



UNIVERSIDAD POLITECNICA SALESIANA

SEDE QUITO

CARRERA:

ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

TEMA:

“ANÁLISIS DEL DESARROLLO ECONÓMICO DE LAS MICROEMPRESAS DEDICADAS A LA VENTA DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN DE YARUQUÍ Y TABABELA, EN RELACIÓN A LA PRESENCIA DEL AEROPUERTO “MARISCAL SUCRE” DEL CANTÓN QUITO ENTRE EL PERÍODO DEL 2015 Y EL 2020”

Trabajo de titulación, previo a la obtención del título de:

Licenciatura en administración de empresas

AUTOR: STALIN WLADIMIR ECHEVERRÍA VERDESOTO

TUTOR: JAIME PATRICIO GÓMEZ DURÁN

Quito-Ecuador

2021

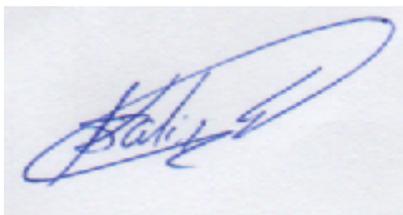
CERTIFICADO DE RESPONSABILIDAD Y AUTORÍA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, Stalin Wladimir Echeverría Verdesoto con documento de identificación N°1726227919 manifiesto que:

Soy el autor y responsable del presente trabajo; y, autorizo a que sin fines de lucro la Universidad Politécnica Salesiana pueda usar, difundir, reproducir o publicar de manera total o parcial el presente trabajo de titulación.

Quito, 05 de octubre del año 2021

Atentamente,



Stalin Wladimir Echeverría Verdesoto

1726227919

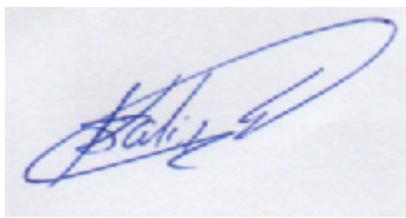
**CERTIFICADO DE CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR DEL TRABAJO DE
TITULACIÓN A LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA**

Yo, Stalin Wladimir Echeverría Verdesoto con documento de identificación N° 1726227919, expreso mi voluntad y por medio del presente documento cedo a la Universidad Politécnica Salesiana la titularidad sobre los derechos patrimoniales en virtud de que soy autor del Artículo Académico: **“Análisis del desarrollo económico de las microempresas dedicadas a la venta de materiales de construcción de Yaruquí y Tababela, en relación a la presencia del aeropuerto “Mariscal Sucre” del cantón Quito entre el período del 2015 y el 2020”**, el cual ha sido desarrollando para optar por el título de: Licenciada en Administración de Empresas, en la Universidad Politécnica Salesiana, quedando la Universidad facultada para ejercer plenamente en los derechos cedidos anteriormente.

En concordancia con lo manifestado, suscribo este documento en el momento que hago la entrega del trabajo final en formato digital a la Biblioteca de la Universidad Politécnica Salesiana.

Quito, 05 de octubre del año 2021

Atentamente,



Stalin Wladimir Echeverría Verdesoto

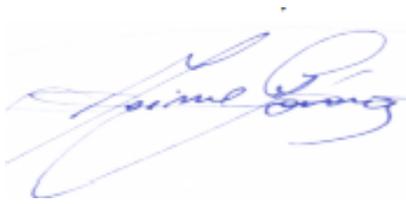
1726227919

CERTIFICADO DE DIRECCIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, Jaime Patricio Gómez Durán con documento de identificación N°1706461355, docente de la Universidad Politécnica Salesiana, declaro que bajo mi tutoría fue desarrollado el trabajo de titulación: **“Análisis del desarrollo económico de las microempresas dedicadas a la venta de materiales de construcción de Yaruquí y Tababela, en relación a la presencia del aeropuerto “Mariscal Sucre” del cantón Quito entre el período del 2015 y el 2020”**, realizado por: Stalin Wladimir Echeverría Verdesoto con documento de identificación N° 1726227919 , obteniendo como resultado final el trabajo de titulación bajo la opción: Artículo Académico que cumple con todos los requisitos determinados por la Universidad Politécnica Salesiana.

Quito, 05 de octubre del año 2021

Atentamente,



Jaime Patricio Gómez Durán

1706461355

Tabla de Contenidos

RESUMEN	7
ABSTRACT	8
Introducción	9
Antecedentes	11
Revisión de la literatura	13
Desarrollo Económico	13
Definición	13
Rasgos del desarrollo económico durante el periodo 2015 y 2020	14
Microempresa	15
Definición	15
Características de la microempresa	15
Importancia de la microempresa	16
Categorización de la microempresa	17
Diferencia entre microempresa y empresa	18
Clasificación de las empresas	18
Clasificación de las microempresas	19
Ferretería	21
Aeropuertos	22
Definición	22
Apertura del nuevo aeropuerto internacional “Mariscal Sucre” de Quito	22
Impacto económico del nuevo aeropuerto internacional “Mariscal Sucre” en las microempresas ferreteras.	24
Metodología	26
Tipo de enfoque, diseño y alcance	26
Métodos	26

Muestreo/Participantes	27
Recolección de datos/Herramientas	27
Discusión de resultados	28
Encuesta	28
Conclusiones	37
Recomendaciones	38
Bibliografía	39

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1 Período de inicio de actividades _____	28
Ilustración 2 Número de personas que trabajaban en el periodo 2015 y 2020 _____	29
Ilustración 3 Incremento de ventas por apertura del NAIQ _____	30
Ilustración 4 Beneficio del sector ferretero por la apertura del NAIQ _____	30
Ilustración 5 Incremento de sucursales del sector ferretero en los períodos 2015 y 2020 _____	31
Ilustración 6 Variedad de stock en los períodos 2015 y 2020 _____	32
Ilustración 7 Valor promedio de ventas en los períodos 2015 y 2020 _____	32
Ilustración 8 Cambios económicos y sociales por la apertura del negocio _____	33
Ilustración 9 Tipo de vehículo para entrega de materiales en los períodos 2015 y 2020 _____	34
Ilustración 10 Establecimiento de actividad en los períodos 2015 y 2020 _____	34
Ilustración 11 Mayor importancia para el desarrollo económico _____	35
Ilustración 12 Tiempo de cierre por pandemia COVID-19 _____	36
Ilustración 13 Afectación por pandemia COVID-19 _____	36

Índice de Tablas

Tabla 1 Período de inicio de actividades _____	28
---	----

RESUMEN

La ejecución y funcionamiento de megaproyectos como los aeropuertos internacionales, inciden en el desarrollo socioeconómico de los sectores cercanos a éste; en este sentido, el objetivo de la investigación fue determinar el impacto económico y social que ocasiona la apertura de aeropuerto internacional “Mariscal Sucre” de Quito a los propietarios de las microempresas ferreteras de las parroquias aledañas de Tababela y Yaruqui, entre el período 2015 al 2020.

