

El papel de la Información Contable en la predicción de quiebra empresarial: un análisis comparativo de métricas de endeudamiento y rentabilidad

The role of accounting information in the prediction of corporate failure: a comparative analysis of debt and profitability metrics

Carlos Alberto Barreno Córdova, Marcela Karina Benítez Gaibor, Guido Hernán Tobar Vasco,
Bertha Jeaneth Sánchez Herrera, Patricia Paola Jiménez Estrella

RESUMEN

La presente investigación busca abordar la relación entre el endeudamiento y la rentabilidad financiera del Sector Automotriz de la provincia de Tungurahua en el periodo 2015-2020. Se utilizaron fuentes secundarias, por medio de la base de datos de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. De la misma manera, la metodología que se empleó fue Z de Altman y correlación de Pearson, que se utilizó para medir la relación entre las dos variables. Entre los principales resultados obtenidos se determina que a través de los años el endeudamiento ha ido disminuyendo considerablemente. Así mismo, la rentabilidad financiera se ha ido reduciendo, esto se debe a problemas externos que ocurrieron en el país. Finalmente, se analizaron las medias de los indicadores de rentabilidad y endeudamiento y se concluyó que en el 2016 y 2020 existe una correlación positiva media, es decir, se tiene que el rendimiento financiero por parte de las empresas fue logrado gracias al financiamiento con proveedores y entidades financieras.

Palabras clave: Rentabilidad; Endeudamiento; Sector Automotriz.

Carlos Alberto Barreno Córdova 

Universidad Técnica de Ambato – Ecuador. carlosabarreno@uta.edu.ec

Marcela Karina Benítez Gaibor 

Universidad Técnica de Ambato – Ecuador. marcelakbenitez@uta.edu.ec

Guido Hernán Tobar Vasco 

Universidad Técnica de Ambato – Ecuador. gtobar@uta.edu.ec

Bertha Jeaneth Sánchez Herrera 

Universidad Técnica de Ambato – Ecuador. berthajsanchez@uta.edu.ec

Patricia Paola Jiménez Estrella 

Universidad Técnica de Ambato – Ecuador. paolapjimenez@uta.edu.ec

<http://doi.org/10.46652/rgn.v8i38.1095>

ISSN 2477-9083

Vol. 8 No. 38 octubre - diciembre, 2023, e2301095

Quito, Ecuador

Enviado: mayo 30, 2023

Aceptado: septiembre 01, 2023

Publicado: septiembre 12, 2023

Publicación Continua

ABSTRACT

This research seeks to address the relationship between indebtedness and financial profitability of the automotive sector in the province of Tungurahua in the period 2015-2020. Secondary sources were used, through the database of the Superintendence of Companies, Securities and Insurance. Likewise, the methodology used was Altman's Z and Pearson's correlation, which was used to measure the relationship between the two variables. Among the main results obtained, it was determined that over the years indebtedness has been decreasing considerably. Likewise, financial profitability has been decreasing, this is due to external problems that occurred in the country. Finally, the averages of the profitability and indebtedness indicators were analyzed and it was concluded that in 2016 and 2020 there is an average positive correlation, that is, the financial performance of the companies was achieved thanks to the financing with suppliers and financial entities.

Keywords: Profitability; Indebtedness; Automotive.

1. Introducción

La presente investigación se realizó para conocer el porcentaje de rentabilidad dentro del Sector Automotriz de la provincia de Tungurahua entre los años 2015 al 2020, ya que durante los últimos años mencionados existió una pandemia a nivel mundial y luego una reactivación de la economía, dando lugar a un aumento en la fluctuación de dinero. De acuerdo con Garrido (2022), la rentabilidad fue el indicador financiero con el que fueron afectadas las empresas de manera directa, del mismo modo las operaciones comerciales y productivas disminuyeron de manera significativa. Esto dio lugar a que los negocios que no se relacionaban con el sector de producción de alimentos y salud, tengan como consecuencia la disminución de sus ingresos, por tanto, dichas empresas tuvieron un aumento de sus deudas financieras (Gonzales, 2022).

El endeudamiento es un problema que empieza desde los hogares, las familias al momento de adquirir un activo, recurren al endeudamiento bancario, donde muchas de las ocasiones por la falta de conocimiento adquieren préstamos con tasas altas de interés. Lo mismo ocurre en las empresas pequeñas, medianas y grandes; ya que solo se enfocan en el endeudamiento bancario, mediante recursos de capital y no otros medios de financiamiento, esto provoca que el efecto de apalancamiento contribuya a incrementar la rentabilidad de los recursos invertidos por parte de las empresas (CEPAL, 2021).

Por otro lado, la deuda mundial en los últimos años se incrementó por diferentes factores donde los países más afectados fueron los subdesarrollados. Del mismo modo, esta deuda en el año 2021 disminuyó en un 2,47% el Producto Interno Bruto Mundial (Machinea, 2022). De acuerdo con Gaspar et al. (2022) la crisis de la COVID-19 incrementó el endeudamiento total a un nivel superior en 50 años, en consecuencia, los países más pobres tuvieron un alto riesgo de sobreendeudamiento. Por lo tanto, muchos de los gobiernos redujeron su presupuesto por falta de recursos. En cambio, las empresas tuvieron que reducir sus costos de producción, teniendo que despedir personal y en otras ocasiones cerraron.

En cambio, en América y Latina y el Caribe la deuda ha crecido en un 1,17% del Producto Interno Bruto esto es cerca de US\$5.8 billones. En este sentido, esta deuda se produjo durante la pandemia, las empresas hicieron todo esto para sobrevivir a la crisis en las que estaban sumergidas. Para que dichos países puedan progresar y reducir la posibilidad de una crisis, tendrán que reducir a niveles prudentes la deuda contraída con los organismos (Castillo, 2022).

