- Normas Internacionales De Contabilidad. (2018). NIC .
- Ortiz, G. S. (06 De Julio De 2017). Universidad Técnica De Ambato. Obtenido De [Http://Repositorio.Uta.Edu.Ec/Jspui/Bitstream/123456789/26951/1/421%20o.E..Pdf](http://Repositorio.Uta.Edu.Ec/Jspui/Bitstream/123456789/26951/1/421%20o.E..Pdf)
- Padilla, M. C. (2016). Gestion Financiera 2da Edicion. En M. C. Padilla, Gestion Financiera Incluye Referencias A NIC (1, 2, 7, 16, 17, 33, 36 Y 40) Y NIIF 1 (Pág. 18). Ecoe Ediciones.
- Perez, A. B. (01 De Enero De 2010). ENCICLOPEDIA FINANCIERA. Obtenido De [Https://Www.Enciclopediafinanciera.Com/Finanzas-Corporativas/Principios-De-Finanzas-Corporativas.Htm](https://Www.Enciclopediafinanciera.Com/Finanzas-Corporativas/Principios-De-Finanzas-Corporativas.Htm)
- RICSE, I. A. (2016). Apalancamiento financiero para el crecimiento económico en las empresas constructoras de la ciudad de Huancayo. Obtenido De [Http://Repositorio.Uncp.Edu.Pe/Bitstream/Handle/UNCP/1605/INFORME%20DE%20TESIS%20%284%29.Pdf?Sequence=1&Isallowed=Y](http://Repositorio.Uncp.Edu.Pe/Bitstream/Handle/UNCP/1605/INFORME%20DE%20TESIS%20%284%29.Pdf?Sequence=1&Isallowed=Y)
- Riquelme, M. (17 De Octubre De 2016). Estrategia De Penetración De Mercado. Obtenido De [Https://Www.Webyempresas.Com/Estrategia-De-Penetracion-De-Mercado/](https://Www.Webyempresas.Com/Estrategia-De-Penetracion-De-Mercado/)
- Rivera, J. A. (Julio De 2002). TEORÍA SOBRE LA ESTRUCTURA DE CAPITAL. Obtenido De Scielo: [Http://Www.Scielo.Org.Co/SciELO.Php?Script=Sci_Arttext&Pid=S0123-59232002000300002](http://Www.Scielo.Org.Co/SciELO.Php?Script=Sci_Arttext&Pid=S0123-59232002000300002)
- Sandoval, B. I. (18 De 04 De 2018). Scielo. Obtenido de estudio de la evolución del sector metalmecánico cuya actividad es la: [Http://Repositorio.Uasb.Edu.Ec/Bitstream/10644/6090/1/T2557-MAE-Loor-Estudio.Pdf](http://Repositorio.Uasb.Edu.Ec/Bitstream/10644/6090/1/T2557-MAE-Loor-Estudio.Pdf)

Silva, A. C. (Marzo De 2016). Universidad del Pacifico. Obtenido de las Finanzas Corporativas, Aplicadas a la Correcta Administracion de Empresas.: <http://repositorio.upacifico.edu.ec/bitstream/40000/159/1/MBA-UPAC-27827.pdf>

Vega, D. L. (27 de Agosto de 2019). Logo ClickBalance. Obtenido de Cómo aplicar y analizar el método de tendencia en tu empresa: <https://clickbalance.com/blog/contabilidad-y-administracion/metodo-de-tendencia/>

Anexos

1.- Cálculos del EVA

Empresa 1

2018					
INVERSION EN ACTIVOS = ACTIVO TOTAL - PASIVO SIN COSTO					
TOTAL DEL ACTIVO	4.250.000,00		(55.000,00)		
INVERSION EN ACTIVOS	4.195.000,00				
CALCULO DEL COSTO PONDERADO DE CAPITAL					
	FUENTE	SALDO	% PARTICIPACION	COSTO FINANCIERO	WACC COSTO PONDERADO
PASIVO CON COSTO		2.845.000,00	67,819%	8,65%	5,87%
PATRIMONIO		1.350.000,00	32,181%	5,43%	1,75%
TOTAL		4.195.000,00	100,000%		7,61%
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =		INVERSION EN ACTIVOS* COSTO PONDERADO			
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =		4.195.000,00	7,61%		
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =		319.397,50			
CONCEPTO	VALORES				
Utilidad después de impuestos	58.000,00				
(+) Gastos Financieros	10.000,00				
Utilidad después de impuestos + GF	68.000,00				
(-) Costo ponderado de capital	(319.397,50)				
Valor Económico agregado	(251.397,50)				
eva en porcentaje	-5,99%				