Para la recolección de información se aplicó una encuesta a los propietarios de las ferreterías, las mismas que arrojaron datos estadísticos para su posterior análisis e interpretación de resultados. Los resultados obtenidos muestran que la presencia del aeropuerto tuvo gran influencia en el desarrollo económico y social de los propietarios de estas microempresas; durante el tiempo en desarrollo, existe un incremento desde el año 2015 al 2020 de aproximadamente del 45%, que repercute en el mejoramiento de la calidad de vida de los propietarios de las ferreterías; además, se puede apreciar en el estudio que esta actividad es una fuente que genera empleo y desarrollo económico en las poblaciones aledañas lo que determinan que este tipo de emprendimientos tiene altas probabilidades de prosperar, fortalecer y dinamizar la economía de un país.

Palabras claves: Microempresa, aeropuerto internacional, desarrollo económico.

ABSTRACT

The execution and operation of megaproject such as international airports affect the socioeconomic development of nearby sector and this, in that sense, the objective of this research was to determine the economic and social impact of the hardware microenterprises of the neighboring parishes of Tababela and Yaruquí between the period 2015 to 2020.

To collect the information, a survey was applied to the owners of the hardware stores, which yielded statistical data for subsequent analysis and interpretation of results. The results obtained show that the presence of the airport had a great influence on the economic and social development of the owners of these microenterprises; during the development period, there is an increase from 2015 to 2020 of approximately 45%, which has an impact on the improvement of the quality of life of hardware store owners; furthermore, it can be seen in the study that this activity is a source that generates employment and economic development in the surrounding population. What determines that this type of enterprise has a high probability of prospering, strengthening and invigorating the economy of a country.

Key Words: microenterprise, international airport, economic development.

Introducción

El desafío más grande que tiene un microempresario es el crecimiento y competitividad de dicho sector. El tema de investigación es el análisis de las microempresas dedicadas a la comercialización de artículos de construcción, comúnmente conocidas como ferreterías; éstas han experimentado un fuerte impacto económico y decrecimiento en los últimos 5 años a nivel nacional, ocasionado por varios factores como: aumento de los costos de producción debido al alza de materia prima; incremento de costos de transporte por aumento de los precios de combustible; mayor costo de aranceles de importación; además, el apareamiento de la pandemia COVID-19, a inicios del año 2020.

La investigación planteada nos orienta a determinar, describir y analizar los factores que inciden en el desarrollo económico de las microempresas ferreteras, mediante una comparación entre la actividad económica de año 2015 y 2020, para contrastar los cambios sociales y económicos que han experimentado los propietarios de las ferreterías e indicar el impacto en las actividades comerciales, como consecuencia de la crisis sanitaria ante la pandemia COVID-19.

Este estudio consta de cuatro apartados que son: revisión literaria, metodología, análisis de resultados, conclusiones y recomendaciones.

Apartado I: Revisión literaria, misma que pretende sustentar de manera científica la teoría sobre el contenido de la investigación, obteniendo información de revistas académicas, obras acerca del tema, artículos del repositorio de diferentes universidades, entre otros.

Apartado II: Metodología, la presente investigación se enmarca en el método descriptivo-analítico, mismo que posibilita la determinación de los factores que influyen en el

crecimiento de las microempresas y, que, a su vez, de manera cuantitativa se puede precisar numéricamente los datos obtenidos.

Apartado III: Análisis e interpretación de resultados, que consisten en analizar e interpretar las encuestas aplicadas a los propietarios de las ferreterías, en referencia al desarrollo económico de las mismas, situadas en las parroquias de Tababela y Yaruquí, a partir de la presencia del nuevo aeropuerto “Mariscal Sucre” del cantón Quito.

Apartado IV: Las conclusiones planteadas en esta investigación, nos permitirán evidenciar el nivel de desarrollo económico que ha experimentado el sector ferretero, como consecuencia de la presencia del nuevo aeropuerto “Mariscal Sucre” del cantón Quito, las mismas que conducen a una serie de recomendaciones que promuevan cambios y adaptaciones a las microempresas, basados en el análisis de los datos obtenidos en esta investigación. Adicionalmente se incluirá bibliografías y anexos.

Antecedentes

La presente investigación, evidencia algunos antecedentes, entre los cuales podemos citar: la planificación de la reubicación del nuevo aeropuerto internacional “Mariscal Sucre” del cantón Quito, por parte del Municipio de Quito, desde los años noventa en las parroquias rurales en Tababela y Yaruquí, mismo que fue construido en el periodo 2006-2012, para dar inicio a sus operaciones en el año 2013.

Cabe recalcar, que las parroquias rurales nororientales de Tababela y Yaruquí, en su contexto no estaban preparadas para los cambios relevantes a nivel socioeconómico y ambiental que generaría la apertura de operaciones del nuevo aeropuerto internacional de Quito; sin embargo, los habitantes de este sector, se fueron adaptando a las nuevas demandas, posibilitando el crecimiento económico y productivo en diferentes ramas, entre ellas, la comercialización de materiales de la construcción.

Para Patricia Carrera y Pablo Torres (2017)

El NAIQ moviliza anualmente cerca de cinco millones quinientos mil viajeros, sin contar con otros servicios que ofrece a los diferentes sectores productivos. Las operaciones del NAIQ y las vías de acceso a éste tiene un efecto notable en la dimensión social, económica y ambiental de los pobladores de las parroquias rurales localizadas en el área de influencia del NAIQ: Puembo, Pifo, Tababela, Yaruquí, Checa y El Quinche. (p.1)

En tal sentido, el NAIQ evidencia una importante influencia socioeconómica y ambiental en los habitantes de las parroquias rurales aledañas de: Puembo, Pifo, Tababela, Yaruquí, Checa

y El Quinche, puesto que, a partir de su apertura, oferta el transporte aéreo de cerca de cinco millones quinientos mil pasajeros por año, entre otros servicios que proporcionan.

De lo antes precisado, podemos afirmar que, en el sector productivo dedicado a la venta de materiales de construcción, se ha evidenciado un incremento trascendental, gracias a la apertura del NAIQ, lo cual ha influenciado positivamente en el creciente desarrollo económico.

Revisión de la literatura

Desarrollo Económico

Definición

Para Patricia Castillo Martín (2011)

Entendemos por “desarrollo” solo aquellos cambios en la vida económica que no le son forzados de afuera, sino que surgen desde dentro, de su propia iniciativa. Si sucede que estos cambios no se producen en la misma esfera económica, y que el fenómeno que nosotros llamamos desarrollo económico, tiene su base, sencillamente en el hecho de que los datos cambian y que la economía se adapta a ellos; entonces, no deberíamos hablar de desarrollo económico, porque no provoca cualitativamente nuevos cambios, sino solo procesos de adaptación de la misma calidad que los cambios en los datos naturales.

Es decir, que, se define como desarrollo a aquellos cambios en el ámbito económico que surgen desde el interior, sin embargo, no refiere por sí solo a un desarrollo económico, puesto que no genera cambios cualitativos, sino que simplemente ocasiona una adaptación de su propia naturaleza.

