



ALTERNATIVA COMPENSATORIA AL ALZA DE LAS TARIFAS DE TRANSPORTE PÚBLICO INTER E INTRAPROVINCIAL DE PASAJEROS¹

Sergio Cristóbal Suárez López

ssuarez@utb.edu.ec

Economista; Magister en Economía y Dirección de Empresas; Docente de la Universidad Técnica de Babahoyo
(Los Ríos – Ecuador)

Maribel Jessenia Vera Suárez

msuarez@utb.edu.ec

Ingeniera Agrónoma; Magister en Administración de Empresas; Analista de la Universidad Técnica de Babahoyo
(Los Ríos – Ecuador)

Ricardo Xavier Chávez Betancourt

rchavez@utb.edu.ec

Ingeniera Agrónomo; Magister en Administración de Empresas; Docente de la Universidad Técnica de Babahoyo
(Los Ríos – Ecuador)

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Sergio Cristóbal Suárez López, Maribel Jessenia Vera Suárez y Ricardo Xavier Chávez Betancourt (2017): "Alternativa compensatoria al alza de las tarifas de transporte público inter e intraprovincial de pasajeros", Revista Caribeña de Ciencias Sociales (julio 2017). En línea: <http://www.eumed.net/rev/caribe/2017/07/transporte-publico-ecuador.html>

RESUMEN

La transportación pública inter e intraprovincial de pasajeros se ha visto afectada en los últimos años, debido al incremento sostenido en el nivel general de precios, el alza salarial, reformas más exigentes en la ley de tránsito. Lo que ha inducido, a que el nivel de rentabilidad de esta actividad económica disminuya, agregando que los

¹ Artículo extraído del trabajo de investigación de la Tesis de grado del repositorio digital del Centro de Posgrado de la ESCUELA SUPERIOR POLITECNICA DEL ECUADOR (Guayaquil-Ecuador) requisito para el grado de Magister en Economía y Dirección de Empresas. El tribunal examinador estaba compuesto por cinco profesores examinadores. Los autores agradecemos a las Cooperativa de Transportes, por la apertura brinda.

ingresos de los transportistas siguen siendo los mismos, ya que el precio de los pasajes no ha sufrido variación. Es por esta razón que los transportistas han estado exigiendo el aumento justo en las tarifas, o en su defecto, se tomen medidas compensatorias de no realizarse tal incremento.

Esta investigación mostrará tres diferentes escenarios, en donde se prevé encontrar el incremento justo en las tarifas de transporte, y a partir de allí, saber qué decisiones de factible aplicación tomar, como medida alternativa al alza de los pasajes. Considerando, que la aplicación que se adopte regiría hasta diciembre de 2017, con efecto retroactivo a abril de 2013.

Esto, luego que feneciera el subsidio en efectivo de US\$800 mensuales que percibían cada uno de los 5,800 transportistas inter e intraprovinciales a nivel nacional desde octubre de 2011. Este proyecto estudiará, además, si resulta rentable continuar en esta

actividad económica, puesto que existe un mayor riesgo de inversión, mientras que la rentabilidad por su parte está disminuyendo.

Con esto, se espera obtener una mejor perspectiva al momento de generar grandes inversiones en este segmento de carácter público, tomando en cuenta el uso de herramientas financieras para su mejor comprensión y análisis

Palabras clave: Tarifas – Transporte – Cooperativas – Índice – Análisis – Sector

ABSTRACT

Public inter- and intra-provincial transportation of passengers has been affected in recent years, due to the sustained increase in the general level of prices, wage increases, and more stringent reforms in the traffic law. This has led to the level of profitability of this economic activity decreasing, adding that the revenues of the carriers remain the same, since the price of the tickets has not changed. It is for this reason that carriers have been demanding a fair increase in tariffs, or in their absence, compensatory measures are taken not to be made
Such increase.

This research will show three different scenarios, where it is expected to find the right increase in transport tariffs, and from there, to know what decisions of feasible application to take, as an alternative measure to the rise of the tickets. Considering that the application to be adopted would apply until December 2017, with retroactive effect to April 2013.