Empresa 2

2018					
INVERSION EN ACTIVOS = ACTIVO TOTAL - PASIVO SIN COSTO					
TOTAL DEL ACTIVO		19.100.737,50		(7.000.000,00)	
INVERSION EN ACTIVOS		12.100.737,50			
CALCULO DEL COSTO PONDERADO DE CAPITAL					WACC
	FUENTE	SALDO	% PARTICIPACION	COSTO FINANCIERO	COSTO PONDERADO
	PASIVO CON COSTO	10.649.620,00	88,008%	8,65%	7,61%
	PATRIMONIO	1.451.117,50	11,992%	5,43%	0,65%
	TOTAL	12.100.737,50	100,000%		8,26%
COSTO PONDERADO DE CAPITAL INVERSION EN ACTIVOS* COSTO PONDERADO					
	COSTO PONDERADO DE CAPITAL	12.100.737,50	8,26%		
	COSTO PONDERADO DE CAPITAL	999.987,81			
CONCEPTO		VALORES			
Utilidad después de impuestos		204.634,02			
(+) Gastos Financieros		30.000,00			
Utilidad después de impuestos + GF		234.634,02			
(-) Costo ponderado de capital		(999.987,81)			
Valor Económico agregado		(765.353,79)			
EVA		-6,32%			

Empresa 3

INVERSION EN ACTIVOS = ACTIVO TOTAL - PASIVO SIN COSTO				
TOTAL DEL ACTIVO	907.812,48		(175.000,00)	
INVERSION EN ACTIVOS	732.812,48			
CALCULO DEL COSTO PONDERADO DE CAPITAL				WACC
FUENTE	SALDO	% PARTICIPACION	COSTO FINANCIERO	COSTO PONDERADO
PASIVO CON COSTO	149.005,80	20,333%	8,65%	1,76%
PATRIMONIO	583.806,68	79,667%	5,43%	4,33%
TOTAL	732.812,48	100,000%		6,08%
COSTO PONDERADO DE CAPITAL = INVERSION DEN ACTIVOS* COSTO PONDERADO				
COSTO PONDERADO DE CAPITAL = 732.812,48 6,08%				
COSTO PONDERADO DE CAPITAL = 44.589,70				
CONCEPTO	VALORES			
Utilidad después de impuestos	4.824,71			
(+) Gastos Financieros	4.000,00			
Utilidad después de impuestos + GF	8.824,71			
(-) Costo ponderado de capital	(44.589,70)			
Valor Económico agregado	(35.764,99)			
EVA	-4,88%			

Empresa 4

INVERSION EN ACTIVOS = ACTIVO TOTAL - PASIVO SIN COSTO					
TOTAL DEL ACTIVO		2.107.532,20		(698.000,00)	
INVERSION EN ACTIVOS		1.409.532,20			
CALCULO DEL COSTO PONDERADO DE CAPITAL					
	FUENTE	SALDO	% PARTICIPACION	COSTO FINANCIERO	WACC COSTO PONDERADO
	PASIVO CON COSTO	1.174.121,58	83,299%	8,65%	7,21%
	PATRIMONIO	235.410,62	16,701%	5,43%	0,91%
	TOTAL	1.409.532,20	100,000%		8,11%
	COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	INVERSION DEN ACTIVOS* COSTO PONDERADO			
	COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	1.409.532,20		8,11%	
	COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	114.344,31			
CONCEPTO	VALORES				
Utilidad después de impuestos	289.654,58				
(+) Gastos Financieros	12.000,00				
Utilidad después de impuestos + GF	301.654,58				
(-) Costo ponderado de capital	(114.344,31)				
Valor Económico agregado	187.310,27				
EVA	13,29%				