El Ecuador por su parte, tiene ingresos provenientes del petróleo y exportaciones de camarón, cacao y flores, sin embargo, es un país donde las malas administraciones han malgastado el dinero recaudado a nivel de los años. De hecho, el Ecuador dentro de Sudamérica se encuentra ubicado en el quinto puesto que tiene menor deuda pública, esto se debió a que el gobierno renegoció o canjeó la deuda en bonos y realizó un acuerdo económico con el Fondo Monetario Internacional, donde la deuda pasó de 10 años a 14 años, obteniéndose una deuda per cápita de \$ 3137 por habitante (Castillo, 2022). En tal sentido, el estado ecuatoriano trató de recaudar ingresos imponiendo nuevos impuestos. Entonces, las empresas ecuatorianas tuvieron que financiar sus deudas con entidades bancarias privadas y así, sobrevivir a los aranceles y sobre todo a la pandemia, por lo tanto, existió despidos intempestivos para sus empleados porque trataron de reducir costos (Banco Central del Ecuador, 2022).

El Sector Automotriz juega un papel muy importante en el sector productivo de la economía del Ecuador, es una fuente grande de empleo y genera ingresos al estado. La economía a nivel mundial ha tenido cambios, por ende, se han desarrollado problemas económicos para mencionado sector. La pandemia por Covid-19 hizo que muchas empresas en el país cierren o tuvieron un retroceso significativo, ya que las personas no tuvieron ingresos necesarios para comprar un auto nuevo o arreglar sus vehículos (Franco, 2021).

Sin embargo, como señala Cano et al. (2013) la rentabilidad para una empresa es demasiado importante porque expresa la capacidad para poder subsistir sin necesidad de que los accionistas o dueños de las entidades estén aumentando constantemente el capital. De la misma forma, la rentabilidad muestra la capacidad que tiene la gerencia para poder administrar los costos y gastos buscando tener utilidades.

Según sostiene Fierro et al. (2020) el Sector Automotriz en Tungurahua constituye un pilar fundamental en la cadena productiva por su alto valor agregado, con la fusión de diferentes sectores industriales. De la misma manera, ha sido un apoyo para el desarrollo de proyectos estratégicos para el país, por lo tanto, es un sector generador de empleo. Es importante recalcar que dentro de Tungurahua existen alrededor de 41 empresas de la industria carrocería, es así como, estas empresas tratan de cubrir la demanda de buses y vehículos livianos.

2. Metodología

De acuerdo con Hernández (2014) la población se define como el conjunto de cosas o personas de todos los casos que tienen determinadas especificaciones y estos pueden formar parte de una investigación. La población de estudio está compuesta por todas las empresas del Sector

Automotriz de la provincia de Tungurahua, en el periodo comprendido entre los años 2015–2020, las mismas que fueron obtenidas de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros y según la Clasificación Nacional de Actividades Económicas CIIUU. Por lo tanto, las empresas dedicadas a la venta de vehículos nuevos y usados están compuestas por 60 empresas del Sector Automotriz.

Dentro del Sector Automotriz existen diferentes ramas que están dedicadas a la venta de vehículos, mantenimiento de motocicletas y vehículos, de las cuales se enfocará en tres ramas muy importantes y significativas de la economía en este sector. De esta forma, las ramas con las que se trabajarán son las siguientes:

Tabla 1. Clasificación de acuerdo al CIIU 4

Código CIIU 4	Actividad Económica
G451001	Venta de vehículos de pasajeros, incluido: ambulancias y minibuses, camiones, remolques y; otros como: caravanas y todo terreno (jeeps, entre otros), incluido ventas al por mayor y menor bajo comisión.
G452001	Mantenimiento de vehículos automotores, reparación mecánica y venta de partes de vehículos automotores: parabrisas, ventanas, asientos y tapicerías. Incluye colocar pintura a los vehículos, instalación de partes y accesorios extras.
G453000	Venta de partes y accesorios para vehículos como: llantas y tubos. Incluye piezas eléctricas.

Fuente: elaborado por los autores.

Para recolectar información se utilizó un sin número de procesos verificables mediante el manejo de herramientas confiables permitiendo información veraz para el cumplimiento de los objetivos planteados. Para el desarrollo del proyecto de investigación se obtuvo información secundaria de la página de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, Clasificación Nacional de Actividades Económicas CIIU 4 clasificados por Activo, Pasivo, Patrimonio, Utilidades, Costos y Gastos del sector automotriz, periodo 2015 – 2020. De igual manera, para la elaboración del marco teórico se trabajó con libros, páginas web, artículos científicos, que permitieron sustentar las variables por medio de una revisión de la literatura.

Para el desarrollo de la investigación se analizaron factores de endeudamiento y la rentabilidad financiera en las empresas del Sector Automotriz de la provincia de Tungurahua. Primero, se recolectó información con las matrices ya planteadas y se procedió a realizar la demostración de todos los indicadores propuestos, para este procedimiento se utilizó Microsoft Excel para la elaboración de gráficos tanto de barras como gráficos de pastel. La investigación se centró en el análisis de todos los estados financieros presentados por dichas empresas. Con la presentación de esta información financiera se obtuvo información eficaz y clara para realizar gráficos que permitan facilitar el análisis y la interpretación de los resultados.