This, after the cash subsidy of US \$ 800 per month was paid to each of the 5,800 inter and intraprovincial transporters nationwide since October 2011. This project will also study if it is profitable to continue in this

Economic activity, since there is a greater risk of investment, while profitability on its part is decreasing.

With this, it is expected to obtain a better perspective when generating large investments in this public segment, taking into account the use of financial tools for better understanding and analysis

Key words: Rates - Transportation - Cooperatives - Index - Analysis - Sector

INTRODUCCION

El comportamiento organizacional, como término de estudio, investiga el impacto que individuos, o grupos de individuos tienen en la conducta dentro de las organizaciones, con la finalidad de aplicar estos conocimientos a la mejora de la eficacia de tales organizaciones, en este caso dentro de las instituciones que prestan el servicio de transporte.

Como disciplina científica, la base de conocimientos que se posicionan en la trasportación se agrega constantemente a una gran cantidad de investigaciones y desarrollos conceptuales. Pero como ciencia aplicada, el transporte de pasajeros requiere de mucha participación e información sobre prácticas efectivas en una organización que puede extenderse a muchas otras, y dejar así el departamentalismo.

Las cooperativas de transporte poseen un campo de estudio amplio por su especialidad delimitada, y a su vez pertenecen a un conjunto común de conocimientos, que analizan tres determinantes del comportamiento de este tipo de organizaciones: la

toma decisiones individuales, en grupos y su efecto acorde a su estructura en la conducta.

La Asamblea General es la máxima autoridad del equipo de trabajo en una cooperativa de transporte de pasajeros, la misma que está conformada por los representantes legales de cada una de las unidades de transporte. Las decisiones de esta asamblea son obligatorias tanto para los organismos directivos, como para cada uno de los socios que la conforman, siempre que las mismas no impliquen violación a la Ley, al Reglamento General de Cooperativas, o al Reglamento Interno que se dictare.

Las Asambleas Generales podrán ser ordinarias y extraordinarias. Las asambleas ordinarias se reunirán por lo menos dos veces al año, al mes siguiente de la realización del balance semestral; y las Extraordinarias se realizarán en cualquier época del año. En enero de cada año se deberá conocer y aprobar los informes de labores, acordar el reparto de excedentes y de ser el caso, renovar la directiva para un nuevo período.

El Consejo de Administración es el organismo directivo y estará integrado de acuerdo a lo establecido en el Artículo 35 del Reglamento General de la Ley de Cooperativas, cuyos miembros representantes durarán dos años en funciones pudiendo ser reelegidos. Este Consejo se constituirá dentro de los ocho días siguientes a sus elecciones para elegir al Presidente, Gerente y más miembros. Igualmente, la Asamblea General elegirá los vocales suplentes que subrogarán a los principales en orden de elección.

El Presidente de la Asamblea General, quien forma parte de Consejo de Administración tendrá como atribuciones:

- Presidir las Asambleas Generales y demás reuniones del Consejo de Administrativo y orientar las discusiones
- Informar a los socios respecto a la marcha de la Cooperativa.
- Convocar a las Asambleas Generales, ordinaria y extraordinaria, y a las reuniones del Consejo de Administración. Abrir junto al Gerente las cuentas bancarias, firmar, girar, endosar y cancelar cheques.
- Presidir cada uno de los actos oficiales de la Cooperativa.
- Firmar la correspondencia emitida por la Cooperativa.

- Dirimir con su voto, luego de darse un empate en las votaciones de Asamblea General.

El Consejo de Vigilancia es el organismo de control y fiscalizador de la Cooperativa de Transporte, la mis misma que sesionará cada 15 días ordinaria y extraordinariamente cuando lo creyere conveniente.

También, se compondrá de conformidad a lo establecido en el Artículo 35 del Reglamento general de la ley de Cooperativas Vigentes, durarán dos años en sus funciones pudiendo ser reelegidos. Este consejo se constituirá dentro de los ocho días siguientes para elegir su Presidente.