Empresa 5

INVERSION EN ACTIVOS = ACTIVO TOTAL - PASIVO SIN COSTO						
TOTAL DEL ACTIVO	6.271.724,16	(1.178.900,00)				
INVERSION EN ACTIVOS	5.092.824,16					
CALCULO DEL COSTO PONDERADO DE CAPITAL						WACC
FUENTE	SALDO	% PARTICIPACION	COSTO FINANCIERO	COSTO PONDERADO		
PASIVO CON COSTO	2.870.117,71	56,356%	8,65%	4,87%		
PATRIMONIO	2.222.706,45	43,644%	5,43%	2,37%		
TOTAL	5.092.824,16	100,000%		7,24%		
COSTO PONDERADO DE CAPITAL = INVERSION DEN ACTIVOS* COSTO PONDERADO						
COSTO PONDERADO DE CAPITAL = 5.092.824,16 7,24%						
COSTO PONDERADO DE CAPITAL = 368.958,14						
CONCEPTO	VALORES					
Utilidad después de impuestos	139.298,40					
(+) Gastos Financieros	18.000,00					
Utilidad después de impuestos + GF	157.298,40					
(-) Costo ponderado de capital	(368.958,14)					
Valor Económico agregado	(211.659,74)					
EVA	-4,16%					

Empresa 6

INVERSION EN ACTIVOS = ACTIVO TOTAL - PASIVO SIN COSTO						
TOTAL DEL ACTIVO	5.128.934,14				(287.000,00)	
INVERSION EN ACTIVOS	4.841.934,14					
CALCULO DEL COSTO PONDERADO DE CAPITAL						
FUENTE	SALDO	% PARTICIPACION	COSTO FINANCIERO	WACC COSTO PONDERADO		
PASIVO CON COSTO	3.335.468,13	68,887%	8,65%	5,96%		
PATRIMONIO	1.506.466,01	31,113%	5,43%	1,69%		
TOTAL	4.841.934,14	100,000%		7,65%		
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	INVERSION DEN ACTIVOS* COSTO PONDERADO					
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	4.841.934,14	7,65%				
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	370.319,10					
CONCEPTO	VALORES					
Utilidad después de impuestos	110.095,92					
(+) Gastos Financieros	12.700,00					
Utilidad después de impuestos + GF	122.795,92					
(-) Costo ponderado de capital	(370.319,10)					
Valor Económico agregado	(247.523,18)					
EVA	-5,11%					

Empresa 7

INVERSION EN ACTIVOS = ACTIVO TOTAL - PASIVO SIN COSTO						
TOTAL DEL ACTIVO	3.886.891,37				(456.900,00)	
INVERSION EN ACTIVOS	3.429.991,37					
CALCULO DEL COSTO PONDERADO DE CAPITAL						
						WACC
FUENTE	SALDO	% PARTICIPACION	COSTO FINANCIERO			COSTO PONDERADO
PASIVO CON COSTO	546.656,93	15,938%	8,65%			1,38%
PATRIMONIO	2.883.334,44	84,062%	5,43%			4,56%
TOTAL	3.429.991,37	100,000%				5,94%
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	INVERSION DEN ACTIVOS*	COSTO PONDERADO				
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	3.429.991,37	5,94%				
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	203.850,88					
CONCEPTO	VALORES					
Utilidad después de impuestos	324.176,09					
(+) Gastos Financieros	10.000,00					
Utilidad después de impuestos + GF	334.176,09					
(-) Costo ponderado de capital	(203.850,88)					
Valor Económico agregado	130.325,21					
EVA	3,80%					

Empresa

8

INVERSION EN ACTIVOS = ACTIVO TOTAL - PASIVO SIN COSTO						
TOTAL DEL ACTIVO		798.217,23		(225.900,00)		
INVERSION EN ACTIVOS		572.317,23				
CALCULO DEL COSTO PONDERADO DE CAPITAL						
						WACC
	FUENTE	SALDO	% PARTICIPACION	COSTO FINANCIERO		COSTO PONDERADO
	PASIVO CON COSTO	459.557,66	80,298%	8,65%		6,95%
	PATRIMONIO	112.759,57	19,702%	5,43%		1,07%
	TOTAL	572.317,23	100,000%			8,02%
	COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	INVERSION DEN ACTIVOS* COSTO PONDERADO				
	COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	572.317,23	8,02%			
	COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	45.874,58				
CONCEPTO		VALORES				
Utilidad después de impuestos		51.596,00				
(+) Gastos Financieros		6.700,00				
Utilidad después de impuestos + GF		58.296,00				
(-) Costo ponderado de capital		(45.874,58)				
Valor Económico agregado		12.421,42				
EVA		2,17%				

