AAS 1802

Universidad Católica Andrés Bello

Facultad de Ciencias Económicas y Sociales

Escuela de Economía

# Impacto del Microcrédito en el Transportista del sector de servicios de transporte público urbano: un caso de estudio en el Bloque del Oeste de la ciudad de Caracas

**Nombre del tutor:**

José Ramón Llovera

**Nombre de las autoras:**

Michelle, Doren Fernández

Nimzay P. Guerrero Mora

Caracas, Octubre 2011

## DEDICATORIA

*A DIOS que me ha dado luz, paciencia y por ser mi sentido de vida siempre.*

*A mis padres MARTHA y ERIC por su amor ante todo, su sostén de vida y apoyo incondicional.*

*A THOMAS por su amor y compañía en cada etapa de la vida universitaria y personal que hemos recorrido juntos.*

*A LINDA y ROCO porque llenan de alegría siempre mi corazón.*

*A mis queridos tíos YOLANDA, AMPARO y CARLOS por su comprensión, cariño y compañía.*

*Y finalmente a mis amigos por los apoyos recibidos, buenos momentos y alegrías vividas.*

*Michelle Doren.*

*En primer lugar a Dios que me guía y me acompaña siempre.*

*A mis padres, YAZMIN y HUMBERTO, quienes son la razón de lo que soy hoy.*

*A mi hermano GUSTAVO por ser mi amigo y cómplice en la vida.*

*A todos mis tíos y demás familiares que siempre me han dado su apoyo, orientación y mano amiga.*

*Y por último, pero no menos importante, a mis amigos a quienes les agradezco su comprensión, cariño y amistad de siempre.*

*Nimzay Guerrero.*

# AGRADECIMIENTOS

*Nuestro más profundo agradecimiento al Profesor Sr. JOSE RAMON LLOVERA, nuestro tutor y guía, por su apoyo y dirección para llevar a cabo este trabajo de investigación para la "tesis de grado".*

*Por la cooperación y ayuda incondicional, los más sinceros agradecimientos a:*

*Marianne Palacios*

*Mariantonieta Magaldi*

*Alfredo Gimenez*

*Luis Alberto Salas*

*Mabel Baez*

*Lisbeth Sánchez*

*Mariana Borrego*

*Asociación de Conductores Casalta-Chacaíto-Cafetal*

## Tabla de Contenido

AGRADECIMIENTOS ..... 2

INTRODUCCIÓN ..... 6

Objetivo General ..... 11

Objetivos Específicos ..... 11

CAPÍTULO I ..... 12

1. ECONOMÍA INFORMAL: Concepto y Características ..... 12

2. FACTORES QUE CONFIGURAN A LA ECONOMIA INFORMAL ..... 15

*1) Marco jurídico e institucional* ..... 16

*2) Crecimiento económico, creación de empleo y economía informal* ..... 17

*3) Pobreza y economía informal* ..... 17

*4) Factores demográficos* ..... 18

CAPÍTULO II ..... 20

1. LAS MICROFINANZAS ..... 20

2. INSTITUCIONES MICROFINANCIERA ..... 21

2.1 Diferencias entre las Instituciones Microfinancieras (IMF) y las Instituciones Financieras Tradicionales (IFT) ..... 23

2.2 Clasificación de las Instituciones Microfinancieras ..... 29

3. LOS MICROCRÉDITOS ..... 31

**3.1 Características del microcrédito** ..... 32

3.2 Metodologías de préstamos ..... 34

4. LAS MICROFINANZA EN AMÉRICA LATINA ..... 36

5. MICROFINANZAS EN VENEZUELA ..... 39

5.1. El sector microfinanciero ..... 39

5.2 Marco legal ..... 43

CAPÍTULO III ..... 47

**1. MICROEMPRESA** ..... 47

**1.1 Tipos de Microempresa** ..... 49

**2. MICROEMPRESARIO** ..... 49

**2.1 El microempresario como emprendedor** ..... 50

**3. IMPACTO DE LAS MICROFINANZAS EN EL MICROEMPRESARIO** ..... 53

1. EL TRANSPORTE ..... 58

2. EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO ..... 60

2.1. Autobuses ..... 60

4. EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN VENEZUELA ..... 61

5. EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN LA CIUDAD DE CARACAS ..... 63

5.1 Bloque del Oeste ..... 65

4.1.1. El Transportista Bloque del Oeste como Microempresario y Emprendedor ..... 72

**1. MARCO METODOLÓGICO** ..... 75

1.1 Tipo de Estudio ..... 82

1.2 Población y Muestra ..... 83

1.3 Diseño del Estudio ..... 87

1.4 Instrumento de recolección de la información ..... 91

1.4.1.1 Metodología de puntuación ..... 95

2. PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS ..... 97

2.1 Medición del impacto del microcrédito en la eficiencia, productividad y rentabilidad del negocio del transportista del sector de transporte público urbano ..... 97

2.1.1 Presentación de los resultados de los indicadores ..... 97

2.2 Medición del impacto del microcrédito en el bienestar del hogar del transportista del sector de transporte público urbano ..... 112

2.2.1 Presentación de los resultados del cuestionario ..... 112

**2.2.2 Presentación de los índices por categoría** ..... 120

**2.2.2.1 Puntajes promedios por categorías** ..... 120

2.2.2.2 Índice del nivel de bienestar del hogar ..... 123

3. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS ..... 124

3.1 Análisis del negocio de los transportistas ..... 124

3.2 Análisis del nivel de bienestar del hogar ..... 128

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES ..... 133

BIBLIOGRAFÍA ..... 139

ANEXOS ..... 145

# INTRODUCCIÓN

Las Microfinanzas en América Latina comenzaron en la década de los setenta. Las organizaciones ONG más reconocidas, agencias internacionales e instituciones del estado, fueron los primeros organismos en ofrecer préstamos al sector base de la pirámide que constituye la mayor parte de la humanidad y que generan sus ingresos del sector de la economía informal. Las microfinanzas son la prestación de servicios financieros a personas cuyo acceso a los sistemas bancarios tradicionales es limitado o inexistente por su condición socioeconómica y constituyen un ejemplo visible de los negocios inclusivos dirigidos a los segmentos de bajos ingresos de la sociedad.

Según Chu Michael (2010), un 70% de la población económicamente activa del mundo, genera sus ingresos en el sector informal o subterráneo de las economías. Si estos grupos tuvieran que depender sólo de los sectores públicos para acceder a los servicios básicos, las condiciones de las mayorías de la humanidad caerían al punto que la supervivencia de estos grupos estaría en juego. Este autor indica que las iniciativas productivas del sector informal son necesarias para la vida en la base de la pirámide, por lo tanto las microfinanzas se convierten en el financiamiento de las actividades económicas del sector informal y ahí radica su impacto social. También el autor define que cuando las microfinanzas son desplegadas en forma efectiva, el impacto proviene de tres (3) factores: a) Se extiende el ingreso disponible en los sectores de bajo ingreso

al reducir en forma significativa el costo de los servicios financieros utilizados de manera tradicional por el público - el prestamista local – que baja de un 1.000% a un 9% -ejemplo es la tasa imperante en Bolivia-. b) Las microfinanzas amplían el poder adquisitivo del ingreso disponible en la base de la pirámide, al introducir productos financieros básicos requeridos por estos segmentos, pero inexistentes para estos sectores, como son: seguros, microcréditos para el trabajo, microcréditos para el mejoramiento de la vivienda, financiamiento a largo plazo para plantas productivas, servicios de remesas, pagos y otros. c) Aumentan el ingreso disponible en la base de la pirámide al posibilitar el crecimiento de empresas exitosas que se traduce en incremento de las utilidades del microempresario y crecimiento de su nómina.

La autora Rodríguez Garcés Carolina (2008), habla que el impacto del microcrédito lleva al cliente a modificar sus actividades microempresariales, llevando a aumentar o disminuir los ingresos de la microempresa. El cambio en los ingresos de la microempresa produce cambios en los ingresos del hogar, el cual lleva a una mayor o menor seguridad económica en el hogar. El nivel modificado de seguridad económica en el hogar lleva a cambios en los niveles educativos y habilidades; conllevando cambios en las perspectivas de las oportunidades económicas y sociales en la persona.

Las unidades de medida en los estudios de impacto de los microcréditos, debe ser la microempresa y el hogar del microempresario; para conocer cuál fue el nivel de beneficio en su entorno familiar.

Venezuela es uno de los países donde el segmento informal es muy amplio. Para el año 2.006 el 46,5% de la población trabajadora se encontraba desempeñando alguna actividad en este sector, según el Instituto Nacional de Estadísticas (INE). Este sector es uno de los más dinámicos, genera ingresos e incluye mano de obra pérdida en otros sectores formales de la economía del país. A pesar de ser un segmento amplio, no tienen acceso a los servicios financieros que ofrecen las instituciones financieras tradicionales; sus planes de inversión, de crecimiento y de iniciativas, no se llevan a cabo y/o se posponen por falta de recursos; en muchas ocasiones recurren a fuentes informales o a instituciones de carácter no financiero – cuyos fondos provienen de fuentes que no son permanentes - para obtener recursos; pero esto ocasiona que los ingresos generados de la primera fuente sean de costo muy alto, por lo que no pueden convertirse en negocios sustentables por la alta tasa de interés que tienen que pagar; y los ingresos obtenidos de la segunda fuente, generan poca constancia, ninguna supervisión y los negocios no pueden medirse en cuanto a su crecimiento y rentabilidad.

Sin embargo en Venezuela, que aparece como uno de los países donde el entorno dado para el desarrollo de las microfinanzas en América Latina es muy poco y limitado, según un estudio efectuado por Economist Intellegence Unit (2008); se está observando que el sector financiero, está cada día más interesado en introducirse en mercados dirigidos a segmentos socioeconómicos bajos que no son atendidos; y esto se debe en primera instancia a la modificación por parte del ejecutivo nacional de la "Ley General de Bancos y Otras Instituciones Financiera" que obliga a las entidades financieras a

destinar el 3% de la cartera de créditos a proyectos de microempresas y a la creación de la "Ley de Creación, Estimulo, Promoción y Desarrollo del Sistema Microfinanciero" con el fin de crear, estimular, promocionar y desarrollar el sistema microfinanciero para la economía popular del país; y en segunda instancia, tomando experiencias de otros países, observan que puede ser rentable y sustentable atender con microcréditos esta parte de la población, y para llevar a cabo esto, se están creando medidas para facilitar el acceso de estos segmentos a instrumentos financieros.

En los estudios de Romani Gianni (2002) y Renaud Juliet e Iglesias María (2008), indican que el acceso al microcrédito permite el aumento en la productividad, generando un impacto en el crecimiento de la microempresa, aumento del ingreso del microempresario – en su empresa y en su hogar -, reducción de la pobreza, mejoramiento en el acceso a la atención médica, la educación, alimentación y otros aspectos. Se puede decir que el impacto se mide en el entorno social, microempresarial y en el desarrollo de los mercados financieros dedicados a estos servicios.

Por consiguiente, el objetivo de esta investigación se diseña para estudiar una situación más específica, medir el impacto del microcrédito en el transportista del sector transporte público urbano del "Bloque del Oeste" de la ciudad de Caracas. Con este objetivo, la investigación es llevada a cabo en dos (2) partes: primero, la incidencia del impacto del microcrédito en el negocio del transportista; y segundo, la incidencia del impacto del microcrédito en el nivel de bienestar de su hogar; y de esta manera poder

comprobar la "cadena de impactos" que puede provocar el microcrédito sobre el microempresario y por consiguiente sobre su entorno familiar.

El estudio se encuentra dividido en seis (6) capítulos: El primero, segundo, tercero y cuarto capítulo es el marco teórico donde se encuentran las definiciones, teorías que sustentan las bases de la investigación, como el concepto de Microfinanza, Microcrédito, Instituciones Microfinancieras, Economía Informal, Microempresa, Microempresario y el Sector de Transporte Público Urbano; el quinto capítulo contiene el marco metodológico, donde se explica el tipo de investigación, diseño de la investigación, variables tomadas para la medición de la productividad, eficiencia y rentabilidad del negocio del transportista, construcción del índice de nivel de bienestar del hogar del transportista luego de haber adquirido el microcrédito, población y muestra y técnicas de recaudación de la información. Luego se presentan los resultados y análisis de los resultados; finalizando con las conclusiones y recomendaciones de la investigación.

**Hipótesis**

El microcrédito contribuye a incrementar la productividad, eficiencia y rentabilidad del negocio, y nivel de bienestar del hogar del transportista; generándose "impactos en cadena" en el negocio y grupo familiar del transportista debido al otorgamiento del microcrédito.

**Objetivo General**

Analizar los efectos del microcrédito sobre la productividad, eficiencia y rentabilidad del negocio, y nivel de bienestar del hogar del transportista; para comprobar si existieron "impactos de cadena" causado por el microcrédito sobre el negocio y bienestar familiar del transportista.

**Objetivos Específicos**

- Determinar y evaluar la evolución de la rentabilidad, eficiencia y productividad del negocio de los transportistas del sector de servicio de transporte público urbano.
- Determinar el nivel de bienestar del hogar del transportista luego de la obtención del microcrédito.
- Comprobar la generación de "impactos en cadena" en el negocio, repercutiendo en el grupo familiar del transportista debido al otorgamiento del microcrédito.

# CAPÍTULO I

## 1. ECONOMÍA INFORMAL: Concepto y Características

Desde mediados de 1970 el tema de la economía informal ha tomado importancia dada su relevancia dentro de la economía de diversos países, incluidos en estos los países de América Latina. Según Márquez Gustavo y Portela Carmen (2001), *"las caídas en la tasa de crecimiento, crisis externas y desequilibrios fiscales explosivos han configurado una situación donde el crecimiento de la fuerza de trabajo supera el del número de empleos estables y bien remunerados"*. Lo anterior ha traído como consecuencia la aparición de vendedores en las calles que ofrecen productos y servicios de manera informal.

Los diferentes contextos legales, culturales y sociales de los países hacen que resulten diferencias en la definición de economía informal.

Según Haller William y Portes Alejandro (2004), las actividades informales se definen como:

> *"...aquellas que se producen fuera del ámbito de la regulación del Estado, pueden tener por objeto, en primer lugar, la supervivencia de una persona o de un hogar a través de la producción directa con fines de subsistencia o de la mera venta de bienes y servicios en el mercado. En segundo lugar, pueden estar orientadas a mejorar la flexibilidad de la gestión y reducir los costos laborales de las*

> *empresas del sector formal a través de la contratación 'fuera de plantilla' y la subcontratación de empresarios informales. En tercer lugar, pueden estar organizadas por pequeñas empresas con el objeto de acumular capital, aprovechando las relaciones de solidaridad que puedan existir entre ellas, la mayor flexibilidad y los menores costos. Estos tres tipos se denominan, respectivamente, economías informales de supervivencia, explotación dependiente y crecimiento (Portes, Castells y Benton, 1989).*"

Para Ghersi Enrique (2001), la informalidad posee diferentes y antagónicas concepciones. Una de ellas es que "*la informalidad es un problema de escala de la actividad económica*" (p. 45). Lo anterior supone que las actividades llevadas a cabo de manera informal son efectuadas por unidades de producción consideradas pequeñas dentro de la actividad que realizan. El autor aclara que el tamaño de la actividad se debe por el hecho de ser informal ya que esto hace que no sea protegido ni amparado por las leyes y tenga dificultades para el acceso al crédito.

Para Gallart María (2004), "*considerando la enorme heterogeneidad interna del sector informal, desde la economía de subsistencia hasta la posibilidad de emprendimientos que proporcionen ingresos decentes y sean competitivos, es importante la contribución de los programas a las posibilidades de que los trabajadores puedan pasar de un subsector al otro*" (p. 39), considerándose como subsectores a aquellos que se diferencian por cambios en el tamaño del mercado y por ende en la escala de la actividad económica.

El Censo de Población y Vivienda realizado por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) para el año 2001, la población de diez (10) años y más, ocupada por el sector formal es el 56,34%, por el sector informal 42,20% y un 1,46% que no ha declarado. Esto significa que un porcentaje alto de la población no se ha incorporado al sector formal por lo que debe dedicarse a actividades económicas del sector informal el cual está conformado de la siguiente manera: servicio doméstico 1,66%, trabajador por cuenta propia no profesional 59,51% y ocupados en empresas menores de cinco (5) personas 38,83%, de los cuales el patrono representa el 25,48%, empleado u obrero 71,65% y empleado familiar 2,87%.

Márquez Gustavo y Portela Carmen (2001), caracterizan de manera homogénea al sector informal, señalando lo siguiente:

- Empleados y patronos de empresas de menos de 5 trabajadores.
- Trabajadores por cuenta propia en ocupaciones no profesionales o directivas.
- Ayudantes familiares no remunerados.

También la Organización Internacional del Trabajo (OIT) menciona algunas de las características que perfilan al sector informal:

- Facilidad de entrada.
- Apoyo en los recursos locales.
- Propiedad familiar de las empresas.
- Escala de operación pequeña.

- Tecnologías e intensiva en fuerzas de trabajo.
- Destrezas adquiridas fuera del sistema educativo formal, y
- Mercados no regulados y competitivos.

Por otro lado, también es importante señalar que las actividades de lo que se considera sector informal, por lo general se caracterizan por no llevar la contabilidad, no implementan planes para la utilización eficiente de los flujos de caja a la vez de que tampoco poseen los registros exigidos por las leyes del país. Como afirman Márquez Gustavo y Portela Carmen (2001), la economía informal está conformada por *"un grupo de unidades productivas relativamente eficientes en la prestación del servicio que ofrecen, que operan en sectores muy abiertos a la competencia pero que, como en el caso de las actividades de los pobres urbanos, no son empresas formalmente organizadas, cuentan con poco capital y son de muy pequeño tamaño*". Estos mismos autores señalan que el sector informal también incluye, entre otros, a los conductores de taxi y transporte público, que sin "ministerio del ramo", ni inversiones millonarias, son capaces de transportar gente de un lado a otro de la ciudad.

## 2. FACTORES QUE CONFIGURAN A LA ECONOMIA INFORMAL

En la Conferencia Internacional del Trabajo (2002), exponen algunos factores que dan lugar al crecimiento del fenómeno del trabajo informal.

*I) Marco jurídico e institucional*

El trabajo informal son actividades que están fuera o al margen de la ley, por lo que es importante examinar el marco institucional y jurídico del país donde se desarrolla este fenómeno, comprender si las leyes e instituciones existentes están mal o bien concebidas tomando en cuenta su influencia en los costos y beneficios de las empresas y trabajadores que entran o permanecen en las economías formales o informales.

Las actividades que se desarrollan en las economías formales se dan con frecuencia en contextos donde se favorecen a la inversión y al comercio, y donde el cumplimiento de las normas supone costos prohibitivos; mientras que las actividades que se desarrollan en las economías informales, ocurren cuando los trabajadores no son capaces de cumplir las difíciles y costosas normas y reglamentos, o porque no tienen acceso a las instituciones del mercado. Las normas y reglamentos que influyen en las actividades económicas determinan los costos de transacción[1]. Cuando estas normas y reglamentos son eficaces en cuanto a los costos, son predecibles y proporcionan información comercial indispensable, hace que se aumente la probabilidad de su cumplimiento y pago. Aquellas normas mal concebidas y que obligan a hacer frente a la corrupción y a procesos burocráticos ineficientes que incrementan los costos de

[1] Los costos de transacción pueden incluir: la obtención de una licencia para poner a funcionamiento una empresa, la compra de un título de propiedad o un arrendamiento, acceso a líneas de crédito, cumplimientos de contratos, obtención de servicios de telecomunicaciones, electricidad, obtención de información del cliente, precios, entre otros.

transacción, hacen que sea difícil el cumplimiento de las mismas, impidiendo que los empresarios y trabajadores participen en la economía formal.

*2) Crecimiento económico, creación de empleo y economía informal*

Uno de los factores para explicar la economía informal es el crecimiento económico que existe en los países donde se llevan a cabo las economías informales. Existen países que han tenido poco o nada de crecimiento en las últimas décadas, mientras que hay otros que han tenido un alto crecimiento de capital que ha dado como resultado un crecimiento económico pero sin empleo. En ambos entornos mencionados no se crean suficientes puestos de trabajo, forzando a las personas a encontrar empleo dentro de la economía informal. En países que están experimentando un crecimiento de "tecnologías de punta", demandan trabajadores de alta especialización, y se relega a la mayoría de las personas no calificadas a buscar trabajo dentro de la economía informal. En otras naciones se está originando un crecimiento desde abajo, con pequeñas y medianas empresas muy dinámicas que crean más empleos en la economía formal.

*3) Pobreza y economía informal*

La Conferencia Internacional del Trabajo (2002) menciona que *"ser pobre significa no poder permitirse el desempleo absoluto y que casi cualquier trabajo es mejor que ninguno. De ahí que el aumento de la pobreza sea una de las razones por el crecimiento*

*de la economía informal"*. También el autor explica que la relación entre el trabajo informal y la pobreza no es tan simple; por una parte, no todos los trabajos de la economía informal proporcionan ingresos insignificantes, algunos trabajadores por cuenta propia ganan más que los trabajadores sin o baja especialización de la economía formal y dentro de la economía informal hay innovaciones, orientadas al aumento de la productividad del negocio; y segundo estar en la economía formal no garantiza salir de la pobreza. Sin embargo, la pobreza es lo que fuerza a la mayoría de las personas aceptar puestos de trabajo poco atractivos, con bajos ingresos en la economía informal[2].

La relación entre trabajar en la economía informal y ser pobre es más fuerte entre las mujeres que entre los hombre, porque existe un mayor porcentaje de mujeres trabajando en este sector, dedicadas en su mayoría en actividades de subsistencia o como asalariadas ocasionales o trabajadoras a domicilio, concentradas en segmentos de menores ingresos. Las mujeres que están en los segmentos de mayores ingresos de la economía informal, tienden a dedicarse a operaciones de menor escala y de menores crecimientos comparado con las realizadas por los hombres.

*4) Factores demográficos*

Otro factor que influye en el crecimiento de la economía informal son las tendencias demográficas. Según la Conferencia Internacional del Trabajo (2002), en los países en

[2] Por lo general, la media de ingresos en la economía informal es menor que en la economía formal.

desarrollo el crecimiento de la economía informal está asociado a situaciones de exceso de mano de obra; es importante tener información sobre el tamaño e incremento de la mano de obra, la educación y especialización de los que conforman al mercado laboral, conocer las migraciones de las zonas rurales a las ciudades y el índice de urbanización.

En las últimas décadas la mano de obra femenina se ha incrementado de forma más rápida que la masculina en el mercado laboral de varios países del mundo; las mujeres con una baja o ninguna especialización a menudo acaban en trabajos situados en lo más bajo de la economía informal, debido a que tienden a tener una baja educación y formación, tienen menor acceso a recursos, hacen frente a discriminaciones de género y soportan la carga de las responsabilidades familiares.

En muchos países, existe una creciente migración de las zonas rurales a las urbanas, porque los emigrantes buscan a menudo inexistentes trabajos en el sector formal y terminan formando parte de la economía informal. La experiencia de los países desarrollados también muestra que los migrantes transfronterizos, que no hablan el idioma o mujeres que dependen del migrante principal, tienden a ubicarse en la economía informal, trabajos temporales o estacionales, porque existen pocos trabajos accesibles para ellos.

# CAPÍTULO II

Siguiendo con la perspectiva de la economía informal, en el presente capítulo se aborda el tema de las microfinanzas, instituciones microfinancieras y microcréditos, dirigidas a personas cuyo acceso a los sistemas bancarios tradicionales es limitado e inexistente por su condición socioeconómica y contribuyen un ejemplo visible de los negocios inclusivos dirigidos a los segmentos de bajos ingresos de la sociedad.

## 1. LAS MICROFINANZAS

Según Berger Margarite (2007), las microfinanzas son servicios financieros –microcréditos, microahorros, transferencias de remesas, microseguros, entres otros– para microempresas. Para Pérez A. Víctor (2003), las microfinanzas es llevar los servicios financieros más comunes, como el crédito y el ahorro, a quienes no tienen acceso regular a los servicios financieros formales. Este concepto incluye tanto la intermediación financiera como intermediación social, que además de otorgar servicios de crédito, ahorro y seguro, también buscan la formación de los individuos sin acceso a servicios financieros tradicionales, el desarrollo de la confianza en sí mismos y el entrenamiento para desarrollar las capacidades financieras administrativas entre ellos.

Un concepto similar lo brinda Martínez Renso (2009), definiendo que las microfinanzas son una variedad de servicios financieros para las personas de bajos

ingresos, entre los cuales están además del crédito, el ahorro y otros servicios complementarios; extendiéndose incluso a conceptos de "eslabonamientos económicos" o a la provisión de servicios no financieros –capacitación y asistencia técnica a los microempresarios–. Y para Michael Chu en el artículo publicado por la Revista Debates IESA[3], menciona que las microfinanzas son el financiamiento de las actividades económicas del sector informal y ahí radica su impacto social, al estar dirigidas a la base de la población, que constituye la mayor parte de la humanidad, las microfinanzas han logrado convertirse en el éxito más visible de los negocios inclusivos.

## 2. INSTITUCIONES MICROFINANCIERA

El término Instituciones Microfinancieras (IMF) engloba una serie de entidades de origen y características operativas diversas, como bancos comerciales, bancos estatales, instituciones comunitarias, cooperativas, instituciones financieras no bancarias, fundaciones y ONG que prestan servicios microfinancieros a las capas de la sociedad que no tienen acceso a los servicios ofrecidos por la banca tradicional. La mayoría de las IMF tienen sus raíces en las organizaciones no gubernamentales (ONG) sin fines de lucro; una tendencia más reciente es el establecimiento de instituciones microfinancieras, como bancos microfinancieros especializados, con un patrimonio otorgado por bancos de desarrollo multilateral o bilateral, o por la microbanca financiera

[3] Revista Debates IESA publicada julio-septiembre 2010, volumen XV, p.28.

internacional; que provee para la etapa inicial de estas instituciones, un capital inicial y un financiamiento sin fines de lucro.

En torno al marco legal, las IMF operan de acuerdo a las normas fijadas por los entes supervisores del país respectivo y de las estructuras legales características de las mismas organizaciones, por ejemplo los bancos comerciales pueden tener reglamentaciones distintas a las instituciones con categoría de fundaciones y de ONG que por lo general no están reglamentadas; y otras instituciones financieras no bancarias pueden acceder a transformarse en bancos para estar sujetos a las normativas existentes para la prestación de servicios financieros. Una de las dificultades que se presenta dentro del marco legal para estas instituciones es que operan en mercados emergentes, donde la normativa para estos servicios financieros y los sistemas de supervisión son escasos y no ofrecen la protección indicada que también cumplan con los derechos de los acreedores.

Según Clemente Lino (2009), un examen de la evolución de las instituciones microfinancieras muestra varias tendencias importantes:

- Se caracterizan por la buena calidad de activos –tasas bajas de atrasos y falta de pago –, y suelen compararse de manera favorable con los indicadores de calidad de activos de los bancos tradicionales.

- El microfinanciamiento se puede otorgar en forma comercial y sustentable.

- En algunos casos el (los) modelo (s) de microcrédito (s) han demostrado cierta capacidad de resistencia ante shocks macroeconómicos externos.

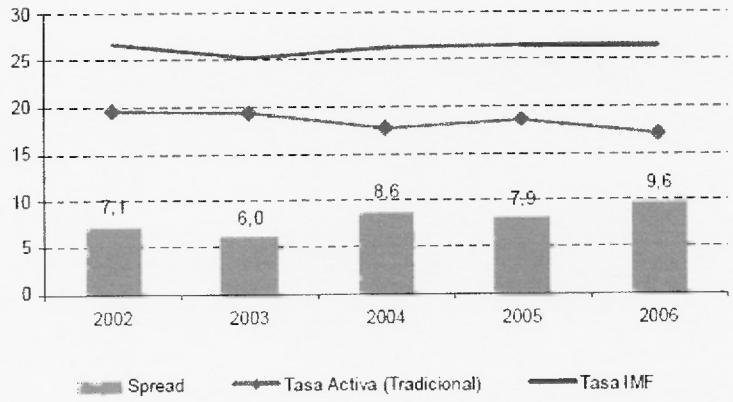
## 2.1 Diferencias entre las Instituciones Microfinancieras (IMF) y las Instituciones Financieras Tradicionales (IFT)

1. Las metodologías crediticias de las instituciones financieras tradicionales están basadas en garantías –propiedades de bienes, ingresos fijos, y otros-, en más documentos y el servicio del crédito suele ser cancelado por el cliente de manera mensual, trimestral o anual; mientras que en las instituciones microfinancieras, las metodologías crediticias están basadas en la reputación del cliente, con menores documentos para el otorgamiento del servicio y la cancelación de los prestamos suelen atenderse con pagos semanales o bimensuales.

2. La cartera de las IFT está compuesta por un volumen menor de préstamos y de mayor tamaño, garantizados por documentación y colaterales del cliente a un plazo más largo de vencimiento y con una morosidad más estable; con las IFM la cartera de préstamos está compuesta por un número mayor de créditos y de menor tamaño que no están garantizados por colaterales del cliente, sino en base a su reputación a un plazo más corto de vencimiento y una morosidad más volátil.

3. Las tasas de interés cobradas por las IMF son mayores a las cobradas por las IFT, argumentando varios puntos: primero, que aún resultan menores si se comparan con las tasas cobradas por el mercado de los prestamistas a los cuales acuden los sectores informales que no tienen acceso a los servicios de la banca formal; segundo, sus tasas son mayores porque es mayor el riesgo, por el elevado costo para el tamaño de las transacciones, la baja rentabilidad relativa y la carencia de colateral de estos grupos; tercero, para un demandante de los servicios de IMF resulta más costoso la realización de documentos legales –registros, preparación de balances contables, y otros – que la tasa de interés, por eso los esfuerzos se concentran en bajar el costo de la transacción y en aplicar metodologías para colocar el crédito, en lugar de subsidiar la tasa de interés, se resumen en brindar un acceso rápido y oportuno al que requiere el microcrédito, reduciendo el tiempo del trámite y minimizando la exigencia de requisitos legales para hacer esto mucho más sencillo para estos grupos. Esta diferencia se demuestra en el siguiente gráfico:

***Gráfico 1.*** *Tasas de Interés asociadas al microcrédito, tasas activas promedio de la banca tradicional y el Spreads[4] en algunos países de Latinoamérica (porcentaje).*




Fuente: Caravallo, P. y Pineda, R. (2010). El futuro de las microfinanzas en América Latina: algunos elementos para el debate a la luz de las transformaciones experimentadas. Nº 235, CEPAL.

4. Los costos de intermediación de las instituciones microfinancieras son mayores a los de las instituciones financieras tradicionales. A continuación se presentan algunos aspectos que incrementan estos costos de las IMF:

   *a) Características del mercado*

- Situación socio-demográfica y cultural de los grupos, no poseen cultura financiera, por tanto no han construido un historial crediticio, ubicados en zonas geográficas alejadas o dispersas, obligan a implementar técnicas para evaluar el riesgo, elevando el costos del los servicios.

[4] Spread es la diferencia entre la tasa asociada al microcrédito y la tasa activa promedio de la banca tradicional.

- Las carencias de garantías para los servicios que ofrecen las IMFs, hacen que las tasas sean más altas que los servicios de las IFTs, por el mayor riesgo que asumen estas operadoras.

- La carencia de una economía de escala incrementa los costos de intermediación en lo referente a todas las acciones que deben poner en marcha para implementar el crédito – supervisión, monitoreo, infraestructura, personal, equipos, software y cobranza del crédito –.

*b) Costos de Financiamiento*

- Los límites de las fuentes encarecen los costos de financiamiento, dependiendo del tipo de regulación de cada país y el perfil de cada IMF que obtiene los fondos de fuentes –donantes, inversionistas, captaciones del público y recursos propios – cuyos costos son más altos que las fuentes utilizadas por las IFT –captaciones de público y en ocasiones captaciones de recursos colocados por el sector público –.

- La mayor exposición al riesgo está ligado a la naturaleza del negocio y al costo de los fondos, los inversionistas y potenciales depositantes de recursos exigirán tasas superiores ante el riesgo por la falta de garantías financieras a la cartera de crédito.

*c) Costos administrativos y de funcionamiento*

- Costos medios mayores, implica una elevada inversión para la formación y desarrollo del personal que debe atender los servicios financieros ofrecidos por

las IMF, debido a que el personal debe tener un alto desempeño profesional y conocimiento de los clientes.

- Dificultad para mantener al personal formado, una vez completada la formación del capital humano e integrado a las actividades de las instituciones microfinancieras, puede comenzar una elevada rotación de personal, porque el empleado es provisto de buenos conocimientos y habilidades, convirtiéndose en un trabajador demandado por otras instituciones financieras.

*d) Costos asociados a la regulación*

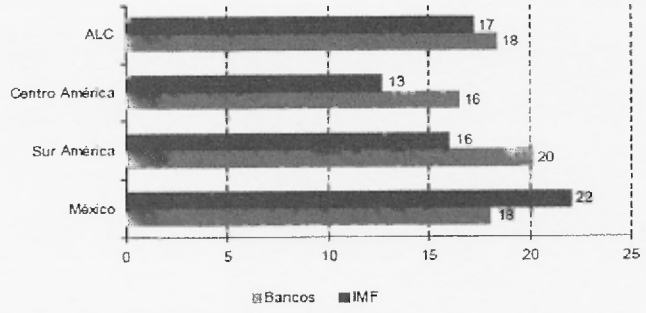
- Limitaciones al financiamiento, muchas IMF no pueden captar depósitos del público porque son instituciones que no están reguladas por la superintendencia de bancos, perdiéndose una fuente de recursos para la intermediación; por consiguiente los recursos son obtenidos de fuentes –donantes, inversionistas, recursos propios y otros – que resultan costosas por la vulnerabilidad del negocio, las variaciones del tipo de interés, cambios en el riesgo país y movimientos en el tipo de cambio, dado que muchas de estas inversiones deben ser honradas en divisas.

- Adecuarse a la regulación es costoso, dependiendo del esquema regulatorio adoptado deben hacerse cambios que implican costos administrativos y de funcionamiento como equipos, softwares solicitados por los entes de regulación, personal capacitado y especializado en cumplir con la normativa.

5. Las utilidades de las IMF en promedio son menores a las utilidades de las ITF, según Caraballo Pablo y Pineda Ramón (2010), argumentan que muchas instituciones microfinancieras deben reinvertir sus utilidades para la expansión del negocio, por tanto, no todas las utilidades obtenidas en un momento determinado son ingresos para los accionistas de estas instituciones, sino por el contrario, constituyen el capital trabajo. Los inversionistas financieros son de gran importancia para las actividades de las IMF, por tanto deben cuidar las fuentes de recursos con la otorgación de tasas de retorno atractivas que garanticen la sustentabilidad del negocio.

El siguiente gráfico muestra una comparación del retorno sobre patrimonio (ROE) entre las IMFs y las IFTs, allí queda en evidencia que el indicador de rentabilidad de las IMFs es en general, inferior al que presentan las instituciones financieras tradicionales, tomado como periodo de estudio 2006-2007.

***Gráfico** 2. Rentabilidad sobre patrimonio: instituciones financieras tradicionales y microfinancieras.*




Fuente: Caravallo, P. y Pineda, R, (2010). El futuro de las microfinanzas en América Latina: algunos elementos para el debate a la luz de las transformaciones experimentadas. N° 235, Cepal.

## 2.2 Clasificación de las Instituciones Microfinancieras

Según Lacalle Maricruz (2010), las instituciones microfinancieras pueden ser clasificadas de acuerdo a sus características mismas, dentro de los siguientes grupos:

**1)** *Organizaciones no Gubernamentales (ONG)*

Son asociaciones sin fines de lucro que pueden constituirse como asociaciones o fundaciones, su principal finalidad es la compensación social y promoción económica. Su gestión financiera no está sujeta al Estado, ni a las regulaciones que rige las instituciones financieras formales. Como no poseen ánimos de lucro, ejecutan presupuestos sin reembolsos, estas instituciones no distribuyen beneficios, pero si pueden realizar transacciones comerciales. Desde el punto de vista financiero, las ONGs pueden conceder préstamos a sus beneficiarios, pero no pueden captar recursos del público con el fin de prestarlos. Estas instituciones están basadas en donaciones.