Para ser miembro del Consejo de Administración y Vigilancia de la Cooperativa, se requiere ser socio registrado en la Dirección Nacional de Cooperativas. Cualquier circunstancia que implique la pérdida de la calidad de socio, dará lugar a cesar de inmediato el mandato del Consejero afectado, el mismo que será reemplazado por el vocal suplente en orden de elección por el resto del periodo para el cual haya sido nombrado.

Así mismo, los Miembros del Consejo de Administración y Vigilancia serán suspendidos de sus funciones en caso de no concurrir a tres sesiones consecutivas del Consejo; y en su lugar actuará el vocal suplente en orden de elecciones.

Los Consejos podrán destituir a su Presidente cuando este faltare a tres sesiones consecutivas sin justificación alguna o cuando hubiese violado disposiciones legales, estatutarias o reglamentos. En cuanto a su condición de vocal se podrá en conocimiento de la Asamblea General para su resolución.

El Gerente es designado por el Consejo de Administración, puede o no ser socio de una Cooperativa de Transporte, en todo caso será caucionado y considerado como empleado de la Cooperativa, el mismo que estará amparado por las leyes laborales y del seguro social. El Gerente durará dos años en sus funciones, deberá registrar su nombramiento en la Dirección Nacional de Cooperativas, pudiendo ser reelegido.

El Coordinador de Rutas es el responsable de programar las rutas de las unidades de transporte, la correcta circulación en cuanto a tiempos y esperas, para el correcto cumplimiento de las actividades diarias. Es responsable por la supervisión de las

operaciones de las unidades de transporte y el correcto manejo de los equipos para el cumplimiento de las metas de servicio y productividad programadas.

El Coordinador de Mantenimiento será responsable de dirigir, con la dirección de rutas y los dueños de las unidades de transporte, los correspondientes mantenimientos y conservar el parque automotor en condiciones de servicio. Además, deberá visitar conjuntamente con el auxiliar los distintos centros donde se estén dando las correcciones por mantenimiento e informar inmediatamente para su respectivo análisis.

Desde aquel 23 de enero de 2003, en que entró en vigencia el último incremento de las tarifas de transporte público inter e intraprovincial de pasajeros, el gremio de la transportación se ha visto afectado por la volatilidad de sus costos operativos y financieros en estos últimos diez.

El incremento salarial, por ejemplo, afecta en gran medida al flujo de efectivo por unidad de transporte periodo a periodo. A inicios del año 2003 el salario básico unificado era de US\$137.90, diez años después, es decir a enero de 2013, este valor se ubicó en US\$318.00. Lo que indica un incremento anual promedio del 8.71% y un incremento del 130.60% en diez años.

Para el año 2012, el Ministerio de Relaciones Laborales fijó como salario mínimo mensual a la actividad profesional de chofer de transporte escolar personal y turismo de hasta 45 pasajeros el valor de US\$451.50. Pero en el mercado, un chofer de la categoría interprovincial de pasajeros contaba en ese periodo con un salario mensual promedio de USD \$980. Esta relación de dos a uno entre el salario mínimo y el salario de mercado de esta profesión es considerable, sobre todo, en caso de realizarse estudios de medidas de tendencia, los resultados que se obtengan diferirán contundentemente al utilizarse entre un valor y el otro.

Por otro lado, tenemos a la inflación, a finales del año 2002 el Índice de Precios al Consumidor (IPC) se ubicó en 92.74. Mientras que, a diciembre de 2012, el nivel inflacionario cerró con un IPC igual 141.63. Lo que indica, que desde la última vez que incrementaron las tarifas de transporte público inter e intraprovincial de pasajeros, el nivel general de precios aumentó en un 52.71%. Es decir que, anualmente en promedio los bienes y servicios en la economía ecuatoriana subieron en un 4.32%.

En el caso de los lubricantes, una unidad de transporte inter e intraprovincial de pasajeros recibe mantenimiento por concepto de cambio de aceite dos a tres veces al mes. El costo de este mantenimiento en el año 2003 oscilaba en US\$40, mientras que en el 2012 este costo supera los US\$120.