En cambio, para cumplir con el primer objetivo se utilizará el modelo de Z de Altman, al que Benalcázar y Trujillo (2016) definen como un modelo discriminante que se basa en razones

financieras de un periodo determinado, en consecuencia, arrojan resultados que serán de gran beneficio para la toma de decisiones, esto evitará la heterogeneidad de valores.

Para el análisis de la situación financiera del Sector Automotriz se utilizó el modelo Z de Altman este es utilizado para empresas del sector comercial y de servicios. La fórmula que se aplicó es la siguiente:

$$Z2 = 6,56X1 + 3,26X2 + 6,72X3 + 1,0524X4$$

Donde:

X1 = (Capital de trabajo / Activos totales)

X2 = (Utilidad / Activo total)

X3 = (U.A.I.I / Activo total)

X4 = (Valor contable de patrimonio / Pasivo Total)

El resultado obtenido se medirá de acuerdo a la siguiente escala:

Tabla 2. Escala de Z de Altman

Z-Score	Zona
Mayor de 2,60	Saludable
Entre 1,1 y 2,6	Gris o probabilidad de quiebra
Menor de 1,1	Roja o probabilidad muy alta de quiebra

Fuente: elaborado por los autores.

De esta manera, en la investigación para cumplir con el tercer objetivo se utilizó la correlación de Pearson. Amon (1990) define la correlación de Pearson como un método que permite corroborar las hipótesis planteadas, del mismo modo que permita la relación existente de manera positiva o negativa de acuerdo a la significancia estadística.

Para el análisis de correlación de Pearson se utilizó la siguiente fórmula:

$$r_{xy} = \frac{\sum z_x z_y}{N}$$

La correlación de Pearson se enfoca en la medida de los productos cruzados de la puntuación estandarizada de Y y X. El valor que obtendrá está dentro del rango -1, 0 y 1. El coeficiente es un índice absoluto que estará en el rango de 0 y 1 y cuando este sea mayor a 1 será correlación. Un coeficiente es significativo si se puede afirmar, con cierta probabilidad que sea diferente de cero. En otras palabras, en términos estadísticos, el significado del coeficiente es preguntarse por la probabilidad de que este proceda en la población o muestra donde su valor sea cero. En esta investigación se presentan dos hipótesis:

$H_0 = r_{xy} = 0$ El coeficiente obtenido de la población donde su correlación es cero ($p=0$).

$H_1 = r_{xy} \neq 0$ El coeficiente obtenido de la población donde su correlación es diferente de cero ($p \neq 0$).

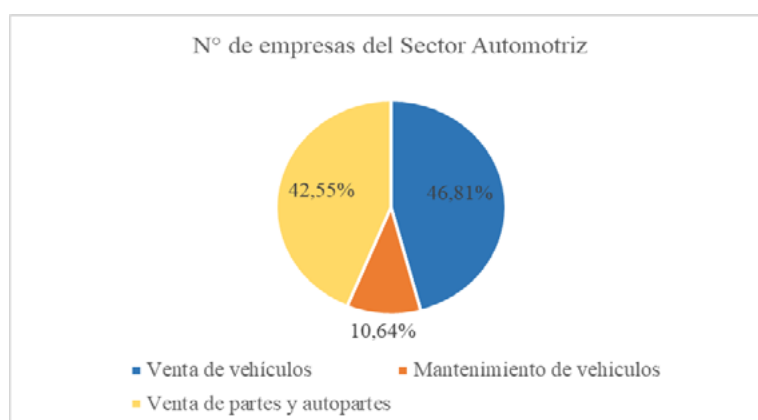
3. Resultados

En la presente investigación se muestra el análisis de los datos obtenidos por medio de la ficha de observación, lo que permitió conocer el nivel de rentabilidad y endeudamiento de las empresas del Sector Automotriz de provincia de Tungurahua.

Toda la información financiera se sintetizó a partir de los datos obtenidos de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, periodo 2015 – 2020 de cada una de las 52 empresas del Sector Automotriz. Así mismo, para determinar si existió una relación entre las variables de estudio, las cuales son el endeudamiento y la rentabilidad, se utilizó la correlación de Pearson, por medio del programa SPSS.

La figura 1, detalla el porcentaje de empresas por cada actividad económica según la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CIIU). En efecto, el sector que prevalece es el G4510.01, con el 46,81% con un total de 22 empresas, las mismas que están destinadas a la venta de vehículos nuevos o seminuevos. Seguidas por el sector de ventas de partes y autopartes de vehículos con el 42,55%, con 20 empresas. Por el contrario, el sector que menos empresas cuenta es el G4520.01, con el 10,64%, en otras palabras, un total de 5 empresas, las cuales están dedicadas al mantenimiento de vehículos.

Figura 1. Empresas del Sector Automotriz

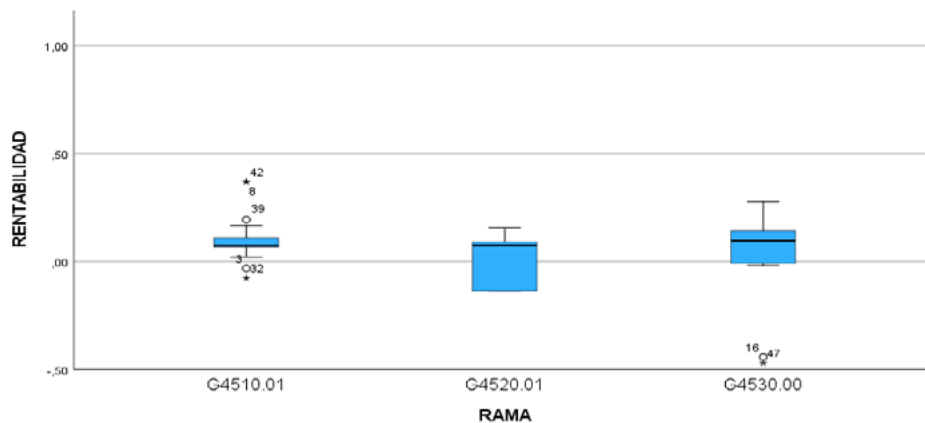


Fuente: elaborado por los autores.