Para Patricia Castillo Martín (2011)

El desarrollo económico se define como el proceso, en virtud del cual, la renta real per cápita de un país aumenta durante un largo periodo de tiempo. En otros términos, el desarrollo es un proceso integral, socioeconómico, que implica la expansión continua del potencial económico, el auto sostenimiento de esa expansión en el mejoramiento total de la sociedad. También se conoce como proceso de

transformación de la sociedad o proceso de incrementos sucesivos, en las condiciones de la vida de todas las personas o familias de un país o comunidad. (p.1)

Por otro lado, el desarrollo económico, significa específicamente el incremento de la economía dentro de un periodo de tiempo, lo cual habla o hace énfasis en el crecimiento progresivo de oportunidades que mejoren la calidad de vida de los grupos sociales, dentro de una sociedad local, nacional e internacional, tomando como principio el auto sostenimiento de dicho desarrollo.

Rasgos del desarrollo económico durante el periodo 2015 y 2020

Según Luis Rodolfo Andrade Baldeón (2019)

Entre los años 2015 al 2020, en cinco años, el proceso genera, dinamizara aún más el desarrollo de la economía local, sectorial, zonal y regional. Existirá mayor población, mayores necesidades, mayores oportunidades para la inversión privada y pública. El crecimiento demográfico a causa de las nuevas actividades generará nuevas necesidades como el acceso a la vivienda y espacios de ocio. Visitantes, negociantes, turistas, empresarios, estudiantes, desearán concretar todo cerca del aeropuerto (p.90)

En consecuencia, desde una retrospectiva histórica, entre los años 2015-2020, podemos afirmar con una visión futurista, de diez años, que las actividades aeroportuarias, irán generando mayores necesidades y oportunidades, debido al crecimiento de la población, por consiguiente, surgirán proyectos de inversión privada y pública que respondan a satisfacer las demandas de viviendas, espacios de recreación, establecimientos de alojamiento, turismo, educativo, corporaciones, entre otros, que busquen desarrollar sus actividades productivas cerca del nuevo aeropuerto internacional “Mariscal Sucre” del cantón Quito.

Microempresa

Definición

Según Zumba Bustamante (2018)

Las microempresas son unidades de producción de bienes y servicios que han demostrado ser un medio efectivo para dinamizar las actividades productivas en la sociedad. Ocupan un lugar preponderante, tanto en los países en crecimiento como en los desarrollados; un ejemplo viable es, qué sucede en las pequeñas y medianas empresas que prosperan en Alemania, Japón y Estados Unidos; estos modelos de economía demuestran que las microempresas son de importancia vital, desde el punto de vista social, en tanto, generan empleo y permiten crear innovación, lo que, de una manera u otra, acelera los procesos económicos y sociales. (Chanamé,2008)

En consecuencia, la microempresa, constituye una organización que proporciona bienes y servicios para la satisfacción de las necesidades del ser humano, promoviendo el desarrollo sostenible económico, social y productivo de la sociedad, mediante la innovación y la creación de fuentes de empleo, en escenarios locales, nacionales e internacionales.

Características de la microempresa

Para Edymaira del Rosario Cardozo (2006)

Las microempresas como manifestaciones productivas que son, deben poseer algunas características, relacionadas con su formalidad, su operatividad, la existencia evidente de una producción que puedan ser medidas y valoradas. Estas se describen a continuación.

1. En cuanto a su formalidad: Estar sustentada legalmente de un Registro de Comercio debidamente registrada, sea una firma personal o una sociedad;
2. Tener una Misión u Objeto; Poseer Registros Contables que permitan determinar el capital invertido, el capital operativo y los estados de resultados. En cuanto a su operatividad: Poseer una infraestructura de operación, es decir, unas instalaciones y un equipamiento para el desarrollo de las actividades, evidenciar el desarrollo de métodos de trabajos cotidianos, que den idea de un ordenamiento funcional interno.

En tal sentido la microempresa debe tener ciertas características entorno a su formalidad, operatividad y productividad, es decir, que debe cumplir con todos los requisitos y registros para su sustento legal; por otro lado, es importante mantener una organización financiera, operativa, funcional y de infraestructura, para un adecuado funcionamiento y crecimiento.

Importancia de la microempresa

MSc. Julio Flores (2018)

La pequeña industria ecuatoriana cuenta con un sinnúmero de potencialidades que son poco conocidas y aprovechadas. Estas potencialidades, principalmente se refieren a los factores claves para generar riqueza y empleo.

Dinamiza la economía de regiones y provincias deprimidas, diluye los problemas y tensiones sociales, mejorando la gobernabilidad. Los costos de inversión son menores.

El desarrollo microempresario no solo genera un beneficio particular, sino un beneficio colectivo para el entorno donde se desarrolla; además, contribuye con las políticas del buen vivir. Art. 17 (Ley de la Economía Popular y Solidaria, 2012)

De lo antes precisado, podemos manifestar que la microempresa ecuatoriana, tiene grandes virtudes, que han sido poco explotadas por falta de conocimientos, ante lo cual, es importante conocer aquellos factores que lo impiden el fortalecimiento de las mismas; cabe recalcar que, al promover la creación de microempresas, contribuiremos a un bienestar socioeconómico individual y colectivo, a nivel nacional.

Categorización de la microempresa

Según el SRI (2020)

Para la categorización de microempresas se considerará a aquellos contribuyentes con ingresos de hasta USD 300.000 y que cuenten con hasta 9 trabajadores, a la fecha de publicación de catastro. Para dicha categorización, prevalecerá el monto de ingresos sobre la condición de número de trabajadores.

El SRI prioriza el monto de los ingresos para categorizar a una microempresa; si los ingresos anuales son de hasta USD 300.000, están consideradas como microempresas y no están obligados a llevar contabilidad; mientras que, si sobrepasa este monto, no es considerada como microempresa y pasa a la categoría de empresa.

La categorización de microempresas permite a los emprendedores presentar sus obligaciones tributarias de manera semestral, lo que agiliza su cumplimiento y control de la utilidad.

Diferencia entre microempresa y empresa

Para MSc. Julio Flores Valencia (2018)

Se define como microempresa a la que tiene de 1 a 15 empleados y su volumen de negocio o balance es inferior a los \$300. 000. Las tres categorías forman parte del concepto que conocemos como pymes

La estructura legal de la microempresa y empresa, lo cual tiene que con su estatus: si se trata de una entidad de tipo personal o familiar, en el caso de la MIPYMES, se conformará con un mínimo de 2 socios y un máximo de 15.

Por el contrario, si lo que se busca es una empresa que no tenga límites de socios, se conformara con capital abierto para que pueda cotizarse en el mercado bursátil. El siguiente paso será reservar el nombre escogido. Este trámite se realiza en el balcón de servicios de la Superintendencia de Compañías.

De acuerdo a lo mencionado, una microempresa es considerada según su número de trabajadores, desde 1 hasta un máximo de 15 personas, y que, su valor de ingresos anual, sea inferior a \$300000. Además, la estructura legal de las MYPES, según el estatus, si es un negocio de tipo personal o familiar, se considera un mínimo de 2 y un máximo de 15 socios.