Esto nos muestra un incremento del 300% en los diez años. Si consideramos la tasa inflacionaria en ese contexto, el mantenimiento por concepto de cambio de aceite debió superar apenas los US\$60.

Para lo que respecta a los neumáticos de las unidades de transporte, este es el rubro más preocupante en cuanto a incremento de precios. En el 2003, una llanta para bus de transporte de 45 pasajeros (295/80R22.5) no llegaba a los US\$250. Ya para el 2012, cada neumático superaba los US\$700.

Lo que representa un incremento cerca de un 180% en los diez años. Es por eso que, este proyecto considera como parte de una medida compensatoria al alza de las tarifas de transporte público inter e intraprovincial de pasajeros, el otorgamiento de un subsidio a la adquisición de llantas.

ANÁLISIS FINANCIERO

La contabilidad representa y refleja la realidad económica y financiera de la empresa, por lo que es necesario interpretar y analizar esa información para poder entender a profundidad el origen y comportamiento de los recursos de la empresa.

Esta información de poco nos sirve si no la comprendemos, o si no la interpretamos, y allí es donde nace la necesidad del análisis financiero.

El análisis financiero, en el sector de la transportación, permite que la contabilidad sea útil a la hora de tomar las decisiones, puesto que los criterios contables de no ser analizados simplemente no dicen nada y menos para un directivo que limitadamente abarca razonamientos de contabilidad, por lo que este análisis es imprescindible para que los estados financieros cumplan con el objetivo más importante para lo que son ideados, el de servir de base para la toma de decisiones.

Existe un gran número de indicadores y razones financieras que permiten realizar un completo y exhaustivo análisis de una unidad de negocio.

Muchos de los indicadores no son de mayor utilidad aplicados de forma aislada o individual, por lo que es justo recurrir a varios de ellos con el fin de hacer un estudio completo que cubra todos los aspectos y elementos que conforman la realidad financiera de toda empresa. Cada componente de un estado financiero tiene un significado, sobretodo dentro de la estructura contable y financiera de la empresa, por lo que se debe identificar y de ser posible, cuantificar.

Además de conocer por qué el servicio de transporte está en la situación que se encuentra, sea mala o buena, es significativo para así mismo poder proyectar soluciones o alternativas para enfrentar los problemas surgidos, tales como el tema de los costos o el congelamiento de las tarifas para idear estrategias encaminadas a aprovechar los aspectos positivos.

EVOLUCIÓN DE LAS CUENTAS DE RESULTADOS

Las cuentas de resultados que se presentarán a continuación serán mostradas por unidad transporte, y representarán el resultado económico de los últimos diez años. Primero se analizará el Estado de Resultados o Estado de Pérdidas y Ganancias, mediante la descripción de cada una de las partidas.

Luego veremos, mediante el Análisis Vertical, el comportamiento de las cuentas de acuerdo al nivel de ingresos obtenidos en cada periodo. Y posteriormente, se realizará un estudio del cambio intertemporal de las partidas, con el Análisis Horizontal.

ESTADO DE RESULTADOS

En contabilidad el estado de pérdidas y ganancias, estado de rendimiento económico o estado de resultados, es un estado financiero que muestra ordenada y detalladamente la forma de cómo se obtuvo el resultado del ejercicio durante un periodo determinado.

Para nuestro estudio, se enfatizará en los resultados obtenidos luego de registrar el nivel general de impuestos.

Este estado financiero es dinámico para mostrar cada uno de los elementos que conforman la unidad de negocio del transporte inter e intraprovincial de pasajeros, ya que analiza en cada periodo de los últimos diez años, los rubros que identifican perfectamente los costos y gastos que dieron origen a los ingresos.

EVOLUCIÓN DE FINANCIACIÓN DEL SECTOR

Hasta hace algunos años, el transportista para financiar su unidad de negocio debía recurrir a instituciones financieras privadas, en donde cancelaba tasas entre 12% y 18%. Hoy por hoy, este sector de la economía, así como muchos otros, se ven beneficiados con la gestión de créditos otorgados por el gobierno mediante la Corporación Financiera Nacional, con tasas relativamente bajas. Para la transportación, estas tasas oscilan en un 8%.