La figura 2, muestra un diagrama de caja y bigote de la rentabilidad distribuida en las 3 subramas del Sector Automotriz del año 2015, donde los 3 subsectores o ramas presentan una rentabilidad variada. En este sentido, la rama de la venta de vehículos se maneja con índices de

rentabilidad entre 0 y 0,25, con un valor atípico de 0,36 de Maya Autos. Así mismo, el sector de mantenimiento de vehículos obtuvo valores de rentabilidad de -0,15 y 0,25. Por otro lado, el sector de venta de partes y autopartes de vehículos se manejaron indicadores entre 0 y 0,30, sin embargo, se muestra un valor atípico negativo de -4,82 por parte de LlantaFacil S.A.

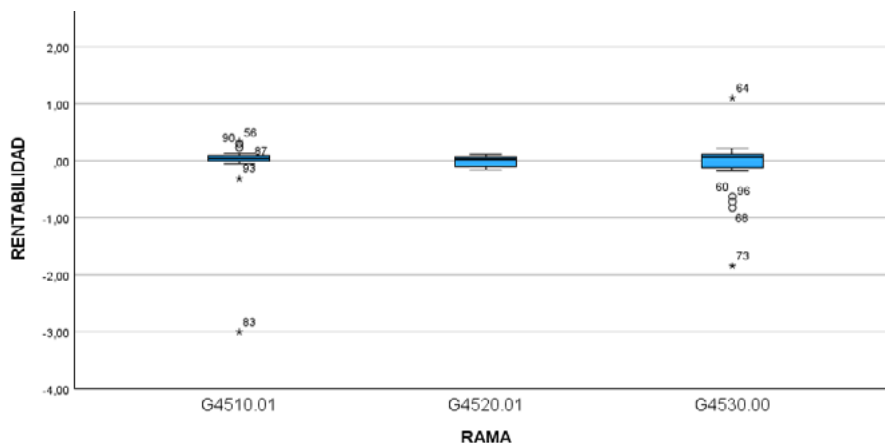
Figura 2. Diagrama de caja y bigote de Rentabilidad 2015



Fuente: elaborado por los autores.

La figura 3, muestra un diagrama de caja y bigote de la rentabilidad distribuido en las 3 subramas del Sector Automotriz del año 2016, donde los 3 subsectores o ramas presentan una rentabilidad variada. En este sentido, la rama de la venta de vehículos se maneja con índices de rentabilidad entre 0 y 0,25, con un valor atípico negativo de - 3,00 de Equipo Caminero Equicam. Así mismo, el sector de mantenimiento de vehículos obtuvo valores de rentabilidad de -0,15 y 0,15, todas las empresas se mantuvieron en este rango. Por otro lado, el sector de venta de partes y autopartes de vehículos se manejaron indicadores entre -0,15 y 0,30, sin embargo, se muestra valores atípicos negativo de -1,85 y -0.82 por parte de Lavgroup y Traxion Tires respectivamente.

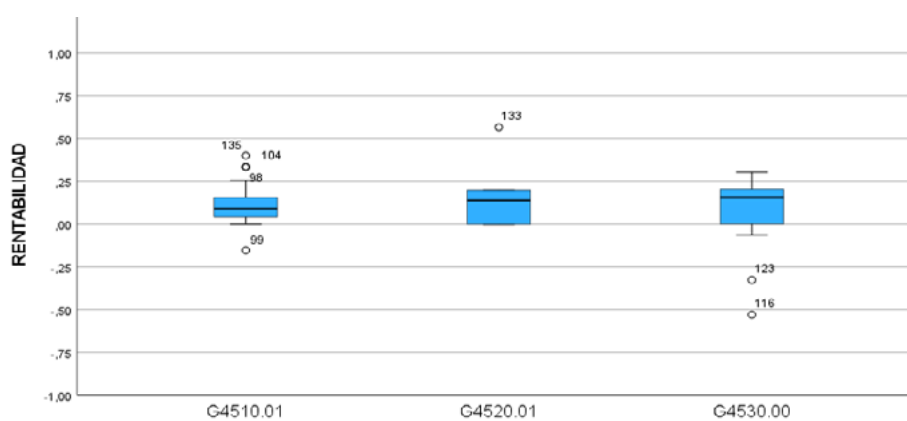
Figura 3. Diagrama de caja y bigote de Rentabilidad 2016



Fuente: elaborado por los investigadores.

La figura 4, muestra un diagrama de caja y bigote de la rentabilidad distribuido en las 3 subramas del Sector Automotriz del año 2017, donde los 3 subsectores o ramas presentan una rentabilidad variada. En este sentido, la rama de la venta de vehículos se maneja con índices de rentabilidad entre 0 y 0,25, el mismo rango de los años anteriores, con un valor atípico negativo de - 5,49 de Equipo Caminero Equicam. Así mismo, el sector de mantenimiento de vehículos obtuvo valores de rentabilidad de 0 y 0,20, con un valor atípico de -3,41 de Centro Colisiones Carone. Por otro lado, el sector de venta de partes y autopartes de vehículos se manejó entre -0,10 y 0,30, sin embargo, se muestra un valor atípico negativo de -0.53 por parte de Traxion Tires.