Clasificación de las empresas

El INEC (2019)

La clasificación de las empresas según su tamaño, muestra que en 2019 la microempresa es el segmento con mayor participación, representado el 90,89%. Por su parte, el número de empresas grandes representa solo 0,49%; sin embargo, concentra la mayor proporción de ventas y plaza de empleo registrado. (p.8)

De lo antes precisado, se puede observar que, las empresas están clasificadas en pequeñas y grandes. En el Ecuador, al año 2019, el número de empresas grandes en el INEC representaba un porcentaje mínimo, sin embargo, estas generan mayor productividad; asimismo, promueven amplias fuentes de empleo, en contraste con las pequeñas empresas que representan un alto porcentaje, pero no generan recursos productivos y laborales en iguales proporciones.

Clasificación de las microempresas

Según el nivel de proyección

Luis torres en su escrito Microempresas en el Ecuador (2005), anuncia:

- a. Microempresa de subsistencia: actividades micro empresariales primarias, en las que no se da el fenómeno de acumulación de capital, usa los ingresos netos para consumo, sin mayor reinversión. Operan a partir de la lógica de producción individual o familiar. Se realizan a partir de muy bajos recursos, vinculaciones inestables y marginales con el mercado y mínimas posibilidades de generar algún tipo de excedentes. (p.80)
- b. Microempresa de expansión: Se limitan a garantizar la producción y permanencia en el mercado, en condiciones de inestabilidad, apoyándose en el esfuerzo individual y produciendo una baja acumulación de capital. Posee menos de 10 empleados.
- c. Microempresa de transformación: Es el estado en evolución hacia la pequeña empresa. Hay un proceso de acumulación de capital, más orientado a la incorporación de activos fijos. El propio crecimiento le obliga a iniciar la

formalización y, es común que se produzca la incorporación de trabajadores y se inicie una diferenciación de funciones. (p.4)

La proyección de las microempresas permite avizorar el futuro que tendrá cada una de ellas. En la primera, que es la microempresa de subsistencia, utiliza sus ingresos para el consumo propio y no reinvierte en su desarrollo, por lo que, en su dinámica no hay crecimiento. Mientras que la microempresa de transformación acumula un mínimo de capital para reinvertirlo, garantizando su permanencia, pero, su desarrollo es lento. En cambio, la microempresa de transformación busca reinvertir sus activos fijos, con el propósito de expandirse y crecer, lo cual hace que mejore sus procesos, ser más competitivos y en algún momento dejar de ser una microempresa.

Según la Actividad Ejecutada

Para Enriqueta Cantos, Libro Diseño y Gestión de Microempresas (2006)

- a. Microempresa de Producción: Están dedicadas a la transformación de la materia prima, se incluye en la elaboración de artesanías.
- b. Microempresa de Comercio: Son las especializadas en la compra y venta de bienes y productos elaborados. Se especializan en revender el producto, sin haberlo transformado. (p.81)
- c. Microempresa de Servicios: Son microempresas que utiliza una habilidad personal, con apoyo de algún equipo. Su cualidad es ser inmateriales y su acción es satisfacer una necesidad. (p.19)

La clasificación presentada se lo hace de acuerdo a la actividad económica de las microempresas; en la microempresa de producción se realiza la transformación de los

recursos naturales en productos elaborados; en este tipo se incluyen a los artesanos, fábricas de textiles, maderas, alimento, entre otras. La segunda, es la microempresa de transición, encargada de proporcionar bienes y productos elaborados, donde intervienen los productores e intermediarios, conocidos como comerciantes. En la microempresa de servicios, brindan apoyo para satisfacer necesidades de los consumidores; en este sector trabajan profesionales, técnicos y obreros capacitados, con la ayuda de máquinas, herramientas y tecnología. Estas microempresas generan pequeños emprendimientos que, transforman y aceleran la productividad y economía, con la generación de plazas de trabajo y nuevos empleos.

Ferretería

Una ferretería es un local comercial destinado a la venta de productos para la construcción. Se enmarca dentro de la clasificación de microempresas comerciales y su crecimiento depende de la acumulación del capital orientado a la reinversión, verificable mediante la cantidad, calidad y costos de productos, números de empleados, números de clientes, variedad de servicios con los que cuenta.

Es importante para una microempresa ferretera, escoger a las empresas proveedoras que ofertan sus productos de mejor calidad y precios. A continuación, presentamos una lista de proveedores más competitivos que distribuyen sus productos en el sector de Tababela y Yaruquí.

- Comercial KYWI
- Importador Ferretero Trujillo
- Gerardo Ortiz e Hijos
- Ferretería Espinoza

- Ferretería Promesa
- Megaprofer
- Ferremundo, entre otros.

Aeropuertos

Definición

Para Gonzalo Nicolás Marengo Cabre (2010)

Son considerados como tales aquellos aeródromos públicos que cuentan con servicios con intensidad de movimiento que justifiquen su creación, y cuya finalidad es de permitir el intercambio de mercaderías y personas, dentro un país y fuera de él, debiendo estar autorizados por la autoridad pública. (p.9)

Por consiguiente, los aeropuertos son plataformas públicas, que proporcionan el transporte aéreo de mercancías y personas dentro de un espacio local o internacional, cumpliendo con lineamientos del marco legal respectivo. En el caso del Ecuador, la Dirección General de Aviación Civil es el ante rector de los aeropuertos, en concordancia con los Municipios de cada ciudad que posee este tipo de servicio.

Apertura del nuevo aeropuerto internacional “Mariscal Sucre” de Quito

Para Luis Rodolfo Andrade Baldeón (2019)

A partir de la inauguración del nuevo aeropuerto internacional “Mariscal Sucre” de Quito, la población se vio afectada por la conectividad y movilidad, lo cual se logró la ejecución de redes de infraestructura vial como el Conector Alpachaca, Ruta Collas, Ruta Viva e intercambiador de la vía E-35, hacia el NAIQ ubicado en Tababela, estas obras transformaron la geografía y fragmentaron el territorio, por

añadidura, la construcción de nuevas tipologías arquitectónicas como Ferreterías, bodegas, hoteles, restaurantes, parqueaderos, entre otros. (p.20)

De lo antes citado, podemos mencionar que, a partir de la inauguración del nuevo aeropuerto internacional “Mariscal Sucre” de Quito, ubicado en la parroquia rural de Tababela, surgió la necesidad de rutas de acceso, acorde con la demanda de pasajeros y movilidad aérea; por lo tanto, se construyeron redes viales como el Conector Alpachaca, Ruta Collas, Ruta Viva e intercambiador de la vía E-35.

Para Patricia Carrera y Pablo Torres (2017)

En lo social, puede ocasionar cambios en la demografía de una comunidad a nivel local, regional, nacional, así como en el empleo, la cultura y la estructura social. (Millán Escriche, 2010) (p.5)

En lo económico, porque un territorio con más servicios de transporte y comunicación siempre será más competitivo, con respecto a otro que no los tiene; se facilita el intercambio comercial, los viajes, el turismo. Se incrementa la inversión privada, el emprendimiento de pequeñas y medianas empresas (Pymes), lo que, a su vez, se traduce en empleo, no solo en los hoteles y restaurantes, sino también en aquellos sectores que están encadenados productivamente, de manera directa e indirecta, como la construcción, agricultura, pesca, artesanía y manufactura. La dinamización económica se traduce en la mejora de la calidad de vida de la población local, y en ingresos fiscales (García y Olmos, 2011; Sancho Pérez, 2005) (p.6)

Según los autores, la presencia del Aeropuerto Internacional “Mariscal Sucre”, ha producido migración de la población hacia sectores cercanos al aeropuerto, como resultado de la

generación de empleo que éste ofrece en los diferentes campos: turístico, transporte, alojamiento, entre otros. En cuanto a la cultura, se produce una mezcla de las costumbres locales con las que traen los nuevos miembros sociales que provienen de diferentes regiones del país e incluso del exterior.