Empresa 9

INVERSION EN ACTIVOS = ACTIVO TOTAL - PASIVO SIN COSTO																				
TOTAL DEL ACTIVO		1.233.623,58		(76.500,00)																
INVERSION EN ACTIVOS		1.157.123,58																		
CALCULO DEL COSTO PONDERADO DE CAPITAL																				
						WACC														
	FUENTE	SALDO	% PARTICIPACION	COSTO FINANCIERO		COSTO PONDERADO														
	PASIVO CON COSTO	148.353,00	12,821%	8,65%		1,11%														
	PATRIMONIO	1.008.770,58	87,179%	5,43%		4,73%														
	TOTAL	1.157.123,58	100,000%			5,84%														
COSTO PONDERADO DE CAPITAL = INVERSION DEN ACTIVOS* COSTO PONDERADO																				
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =		1.157.123,58		5,84%																
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =		67.608,78																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th>CONCEPTO</th> <th>VALORES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Utilidad después de impuestos</td> <td>231.587,68</td> </tr> <tr> <td>(+) Gastos Financieros</td> <td>42.700,00</td> </tr> <tr> <td>Utilidad después de impuestos + GF</td> <td>274.287,68</td> </tr> <tr> <td>(-) Costo ponderado de capital</td> <td>(67.608,78)</td> </tr> <tr> <td>Valor Económico agregado</td> <td>206.678,90</td> </tr> <tr> <td>EVA</td> <td>17,86%</td> </tr> </tbody> </table>							CONCEPTO	VALORES	Utilidad después de impuestos	231.587,68	(+) Gastos Financieros	42.700,00	Utilidad después de impuestos + GF	274.287,68	(-) Costo ponderado de capital	(67.608,78)	Valor Económico agregado	206.678,90	EVA	17,86%
CONCEPTO	VALORES																			
Utilidad después de impuestos	231.587,68																			
(+) Gastos Financieros	42.700,00																			
Utilidad después de impuestos + GF	274.287,68																			
(-) Costo ponderado de capital	(67.608,78)																			
Valor Económico agregado	206.678,90																			
EVA	17,86%																			

Empresa 10

INVERSION EN ACTIVOS = ACTIVO TOTAL - PASIVO SIN COSTO						
TOTAL DEL ACTIVO		347.966,32		(59.000,00)		
INVERSION EN ACTIVOS		288.966,32				
CALCULO DEL COSTO PONDERADO DE CAPITAL				WACC		
FUENTE	SALDO		% PARTICIPACION	COSTO FINANCIERO		COSTO PONDERADO
PASIVO CON COSTO	190.503,33		65,926%	8,65%		5,70%
PATRIMONIO	98.462,99		34,074%	5,43%		1,85%
TOTAL	288.966,32		100,000%			7,55%
COSTO PONDERADO DE CAPITAL = INVERSION DEN ACTIVOS* COSTO PONDERADO						
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =		288.966,32		7,55%		
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =		21.825,08				
CONCEPTO	VALORES					
Utilidad después de impuestos	9.000,00					
(+) Gastos Financieros	4.000,00					
Utilidad después de impuestos + GF	13.000,00					
(-) Costo ponderado de capital	(21.825,08)					
Valor Económico agregado	(8.825,08)					
EVA	-3,05%					

Empresa 11

INVERSION EN ACTIVOS = ACTIVO TOTAL - PASIVO SIN COSTO						
TOTAL DEL ACTIVO	580.673,00	(56.000,00)				
INVERSION EN ACTIVOS	524.673,00					
CALCULO DEL COSTO PONDERADO DE CAPITAL						
FUENTE	SALDO	% PARTICIPACION	COSTO FINANCIERO	WACC COSTO PONDERADO		
PASIVO CON COSTO	179.000,00	42,150%	8,65%	3,65%		
PATRIMONIO	245.673,00	57,850%	5,43%	3,14%		
TOTAL	424.673,00	100,000%		6,79%		
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	INVERSION DEN ACTIVOS* COSTO PONDERADO					
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	524.673,00	6,79%				
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	35.610,78					
CONCEPTO	VALORES					
Utilidad después de impuestos	44.325,00					
(+) Gastos Financieros	5.000,00					
Utilidad después de impuestos + GF	49.325,00					
(-) Costo ponderado de capital	(35.610,78)					
Valor Económico agregado	13.714,22					
EVA	3,23%					