La Corporación Financiera Nacional, banca de desarrollo del Ecuador, es una institución financiera pública, cuya misión consiste en canalizar productos financieros y no financieros alineados al Plan Nacional del Buen Vivir, e históricamente, se ha constituido en la principal fuente de financiamiento del sector productivo del país.

El desarrollo y la economía de Ecuador se mueven en gran medida a lo largo de sus carreteras y sus calles urbanas. El transporte del país es como un gran sistema circulatorio que mantiene a toda la nación en movimiento pero que además constituye un importante negocio del que muchas familias derivan su sustento.

Es por eso, que, dada la importancia de los diferentes niveles del amplio sector transportador ecuatoriano, la CFN ofrece a todas las personas interesadas en prosperar en esta actividad su Crédito Automotriz CFN; un préstamo que complementa el portafolio de productos crediticios de la Corporación Financiera Nacional, diseñados para impulsar la productividad del país.

ANÁLISIS DE LA SALUD FINANCIERA DEL SECTOR

El análisis de los proyectos constituye el estudio técnico, financiero y analítico, a través del cual se determinan los beneficios o pérdidas en los que se puede incurrir al pretender realizar una inversión o algún otro movimiento, en el que uno de sus objetivos es obtener resultados que apoyen la toma de decisiones referente a actividades de inversión. Igualmente, al analizar los proyectos de inversión se determinan los costos de oportunidad en que se incurre al invertir al momento para obtener beneficios a tiempo, mientras se sacrifican las posibilidades de beneficios posteriores, o si es posible privar el beneficio actual para trasladarlo al futuro, teniendo como base específica a las inversiones.

Una de las evaluaciones que deben realizar para apoyar la toma de decisiones en lo que respecta a la inversión de un proyecto, es la que se refiere a la evaluación financiera, que se apoya en el cálculo de los aspectos financieros del proyecto.

MEDIDAS DE LIQUIDEZ O SOLVENCIA A CORTO PLAZO

En concordancia con su nombre, las razones de solvencia a corto plazo, como grupo, tienen la finalidad de proporcionar información sobre la liquidez de una empresa, que en este caso es por unidad de transporte, por lo que algunas veces se denominan medidas de liquidez.

El punto de interés principal es la capacidad de la empresa para pagar sus cuentas en el corto plazo sin presiones excesivas. En consecuencia, estas razones se centran en el activo circulante y el pasivo circulante.

PONDERACIÓN DEL RIESGO DEL NEGOCIO

El entorno de negocios actual presenta aún muchos retos para las empresas por lo que el riesgo y su adecuada administración ocupa un lugar primordial en las agendas de todas las compañías. Los negocios evolucionan –lo cual trae consigo nuevos riesgos– y al mismo tiempo se adaptan a los cambios provocados por la economía posterior a la crisis.

La capacidad de las organizaciones para anticipar las amenazas, responder y adaptarse continuamente depende más que nunca de la fortaleza de su proceso de administración de riesgos (Ernst & Young, 2011).

La posibilidad de que se deriven de las pérdidas de la posición de una economía, la posición de una actividad de negocio, frente a los mercados en los que se operan, es lo que se conoce como riesgo de negocio. También se puede decir que es una circunstancia o factor que puede tener un impacto negativo sobre el funcionamiento o la rentabilidad de una empresa determinada.

Los riesgos de negocio pueden ir incluidos dentro de los riesgos estratégicos de una organización. Estos son riesgos que surgen derivados de la posición estratégica que la organización toma en el entorno en que desarrolla su actividad, y por ende tienen una doble fuente: por un lado, las propias decisiones estratégicas que toma la organización y por otro el entorno en el que dichas decisiones se concretan.

Todo lo que afecta a la organización en su macro entorno. Un criterio estático de valoración de inversiones es el período de recuperación, también conocido como *payback*. Este permite seleccionar un determinado proyecto en base a cuánto tiempo se tardará en recuperar la inversión inicial mediante los flujos de efectivo.