***2)*** *Instituciones Financieras*

En esta clasificación se pueden distinguir las siguientes instituciones:

*a)* *Instituciones Financieras Reguladas*

Son instituciones que en la mayoría de los casos se originan de una ONG, con el fin de tener acceso a la captación de depósitos de ahorro y lograr la autosostenibilidad. Su objetivo principal continúa siendo incrementar el acceso de las personas que no

tienen acceso a los servicios de la banca tradicional, pero su único propósito ya no es el desarrollo social. Estas instituciones buscan combinar la promoción social con el objetivo de la autosuficiencia, manejo eficiente de las operaciones de préstamo y ampliación de la oferta de los servicios microfinancieros a un número cada vez mayor de prestatarios. Dichas instituciones pasan a estar reguladas por las autoridades financieras del país correspondiente.

*b) Cooperativas de Ahorro y Crédito*

Son instituciones financieras cuyo objetivo social es servir a las necesidades financieras de los socios mediante el ejercicio de las actividades propias de las entidades de crédito, siendo el número de socios ilimitado, y alcanzando la responsabilidad de los mismos por las deudas sociales sólo el valor de sus aportaciones. Las cooperativas de ahorro y crédito son sociedades cooperativas, sus miembros son los accionistas de la institución, por lo que no existen accionistas externos y cada miembro tiene derecho a un voto. También estas instituciones son entidades de depósito, proporcionando servicios de ahorro y de préstamo. Estas instituciones están sometidas a la legislación de cooperativas del país correspondiente, son sustentables y financiadas a partir de los ahorros locales y no dependen de subsidios externos.

*c) Bancos comerciales*

Los bancos comerciales no son instituciones especializadas en microfinanzas, aunque si prestan los servicios microfinancieros; los microcréditos no son el tipo

de operaciones en los que la banca basa su negocio y la cartera dedicada atender el segmento de las microempresas no supera el 10% de sus activos.

*d) Filiales de los Bancos Comerciales*

Son instituciones especializadas en microfinanzas, que trabajan en el campo de los microcréditos. Estas instituciones poseen una estructura administrativa diferente, con políticas de préstamo y de personal propias, y sistemas de información autónomos, pero reportando a su casa matriz. La especialización e independencia de estas instituciones, les permiten adoptar de manera más fácil metodologías, procesos y políticas apropiadas, asegurando un ambiente para el desarrollo de la actividad microfinanciera.

## 3. LOS MICROCRÉDITOS

Para Romani, Augusta (2002), el microcrédito es un tipo de financiamiento otorgado por instituciones con o sin fines de lucro, a tasas de interés mayores que las tasas de las instituciones financieras tradicionales, orientados al segmento medio bajo de la población, en especial microempresarios. Según Lacalle Maricruz (2001) el microcrédito es una herramienta para reducir las diferencias en el acceso a los recursos financieros, otorgándolos en condiciones favorables a pequeños emprendedores de los sectores sociales más desfavorecidos, generando mejores condiciones de vida para el microempresario. Martinez Renso (2009), menciona que el microcrédito es un crédito a

microempresarios – poseedores de su propia empresa –, los cuales tienen como objetivo mejorar la productividad del pequeño negocio, y de esta forma, mejorar su nivel de renta y de vida. Berger Margueritte (2007), argumenta que es importante hacer una distinción entre microfinanzas y microcréditos; el microcrédito se relaciona solo con la concepción de préstamos, mientras que las microfinanzas son de un amplio espectro, ofrecen servicios financieros, entre los cuales están el microcrédito, microahorro, la transferencia de remesas, el microseguros, entre otros.

### 3.1 Características del microcrédito

*1) ¿Quiénes lo otorgan?*

Las instituciones dedicadas a las microfinanzas como los bancos comerciales, bancos estatales, instituciones comunitarias, cooperativas, instituciones financieras no bancarias, fundaciones y ONGs.

*2) Perfil del cliente*

Son grupos de microempresarios diferentes a los clientes de las instituciones financieras tradicionales, sus ingresos son bajos, tienen negocios familiares rudimentarios y pertenecen en su mayoría al sector informal, carecen de documentación de apoyo formal, por tanto se definen prestatarios de alto riesgo. Según Romani Augusta (2002), entre estos se encuentra el grupo de las mujeres que aunque siguen siendo prestatarios de alto riesgo, está demostrado que sus ingresos los invierten en el bienestar

familiar, en sus negocios, en la nutrición y educación de sus hijos, esto contribuyó a que en un inicio las instituciones dedicadas a otorgar microcréditos diseñaran sus préstamos para dar respuesta a las necesidades de las mujeres, como pequeños préstamos, procesos de solicitud sencillos, plazos cortos y tiempo de respuesta breve, incluso con costos en el proceso de préstamos más bajos que los orientados a la población masculina. En el Banco Grameen de Bangladesh, el microcrédito comenzó a ofrecerse en un mayor porcentaje a las mujeres en 1976 y hoy en día los mayores clientes son de este grupo.

Las metodologías crediticias utilizadas por las instituciones microfinancieras para seleccionar al cliente y concederle este tipo de crédito, es basada en la reputación del cliente y exigencia de menores documentos de soporte.

*3) Tasas de interés*

Las tasas de interés aplicadas al microcrédito son más altas que las de un crédito tradicional porque las IMFs argumentan que es mayor riesgo, por el elevado costo para el tamaño de las transacciones y la carencia de colateral de estos grupos. De acuerdo con Carvallo Pablo y Pineda Ramón (2010), evaluaron un grupo de la región –Argentina, Estado Plurinacional de Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, México, Perú y República Bolivariana de Venezuela – entre el periodo 2002-2006 y evidenciaron que la tasa promedio de un microcrédito era entorno a un 26%, superando a la tasa activa en cada país que se ubicaba en cerca de 8 puntos porcentuales.

*4) Las condiciones del crédito*

Según Vera, Vivancos y Zambrano (2002), las instituciones microfinancieras deben considerar para la asignación de sus créditos, las reglas de funcionamiento de la economía informal, la utilización que se hará con dicho recurso, conocer el negocio del solicitante –tipo de negocio, flujo de caja y cambios del negocio – para saber los posibles hábitos de pago del cliente y si pueden otorgar flexibilidad en los montos que deben pagar a plazos, de manera que puedan adaptarse a la dinámica del negocio y la información debe ser transparente y contratos sencillos para los solicitantes.

La calidad del prestatario que cumple con pagos impecables, le da acceso a créditos de montos mayores e ir evolucionando, para obtener plazos de pagos más largos y una reducción en la frecuencia de los mismos –mensuales y otros –.

## 3.2 Metodologías de préstamos

La práctica de generar servicios financieros hacia segmentos marginados del crédito por las instituciones financieras tradicionales ha permitido el desarrollo de metodologías al momento de conceder el microcréditos a los clientes, estas pueden ser resumidas de la siguiente forma:

*1) Préstamos a Grupos Solidarios*

Son grupos entre cinco (5) y ocho (8) personas unidas por un objetivo común que solicitan un crédito que será dividido entre los miembros del grupo. El éxito de esta metodología es la garantía mutua que ofrecen los integrantes. Entre sí se comprometen a la cancelación oportuna del compromiso. Si uno de ellos no cumple con la fecha de pago de la cuota del crédito, el grupo ejerce presión para que la cuota se rembolse en la fecha acordada; la responsabilidad es conjunta, si no cumplen, ninguno de los miembros podrá recibir nuevo crédito a futuro.

*2) Préstamos a Bancos comunales*

El método bancos comunales consiste en grupos entre diez (10) y cincuenta (50) personas, integrados en su gran mayoría por mujeres – por lo general madres – que se asocian para autogestionar un sistema de microcréditos – entre US$50 y US$300 – para hacerse de un ahorro o para prestarse apoyo mutuo. Un ejemplo de este método es la banca comunal de Foundation International Community Assistance (FINCA)[5], consiste en conformación de veinte (20) o treinta (30) madres que eligen un comité de administración, cada socia recibe un préstamo, que es cancelado en dieciséis (16) cuotas semanales con intereses del 5%, ellas deben ahorrar un mínimo del 20% del capital prestado, depositándose en una cuenta comercial con el fin de generar intereses, por lo

[5] FINCA es una institución sin fines de lucro, ofrece servicios financieros a empresarios de más bajos ingresos del mundo, pudiendo crear puestos de trabajo y activos, para mejorar su nivel de vida. Pionero de el método "banca comunal", ahora utilizado por cientos de organizaciones del mundo.

que el banco comunal puede acumular recursos y buscar la autosuficiencia; una vez cancelado el préstamo inicial, las socias pueden tomar otro por un monto equivalente al primero más el ahorro acumulado. Este ciclo puede repetirse nueve veces (9) en tres años, pasado el tiempo los miembros habrán acumulado ahorros suficientes para ser autogestionarios.

*3) Préstamos Individuales*

Es la metodología más sencilla y común, el préstamo es solicitado por una única persona para sus propias necesidades, la persona se compromete a cumplir con los requisitos y a devolverle a la institución los fondos prestados, este préstamo se adapta a la capacidad de pago y a las características del préstamo que ha solicitado el cliente. No todas las instituciones que funcionan con esta metodología ofrecen las mismas cuantías, ni los mismos plazos; la variedad es amplia y depende de las características socioeconómicas del país.

## 4. LAS MICROFINANZA EN AMÉRICA LATINA

Según Millar-Sanabria (2007), las últimas tres décadas en América Latina las microfinanzas se han convertido en instrumento de desarrollo, que ofrece oportunidades para aumentar la productividad y el volumen de negocios en un amplio segmento de la población en la región y se estima que las ochenta (80) principales instituciones

microfinancieras de la región, atienden a una clientela superior a los cuatro millones de microempresas que mantienen un saldo vigente de crédito agregado de unos cuatro mil millones de dólares, reflejando la demanda insatisfecha por servicios financieros en estos sectores de la economía real que no recibía atención de la banca tradicional y de los bancos de desarrollo.

Este mismo autor menciona que el número de microempresas en América Latina se sitúan en 60 millones, las cuales tienen menos de cinco empleados y menos del 10% de estas empresas tienen acceso a las facilidades de ahorro y crédito; la diferencia es mayor si se incluyen a los trabajadores y a los individuos que se mueven en mercados informales que también demandan estos servicios, además que durante los últimos tres años la industria de la microfinanzas en Latinoamérica ha estado creciendo a tasas de 30% a 40% y en algunos países como Perú y Nicaragua el crecimiento ha sido mayor.

El autor refuerza, diciendo que al comparar las instituciones microfinancieras en América Latina con las instituciones microfinancieras en África, Medio Oriente y Europa, estas son de mayor tamaño, sin embargo no alcanzan la escala operacional de algunas instituciones asiáticas, por consiguiente mientras que América Latina tiene el 14% de la población de Asia, ellas sólo poseen el 6% de los microempresarios deudores de Asia y el número promedio de clientes deudores en América Latina se sitúa en el orden de 31.000 y en Asia ascienden a 130.000.

Así mismo, el autor argumenta que la rentabilidad de las instituciones de microfinanzas en América Latina, es mayor que en otras regiones del mundo a pesar que su tamaño es menor, porque se ha observado que a pesar que las economías de escala son importantes, las instituciones pequeñas pueden alcanzar viabilidad financiera y rentabilidad.

En los países de América Latina como Chile, México, Colombia, Bolivia, Perú, y Guatemala se han efectuado estudios para medir la cadena de impacto de las microfinanzas en especial el microcrédito y para su elaboración han sido tomadas múltiples metodologías, pero en la última década la elección se focaliza en la combinación de métodos y como estos deben ser aplicados para alcanzar resultados más concretos del impacto del servicio del microcrédito en los beneficiados; tomando en cuenta el contexto económico -generación de empleo, incremento de la productividad, crecimiento de la microempresa, aumento del ingreso, empoderamiento de la mujer-; desde el contexto social – al aumentar los ingresos, mejora de la calidad de vida de las familias, en salud, educación, alimentación-; y desde el contexto microempresarial – fomentar nuevas microempresas o mejorar las ya existentes -.

## 5. MICROFINANZAS EN VENEZUELA

### 5.1. El sector microfinanciero

El sector financiero venezolano en los últimos años ha venido impulsando la bancarización[6], diseñando productos financieros especializados para atender al segmento de la población que tiene escaso acceso a los servicios ofrecidos por las instituciones financieras tradicionales, por lo general a hogares de bajos ingresos, pertenecientes al sector informal y las microempresas que acuden al autofinanciamiento o a los prestamistas informales[7] para financiar sus actividades económicas.

Estos esfuerzos de bancarización se han apoyado junto con políticas públicas con el fin de promover un entorno normativo e institucional a favor de la incorporación financiera, desarrollo y prestación de oportunidades a estos segmentos de la población venezolana.

En la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela de 1999, se establece como uno de los objetivos primordiales en el sistema socio-económico lo siguiente:

---

[6] La bancarización se refiere al establecimiento de relaciones estables, amplias y de largo plazo entre las instituciones financieras y sus usuarios, respecto de un conjunto de servicios financieros disponibles. Ver Morales Liliana y Yañez Álvaro (2006). La bancarización en Chile. p. 9

[7] Los prestamistas informales tienden a cobrar tasas muy elevadas, tasas mensuales por el orden de 10% que anualizadas equivalen al 214%. Ver Vera, Vivancos y Zambrano (2002). Marco referencial para el desarrollo de las microfinanazas en Venezuela. p. 236.

*"El Estado protegerá y promoverá la pequeña y mediana industria, las cooperativas, las cajas de ahorro, así como también la empresa familiar, la microempresa y cualquier otra forma de asociación comunitaria para el trabajo, el ahorro y el consumo, bajo régimen de propiedad colectiva, con el fin de fortalecer el desarrollo económico del país, sustentándolo en la iniciativa popular. Se asegurará la capacitación, la asistencia técnica y el financiamiento oportuno"*[8].

En este sentido, el Estado venezolano puede ejercer acciones para darle dinamismo e incentivos a los sectores empresariales menos favorecidos para generar un desarrollo económico en el país.

A partir del año 1999 el Estado creó nuevos mecanismos de financiamientos – el microcrédito y otros – para los microempresarios, debido al difícil acceso que tienen a los créditos ofrecidos por la banca tradicional y por las tasas de interés cobradas por los mismos.

En ese mismo año se crea el Banco del Pueblo Soberano C.A, como una institución de carácter crediticio para favorecer, potenciar el empleo y la economía popular[9] a los clientes provenientes de niveles socio-económicos bajos. Pero para Diciembre del año 1998 se había creado el Banco de la Gente Emprendedora (BANGENTE)[10], una

[8] Articulo N° 308, Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999).

[9] La economía popular es el conjunto de actividades económicas y prácticas sociales desarrolladas por los sectores informales con miras a garantizar – a través de la utilización de su propia fuerza de trabajo y recursos disponibles – la satisfacción de las necesidades básicas tanto materiales como inmateriales.

[10] Producto de la iniciativa del Banco Caribe, las ONGs CESAP, Fundación Eugenio Mendoza y Vivienda Popular y donantes internacionales como BID, CAF y otros.

institución financiera privada destinada en exclusivo al otorgamiento de microcréditos, regida por la Ley General de Bancos y Otras Instituciones Financieras.

A partir del año 2001 se establecen leyes y resoluciones para generar un entorno normativo e institucional para fomentar y estructurar las actividades microfinancieras en Venezuela:

- Para el año 2001 se redacta y entra en vigencia la Ley de Creación, Estímulo, Promoción y Desarrollo del Sistema Microfinanciero publicada en Gaceta Oficial N° 37.076, con la finalidad de apoyar, desarrollar y fortalecer todo lo referente al sistema Microfinanciero.

- En el año 2002 se emite la resolución N° 010.02, indicando las normas a la clasificación de riesgos de la cartera de microcréditos y cálculos de sus provisiones para todas las instituciones que se rigen por la Ley de Bancos y Otras Instituciones Financieras.

- Por último, en el año 2006 se crea la Ley de Consejos Comunales, que tiene por objeto crear, desarrollar y regular la conformación, integración, organización y funcionamiento de los consejos o bancos comunales; y su relación con los órganos del Estado, para la formulación, ejecución, control y evaluación de políticas públicas. Según Ochoa Isis (2011)[11] informo que se han conformado

[11] Ministra del Poder Popular para las Comunas Ochoa Isis informa en la fecha 11 de abril del 2011 en el acto de celebración de los cinco (5) años de la Ley Orgánica de Consejos Comunales sobre el número de consejos y bancos comunales en Venezuela. Ver gestionmunicipal.net.ve.

41.600 consejos comunales en Venezuela y que el Ejecutivo Hugo R. Chávez ha implantado 52 Bancos Comunales.

Considerando las dimensiones descritas con anterioridad, existe un importante mercado potencial para prestar servicios financieros a los microempresarios por lo que un número de bancos universales han ingresado a este mercado, observando oportunidades para obtener utilidades y cumplir con objetivos sociales; también las regulaciones existentes en Venezuela exigen a los bancos comerciales, privados y públicos a proporcionar servicios financieros –en la mayoría microcréditos – a segmentos de la población que no han tenido acceso a los servicios tradicionales de la banca, como lo son las microempresas. Son diversos los bancos comerciales que han accedido a este mercado, entre los que se encuentran Mercantil Banco Universal, Bancrecer S.A, creado bajo la tutela del Banco de Venezuela con la figura de Banco de Desarrollo, y Banca Comunitaria Banesco, diseñada como una Vicepresidencia de Banesco Banco Universal.

Entre las instituciones microfinancieras de capital público se encuentra, Banco del Pueblo Soberano, Banco de la Mujer, Banco de Desarrollo Económico y Social de Venezuela (BANDES) y otros.

## 5.2 Marco legal

En Venezuela la atención creciente que ha surgido por el tema del microcrédito, debido a exitosas experiencias e impactos que existen en América Latina en materia de microfinanzas, se ha traducido en la elaboración y aprobación de la Ley de Creación, Estimulo, Promoción y Desarrollo del Sistema Microfinanciero publicada en Gaceta Oficial N° 37.076[12]. Este instrumento legal procura establecer un marco institucional y regulatorio para que exista un desarrollo en el corto y largo plazo de las actividades microfinancieras en el país. La ley tiene como principal objeto:

> *"... crear, estimular, proporcionar y desarrollar el sistema microfinanciero, para atender la economía popular y alternativa, a los fines de su propia incorporación a la dinámica del desarrollo económico y social"*[13].

En la presente ley se definen varios conceptos en materia de microfinanzas:

1) *Sistema Microfinanciero:* Conjunto de entes u organizaciones públicos o privados que mediante el otorgamiento de servicios financieros y no financieros; fomenten, promocionen, intermedien, o financien tanto a personas naturales; sean autoempleadas, desempleadas, y microempresarios, como a personas jurídicas organizadas en unidades asociativas o microempresas, en áreas rurales y urbanas.

[12] Publicada el 22 de marzo del 2011.

[13] Artículo N° 1, Ley de Creación, Estimulo, Promoción y Desarrollo del Sistema Microfinanciero.

2) *Microempresario:* Persona natural o jurídica, que bajo cualquier forma de organización o gestión productiva, desarrolle o tenga iniciativas para realizar actividades de comercialización, prestación de servicios, transformación y producción industrial, agrícola o artesanal de bienes. En el caso de persona jurídica, deberá contar con un número total no mayor de diez (10) trabajadores y trabajadoras o generar ventas anuales hasta por la cantidad de nueve mil unidades tributarias (9000 U.T).

3) *Servicios Financieros:* Productos e instrumentos financieros prestados por los entes u organismos públicos o privados para facilitar y promover el desarrollo de los usuarios del sistema microfinanciero.

4) *Servicios No Financieros:* programas, proyectos, instrumentos y acciones para el adiestramiento, capacitación, asistencia tecnológica, productiva y otros, prestados por los entes u organizaciones públicos o privados a los usuarios del sistema microfinanciero.

5) *Microcrédito:* crédito concedido a los usuarios del sistema microfinanciero con o sin intereses, destinado a financiar actividades de producción comercialización o servicios, cuya fuente principal de pago lo constituya el producto de los ingresos generados por dichas actividades.

La ley describe que la actividad objeto será desarrollada por entes como Asociaciones Civiles, Fundaciones, Fondos, Cooperativas de Ahorro y Crédito y otras

organizaciones públicas o privadas constituidas para prestar el servicio microfinanciero adoptando o no la forma de banco; también podrán ser incorporados al sistema microfinanciero aquellas instituciones financieras regidas por la Ley General de Bancos y Otras Instituciones Financieras que quieran prestar dichos servicios. Estas instituciones deben ser diligentes en el retorno y la recuperación de los recursos económicos y la sustentabilidad del sistema en forma eficiente y oportuna[14].

Los entes de ejecución, son los encargados de realizar acciones para el adiestramiento, capacitación y asistencia tecnológica e materias de constitución, organización y gestión de la actividad microfinanciera, así como para la producción, comercialización de los bienes y servicios, con la finalidad de incrementar la productividad y competitividad en el mercado –artículo N° 7-.

La Ley de Creación, Estimulo, Promoción y Desarrollo del Sistema Microfinanciero constituye los criterios para el otorgamiento de los créditos a los clientes del sector microfinanciero –artículo N° 15- , basados en:

- El análisis crediticio esta soportado en el conocimiento de la persona, la voluntad moral para honrar sus obligaciones, su unidad económica familiar, el entorno social y sus potencialidades.
- Flexibilización de los requisitos y facilitación en los trámites administrativos.

[14] Artículos N° 3 y 4. Ley de Creación, Estimulo, Promoción y Desarrollo del Sistema Microfinanciero.

- El incremento progresivo de los montos de los préstamos al usuario, en función al cumplimiento de sus pagos.
- Los créditos serán otorgados, con o sin intereses, fundamentándose en la oportunidad, la necesidad de acceso inmediato y el tiempo de recuperación de los mismos.

En el artículo N° 24 menciona, el Ejecutivo Nacional es el encargado de coordinar con los entes de ejecución, las acciones y decisiones necesarias para promover el desarrollo del sistema microfinanciero.

La Ley General de Bancos y Otras Instituciones Financieras indica el porcentaje mínimo de la cartera crediticia al otorgamiento de microcréditos:

... *"los bancos universales, bancos comerciales, entidades de ahorro y préstamo destinaran al otorgamiento de microcréditos en aquellas instituciones establecidas o por establecerse, que tengan por objeto crear, estimular, promover y desarrollar el sistema microfinanciero y microempresarial del país para atender a la economía popular y alternativa. Dicho porcentaje será de uno por ciento (1%) del capital del monto de la cartera crediticia al cierre del ejercicio semestral anterior, hasta alcanzar el tres por ciento (3%) en un plazo de dos (2) años".*

# CAPÍTULO III

## 1. MICROEMPRESA

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) define a la microempresa como aquella que cuenta con un máximo de diez (10) empleados y con activos totales inferiores al equivalente de US$20.000, excluyendo a sectores profesionales. La microempresa realiza una contribución importante al empleo, producción e ingreso nacional agregado en América Latina y el Caribe y a la promoción del talento, fortaleza y flexibilidad empresarial para hacer frente al dinamismo de la economía mundial; además es un vehículo importante para que las familias de bajos ingresos puedan aumentar los mismos, por medio de actividades productivas o de servicios regidas por la fuerza de trabajo.

Pero según Torres Mario (2006), argumenta que la definición de microempresa no es uniforme entre los países de América Latina; un estudio realizado a diez (10) países de la región, tomando como criterios cuantitativos el número de empleados o el valor de las ventas, concluyo que la microempresa es aquella que tiene entre uno (1) y cinco (5) a diez (10) empleados; la investigación arrojo que en Venezuela, la microempresa se define entre uno (1) a cinco (5) empleados.

Zevallos Emilio (2003), también realiza una aproximación a la heterogeneidad en la definición de microempresa en América Latina, tomando diversos criterios –empleo, activos, ventas y otros- para su conceptualización y a continuación se presentan los resultados:

***Tabla 1***. *Definición de Microempresa*

| | Criterios | Microempresa |
|---|---|---|
| Argentina[a] | Ventas | Hasta 0.5 |
| Bolivia[b] | Empleo | Hasta 10 |
| Chile[c] | Ventas | Hasta 2 400 |
| Colombia[d] | Empleo | Hasta 10 |
| Costa Rica[e] | Empleo | Hasta 10 |
| El Salvador[f] | Empleo | Hasta 4 |
| Guatemala[g] | Empleo | Hasta 10 |
| México[h] | Empleo | Hasta 30 |
| Panamá[i] | Ingresos | Hasta 150 000 |
| Venezuela[j] | Empleo | Hasta 10 |

Fuente: Zevallos, E. (2003). Micro, Pequeñas y Medianas Empresas en América Latina. Revista de la Cepal. N° 79.

En Venezuela según la Ley de Creación, Estimulo, Promoción y Desarrollo del Sistema Microfinanciero, una microempresa deberá contar con un número total no mayor de diez (10) trabajadores y trabajadoras o generar ventas anuales hasta por la cantidad de nueve mil unidades tributarias (9000 U.T)[15].

[15] La unidad tributaria para el año 2011 es de 76,00 Bs.F.

### 1.1 Tipos de Microempresa

Según Carpintero Samuel (1998), las microempresas se pueden dividir en tres grupos de amplios rasgos:

- Microempresas de supervivencia o de subsistencia: se originan por falta de alternativas de empleo, en su mayoría se dedican a actividades comerciales.
- Microempresa consolidada o de acumulación: son aquellas microempresas que han logrado mantenerse firmes en el mercado, abarcan por lo general de un (1) a cinco (5) empleados y tienen potencial de crecimiento.
- Microempresas dinámicas: son aquellas empresas que existen como punto intermedio entre las microempresas consolidadas y las pequeñas empresas, debido a que no cumplen con todos los requisitos del sector formal para optar por un crédito en las instituciones financieras formales como pequeñas empresas.

## 2. MICROEMPRESARIO

Según la Ley de Creación, Estimulo, Promoción y Desarrollo del Sistema Microfinanciero de Venezuela, el microempresario es toda persona natural o jurídica, que bajo cualquier forma de organización o gestión productiva, desarrolle o tenga

iniciativas para realizar actividades de comercialización, prestación de servicios, transformación y producción industrial, agrícola o artesanal de bienes.

### 2.1 El microempresario como emprendedor

Según Carpintero Samuel (1998), el microempresario se distingue por su espíritu emprendedor. Bilbao Arantza y Pachano Susana (2002), definen un concepto de emprendedor identificado con la dinámica actual en que vive el individuo, diciendo que: el emprendedor es una persona con un sueño, un objetivo, un deseo de crear, de innovar, que capta una oportunidad de negocio, que es capaz de "ver" su idea en forma terminada, que no se detiene ante los obstáculos y la persistencia y la tenacidad son características típicas de su comportamiento. La mayoría de las veces se emprende en un área de su especialidad, donde posee un conocimiento previo, donde gusta trabajar y su principal motivación es el logro, de allí se deriva la satisfacción y energía para seguir adelante con su empeño.

La confianza en sí mismo es uno de los rasgos que más resalta y de ahí se deriva que asuma riesgos, el emprendedor se arriesga porque siente una gran seguridad por lograr un objetivo. El emprendedor puede imaginar con precisión el resultado final, aunque puede trabajar bajo un plan, no se detiene a pensar en el proceso. Así es el verdadero emprendedor y así consigue su éxito.

Las características del emprendedor para Vainrub Roberto (2006) son atrevido, soñador, trabajador, líder, vendedor de ideas, detallista, independiente, testarudo, orientado a obtener resultados, activo, decisivo, curioso, conocedor de sus limitaciones, generoso y capacitado para adaptarse al cambio.

Vera Leonardo, Vivancos Francisco y Zambrano Luis (2002), argumentan que dentro de los sectores más empobrecidos se incluyen aquellos que no tienen la capacidad de emprender ningún tipo de actividad económica, bien sea porque carecen de habilidades personales o porque están tan desprovistos que no pueden desarrollar ninguna iniciativa en el entorno en que se desenvuelven, requiriendo programas de asistencia pública o transferencias directas.

Los autores mencionan que entre los pobres hay que distinguir aquellos que poseen capacidad emprendedora, debido a que no necesitan de estos programas, sino ayuda para emprender y mantener una actividad que le permita generar de manera sostenida ingresos, por lo que el crédito puede ser un medio efectivo para activar la capacidades empresariales – microempresariales - reprimidas por ausencia de acceso a los mercados financieros formales. Es necesario precisar que el microcrédito puede ser una vía expedita que puede hacer cruzar la línea de la pobreza, pero sólo en aquellos que poseen un impulso emprendedor.

En artículo publicado en el periódico de circulación nacional de Venezuela, el diario El Universal (Edición del 20 de septiembre del 2011), destaca que de acuerdo a

datos que maneja el Instituto Nacional de Estadística (INE), más de un tercio de los trabajadores laboran por cuenta propia, lo que significa que 3,9 millones de personas se destacan por su independencia al momento de trabajar y por consiguiente, por su capacidad emprendedora.

El organismo oficial reportó que para el mes de julio del presente año, el número de microempresarios aumentó 2,2% y destaca también que para este mismo mes se cuentan con 310.087 empleadores de empresas con menos de cinco (5) trabajadores en sus nóminas, todos identificados como pequeños emprendedores; y al hacer una comparación entre el mes de julio del año 2010 e igual mes del año 2011, existen 6.781 microempresarios más, esto demuestra una recuperación a pesar del entorno de crisis que transcurre en Venezuela y donde se presentan diversas dificultades a la hora de iniciar un negocio. Según datos del Banco Mundial, el país ocupa el puesto 172 entre 183 naciones analizadas en un ranking que determina en qué lugar del mundo existen más facilidades para hacer negocios.

Ante este panorama no debería lucir natural que los niveles de emprendimiento sean tan elevados en Venezuela; sin embargo hay un factor a favor a diferencia con los países de otras regiones; no existe la exigencia de capitales mínimos pagados ante un banco o ante un notario para inscribir un negocio en el país. Esto conlleva abrir las puertas para que los necesitados de la base piramidal puedan convertirse en emprendedores.

## 3. IMPACTO DE LAS MICROFINANZAS EN EL MICROEMPRESARIO

Romani Gianni (2002), argumenta que existe un impacto de las microfinanzas - el microcrédito en particular - sobre el microempresario; lo que la autora ha definido como "Cadena de Impactos" de las microfinanzas sobre el microempresario. La conceptualización sobre la "cadena de impactos" presenta un complejo grupo de relaciones de causa-efecto - dentro de las cuales a cada efecto le corresponde una causa -, su descripción es la siguiente: Los servicios microfinancieros llevan al cliente a modificar sus actividades microempresariales, llevando aumentar/disminuir los ingresos de la microempresa; el cambio en los ingresos de la microempresa produce cambios en el ingreso del hogar, logrando una mayor/menor seguridad económica en el hogar; el nivel de seguridad económica en el hogar lleva a cambios en los niveles educativos y habilidades de la familia, y en las oportunidades económicas y sociales.

Renaud Juliette e Iglesias María (2008), explican que las Instituciones Microfinancieras generan impactos positivos/negativos no sólo a nivel de la microempresa, mediante cambios en el ingreso, el empleo, los activos y el volumen de producción, sino que también a través de éstos se producen un "derrame" en los distintos ámbitos en donde el prestatario y su microempresa se hallan insertos, cuales son difíciles de identificar y cuantificar:

- *A nivel familiar/hogar:* el desarrollo de la microempresa contribuye al aumento neto de los ingresos de la familia/hogar y acumulación de activos. Los ingresos

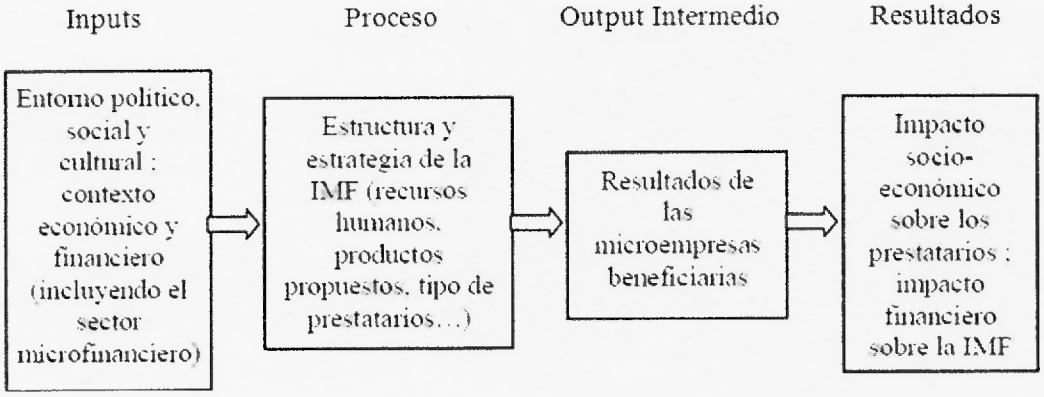
invertidos en activos, como los ahorros y la educación aumentan la seguridad económica de la familia/hogar al hacer posible que se cubran las necesidades básicas cuando el flujo de ingresos se interrumpe o disminuye.

- *A nivel individual:* el cambio se mide en la capacidad de los microempresarios – emprendedores - para tomar las decisiones de su negocio así como sus ingresos personales, permitiendo fortalecer la cartera económica del hogar, traduciéndose en un mejoramiento personal.

- *A nivel de la comunidad:* los microempresarios pueden proveer nuevas oportunidades de empleo, estimular los vínculos con otras microempresas y captar nuevos ingresos de fuentes externas ajenas a la comunidad.

Epstein Marc y Crame Christopher (2006), muestran el impacto de los microcréditos como una cadena de vínculos causales, proponen un modelo de explicación de los factores de éxito de una institución microfinanciera por un estudio de cuatro (4) niveles:

***Gráfico 3.*** *Factores de éxito de una Institución Microfinanciera*




Fuente: Epstein, M. y Crame, C. (2006). Alleviating Global Poverty through Microfinance: factors and measures of financial, economic and social performance. Rice University.

Siguiendo a los autores Angelelli Pablo y Prats Julia (2005), mencionan algunos factores que tienden a construir u obstaculizar el nacimiento y desarrollo de microempresas, influyendo sobre las potencialidades del impacto positivo del microcrédito:

*a) Condiciones sociales y económicas*

En sociedades con distribución del ingreso poco equitativo es de esperarse que buena parte de la población acceda a una educación o a ingresos básicos que les permitan ahorrar para emprender. El nivel de ingreso per-cápita influye en el emprendimiento, si es elevado, incide sobre el volumen y la diversidad de la demanda de bienes y servicios, aumenta las oportunidades para el surgimiento de nuevos negocios. Las condiciones macroeconómicas, también inciden sobre los emprendedores, identifican oportunidades y deciden si pueden emprender el objetivo propuesto. La

estabilidad y el crecimiento económico, es otra condición importante sobre las expectativas de la persona para decidir, si se puede enfrascar en el proyecto o no.

*b) Cultura y sistema educativo*

En una sociedad las normas y valores se identifican con la cultura, los factores culturales inciden sobre la formación de un emprendedor –microempresario-, en sociedades favorables a la cultura empresarial, tienen el espíritu de emprender para ganar reconocimiento social, para ser independiente o para seguir los pasos de otros empresarios que admiran; el sistema educativo también juega un papel importante en el espíritu emprendedor, porque puede formar estudiantes con alta motivación para emprender.

*c) Estructura y dinámica productiva*

La estructura productiva condiciona las experiencias laborales y profesionales que las personas pueden adquirir antes de ser empresarios, contribuyen a diversos grados de desarrollo de competencias emprendedoras de la población trabajadora. Por ejemplo, las micros y pequeñas empresas dan origen a emprendedores por ser individuos que conocen y están integrados en toda la dinámica del proceso productivo y administrativo del negocio, alcanzan una comprensión más global de la función empresarial que en las grandes corporaciones.

*d) Redes del emprendedor*

Constituyen un factor importante para el desarrollo del emprendedor, son redes sociales - familias, amigos -, las institucionales - asociaciones empresariales, agencia de desarrollo y otros -, y comerciales - proveedores, clientes -, todas facilitan los recursos necesarios para impulsar algún proceso del microempresario.

*e) Mercado de factores*

Los factores productivos y servicios especializados inciden en la etapa de lanzamiento del negocio y de su desarrollo inicial - financiamiento y capital - es de importancia para montar la microempresa y los primeros años de existencia, así como la existencia y utilización de las distintas fuentes de financiamiento - préstamos bancarios, capital de riesgo, inversores privados, aportes públicos, créditos comerciales y microcréditos -.