El desarrollo social producido en el sector carece de sostenibilidad porque las obras de infraestructura son precarias e inexistentes, en lo que se refiere a los servicios básicos: agua, luz, alcantarillado, teléfono, internet, a esto se suman los problemas de inseguridad ciudadana que violentan la paz del sector.

El mayor impacto ante la presencia del nuevo aeropuerto internacional “Mariscal Sucre” de Quito, es el aspecto económico: se ha construido vías de acceso, y, a lo largo de éstas vías se construyeron locales comerciales, hoteles, hostales, oficinas, bodegas, parqueaderos, florícolas, entre otros que dinamizan el comercio, ofrecen al turismo opciones y aparecen nuevas pequeñas microempresas, dedicadas a la venta de materiales de construcción, agricultura, materias primas, repuestos automotrices y otros.

Impacto económico del nuevo aeropuerto internacional “Mariscal Sucre” en las microempresas ferreteras.

Para Jonathan José Jiménez Abad (2019)

Tratar de medir las consecuencias económicas de las actividades humanas no es algo nuevo, al contrario, es un ejercicio abordado con efectos y perspectivas muy diversas. A menudo se intentan medir las consecuencias económicas, tanto a priori como a posteriori, de la creación de términos de infraestructura. (Luque, del Barrio & Aguayo, 2009, p.3)

Los macro proyectos como son los aeropuertos, puertos y obras de gran envergadura generan grandes impactos en el aspecto económico, aumentan en una alta proporción de plusvalía de los predios aledaños del sector, incrementa la construcción de establecimientos de comercio y de servicio. Producto de este crecimiento, las microempresas se desarrollan y aparecen nuevos emprendimientos, como es el caso de las ferreterías que surgen para satisfacer las necesidades y demandas de los usuarios del sector de la construcción.

Se evidencia este crecimiento al momento que se realiza una comparación entre el número de ferreterías, antes y después del funcionamiento del nuevo aeropuerto, así también, aquellas microempresas que por su capital les ubicó en la categoría de empresas.

Metodología

Tipo de enfoque, diseño y alcance

El tipo de investigación que se va a realizar es descriptivo-analítico, mismo que aporta con referencias sobre el tema objeto de estudio; además, nos brinda la facilidad de obtener una información precisa, este tipo de investigación nos permitirá comprender la naturaleza del fenómeno; por otro lado, se utilizará la investigación con enfoque cualitativo y cuantitativo posibilitando un análisis técnico, mediante la aplicación de instrumentos de recolección de datos como a través de encuestas; de este modo, se puede conocer y explicar los factores influyentes generados desde la apertura del nuevo aeropuerto internacional “Mariscal Sucre” de Quito, en el ámbito de los negocios y microempresas dedicadas a la venta de materiales de la construcción, en las parroquias aledañas de Yaruquí y Tababela.

Métodos

Descriptiva-Analítica: Consiste en describir los factores que determinan o influyen en los cambios económicos que han sufrido los propietarios de las microempresas del sector de Yaruquí y Tababela, a partir de la apertura del nuevo aeropuerto internacional “Mariscal Sucre” de Quito. Desde el análisis descriptivo de datos existentes, nos permiten conocer y exponer nuevos acontecimientos e información relacionada con temática objeto de estudio.

Cuantitativo: Consiste en tomar el total o una muestra de la población, para aplicar encuestas, con el fin de tomar opiniones o sucesos acerca del desarrollo económico de las microempresas dedicadas a la venta de materiales de construcción en las parroquias aledañas al aeropuerto internacional “Mariscal Sucre” de Quito, para determinar los factores de influencia.

Muestreo/Participantes

La población de estudio para el desarrollo de esta investigación, son los propietarios de las ferreterías de las parroquias aledañas al nuevo aeropuerto “Mariscal Sucre” de Quito de Yaruquí y Tababela, para lo cual se tomará la totalidad de la mencionada población.

Al total de propietarios de microempresas dedicadas a la venta de materiales de construcción, se contacta en forma presencial para darles a conocer el tema de la investigación y solicitar su colaboración para aplicar instrumentos investigativos, que permitan la recolección de información.

Recolección de datos/Herramientas

El instrumento que se utilizará para la recolección de datos es la encuesta, mediante la aplicación de un cuestionario, elaborado por el autor de la investigación.

Además, para el procesamiento de datos se utilizó las herramientas estadísticas, a través del Excel para determinar la distribución de frecuencia y representaciones gráficas.

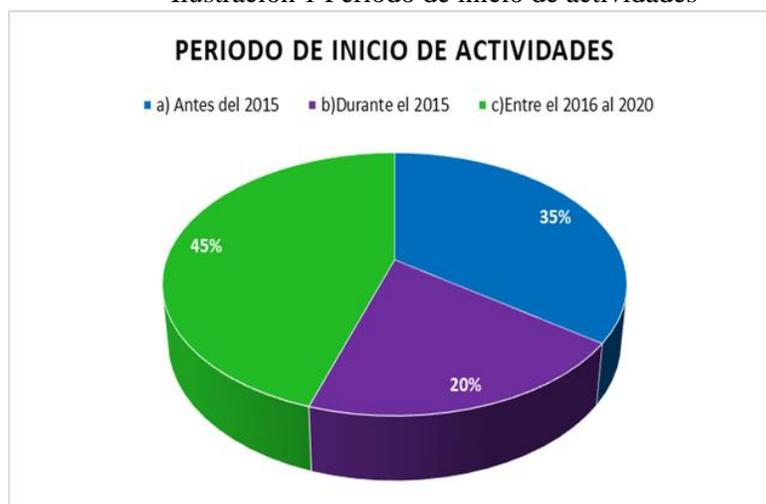
Discusión de resultados

Encuesta

La presente encuesta fue dirigida a propietarios de ferreterías de las parroquias Yaruquí y Tababela, con el propósito de obtener instrumentos de medición para realizar “el análisis del desarrollo económico de las microempresas dedicadas a la venta de materiales de construcción de Yaruquí y Tababela, en relación a la presencia del aeropuerto “Mariscal Sucre” del cantón Quito entre el periodo del 2015 y el 2020”.