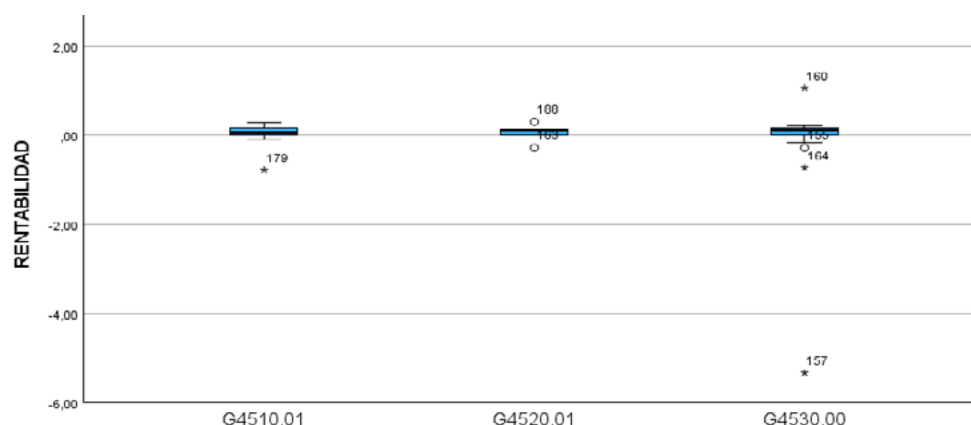
Figura 4. Diagrama de caja y bigote de Rentabilidad 2017



Fuente: elaborado por los autores.

La figura 5, muestra un diagrama de caja y bigote de la rentabilidad distribuido en las 3 subramas del Sector Automotriz del año 2018, donde los 3 subsectores o ramas presentan una rentabilidad variada. En este sentido, la rama de la venta de vehículos se maneja con índices de rentabilidad entre -0,15 y 0,30, el mismo rango de los años anteriores, con un valor atípico negativo de - 0,78 de Equipo Caminero Equicam bajando significativamente con años anteriores. Del mismo modo, el sector de mantenimiento de vehículos obtuvo valores de rentabilidad de 0 y 0,30, con un valor atípico negativo de -0,28 de Centro Colisiones Carone, bajando en relación a los años anteriores. Así mismo, el sector de venta de partes y autopartes de vehículos se manejó entre -0,30 y 0,30, sin embargo, se muestra valores atípicos negativo de -5,33 y -0.72 por parte de Transportes Corporativos de la Sierra y Traxion Tires, este último teniendo baja rentabilidad por 3 años consecutivos.

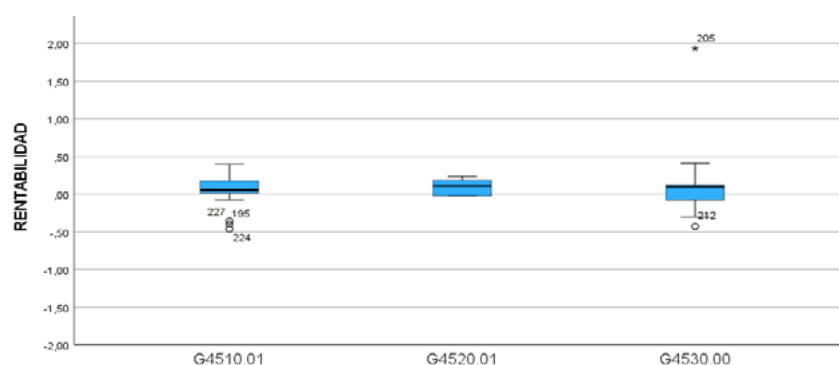
Figura 5. Diagrama de caja y bigote de Rentabilidad 2018



Fuente: elaborado por los autores.

La figura 6, muestra un diagrama de caja y bigote de la rentabilidad distribuido en las 3 subramas del Sector Automotriz del año 2019, donde los 3 subsectores o ramas presentan una rentabilidad variada. En este sentido, la rama de la venta de vehículos se maneja con índices de rentabilidad entre -0,10 y 0,40, lo mismo rango de los años anteriores, con varios valores atípicos negativo pero el que sobresale es de - 0,49 de Equipo Caminero Equicam. Del mismo modo, el sector de mantenimiento de vehículos obtuvo valores de rentabilidad de 0 y 0,30, con un valor atípico negativo de -4,41 de Centro Colisiones Carone, regresando a una baja rentabilidad. Así mismo, el sector de venta de partes y autopartes de vehículos se manejó entre -0,30 y 0,00, sin embargo, se muestra valores atípicos negativo de -4,13 por parte de Freire Industria. Mientras que, existe un valor atípico positivo de 1,93 por parte de Transportes Corporativos de la Sierra, manejando de mejor manera sus recursos.

Figura 6. Diagrama de caja y bigote de Rentabilidad 2019

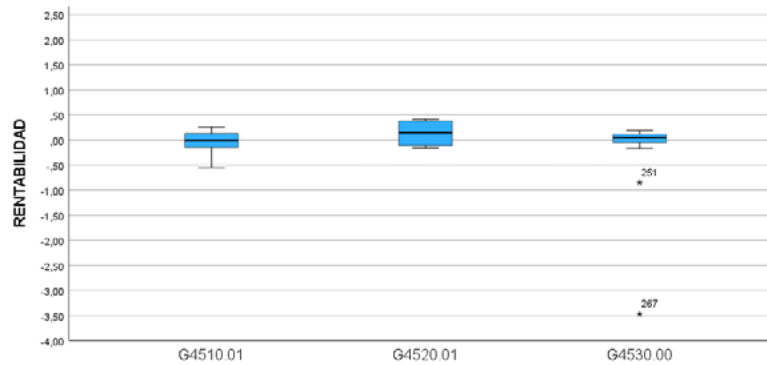


Fuente: elaborado por los autores.