*f) Regulaciones y políticas*

Se refiere al conjunto de normas y políticas que inciden sobre la creación de la microempresa - impuestos, trámites para formalizar la firma, iniciativa y programas de fomento -. La creación de nuevos negocios se ve favorecida en aquellos ámbitos donde existe un adecuado apoyo para los emprendedores y para quienes desean crecer las microempresas. Hoy en día, el estudio de políticas e instituciones que fomentan la empresarialidad, ha crecido en los últimos años e irá en aumento el número de países que instrumentan estas iniciativas, porque el objetivo es estimular el emprendimiento

# CAPÍTULO IV

La presente investigación se enfoca en el impacto que tiene el microcrédito en el transportista del sector transporte público urbano, por consiguiente es conveniente definir la importancia del transporte con sus características dentro del ámbito económico local y mundial. Pasando después a definir el transporte público urbano y sus características propias dentro de la ciudad de Caracas.

## 1. EL TRANSPORTE

Los medios de transporte han jugado un papel fundamental en el desarrollo de la sociedad hasta convertirse en lo que es hoy en día. El ser humano siempre ha tenido la necesidad de movilizarse y desplazar bienes de un lugar a otro. Cómo explica Alceda (1997) *"todo movimiento humano o de bienes económicos, responde a un propósito que a menudo trasciende la intención original"*. Al principio se valía del uso de animales, pero con la invención de la rueda y de la utilización de nuevos combustibles y materiales, el ser humano ha logrado evolucionar sus medios de transporte. Para finales del siglo XIX y principios del siglo XX, según Ramos (2010), las innovaciones se dieron de forma acelerada y se necesitó de mucho tiempo para resolver los problemas operativos que se iban presentando. Alceda (1997) afirma que si bien la sociedad ha

disfrutado de las facilidades que les han brindado los transporte, también ha padecido las desventajas que representa un servicio de transporte deficiente. El mismo autor indica que el transporte integra o desarticula a la sociedad porque:

- El desarrollo de la sociedad depende de los vínculos que existan entre sus miembros. Estos vínculos le permiten realizar las transacciones de compra y venta de productos y servicios, transacciones financieras y la participación en actividades culturales.

- Facilita o dificulta la disponibilidad oportuna del mercado laboral. Esto significa otorgar el fácil acceso de la masa trabajadora a los lugares de trabajo ya que de lo contrario esto afectaría de manera negativa a la economía.

- Todo evento ocasional o emergente depende de la efectividad de los transportes.

Así mismo los medios de transporte pueden solucionar de forma correcta determinados problemas de comunicación, pero en otros casos la efectividad no resulta ser la misma al emplear el mismo tipo de transporte. Según el ejemplo empleado por Alceda (1997) *"para la distribución de bienes a granel en el interior de las ciudades resulta muy efectiva la transportación en pequeñas unidades motorizadas –de manera preferible eléctricas-; estos mismos vehículos serían poco eficientes para el traslado de grandes volúmenes sobre distancias largas"*.

## 2. EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

El desenvolvimiento de las economías actuales y la concentración del empleo en las principales ciudades de cada país, ha generado como consecuencia el traslado de sus ciudadanos del campo a la ciudad. Esto ha significado un elevado crecimiento de la población en determinadas ciudades que genera crecimientos en la demanda de productos y servicios en estas localidades. Uno de los servicios más afectados por este crecimiento poblacional en las ciudades es el transporte público.

Según Molinero y Sánchez (2005), el transporte urbano está conformado por el transporte de alquiler y por el transporte público. El transporte de alquiler es el que permite el traslado al lugar deseado por el usuario por medio del pago de una tarifa en vehículos proporcionados por un operador, chofer o empleado, entre estos se encuentran el taxi - los servicios en respuesta a la demanda -, y otros; mientras que el transporte público son aquellos que operan con rutas y horarios fijos a cambio del pago de una tarifa regida y/o establecida por los organismos oficiales y/o privados de cada localidad

### 2.1. Autobuses

Una de las formas más comunes de ofrecer el servicio de transporte público de superficie es el autobús. Según Molinero y Sánchez (2005), los autobuses poseen las siguientes características generales:

- *Capacidad de operar en casi cualquier calle:* esto permite la designación de las rutas y paradas en cualquier calle y ubicación de la ciudad.

- *Costos de inversión bajo:* cómo comparte el derecho de vía con otros vehículos, no necesita de una inversión en infraestructura específica para su uso, ni de gastos importantes para las modificaciones de rutas y paradas.

- *Unidades de transporte con capacidad limitada:* al no poseer una capacidad grande, son utilizados para rutas con volúmenes bajos de pasajeros.

Si bien los autobuses presentan unas características propias que lo hacen el indicado para ciertas rutas urbanas, los autores recomiendan que *"en aquellos corredores donde el volumen de pasajeros transportados a la hora de máxima demanda excede de los 15.000 pasajeros, es recomendable buscar soluciones alternas de otros medios de transporte de mayor capacidad debido a que la productividad laboral y el rendimiento se disminuye, así como la calidad del servicio"*.

## 4. EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN VENEZUELA

Para la década de los años setenta, según Iam Thomson (2001), se evidenciaba en algunos países de América Latina la participación del Estado como operador - en menor proporción que el sector privado - del transporte público. Esta situación fue

cambiando y para el año 1998 sólo unas pocas ciudades seguían teniendo el manejo del transporte público en manos del Estado por pequeña que fuera. Venezuela no escapa de esta realidad y además se ubica entre los países que todavía para finales de la década de los noventa poseía algún tipo de manejo por parte del gobierno nacional el transporte público.

Según Ramos (2010), son diversos los factores que han determinado la disposición del sistema de transportes en Venezuela entre los que menciona: *"la localización geográfica, la historia, la política económica, el peso del petróleo, los asentamientos de población, las peculiaridades regionales y fronterizas, así como las formulaciones llevadas a cabo por los organismos encargados de la política del transporte"*.

La planificación y buena gestión de los servicios de transporte público debe tomar en consideración diversos factores que determinan el buen servicio prestado. Si bien es cierto que, según Ocaña y Urdaneta (2005), el sistema de transporte urbano (STU) es *"la conjunción de tres grandes subsistemas: transporte público, tránsito e infraestructura (vial y de transporte)"*, también es necesario considerar el efecto que genera en el usuario la calidad del servicio en cuanto al mantenimiento, limpieza e imagen de las unidades que prestan el servicio. Según los autores, el objetivo de una política de transporte no se basa únicamente en movilizar a los usuarios, sino también se debe enfocar en aumentar el bienestar de los habitantes y la productividad urbana.

Para Alceda (1997), es necesario satisfacer tres exigencias fundamentales para atender las necesidades del transporte: *"seguridad, eficiencia y rendimiento económico"*; los tres requisitos deben ser cumplidos con la mayor efectividad posible para poder ofrecer un servicio de calidad en los transportes. Con la intención de cumplir las exigencias anteriores, es necesario con el tiempo reemplazar los vehículos. Las causas mencionadas por Alceda son las siguientes:

- Características funcionales inaceptables: no está en condiciones para prestar el servicio.
- Término de su capacidad de producción: el vehículo ya no funciona.
- Existencia de bienes perfeccionados con menores costos de producción.

## 5. EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN LA CIUDAD DE CARACAS

Según Guardia y Ocaña (2005):

> *"la falta de información sobre las rutas de los colectivos, las innumerables colas de gente, la espera y el tiempo perdido en movilizarse, el tráfico y congestión en las vías, el deterioro de la vialidad urbana, el mal mantenimiento y falta de limpieza de las unidades, el desgaste de los asientos, la sobrecarga de las unidades de transporte público durante los periodos pico, y la falta de coordinación en el servicio, dan cuenta de un importante problema de transporte en las principales ciudades venezolanas".*

Parte de estos problemas descritos se deben al problema del congestionamiento en las ciudades más importantes del país. De esta realidad no escapa la ciudad de Caracas, en la cual el parque automotor en circulación, según datos del Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT), es de 1.025.265 que representa el 38% del total del país. Entre el total se encuentran los vehículos de alquiler y colectivos que para el año 2002 eran de 118.925 y 26.383 de manera respectiva.

Según el Instituto Metropolitano de Transporte (INMETRA), para el año 2006 el sistema de transporte colectivo urbano de la ciudad de Caracas, estaba conformado por el Sistema de Transporte Masivo y el Sistema de Transporte Colectivo de Superficie. Este último conformado por 229 operadoras privadas y 2 operadoras públicas en dos tipos de rutas urbanas que son las intermunicipales y las municipales. Los tipos de vehículos utilizados en la ciudad de Caracas son los autobuses, minibuses y rústicos. Los datos del transporte colectivo urbano para el año 2006 se muestran en la siguiente tabla:

***TABLA 2.*** *Transporte Colectivo Urbano de Superficie en ciudad de Caracas. Año 2006*

| Ámbito | No. Organizaciones | No. Rutas | No. Vehículos | | | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Autobús | Minibús | Rústicos | |
| Distrito Metropolitano | 43 | 83 | 204 | 2.714 | 30 | 2.948 |
| Libertador | 121 | 303 | 783 | 5.597 | 4.300 | 10.680 |
| Sucre | 50 | 85 | 101 | 1.596 | 1.152 | 2.849 |
| Baruta | 13 | 28 | 98 | 789 | 108 | 995 |
| Chacao | 2 | 3 | 0 | 33 | - | 33 |
| El Hatillo | 2 | 12 | 34 | 138 | 101 | 273 |
| TOTAL | 231 | 514 | 1.220 | 10.867 | 5.691 | 17.778 |

Fuente: Instituto Metropolitano de Transporte (INMETRA). Alcandía del Distrito Metropolitano de Caracas.

### 5.1 Bloque del Oeste

En entrevista realizada al Sr. Alfredo Jiménez Ardila,, Presidente de el "Bloque del Oeste" y "de la Asociación Civil de Conductores": Casalta, Chacaíto y El Cafetal, se obtuvo toda esta extensa información sobre el proceso que ha venido gestándose en el desarrollo del negocio del transporte público urbano de esta zona de la capital; y de la vocería de esta persona, que evidencia la evolución que ha venido teniendo el negocio, no sólo como servicio para la comunidad, sino también, el crecimiento alcanzado para todos los integrantes y socios de las Asociaciones. A continuación se reseña la información suministrada por esta persona como vocera de este sector:

El Bloque del Oeste es una organización que reúne a cincuenta y cuatro asociaciones civiles y cooperativas de transporte público urbano de rutas urbanas y troncales, que funcionan en la Parroquia Sucre del Municipio Libertador del Distrito Capital. Está constituido por las siguientes zonas: Casalta, Propatria, El Junquito, El Amparo, Altos de Cútira, Carretera Vieja Caracas-La Guaira, Los Magallanes de Catia, 23 de Enero, y Altos de Lídice. Sólo siete (7) de las cincuenta y cuatro asociaciones cubren rutas que abarcan zonas fuera del Municipio Libertador.

Sus integrantes son todos los presidentes de las asociaciones civiles y cooperativas de transporte público que integran el bloque; cuya labor es discutir, aportar soluciones e ideas para resolver los problemas que se presentan en las asociaciones y en el sector de transporte público, como es la problemática relacionada

con la seguridad de los transportistas y pasajeros, los aumentos de pasajes y los del acontecer diario que vive un servicio tan complejo como es el transporte.

En la actualidad el Bloque del Oeste está conformado por 5000 transportistas y su directiva está integrada por los nueve de los presidentes que pertenecen a las asociaciones civiles y cooperativas. Estos nueve miembros de la directiva tienen los cargos de Presidente, Vicepresidente, Secretario de Finanzas, Director Ejecutivo y Tribunal Disciplinario.

El Bloque del Oeste, debido al número de socios que posee cuenta con dos (2) organizaciones muy representativas: la Asociación Civil de Conductores Casalta, Chacaíto y el Cafetal ; y la Asociación Civil Propatria, Carmelitas y Chacaíto,

Es importante como se menciona en párrafo anterior, presentar una reseña de la evolución de estas dos (2) asociaciones con el propósito de conocer el desarrollo que han tenido las mismas en el sector en la Parroquia Sucre:

- ***Asociación Civil de Conductores Casalta-Chacaíto-El Cafetal***

La Asociación fue fundada el 19 de mayo de 1959, bajo el nombre de Unión de Conductores Casalta, Chacaíto, Las Mercedes. La Asociación fue creada por cinco (5) socios pertenecientes a la Asociación Civil Propatria, Carmelitas, Chacaíto, quienes se retiraron de está asociación para emprender su nuevo proyecto. La Asociación

comenzó a trabajar con treinta (30) socios quienes eran poseedores de carros de cinco puestos y debían hacer una inscripción como socios por el valor de Bs. 30,00 para esa época. En el mes de agosto de ese mismo año, es elegida la primera junta directiva de esa nueva asociación, quienes tienen la tarea de conseguir toda la permisología requerida para la prestación del servicio. Esa nueva junta directiva, se encargo de diseñar los estatutos sociales y formalizar toda la documentación, para la adquisición de un local para su sede, ubicado en la calle El Carmen de la Avenida Sucre, a un precio de compra de Bs. 35.000; además de la creación y puesta en marcha de planes recreacionales, de cultura y deporte para sus integrantes y sus familias.

Para el año 1965, los transportistas protagonizaron una huelga en la ciudad capital, desencadenando por mandato del Ministerio de Relaciones Interiores, la cancelación de la permisologia como Asociación; pero con el dialogo, se logro que fueran restablecidos y asignados bajo la condición de formalizar una nueva acta constitutiva, motivo que origino el cambio de nombre de la Asociación de Unión de Conductores de Casalta, Chacaíto, Las Mercedes a Bloque del Oeste.

Esta Asociación a principio de los años setenta, comenzaron con el servicio de transporte en unidades de nueve (9) puestos. Para los años ochenta, realizaron las gestiones para comenzar a operar con unidades de quince (15), veinticuatro (24), veintiocho (28) y treinta y dos (32) puestos, estas últimas unidades en la actualidad tienen vigencia y son las utilizadas y las que adquieren para prestar el servicio de transporte a la ciudad por su gran capacidad.

La Asociación tiene 300 cupos disponibles, para septiembre del presente año, cuenta con 265 unidades activas que pertenecen a 265 socios. Todos los socios han recibido en alguna oportunidad microcréditos de las diversas instituciones financieras que los ofrecen entre sus productos financieros y la mayoría de los casos han recibido más de uno.

La Asociación emplea el microcrédito como herramienta de financiamiento desde el año 2003. En años anteriores no tan lejanos, algunos socios recibieron financiamiento de la Fundación Fondo Nacional de Transporte Urbano (FONTUR), pero la mayoría de sus integrantes para poder adquirir una nueva unidad o repotenciar la existente, debían recurrir a los prestamistas informales para obtener los recursos o financiamiento; poniendo en riesgos sus unidades con un embargo, al no poder cumplir con sus obligaciones.

El microcrédito para la Asociación se ha convertido en su principal fuente de financiamiento y gracias a los ingresos que perciben los socios con las unidades que prestan el servicio de transporte en la ciudad capital, los cuales a su vez ofrecen un aporte a la misma. La Asociación puede disponer de un fondo para prestar dinero a los socios para atender necesidades e imprevistos que puedan tener en un momento dado con las unidades.

De acuerdo a la Junta Directiva de la Asociación, desde que han estado recibiendo microcréditos, han podido mejorar las condiciones de la Sede actual, han

adquirido computadoras, un servidor, aires acondicionados, mesas y escritorios nuevos. También les ha permito poder aumentar el número de empleados, de una (1) sola persona que tenían, la secretaria, han crecido en personal a ocho (8) empleados: secretarias, parquero y personal de mantenimiento. Además, durante este año adquirieron un galpón que le están haciendo las remodelaciones necesarias para mudar la Sede. Entre, otras de las cosas que planean hacer en la nueva sede es un estacionamiento para las unidades y un taller mecánico, además de las oficinas administrativas. En los momentos, los socios cuentan con "Mi Grúa" , unidad que fue adquirida por la Asociación para prestar el servicio a todas las unidades de transporte.

La Asociación en un trabajo en conjunto con instituciones financieras como Banco Mercantil, Banca Comunitaria Banesco, Mi Banco, Banauge, Bangente, y la empresa Encava C.A., han emprendido el proyecto "Fondo de Sustitución de Flota por Iniciativa Propia" que les ha permitió renovar la flota de vehículos en un 80%[16]. La intención del proyecto es crear un vínculo entre Transportista, Banco y Asociación que permita el cumplimiento de los pagos de los créditos por parte del transportista que asegure la posibilidad de financiamiento futuro para el resto de los miembros de la Asociación y mejorar así la flota y la calidad de vida de los transportistas.

[16] Datos suministrados por la Junta Directiva de la Asociación.

La obtención de microcréditos ha permitido que para el presente año, el 80% de las unidades sean de gasoil, a diferencia de antes, que sólo era el 20%[17]. Las unidades de gasoil representan beneficio para el negocio, porque son menos propensas a sufrir daños mecánicos y el combustible es más económico. Los microcréditos también han sido adquiridos por transportistas para mejorar otras características de las unidades, como la latonería, la pintura, la tapicería, la compra de cauchos y mecánica en general que permiten mejorar el aspecto físico de las unidades.

- ***Asociación Civil Propatria-Carmelitas-Chacaíto***

La Asociación Civil Propatria, Carmelitas, Chacaíto fue fundada el 18 de septiembre de 1956 en el sector de Pérez Bonalde con 100 socios. En un comienzo el servicio se ofrecía sólo con taxis, se llamaban "carros por puesto". Para 1970 comenzaron a trabajar con unidades Dodge con capacidad para veinticuatro (24) puestos, incorporándolas en forma definitiva para 1984, como las unidades de transporte para la prestación del servicio y con el sistema de combustible de gasolina. Sólo en la década de los años noventa, empezaron a cambiar las unidades, a unidades Encava con capacidad para treinta (36) puestos y con el sistema de combustible gasoil, conservando algunas unidades Dodge que se fueron reemplazando poco a poco.

[17] Cifras aproximadas.

Esta Asociación en la actualidad está conformada por 330 socios, para septiembre del presente año, sólo 310 están activos, esto se traduce en 310 unidades activas para el momento. Los otros 20 socios han vendido la unidad de su propiedad y están a la espera de adquirir una nueva.

Estos transportistas también obtenían el financiamiento para la adquisición de sus unidades de prestamistas informales, de concesionarios y de familiares. Y sólo a partir del año 2006, empezaron a utilizar el microcrédito como su principal fuente de financiamiento y así se mantiene hasta los momentos, para adquisición de nuevas unidades o repotenciación de las ya existentes.

Posterior a que los transportistas recibieran microcréditos, la Asociación pudo adquirir en el año 2007, una sede y tienen planes para construir una nueva, en las parcelas donde se ubica la antigua sede, donde puedan tener estacionamiento propio, canchas deportivas, comedor, consultorio y oficinas. La Asociación ha podido renovar las computadoras y el mobiliario de sus oficinas.

De acuerdo a la junta directiva de la Asociación, el 60% de los socios han obtenido microcréditos y afirman que aquellos que no han obtenido microcrédito, es porque son personas mayores que no quieren tener deudas o que por su edad no son beneficiados con la otorgación de los créditos.

De información recogida por un vocero de las Asociaciones, las trecientos treinta (330) unidades que están en funcionamiento para septiembre del presenta año, el 20%

han sido adquiridas por el otorgamiento de microcréditos y el 40% han sido mejoradas con la adquisición del microcrédito, en arreglos de latonería, pintura, tapicería, cauchos y mecánica en general. Esto ha permitido que las unidades de esta Asociación estén en mejores condiciones para ofrecer el servicio de transporte público.

Es importante señalar también, que el microcrédito ha contribuido con al Asociación al poder pasar, ciento veinte (120) unidades a gasoil de cientos sesenta (160) unidades que se tiene con el sistema de combustible de gasolina; generando una mejora en el negocio del transportista por la reducción en los costos de reparación del vehículo y combustible.

### 4.1.1. El Transportista Bloque del Oeste como Microempresario y Emprendedor

Los transportista miembros del Bloque del Oeste de la ciudad de Caracas son considerados microempresarios dado que cumplen con las características del microempresario descritas en la ley de Creación, Estimulo, Promoción y Desarrollo del Sistema Microfinanciero. Estos microempresarios prestan el servicio de transporte público urbano y poseen menos de diez (10) trabajadores, o en el caso de este sector, avances, y además no generan ventas anuales que alcancen las nueve mil unidades tributarias (9.000 U.T.).

Los microempresarios de este sector son considerados como parte de la economía informal, dado que por lo general no llevan una contabilidad formal y además no pagan o evaden el pago de impuestos.

Se considera que los transportistas del sector de servicios de transporte público urbano son emprendedores ya que decidieron desarrollar una actividad económica tomando riesgos e innovando en la búsqueda de ofrecer un servicio de mejor calidad para los usuarios, y en la creación de formas y mecanismos que faciliten el acceso a financiamientos y beneficios a los miembros de las asociaciones y cooperativas a las que pertenecen; como ejemplo se puede citar a la Asociación Casalta-Chacaíto-El Cafetal, por medio del proyecto "Fondo de Sustitución de Flota por Iniciativa Propia", que fue una idea que surgió entre los miembros de la asociación, ha podido renovar el 80% de su flota.

José Luís Montolla, expresidente de la Asociación Civil Propatria-Carmelita-Chacaíto, afirma que muchos de los transportistas son gente del campo que se vino a la ciudad buscando fortuna y que cada quien actúa según sus criterios buscando la forma de pagar su crédito, bien sea tratando de tener ingresos mayores a sus deudas, alquilando la unidad de transporte a avances –transportistas que no poseen una unidad productiva propia- o tratar de hacer la jornada de trabajo lo más productivo posible a pesar del tráfico[18].

[18] Javier Brassesco. "Cuando nos atracan nadie nos pregunta si somos o no chavistas". El Universal. 15/08/2011. Pag. 3-2.

Otra manera de ejemplificar esta situación es por el hecho de que algunos de los transportistas que en la actualidad poseen unidades propias, en algún momento fueron avances, lo que significa que no tenían unidades y que tomaron el riesgo de invertir una suma de dinero que pudo haber sido alcanzada por medio de financiamiento a altas tasas con prestamistas informales.

# CAPÍTULO V

## 1. MARCO METODOLÓGICO

El presente capítulo tiene como objetivo definir la metodología que se aplicó para medir el impacto del microcrédito sobre el microempresario del sector de transporte urbano. Para su desarrollo, fue necesario definir los conceptos básicos de microfinanzas, microcréditos, instituciones microfinancieras, economía informal, microempresa, microempresario, impacto de las microfinanzas en el microempresario y sector transporte urbano; para obtener los conocimientos necesarios, poder aplicarlos y comprobarlos, en el impacto del microcrédito en el grupo de análisis seleccionado.

En la investigación se procuró alcanzar una aproximación de como el microempresario al tener acceso al microcrédito, contribuye en la productividad, eficiencia y rentabilidad de su negocio, porque pudo tener una o más unidades de transporte de mayor capacidad de producción y/o repotenciar aquellas que no estaban aptas para ofrecer un servicio colectivo a la comunidad; y el segundo efecto a medir, es el impacto que pudo alcanzar el microcrédito en el hogar del microempresario, midiendo si hubo un aumento en el ingreso de su familia, permitiendo mejoras en la vivienda y educación de sus hijos, adquisición de nuevos activos para su hogar y si aumentó el nivel de recreación y entretenimiento de su familia. El objetivo de la medición de ambos efectos fue para comprobar si existió una "cadena de impactos" causada por el

microcrédito sobre el negocio del microempresario y por consiguiente sobre el nivel bienestar de su hogar.

Para la medición de la productividad, eficiencia y rentabilidad del negocio una vez que el microempresario adquiere el microcrédito, se efectuó un análisis horizontal para analizar las tendencias, tomando razones financieras que se adaptaran al contexto de una microempresa de un transportista, escogiendo cinco (5) indicadores de eficiencia y productividad que se relacionaron entre los años, para conocer si hubo a través de los préstamos sucesivos un uso eficiente de los insumos – unidad de transporte y mano de obra- y rendimiento de los activos en el negocio del transportista a través de los años; y se tomó tres (3) indicadores de rentabilidad que permitieron medir la capacidad de generación de ganancias del negocio:

*a) Indicadores de eficiencia y productividad*

- **Costos de Ventas/Ventas Totales**: Indica las ventas que se utilizan para los costos de ventas de la unidad productiva.
- **Ventas Totales/ Activos Totales**: Mide el rendimiento de los activos en las ventas.
- **Ventas Totales/ Horas Trabajadas**: Muestra el ingreso por horas mensuales trabajadas.

- **Crecimiento de Capacidad de Producción:** Mide si hubo un crecimiento de la capacidad de producción del negocio entre periodos; la capacidad de producción es el máximo nivel de producción que puede ofrecer una estructura económica determinada.

- **Producción/insumos:** es una media de eficiencia de producción. Para el presente estudio se escogió como producción los pasajeros atendidos por el número de unidades de transporte y como insumos las horas trabajadas –Pasajeros/Horas Trabajadas- , esta razón financiera mide cuantos pasajeros se atendieron por hora trabajada del negocio del microempresario.

*b)* *Indicadores de Rentabilidad*

- **Utilidad Neta/ Activos Promedios**: La rentabilidad sobre activo (ROA en siglas en inglés), indica las ganancias en términos de la inversión total en el negocio, es considerada una medida de eficiencia con que se utilizan los activos para generar ganancias.

- **Utilidad Neta/ Patrimonio**: La rentabilidad sobre patrimonio (ROE), indica las ganancias en términos del capital invertido por el microempresario.

- **Utilidad Neta/ Ventas Totales**: El margen neto de utilidad, indica las ganancias en términos de las ventas.

En relación al análisis horizontal que se llevó a cabo en el estudio, fue importante calcular los indicadores y las variaciones de los montos en términos nominales y reales; este último por la existencia de un entorno de elevada inflación en la economía venezolana; todas las cifras utilizadas que contenían los balances generales y estados de ganancias y pérdidas de los negocios de los transportistas fueron deflactadas desde la fecha del otorgamiento de cada microcrédito hasta el mes de agosto del año 2011.[19]

También se analizó un estudio de investigación efectuado en años anteriores, sobre el tema del incremento de la productividad de un negocio luego de la adquisición del microcrédito, realizado y dirigido al sector comercial, de servicio y de producción, donde se aplicaron indicadores que demostraron el efecto positivo del microcrédito en estos diferentes negocios seleccionados[20]; se abordó para el desarrollo del presente trabajo de investigación que se focaliza sólo en el sector servicio de transporte público urbano, algunos indicadores aplicados en el estudio anterior que demuestran el efecto positivo y miden el incremento de la productividad de este tipo de negocio.

---

[19] El cálculo del deflactor se ubica en los anexos.

[20] Saboin José y Tejada Carlos (2009). Impacto de la bancarización en la productividad de las microempresas.

Para la medición del segundo efecto, el impacto que pudo alcanzar el microcrédito en el nivel de bienestar del hogar del microempresario del sector de servicios de transporte público urbano, se efectuó la recolección de la información necesaria agrupada por puntos –nivel de ingreso del hogar, posibles mejoramientos de la vivienda, nivel de educación de los hijos, adquisición de nuevos activos, nivel de recreación de la familia- para construir un índice del "nivel de bienestar en el hogar" del microempresario después de haber adquirido el microcrédito. Los datos solicitados para generar la información con la que se trabajó para obtener el índice a continuación se describen:

*a) Nivel de Ingreso del Hogar*

- El ingreso antes y después de haber obtenido el microcrédito con el objetivo de medir el aumento del mismo.
- La capacidad de ahorro después de haber obtenido el microcrédito para medir el nivel de vulnerabilidad a eventos imprevistos del hogar.
- Medición del número de personas que integran el hogar y que trabajan en la actualidad, incluyendo el transportista.
- Por último, medir si el transportista considera que con la obtención del microcrédito le ha permitido incrementar el nivel del ingreso del hogar.

*b) Nivel de mejoramiento de las condiciones de la vivienda*

- Adquisición o alquiler de una nueva vivienda y las condiciones de esta misma, comparándola con la anterior vivienda que habitaba el transportista y su familia.
- Realización de remodelación, construcción o cambio de la vivienda con el fin de medir la mejora de las condiciones y comodidades de la vivienda.
- Mayor acceso a servicios básicos.

*c) Adquisición de Activos del Hogar*

- Adquisición de vehículos de uso particular con el fin de medir, si se adquirió este activo que permita una fácil movilización de la familia que se refleja en comodidad para los miembros del hogar.
- Adquisición de artefactos de línea blanca (cocina, neveras, secadora y/o lavadora) y línea marrón (Tv, DVD y/o equipo de sonido) para medir el nivel de bienestar y comodidad con que cuenta la familia.
- Adquisición de tecnologías, otro instrumento que mide el nivel de comodidad, diversión y bienestar, entendiendo por tecnología la adquisición que se hace de los equipos que permitan una comunicación, conexión y conocimientos del mundo en tiempo real.

*d) Nivel de la educación de los hijos*

- Nivel de la calidad de la educación luego de microcrédito, bien por cambio de institución –pública a privada- , por actividades educativas adicionales y por la adquisición de otro tipo de herramientas que aportan información sobre los niveles de calidad en este punto.

*e) Nivel de Recreación de la familia*

- Nivel de recreación del hogar luego del otorgamiento del microcrédito, midiendo de manera específica la cantidad de paseos que la familia realiza al mes para medir el nivel de diversión y reunión familiar; contribuyendo al bienestar y armonía que puede alcanzar el hogar.

Además se realizaron preguntas con la finalidad de definir el perfil del microempresario del sector de servicios de transporte urbano; este grupo de preguntas no se tomaron para la construcción del índice del "nivel de bienestar del hogar" del microempresario, sino para haber tenido un conocimiento general sobre el grupo seleccionado para el estudio y para haber creado un ambiente de mayor comodidad para el entrevistado.

## 1.1 Tipo de Estudio

El tipo de estudio seleccionado fue el estudio de casos, refiriéndose a un método de aprendizaje acerca de una situación compleja, su base es el entendimiento comprensivo de la situación y se obtiene a través de la descripción y análisis de la misma, es tomada como un conjunto y dentro de un contexto. Según Morra Linda y Friedlander Amy (2001), el estudio de casos se divide en explicativo, descriptivo y metodología combinada. El que se aborda es el descriptivo que se subdivide en: ilustrativo, situación crítica y exploratorio. Este último método fue el escogido en la aplicación de la investigación que se está trabajando: Estudio de Caso Exploratorio.

El estudio de caso exploratorio, es un estudio de un caso reducido que se emprende antes de efectuar una investigación a gran escala, su función es desarrollar las preguntas de la evaluación, la medida, el diseño y análisis de la estrategia para un estudio más amplio. Es útil cuando existe poca certeza acerca de cuan real es una situación.

El estudio de caso exploratorio fue escogido para la investigación del impacto del microcrédito en el transportista del sector de servicio de transporte público urbano, tomando como caso de estudio el "Bloque del Oeste" de la ciudad de Caracas, porque primero, es un estudio de caso, porque la investigación se desarrolló en el segmento de transportistas del "Bloque del Oeste", debido a que el número de integrantes es representativo, buena parte de ellos recibieron microcrédito y repitieron de distintas instituciones financieras y microfinancieras; y segundo, el carácter de caso exploratorio

se le dio, porque el estudio se efectuó a una escala pequeña por el difícil acceso para extraer la información necesaria para hacer un análisis exhaustivo y de mayor dimensión; además es novedoso y poco desarrollado porque existen escasos estudios relacionados con el impacto del microcrédito del sector de servicio de transporte público, presentándose hasta los momentos una carencia de información certera relacionada con el objetivo a medir.

**1.2 Población y Muestra**

Como se ha mencionado a lo largo del trabajo, la unidad de estudio está dirigida en la presente investigación a los transportistas del sector de servicios de transporte público urbano pertenecientes al "Bloque del Oeste" de la ciudad de Caracas; esta organización de transportistas reúne a 5000 miembros de diversas asociaciones y cooperativas ubicadas en la Parroquia Sucre del Municipio Libertador.

Se determinó que el muestreo era del tipo no probabilístico, porque no todos los transportistas tenían la misma probabilidad de ser seleccionados; debido a que se decidió trabajar con los transportistas que hubiesen recibido, para el momento de la recolección de la data, dos (2) y/o tres (3) más microcréditos para poder llevar a cabo el análisis horizontal de la rentabilidad, eficiencia y productividad del negocio del microempresario, posterior de haber obtenido el préstamo. Otra razón, es la intención de obtener la información más precisa, porque para el otorgamiento del primer

microcrédito, es posible que la información sobre balances generales y estados de ganancia y pérdida del cliente sea menos precisa.

Como los transportistas no tienen una base de datos o contabilidad formal inicial –balance general y estados de ganancias de pérdidas-, característica que se presenta en las actividades de la economía informal, se generó la limitante que sólo podía utilizarse información de las instituciones financieras que ofrecen servicios de microcréditos, porque una vez que se otorga el primer préstamo, se constituye el inicio del historial financiero del negocio de estos microempresarios.

Por consiguiente, se debió contactar a diversas instituciones microfinancieras para conseguir la información contable del negocio de los transportistas del "Bloque del Oeste". Pero por las dificultades al acceso de la información de los clientes de diversas instituciones bancarias, y contar solo con el apoyo de la gerencia del "Segmento de Grandes Mayorías" del Banco Mercantil para el suministro de la data, la investigación quedó restringida a la información que pudiese proporcionar dicha institución financiera.

El Banco Mercantil ha concedido microcréditos a 800 transportistas pertenecientes al "Bloque del Oeste" en el transcurso de los años, según fuente dada por la propia institución financiera. Esta institución bancaria se ampara bajo la "Ley de Creación, Estímulo, Promoción y Desarrollo del Sistema Microfinanciero", ajustándose

a la conceptualización de microcrédito y microempresario, y criterios para el otorgamiento de los préstamos, contenidos en la ley mencionada[21].

Por los razonamientos anteriores, se seleccionó a los clientes del Banco Mercantil asociados al "Bloque del Oeste" que hayan tenido dos (2) y/o tres (3) microcréditos; de esta manera la población objetivo del estudio quedó delimitada en 248 clientes que cumplen con las características descritas.

Utilizando una formula estadística[22], la muestra arrojada fue de 153 transportistas. Es importante aclarar que en los 153 clientes del banco, se encuentran contenidos todos aquellos transportistas que han recibido dos (2) y/o tres (3) microcréditos a lo largo del los años, incluidos los clientes con microcréditos activos -prestamos vigentes al momento de la realización de la investigación- o con microcréditos que fueron cancelados en su totalidad.

---

[21]Ver artículo N° 2 y 15 de la ley, en el marco legal, capítulo II.

[22]Según Hurtado, J. (2000, p.147), la fórmula utilizada es,

$$n = \frac{Z^2 . p . q . N}{e^2 . (N-1) + (Z^2 . p . q)}$$

Usando un 95,5% de confianza y 5% de error. $Z^2 = 3,841$, $e^2 = 0,0025$ p= 0,5, q=0,5, N=248. Se usó el mismo valor para "p" y "q" ,50%, porque no se tenía información para el cálculo de la probabilidad de los clientes del Banco Mercantil que tuvieran uno (1) y dos (2) o tres (3) microcréditos.

Al momento de buscar los 153 clientes para el estudio, aparecieron varios limitantes:

- Sólo se podían solicitar los expedientes de los clientes con microcréditos activos para el momento del levantamiento de la información, porque los depósitos de Guarenas, que resguardan los expedientes de aquellos clientes que pagaron el préstamo en su totalidad, se encontraba realizando operaciones de mantenimiento, razón que restringía el acceso a dichos expedientes.

- Según el cronograma establecido para la realización de la investigación, sólo se contaba con cinco (5) semanas para la recolección de la información contenida en los expedientes de la institución bancaria.

- Las únicas personas autorizadas para tener acceso a los expedientes de los clientes que han obtenido microcréditos del Banco Mercantil, eran los empleados del departamento del "Segmento de Grandes Mayorías"; facilitando sólo treinta (30) clientes que cumplieran con las características necesarias para ser incluidos en el estudio.