1. Seleccione el año que empezó las actividades comerciales

Ilustración 1 Período de inicio de actividades



Elaborado por: Stalin Echeverría

Tabla 1 Período de inicio de actividades

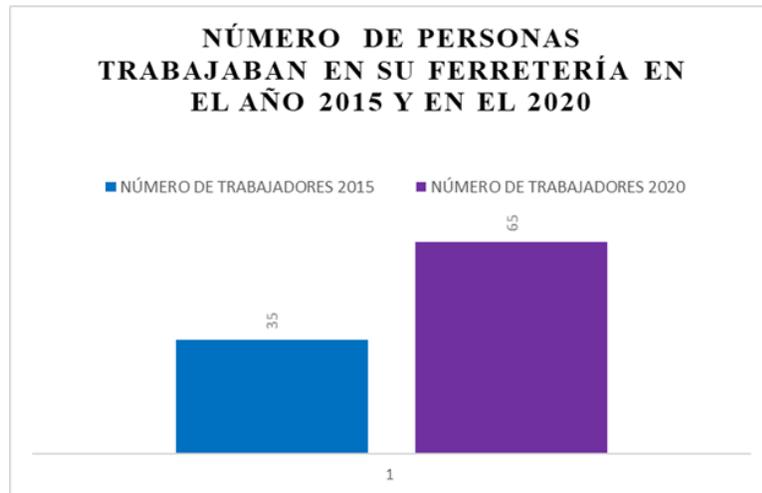
	PERIODO QUE INICIAN LAS ACTIVIDADES COMERCIALES DE LAS FERRETERIAS	PORCENTAJE
a) Antes del 2015	7	35%
b) Durante el 2015	4	20%
c) Entre el 2016 al 2020	9	45%

Elaborado por: Stalin Echeverría

Del análisis efectuado acerca del periodo en el cual las ferreterías empezaron sus actividades, podemos constatar que tan solo el 35% de ferreterías iniciaron sus actividades, incrementándose en un 20% para el 2015 y posterior a ellos hasta el 2020, se evidencia un incremento relevante de 45%.

2. ¿Cuántas personas trabajaban en su ferretería en el año 2015 y el 2020?

Ilustración 2 Número de personas que trabajaban en el periodo 2015 y 2020

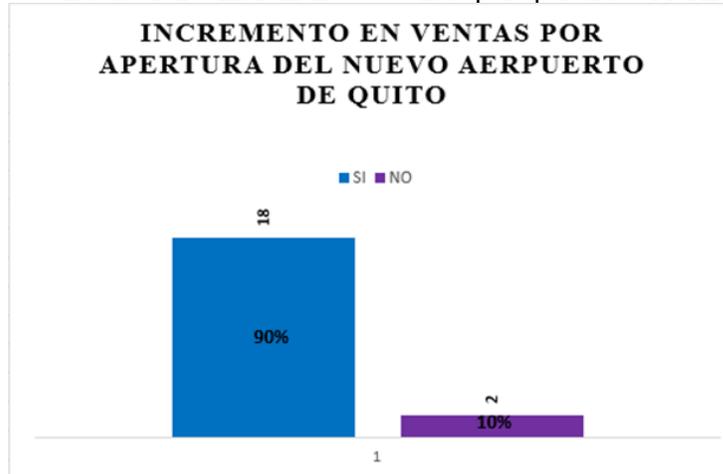


Elaborado por: Stalin Echeverría

Del total de ferreterías encuestadas, se puede evidenciar que el número de trabajadores existentes para el año 2015 fue de 35 trabajadores, y se incrementó a 65 en el año 2020, evidenciando un crecimiento laboral de aproximadamente el 86% que es muy significativo, en el sector ferretero.

3. ¿Considera usted que desde la apertura del nuevo aeropuerto internacional Mariscal Sucre de Quito, se han incrementado sus ventas?

Ilustración 3 Incremento de ventas por apertura del NAIQ

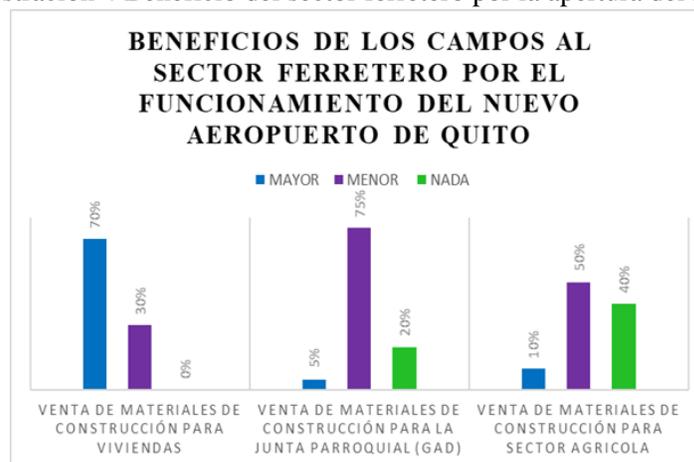


Elaborado por: Stalin Echeverría

18 de cada 20 encuestados que representan al 90%, consideran que la apertura del nuevo aeropuerto Mariscal Sucre de Quito, han incrementado sus ventas y tan sólo el 10% de los encuestados, consideran que no han sido beneficiados con la presencia del nuevo aeropuerto.

4. En qué medida ha beneficiado los siguientes campos al sector ferretero con el funcionamiento de nuevo aeropuerto de Quito.

Ilustración 4 Beneficio del sector ferretero por la apertura del NAIQ

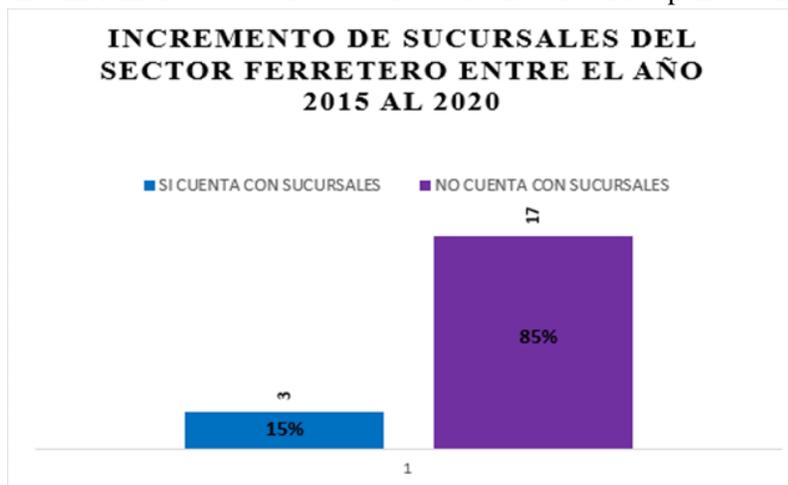


Elaborado por: Stalin Echeverría

Tomando en consideración los diferentes sectores de la actividad de la construcción, la venta de materiales para viviendas tiene la mayor demanda con un 70% de consumo; en un segundo lugar está la venta para el sector agrícola con el 10% y siendo el menor beneficiado el consumo de ventas en materiales de construcción para junta parroquial con el 5%.

5. ¿Ha incrementado sucursales de su ferretería a partir del 2015?