La figura 7, muestra un diagrama de caja y bigote de la rentabilidad distribuido en las 3 subramas del Sector Automotriz del año 2020, donde los 3 subsectores o ramas presentan una

rentabilidad variada. La rama de la venta de vehículos se maneja con índices de rentabilidad entre -0,60 y 0,30, con un valor atípico negativo que sobresale de - 69,87 de Autos Chinaaccpass. Del mismo modo, el sector de mantenimiento de vehículos obtuvo valores de rentabilidad de -0,20 y 0,45. Así mismo, el sector de venta de partes y autopartes de vehículos se manejó entre -0,30 y 0,20.

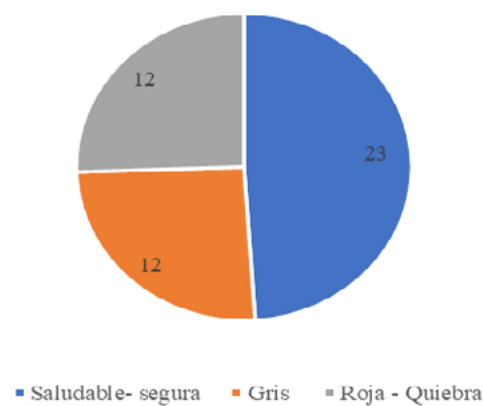
Figura 7. Diagrama de caja y bigote de Rentabilidad 2020



Fuente: elaborado por los autores.

La figura 8, señala la situación financiera de empresas del Sector Automotriz en el año 2019. Un total de 23 empresas se encuentran en una zona segura, saludable, por ende, tienen problemas financieros a mediano o corto plazo. Mientras que, 12 empresas se encuentran en zona gris, esto quiere decir, que tienen una estabilidad relativa con una pequeña probabilidad de quiebra. En el mismo sentido, 12 empresas se encuentran en zona roja, las empresas tienen una probabilidad alta de quiebra a mediano plazo o corto plazo.

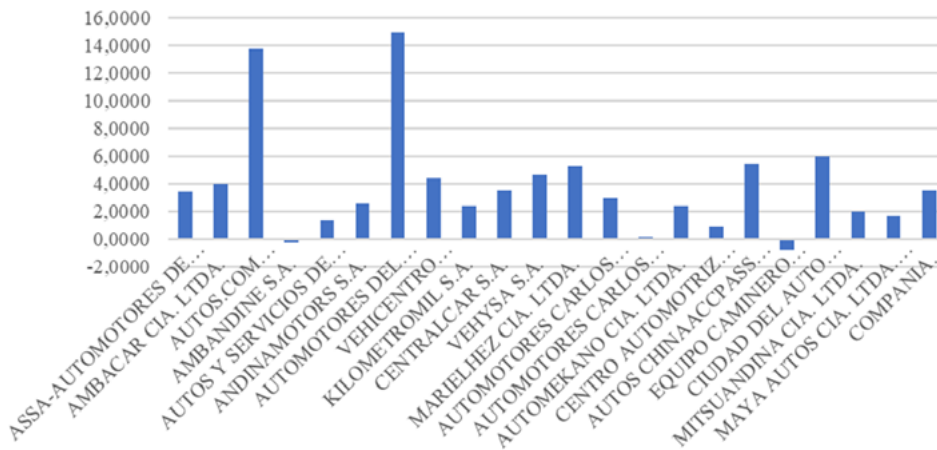
Figura 8. Situación Financiera del Sector Automotriz.



Fuente: elaborado por los autores.

La figura 9, muestra que las empresas del sector de venta de vehículos Ambandine, Automotores Carlos Larrea, Cenauto, Equipo Caminero Equicam se encuentran en serios problemas. Debido a que se encuentran en zona roja, estas empresas deben tomar medidas inmediatas como reducción de gastos administrativos o emprender en nuevos mercados para evitar el quiebre. Mientras que, las empresas que mejor se posicionan dentro del sector son: Automotores del Pacífico y Automotores Palacios por el valor mayor a 12 obtenido en el indicador.

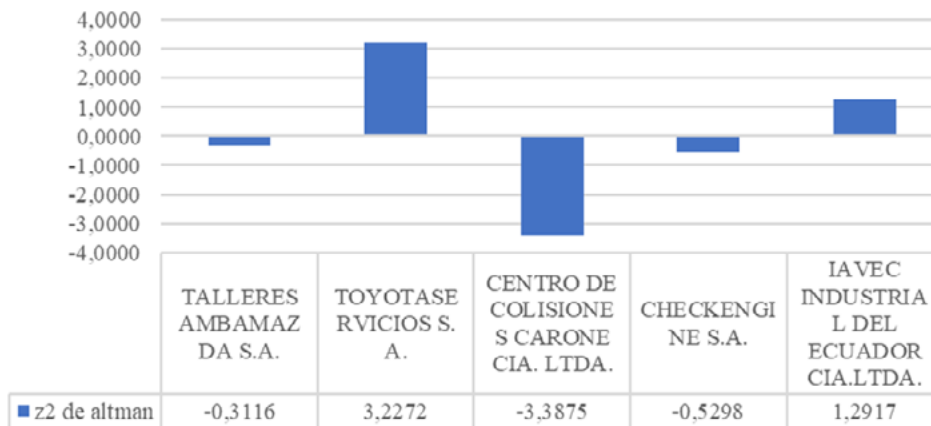
Figura 9. Situación Financiera Sector Venta de vehículos



Fuente: elaborado por los autores

La figura 10, muestra que del sector de mantenimiento de vehículos la mayoría de empresas tienen problemas financieros. Centro de Colisiones Carone es la empresa que probablemente en pocos años quiebre. La única empresa que se encuentra en zona saludable es Toyota servicios por el índice mayor a 2,6.