ANÁLISIS ESTRATÉGICO Y COMPETITIVO

“La estrategia de negocios es el conjunto de compromisos y actos, integrados y coordinados, que la empresa utiliza para alcanzar una ventaja competitiva explorando sus competencias centrales en determinados mercados de productos” (Johnson, Aholes. 2001, p. 112).

Toda empresa debe identificar el mercado sobre el que desea competir, y definir una estrategia para estar presente en el ramo de actividad. Este análisis para las unidades de transporte inter e intraprovincial de pasajeros puede dar lugar a supuestos claves acerca de acontecimientos posteriores, así como la forma de apreciar escenarios alternativos.

Así mismo, se debe realizar un proceso, que consiste en relacionar a la empresa con su medio, tratando de identificar las fortalezas y debilidades de la misma, salvaguardando las oportunidades y amenazas que existen dentro de este sector de servicios. Por lo que el análisis posterior de cada uno de estos aspectos es la base para diseñar la mejor estrategia apropiada para lograr tus objetivos deseados.

COMPETIDORES POTENCIALES.

El mercado o el segmento no serán atractivos si las barreras de entrada son fáciles o no de franquear por nuevos participantes que puedan llegar con nuevos recursos y capacidades para apoderarse de una porción del mercado.

Hoy en día, el uso de expreso escolar, sobretodo para estudiantes de secundaria y universitarios dan lugar a una amenaza en el sector de la transportación inter e intraprovincial de pasajeros. Así mismo, los taxis ejecutivos han ganado posicionamiento en el mercado, ya sea por sus unidades modernas, servicio diferenciado y tarifas convenientes.

PROVEEDORES.

Los proveedores son parte fundamental en el desarrollo del negocio. En este sentido, el término “poder de negociación” es utilizado cuando se refiere a una amenaza

impuesta sobre la industria por parte de quienes que proveen los recursos, a causa del dominio que éstos disponen, ya sea por su grado de segmentación, por la especificidad de los insumos que ofrecen o por el impacto de estos insumos en el costo de la industria.

En la transportación, específicamente en la parte de mantenimiento, los proveedores deben ser muy confiables para poder considerar el hecho de que la unidad de transporte está en sus manos para que ésta se encuentre lista para seguir con sus labores diarias.

SUSTITUTOS.

La rivalidad da origen a distorsionar la situación de un mercado. Y a pesar de que existen muchos métodos al momento de competir, como disminuir el nivel de precios, generar promociones, publicidad, etc., una de las posturas más llamativas en un sector es la introducción de un nuevo bien o servicio más atractivo y conveniente para la ciudadanía (bien sustituto). Ello provoca que los individuos de una economía se sesguen a esa nueva alternativa, provocando que la demanda del bien o servicio afectado caiga.

En el sector de la transportación inter e intraprovincial de pasajeros, uno de los aspectos que genera un declive en el número de usuarios que utilizan este medio para movilizarse, es el mejor acceso que ahora se posee para poder adquirir un medio de transportación propio, como son los autos. Así mismo, para lo que respecta a rutas largas, la disminución del precio del pasaje por parte de las aerolíneas, trae como consecuencia que cierta parte de los usuarios habituales de la transportación pública terrestre obtén por esta opción al momento de viajar.

CLIENTES.

En el caso de los clientes o compradores del servicio, aquí se centra la atención en toda la ciudadanía, ya que cualquier persona en algún momento podría estar requiriendo este servicio de no contar con un medio particular. A diferencia de muchos otros sectores, el servicio de transporte inter e intraprovincial de pasajeros, al ser un servicio público, los clientes o pasajeros deberán acoplarse tanto a tiempo de traslado, recorridos, tarifas, etc. Esto da lugar a que el medio no sesgue sus preferencias en detalles que pueden afectar a las decisiones individuales.

COMPETIDORES EN EL SECTOR INDUSTRIAL.