Ilustración 5 Incremento de sucursales del sector ferretero en los períodos 2015 y 2020

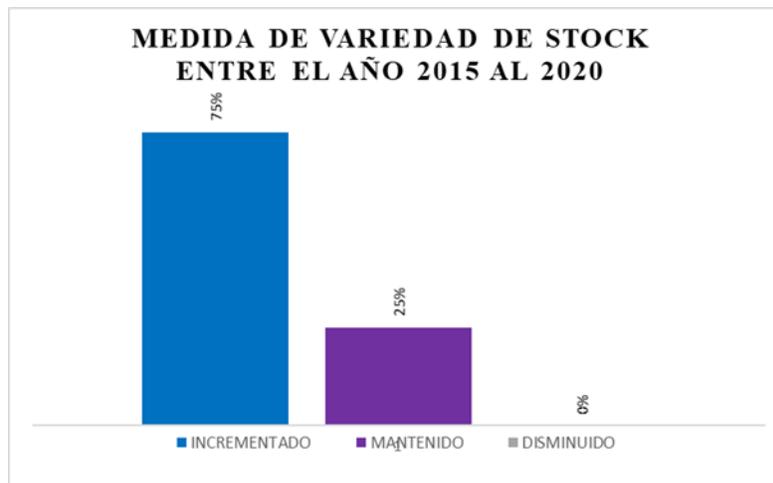


Elaborado por: Stalin Echeverría

El 85% de los encuestados afirman que no cuentan con sucursales en el sector de Yaruquí y Tababela, y apenas el 15% afirman que se han podido expandir.

6. ¿En qué medida ha variado su stock de productos entre el año 2015 y 2020?

Ilustración 6 Variedad de stock en los períodos 2015 y 2020

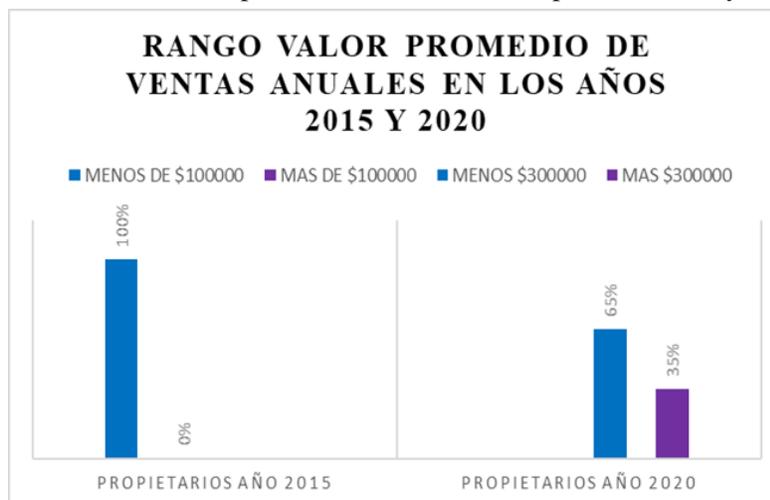


Elaborado por: Stalin Echeverría

Un 75% de propietarios han variado su stock, ya que en las ferreterías es muy importante para los consumidores los materiales de la construcción, mientras que un 25% de propietarios mantienen su mismo stock.

7. En que rango ubica usted el promedio de ventas anuales en los años 2015 y 2020

Ilustración 7 Valor promedio de ventas en los períodos 2015 y 2020

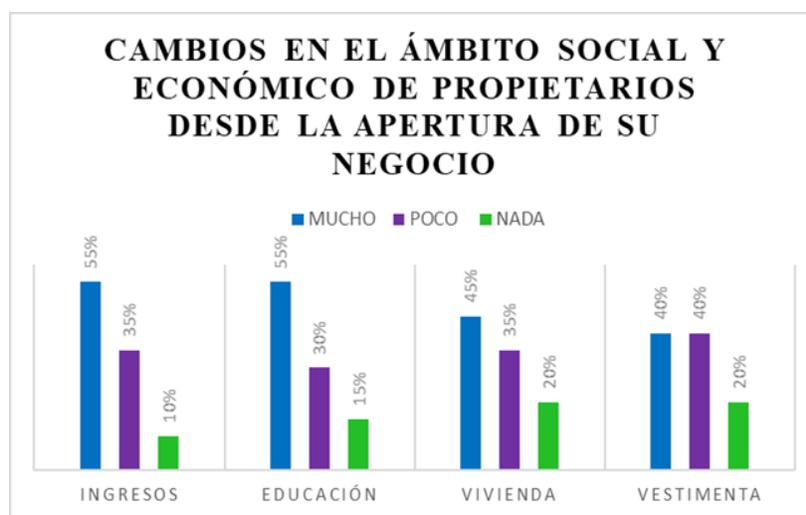


Elaborado por: Stalin Echeverría

Del total de encuestados sobre el promedio de ventas anuales para el año 2015, se evidencia que no existen ferreterías con el índice que superen los \$100.000 por lo tanto se mantienen en el régimen de microempresas; mientras que para el año 2020 se puede visualizar que las ferreterías tienen ventas que superan los \$300.000, pasando del régimen de microempresas a pequeñas o medianas empresas.

8. ¿Existió cambios en el ámbito social y económico desde la apertura de su negocio?

Ilustración 8 Cambios económicos y sociales por la apertura del negocio

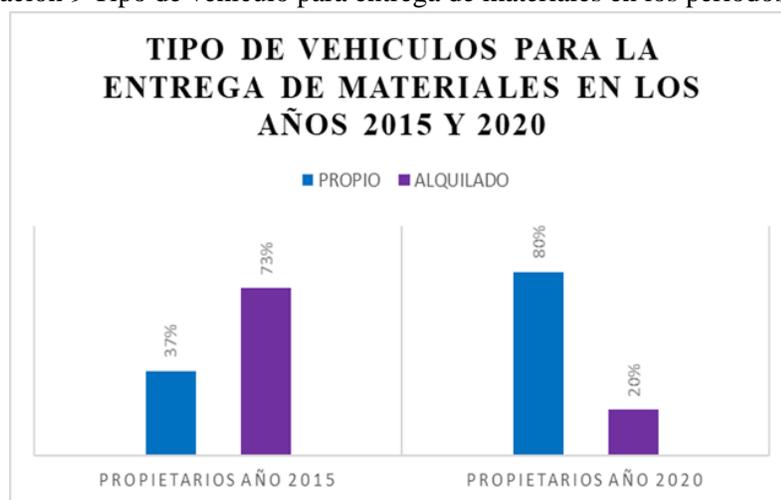


Elaborado por: Stalin Echeverría

La venta de materias de construcción ha beneficiado en diferentes campos: la educación se mejoró en aproximadamente el 55%; se beneficiaron en el mejoramiento de la vivienda en aproximadamente un 45% y en aproximadamente un 40% mejoraron su vestimenta. Cabe recalcar que se puede evidenciar un mejoramiento de los ingresos económicos de los dueños de las ferreterías en aproximadamente un 55%.

9. ¿Qué tipo de vehículo utiliza para la entrega de mercadería al cliente?

Ilustración 9 Tipo de vehículo para entrega de materiales en los períodos 2015 y 2020



Elaborado por: Stalin Echeverría

Tomando la muestra de 11 propietarios existentes durante el año 2015 el 37% contaban con vehículo propio, y un 73% no contaban con un vehículo, considerando un incrementado poblacional en el año 2020 varió a un 80% de propietarios con vehículo propio, y un 20% se mantiene con vehículos alquilados.