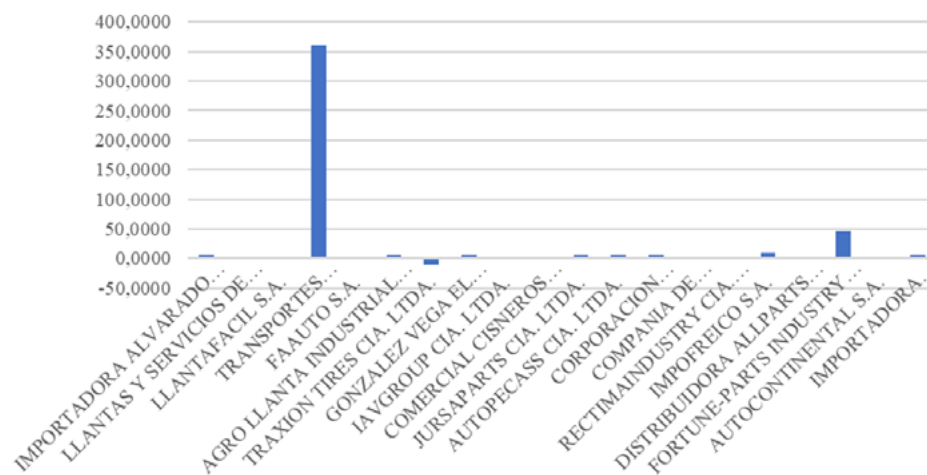
Figura 10. Situación Financiera Sector Mantenimiento de Vehículos



Fuente: elaborado por los autores.

La figura 11, muestra que las empresas del sector de venta de partes y autopartes de vehículos LlantaSierra, Llantafacil, Traxion Tires, Distrillantas y Allparts se encuentran en problemas debido a que se encuentran en zona roja, estas empresas deben tomar medidas inmediatas como reducción de gastos administrativos o emprender en nuevos mercados para evitar el quiebre. Mientras que, la empresa que mejor administra sus recursos es Transporte Rutasierra, a causa de sus ingresos se incrementaron de manera favorable y sus gastos se redujeron.

Figura 11. Situación Financiera del sector de Venta de Partes de Vehículos



Fuente: elaborado por los autores.

4. Discusión

Los resultados obtenidos en la situación financiera de las empresas del Sector Automotriz contradicen con los estudios realizados por Benalcázar & Trujillo (2016) quienes muestran que, de las Pymes de Colombia en el año 2019, 30 de las empresas estudiadas se encuentran en peligro de quiebra pertenecientes al sector manufacturero y sector comercial. Mientras que, de las 47 empresas estudiadas solo 12 se encuentran en riesgo alto de quiebra, siendo un sector rentable para la economía del país.

Con base al estudio realizado por Sevilla (2021) se define que las empresas del sector manufacturero de la provincia de Tungurahua presentaban endeudamiento patrimonial de 8,08 y apalancamiento de 9,05. Mientras que, las empresas del sector automotriz están sobreendeudadas con una media de 13,68 y presentan una media de apalancamiento de 14,59. Por lo tanto, demuestran que las empresas tienen problemas grandes con sus acreedores y requieren de inversión externa para generar ingresos.

De la misma manera, con relación a la investigación realizada por Veintimilla (2021), se determinó que el endeudamiento a corto plazo y largo plazo tienen coeficientes más bajos en relación a todos los indicadores de endeudamiento en el año 2016, de las empresas del sector textil solo un pequeño porcentaje de sus activos fueron financiados por deudas a corto plazo. Estos

resultados obtenidos corroboran con la teoría de Sánchez (2009) que afirmó que las políticas de inversión por parte de las empresas no son adecuadas; si los accionistas incrementan los niveles de endeudamiento es porque tienen expectativas grandes en el futuro. Así mismo, permite corroborar la teoría establecida por Santos (2017) donde afirmó que las empresas buscan cubrir sus necesidades mediante el financiamiento del capital y sus recursos por terceras personas, es por ello que, el sector automotriz en la mayoría de indicadores de endeudamiento cuentan con más del 100%.

Por otro lado, con relación a la investigación realizada por Torres y Aranda (2009) el crecimiento de las empresas se mide por el incremento en las ventas, esto no ocurrió en las empresas del Sector Automotriz debido a que existieron diferentes factores como el paro nacional, elecciones y pandemia por COVID que afectaron sus actividades económicas a través de los años. Los resultados obtenidos se corroboran con la teoría de Zambrano et al. (2021) quienes afirman que, el rendimiento de una empresa cambia con la permanencia en el mercado, la rentabilidad es alta en los primeros años y en los próximos años disminuye, los seis indicadores del estudio, muestran una permanencia de la mayoría de entidades, pero con utilidades bajas en relación al tiempo que llevan de vida.

5. Conclusión

En relación al primer objetivo de investigación, se evaluó la situación financiera de las empresas del sector Automotriz. Se estableció que el 48,94% de las empresas se encuentran en zona saludable y el 25,53% en zona gris. Por ende, las empresas del Sector Automotriz mantienen una buena administración de recursos y gastos, lo que reduce el riesgo de quiebra a pesar de la grave crisis que sufrió el país. El otro 25,53% que son empresas dedicadas al mantenimiento de vehículos y la venta de llantas corren el riesgo de quiebra.