En la transportación inter e intraprovincial de pasajeros, los competidores del sector son los buses de las otras cooperativas. Puesto que hay recorridos similares, los buses se encuentran en el trayecto de su ruta y comienzan a competir entre sí por pasajeros. Esto sobretodo, cuando desde las terminales no completaron su cupo de pasajeros. Y debido a que no existe diferenciación en tarifas y los servicios hoy por hoy son similares, el usuario suele tomar aquella unidad que llega primero al paradero respectivo. Es por esto que, han existido ocasiones en que los accidentes de tránsito resultan por motivo de disputa de pasajeros.

METODOLOGIA

Para el diseño y técnicas de recolección de datos se utilizará la información proporcionada por el Banco Central del Ecuador en sus boletines estadísticos mensuales, entre ellos: el índice de precios al consumidor, el salario básico unificado y sus componentes salariales. Además, se considerarán las Resoluciones de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, donde se menciona la fijación de las tarifas de transporte público en el año 2003, el Plan Renova y Chatarrización en el 2009 y el Cuadro de Vida Útil para los Vehículos de Transportación

Pública en el 2010. Respecto a la población utilizada para el análisis, se tomarán como datos para el estudio a las cooperativas que prestan sus servicios en la modalidad inter e intraprovincial de pasajeros, y como muestra, se puntualizará en los buses que recorren la ruta Babahoyo-Guayaquil. Los índices con que se trabajarán tendrán como referencia inicial el año 2003, que fue la última ocasión en que se modificaron las tarifas de transporte público. La técnica de análisis a utilizar será la proporcionada en el área de finanzas corporativas. Entre las herramientas a utilizar tenemos: Flujo de Fondos Descontados, Valor Actual Neto (VAN), Tasa Mínima Atractiva de Retorno (TMAR), Tasa Interna de Retorno (TIR), Costo de Capital Promedio Ponderado (CCPP o WACC), Modelo de Valuación de Activos de Capital (CAPM), entre otros.

CONCLUSIONES

Este estudio ha permitido identificar las variables claves generadoras de los altos costos en el sector de servicio público de transporte inter e intraprovincial de pasajeros en el Ecuador. El incremento considerable del 130.6% en diez años del salario básico unificado y del 52.71% en el nivel general de precios, han dado lugar que la disminución de la utilidad sea abrumadora.

Específicamente por el aumento de más del 100% en el costo de la nueva unidad de transporte y de casi un 200% en el precio de las llantas. Además, el análisis de este proyecto permitió establecer los principales indicadores de evaluación financiera, tales como: el costo de capital de promedio ponderado, el modelo de valuación de activos de capital, el criterio del periodo de recuperación de inversiones, entre otros. Siendo el WACC, el escenario de viable aplicación, con un rendimiento requerido del 12.4% para la ponderación de los nuevos ingresos justos del transportista, en base al incremento del 47.1% que debería darse en las tarifas de autobús inter e intraprovincial de pasajeros.

De emplearse los parámetros expuestos en este estudio, se puede concretar que si es viable reinvertir en este sector de la economía, puesto que para los siguientes cinco años se prevé un retorno anual del 38%, considerando un valor presente neto para ese rango de US\$73.7mil. Esto, asumiendo un apalancamiento financiero del 70% con relación al costo de la unidad de transporte.

Por último, como punto relevante a la razón de ser de este proyecto, podemos concluir que de no ajustarse el nivel de las tarifas para la transportación inter e intraprovincial de pasajeros, el Gobierno podría aplicar como medida compensatoria al incremento de las mismas, la inclusión de un subsidio por los US\$3.8mil mensuales que debería tener el transportista como ingreso adicional respecto a las tarifas vigentes, según lo analizado en el desarrollo de este estudio. Esta alternativa permitirá que el impacto social sea atractivo, dado que al no subir los pasajes y al recibir el subsidio los transportistas, la ciudadanía contará con mejores unidades durante su transportación, cómodas, seguras y de menos contaminación por su renovación periódica de flota, y por la misma tarifa vigente. Además, se espera que el índice de accidentes se reduzca por la iniciativa de los transportistas de incorporar reguladores de velocidad en cada una de sus unidades.