Empresa 12

INVERSION EN ACTIVOS = ACTIVO TOTAL - PASIVO SIN COSTO					
TOTAL DEL ACTIVO	175.000,00	(50.000,00)			
INVERSION EN ACTIVOS	125.000,00				
CALCULO DEL COSTO PONDERADO DE CAPITAL					WACC
FUENTE	SALDO	% PARTICIPACION	COSTO FINANCIERO	COSTO PONDERADO	
PASIVO CON COSTO	100.000,00	80,000%	8,65%	6,92%	
PATRIMONIO	25.000,00	20,000%	5,43%	1,09%	
TOTAL	125.000,00	100,000%		8,01%	
COSTO PONDERADO DE CAPITAL = INVERSION DEN ACTIVOS* COSTO PONDERADO					
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	125.000,00	8,01%			
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	10.007,50				
CONCEPTO	VALORES				
Utilidad después de impuestos	-				
(+) Gastos Financieros	2.700,00				
Utilidad después de impuestos + GF	2.700,00				
(-) Costo ponderado de capital	(10.007,50)				
Valor Económico agregado	(7.307,50)				
EVA	-5,85%				

Empresa 13

INVERSION EN ACTIVOS = ACTIVO TOTAL - PASIVO SIN COSTO						
TOTAL DEL ACTIVO		261.234,00		(22.400,00)		
INVERSION EN ACTIVOS		238.834,00				
CALCULO DEL COSTO PONDERADO DE CAPITAL						
						WACC
	FUENTE	SALDO	% PARTICIPACION	COSTO FINANCIERO		COSTO PONDERADO
	PASIVO CON COSTO	117.600,00	49,239%	8,65%		4,26%
	PATRIMONIO	121.234,00	50,761%	5,43%		2,76%
	TOTAL	238.834,00	100,000%			7,02%
	COSTO PONDERADO DE CAPITAL = INVERSION DEN ACTIVOS* COSTO PONDERADO					
	COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	238.834,00	7,02%			
	COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	16.755,41				
CONCEPTO	VALORES					
Utilidad después de impuestos	10.786,00					
(+) Gastos Financieros	4.000,00					
Utilidad después de impuestos + GF	14.786,00					
(-) Costo ponderado de capital	(16.755,41)					
Valor Económico agregado	(1.969,41)					
EVA	-0,82%					

Empresa 14

INVERSION EN ACTIVOS = ACTIVO TOTAL - PASIVO SIN COSTO				
TOTAL DEL ACTIVO	161.113,00	(25.000,00)		
INVERSION EN ACTIVOS	136.113,00			
CALCULO DEL COSTO PONDERADO DE CAPITAL				
				WACC
FUENTE	SALDO	% PARTICIPACION	COSTO FINANCIERO	COSTO PONDERADO
PASIVO CON COSTO	70.678,00	51,926%	8,65%	4,49%
PATRIMONIO	65.435,00	48,074%	5,43%	2,61%
TOTAL	136.113,00	100,000%		7,10%
COSTO PONDERADO DE CAPITAL = INVERSION DEN ACTIVOS* COSTO PONDERADO				
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	136.113,00	7,10%		
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	9.666,77			
CONCEPTO	VALORES			
Utilidad después de impuestos	5.600,00			
(+) Gastos Financieros	2.300,00			
Utilidad después de impuestos + GF	7.900,00			
(-) Costo ponderado de capital	(9.666,77)			
Valor Económico agregado	(1.766,77)			
EVA	-1,30%			

Empresa 15

INVERSION EN ACTIVOS = ACTIVO TOTAL - PASIVO SIN COSTO

TOTAL DEL ACTIVO	110.788,00	(24.000,00)
INVERSION EN ACTIVOS	86.788,00	

CALCULO DEL COSTO PONDERADO DE CAPITAL

WACC

FUENTE	SALDO	% PARTICIPACION	COSTO FINANCIERO	COSTO PONDERADO
PASIVO CON COSTO	31.356,00	36,129%	8,65%	3,13%
PATRIMONIO	55.432,00	63,871%	5,43%	3,47%
TOTAL	86.788,00	100,000%		6,59%

COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	INVERSION DEN ACTIVOS* COSTO PONDERADO
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	86.788,00
COSTO PONDERADO DE CAPITAL =	5.722,25

CONCEPTO	VALORES
Utilidad después de impuestos	35.000,00
(+) Gastos Financieros	10.000,00
Utilidad después de impuestos + GF	45.000,00
(-) Costo ponderado de capital	(5.722,25)
Valor Económico agregado	39.277,75
EVA	45,26%