Todos estos limitantes causaron que sólo se pudiera trabajar con microcréditos activos de los transportistas del "Bloque del Oeste" que tuvieran dos (2) y/o tres (3) microcréditos del Banco Mercantil, reduciéndose la muestra a treinta (30) transportistas identificados con los criterios anteriores. Estas razones, influyeron en haber seleccionado un tipo de estudio de Caso Exploratorio, un estudio reducido que se emprende antes de realizar una investigación más exhaustiva y de mayor dimensión,

permitiendo desarrollar las preguntas de la evaluación – ¿qué se va a investigar?, ¿cómo realizar la investigación?, ¿qué se necesita para realizar el estudio? y otras- y realizar el diseño del estudio, tomando las medidas preventivas antes de la recolección de la información.

El fin de la investigación que se desarrolló con los treinta (30) transportistas, fue dar una aproximación o acercamiento de que tan real es el impacto del microcrédito sobre los transportistas del sector de servicios de transporte público urbano del "Bloque del Oeste" de la ciudad de Caracas, para luego emprender en estudios posteriores investigaciones de mayor escala.

### 1.3 Diseño del Estudio

Como se aclaró a comienzo del capítulo, se estudió el impacto del microcrédito en los transportistas del sector de servicio de transporte urbano del Bloque del Oeste de la ciudad de Caracas. La investigación se efectuó en dos (2) partes: primero, se evaluó el impacto del microcrédito en el negocio del transportista; segundo, el impacto del microcrédito en el nivel de bienestar del hogar del transportista, de manera de comprobar si existió una "cadena de impactos" causada por el microcrédito sobre el negocio del transportista y por consiguiente sobre su familia.

En la primera parte del estudio se midió la productividad, eficiencia y rentabilidad del transportista a través de un análisis horizontal con los indicadores ya mencionados, por este motivo se seleccionaron los transportistas del "Bloque del Oeste" de la ciudad de Caracas que como se indican en el párrafo anterior , tuvieran dos (2) y/o tres (3) microcréditos. Para efectuar un análisis de corto plazo se incluyeron los que obtuvieron dos (2) microcréditos, midiendo la posible mejora obtenida entre un antes y un después del primer al segundo préstamo; y un análisis a mediano plazo que se incluyeron los que obtuvieron tres (3) microcréditos, midiendo la mejora entre un antes y un después del segundo al tercer préstamo.

De la información obtenida en el expediente –fuente segundaria- de cada transportista, se tomaron ciertos datos del balance general y estados de ganancias y pérdidas del negocio, para el cálculo de los indicadores de rentabilidad y eficiencia:

- Patrimonio
- Activos totales
- Utilidad neta
- Costos operativos
- Ventas totales

Para obtener los indicadores de productividad fue necesario recolectar los datos de fuentes primarias a través de un cuestionario –cuestionario N°2- realizado al transportista, porque los expedientes suministrados por el Banco Mercantil, carecían de

la información necesaria que permitiese medir este punto. Del cuestionario elaborado y aplicado a estas treinta (30) personas se pudo extraer la siguiente data:

- Horas trabajadas al momento del otorgamiento del primer, segundo y tercer microcrédito.
- Número de pasajeros mensuales atendidos al momento del otorgamiento del primer, segundo y tercer microcrédito.
- Número de unidades de transporte colectivo adquirido por el microempresario al momento del otorgamiento del primer, segundo y tercer microcrédito.
- Número de puestos que posea la unidad colectiva al momento del otorgamiento del primer, segundo y tercer microcrédito.
- Tipo de combustible de la unidad –gasolina o gasoil- al momento del otorgamiento del primer, segundo y tercer microcrédito.

La información sobre el tipo de combustibles se recopiló porque la unidad de transporte a gasoil posee una tecnología más avanzada, que permite disminuir la capacidad ociosa comparado con una unidad de gasolina, porque según información del Alfredo Giménez, presidente de la Asociación civil Casalta-Chacaíto-Cafetal, un transporte de gasolina en promedio trabaja 25 días al mes, debido a fallas y accidentes mecánicos, y una unidad de gasoil trabaja en promedio 30 días al mes, por lo que es una información que incide sobre la eficiencia de la unidad productiva.

Se debe mencionar que los balances generales y estados de ganancias y pérdidas de los negocios de los microempresarios reunidos en los expedientes es básico y sencillo, por lo general las cuentas que contienen montos en el balance general son, activos corrientes, activos fijos y patrimonio; los ejecutivos del Banco Mercantil reúnen toda esta información realizando preguntas de forma directa al cliente y por estimaciones, debido a la falta de un registro periódico contable formal por parte de los microempresarios.

En la segunda parte del estudio se midió el nivel de ingreso en el hogar, nivel de mejoras en la condiciones de la vivienda, nivel de educación de los hijos y nivel de recreación de la familia, y los activos que adquirieron para la vivienda, toda la medición realizada es posterior a la obtención del microcrédito. La recopilación de la información pertinente fue a través de fuentes primarias por medio de un cuestionario –cuestionario N°1- que se utilizó como instrumento de recolección de la data y construir el índice del "nivel de bienestar del hogar" del transportista después de haber recibido el microcrédito; y de las fuentes segundarias que corresponden a los expedientes del banco, se obtuvo el nombre y apellido de la persona, cédula de identidad, número telefónico, asociación civil a la que pertenece el microempresario, fecha de otorgamiento y número de préstamos ofrecidos para realizar el contacto.

## 1.4 Instrumento de recolección de la información

El instrumento de recolección fue el cuestionario integrado por preguntas para obtener información del tema a investigar. Se aplicaron dos (2) cuestionarios, el primero tiene como propósito alcanzar la información necesaria para medir el impacto del microcrédito en el hogar del transportista, para construir un índice del "nivel de bienestar del hogar" después del microcrédito, la medición se efectúo ponderando cada pregunta; y el segundo, con el objetivo de recopilar los datos necesarios para elaborar los indicadores de productividad y conocer la información acerca del negocio de los transportistas del sector de servicio del transporte público urbano.

Para el cuestionario N°1, se realizaron preguntas cerradas, porque se conocía antecedentes acerca del tema y se podía anticipar un poco el tipo de respuesta obtenida. Por tanto, se plasmó un número fijo de escogencias de respuestas y se le solicitó al entrevistado que eligiera la que consideró más apropiada. Este tipo de estructura es más fácil de codificar, porque el entrevistado reconoce la respuesta y la selecciona. Las respuestas fueron de selección simple y de forma dicotómica; y el cuestionario N° 2, está compuesto de preguntas abiertas, porque se necesitaba para el cálculo del indicador de productividad datos específicos sobre el número de puestos y tecnología de la unidad de transporte, y las horas trabajadas por unidad, al momento de la obtención del primero, segundo y tercer microcrédito.

### 1.4.1 Diseño del Cuestionario N° 1

Para la construcción de Índice del "nivel de bienestar del hogar" del transportista luego de la obtención del microcrédito, se realizó como se dijo en párrafos anteriores un cuestionario estructurado por cinco (5) categorías: nivel de ingreso del hogar, mejoramientos de las condiciones de la vivienda, adquisición de activos del hogar, nivel de educación de los hijos y nivel recreación de la familia; a continuación se presenta el diseño y criterio de puntaje del mismo.

1) *Nivel del ingreso del hogar*

   a) Contribución del microcrédito a incrementar el nivel de ingreso del hogar. (11 puntos)

   b) Nivel del ingreso del hogar antes del microcrédito. (2 puntos)

   c) Nivel del ingreso del hogar después del microcrédito. (12 puntos)

   d) Personas que trabajan en la actualidad en el hogar, incluyendo al transportista. (5 puntos)

   e) Nivel de aumento de la capacidad de ahorro después del microcrédito. (10 puntos)

Puntaje máximo de la categoría: ***40 puntos***.

Se le otorgo esta máxima puntuación a la categoría porque en el nivel ingreso familiar es donde se genera el mayor impacto del microcrédito, generándose posibles aumentos o disminuciones sobre la seguridad económica de la familia, además que se

considera en el estudio que es la base que sustenta el desarrollo de las demás categorías que se midieron, por esta razón es la que tiene un mayor peso.

2) *Nivel de mejoramiento de las condiciones de la vivienda*

a) Adquisición o alquiler de una nueva vivienda luego del microcrédito. (10 puntos)

b) Nivel de condiciones de la nueva vivienda comparada con la anterior en la que habitaba el transportista y su familia. (3 puntos)

c) Tipo de remodelación después del microcrédito. (7 puntos)

d) Mejor acceso a servicios básicos luego de la obtención del microcrédito. (5puntos)

Puntaje máximo de la categoría: ***25 puntos***.

Se asignó este máximo puntaje al nivel de mejoramientos de las condiciones en la vivienda porque representa inversiones en uno de los pilares más importantes que sustenta la seguridad y resguardo de la familia ante situaciones imprevistas, como disminución o cese del flujo de ingresos del hogar, considerándola la segunda categoría de mayor peso en la construcción del índice.

3) *Adquisición de activos para el hogar*

a) Número de vehículo de uso particular para la familia que adquirió el transportista después de la obtención del microcrédito. (5 puntos)

b) Tipo de artefactos que obtuvo el microempresario después del otorgamiento del microcrédito. (4 puntos)

c) Tipo de tecnologías que obtuvo después del otorgamiento del microcrédito. (1 puntos)

Puntaje máximo de la categoría: ***10 puntos***.

Se le dio estos puntos máximos porque significa la utilización de ingresos del hogar a la compra de enseres que dan comodidad para el hogar, ayudando al bienestar del grupo familiar.

*4) Nivel de educación de los hijos*

a) Número de hijos en el hogar del transportista que se encuentra en edad escolar, media y/o segundaria. (0,5 puntos)

b) Número de estos hijos que asisten a la escuela, colegio o liceo. (0,5 puntos)

c) Cambio de los hijos de institución educativa pública a privada. (2 puntos)

d) Nivel de mejora de la calidad de educación de los hijos luego de la obtención del microcrédito. (10 puntos)

e) Compra de tecnología o herramienta que ayude a los hijos a realizar investigaciones o tareas de la escuela, colegio y/o liceo luego del otorgamiento del microcrédito al transportista. (4 puntos)

f) Inscripción de los hijos en actividades extracurriculares luego de la obtención del microcrédito. (3 puntos)

Puntaje máximo de la categoría: ***20 puntos***.

A esta categoría se le dio el tercer puntaje más elevado, porque mide si luego de la obtención del microcrédito los padres aumentaron, mantuvieron igual o disminuyeron la inversión que realizaron al desarrollo intelectual y académico de sus hijos, significando un surgimiento de los mismos dentro de su comunidad y sociedad, reflejando un nivel de bienestar en el hogar.

5) *Nivel de recreación*

a) Nivel de recreación de la familia luego de la adquisición del microcrédito. (5 puntos)

Puntaje máximo de la categoría: ***5 puntos.***

A esta última categoría se le asigno esto puntos, porque si hay una recreación media o alta en un núcleo familiar es porque hay excedentes económicos para poder realizarlo, reflejándose como otro factor que ayuda a medir el bienestar familiar.

#### 1.4.1.1 Metodología de puntuación

Cada uno de los criterios fue evaluado según el puntaje que posee, la suma de todos los puntajes totales es el índice del "nivel de bienestar del hogar" luego de la adquisición del microcrédito, que pertenece a los treinta (30) transportistas de la muestra; por consiguiente se determinaron los siguientes niveles bienestar del hogar:

- Muy Bajo: si el puntaje alcanzado se encuentra entre 1% y 30% del puntaje total.

- Bajo: si el puntaje alcanzado se encuentra entre 30% y 50% del puntaje total.
- Medio: si el puntaje alcanzado se encuentra entre 50% y 60% del puntaje total.
- Alto: si el puntaje alcanzado se encuentra entre 60% y 80% del puntaje total.
- Muy Alto: si el puntaje alcanzado se encuentra entre 80% y 100% del puntaje total.

**1.5 Técnica de recolección de la información**

La técnica de recolección de la información – para el cuestionario N° 1 y 2- que se utilizó fue la entrevista en vivo y por teléfono, que proporciono los testimonios o reportes verbales de las personas entrevistadas e involucradas en el tema de la investigación; en las entrevistas personales con los transportistas, permitieron visualizar el entorno del entrevistado y su actitud para ofrecer las respuestas.

Esta técnica se basa en una interacción entre el entrevistador y el entrevistado, el primero pregunta y el segundo responde. La entrevista fue hecha de forma estructurada y/o estandarizada, las preguntas fueron elaboradas todas con las mismas palabras y en el mismo orden a todos los entrevistados.

# 2. PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS

## 2.1 Medición del impacto del microcrédito en la eficiencia, productividad y rentabilidad del negocio del transportista del sector de transporte público urbano

### 2.1.1 Presentación de los resultados de los indicadores

A continuación se presentan las variables que fueron tomadas de los balances generales, estados de ganancia y pérdida, y del cuestionario utilizado como instrumento de recopilación de la información acerca del negocio del transportista, para evaluar los niveles de productividad, eficiencia y rentabilidad del negocio.

Para la elaboración de este análisis se tomaron transportistas del "Bloque del Oeste" que habían tenido dos (2) y/o tres (3) microcréditos, para efectuar cómo se menciona en párrafos anteriores, un análisis horizontal que permita mostrar las tendencias de los resultados a corto plazo de los microempresarios que obtuvieron dos (2) microcréditos – un total de treinta transportista-, se esperó de esta forma medir la posible mejora del negocio, entre un antes y un después del primer al segundo préstamo; así como los resultados a mediano plazo de los microempresarios que obtuvieron tres (3) microcréditos –doce transportistas en total-, midiendo la mejora del negocio, entre un antes y un después del segundo al tercer préstamo.

*a) Indicadores de productividad y eficiencia*

- *Ventas Totales/ Horas Trabajadas*

*Tabla 3*

| Indicador | Promedio de la Muestra (Nom) (Bs) | Δ (1M-2M; 2M-3M)[a] (%) | Δ (1M-3M)[b] (%) | Promedio de la Muestra (Real) (Bs) | Δ (1M-2M; 2M-3M) (%) | Δ (1M-3M) (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Primer Microcrédito | 20,85 | | | 60,44 | | |
| Segundo Microcrédito | 49,89 | 139,24 | | 82,84 | 37,05 | |
| Tercer Microcrédito | 63,56 | 27,38 | 204,74 | 83,78 | 1,14 | 38,62 |

a. 1M-2M: variación del primer al segundo microcrédito; 2M-3M: variación del segundo al tercer microcrédito.
b. 1M-3M: variación del primer al tercer microcrédito.

Los ingresos por horas trabajadas aumentaron en 139,24% en términos nominales y 37,05% en términos reales desde el primer al segundo microcrédito; y del segundo al tercer microcrédito hubo un incremento del 27,38% en términos nominales y 1,14% en términos reales. En promedio la muestra reflejó un aumento progresivo de los ingresos por cada hora trabajada en el negocio del transportista, significando un aumento de la productividad del mismo con cada microcrédito obtenido; también los ingresos por horas trabajadas crecieron 204,74% en términos nominales y 38,62% en términos reales desde el primer al tercer microcrédito.

Los resultados también demuestran que el negocio del transportista tuvo un incremento mayor de los ingresos por horas trabajadas -términos reales y nominales-

entre el primer y segundo microcrédito con respecto al crecimiento del segundo al tercer préstamo, esto se pudo explicar analizando el crecimiento de las ventas totales en términos reales y horas trabajadas del negocio del microempresario de la muestra:

*Tabla 3.1*

| | **Crecimiento de las Ventas** | | **Crecimiento Horas Trabajadas** | |
|---|---|---|---|---|
| | **Promedio de la Muestra (Real) (Bs)** | **Δ (1M-2M; 2M-3M) (%)** | **Promedio de la Muestra (Horas)** | **Δ (1M-2M; 2M-3M) (%)** |
| **Primer Microcrédito** | 22.160,12 | | 369 | |
| **Segundo Microcrédito** | 36.692,45 | 65,58 | 453 | 22,85 |
| **Tercer Microcrédito** | 49.109,95 | 33,84 | 600 | 32,45 |

Los resultados demostraron que el negocio del transportista en promedio tuvo un crecimiento superior de las ventas totales del 65,58% y un crecimiento inferior de las horas trabajadas mensuales del 22,85% desde el primer al segundo microcrédito, con relación al crecimiento de las ventas totales del 33,84% y horas trabajadas del 32,45% desde el segundo al tercer préstamo, este último se debe que la mayoría de los transportistas que tienen hasta tres (3) créditos, poseen más de una unidad de transporte público incrementando las horas mensuales trabajadas en el negocio. Estos resultados explicaron porque el crecimiento de los ingresos por horas trabajadas fueron superiores entre el primer y segundo microcrédito.

- *Pasajeros/ Horas Trabajadas*

***Tabla 4***

| Indicador | Promedio de la Muestra (Pasajeros) | Δ (1M-2M; 2M-3M) (%) | Δ (1M-3M) (%) |
|---|---|---|---|
| Primer Microcrédito | 32 | | |
| Segundo Microcrédito | 41 | 29 | |
| Tercer Microcrédito | 48 | 15 | 49 |

a. 1M-2M: variación del primer al segundo microcrédito; 2M-3M: variación del segundo al tercer microcrédito.
b. 1M-3M: variación del primer al tercer microcrédito.

Los pasajeros atendidos por cada hora trabajada se incrementaron 29% del primer al segundo microcrédito, y 15% del segundo al tercer microcrédito; Significando un continuo aumento de la productividad del negocio, debido a que por cada hora de trabajo se incrementó el número de pasajeros atendidos en cada préstamo otorgado. Por último, del primero al tercer microcrédito aumento un 49%.

- *Crecimiento de la Capacidad de Producción*

Para medir el crecimiento de la capacidad de producción del negocio de servicio de transporte público urbano del microempresario, se escogió el número de unidades de transporte que posee cada transportista y el número de puestos que tiene cada unidad, para obtener la capacidad de producción o en este caso la capacidad de prestación del servicio; de esta manera se evaluó el crecimiento de la capacidad de producción con cada microcrédito obtenido. Adicional, se calculó una segunda capacidad de producción con el número de unidades y puestos, más una escala de porcentaje por las personas que

van de pie según el tipo de unidad de transporte, porque en toda la muestra los pasajeros atendidos por hora excedían el número de puestos. La escala de porcentaje es el siguiente:

- Unidad de transporte de 15 puestos: 20%
- Unidad de transporte de 24 puestos: 25%
- Unidad de transporte de 28 puestos: 28%
- Unidad de transporte de 32 puestos: 30%

La escala de porcentajes se seleccionó según datos suministrados por el Presidente de la Asociación Casalta-Chacaíto-Cafetal, las unidades de 15 y 24 puestos tienen unos porcentajes similares a las unidades de 28 y 32 puestos, porque las primeras unidades son de gasolina, más susceptibles a sufrir accidentes mecánicos por el tipo de combustible, trabajando la unidad de transporte 25 días al mes en promedio; por estas razones estos tipos de vehículos exceden en mayor cantidad el número de su capacidad en la prestación del servicio, para equilibrar la merma causada por la capacidad ociosa. Diferencia se muestra con las unidades de 28 y 32 puestos, que son de gasoil y con una tecnología más avanzada – motor, transmisión, caja de cambios y otros - que permite prestar el servicio los 30 días en promedio al mes, permitiendo disminuir su capacidad ociosa. Los resultados de la capacidad de producción en promedio se muestran en la siguiente tabla:

*Tabla 5*

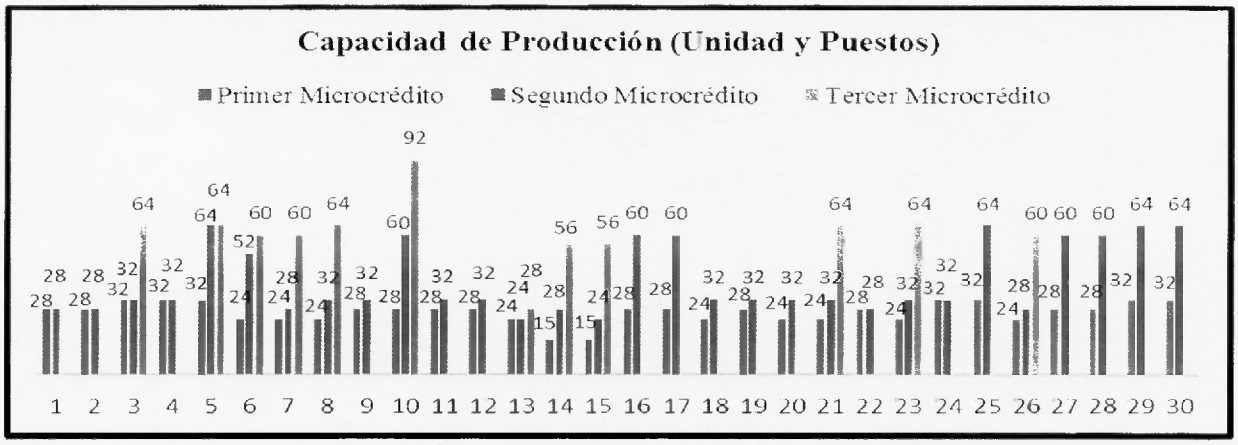
| Indicador | Capacidad de Producción (Unidades-Puestos) | | | Capacidad de Producción (Unidades-Puestos-Pasajeros de Pie) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Promedio de la Muestra (capacidad)** | **Δ (1M-2M; 2M-3M) (%)** | **Δ (1M-3M) (%)** | **Promedio de la Muestra (capacidad)** | **Δ (1M-2M; 2M-3M) (%)** | **Δ (1M-3M) (%)** |
| Primer Microcrédito | 27 | | | 34 | | |
| Segundo Microcrédito | 40 | 50 | | 52 | 52 | |
| Tercer Microcrédito | 61 | 51 | 127 | 79 | 52 | 131 |

a. 1M-2M: variación del primer al segundo microcrédito; 2M-3M: variación del segundo al tercer microcrédito.
b. 1M-3M: variación del primer al tercer microcrédito.

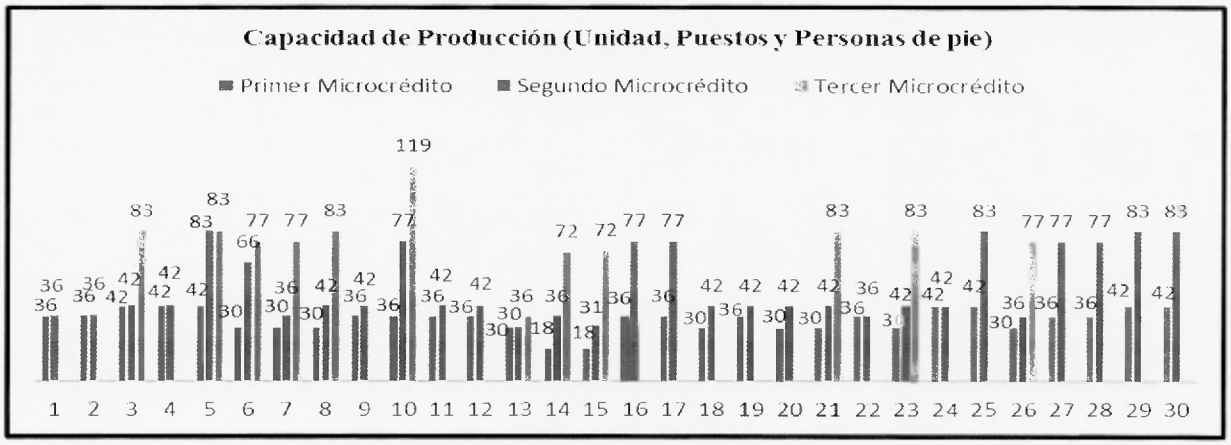
La capacidad de producción, tomando en cuenta las unidades de transporte y número de puestos, del primer al segundo microcrédito se incrementó en 50% y del segundo al tercer microcrédito en 51%, y del primero al tercer microcrédito 127%. La capacidad de producción, tomando las unidades de transporte, número de puestos y pasajeros de pie, refleja un crecimiento similar al anterior. Se concreta que los microcréditos otorgados a los transportistas de la muestra, han permitido un alto crecimiento de la capacidad de prestación del servicio, porque con los subsiguientes préstamos permitieron adquirir unidades nuevas o usadas de mayor capacidad de producción y en algunos casos conservar el anterior vehículo.

A continuación se presenta la capacidad de producción o prestación del servicio que alcanzaron los treinta (30) transportistas en el primer, segundo y tercer microcrédito:

*Gráfica 4*




*Gráfica 5*



- *Costos de Venta / Ventas Totales*

***Tabla 6***

| Indicador | Promedio de la Muestra (Nom) (%) | Δ (1M-2M; 2M-3M)[a] (%) | Δ (1M-3M)[b] (%) | Promedio de la Muestra (Real) (%) | Δ (1M-2M; 2M-3M) (%) | Δ (1M-3M) (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Primer Microcrédito | 7,34 | | | 7,44 | | |
| Segundo Microcrédito | 8,87 | 20,83 | | 8,81 | 19,97 | |
| Tercer Microcrédito | 9,29 | 4,73 | 26,54 | 9,29 | 5,48 | 26,54 |

Los costos de ventas mensuales son los considerados por cauchos, frenos y mantenimiento de la unidad y las ventas totales son los ingresos que percibe el transportista del volumen de pasajeros por la tarifa que cobra por cada uno.

El porcentaje de ventas que se utilizaron para los costos de venta de la unidad productiva en términos nominales tuvo un incremento del 20,83% desde el primer al segundo microcrédito y un incremento del 4,73% del segundo al tercer microcrédito, por lo que la variación del primero al tercer crédito fue de 26,54%; manteniéndose un crecimiento similar en términos reales.

Los resultados indicaron que el porcentaje de ventas que se utilizaron para los costos de venta aumentaron del primer microcrédito a los subsiguientes, efecto que se dio mayor entre el primer y segundo préstamo -términos reales y nominales- porque hubo un crecimiento mayor de los costos de ventas del 97,5% en la misma variación de

microcréditos -a pesar de haber habido un aumento de las ventas totales del 65,58% -; mientras que entre el segundo y tercer préstamo los costos de venta se incrementaron en 49,31%.

*Tabla 6.1*

| Crecimiento de los Costos de Venta | Promedio de la Muestra (Real) (Bs) | Δ (1M-2M; 2M-3M) (%) |
|---|---|---|
| **Primer Microcrédito** | 1.743,59 | |
| **Segundo Microcrédito** | 3.443,57 | 97,50 |
| **Tercer Microcrédito** | 5.141,77 | 49,31 |

El aumento de los costos de ventas de un préstamo a otro fue causa de que los precios de los repuestos, cauchos, mano de obra para el mantenimiento de la unidad y otros, sufren constantes aumentos por la situación inflacionaria que presenta el país, además que algunos de los transportistas tiene más de una unidad de producción y con una tecnología más avanzada –transportes de gasoil-, por lo que los costos de mantenimiento, repuestos y otros son más costosos.

- *Ventas Totales / Activos Totales*

*Tabla 7*

| Indicador | Promedio de la Muestra (Nom) (%) | Δ (1M-2M; 2M-3M)[a] (%) | Δ (1M-3M)[b] (%) | Promedio de la Muestra (Real) (%) | Δ (1M-2M; 2M-3M) (%) | Δ (1M-3M) (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Primer Microcrédito | 9,66 | | | 9,01 | | |
| Segundo Microcrédito | 11,20 | 15,96 | | 11,22 | 24,71 | |
| Tercer Microcrédito | 11,62 | 3,74 | 20,29 | 11,62 | 3,53 | 29,12 |

El porcentaje de los rendimientos de los activos en las ventas en términos nominales tuvo un incremento del 15,96% y 24,71% en términos reales desde el primer al segundo microcrédito; y un aumento del 3,74% en términos nominales y 3,53% en términos reales del segundo al tercer microcrédito.

Los resultados demostraron que en promedio entre el primer microcrédito y los siguientes se incrementaron los ingresos obtenidos en términos de los activos que adquieren los transportistas para su negocio; este efecto fue mayor en la variación del primero al segundo microcrédito tanto en términos nominales como reales, porque la mayoría de los transportistas de la muestra, utilizaron el préstamo para repotenciación o compra de una unidad productiva de mayor capacidad de producción, incrementado así sus ventas.

El crecimiento de las ventas totales fue del 65,58% entre el primer y segundo préstamo, a pesar que los activos totales crecieron en 39,17%; mientras que el crecimiento de los ingresos desde el segundo al tercer préstamo fue del 33,84%, similar al crecimiento del 31,01% de los activos.

*Tabla 7.1*

| Crecimiento de los Activos Totales | Promedio de la Muestra (Real) (Bs) | Δ (1M-2M; 2M-3M) (%) |
|---|---|---|
| **Primer Microcrédito** | 264.833,92 | |
| **Segundo Microcrédito** | 368.561,01 | 39,17 |
| **Tercer Microcrédito** | 482.850,46 | 31,01 |

b) ***Indicadores de rentabilidad***

- *Utilidad Neta / Ventas Totales*

*Tabla 8*

| Indicador | Promedio de la Muestra (Nom) (%) | Δ (1M-2M; 2M-3M)[a] (%) | Δ (1M-3M)[b] (%) | Promedio de la Muestra (Real) (%) | Δ (1M-2M; 2M-3M) (%) | Δ (1M-3M) (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Primer Microcrédito | 63,55 | | | 63,97 | | |
| Segundo Microcrédito | 75,77 | 19,22 | | 74,62 | 16,66 | |
| Tercer Microcrédito | 77,94 | 2,87 | 22,64 | 75,42 | 1,06 | 17,90 |

a. 1M-2M: variación del primer al segundo microcrédito; 2M-3M: variación del segundo al tercer microcrédito.
b. 1M-3M: variación del primer al tercer microcrédito.

El porcentaje de las ganancias en términos de ventas en los resultados nominales tuvo un incremento del 19,22% desde la obtención del primer al segundo microcrédito y un incremento del 2,87% del segundo al tercer microcrédito; arrojando un incremento de 22,64% entre el primero y tercer microcrédito. Se reflejó que el crecimiento de utilidad neta/ventas totales fue similar en términos reales, de 16,66% del primer al segundo microcrédito y 1,06% del segundo al tercer microcrédito.

Los resultados mostraron que a pesar de los incrementos de los costos de ventas por haber obtenido unidades de transporte de mayor tecnología y por el entorno inflacionario que ocurre en el país, los ingresos de los negocios de los transportistas estudiados vinieron creciendo lo suficiente para asumir dichos aumentos de un microcrédito al siguiente y generar rendimientos cada vez mayores, analizándolo como una "señalización positiva" de la rentabilidad del negocio. Este efecto fue mayor entre el primer y segundo préstamo, porque el crecimiento de las ganancias del negocio del transportista fue superior en 94,55% con respecto al crecimiento del 34,50% de la utilidad neta desde el segundo al tercer microcrédito.

*Tabla 8.1*

| **Crecimiento de la Utilidad Neta** | **Promedio de la Muestra (Real) (Bs)** | **Δ (1M-2M; 2M-3M) (%)** |
|---|---|---|
| **Primer Microcrédito** | 14.167,66 | |
| **Segundo Microcrédito** | 27.563,43 | 94,55 |
| **Tercer Microcrédito** | 37.072,56 | 34,50 |

- *Utilidad Neta / Activos Totales (ROA)*

***Tabla 9***

| Indicador | Promedio de la Muestra (Nom) (%) | Δ (1M-2M; 2M-3M)[a] (%) | Δ (1M-3M)[b] (%) | Promedio de la Muestra (Real) (%) | Δ (1M-2M; 2M-3M) (%) | Δ (1M-3M) (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Primer Microcrédito | 5,73 | | | 5,72 | | |
| Segundo Microcrédito | 8,44 | 47,47 | | 8,44 | 47,47 | |
| Tercer Microcrédito | 8,97 | 6,28 | 56,74 | 8,57 | 1,46 | 49,63 |

Los activos totales de los transportistas por lo general están compuestos solo por el activo fijo que corresponde a la unidad de transporte colectivo.

El porcentaje de ganancias en términos de la inversión total en los resultados nominales tuvo un incremento del 47,47% desde la obtención del primer al segundo microcrédito y un incremento del 6,28% del segundo al tercer microcrédito, presentándose una variación del primero al tercer microcrédito de 56,74%; manteniéndose un crecimiento similar en términos reales.

Los resultados reflejaron en promedio que la capacidad de los activos en este caso, las unidades de transporte de los transportistas estudiados para producir utilidades, han venido incrementándose desde el primer microcrédito al subsiguiente, independiente de la forma como han sido financiados –por deuda o patrimonio– los activos.

Entre el primer y segundo microcrédito hubo un crecimiento superior de las ganancias en términos de la inversión total con respecto al segundo y tercer préstamo, porque la utilidad neta se incrementó un 94,55% y los activos totales un 39,17%, como se mostró en puntos anteriores, mientras que las ganancias desde el segundo al tercer crédito tuvieron un crecimiento menor del 34,50% y los activos totales del 31,01%.

- *Utilidad Neta / Patrimonio (ROE)*

***Tabla 10***

| **Indicador** | **Promedio de la Muestra (Nom) (%)** | **Δ (1M-2M; 2M-3M)[a] (%)** | **Δ (1M-3M)[b] (%)** | **Promedio de la Muestra (Real) (%)** | **Δ (1M-2M; 2M-3M) (%)** | **Δ (1M-3M) (%)** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Primer Microcrédito | 5,88 | | | 5,73 | | |
| Segundo Microcrédito | 8,47 | 44,16 | | 8,40 | 46,56 | |
| Tercer Microcrédito | 9,03 | 6,55 | 53,60 | 8,72 | 3,72 | 52,02 |

El indicador arrojó cifras muy similares a la razón Utilidad Neta/ Activos Totales (ROA), debido a que la data recolectada de las variables, activos totales y patrimonio en los balances generales, eran por lo general para los treinta (30) expedientes analizados de igual monto, porque el pasivo total para estos negocios es cero.

El porcentaje de ganancia del capital invertido por los microempresarios en términos nominales tuvo un incremento superior del 44,16% y del 46,56% en términos reales desde la obtención del primer al segundo microcrédito, con respecto a la variación del segundo y tercer microcrédito con un crecimiento del 6,55% en términos nominales y 3,72% en términos reales; esto se explica porque la utilidad neta tuvo un crecimiento –términos reales- inferior entre la variación del segundo y tercer préstamo del 34,50% y del 31,42% del patrimonio, en relación al crecimiento de las ganancias del 94,65% y del capital en 36,35% entre el primer y segundo préstamo.

*Tabla 10.1*

| **Crecimiento del Patrimonio** | **Promedio de la Muestra (Real) (Bs)** | **Δ (1M-2M; 2M-3M) (%)** |
|---|---|---|
| **Primer Microcrédito** | 268.534,72 | |
| **Segundo Microcrédito** | 366.146,69 | 36,35 |
| **Tercer Microcrédito** | 481.185,68 | 31,42 |

## 2.2 Medición del impacto del microcrédito en el bienestar del hogar del transportista del sector de transporte público urbano

### 2.2.1 Presentación de los resultados del cuestionario

Analizando los resultados de los cuestionarios se obtuvo lo siguiente:

*a)* ***Perfil del Transportista***

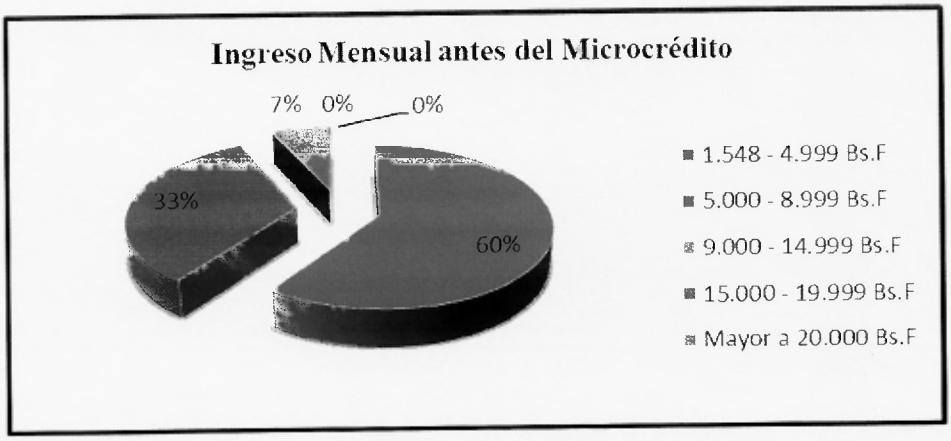
- 93,33% sexo masculino y un 6,66% sexo femenino -dos mujeres en total-.
- 46,66% están entre 30 y 40 años de edad, 40% entre 41 y 50 años de edad y 13,33% 51 y más años de edad. 10% educación superior
- 66,66% su grado de instrucción es educación media, 16,66% educación primaria, el 10% educación superior y el 6,66% técnico superior.
- 30% de los transportistas ha permanecido a una asociación civil de transportistas entre cinco (5) y diez (10) años, el 26,66% más de quince (15) años, 23,33% entre diez (10) y quince (15) años y 20% entre uno (1) y cinco (5) años.
- 65% de los transportistas solicitó financiamiento antes del microcrédito, mediante prestamistas informales o a un miembro de la familia, 20% banca del estado, 10% a otro tipo, 3% banca comercial, y 2% ninguno.