RECOMENDACIONES

De adoptarse la medida propuesta en este proyecto, es decir, subsidiar a cada transportista inter e intraprovincial de pasajeros con US\$3.8mil mensuales por los siguientes cinco años, contados a partir de abril de 2003, se recomienda que el otorgamiento del mismo no sea en efectivo como los US\$800 que percibieron mensualmente dichos transportistas entre octubre de 2011 y marzo de 2013. Esto,

puesto que no se puede tener certeza plena del fin que puede llegar a tener el valor otorgado.

Por esta razón, y en pro del beneficio de este sector económico como aporte del Gobierno, se recomienda que el valor asignado como subsidio sea otorgado como bono para el chequeo, revisión y mantenimiento de la unidad de transporte. Esto es, que obligatoriamente el automotor deba asistir periódicamente a chequeos por revisión y mantenimiento a la casa comercial donde éste haya sido adquirido, o en su defecto, en sitios debidamente autorizados, en donde el Gobierno incurra con todos los gastos que se generen, hasta en un monto no mayor a los US\$3.8mil mensuales asignados por cada unidad de transporte. Incluyendo en dicho mantenimiento la exigencia de cambiar y/o reparación de partes y piezas que incumplan requerimientos o normativas de calidad y seguridad vigentes, así como: neumáticos en mal estado, parabrisas rotos, desgaste en el sistema de frenos (zapatas), ente otros. Y en caso de que el subsidio al final del día mantenga un excedente en favor del transportista, éste pueda sea utilizado bono negociable para la adquisición de una nueva unidad de transporte cuando finalice la vida útil del automotor vigente.

Cabe recalcar, que la inversión que debería realizar el Gobierno ascendería a US\$262.4 millones anuales, algo de US\$1,300 millones en los cinco años. La cifra puede llegar a ser perturbadora en términos nominales, pero nótese que apenas el 50% de lo que el Estado había decidido invertir respecto al tema de la eliminación del subsidio al GLP (gas licuado de petróleo), inversión que superaría los US\$2,400 millones.

Por otro lado, se estima viable para el buen y mejor desempeño de esta actividad de negocio, el hecho que por parte de cada una de las operadoras de transporte público inter e intraprovincial de pasajeros se gestione la inclusión de un fondo común, tipo “fondos de reserva”, para suplir desenlaces económicos negativos no proyectados a través del tiempo, como la reparación integral del motor de la unidad, el retraso involuntario en los pagos del activo apalancado; así como solventar costos de mantenimiento que requieran un capital de trabajo alto, o en su defecto, invertir parte los valores recaudados en la renovación de la flota. Tal iniciativa, a más de la implementación del regulador de velocidad, serviría de estímulo en acción a las medidas que el Gobierno decida tomar.

REFERENCIAS

Banco Central del Ecuador. (septiembre de 2013). *Información Estadística Mensual*. Obtenido de Boletines Estadísticos: <http://www.bce.fin.ec/>

Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (29 de Junio de 2009). Resolución No.030-DIR-EX-2009-CNTTTTSV. *Programa de Renovación del Parque Automotor para el Sector Transportista*. Quito, Ecuador.

Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (26 de Octubre de 2009). Resolución No.078-DIR-2009-CNTTTTSV. Quito, Ecuador.

Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (12 de Noviembre de 2009). Resolución No.088-DIR-2009-CNTTTTSV. *Cuadro de Vida Útil para los Vehículos de Transporte Público*. Quito, Ecuador.

Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (12 de Noviembre de 2009). Resolución No.090-DIR-2009-CNTTTTSV. *Ampliación y Modificación de la Resolución No.030-DIR-EX-2009-CNTTTTSV. Plan Renova - Chatarrización*. Quito, Ecuador.

Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (29 de Diciembre de 2009). Resolución No.091-DIR-2009-CNTTTTSV. *Cuadro Complementario de Vida Útil para los Vehículos de Transporte Público*. Quito, Ecuador.

Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (3 de Marzo de 2010). Resolución No.042-DIR-2010-CNTTTTSV. *Alcance a las Resoluciones No.088-DIR-2009-CNTTTTSV, y No.091-DIR-2009-CNTTTTSV*. Quito, Ecuador.