De acuerdo con el segundo objetivo específico, el endeudamiento pasó de 7,84 a 1,82 en los 6 años de estudio, esto significa que las empresas dependen de sus proveedores para realizar sus actividades económicas. Mientras que, el promedio del endeudamiento a corto y largo plazo fueron del 74% y 24% respectivamente, en síntesis, las deudas con instituciones financieras no son mayores a los recursos que poseen las empresas del Sector Automotriz y a su vez, buscaron otros métodos de financiamiento para que no se vea afectada su situación financiera.

En este mismo concepto, el promedio de la rentabilidad del Sector Automotriz ha ido disminuyendo durante el periodo de estudio pasando del -0,05 al -1,53. Este valor reflejó que existieron factores externos a las compañías que limitaron su actividad económica. Las constantes movilizaciones, cierres de vías, inestabilidad en el precio del petróleo, desastres naturales y la crisis sanitaria, afectaron directamente la economía nacional. Todos estos factores incidieron de manera directa en las personas al momento de adquirir o arreglar su vehículo, puesto que, la sociedad priorizó los gastos en función de la salud, alimentación, pago de préstamos bancarios, entre otros.

En relación con el tercer objetivo, se analizó la media de los indicadores de rentabilidad y endeudamiento. El valor de 0,026 expone una relación muy débil en los años de estudio. Sin embargo, en el 2016 y 2020 existe una correlación positiva media. Estos valores son equivalentes a 0,55 y 0,49 respectivamente, lo que indica que el rendimiento financiero por parte de las empresas se logró gracias a la gestión con proveedores y otras entidades.

Referencias

- Amon, J. (1990). *Estadística para psicólogos. Estadística Descriptiva*. Piramide
- Banco Central del Ecuador. (2022, marzo 31). *La economía ecuatoriana creció 4,2% en 2021, superando las previsiones de crecimiento más recientes*. <https://www.bce.fin.ec/boletines-de-prensa-archivo/la-economia-ecuatoriana-crecio-4-2-en-2021-superando-las-previsiones-de-crecimiento-mas-recientes>
- Belalcazar, R., & Trujillo, A. (2016). *Es el modelo Z- Score de Altman un buen predictor de la situación financiera de las Pymes en Colombia*. [Tesis maestría, Universidad EAFIT] <http://hdl.handle.net/10784/11575>
- Cano, M., Olivera, D., Balderrabano, J., & Pérez, G. (2013). Rentabilidad y competitividad en la PYME. *Ciencia Administrativa*, 81. <https://www.uv.mx/iiesca/files/2014/01/11CA201302.pdf>
- Castillo, D. (2022, mayo 26). Ecuador está entre los cinco países con menor deuda pública de Sudamérica. *Primicias.ec* <https://www.primicias.ec/noticias/economia/deuda-publica-fmi-economia-ecuador/#>
- CEPAL. (2021, marzo 11). *La pandemia provoca aumento en los niveles de endeudamiento de los países de la región y pone en peligro la reconstrucción sostenible y con igualdad*. <https://www.cepal.org/es/comunicados/la-pandemia-provoca-aumento-niveles-endeudamiento-paises-la-region-pone-peligro-la>
- Fierro-Altamirano, S. G., Guerrero-Velástegui, C. A., & Zurita-Altamirano, J. C. (2020). Estrategias empresariales de comercio exterior adaptadas para la industria automotriz de la Provincia de Tungurahua–Ecuador. *Domino De Las Ciencias*, 6(2), 636–658. <https://doi.org/10.23857/dc.v6i2.1187>
- Franco, W. (2021). COVID 19 y su impacto en el sector Automotriz del Ecuador. *Digital Publisher*, 15-20.
- Garrido, M. (2022). *Análisis comparativo de la rentabilidad, antes y durante la pandemia del COVID 19, en la Vidriería INSULEX, Cusco, Periodo: 2018 al 2021*. [Tesis pregrado, Universidad Cesar Vallejo]. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/96062>
- Gaspar, V., Medas, P., & Perrelli, R. (2022, diciembre 16). Los altibajos de la deuda en el mundo. *IMF BLOG*. <https://acortar.link/CTvpIj>

Hernandez, R. (2014). *Metodología de la Investigación*. McGraw Hill.

Machinea, J. (2022). *La crisis de la deuda, el financiamiento internacional y la participación del sector privado*. Naciones Unidas. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5097/S023175_es.pdf

AUTORES

Carlos Alberto Barreno Córdova. Magister en Costos y Gestión Financiera. Docente Agregado 1 de la Universidad Técnica de Ambato, Ecuador.

Marcela Karina Benítez Gaibor. Master en Auditoría Integral, Master en Derecho Económico Financiero y Bursátil. Docente- investigador Facultad de Contabilidad y Auditoría – Universidad Técnica de Ambato, Ecuador.

Guido Hernán Tobar Vasco. Magister en Auditoría Integral–Magister en Educación–Doctor en Contabilidad y Auditoría–Lic. en Contabilidad y Auditoría – Docente.

Bertha Jeaneth Sánchez Herrera. Magister en Tributación y Derecho Empresarial. Ingeniera en Contabilidad y Auditoría. Docente Tiempo Completo.

Patricia Paola Jiménez Estrella. Magister en Costos y Gestión Financiera, Doctora en Contabilidad y Auditoría, Docente universitaria cátedra Auditoría VI.