*b)* ***Nivel de ingreso familiar***

- El cuestionario recopilo que el 100% de los transportistas consideraron que el microcrédito lo ayudo a incrementar su nivel de ingreso para el hogar.

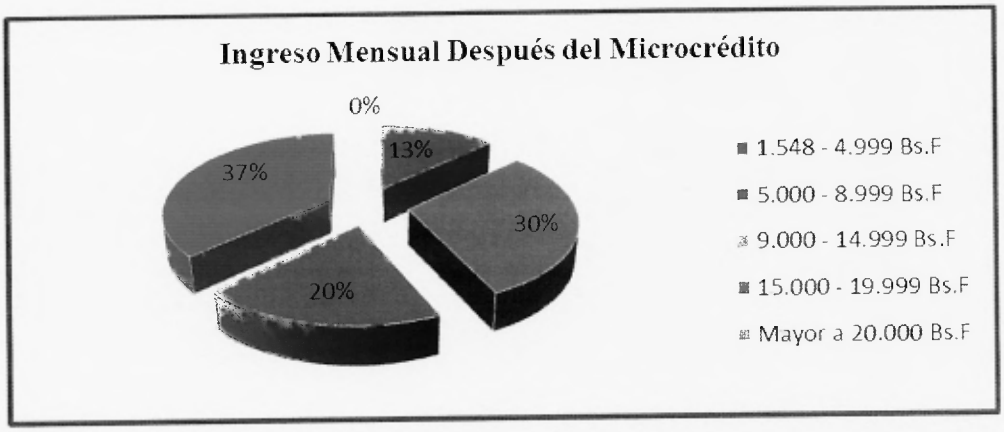
- 60% antes de recibir el microcrédito, el nivel de ingreso del hogar del transportista estaba entre 1.548 y 4.999 Bs. F, 33% entre 5.000 y 8.999 Bs. F y un 7% entre 9.000 y 14.999 Bs. F.

***Gráfica 6***



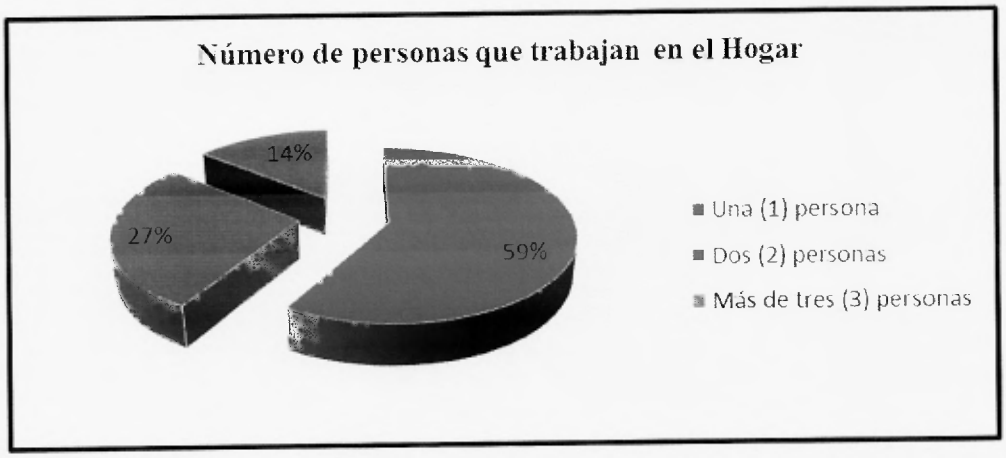

- 37% después de recibir el microcrédito, el nivel de ingreso del hogar del transportista está por encima de 20.000 Bs. F, 30% entre 9.000 y 14.999 Bs. F., 20% entre 15.000 y 19.999 Bs. F y 13% entre 5.000 y 8.999 Bs. F. Se destaca que posterior al préstamo se invirtió los resultados de las escalas de ingresos, no ubicándose ningún transportista en el primer rango como ocurría antes de obtener el primer préstamo.

*Gráfica 7*



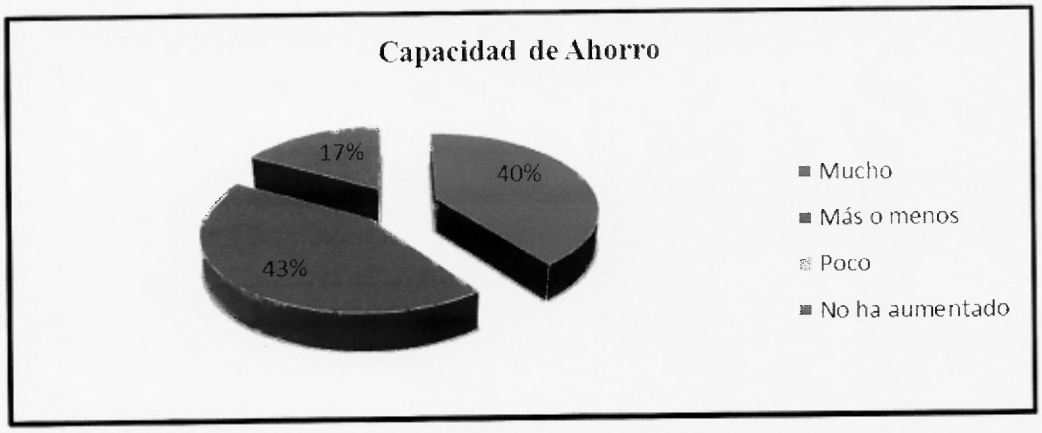

- 59% respondieron que sólo una persona trabaja en la actualidad en su hogar y en ese caso es el mismo transportista que labora y produce los ingresos; 27% dos personas trabajan y 14% tres personas.

*Gráfica 8*




- 43% de los transportistas consideran que ha aumentado más o menos su capacidad de ahorro después de haber recibido el microcrédito, 40% considera mucho y 17% dicen que no se ha incrementado.

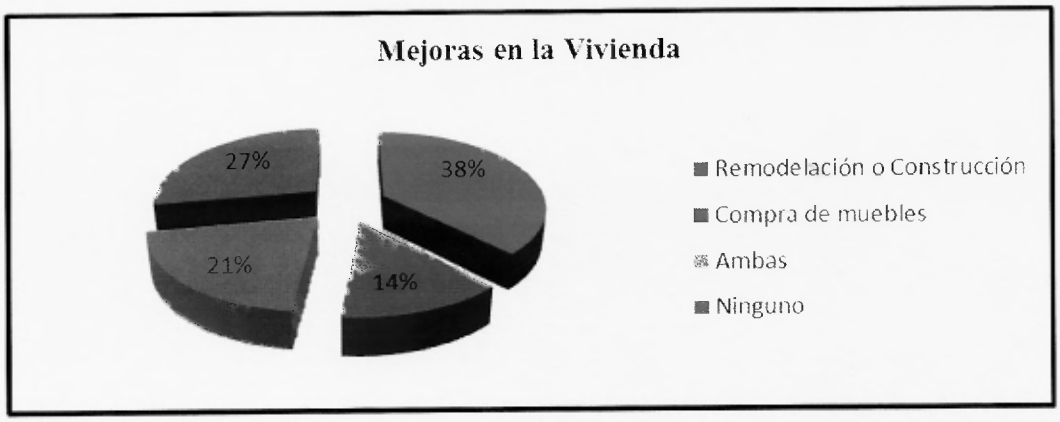
*Gráfica 9*




***c) Nivel de mejoramientos de las condiciones de la vivienda***

- 57% de los transportistas dicen haber adquirido o alquilado una nueva vivienda y 43% dicen no haber adquirido o alquilado una vivienda.
- 56% de los transportistas consideran que el nivel de condiciones de la nueva vivienda comprada o alquilada es mejor comparada con la anterior vivienda donde residía. el 44% considera que el nivel de condiciones en los momentos es igual o parecida y 0% respondieron que el nivel de condiciones empeoro.
- 38% respondieron haber realizado remodelación y/o construcción de alguna área de la vivienda, como cocina, baños, pisos y otros; 14% dicen haber efectuado una remodelación en el hogar con la compra de muebles, como juegos de cuarto, comedor, sala y otros; 21% ambas opciones y 27% ningún tipo de remodelación y/o cambio.

*Gráfica 10*

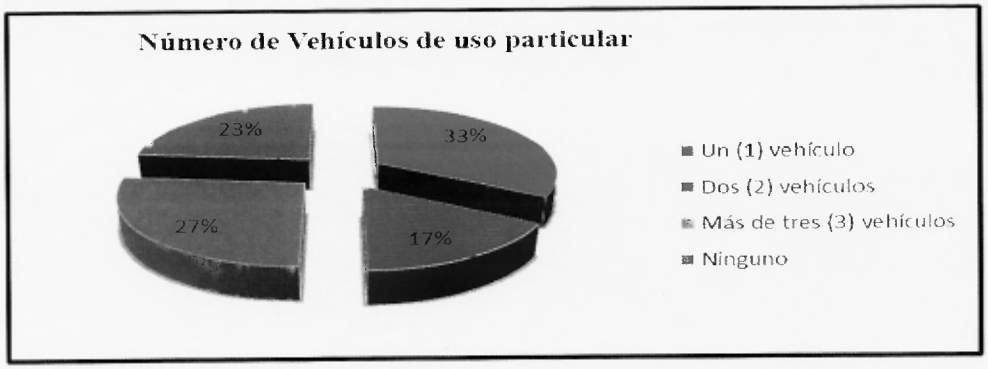



- 97% de los transportistas consideraron que después del microcrédito ha mejorado su acceso a los servicios básicos, agua, luz, teléfono, aseo y servicios médicos; y 3% considera no haber mejorado.

*d) Adquisición de Activos del hogar*

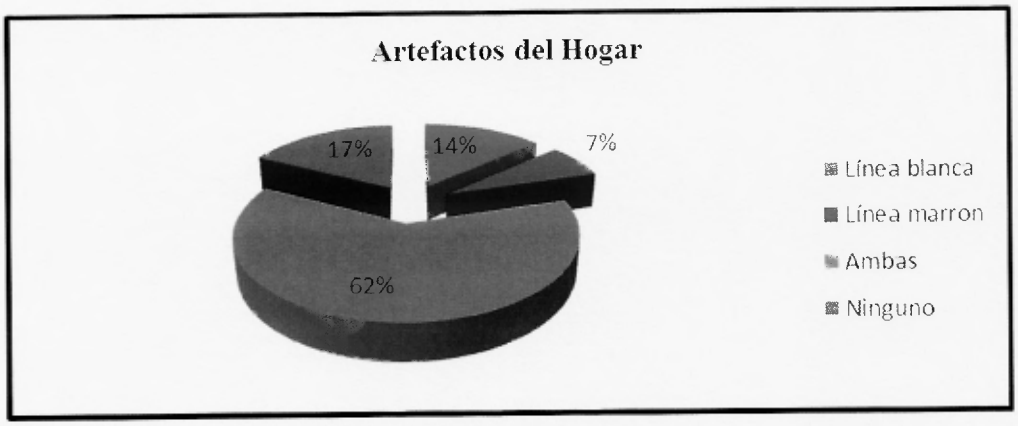
- 33% de los transportistas lograron adquirir un vehículo de uso particular para su familia después del microcrédito; 27% más de tres vehículos; 23% no adquirió ningún vehículo y 17% adquirieron dos vehículos.

*Gráfica 11*



- 62% de los transportistas adquirieron para el hogar después del microcrédito, línea blanca y marrón; 17% ninguno; 14% línea blanca y 7% línea marrón.

***Gráfica 12***



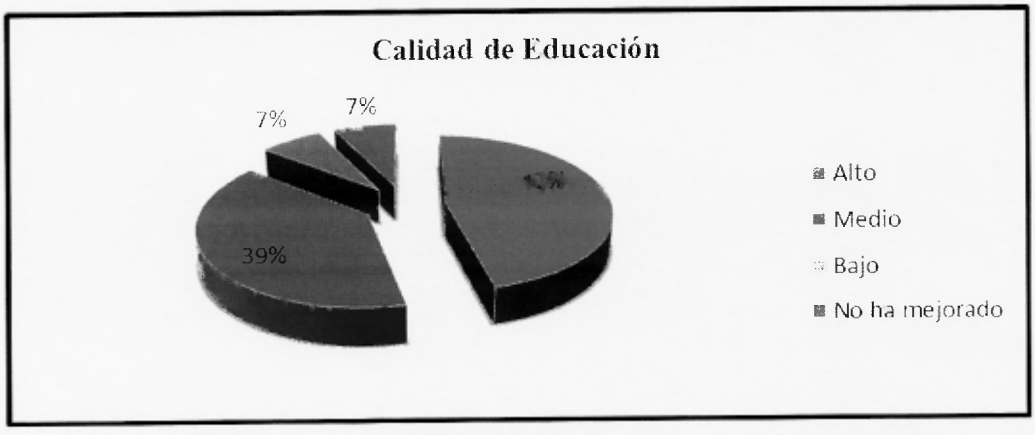

- 47% de los transportistas adquirieron para su familia después del microcrédito servicio de Internet y/o cable más computadora; 29% servicio de internet y/o de Tv por cable, 7% computadora, 7% los dos servicios más computadora y móvil inteligente, 3% teléfonos móviles inteligente y 7% ninguno.

***e) <u>Nivel de educación de los hijos</u>***

- 87% de los transportistas tienen entre 1 y 2 hijos en edad escolar, primaria y/o segundaria; 7% no tienen hijos en esa edad y 6% más de 3 hijos.
- 96% dicen que todos sus hijos van a la escuela, colegio y/o liceo; y 4% dicen que algunos asisten, corresponde a un (1) sólo transportista – por desincorporación de alguno de sus hijos del liceo, poco interés por estudiar- y 0% ninguno.

- 79% dijeron no haber cambiado sus hijos de institución pública a privada después de haber recibido el microcrédito; y 21% si cambiaron a sus hijos de institución pública a una privada. Las razones de haber obtenido una cifra tan elevada en la primera opción, es porque varios de los transportistas, ya tenían a sus hijos en instituciones privadas y otros mantuvieron a sus hijos en instituciones públicas por sentirse satisfechos con la educación impartida en estas casas de estudios.
- 47% de los transportistas consideraron haber mejorado la calidad de educación que reciben sus hijos, después de la otorgación del microcrédito; 39% consideraron que ha mejorado en término medio la calidad de sus hijos; 7% consideraron bajo el mejoramiento de la calidad de educación; y otro 7% consideraron no haber mejorado, comparado con antes de haber obtenido el crédito.

***Gráfica 13***



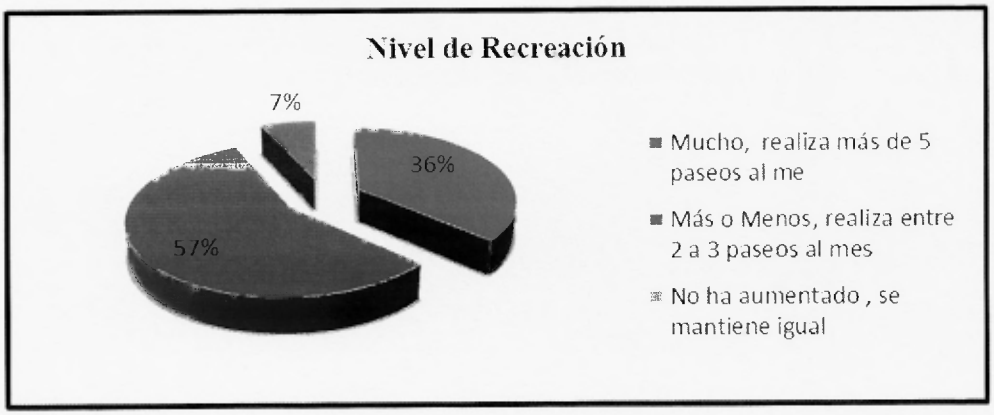
- 75% de los transportistas compraron para sus hijos alguna herramienta que les permitió ayudar a sus hijos para sus tareas después de haber recibido el crédito; y 25% respondieron no haber adquirido ninguna herramienta.

- 86% de los transportistas inscribieron sus hijos en actividades extracurriculares después de la obtención del crédito; y 14% dicen no haber inscrito a sus hijos en ninguna actividad.

*f) Nivel de recreación de la familia*

- 57% de los transportistas aumentaron el nivel de recreación para su familia entre 2 a 3 paseos al mes; 36% consideran haber aumentado mucho el nivel de recreación para su familiar, realizando más de 5 paseos al mes; y 7% consideran no haber mejorado el nivel de recreación para su familia al compararlo antes de haber recibido el crédito.

***Gráfica 14***



### 2.2.2 Presentación de los índices por categoría

A continuación se presentan los puntajes promedios de la muestra por categoría e índice del nivel de bienestar del hogar luego de haber adquirido el microcrédito, que resultaron por la metodología de ponderación asignada a cada pregunta de los criterios a evaluar; como se mencionó en el marco metodológico, toda la información necesaria para construir el índice fue recopilada con la utilización del cuestionario N° 1, aplicado a los treinta (30) transportistas del "Bloque de Oeste" de la ciudad de Caracas para analizar el impacto que incidió la otorgación del microcrédito al nivel de bienestar del hogar del transportista.

El índice de nivel de bienestar de cada uno de los transportistas se encuentra en Anexos.

#### 2.2.2.1 Puntajes promedios por categorías

*a) Nivel de ingreso del hogar*

***Tabla 11***

| Nivel de Ingreso del Hogar | | |
|---|---|---|
| **Puntuación máxima** | **Puntuación promedio muestra** | **(%)** |
| 40 | 31,61 | 79 |

La puntuación promedio obtenida de la muestra del nivel del ingreso del hogar fue 31,61 puntos, logrando 79% de 40 puntos de la máxima puntuación que se podía alcanzar, reflejando un alto impacto del microcrédito en el ingreso del hogar.

b) *Nivel de mejoramiento de las condiciones de la vivienda*

***Tabla 12***

| Vivienda | | |
|---|---|---|
| **Puntuación máxima** | **Puntuación promedio muestra** | **(%)** |
| 25 | 15,70 | 62,80 |

Se reflejó un alto impacto del microcrédito en las mejoras de condiciones del hogar, esto pudo ser causado por incrementos del ingreso del hogar, logrando una puntuación promedio obtenida de la muestra de 15,70 puntos, que significa 62,80% de 25 puntos de la máxima puntuación que se podía alcanzar.

c) *Adquisición de activos del hogar*

***Tabla 13***

| Activos del Hogar | | |
|---|---|---|
| **Puntuación máxima** | **Puntuación promedio muestra** | **(%)** |
| 10 | 6.57 | 65,70 |

Se reflejó un alto impacto del microcrédito en la adquisición de activos y servicios no básicos para el bienestar del hogar, logrando una puntuación promedio obtenida de la muestra de 6, 57 puntos, que significa 65,70% de 10 puntos de la máxima puntuación que se podía conseguir.

*d) Nivel de educación de los hijos*

***Tabla 14***

| **Nivel de Educación de los hijos** | | |
|---|---|---|
| **Puntuación máxima** | **Puntuación promedio muestra** | **(%)** |
| 20 | 13,26 | 66,30 |

La puntuación promedio obtenida de la muestra del nivel de educación de los hijos fue 13,26 puntos, logrando 66,30% de 20 puntos de la máxima puntuación que se podía alcanzar, reflejando un alto alcance del microcrédito en la educación de los hijos, pudiendo atribuir este resultado a que hubo un aumento del ingreso del hogar luego del otorgamiento del microcrédito, permitiendo a los padres poder invertir en la calidad de educación de sus hijos.

e) *Nivel de recreación de la familia*

***Tabla 15***

| Nivel de Recreación del Hogar | | |
|---|---|---|
| **Puntuación máxima** | **Puntuación promedio muestra** | **(%)** |
| 5 | 3,25 | 65 |

La puntuación alcanzada por el promedio de la muestra en el nivel de recreación fue de 3,25 traduciéndose en 65% de la máxima puntuación de 5 puntos. Este resultado demuestra un mejoramiento de los niveles de diversión de la familia luego de la adquisición del microcrédito.

### 2.2.2.2 Índice del nivel de bienestar del hogar

El nivel de bienestar del hogar se obtuvo de la suma y promedio de los puntajes alcanzados por los treinta (30) transportistas en las categorías de preguntas de ingreso del hogar, nivel de condiciones de la vivienda, adquisición de activos del hogar, nivel educación de los hijos y nivel de recreación que se explicaron en el punto anterior.

***Tabla 16***

| Índice del Nivel de Bienestar del Hogar | | |
|---|---|---|
| **Puntuación máxima** | **Puntuación promedio muestra** | **(%)** |
| 100 | 69,54 | 69,54 |

Según este resultado el nivel de bienestar del hogar del transportista luego del otorgamiento de microcrédito es "Alto", porque la muestra obtuvo un 69,54% de 100 puntos máximos, significando un elevado impacto del microcrédito en el bienestar en el hogar del transportista, por incrementos del ingreso familiar.

## 3. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

### 3.1 Análisis del negocio de los transportistas

Una vez analizados los indicadores para medir la evolución de la productividad, eficiencia y rentabilidad de los transportistas evaluados, se demostró que existió un impacto positivo de los microcréditos en el negocio del transporte público urbano. Los préstamos permitieron a este segmento incrementar su capacidad de producción o prestación del servicio en 127% desde el primer al tercer microcrédito, tomando sólo el número de unidades de transporte y puestos, porque pudieron adquirir unidades nuevas o usadas de mayor capacidad y en algunos casos conservar el anterior vehículo.

Al medir la productividad parcial con el indicador pasajeros/horas trabajadas, los tres (3) préstamos sucesivos permitieron que la productividad incrementará en 49%, esto significa que hubo un elevado crecimiento de los pasajeros atendidos por cada hora trabajada, porque los negocios contaron con unidades de transporte repotenciadas, de más capacidad de producción y/o con una tecnología más avanzada como las unidades de transporte de gasoil, este último permitiendo disminuir la capacidad ociosa del equipo

de trabajo; todo esto hizo que la mano de obra fuera más eficiente, porque los transportistas tienen una dependencia total de la unidad de transporte para poder prestar el servicio.

De igual manera analizando el indicador ventas totales/horas trabajadas en términos reales, luego de la adquisición de los sucesivos créditos, mostro que hubo un incremento de los ingresos por horas trabajadas del negocio del transportista de 38,62%, se explica como un resultado de los argumentos que sustentan la productividad obtenida en el indicador anterior, porque al haber adquirido una herramienta de trabajo mejorada, en este caso unidades de transporte repotenciadas, de mayor capacidad de producción y/o de gasoil, permitieron generar una mayor eficiencia en la mano de obra, incrementando el número de pasajeros atendidos y por tanto aumentar de esta manera sus ventas.

Por consiguiente, al estudiar las tendencias entre el primer y tercer microcrédito del rendimiento de los activos en las ventas de los treinta (30) negocios, también resultó un incremento de 29,12% en términos reales, esto fue por consecuencia que el total de los transportistas entre los diferentes créditos obtenidos adquirieron unidades de transporte usadas y/o nuevas de mayor capacidad de producción y tecnología, alcanzando los mismos resultados que se explican en los indicadores anteriores: aumentó de la capacidad de producción y/o adquisición de una avanzada tecnología, permitiendo un mejoramiento en la eficiencia de la mano de obra, ocasionando mayores pasajeros atendidos y por tanto generándose mayores ingresos en el negocio.

Examinando los resultados existió un incremento progresivo de los costos de venta entre los diferentes microcréditos a causa, que los transportistas fueron adquiriendo unidades de transporte de gasoil y en algunos casos más de un vehículo, repercutiendo de forma directa en un aumento de los costos de ventas, debido que los precios de los repuestos, cauchos, motor, mantenimiento y otros, de este tipo de autobús son mayores y además de los aumentos constantes por la situación inflacionaria del país. Esto hizo que la tendencia del indicador costos de ventas/ventas totales se aumentará en 26,54% en términos reales entre los microcréditos sucesivos.

También fue necesario medir la rentabilidad del negocio para observar si existió en este caso, una relación directa entre productividad y rentabilidad, porque no siempre un proceso de elevada productividad tiene una alta rentabilidad, incluso operaciones ineficientes en determinadas ocasiones pueden ser rentables, si el producto y/o servicio disfruta de una acogida favorable en el mercado. Por estas razones, es importante evaluar algunos indicadores de rentabilidad que puedan decir, si el negocio está generando ganancias.

Se evaluó la tendencia del indicador margen neto de utilidad – utilidad neta/ventas totales – entre los sucesivos microcréditos evaluados se pudo observar un incremento total del 17,90% en términos reales, este resultado mostro que los créditos sucesivos permitieron al transportista incrementar sus ventas a través de los años, más que proporcional al aumento de los costos de ventas, permitiendo que los ingresos pudieran cubrir los aumentos progresivos de los costos de venta ocasionados por las

razones explicadas en el párrafo anterior, lográndose aumentos continuos en el rendimiento del negocio.

Se midió la tendencia de las ganancias en términos de la inversión total del microempresario, utilizando el indicador utilidades netas/activos totales (ROA) se alcanzó un incremento de 49,63% en términos reales entre el primer y tercer préstamo, logrando un impacto del microcrédito al obtener los transportistas activos de mayor capacidad de producción, generando mayores utilidades para el negocio.

De igual manera se midió la tendencia del porcentaje de ganancias del capital invertido por los transportistas, logrando un incremento del 52,02% en términos reales del primer al tercer préstamo, el alcance del microcrédito fue positivo, porque permitió un aumento del capital, generando un alto incremento en las ganancias del negocio.

Los resultados demostraron en promedio la existencia de una utilización eficiente de los insumos, permitiendo aumentos en la productividad, unido a un crecimiento de la rentabilidad de los negocios de los transportistas evaluados; este efecto se dio mayor en el análisis de corto plazo –variación entre el primer y segundo préstamo- que en el de mediano plazo, porque existieron crecimientos superiores de las ventas, utilidades netas, activos totales, patrimonio y costos de venta; y un incremento menor de las horas trabajadas; razón que permitió hacer un acercamiento o aproximación de que los primeros microcréditos pueden generar una mayor contribución e impulso en la rentabilidad, productividad y eficiencia de la microempresa del transportista, porque por

medio del otorgamiento de los primeros préstamos los transportistas pudieron lograr repotenciar y/o comprar el capital de trabajo del negocio, como en este caso de estudio, la unidad de transporte, contribuyendo al despegue del negocio y poder alcanzar a través del tiempo, un negocio sostenible.

Es importante mencionar que estas afirmaciones no son definitivas, son un acercamiento o aproximación que se realizaron según el estudio realizado con los transportistas de la muestra del "Bloque del Oeste" de la ciudad de Caracas, porque la muestra del estudio son treinta (30) transportistas que les otorgaron hasta dos (2) microcréditos y doce (12) transportistas que obtuvieron hasta tres (3) microcréditos, por lo que en estudios futuros de mayor dimensión y de forma exhaustiva se pueden obtener aseveraciones que puedan corroborar dichas afirmaciones.

### 3.2 Análisis del nivel de bienestar del hogar

El nivel de bienestar del hogar se ha medido por cinco (5) criterios seleccionados: nivel de ingreso del hogar, mejoramiento en las condiciones de la vivienda, adquisición de activos para el hogar, nivel de educación de los hijos y recreación del segmento analizado, el transportista.

Ese bienestar tiene su base en el aumento del nivel del ingreso del hogar que alcanzo 79% de los 40 puntos otorgados a esta categoría en la medición del índice; este

resultado de los transportistas se genera porque el 37% tiene un ingreso mayor a 20.000 Bs. F y el 30% entre 9.000 y 15.000 Bs. F, cuando antes del crédito, el 60% se ubicaban entre 1.548 a 5.000 Bs. F; este crecimiento del ingreso del hogar, luego de haber adquirido el microcrédito, se asocia por los aumentos de las ventas y utilidad del negocio, porque posterior a los sucesivos préstamos, los transportistas pudieron modificar sus actividades microempresariales, aumentando los ingresos de la microempresas y estos cambios produjeron incrementos en el ingreso del hogar, alcanzando una mayor seguridad económica, comodidad en el hogar y disminución de la vulnerabilidad de la familia ante eventos imprevistos por el aumento en la capacidad de ahorro.

Los incrementos en el ingreso del hogar permite el crecimiento de los demás criterios que se están evaluando en el índice; repercutiendo en el mejoramiento de la vivienda, la adquisición de activos para el hogar, el nivel de educación de los hijos y la recreación de la familia, esto genera como dice Romani Gianni (2002) una "cadena de impactos" sobre el microempresario y su entorno familiar.

En la vivienda los transportistas también, efectuaron mejoras, 57% adquirieron o alquilaron una vivienda en mejores condiciones comparado con la que contaban antes, una de las razones por la que adquirieron vivienda es porque, luego del microcrédito tuvieron acceso a otra categoría de crédito como el hipotecario y esto corresponde a 15% de la muestra. El 36% realizo remodelaciones y/o construcciones de áreas del hogar, 14% remodelación con la adquisición de muebles y 27% realizó ambas mejoras; se

mejoró el acceso a servicios básicos – agua, electricidad, teléfono, aseo urbano y servicios médicos -. Esto demuestra la elevada puntuación que se logró en esta categoría alcanzando 62,80% de 25 puntos máximos evaluados.

También se aumentó la adquisición de activos para el hogar, 33% lograron adquirir un vehículo de uso particular para la familia y 27% más de tres vehículos que han podido comprar a través de los años, luego del microcrédito, pero en la actualidad tiene un número menor. Esto también es consecuencia que 31,80% han podido obtener préstamos para vehículos particulares, porque los microcréditos obtenidos les genero un "historial crediticio" para acceder a otra categoría de préstamos. El 62% de la muestra obtuvo línea blanca – cocina, nevera, lavadora y secadora – y línea marrón –Tv, DVD y equipo de sonido –; y 47% adquirieron tecnologías como los servicios de Internet, TV Cable y computadora; todo esto demuestra porque se alcanzó 65,70% de 10 puntos máximos que conforman al índice.

Al medir el nivel de educación del hogar se logró 66,30% de 20 puntos evaluados en este categoría, reflejando un alto alcance del microcrédito en la educación de los hijos del transportista, porque el 47% consideró haber mejorado la calidad de educación para los hijos, el 21% efectuó cambio de institución de pública a privada, 79% mantuvo a sus hijos en la institución donde asistían antes de recibir el microcrédito, porque varios tenían ya a sus hijos en instituciones privadas; también se vio una mejora en la educación con 75% de la muestra que dijeron haber adquirido herramientas y tecnologías – ejemplo: computadora con el servicio de internet - para que sus hijos

puedan realizar las investigaciones y tareas del colegio; y 86% dijo haber inscrito a sus hijos en actividades extracurriculares – tareas dirigidas, deportes, danzas y otras - .

La última categoría que mide el nivel de recreación del hogar, después de haber adquirido el microcrédito, alcanzo un puntaje de 60% de cinco (5) puntos máximos; debido a que el 57% de la muestra considero haber tenido un aumento medio, los paseos y salidas con su familia entre dos (2) a tres (3) veces al mes y 36% consideran haber aumentado mucho el nivel de recreación familiar de más de cinco (5) salidas al mes; cruzando el aumento medio, con el aumento alto, el índice de recreación creció.

Los resultados anteriores generaron que el índice del nivel de bienestar del hogar sea de 69,54 de una escala máxima de 100 puntos en los treinta (30) transportistas del estudio, demostrando un "Alto" nivel de bienestar del hogar – según la metodología de puntuación- luego de la adquisición del préstamo, reflejando un impacto del microcrédito en el nivel de bienestar del hogar del transportista, porque contribuyo al aumento del ingreso familiar, mejorando las condiciones de la vivienda, nivel de educación de los hijos, recreación de la familia y adquisición de activos para el hogar.

El microcrédito genera como dice el autor Epstein Marc y Crame Christopher (2006), una cadena de vínculos causales, donde las instituciones microfinancieras ofrecen servicios de microcréditos modificando las actividades microempresariales del transportista, impactando en los ingresos y beneficios de las microempresa, generando aumentos en los ingresos familiares, logrando una mayor seguridad económica en el

hogar, llevando a mejoras en las condiciones de la vivienda, en los niveles educativos de los hijos y en las oportunidades económicas y sociales de la familia.

# CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

En la presente investigación se buscó medir el impacto que tiene el microcrédito en la productividad, eficiencia y rentabilidad del negocio de los transportistas del sector de transporte público urbano pertenecientes al "Bloque del Oeste" de la Ciudad de Caracas; y el impacto del microcrédito en el nivel de bienestar del hogar, midiendo el aumento del ingreso de la familia, mejoramiento de las condiciones de la vivienda, nivel de educación de los hijos, adquisición de nuevos activos para el hogar y el nivel de recreación de la familia.

Al medir el impacto del microcrédito sobre el negocio del transportista, se evidencio que los primeros microcréditos pueden generar una mayor contribución e impulso en la rentabilidad, productividad y eficiencia de la microempresa del transportista, porque en el análisis de corto plazo –variación entre el primer y segundo préstamo- hubo un crecimiento superior de las mismas, debido a incrementos mayores de las ventas, utilidades netas, activos totales, patrimonio y costos de venta; y un incremento menor de las horas trabajadas.

Resumiendo que los resultados permitieron realizar una aproximación de una utilización eficiente de los insumos, permitiendo aumentos en la productividad, unido a un crecimiento de la rentabilidad de los negocios de los microempresarios evaluados; demostrando la primera parte de la hipótesis del estudio, que el microcrédito contribuye

en la eficiencia, productividad y rentabilidad del negocio del transportista, porque ayudo a modificar o adquirir el capital, en principio para repotenciar o adquirir la unidad colectiva, y con los préstamos siguientes ir adquiriendo transportes de mayor capacidad de producción y de una tecnología más avanzada, incidiendo de forma positiva sobre los rendimientos y productividad de las microempresas, permitiendo el desarrollo de negocios consolidados y sostenibles a través del tiempo.

Al medir el impacto del microcrédito en el nivel de bienestar del hogar del transportista, se observó un incremento sustancial en el ingreso del hogar del mismo luego de recibir los microcréditos, esto se explica por el aumento que se evidenció en las ventas y utilidad del negocio gracias a la oportunidad de financiamiento del microcrédito que permitió mejorar las unidades que ya poseían y a adquirir unidades adicionales de transporte. Por consiguiente, los transportistas pudieron modificar sus actividades microempresariales, aumentando los ingresos de la microempresas, cambios que produjeron incrementos en el ingreso del hogar, alcanzando una mayor seguridad económica, comodidad en el hogar y disminución de la vulnerabilidad de la familia ante eventos imprevistos por el aumento en la capacidad de ahorro.

El aumento del ingreso del hogar, permitió que la familia de los transportistas tuviera mejoramientos en las condiciones de la vivienda, un alto porcentaje de los transportistas lograron adquirir una nueva vivienda y a la vez, realizar remodelaciones a las mismas. Otros transportistas, lograron remodelar las viviendas que ya poseían y otros alquilaron

una vivienda en mejores condiciones de ubicación, seguridad, mejor acceso a vías de comunicación con respecto a la vivienda donde residían antes.

También los transportistas lograron adquirir otro tipo de bienes, considerados como activos del hogar, como productos de línea blanca, línea marrón y vehículos de uso particular. Además, el transportista logro tener acceso a tecnologías, contribuyendo a la comodidad en el hogar del grupo familiar.

La educación de los hijos de los transportistas mostró mejoras en la calidad, cambiándolos en algunos casos de institución educativa pública a privada; y la posibilidad de inscribir a los mismos en actividades extracurriculares que forman parte de una educación integral, logrando también adquirir tecnologías y herramientas que facilitaran las tareas e investigaciones de niños y adolescentes, esto se relaciona porque los aumentos de los ingresos del hogar luego del otorgamiento de los microcréditos, invierten en el desarrollo intelectual y académico de sus hijos, esto significa surgimiento de los mismo dentro de su comunidad y sociedad, reflejando un nivel de bienestar en el hogar.

El último criterio que se evaluó es el nivel de recreación del hogar, obteniendo que los transportistas lograran tener un alto y medio crecimiento en la recreación de la familia. Algunos de ellos manifestaron poder realizar viajes con más frecuencia, y en algunos casos realizar viajes al exterior.

Todo esto hizo que el índice de nivel de bienestar del hogar del transportista fuera "alto" -según la metodología de puntuación- de 69,54% de una escala máxima de 100 puntos, por estos resultados se comprueba la segunda parte de la hipótesis del estudio, que el microcrédito contribuye al nivel de bienestar del hogar del transportista.

Los resultados de los dos estudios comprueban que se generó "impactos en cadena", porque el microcrédito contribuyo a cambios en la rentabilidad, productividad y eficiencia en el negocio del transportista, haciendo incrementar el ingreso familiar, y por tanto aumentar la seguridad económica de su hogar, permitiendo mejoras en las condiciones de su vivienda, en el nivel de educación de los hijos y recreación de la familia y adquirir activos para su hogar.

Por otra parte los transportistas, consideran que el microcrédito los ha ayudado a mejorar el nivel de ingreso de su hogar y además consideran que su situación económica actual es mejor con respecto a la que tenían antes de obtener microcréditos. Esto permite corroborar que los resultados obtenidos en el presente estudio, porque coinciden con la apreciación que tienen los transportistas estudiados de su situación económica actual.

Es importante aclarar que estas afirmaciones no son definitivas, son un acercamiento o aproximación que se realizaron según el estudio desarrollado con los transportistas de del "Bloque del Oeste", porque para la primera parte del estudio, impacto del microcrédito sobre la productividad, eficiencia y rentabilidad del negocio del transportista, la muestra estaba compuesta por treinta (30) transportistas que obtuvieron

hasta dos (2) microcréditos y por doce (12) transportistas que adquirieron hasta tres (3) microcréditos; y para el segundo estudio, impacto del microcrédito sobre el nivel de bienestar del hogar del transportista, estaba la muestra conformada por treinta (30) transportistas. Por lo que en estudios futuros exhaustivos y de mayor dimensión, sobre el impacto del microcrédito en el negocio y nivel de bienestar del hogar de los transportistas del "Bloque del Oeste" de la ciudad de Caracas se pueden obtener aseveraciones más significativas que puedan corroborar o no dichas afirmaciones.

*Recomendaciones para futuras investigaciones:*

- Es importante realizar el estudio contando con el acceso a información de los clientes de más de una institución financiera para contrastar y obtener una muestra representativa, replicando los estudios realizados y permitir corroborar los resultados obtenidos en la investigación.
- El estudio que se llevó a cabo en la investigación, sólo fue impactos del microcrédito sobre el negocio y nivel de bienestar del hogar del microempresario, pudiendo en estudios futuros, enfocarse en otros aspectos, como el impacto del microcrédito a nivel individual del microempresario –sobre el nivel de confianza del mismo y aumentos de su ingreso individual- y sobre el entorno de la comunidad donde habita el microempresario, midiendo si luego de

la obtención del microcrédito pudo el negocio generar más puestos de trabajos en la comunidad donde se desenvuelve el microempresario.

- Realizar un estudio comparativo, midiendo el impacto del microcrédito en transportistas que hayan recibido microcréditos y en aquellos que no lo hayan recibido, bien sea porque no reciben financiamiento o porque se financian por otros medios, como por ejemplo los prestamistas informales y otros.
- Replicar las mediciones realizadas en el presente trabajo para medir el impacto del microcrédito en el sector de transporte público urbano en zonas del interior el país y no solo en la ciudad de Caracas; y además realizar una comparación entre los resultados de cada zona.

## BIBLIOGRAFÍA


1. Alceda, A. (1997). *La Operación de los Transportes.* SETRAVI. México.
2. Angelelli, P. y Prats, J. (2005). *Fomento de la actividad emprendedora en América Latina y el Caribe.* Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Washington D.C.
3. Berger, M. y Gullimon B. (1997). E*strategia para el Desarrollo de la microempresa. Banco Interamericano de Desarrollo*. Washington, D.C.
4. Berger, M., Goldmark, L,. y Miller Sanabria, Tomás (2007). *El boom de las Microfinanzas, un modelo latinoamericano visto desde adentro*. Banco Interamericano de Desarrollo.
5. Bilbao, A. y Pachano, S. (2002). *Rasgos y Actitudes de los emprendedores.* Corporación Andina de Fomento (CAF), Venezuela Competitiva.
6. Cabezas, D. *El impacto del microcrédito a familias pobres, como parte de la política social: estudio de caso el estado de Colima (2000-2004).* Universidad de Colima, México.
7. Carpintero, S. (1998). P*rogramas de Apoyo a la Microempresa en América Latina: el microcrédito como la gran esperanza del siglo XXI.* Bilbao, Ediciones Deusto.

8. Carvallo, P. y Pineda, R. (2010). *El futuro de las microfinanzas en América Latina: algunos elementos para el debate a la luz de las transformaciones experimentadas*. Nº 235, CEPAL. Santiago de Chile.

9. Chu, M (2010). *Las Microfinanzas: creación simultanea de impacto social y valor comercial.* Debates IESA. Vol XV, N° 3. p.28-32.

10. Clemente, L. (2009). *Microfinanzas y políticas públicas: desempeño y propuestas para la acción en la República Bolivariana de Venezuela* .N° 217, CEPAL. Santiago de Chile.

11. Economist Intelligence Unit (2008). *Microscopio 2008 sobre el Entorno de Negocios para las microfinanzas en América Latina y el Caribe.* Banco Interamericano de Desarrollo. Corporación Andina de Fomento (CAF). The Economist.

12. Economist Intelligence Unit (2010). *Microscopio Global sobre el Entorno de Negocios para las microfinanzas.* Banco Interamericano de Desarrollo. Corporación Andina de Fomento (CAF). The Economist.

13. Epstein, M. y Crame, C. (2006). *Alleviating Global Poverty through Microfinance: factors and measures of financial, economic and social performance*. Rice University.

14. FONTUR (2003). *Anuario Estadístico 2002.* FONTUR. Caracas.

15. Formichella, M (2004). *El concepto de emprendimiento y su relación con la educación, el empleo y el desarrollo local.* Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria. Buenos Aires, Argentina.

16. Friedlander, A. y Morra, L. (2001). *Evaluaciones mediante Estudios de Caso.* Departamento de Evaluación de Operaciones del Banco Mundial. Washington D.C.

17. Gallart, M. (2004). *Habilidades y competencias para el sector informal en América Latina: una revisión de la literatura sobre programas y metodologías de formación.* Boletín 155. Formación en la economía informal. Cinterfor.

18. Ghersi, E. (2001). *El Otro Sendero o la Revolución de los Informales.* Economía Informal. Ediciones IESA. Caracas.

19. Guardia, I. y Ocaña, R. (2005). *El transporte urbano en Venezuela: Estudio de las políticas públicas y el nuevo rol del Estado (1991-2000).* Provincia n°14. Caracas.

20. Haller, W. y Portes, A. (2004). *La Economía Informal.* Serie Políticas Sociales. CEPAL.

21. Hurtado de Barrera, J (2000). *Metodología de la Investigación Holística.* Segunda Edición

22. INMETRA (2006). *El Sistema de Transporte en el Distrito Metropolitano de Caracas.* Se puede consultar a través de esta página http://www.porlacaracasposible.org/Archivos/2.%20INMETRA.pdf>.

23. Lacalle, M. (2001). *Los Microcréditos: un instrumento de financiación para luchar contra la pobreza.* Universidad Alonso X el Sabio.

24. Lacalle, M.(2010). *Glosario Básico sobre Microfinanzas.* Foro Nantik Lum de Microfinanzas. N°12. Universidad Autónoma de Madrid.

25. Lucano, F. y Taborda, M. (1998). *Tipologías de las Instituciones Financieras para la Microempresa en América Latina y el Caribe*. Washington D.C.

26. Márquez, G. Portela, C. (2001). *Los Informales Urbanos en Venezuela: ¿Pobres o Eficientes?*. Economía Informal. Ediciones IESA. Caracas.

27. Martínez, R. (2009). *Las Microfinanzas como un Instrumento para la Superación de la Pobreza*. Pontificia Universidad Católica de Chile. Capítulo 1.

28. Marulanda, B. y Otero, M. (2005). *El perfil de las Microfinanzas en Latinoamérica en 10 años*. Washington DC: ACCIÓN.

29. McElwee, G. (2006). *Farmers as entrepreneurs: developing competitive skills.* Journal of Developmental Entrepreneurship, 11 (3) 187-206.

30. Millar Sanabria, T. (2007). *El modelo Latinoamericano de microfinanzas: una mirada desde adentro.*

31. Molinero, A. y Sánchez, I. (2005). Transporte Público. Planeación, Operación y Administración. Fundación ICA. Ciudad de México.

32. Páez, T. (2010). *Capacidad emprendedora e informalidad en el campo de la economía*. Universidad Pedagógica Experimental Libertador Venezuela.

33. Pérez Araujo, V. (2003). *La Microfinanza: el inicio de la estructura intermedia para Venezuela.* Visión General. Vol. 1, N°1.

34. Ramos, I. (2011).*Transporte y Desarrollo Económico: Un análisis para Bolivia, Colombia y Venezuela (1990-2005).*Universidad Computense de Madrid. Madrid

35. Renaud, J. e Iglesias, M. (2008). *Impacto Social de las Microfinanzas: el caso de AVANZAR*. Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, Instituto de Investigaciones Económicas.

36. Rodríguez Garcés, C. (2008). *Impacto de las Microfinanzas: resultados de algunos estudios. Énfasis en el sector financiero*. Revista Ciencias Estratégicas. Vol 16. N°20. P, 282-298.

37. Romani Chocce, G. (2002). *Impacto del microcrédito en los microempresarios chilenos: un estudio de caso en la II Región de Chile*.

38. Saboin, J. y Tejada, C. (2009). *Impacto de la Bancarización e la Productividad de las Microempresas*. Tesis de Pregrado publicada, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas.

39. Tejero Puntes, S (2011). *Emprendimiento versus Incertidumbre*. El Universal. Artículo disponible en http://www.eluniversal.com/2011/09/20/emprendimiento-versus-incertidumbre.shtml.

40. Thomson, I. (2001). *El desarrollo institucional del transporte en América Latina durante los últimos veinticinco años del siglo veinte*. Serie Recursos Naturales e Infraestructura. CEPAL. Santiago de Chile.

41. Torres, M. (2006). *Microempresa, Pobreza y Empleo en América Latina y Caribe: una propuesta de trabajo*. Organización de los Estados Americanos, Secretaría Ejecutiva para el Desarrollo Integral, Departamento de Desarrollo Social y Empleo.

42. Vainrub, R. (2006). *Convertir sueños en realidades: una guía para emprendedores*. Ediciones IESA. Cuarta Edición.

43. Vera, L., Vivancos, F. y Zambrano, L. (2002). *Un marco referencial para el desarrollo de las Microfinanzas en Venezuela*. Revista venezolana de análisis coyuntural. Vol VIII, N° 002. Zevallos, E. (2003). *Micro, Pequeñas y Medianas Empresas en América Latina*. Revista de la CEPAL. N° 79.

**Leyes venezolanas citadas**

44. Decreto con fuerza de Ley de Creación, Estimulo, Promoción y Desarrollo del Sistema Microfinanciero. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela. N° 37.076. Caracas, 22 de marzo del 2001.

45. Decreto con fuerza de Ley General de Bancos y Otras Instituciones Financieras. N° 1.526. Caracas, 3 de noviembre de 2001.

## *8.1 TABLAS*

1. **Índice de Precios al Consumidor (IPC), Área Metropolitana de Caracas (Base diciembre 2007 =100).**

| | Índice |
|---|---|
| **2011** | |
| Agosto | 254,7 |
| Julio | 250,5 |
| Junio | 244,4 |
| Mayo | 239,1 |
| Abril | 232,3 |
| Marzo | 229,3 |
| Febrero | 225,8 |
| Enero | 220,9 |
| **2010** | |
| Diciembre | 213,2 |
| Noviembre | 209,7 |
| Octubre | 207,0 |
| Septiembre | 204,0 |
| Agosto | 201,3 |
| Julio | 198,6 |
| Junio | 195,4 |
| Mayo | 191,6 |
| Abril | 187,5 |
| Marzo | 178,2 |
| Febrero | 174,0 |
| Enero | 171,4 |
| **2009** | |
| Diciembre | 167,4 |
| Noviembre | 165,2 |
| Octubre | 162,2 |
| Septiembre | 158,8 |
| Agosto | 154,8 |
| Julio | 151,7 |
| Junio | 148,2 |
| Mayo | 145,2 |
| Abril | 142,2 |
| Marzo | 139,0 |
| Febrero | 137,0 |
| Enero | 135,1 |

| | |
|---|---|
| **2008** | |
| Diciembre | 131,9 |
| Noviembre | 128,5 |
| Octubre | 125,8 |
| Septiembre | 123,2 |
| Agosto | 120,2 |
| Julio | 118,2 |
| Junio | 116,3 |
| Mayo | 113,7 |
| Abril | 109,9 |
| Marzo | 108,2 |
| Febrero | 105,8 |
| Enero | 103,4 |
| **2007** | |
| Diciembre | 100,00000000 |
| Noviembre | 96,81291863 |
| Octubre | 92,77533634 |
| Septiembre | 90,55758105 |
| Agosto | 89,37603019 |
| Julio | 88,43333032 |
| Junio | 87,99511407 |
| Mayo | 86,46808779 |
| Abril | 84,99428739 |
| Marzo | 83,81253065 |
| Febrero | 84,43651681 |
| Enero | 83,29454865 |
| **2006** | |
| Diciembre | 81,66132166 |
| Noviembre | 80,18747609 |
| Octubre | 79,15138457 |
| Septiembre | 78,56684698 |
| Agosto | 77,10569360 |
| Julio | 75,44588422 |
| Junio | 73,67977983 |
| Mayo | 72,33862174 |
| Abril | 71,18331590 |
| Marzo | 70,74469853 |
| Febrero | 70,10742252 |
| Enero | 70,36001497 |
| **2005** | |
| Diciembre | 69,81614654 |
| Noviembre | 69,27167114 |
| Octubre | 68,54102339 |
| Septiembre | 68,11598012 |

| | |
|---|---|
| Agosto | 67,11992024 |
| Julio | 66,48235468 |
| Junio | 65,91156119 |
| Mayo | 65,53994967 |
| Abril | 63,91958752 |
| Marzo | 63,08248272 |
| Febrero | 62,32523133 |
| Enero | 62,21883670 |
| **2004** | |
| Diciembre | 61,05033396 |
| Noviembre | 60,09423532 |
| Octubre | 59,09842646 |
| Septiembre | 58,74011145 |
| Agosto | 58,43449899 |
| Julio | 57,66410650 |
| Junio | 56,88029663 |
| Mayo | 55,84438309 |
| Abril | 55,19364985 |
| Marzo | 54,47673558 |
| Febrero | 53,33483649 |
| Enero | 52,51145720 |
| **2003** | |
| Diciembre | 51,22319426 |
| Noviembre | 50,29376567 |
| Octubre | 49,36423746 |
| Septiembre | 48,62034633 |
| Agosto | 47,92967974 |
| Julio | 47,33187752 |
| Junio | 46,49542494 |
| Mayo | 45,85799876 |
| Abril | 44,82215826 |
| Marzo | 44,09156098 |
| Febrero | 43,75942724 |
| Enero | 41,47498488 |
| **2002** | |
| Diciembre | 40,30649942 |

*Fuente: Estadísticas del Banco Central de Venezuela.

**2. Deflactor**

| | Deflactor |
|---|---|
| **2003** | 4,97236 |
| **2004** | 4,17197 |
| **2005** | 3,64815 |
| **2006** | 3,11898 |
| **2007** | 2,54700 |
| **2008** | 1,93101 |
| **2009** | 1,52151 |
| **2010** | 1,19465 |
| **2011** | 1,00000 |

*Formula: $IPC_{año1} / IPC_{año0}$

3. **Tabla de las variables en términos nominales para el cálculo de los indicadores de eficiencia y rentabilidad al primer microcrédito**

| Transportistas | Patrimonio | Activos Totales | Utilidad Neta | Ventas Totales | Costos de Ventas |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 81.250 | 81.250 | 3.639,67 | 8.420 | 533,33 |
| 2 | 71.250 | 71.250 | 3.996,67 | 6.580 | 503,33 |
| 3 | 81.000 | 81.000 | 3.907,67 | 6.500 | 393,33 |
| 4 | 81.500 | 81.500 | 5.185,833 | 7.770 | 404,167 |
| 5 | 86.000 | 86.000 | 6.313,833 | 8.690 | 294,167 |
| 6 | 72.000 | 72.000 | 3.451 | 4.420 | 163,33 |
| 7 | 46.600 | 47.600 | 2.116 | 3.840 | 300 |
| 8 | 92.500 | 92.500 | 7.667,833 | 14.234 | 4.054,167 |
| 9 | 82.322 | 82.322 | 5.426,312 | 8.348 | 779,937 |
| 10 | 91.000 | 91.000 | 5.189,17 | 5.980 | 220,833 |
| 11 | 125.000 | 125.000 | 7.575,833 | 9.850 | 304,17 |
| 12 | 140.500 | 143.000 | 5.475 | 7.900 | 305 |
| 13 | 44.000 | 44.000 | 1.213,33 | 2.080 | 186,67 |
| 14 | 36.400 | 37.000 | 2.037,500 | 3.960 | 368 |
| 15 | 18.500 | 18.500 | 1.105 | 2.080 | 229 |
| 16 | 290.000 | 290.000 | 11.326,67 | 17.643,33 | 566,67 |
| 17 | 125.000 | 125.000 | 2.965,83 | 5.040 | 304,167 |
| 18 | 83.522 | 83.522 | 5.326,312 | 8.358 | 779,937 |
| 19 | 41.250 | 41.250 | 6.353,33 | 8.970 | 376,667 |
| 20 | 117.000 | 117.000 | 5.510 | 8.150 | 170,00 |
| 21 | 86.000 | 86.000 | 2.125 | 4.160 | 175 |
| 22 | 46.000 | 46.000 | 5.284,67 | 7.000 | 395,333 |
| 23 | 46.500 | 46.500 | 3.463,33 | 4.800 | 266,667 |
| 24 | 89.500 | 89.500 | 4.340 | 8.810 | 510 |
| 25 | 91.550 | 91.550 | 6.696,67 | 7.580 | 503,33 |
| 26 | 98.000 | 98.000 | 3.700 | 6.000 | 335 |
| 27 | 130.000 | 130.000 | 3.063,33 | 12.983,33 | 4.083,33 |
| 28 | 187.500 | 187.500 | 8.238,67 | 10.630 | 253,333 |
| 29 | 71.000 | 71.000 | 4.834 | 7.000 | 336 |
| 30 | 131.250 | 131.250 | 7.219,67 | 9.725 | 533,33 |

4. **Tabla de las variables para el cálculo de los indicadores de productividad al primer microcrédito**

| Transportistas | Número de Pasajeros Mensual | Horas trabajadas mensual y por el número de unidades [a] | Número de unidades de transporte | Número de Puestos de la unidad de transporte | Tipo de Combustible |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 12480 | 360 | 1 | 28 | Gasoil |
| 2 | 12480 | 360 | 1 | 28 | Gasoil |
| 3 | 15030 | 360 | 1 | 32 | Gasoil |
| 4 | 12300 | 360 | 1 | 32 | Gasoil |
| 5 | 13530 | 360 | 1 | 32 | Gasoil |
| 6 | 8750 | 400 | 1 | 24 | Gasolina |
| 7 | 7875 | 400 | 1 | 24 | Gasolina |
| 8 | 7000 | 400 | 1 | 24 | Gasolina |
| 9 | 11460 | 360 | 1 | 28 | Gasoil |
| 10 | 15240 | 420 | 1 | 28 | Gasoil |
| 11 | 11100 | 360 | 1 | 28 | Gasoil |
| 12 | 13860 | 360 | 1 | 28 | Gasoil |
| 13 | 8750 | 400 | 1 | 24 | Gasolina |
| 14 | 5250 | 400 | 1 | 15 | Gasolina |
| 15 | 5250 | 400 | 1 | 15 | Gasolina |
| 16 | 13860 | 360 | 1 | 28 | Gasoil |
| 17 | 12480 | 360 | 1 | 28 | Gasoil |
| 18 | 8750 | 350 | 1 | 24 | Gasolina |
| 19 | 12000 | 360 | 1 | 28 | Gasoil |
| 20 | 7875 | 350 | 1 | 24 | Gasolina |
| 21 | 7875 | 350 | 1 | 24 | Gasolina |
| 22 | 13860 | 360 | 1 | 28 | Gasoil |
| 23 | 9625 | 400 | 1 | 24 | Gasolina |
| 24 | 19530 | 312 | 1 | 32 | Gasoil |
| 25 | 15030 | 360 | 1 | 32 | Gasoil |
| 26 | 10500 | 400 | 1 | 24 | Gasolina |
| 27 | 12480 | 420 | 1 | 28 | Gasoil |
| 28 | 10410 | 360 | 1 | 28 | Gasoil |
| 29 | 12000 | 360 | 1 | 32 | Gasoil |
| 30 | 12000 | 360 | 1 | 32 | Gasoil |

[a] Promedio de Horas trabajadas mensuales: 368,73

5. **Tabla de las variables en términos nominales para el cálculo de los indicadores de eficiencia y rentabilidad al segundo microcrédito.**

| Transportistas | Patrimonio | Activos Totales | Utilidad Neta | Ventas Totales | Costos de Ventas |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 115.000 | 115.000 | 7.986,67 | 8.820 | 833,33 |
| 2 | 180.000 | 180.000 | 7.858,33 | 8.400 | 541,67 |
| 3 | 90.000 | 90.000 | 4.789,67 | 7.770 | 583,33 |
| 4 | 157.500 | 127.500 | 11.336,67 | 13.780 | 383,33 |
| 5 | 430.000 | 430.000 | 34.665 | 43.380 | 4.950 |
| 6 | 81.650 | 110.000 | 5.463,83 | 9.200 | 1.204,167 |
| 7 | 81.000 | 81.000 | 5.440 | 7.500 | 300 |
| 8 | 184.000 | 184.000 | 15.867 | 19.950 | 4.083,33 |
| 9 | 122.500 | 122.500 | 9.388,67 | 13.610 | 253,33 |
| 10 | 210.000 | 210.000 | 11.860 | 16.600 | 1.145 |
| 11 | 157.500 | 157.500 | 11.333,33 | 13.766,66 | 841,67 |
| 12 | 368.125 | 370.000 | 15.830 | 19.600 | 610 |
| 13 | 58.000 | 60.000 | 4.130,00 | 5.720 | 399,999 |
| 14 | 66.500 | 66.500 | 12.983,33 | 16.100 | 566,67 |
| 15 | 25.650 | 28.000 | 2.273,33 | 3.860 | 310 |
| 16 | 350.000 | 350.000 | 18.435 | 23.435 | 1.940 |
| 17 | 170.667 | 170.667 | 12.715,33 | 16.917 | 1.216,67 |
| 18 | 280.000 | 280.000 | 48.070 | 56.070 | 4.100 |
| 19 | 106.000 | 106.000 | 17.548,33 | 19.995 | 566,67 |
| 20 | 535.000 | 535.000 | 28.350,00 | 33.750 | 3.000 |
| 21 | 130.000 | 130.000 | 3.063,33 | 5.720 | 216,67 |
| 22 | 103.000 | 103.000 | 17.548,33 | 19.995 | 566,67 |
| 23 | 115.000 | 115.000 | 9.313 | 12.585 | 2.900 |
| 24 | 482.500 | 480.000 | 26.973 | 30.375 | 1.700 |
| 25 | 470.000 | 470.000 | 35.770,75 | 49.494,60 | 11.033,85 |
| 26 | 105.000 | 100.500 | 4.093,33 | 7.220 | 416,667 |
| 27 | 165.500 | 165.500 | 30.830 | 42.200 | 7.200 |
| 28 | 350.300 | 350.300 | 22.295 | 35.700 | 9.600 |
| 29 | 670.000 | 670.000 | 56.823 | 67.670 | 6.600 |
| 30 | 265.832 | 270.00 | 27.144,34 | 36.450 | 1.066,66 |

6. **Tabla de las variables para el cálculo de los indicadores de productividad al segundo microcrédito**

| Transportistas | Número de Pasajeros Mensual | Horas trabajadas mensual y por el número de unidades [a] | Número de unidades de transporte | Número de Puestos de la unidad de transporte | Tipo de Combustible |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 13860 | 360 | 1 | 28 | Gasoil |
| 2 | 13860 | 300 | 1 | 28 | Gasoil |
| 3 | 15030 | 360 | 1 | 32 | Gasoil |
| 4 | 13530 | 360 | 1 | 32 | Gasoil |
| 5 | 30090 | 600 | 2 | 32 | Gasoil |
| 6 | 24360 | 720 | 2 | 28 | Gasoil |
| 7 | 12480 | 420 | 1 | 28 | Gasoil |
| 8 | 10920 | 420 | 1 | 32 | Gasoil |
| 9 | 15030 | 360 | 1 | 32 | Gasoil |
| 10 | 31770 | 720 | 2 | 32 | Gasoil |
| 11 | 12000 | 360 | 1 | 32 | Gasoil |
| 12 | 15030 | 360 | 1 | 32 | Gasoil |
| 13 | 8750 | 400 | 1 | 24 | Gasolina |
| 14 | 16620 | 360 | 1 | 28 | Gasoil |
| 15 | 8750 | 350 | 2 | 24 | Gasolina |
| 16 | 28890 | 600 | 2 | 32 | Gasoil |
| 17 | 27480 | 600 | 1 | 32 | Gasoil |
| 18 | 16530 | 360 | 1 | 32 | Gasoil |
| 19 | 10920 | 360 | 1 | 32 | Gasoil |
| 20 | 16530 | 360 | 1 | 32 | Gasoil |
| 21 | 13530 | 360 | 1 | 32 | Gasoil |
| 22 | 13860 | 360 | 1 | 28 | Gasoil |
| 23 | 16530 | 420 | 1 | 32 | Gasoil |
| 24 | 19530 | 360 | 1 | 32 | Gasoil |
| 25 | 33060 | 600 | 2 | 32 | Gasoil |
| 26 | 16620 | 360 | 1 | 28 | Gasoil |
| 27 | 29010 | 600 | 2 | 32 | Gasoil |
| 28 | 15030 | 600 | 2 | 32 | Gasoil |
| 29 | 28530 | 600 | 2 | 32 | Gasoil |
| 30 | 25530 | 600 | 2 | 32 | Gasoil |

[a] Promedio de Horas trabajadas mensuales: 453

7. **Tabla de las variables en términos nominales para el cálculo de los indicadores de eficiencia y rentabilidad al tercer microcrédito.**

| Transportistas | Patrimonio | Activos Totales | Utilidad Neta | Ventas Totales | Costos de Ventas |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | | | | | |
| 2 | | | | | |
| 3 | 370.000 | 370.000 | 20.858,33 | 23.216,67 | 1.566,67 |
| 4 | | | | | |
| 5 | 381.429,29 | 388.100 | 44.435 | 47.735 | 8.200 |
| 6 | 189.000 | 189.000 | 8.525 | 10.800 | 2.275 |
| 7 | 286.000 | 286.000 | 14.168,33 | 18.065 | 1.416,67 |
| 8 | 535.000 | 535.000 | 64.270 | 53.280 | 5.250 |
| 9 | | | | | |
| 10 | 240.000 | 240.000 | 25.636 | 40.700 | 5.360,00 |
| 11 | | | | | |
| 12 | | | | | |
| 13 | 70.000 | 70.000 | 10.780,00 | 11.180 | 399,999 |
| 14 | 643.361,69 | 650.100 | 51.870 | 49.270 | 12.300 |
| 15 | 33.915 | 35.000 | 2.888,33 | 4.840 | 186,667 |
| 16 | | | | | |
| 17 | | | | | |
| 18 | | | | | |
| 19 | | | | | |
| 20 | | | | | |
| 21 | 360.500 | 360.500 | 10.453,33 | 13.500 | 566,67 |
| 22 | | | | | |
| 23 | 400.000 | 400.000 | 55.835 | 49.335 | 5.180 |
| 24 | | | | | |
| 25 | | | | | |
| 26 | 70.000 | 70.000 | 7.049,33 | 10.396 | 426,667 |
| 27 | | | | | |
| 28 | | | | | |
| 29 | | | | | |
| 30 | | | | | |

8. **Tabla de las variables para el cálculo de los indicadores de productividad al tercer microcrédito**

| Transportistas | Número de Pasajeros Mensual | Horas trabajadas mensual y por el número de unidades | Número de unidades de transporte | Número de Puestos de la unidad de transporte | Tipo de Combustible |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | | | | | |
| 2 | | | | | |
| 3 | 30060 | 600 | 2 | Gasoil | 32 |
| 4 | | | | | |
| 5 | 30090 | 600 | 2 | Gasoil | 32 |
| 6 | 28890 | 600 | 2 | Gasoil | 32 |
| 7 | 26010 | 600 | 2 | Gasoil | 32 |
| 8 | 24030 | 600 | 2 | Gasoil | 32 |
| 9 | | | | | |
| 10 | 48300 | 720 | 3 | Gasoil | 32 |
| 11 | | | | | |
| 12 | | | | | |
| 13 | 13860 | 360 | 1 | Gasoil | 28 |
| 14 | 33270 | 600 | 2 | Gasoil | 28 |
| 15 | 25530 | 720 | 2 | Gasoil | 32 |
| 16 | | | | | |
| 17 | | | | | |
| 18 | | | | | |
| 19 | | | | | |
| 20 | | | | | |
| 21 | 27060 | 600 | 2 | Gasoil | 32 |
| 22 | | | | | |
| 23 | 33030 | 600 | 2 | Gasoil | 32 |
| 24 | | | | | |
| 25 | | | | | |
| 26 | 34650 | 600 | 2 | Gasoil | 32 |
| 27 | | | | | |
| 28 | | | | | |
| 29 | | | | | |
| 30 | | | | | |

[a] Promedio de Horas trabajadas mensuales: 600

9. **Tabla de las variables en términos reales para el cálculo de los indicadores de eficiencia y rentabilidad al primer microcrédito**

| Transportistas | Patrimonio | Activos Totales | Utilidad Neta | Ventas Totales | Costos de Ventas |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 206.943,75 | 206.943,75 | 9.270,23 | 21.445,74 | 1.358,40 |
| 2 | 181.473,75 | 181.473,75 | 10.179,51 | 16.759,26 | 1.281,99 |
| 3 | 252.637 | 252.637 | 12.187,93 | 20.273 | 1.226,80 |
| 4 | 254.197 | 254.197 | 16.174,508 | 24.234 | 1.260,589 |
| 5 | 268.232 | 268.232 | 19.692,717 | 27.104 | 917,501 |
| 6 | 358.010 | 358.010 | 17.160 | 21.978 | 812,14 |
| 7 | 170.004 | 173.652 | 7.719 | 14.009 | 1.094 |
| 8 | 288.506 | 288.506 | 23.915,815 | 44.396 | 12.644,86 |
| 9 | 256.761 | 256.761 | 16.924,557 | 26.037 | 2.432,60 |
| 10 | 331.982 | 331.982 | 18.930,88 | 21.816 | 805,633 |
| 11 | 318.375 | 318.375 | 19.295,647 | 25.088 | 774,71 |
| 12 | 438.217 | 446.014 | 17.076 | 24.640 | 951 |
| 13 | 183.567 | 183.567 | 5.061,99 | 8.678 | 778,77 |
| 14 | 113.531 | 115.402 | 6.354,921 | 12.351 | 1.146 |
| 15 | 91.989 | 91.989 | 5.494 | 10.343 | 1.139 |
| 16 | 441.237 | 441.237 | 17.233,59 | 26.844,42 | 862,19 |
| 17 | 389.872 | 389.872 | 9.250,37 | 15.720 | 948,691 |
| 18 | 260.503 | 260.503 | 16.612,659 | 26.068 | 2.432,608 |
| 19 | 128.658 | 128.658 | 19.815,92 | 27.977 | 1.174,817 |
| 20 | 364.921 | 364.921 | 17.185,58 | 25.420 | 530,23 |
| 21 | 313.741 | 313.741 | 7.752 | 15.176 | 638 |
| 22 | 143.473 | 143.473 | 16.482,8 | 21.833 | 1.233,0 |
| 23 | 145.033 | 145.033 | 10.802,07 | 14.971 | 831,73 |
| 24 | 279.149 | 279.149 | 13.536 | 27.478 | 1590,68 |
| 25 | 233.178 | 233.178 | 17.056,41 | 19.306,26 | 1.281,99 |
| 26 | 357.519 | 357.519 | 13.498 | 21.889 | 1222,13 |
| 27 | 251.031 | 251.031 | 5.915,32 | 25.070,92 | 7.884,94 |
| 28 | 477.563 | 477.563 | 20.983,88 | 27.075 | 645,239 |
| 29 | 221.448 | 221.448 | 15.077 | 21.833 | 1047,98 |
| 30 | 334.294 | 334.294 | 18.388,49 | 24.770 | 1358,39 |
| **Promedio** | **268.534,72** | **264.833,92** | **14.167,66** | **22.160,13** | **1743,59** |

**10. Tabla de las variables en términos reales para el cálculo de los indicadores de eficiencia y rentabilidad al segundo microcrédito**

| Transportistas | Patrimonio | Activos Totales | Utilidad Neta | Ventas Totales | Costos de Ventas |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 222.065,96 | 222.065,96 | 15.422,33 | 17.031,49 | 1.609,17 |
| 2 | 180.000,00 | 180.000,00 | 7.858,33 | 8.400,00 | 541,67 |
| 3 | 229.230 | 229.230 | 12.199,28 | 19.790 | 1.485,75 |
| 4 | 304.134 | 246.204 | 21.891,20 | 26.609 | 740,21 |
| 5 | 513.701 | 513.701 | 41.413 | 51.824 | 5.914 |
| 6 | 340.641 | 458.916 | 22.794,93 | 38.382 | 5.023,74 |
| 7 | 252.637 | 252.637 | 16.967 | 44.396 | 936 |
| 8 | 355.306 | 355.306 | 30.639 | 38.524 | 7.884,94 |
| 9 | 236.549 | 236.549 | 18.129,60 | 26.281 | 489,18 |
| 10 | 534.870 | 534.870 | 30.207 | 42.280 | 2.916 |
| 11 | 188.158 | 188.158 | 13.539,40 | 16.446,38 | 1.005,50 |
| 12 | 937.614 | 942.390 | 40.319 | 49.921 | 1.554 |
| 13 | 211.593 | 218.889 | 15.066,87 | 20.867 | 1.459,258 |
| 14 | 128.412 | 128.412 | 25.070,92 | 31.089 | 1094,24 |
| 15 | 107.011 | 116.815 | 9.484,27 | 16.104 | 1.293 |
| 16 | 418.129 | 418.129 | 22.023 | 27.997 | 2.318 |
| 17 | 329.559 | 329.559 | 24.553,41 | 32.667 | 2.349,40 |
| 18 | 334.503 | 334.503 | 57.427 | 66.984 | 4.898 |
| 19 | 204.687 | 204.687 | 33.885,97 | 38.611 | 1094,24 |
| 20 | 639.139 | 639.139 | 33.868,41 | 40.320 | 3.584 |
| 21 | 405.467 | 405.467 | 9.554,47 | 17.841 | 675,78 |
| 22 | 198.894 | 198.894 | 33.885,97 | 38.611 | 1094,24 |
| 23 | 174.973 | 174.973 | 14.170 | 19.148 | 4412,37 |
| 24 | 734.126 | 730.323 | 41.040 | 46.216 | 2.587 |
| 25 | 561.487 | 561.487 | 42.733,63 | 59.128,87 | 13.181,62 |
| 26 | 327.493 | 313.457 | 12.767,02 | 22.519 | 1299,58 |
| 27 | 197.715 | 197.715 | 36.831 | 50.414 | 8.602 |
| 28 | 532.983 | 532.983 | 33.922 | 54.318 | 14.606 |
| 29 | 670.000 | 670.000 | 56.823 | 67.670 | 6.600 |
| 30 | 513.324 | 521.372 | 52.415,95 | 70.385 | 2.059,73 |
| **Promedio** | **366.146,69** | **368.561,03** | **27.563,43** | **36.692,45** | **3443,59** |

**11. Tabla de las variables en términos reales para el cálculo de los indicadores de eficiencia y rentabilidad al tercer microcrédito**

| Transportistas | Patrimonio | Activos Totales | Utilidad Neta | Ventas Totales | Costos de Ventas |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | | | | | |
| 2 | | | | | |
| 3 | 714.473 | 714.473 | 40.277,61 | 44.832 | 3.025,25 |
| 4 | | | | | |
| 5 | 455.675,61 | 463.645 | 53.084 | 68.973 | 9.796 |
| 6 | 689.501 | 689.501 | 31.101 | 39.400 | 8.300 |
| 7 | 552.268 | 552.268 | 27.359,16 | 34.884 | 2.735,60 |
| 8 | 535.000 | 535.000 | 64.270 | 73.280 | 5.250 |
| 9 | | | | | |
| 10 | 365.161 | 365.161 | 39.005 | 61.925 | 8.155,27 |
| 11 | | | | | |
| 12 | | | | | |
| 13 | 255.371 | 255.371 | 39.327,09 | 40.786 | 1.459,25 |
| 14 | 768.593,91 | 776.644 | 61.967 | 82.754 | 14.694 |
| 15 | 123.727 | 127.685 | 10.537,07 | 17.657 | 680,99 |
| 16 | | | | | |
| 17 | | | | | |
| 18 | | | | | |
| 19 | | | | | |
| 20 | | | | | |
| 21 | 696.129 | 696.129 | 20.185,47 | 26.069 | 1.094,24 |
| 22 | | | | | |
| 23 | 400.000 | 400.000 | 35.771 | 66.335 | 5.180 |
| 24 | | | | | |
| 25 | | | | | |
| 26 | 218.329 | 218.329 | 21.986,73 | 32.425 | 1330,76 |
| 27 | | | | | |
| 28 | | | | | |
| 29 | | | | | |
| 30 | | | | | |
| **Promedio** | **481.185,68** | **482.850,46** | **37.072,56** | **49.109,95** | **5141,78** |

**12. Tabla de los indicadores de Eficiencia y Rentabilidad al Primer Microcrédito, en términos nominales**

| Transportistas | Utilidad Neta/ Ventas Totales | Utilidad Neta/ Activos Totales | Utilidad Neta/ Patrimonio | Ventas Totales/ Activos Fijos | Costos de Ventas / Ventas Totales |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0,4323 | 0,0448 | 0,0448 | 0,1036 | 0,0633 |
| 2 | 0,6074 | 0,0561 | 0,0561 | 0,0924 | 0,0765 |
| 3 | 0,6012 | 0,0482 | 0,0482 | 0,0802 | 0,0605 |
| 4 | 0,6674 | 0,0636 | 0,0636 | 0,0953 | 0,0520 |
| 5 | 0,6012 | 0,0734 | 0,0734 | 0,1010 | 0,0339 |
| 6 | 0,7808 | 0,0479 | 0,0479 | 0,0614 | 0,0370 |
| 7 | 0,5510 | 0,0445 | 0,0454 | 0,0807 | 0,0781 |
| 8 | 0,5387 | 0,0829 | 0,0829 | 0,1539 | 0,2848 |
| 9 | 0,6500 | 0,0659 | 0,0659 | 0,1014 | 0,0934 |
| 10 | 0,8678 | 0,0570 | 0,0570 | 0,0657 | 0,0369 |
| 11 | 0,7691 | 0,0606 | 0,0606 | 0,0788 | 0,0309 |
| 12 | 0,6930 | 0,0383 | 0,0390 | 0,0552 | 0,0386 |
| 13 | 0,5833 | 0,0276 | 0,0712 | 0,0473 | 0,0897 |
| 14 | 0,5145 | 0,0551 | 0,0560 | 0,1070 | 0,0928 |
| 15 | 0,5313 | 0,0597 | 0,0597 | 0,1124 | 0,1101 |
| 16 | 0,6420 | 0,0391 | 0,0391 | 0,0608 | 0,0321 |
| 17 | 0,5885 | 0,0237 | 0,0237 | 0,0403 | 0,0604 |
| 18 | 0,6373 | 0,0638 | 0,0638 | 0,1001 | 0,0933 |
| 19 | 0,7083 | 0,1540 | 0,1540 | 0,2175 | 0,0420 |
| 20 | 0,6761 | 0,0471 | 0,0471 | 0,0697 | 0,0209 |
| 21 | 0,5108 | 0,0247 | 0,0247 | 0,0484 | 0,0421 |
| 22 | 0,7550 | 0,1149 | 0,1149 | 0,1522 | 0,0565 |
| 23 | 0,7215 | 0,0745 | 0,0745 | 0,1032 | 0,0556 |
| 24 | 0,4926 | 0,0485 | 0,0485 | 0,0984 | 0,0579 |
| 25 | 0,8835 | 0,0731 | 0,0731 | 0,0828 | 0,0664 |
| 26 | 0,6167 | 0,0378 | 0,0378 | 0,0612 | 0,0558 |
| 27 | 0,2359 | 0,0236 | 0,0236 | 0,0999 | 0,3145 |
| 28 | 0,7750 | 0,0439 | 0,0439 | 0,2550 | 0,0238 |
| 29 | 0,6906 | 0,0681 | 0,0681 | 0,0986 | 0,0480 |
| 30 | 0,7424 | 0,0550 | 0,0550 | 0,0741 | 0,0548 |
| **Promedio** | **0,6355** | **0,0572** | **0,0588** | **0,0966** | **0,0734** |
| **Porcentaje** | **63,55%** | **5,73%** | **5,88%** | **9,66%** | **7,34%** |

**13. Tabla de los indicadores de Productividad al Primer Microcrédito**

| Transportistas | Ventas Totales / Horas Trabajadas* | Pasajeros/ Horas Trabajadas | Capacidad de producción (Unidad y Puestos) | Capacidad de producción (Unidad, Puestos y Personas de pie) |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 23,3889 | 34,667 | 28 | 36 |
| 2 | 18,2778 | 34,667 | 28 | 36 |
| 3 | 18,0556 | 41,750 | 32 | 42 |
| 4 | 21,5833 | 34,167 | 32 | 42 |
| 5 | 24,1389 | 37,583 | 32 | 42 |
| 6 | 11,0500 | 21,875 | 24 | 30 |
| 7 | 9,6000 | 19,688 | 24 | 30 |
| 8 | 35,5850 | 17,500 | 24 | 30 |
| 9 | 23,1889 | 31,833 | 28 | 36 |
| 10 | 14,2381 | 36,286 | 28 | 36 |
| 11 | 27,3611 | 30,833 | 28 | 36 |
| 12 | 21,9444 | 38,500 | 28 | 36 |
| 13 | 5,20000 | 21,875 | 24 | 30 |
| 14 | 9,9000 | 13,125 | 15 | 18 |
| 15 | 5,20000 | 13,125 | 15 | 18 |
| 16 | 49,0093 | 38,500 | 28 | 36 |
| 17 | 14,0000 | 34,667 | 28 | 36 |
| 18 | 23,8800 | 34,667 | 24 | 30 |
| 19 | 23,8800 | 33,333 | 28 | 36 |
| 20 | 24,9167 | 22,500 | 24 | 30 |
| 21 | 11,8857 | 22,500 | 24 | 30 |
| 22 | 19,4444 | 38,500 | 28 | 36 |
| 23 | 12,0000 | 24,063 | 24 | 30 |
| 24 | 28,2372 | 62,596 | 32 | 42 |
| 25 | 21,0556 | 41,750 | 32 | 42 |
| 26 | 15,0000 | 26,250 | 24 | 30 |
| 27 | 30,9127 | 29,714 | 28 | 36 |
| 28 | 29,5278 | 28,917 | 28 | 36 |
| 29 | 19,4444 | 33,333 | 32 | 42 |
| 30 | 27,0139 | 42,550 | 32 | 42 |
| **Promedio** | **20,6307** | **31** | **27** | **34** |

*Ventas Totales/Horas Trabajadas se encuentra en términos nominales

**14. Tabla de los indicadores de Eficiencia y Rentabilidad al Segundo Microcrédito, en términos nominales**

| Transportistas | Utilidad Neta/ Ventas Totales | Utilidad Neta/ Activos Totales | Utilidad Neta/ Patrimonio | Ventas Totales/ Activos Fijos | Costos de Ventas / Ventas Totales |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0,9055 | 0,0694 | 0,0694 | 0,0767 | 0,0945 |
| 2 | 0,9355 | 0,0437 | 0,0437 | 0,0467 | 0,0645 |
| 3 | 0,6164 | 0,0532 | 0,0532 | 0,0627 | 0,0751 |
| 4 | 0,8227 | 0,0889 | 0,0720 | 0,1081 | 0,0278 |
| 5 | 0,7991 | 0,0806 | 0,0806 | 0,1009 | 0,1141 |
| 6 | 0,5939 | 0,0497 | 0,0669 | 0,0836 | 0,1309 |
| 7 | 0,7253 | 0,0672 | 0,0669 | 0,0926 | 0,0400 |
| 8 | 0,7953 | 0,0862 | 0,0862 | 0,1084 | 0,2047 |
| 9 | 0,6898 | 0,0766 | 0,0766 | 0,1111 | 0,0186 |
| 10 | 0,7145 | 0,0565 | 0,0565 | 0,0790 | 0,0690 |
| 11 | 0,8232 | 0,0720 | 0,0720 | 0,0874 | 0,0611 |
| 12 | 0,8077 | 0,0428 | 0,0430 | 0,0530 | 0,0311 |
| 13 | 0,7220 | 0,0688 | 0,0712 | 0,0953 | 0,0699 |
| 14 | 0,8064 | 0,1952 | 0,1952 | 0,2421 | 0,0352 |
| 15 | 0,5889 | 0,0812 | 0,0886 | 0,1379 | 0,0803 |
| 16 | 0,7866 | 0,0527 | 0,0527 | 0,0670 | 0,0828 |
| 17 | 0,7516 | 0,0745 | 0,0745 | 0,0991 | 0,0719 |
| 18 | 0,8573 | 0,1717 | 0,1717 | 0,2003 | 0,0731 |
| 19 | 0,8776 | 0,1656 | 0,1656 | 0,1886 | 0,0283 |
| 20 | 0,8400 | 0,0530 | 0,0530 | 0,0631 | 0,0889 |
| 21 | 0,5355 | 0,0236 | 0,0236 | 0,0440 | 0,0379 |
| 22 | 0,8776 | 0,1704 | 0,1704 | 0,1941 | 0,0283 |
| 23 | 0,7400 | 0,0810 | 0,0810 | 0,1094 | 0,2304 |
| 24 | 0,8880 | 0,0562 | 0,0559 | 0,0633 | 0,0560 |
| 25 | 0,7227 | 0,0761 | 0,0761 | 0,1053 | 0,2229 |
| 26 | 0,5669 | 0,0407 | 0,0390 | 0,1485 | 0,0577 |
| 27 | 0,7306 | 0,1863 | 0,1863 | 0,2550 | 0,1706 |
| 28 | 0,6245 | 0,0636 | 0,0636 | 0,1019 | 0,2689 |
| 29 | 0,8397 | 0,0848 | 0,0848 | 0,1010 | 0,0975 |
| 30 | 0,7447 | 0,1005 | 0,1021 | 0,1350 | 0,0293 |
| **Promedio** | **0,7577** | **0,0844** | **0,0847** | **0,1120** | **0,0887** |
| **Porcentaje** | **75,77%** | **8,44%** | **8,47%** | **11,20%** | **8,87%** |

**15. Tabla de los indicadores de Productividad al Segundo Microcrédito**

| Transportistas | Ventas Totales / Horas Trabajadas* | Pasajeros/ Horas Trabajadas | Capacidad de producción (Unidad y Puestos) | Capacidad de producción (Unidad, Puestos y Personas de pie) |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 24,5000 | 38,500 | 28 | 36 |
| 2 | 28,0000 | 46,200 | 28 | 36 |
| 3 | 21,5833 | 50,100 | 32 | 42 |
| 4 | 38,2778 | 37,583 | 32 | 42 |
| 5 | 72,3000 | 50,150 | 64 | 83 |
| 6 | 12,7778 | 33,833 | 52 | 66 |
| 7 | 17,8571 | 29,714 | 28 | 36 |
| 8 | 47,5000 | 26,000 | 32 | 42 |
| 9 | 37,8056 | 41,750 | 32 | 42 |
| 10 | 23,0556 | 44,125 | 60 | 77 |
| 11 | 38,2407 | 33,333 | 32 | 42 |
| 12 | 54,4444 | 33,333 | 32 | 42 |
| 13 | 14,3000 | 21,875 | 24 | 30 |
| 14 | 44,7222 | 46,167 | 28 | 36 |
| 15 | 44,7222 | 25,000 | 24 | 31 |
| 16 | 39,0583 | 48,150 | 60 | 77 |
| 17 | 28,1950 | 45,800 | 60 | 77 |
| 18 | 155,7500 | 45,917 | 32 | 42 |
| 19 | 55,5417 | 30,333 | 32 | 42 |
| 20 | 93,7500 | 45,917 | 32 | 42 |
| 21 | 15,8889 | 37,583 | 32 | 42 |
| 22 | 55,5417 | 38,500 | 28 | 36 |
| 23 | 29,9643 | 39,357 | 32 | 42 |
| 24 | 84,3750 | 54,250 | 32 | 42 |
| 25 | 82,4910 | 55,100 | 64 | 83 |
| 26 | 20,0556 | 46,167 | 28 | 36 |
| 27 | 70,3333 | 48,350 | 60 | 77 |
| 28 | 59,5000 | 25,050 | 60 | 77 |
| 29 | 112,7833 | 47,550 | 64 | 83 |
| 30 | 60,7500 | 42,550 | 64 | 83 |
| **Promedio** | **49,46883** | **40** | **40** | **52** |

*Ventas Totales/Horas Trabajadas se encuentra en términos nominales

**16. Tabla de los indicadores de Eficiencia y Rentabilidad al Tercer Microcrédito, en términos nominales**

| Transportistas | Utilidad Neta/ Ventas Totales | Utilidad Neta/ Activos Totales | Utilidad Neta/ Patrimonio | Ventas Totales/ Activos Fijos | Costos de Ventas / Ventas Totales |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | | | | | |
| 2 | | | | | |
| 3 | 0,8984 | 0,0564 | 0,0564 | 0,0627 | 0,0675 |
| 4 | | | | | |
| 5 | 0,7696 | 0,1145 | 0,1165 | 0,1488 | 0,1420 |
| 6 | 0,7894 | 0,0451 | 0,0451 | 0,0571 | 0,2106 |
| 7 | 0,0784 | 0,0495 | 0,0495 | 0,0632 | 0,7843 |
| 8 | 0,8770 | 0,1201 | 0,1201 | 0,1370 | 0,0716 |
| 9 | | | | | |
| 10 | 0,6299 | 0,1068 | 0,1068 | 0,1696 | 0,1317 |
| 11 | | | | | |
| 12 | | | | | |
| 13 | 0,9642 | 0,1540 | 0,1540 | 0,1597 | 0,0358 |
| 14 | 0,7488 | 0,0798 | 0,0806 | 0,1066 | 0,1776 |
| 15 | 0,5968 | 0,0812 | 0,0852 | 0,1383 | 0,0386 |
| 16 | | | | | |
| 17 | | | | | |
| 18 | | | | | |
| 19 | | | | | |
| 20 | | | | | |
| 21 | 0,7743 | 0,0290 | 0,0290 | 0,0374 | 0,0420 |
| 22 | | | | | |
| 23 | 0,8417 | 0,1396 | 0,1396 | 0,1658 | 0,0781 |
| 24 | | | | | |
| 25 | | | | | |
| 26 | 0,6781 | 0,1007 | 0,1007 | 0,1485 | 0,0410 |
| 27 | | | | | |
| 28 | | | | | |
| 29 | | | | | |
| 30 | | | | | |
| **Promedio** | **0,7794** | **0,0897** | **0,0903** | **0,1162** | **0,0929** |
| **Porcentaje** | **77,94%** | **8,973%** | **9,029%** | **11,623%** | **9,291%** |

**17. Tabla de los indicadores de Productividad al Tercer Microcrédito**

| Transportistas | Ventas Totales / Horas Trabajadas* | Pasajeros/ Horas Trabajadas | Capacidad de producción (Unidad y Puestos) | Capacidad de producción (Unidad, Puestos y Personas de pie) |
|---|---|---|---|---|
| 1 | | | | |
| 2 | | | | |
| 3 | 38,6945 | 50,100 | 6 | 83 |
| 4 | | | | |
| 5 | 96,2250 | 50,150 | 64 | 83 |
| 6 | 18,0000 | 48,150 | 60 | 77 |
| 7 | 30,1083 | 43,350 | 60 | 77 |
| 8 | 122,1333 | 40,050 | 64 | 83 |
| 9 | | | | |
| 10 | 56,5278 | 67,083 | 92 | 119 |
| 11 | | | | |
| 12 | | | | |
| 13 | 31,0556 | 38,500 | 28 | 36 |
| 14 | 115,4500 | 55,450 | 56 | 72 |
| 15 | 115,4500 | 35,458 | 56 | 72 |
| 16 | | | | |
| 17 | | | | |
| 18 | | | | |
| 19 | | | | |
| 20 | | | | |
| 21 | 22,5000 | 45,100 | 64 | 83 |
| 22 | | | | |
| 23 | 110,5583 | 55,050 | 64 | 83 |
| 24 | | | | |
| 25 | | | | |
| 26 | 17,326 | 57,750 | 60 | 77 |
| 27 | | | | |
| 28 | | | | |
| 29 | | | | |
| 30 | | | | |
| **Promedio** | **64,5025** | **49** | **61** | **79** |

*Ventas Totales/Horas Trabajadas se encuentra en términos nominales.

**18. Tabla de los indicadores de Eficiencia y Rentabilidad al Primer Microcrédito, en términos reales**

| Transportistas | Utilidad Neta/ Ventas Totales | Utilidad Neta/ Activos Totales | Utilidad Neta/ Patrimonio | Ventas Totales/ Activos Fijos | Costos de Ventas / Ventas Totales |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0,4323 | 0,0448 | 0,0448 | 0,1036 | 0,0633 |
| 2 | 0,6074 | 0,0561 | 0,0561 | 0,0924 | 0,0765 |
| 3 | 0,6012 | 0,0482 | 0,0482 | 0,0802 | 0,0605 |
| 4 | 0,6674 | 0,0636 | 0,0636 | 0,0953 | 0,0520 |
| 5 | 0,7266 | 0,0734 | 0,0734 | 0,1010 | 0,0339 |
| 6 | 0,7808 | 0,0479 | 0,0479 | 0,0614 | 0,0370 |
| 7 | 0,5510 | 0,0445 | 0,0454 | 0,0807 | 0,0781 |
| 8 | 0,5387 | 0,0829 | 0,0829 | 0,1539 | 0,2848 |
| 9 | 0,6500 | 0,0659 | 0,0659 | 0,1014 | 0,0934 |
| 10 | 0,8678 | 0,0570 | 0,0570 | 0,0657 | 0,0369 |
| 11 | 0,7691 | 0,0606 | 0,0606 | 0,0788 | 0,0309 |
| 12 | 0,6930 | 0,0383 | 0,0390 | 0,0552 | 0,0386 |
| 13 | 0,5833 | 0,0276 | 0,0276 | 0,0473 | 0,0897 |
| 14 | 0,5145 | 0,0551 | 0,0560 | 0,1070 | 0,0928 |
| 15 | 0,5313 | 0,0597 | 0,0597 | 0,1124 | 0,1101 |
| 16 | 0,6420 | 0,0391 | 0,0391 | 0,0608 | 0,0321 |
| 17 | 0,5885 | 0,0237 | 0,0237 | 0,0403 | 0,0604 |
| 18 | 0,6373 | 0,0638 | 0,0638 | 0,1001 | 0,0933 |
| 19 | 0,7083 | 0,1540 | 0,1540 | 0,2175 | 0,0420 |
| 20 | 0,6761 | 0,0471 | 0,0471 | 0,0697 | 0,0209 |
| 21 | 0,5108 | 0,0247 | 0,0247 | 0,0484 | 0,0421 |
| 22 | 0,7550 | 0,1149 | 0,1149 | 0,1522 | 0,0565 |
| 23 | 0,7215 | 0,0745 | 0,0745 | 0,1032 | 0,0556 |
| 24 | 0,4926 | 0,0485 | 0,0485 | 0,0984 | 0,0579 |
| 25 | 0,8835 | 0,0731 | 0,0731 | 0,0828 | 0,0664 |
| 26 | 0,6167 | 0,0378 | 0,0378 | 0,0612 | 0,0558 |
| 27 | 0,2359 | 0,0236 | 0,0236 | 0,0999 | 0,3145 |
| 28 | 0,7750 | 0,0439 | 0,0439 | 0,0567 | 0,0238 |
| 29 | 0,6906 | 0,0681 | 0,0681 | 0,0986 | 0,0480 |
| 30 | 0,7424 | 0,0550 | 0,0550 | 0,0741 | 0,0548 |
| **Promedio** | **0,6397** | **0,0572** | **0,0573** | **0,0900** | **0,0744** |
| **Porcentaje** | **63,97%** | **5,72%** | **5,73%** | **9,001%** | **7,44%** |

**19. Tabla de los indicadores de Eficiencia y Rentabilidad al Segundo Microcrédito, en términos reales**

| Transportistas | Utilidad Neta/ Ventas Totales | Utilidad Neta/ Activos Totales | Utilidad Neta/ Patrimonio | Ventas Totales/ Activos Fijos | Costos de Ventas / Ventas Totales |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0,9055 | 0,0694 | 0,0694 | 0,0767 | 0,0945 |
| 2 | 0,9355 | 0,0437 | 0,0437 | 0,0467 | 0,0645 |
| 3 | 0,6164 | 0,0532 | 0,0532 | 0,0627 | 0,0751 |
| 4 | 0,8227 | 0,0889 | 0,0720 | 0,1081 | 0,0278 |
| 5 | 0,7991 | 0,0806 | 0,0806 | 0,1009 | 0,1141 |
| 6 | 0,5939 | 0,0497 | 0,0669 | 0,0836 | 0,1309 |
| 7 | 0,3822 | 0,0672 | 0,0454 | 0,1757 | 0,0211 |
| 8 | 0,7953 | 0,0862 | 0,0862 | 0,1084 | 0,2047 |
| 9 | 0,6898 | 0,0766 | 0,0766 | 0,1111 | 0,0186 |
| 10 | 0,7145 | 0,0565 | 0,0565 | 0,0790 | 0,0690 |
| 11 | 0,8232 | 0,0720 | 0,0720 | 0,0874 | 0,0611 |
| 12 | 0,8077 | 0,0428 | 0,0430 | 0,0530 | 0,0311 |
| 13 | 0,7220 | 0,0688 | 0,0712 | 0,0953 | 0,0699 |
| 14 | 0,8064 | 0,1952 | 0,1952 | 0,2421 | 0,0352 |
| 15 | 0,5889 | 0,0812 | 0,0886 | 0,1379 | 0,0803 |
| 16 | 0,7866 | 0,0527 | 0,0527 | 0,0670 | 0,0828 |
| 17 | 0,7516 | 0,0745 | 0,0745 | 0,0991 | 0,0719 |
| 18 | 0,8573 | 0,1717 | 0,1717 | 0,2003 | 0,0731 |
| 19 | 0,8776 | 0,1656 | 0,1656 | 0,1886 | 0,0283 |
| 20 | 0,8400 | 0,0530 | 0,0530 | 0,0631 | 0,0889 |
| 21 | 0,5355 | 0,0236 | 0,0236 | 0,0440 | 0,0379 |
| 22 | 0,8776 | 0,1704 | 0,1704 | 0,1941 | 0,0283 |
| 23 | 0,7400 | 0,0810 | 0,0810 | 0,1094 | 0,2304 |
| 24 | 0,8880 | 0,0562 | 0,0559 | 0,0633 | 0,0560 |
| 25 | 0,7227 | 0,0761 | 0,0761 | 0,1053 | 0,2229 |
| 26 | 0,5669 | 0,0407 | 0,0390 | 0,0718 | 0,0577 |
| 27 | 0,7306 | 0,1863 | 0,1863 | 0,2550 | 0,1706 |
| 28 | 0,6245 | 0,0636 | 0,0636 | 0,1019 | 0,2689 |
| 29 | 0,8397 | 0,0848 | 0,0848 | 0,1010 | 0,0975 |
| 30 | 0,7447 | 0,1005 | 0,1021 | 0,1350 | 0,0293 |
| **Promedio** | **0,7462** | **0,0844** | **0,08403** | **0,1122** | **0,0880** |
| **Porcentaje** | **74,62%** | **8,44%** | **8,403%** | **11,22%** | **8,80%** |

**20. Tabla de los indicadores de Eficiencia y Rentabilidad al Tercer Microcrédito, en términos reales**

| Transportistas | Utilidad Neta/ Ventas Totales | Utilidad Neta/ Activos Totales | Utilidad Neta/ Patrimonio | Ventas Totales/ Activos Fijos | Costos de Ventas / Ventas Totales |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | | | | | |
| 2 | | | | | |
| 3 | 0,8984 | 0,0564 | 0,0564 | 0,0627 | 0,0675 |
| 4 | | | | | |
| 5 | 0,7696 | 0,1145 | 0,1165 | 0,1488 | 0,1420 |
| 6 | 0,7696 | 0,0451 | 0,0451 | 0,0571 | 0,2106 |
| 7 | 0,7843 | 0,0495 | 0,0495 | 0,0632 | 0,0784 |
| 8 | 0,8770 | 0,1201 | 0,1201 | 0,1370 | 0,0716 |
| 9 | | | | | |
| 10 | 0,6299 | 0,1068 | 0,1068 | 0,1696 | 0,1317 |
| 11 | | | | | |
| 12 | | | | | |
| 13 | 0,9642 | 0,1540 | 0,1540 | 0,1597 | 0,0358 |
| 14 | 0,7488 | 0,0798 | 0,0806 | 0,1066 | 0,1776 |
| 15 | 0,5968 | 0,0825 | 0,0852 | 0,1383 | 0,0386 |
| 16 | | | | | |
| 17 | | | | | |
| 18 | | | | | |
| 19 | | | | | |
| 20 | | | | | |
| 21 | 0,7743 | 0,0290 | 0,0290 | 0,0374 | 0,0420 |
| 22 | | | | | |
| 23 | 0,5392 | 0,0894 | 0,1019 | 0,1658 | 0,0781 |
| 24 | | | | | |
| 25 | | | | | |
| 26 | 0,6781 | 0,1007 | 0,1007 | 0,1485 | 0,0410 |
| 27 | | | | | |
| 28 | | | | | |
| 29 | | | | | |
| 30 | | | | | |
| **Promedio** | **0,7542** | **0,0857** | **0,0872** | **0,1162** | **0,0929** |
| **Porcentaje** | **75,42%** | **8,57%** | **8,72%** | **11,62%** | **9,29%** |

**21. Destino del Microcrédito**

| Transportistas | Destino del 1er Microcrédito | Destino del 2do Microcrédito | Destino del 3er Microcrédito |
|---|---|---|---|
| 1 | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo nuevo | - |
| 2 | Repotenciación | Repotenciación | - |
| 3 | Repotenciación | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo nuevo |
| 4 | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo usado | - |
| 5 | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo nuevo |
| 6 | Repotenciación | Repotenciación | Compra de vehículo usado |
| 7 | Latonería y Pintura | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo usado |
| 8 | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo usado |
| 9 | Repotenciación | Compra de vehículo usado | |
| 10 | Compra de vehículo nuevo | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo nuevo |
| 11 | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo usado | - |
| 12 | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo nuevo | - |
| 13 | Repotenciación | Latonería y Pintura | Compra de vehículo usado |
| 14 | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo nuevo |
| 15 | Repotenciación | Repotenciación | Compra de vehículo usado |
| 16 | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo nuevo | - |
| 17 | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo usado | - |
| 18 | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo nuevo | - |
| 19 | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo usado | - |

| Transportistas | Destino del 1er Microcrédito | Destino del 2do Microcrédito | Destino del 3er Microcrédito |
|---|---|---|---|
| 20 | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo usado | - |
| 21 | Repotenciación | Repotenciación | Compra de vehículo nuevo |
| 22 | Compra de vehículo nuevo | Compra de vehículo nuevo | - |
| 23 | Compra de vehículo usado | Repotenciación | Compra de vehículo nuevo |
| 24 | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo usado | - |
| 25 | Repotenciación | Compra de vehículo nuevo | - |
| 26 | Repotenciación | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo nuevo |
| 27 | Repotenciación | Compra de vehículo usado | - |
| 28 | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo nuevo | - |
| 29 | Compra de vehículo nuevo | Compra de vehículo nuevo | - |
| 30 | Compra de vehículo usado | Compra de vehículo usado | - |

Universidad Católica Andrés Bello

Facultad de Ciencias Económicas y Sociales

Escuela de Economía

**CUESTIONARIO**

*(Saludar al transportista, identificarse, mencionar las referencias y explicar los objetivos que se desean alcanzar con la información que se recopilara con el cuestionario).*

## I. Cuestionario N°1 (Preguntas sobre el Hogar del Transportista del sector de servicios de transporte público urbano)

Perfil

1. Sexo:
   a. Femenino___
   b. Masculino___

2. Edad:
   a. Entre 30 y 40 años de edad_____
   b. Entre 41 y 55 años de edad_____
   c. Más de 56 años de edad_____

3. ¿Cuál es su grado de instrucción?
   a. Educación Primaria___
   b. Educación Media___
   c. Técnico___
   d. Educación Superior___
   e. Post Grado___

4. ¿Cuánto tiempo lleva como miembro de una asociación? ____

5. ¿Usted fue avance?
   a. SI____
   b. NO____

6. ¿Es usted jefe de su hogar?
   a. SI____
   b. NO____

7. ¿Cuál de las siguientes fuentes de financiamiento utilizaba ANTES del microcrédito?
   a. Prestamista Informal____
   b. Miembro Familiar____
   c. Banca comercial____
   d. Banca del Estado____
   e. Otro tipo____
   f. Ninguno____

Nivel del Ingreso del Hogar: Puntuación máxima 40 puntos

8. ¿Considera usted que el microcrédito lo ha ayudado a incrementar su nivel de ingreso para su hogar?
   a. SI_____ (11 Ptos)
   b. NO_____ (0 Ptos)

9. Por favor me pudiera indicar, ¿Cuál era el nivel de ingreso del hogar ANTES del microcrédito?
   a. De 1.548 Bs.F a 4.999 Bs.F _____ (2 Ptos)
   b. De 5.000 a 8.999 Bs.F_____ (1,5 Ptos)
   c. De 9.000 a 14.999 Bs.F_____ (1 Ptos)
   d. De 15.000 a 19.999 Bs.F_____ (0,5 Ptos)
   e. Más de 20.000 Bs.F_____ (0 Ptos)

10. Por favor me pudiera indicar, ¿Cuál es el nivel de ingreso del hogar DESPUÉS de haber adquirido el microcrédito?
    a. De 1.548 Bs.F a 4.999 Bs.F _____ (0 Ptos)
    b. De 5.000 a 8.999 Bs.F_____ (3 Ptos)
    c. De 9.000 a 14.999 Bs.F_____ (6Ptos)
    d. De 15.000 a 19.999 Bs.F_____ (9 Ptos)
    e. Más de 20.000 Bs.F_____ (12 Ptos)

11. ¿Cuántas personas en su hogar están trabajando actualmente, incluyéndolo a usted?
    a. Una (1) persona_____ (5 Ptos)
    b. Dos (2) personas_____ (2,5 Ptos)
    c. Más de tres (3) personas_____ (0 Ptos)

12. ¿Ha aumentado su capacidad de ahorro DESPUÉS del microcrédito?
    a. Mucho_____ (10 Ptos)
    b. Más o menos_____ (6,66 Ptos)
    c. Poco____ (3,33 Ptos)
    d. No ha aumentado____ (0 Ptos)

## Nivel de mejoramientos de la Vivienda: Puntuación máxima 25 puntos

13. ¿DESPUÉS del microcrédito adquirió o alquilo una nueva vivienda?
    a. S:____ (10 Ptos)
    b. NO____ (Pasar a P.15) (0 Ptos)

14. Seleccione por favor, el nivel de condiciones (tomando en cuenta: ubicación, comodidad, tamaño y fácil de acceso a las vías de trasporte) en que se encuentra la nueva vivienda (alquilada o comprada) en comparación a la vivienda en que vivía anteriormente?
    a. Mejores condiciones ____ (3 Ptos)
    b. Iguales o parecidas condiciones ____ (1,5 Ptos)
    c. Peores Condiciones ____ (0 Ptos)

15. ¿Qué tipo de remodelación o cambio le realizo a la vivienda DESPUÉS del microcrédito? (puede seleccionar más de una opción)
    a. Remodelación o construcción de alguna (s) área (s) de la vivienda (cocina, baños, pisos y otros)_____ (5 Ptos)
    b. Remodelación del hogar con compra de artículos (muebles, juegos de cuarto, comedor y sala, y otros)_____ (2 Ptos)
    c. Ninguna_____ (0 Ptos)

16. ¿Considera usted que DESPUÉS del microcrédito ha mejorado su acceso a servicios básicos como agua, luz, teléfono, aseo y servicios médicos?
    a. SI_____ (5 Ptos)
    b. NO_____ (0 Ptos)

## Adquisición de Activos del Hogar: Puntuación máxima 10 puntos

17. ¿Cuántos vehículos de uso particular para su familia adquirió DESPUÉS del microcrédito?
    a. Un (1) vehículo_____ (1,66 Ptos)
    b. Dos (2) vehículos_____ (3,33 Ptos)
    c. Más de tres (3) vehículos_____ (5 Ptos)
    d. Ninguno____ (0 Ptos)

18. ¿ Cuáles de los siguientes artefactos adquirió DESPUÉS del microcrédito? (Puede seleccionar más de una opción):
    a. Línea Blanca (específicamente cocina, nevera, lavadora y secadora) _____ (3 Ptos)
    b. Línea Marrón (específicamente TV, equipo de sonido y DVD)____ (1Ptos)
    c. Ninguno_____ (0 Ptos)

19. ¿ Cuáles de las siguientes tecnologías adquirió DESPUÉS del microcrédito? (Puede seleccionar más de una opción):
    a. Computadora____ (0,6 Ptos)
    b. Internet y/o televisión por cable____ (0,3 Ptos)
    c. Teléfono móvil inteligente (Smartphone)____ (0,1 Ptos)
    d. Ninguno____ (0 Ptos)

Nivel de Educación de los Hijos: Puntuación máxima 20 puntos

20. ¿Cuántos hijos en su hogar están en edad escolar, media o segundaria?
    a. Entre uno (1) y dos (2):_____ (0,25 Ptos)
    b. Más de tres (3): _____ (0,5 Ptos)
    c. No tiene hijos en edad escolar o bachillerato: _____ (pase a la P.27) (0 Ptos)

21. ¿Cuántos de estos hijos asisten a la escuela/colegio o liceo actualmente?:
    a. Todos _____ (0,5 Ptos)
    b. Algunos_____ (0,25 Ptos)
    c. Ninguno_____ (0 Ptos)

22. De acuerdo al tipo de institución educativa pública o privada, ¿usted DESPUÉS del microcrédito cambio a su hijo de institución educativa?
    a. Si, de institución educativa Pública a Privada_____ (2 Ptos)
    b. No, continúo en la misma institución privada o pública que estaba antes de recibir el microcrédito_____ (0 Ptos)

23. ¿En qué grado ha podido usted mejorar la calidad de educación que reciben sus hijos DESPUÉS del microcrédito?
    a. Alto ____ (10 Ptos)
    b. Medio____ (6,66 Ptos)
    c. Bajo____ (3,33 Ptos)
    d. No ha mejorado, sigue igual la calidad de educación comparado con antes de no haber obtenido el microcrédito____ (0 Ptos)

24. ¿Han comprado para sus hijos alguna herramienta (Ejm: una computadora con el servicio de internet) que les permita realizar sus tareas e investigaciones para la escuela, DESPUÉS de haber recibido el microcrédito?
    a. SI____ (4 Ptos)
    b. NO____ (0 Ptos)

25. ¿Ha podido inscribir a sus hijos en actividades extracurriculares adicionales (Ejm: deportes, baile, tareas dirigidas, entre otros) DESPUÉS del microcrédito?
    a. SI ____ (3 Ptos)

b. NO____ (0 Ptos)

Nivel de Recreación: Puntuación máxima 5 puntos

26. DESPUÉS de haber obtenido el microcrédito, ha aumentado su nivel de recreación para su familia (Ejm: salir al cine, pasear, irse de viaje dentro o fuera del país):
    a. Mucho, realiza más de cinco (5) salidas o paseos al mes ____ (5 Ptos)
    b. Más o Menos, realiza de dos (2) a tres (3) salidas o paseos al mes ____ (2,5 Ptos)
    c. No ha aumentado , se mantiene igual____(0 Ptos)

## II. Cuestionario N° 2 (Preguntas sobre el Negocio del Transportista del sector de servicios de transporte público urbano)

Negocio

27. ¿Cuál era el total de horas diarias trabajadas en su negocio luego de recibir el primer, segundo y/o tercer microcrédito?
    a. En el primer microcrédito:_____
    b. En el segundo microcrédito:_____
    c. En el tercer microcrédito:_____

28. ¿Cuántas unidades de transporte ha adquirido con el (los) microcrédito (s)?
    a. Una (1) unidad_____
    b. Dos (2) unidades_____
    c. Tres (3) unidades_____
    d. Más de cuatro (4) unidades _____

29. ¿Cuál es el número de puestos que tenía la unidad de transporte que adquirió? en el:
    a. Primer microcrédito_____
    b. Segundo microcrédito_____

c. Tercer microcrédito_____

30. ¿Ha podido transportar un mayor número de pasajeros DESPUÉS del microcrédito?
    a. SI _____
    b. NO____

31. ¿Cuántos pasajeros transportaba diariamente (en promedio) DESPUÉS de adquirir los siguientes microcréditos?: (tomé en cuenta TODAS las unidades de transporte que poseía para atender a los pasajeros al momento del primer, segundo o tercer microcrédito)
    a. Primer microcrédito_____
    b. Segundo microcrédito_____
    c. Tercer microcrédito_____

32. ¿Qué tipo de unidades de transporte, según el tipo de combustible, poseía ANTES del microcrédito?
    a. Gasolina_____
    b. Gasoil_____

35. Si con los microcréditos adquirió unidades de transporte, que tipo de unidades de transporte según el tipo de combustible obtuvo en el:
    a. Primer microcrédito _____
    b. Segundo microcrédito_____
    c. Tercer microcrédito_____

Otras

33. ¿Su acceso al microcrédito lo ha ayudado a tener acceso a otros tipos de financiamiento en instituciones financieras?
    a. SI ____
    b. NO____

34. Si su respuesta anterior es positiva, ¿A cuáles tipos de crédito ha tenido acceso?
    a. Automotriz____
    b. Hipotecario____
    c. De consumo____

d. Otro____

39. ¿Cómo diría usted que su situación económica actual comparada con la del resto de los venezolanos?
    a. Mejor_____
    b. Más o menos igual_____
    c. Peor_____

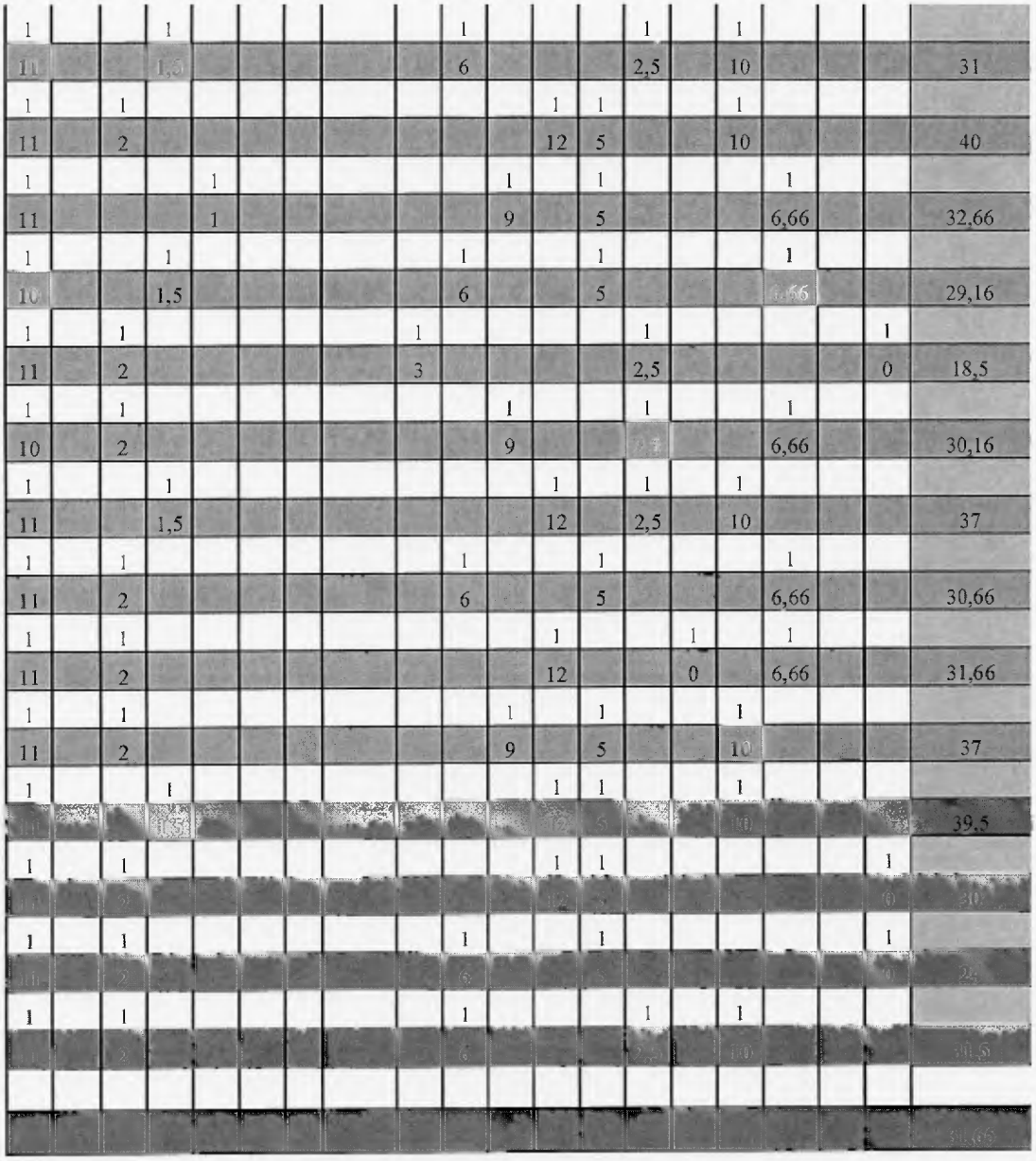
40. ¿Cómo diría Ud. que es su situación económica actual comparada con la de sus vecinos?
    a. Mejor_____
    b. Más o menos igual_____
    c. Peor_____

41. ¿Cómo diría Ud. que es su situación económica actual comparada con la que tenía hace cinco (5) años?
    a. Mejor_____
    b. Más o menos igual_____
    c. Peor____

42. ¿De qué depende que Ud. Mejore su situación económica?
    a. Del país_____
    b. De mi trabajo_____
    c. De un financiamiento_____
    d. De mis ahorros_____

1. **Ponderación para Índice de nivel de Bienestar del Hogar por cada transportista. Nivel del Ingreso del Hogar.**

| | INGRESO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 8 | | 9 | | | | | 10 | | | | | 11 | | | 12 | | | | |
| | SI | NO | a | b | c | d | e | a | b | c | d | e | a | b | c | a | b | c | d | Puntuación |
| 1 | 1 | | 1 | | | | | | 1 | | | | 1 | | | | 1 | | | |
| P* | 11 | | 2 | | | | | | 3 | | | | 5 | | | | 6,66 | | | 27,66 |
| 2 | 1 | | 1 | | | | | | 1 | | | | 1 | | | | 1 | | | |
| P | 11 | | 2 | | | | | | 3 | | | | 5 | | | | 6,66 | | | 27,66 |
| 3 | 1 | | 1 | | | | | | | | | 1 | 1 | | | 1 | | | | |
| P | 11 | | 2 | | | | | | | | | 12 | 5 | | | 10 | | | | 40 |
| 4 | 1 | | | 1 | | | | | | | 1 | | | | 1 | | | | 1 | |
| P | 11 | | | 1,5 | | | | | | | 9 | | | | 0 | | | | 0 | 21,5 |
| 5 | 1 | | | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | | | 1 | | | | |
| P | 11 | | | 1,5 | | | | | | | | 12 | 5 | | | 10 | | | | 39,5 |
| 6 | 1 | | 1 | | | | | | | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | |
| P | 11 | | 2 | | | | | | | 6 | | | 5 | | | | 6,66 | | | 30,66 |
| 7 | 1 | | | 1 | | | | | | | 1 | | 1 | | | | 1 | | | |
| P | 11 | | | 1,5 | | | | | | | 9 | | 5 | | | | 6,66 | | | 33,16 |
| 8 | 1 | | | | 1 | | | | | | | 1 | | 1 | | 1 | | | | |
| P | 11 | | | | 1 | | | | | | | 12 | | 2,5 | | 10 | | | | 36,5 |
| 9 | 1 | | 1 | | | | | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | | | |
| P | 11 | | 2 | | | | | | | 6 | | | 5 | | | 10 | | | | 34 |
| 10 | 1 | | | 1 | | | | | | | | 1 | | | 1 | 1 | | | | |
| P | 11 | | | 1,5 | | | | | | | | 12 | | | 0 | 10 | | | | 34,5 |
| 11 | 1 | | 1 | | | | | | 1 | | | | | 1 | | | | | 1 | |
| P | 11 | | 2 | | | | | | 3 | | | | | 2,5 | | | | | 0 | 18,5 |
| 12 | 1 | | | 1 | | | | | | | 1 | | 1 | | | | 1 | | | |
| P | 11 | | | 1,5 | | | | | | | 9 | | 5 | | | | 6,66 | | | 33,16 |
| 13 | 1 | | 1 | | | | | | | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | |
| P | 11 | | 2 | | | | | | | 6 | | | 5 | | | | 6,66 | | | 30,66 |
| 14 | 1 | | 1 | | | | | | | | | 1 | | | 1 | 1 | | | | |
| P | 11 | | 2 | | | | | | | | | 12 | | | 0 | 10 | | | | 35 |
| 15 | 1 | | 1 | | | | | | | | | 1 | 1 | | | | 1 | | | |
| P | 11 | | 2 | | | | | | | | | 12 | 5 | | | | 6,66 | | | 36,66 |
| 16 | 1 | | | 1 | | | | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | |
| P | 11 | | | 1,5 | | | | | | 6 | | | | 2,5 | | | 6,66 | | | 27,66 |



| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 17 | 1 | | | 1 | | | | | | 1 | | | | 1 | | 1 | | | | |
| P | 11 | | | 1,5 | | | | | | 6 | | | | 2,5 | | 10 | | | | 31 |
| 18 | 1 | | 1 | | | | | | | | | 1 | 1 | | | 1 | | | | |
| P | 11 | | 2 | | | | | | | | | | 12 | 5 | | | 10 | | | | 40 |
| 19 | 1 | | | | 1 | | | | | | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | |
| P | 11 | | | | 1 | | | | | | 9 | | | 5 | | | | 6,66 | | | 32,66 |
| 20 | 1 | | | 1 | | | | | | 1 | | | | 1 | | | | 1 | | | |
| P | 10 | | | 1,5 | | | | | | 6 | | | | 5 | | | | 6,66 | | | 29,16 |
| 21 | 1 | | 1 | | | | | | 1 | | | | | | 1 | | | | | 1 | |
| P | 11 | | 2 | | | | | | 3 | | | | | | 2,5 | | | | | 0 | 18,5 |
| 22 | 1 | | 1 | | | | | | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | |
| P | 10 | | 2 | | | | | | | | 9 | | | | | | | 6,66 | | | 30,16 |
| 23 | 1 | | | 1 | | | | | | | | 1 | | 1 | | 1 | | | | | |
| P | 11 | | | 1,5 | | | | | | | | 12 | | 2,5 | | 10 | | | | | 37 |
| 24 | 1 | | 1 | | | | | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 | | | |
| P | 11 | | 2 | | | | | | | 6 | | | 5 | | | | | 6,66 | | | 30,66 |
| 25 | 1 | | 1 | | | | | | | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | | |
| P | 11 | | 2 | | | | | | | | | 12 | | | 0 | | | 6,66 | | | 31,66 |
| 26 | 1 | | 1 | | | | | | | | 1 | | 1 | | | 1 | | | | | |
| P | 11 | | 2 | | | | | | | | 9 | | 5 | | | 10 | | | | | 37 |
| 27 | 1 | | | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | | | 1 | | | | | |
| P | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 39,5 |
| 28 | 1 | | 1 | | | | | | | | | 1 | 1 | | | | | | | 1 | |
| P | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 29 | 1 | | 1 | | | | | | | 1 | | | 1 | | | | | | | 1 | |
| P | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 30 | 1 | | 1 | | | | | | | 1 | | | | 1 | | 1 | | | | | |
| P | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Promedio** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

P* =Puntaje

*Los números que se encuentran en el lateral izquierdo son los treinta (30) transportista.

*Los números que se encuentran en el lateral superior son las preguntas y las letras las opciones de respuesta

*Los "1" representa que el transportista escogió esa opción

**2. Tabla de Ponderación para Índice de nivel de Bienestar del Hogar por cada transportista. Nivel de mejoramientos de la vivienda.**

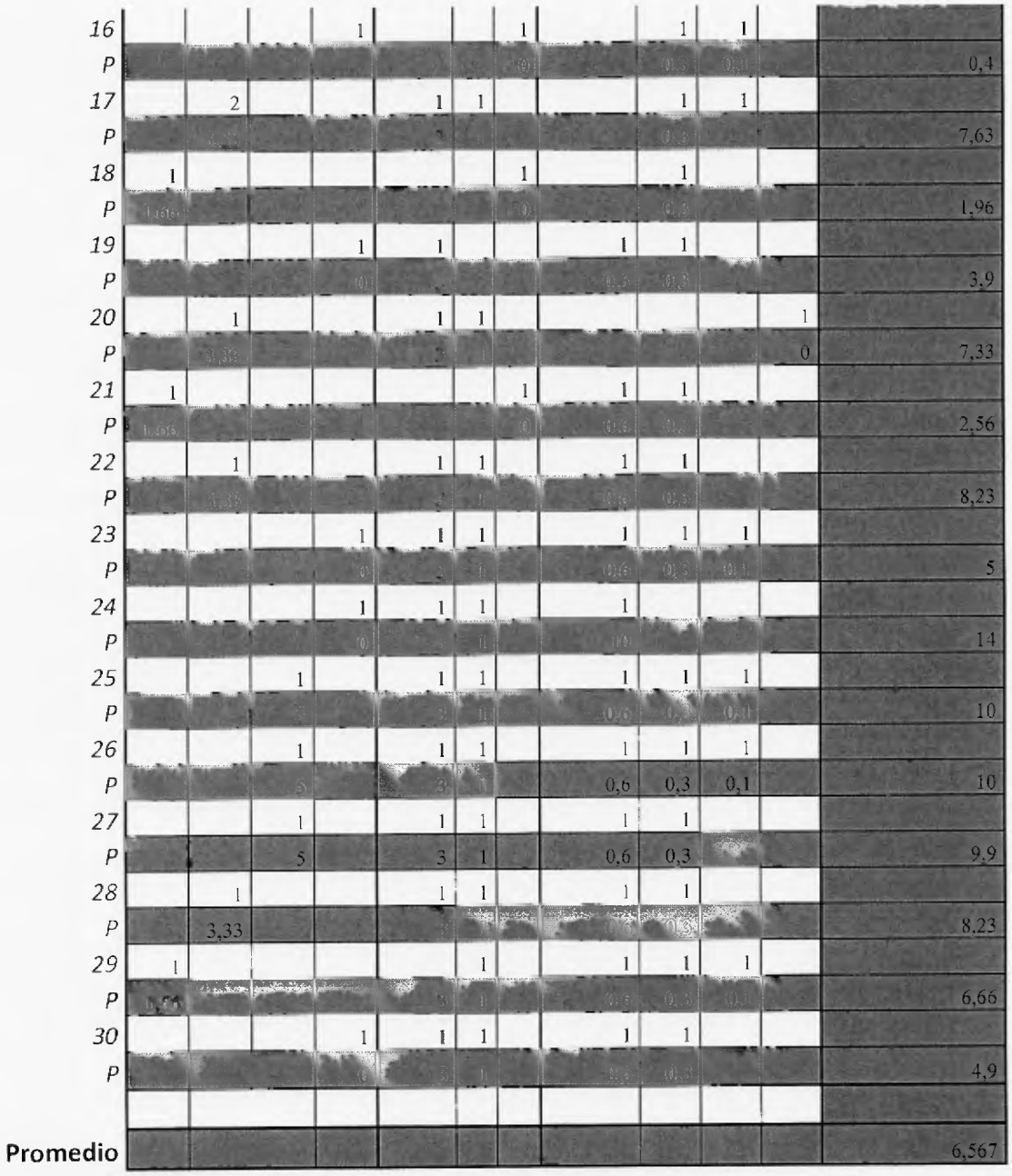
| | 13 SI | NO | 14 a | b | c | 15 a | b | c | 16 SI | NO | Puntuación |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | | 1 | | | | | | 1 | 1 | | |
| P* | | 0 | | | | | | 0 | 5 | | 5 |
| 2 | | 1 | | | | | 1 | | 1 | | |
| P | | 0 | | | | | 2 | | 5 | | 7 |
| 3 | 1 | | 1 | | | 1 | 1 | | 5 | | |
| P | 10 | | 3 | | | 5 | 2 | | 5 | | 25 |
| 4 | | 1 | | | | 1 | 1 | | 1 | | |
| P | | 0 | | | | 5 | 2 | | 5 | | 12 |
| 5 | 1 | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| P | 10 | | 3 | | | 5 | | | 5 | | 23 |
| 6 | 1 | | 1 | | | | 1 | | 1 | | |
| P | 10 | | 3 | | | | 2 | | 5 | | 20 |
| 7 | 1 | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| P | 10 | | 3 | | | 5 | | | 5 | | 23 |
| 8 | 1 | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| P | 10 | | 3 | | | 5 | | | 5 | | 23 |
| 9 | | 1 | | | | | | 1 | 1 | | |
| P | | 0 | | | | | | 0 | 5 | | 5 |
| 10 | 1 | | 1 | | | 1 | 1 | | 1 | | |
| P | 10 | | 3 | | | 5 | 2 | | 5 | | 25 |
| 11 | 1 | | 1 | | | | | 1 | 1 | | |
| P | 10 | | 3 | | | | | 0 | 5 | | 18 |
| 12 | 1 | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| P | 10 | | 3 | | | 5 | | | 5 | | 23 |
| 13 | | 1 | | | | | | 1 | 1 | | |
| P | | 0 | | | | | | 0 | 5 | | 5 |
| 14 | | | | | | | | 1 | 1 | | |
| P | | 0 | | | | | | 0 | 5 | | 5 |
| 15 | | 1 | | | | | | 1 | 1 | | |
| P | | 0 | | | | | | 0 | 5 | | 5 |
| 16 | | 1 | | | | | | 1 | | 1 | |
| P | | 0 | | | | | | 0 | | 0 | 0 |

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *17* | | 1 | | | | | 1 | | 1 | | |
| *P* | | 0 | | | | | 2 | | 5 | | 7 |
| *18* | | 1 | | | | | | 1 | 1 | | |
| *P* | | 0 | | | | | | 0 | 5 | | 5 |
| *19* | | 1 | | | | | | 1 | 1 | | |
| *P* | | 0 | | | | | | 0 | 5 | | 5 |
| *20* | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | |
| *P* | | 0 | | | | 5 | | | 5 | | 10 |
| *21* | 1 | | 1 | | | | | 1 | 1 | | |
| *P* | 10 | | 3 | | | | | 0 | 5 | | 18 |
| *22* | 1 | | 1 | | | | 1 | | 1 | | |
| *P* | 10 | | 3 | | | | 2 | | 5 | | 20 |
| *23* | 1 | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| *P* | 10 | | 3 | | | 5 | | | 5 | | 23 |
| *24* | 1 | | | 1 | | | | 1 | 1 | | |
| *P* | 10 | | | 1,5 | | | | 0 | 5 | | 16,5 |
| *25* | 1 | | | 1 | | 1 | 1 | | 1 | | |
| *P* | 10 | | | 1,5 | | 5 | 2 | | 5 | | 23,5 |
| *26* | 1 | | 1 | | | 1 | 1 | | 1 | | |
| *P* | 10 | | 3 | | | 5 | 2 | | 5 | | 25 |
| *27* | 1 | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| *P* | 10 | | 3 | | | 5 | | | 5 | | 23 |
| *28* | 1 | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| *P* | 10 | | 3 | | | 5 | | | 5 | | 23 |
| *29* | 1 | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| *P* | 10 | | 3 | | | 5 | | | 5 | | 23 |
| *30* | 1 | | 1 | | | 1 | 1 | | 1 | | |
| *P* | 10 | | 3 | | | 5 | 2 | | 5 | | 25 |
| | | | | | | | | | | | |
| **Promedio** | | | | | | | | | | | 15,70 |

P*=Puntaje

3. **Tabla de Ponderación para Índice de nivel de Bienestar del Hogar por cada transportista. Adquisición de Activos del Hogar.**

| | ACTIVOS DEL HOGAR | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 17 | | | | 18 | | | 19 | | | | |
| | a | b | c | d | a | b | c | a | b | c | d | Puntuación |
| 1 | 1 | | | | | 1 | | | 1 | | | |
| P* | 1,66 | | | | | 1 | | | 0,3 | | | 2,96 |
| 2 | 1 | | | | 1 | | | | 1 | | | |
| P | | | | | | | | | | | | 4,96 |
| 3 | | | 1 | | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | | |
| P | | | | | | | | | | | | 10 |
| 4 | 1 | | | | 1 | 1 | | | 1 | | | |
| P | | | | | | | | | | | | 5,96 |
| 5 | | | 1 | | 1 | 1 | | 1 | 1 | | | |
| P | | | | | | | | | | | | 9,9 |
| 6 | | | 1 | | 1 | 1 | | | 1 | 1 | | |
| P | | | | | | | | | | | | 9,4 |
| 7 | | 1 | | | 1 | 1 | | 1 | 1 | | | |
| P | | | | | | | | | | | | 8,23 |
| 8 | 1 | | | | 1 | 1 | | 1 | | | | |
| P | | | | | | | | | | | | 6.26 |
| 9 | 1 | | | | 1 | | | | 1 | | | |
| P | | | | | | | | | | | | 4,96 |
| 10 | | | 1 | | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | | |
| P | | | | | | | | | | | | 10 |
| 11 | | | | 1 | | | 1 | | 1 | 1 | | |
| P | | | | | | | | | | | | 0,4 |
| 12 | | 1 | | | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | | |
| P | | | | | | | | | | | | 8,33 |
| 13 | 1 | | | | | | | | 1 | | | |
| P | | | | | | | | | | | | 1,96 |
| 14 | | 1 | | | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | | |
| P | | | | | 3 | 1 | | 0,6 | 0,3 | 0,1 | | 8,33 |
| 15 | 1 | | | | 1 | | | | | | 1 | |
| P | 1,66 | | | | 3 | | | | | | 0 | 4,66 |



| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 16 | | | | 1 | | | 1 | | 1 | 1 | | |
| P | | | | | | | | | | | | 0,4 |
| 17 | | 2 | | | 1 | 1 | | | 1 | 1 | | |
| P | | | | | | | | | | | | 7,63 |
| 18 | 1 | | | | | | 1 | | 1 | | | |
| P | | | | | | | | | | | | 1,96 |
| 19 | | | | 1 | 1 | | | 1 | 1 | | | |
| P | | | | | | | | | | | | 3,9 |
| 20 | | 1 | | | 1 | 1 | | | | | 1 | |
| P | | | | | | | | | | | 0 | 7,33 |
| 21 | 1 | | | | | | 1 | 1 | 1 | | | |
| P | | | | | | | | | | | | 2,56 |
| 22 | | 1 | | | 1 | 1 | | 1 | 1 | | | |
| P | | | | | | | | | | | | 8,23 |
| 23 | | | | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | | |
| P | | | | | | | | | | | | 5 |
| 24 | | | | 1 | 1 | 1 | | 1 | | | | |
| P | | | | | | | | | | | | 14 |
| 25 | | | 1 | | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | | |
| P | | | | | | | | | | | | 10 |
| 26 | | | 1 | | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | | |
| P | | | | | | | | 0,6 | 0,3 | 0,1 | | 10 |
| 27 | | | 1 | | 1 | 1 | | 1 | 1 | | | |
| P | | | 5 | | 3 | 1 | | 0,6 | 0,3 | | | 9,9 |
| 28 | | 1 | | | 1 | 1 | | 1 | 1 | | | |
| P | | 3,33 | | | | | | | | | | 8,23 |
| 29 | 1 | | | | | 1 | | 1 | 1 | 1 | | |
| P | | | | | | | | | | | | 6,66 |
| 30 | | | | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | | | |
| P | | | | | | | | | | | | 4,9 |
| | | | | | | | | | | | | |
| **Promedio** | | | | | | | | | | | | 6,567 |

P*=Puntaje

**4. Tabla de Ponderación para Índice de nivel de Bienestar del Hogar por cada transportista. Nivel de Educación de los hijos.**

| | EDUCACIÓN DE LOS HIJOS | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 20 | | | 21 | | | 22 | | 23 | | | | 24 | | 25 | | |
| | a | b | c | a | b | c | a | b | a | b | c | d | SI | NO | SI | NO | Puntuación |
| 1 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | 1 | | | | 1 | 1 | | |
| P* | 0,25 | | | 0,5 | | | | 0 | | 6,66 | | | | 0 | 3 | | 10,41 |
| 2 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | 1 | | | | 1 | 1 | | |
| P | 0,25 | | | 0,5 | | | | 0 | | 6,66 | | | | 0 | 3 | | 10,41 |
| 3 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 1 | | | | 1 | | 1 | | |
| P | 0,25 | | | 0,5 | | | 2 | | 10 | | | | 4 | | 3 | | 19,75 |
| 4 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | 1 | | | | 1 | 1 | | |
| P | 0,25 | | | 0,5 | | | | 0 | | 6,66 | | | | 0 | 3 | | 10,41 |
| 5 | 1 | | | 1 | | | | 1 | 1 | | | | 1 | | 1 | | |
| P | 0,25 | | | 0,5 | | | | 0 | 10 | | | | 4 | | 3 | | 17,75 |
| 6 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | 1 | | | | 1 | 1 | | |
| P | 0,25 | | | 0,5 | | | | 0 | | 6,66 | | | | 0 | 3 | | 10,41 |
| 7 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 1 | | | | 1 | | 1 | | |
| P | 0,25 | | | 0,5 | | | 2 | | 10 | | | | 4 | | 3 | | 19,75 |
| 8 | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| P | | | 0 | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 9 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | 1 | |
| P | 0,25 | | | 0,5 | | | | 0 | | | 3,33 | | | 0 | | 0 | 4,08 |
| 10 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 1 | | | | 1 | | 1 | | |
| P | 0,25 | | | 0,5 | | | 2 | | 10 | | | | 4 | | 3 | | 19,75 |
| 11 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | 1 | | | | 1 | 1 | | |
| P | 0,25 | | | 0,5 | | | | 0 | | 6,66 | | | | 0 | 3 | | 10,41 |
| 12 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | 1 | | | 1 | | 1 | | |
| P | 0,25 | | | 0,5 | | | | 0 | | 6,66 | | | 4 | | 3 | | 14,41 |
| 13 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | 1 | | | | 1 | 1 | | |
| P | 0,25 | | | 0,5 | | | | 0 | | 6,66 | | | | 0 | 3 | | 10,41 |
| 14 | 1 | | | 1 | | | 1 | | 1 | | | | 1 | | 1 | | |
| P | 0,25 | | | 0,5 | | | 2 | | 10 | | | | 4 | | 3 | | 19,75 |
| 15 | 1 | | | 1 | | | | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *P* | 0,25 | | | 0,5 | | | | 0 | 10 | | | | | 0 | 3 | | 13,75 |
| *16* | | 1 | | 1 | | | | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 | | |
| *P* | | 0,5 | | 0,5 | | | | 0 | 10 | | | | | 0 | 3 | | 14 |
| *17* | 1 | | | 1 | | | | 1 | | 1 | | | | 1 | 1 | | |
| *P* | 0,25 | | | 0,5 | | | | 0 | | 6,66 | | | | 0 | 3 | | 10,41 |
| *18* | 1 | | | 1 | | | | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 | | |
| *P* | 0,25 | | | 0,5 | | | | 0 | 10 | | | | | 0 | 3 | | 13,75 |
| *19* | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | 1 | | | 1 | |
| *P* | 0,25 | | | 0,5 | | | | 0 | | | 3,33 | | 4 | | | 0 | 8,08 |
| *20* | 1 | | | 1 | | | | 1 | | 1 | | | | 1 | 1 | | |
| *P* | 0,25 | | | 0,5 | | | | 0 | | 6,66 | | | | 0 | 3 | | 10,41 |
| *21* | | 1 | | 1 | | | | 1 | | 1 | | | 1 | | 1 | | |
| *P* | | 0,5 | | 0,5 | | | | 0 | | 6,66 | | | 4 | | 3 | | 14,66 |
| *22* | 1 | | | 1 | | | 1 | | 1 | | | | 1 | | 1 | | |
| *P* | 0,25 | | | 0,5 | | | 2 | | 10 | | | | 4 | | 3 | | 19,75 |
| *23* | 1 | | | 1 | | | | 1 | 1 | | | | 1 | | 1 | | |
| *P* | 0,25 | | | 0,5 | | | | 0 | | | | | 4 | | 3 | | 17,75 |
| *24* | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| *P* | | | 0 | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| *25* | 1 | | | 1 | | | | 1 | 1 | | | | 1 | | 1 | | |
| *P* | 0,25 | | | 0,5 | | | | 0 | 10 | | | | 4 | | 3 | | 17,75 |
| *26* | 1 | | | 1 | | | 1 | | 1 | | | | 1 | | 1 | | |
| *P* | 0,25 | | | 0,5 | | | 2 | | 10 | | | | 4 | | 3 | | 19,75 |
| *27* | 1 | | | | 1 | | | 1 | 1 | | | | 1 | | 1 | | |
| *P* | 0,25 | | | | 0,25 | | | 0 | 10 | | | | 4 | | 3 | | 17,5 |
| *28* | 1 | | | 1 | | | | 1 | | 1 | | | | 1 | | 1 | |
| *P* | 0,25 | | | 0,5 | | | | 0 | | 6,66 | | | | 0 | | 0 | 7,41 |
| *29* | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | | 1 | 1 | | 1 | | |
| *P* | 0,25 | | | 0,5 | | | | 0 | | | | 0 | 4 | | 3 | | 7,75 |
| *30* | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | | 1 | | 1 | | 1 | |
| *P* | 0,25 | | | 0,5 | | | | 0 | | | | 0 | | 0 | | 0 | 0,75 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Promedio** | | | | | | | | | | | | | | | | | |

P*=Puntaje

5. **Tabla de Ponderación para Índice de nivel de Bienestar del Hogar por cada transportista. Nivel de recreación de la familia.**

| | RECREACION | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 26<br>a | b | c | **Puntuación** |
| 1 | | 1 | | |
| P* | | 2,5 | | 2,5 |
| 2 | | 1 | | |
| P | | 2,5 | | 2,5 |
| 3 | | 1 | | |
| P | | 2,5 | | 2,5 |
| 4 | 1 | | | |
| P | 5 | | | 5 |
| 5 | 1 | | | |
| P | 5 | | | 5 |
| 6 | | 1 | | |
| P | | 2,5 | | 2,5 |
| 7 | | 1 | | |
| P | | 2,5 | | 2,5 |
| 8 | | | 1 | |
| P | | | 0 | 0 |
| 9 | | 1 | | |
| P | | 2,5 | | 2,5 |
| 10 | 1 | | | |
| P | 5 | | | 5 |
| 11 | 1 | | | |
| P | 5 | | | 5 |
| 12 | | 1 | | |
| P | | 2,5 | | 2,5 |
| 13 | | 1 | | |
| P | | 2,5 | | 2,5 |
| 14 | | 1 | | |
| P | | 2,5 | | 2,5 |
| 15 | | 1 | | |
| P | | 2,5 | | 2,5 |
| 16 | | 1 | | |
| P | | 2,5 | | 2,5 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 17 | 1 | | | |
| P | 5 | | | 5 |
| 18 | | 1 | | |
| P | | 2,5 | | 2,5 |
| 19 | 1 | | | |
| P | 5 | | | 5 |
| 20 | | 1 | | |
| P | | 2,5 | | 2,5 |
| 21 | 1 | | | |
| P | 5 | | | 5 |
| 22 | | 1 | | |
| P | | 2,5 | | 2,5 |
| 23 | 1 | | | |
| P | 5 | | | 5 |
| 24 | | | 1 | |
| P | | | 0 | 0 |
| 25 | | 1 | | |
| P | | 2,5 | | 2,5 |
| 26 | 1 | | | |
| P | 5 | | | 5 |
| 27 | | 1 | | |
| P | | 2,5 | | 2,5 |
| 28 | | 1 | | |
| P | | 2,5 | | 2,5 |
| 29 | 1 | | | |
| P | 5 | | | 5 |
| 30 | 1 | | | |
| P | 5 | | | 5 |
| | | | | |
| **Promedio** | | | | 3,25 |

P*=Puntaje

## 6. Tabla del Índice del Nivel de Bienestar del Hogar.

| | | Niveles de Bienestar del Hogar | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | INDICE DEL NIVEL DE BIENESTAR DEL HOGAR | Muy Alto 100-80 ptos | Alto 80-60 ptos | Medio 60- 50 ptos | Bajo 50 - 30 ptos | Muy Bajo 29-0 ptos |
| 1 | | | | | | |
| P* | 48,53 | | | | 1 | |
| 2 | | | | | | |
| P | ,53 | | | 1 | | |
| 3 | | | | | | |
| P | 97,2 | 1 | | | | |
| 4 | | | | | | |
| P | 54,87 | | | 1 | | |
| 5 | | | | | | |
| P | 95,15 | 1 | | | | |
| 6 | | | | | | |
| P | 72,97 | | 1 | | | |
| 7 | | | | | | |
| P | | 1 | | | | |
| 8 | | | | | | |
| P | 65,76 | | 1 | | | |
| 9 | | | | | | |
| P | 50,54 | | | 1 | | |
| 10 | | | | | | |
| P | 94,25 | 1 | | | | |
| 11 | | | | | | |
| P | 52,31 | | | 1 | | |
| 12 | | | | | | |
| P | 81,4 | 1 | | | | |
| 13 | | | | | | |
| P | 50,53 | | | 1 | | |
| 14 | | | | | | |
| P | 70,58 | | 1 | | | |
| 15 | | | | | | |
| P | 62,57 | | 1 | | | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 16 | | | | | | |
| P | 44,56 | | | | 1 | |
| 17 | | | | | | |
| P | 61,04 | | 1 | | | |
| 18 | | | | | | |
| P | 63,21 | | 1 | | | |
| 19 | | | | | | |
| P | 54,64 | | | 1 | 1 | |
| 20 | | | | | | |
| P | 59,4 | | 1 | | | |
| 21 | | | | | | |
| P | 58,72 | | | 1 | | |
| 22 | | | | | | |
| P | 80,64 | 1 | | | | |
| 23 | | | | | | |
| P | 87,75 | 1 | | | | |
| 24 | | | | | | |
| P | 61,16 | | 1 | | | |
| 25 | | | | | | |
| P | 85,41 | 1 | | | | |
| 26 | | | | | | |
| P | 96,75 | 1 | | | | |
| 27 | | | | | | |
| P | | 1 | | | | |
| 28 | | | | | | |
| P | 71,14 | | 1 | | | |
| 29 | | | | | | |
| P | 66,41 | | 1 | | | |
| 30 | | | | | | |
| P | 67,15 | | 1 | | | |
| | | 14 | 11 | 7 | 3 | |
| **Promedio** | 69,54 | | 1 | | | |

P*=Puntaje