10. El local donde desarrolla su actividad económica es

Ilustración 10 Establecimiento de actividad en los períodos 2015 y 2020

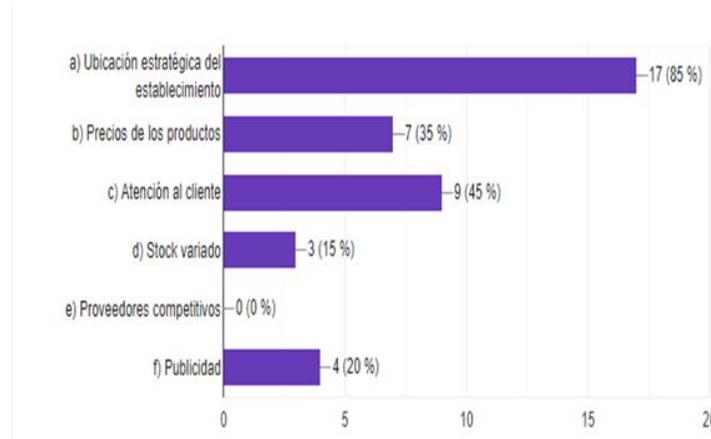


Elaborado por: Stalin Echeverría

En el año 2015 todos los propietarios de ferreterías cuentan con local propio; incrementando su población para el año 2020, aproximadamente el 80% de propietarios cuentan con un local propio y el 20% arriendan.

11. Señale 2 afirmaciones que considere la mayor importancia para el desarrollo económico de su negocio.

Ilustración 11 Mayor importancia para el desarrollo económico

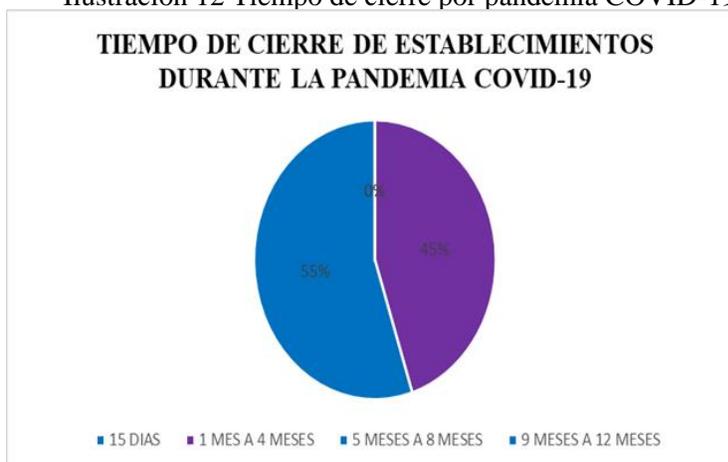


Elaborado por: Stalin Echeverría

El 85% de propietarios de ferreterías indican que la ubicación estratégica del establecimiento tiene mayor importancia para el desarrollo económico de sus locales, y como otra estrategia la atención al cliente con un 45%.

12. Durante la pandemia del COVID-19 usted cerro su local por

Ilustración 12 Tiempo de cierre por pandemia COVID-19

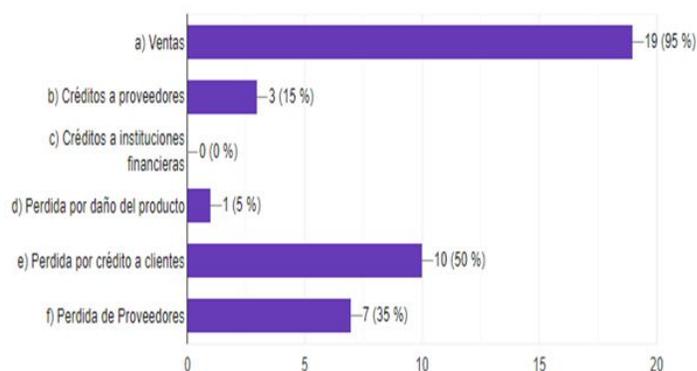


Elaborado por: Stalin Echeverría

Las medidas implementadas por el COE nacional como estrategia para disminuir la propagación del virus repercutieron en el cierre de las actividades comerciales de los propietarios de las ferreterías. Aproximadamente el 55% cerraron sus negocios durante 8 meses y el 45% cerraron durante 4 meses.

13. Señale 2 opciones que afecto con mayor fuerza la pandemia COVID-19

Ilustración 13 Afectación por pandemia COVID-19



Elaborado por: Stalin Echeverría

El mayor impacto de afectación, que ha causado la pandemia COVID.19, son las ventas con un 95% y por consiguiente la pérdida por crédito a clientes con 50%.

Conclusiones

En este trabajo se determinó los cambios y desarrollo económico de las microempresas dedicadas a la venta de materiales de construcción en las parroquias de Yaruquí y Tababela, originado a partir de la construcción y funcionamiento del aeropuerto internacional “Mariscal Sucre” de Quito, mediante una investigación directa a propietarios de ferreterías, entre los periodos 2015 y 2020. Lo más importante fue determinar el nivel de impacto que generó la presencia del aeropuerto que se evidenció por el incremento del número de microempresas de este tipo en el sector, pues, durante el periodo 2015 al 2020 aumentó en aproximadamente el 45% las ferreterías; además, se debe mencionar que, algunas microempresas rebasaron sus ventas sobre los \$300.000 anuales, y que de acuerdo a la normativa del SRI dejaron de ser microempresas para ser pequeñas o medianas empresas. Cabe señalar, que en el estudio aproximadamente el 15% de los propietarios optaron por abrir nuevas sucursales, y, por otro lado, se incrementó el stock y variedad de productos debidos al aumento en la demanda de sus clientes, permitiendo una mayor dinamización de la economía que se refleja en un aumento en la generación del empleo, que ha permitido que las familias mejoren su calidad de vida.

Además, la investigación permite conocer los cambios socioeconómicos que han experimentado los propietarios de las ferreterías, desde la apertura del nuevo aeropuerto de Quito, entre las que más sobresalen están: el 65% de los propietarios de microempresas cuenta con locales y vehículos propios adecuados para venta y entrega de los productos a domicilio, solicitados por los clientes; también, para las familias reflejaron un mejoramiento del 55% en el campo educativo, el 45% en la vivienda y el 40% en la vestimenta, lo que

determina un mejoramiento en el nivel de vida de los propietarios de las ferreterías durante el periodo en estudio.

Entre las causas que motivaron los cambios y desarrollo de las microempresas por presencia del aeropuerto internacional “Mariscal Sucre” de Quito, se puede mencionar las siguientes: Existencia de nuevas plazas de trabajo por la construcción de vías de acceso al aeropuerto; la construcción de infra estructura para brindar servicios de hotelería, turística, parqueadero, bodegas, oficinas, viviendas, entre otras, las mismas que favorecieron a la actividad comercial del sector ferretero.

Lo más difícil para el desarrollo de la investigación fue la obtención de datos fidedignos y confiables, ya que los propietarios de ferreterías son muy reservados al compartir datos, referentes a su negocio.

Recomendaciones

Establecidas las conclusiones de esta investigación, se recomienda:

Continuar invirtiendo en los micro emprendimientos ferreteros, realizando un estudio de mercado para conocer el número de competidores que existe en el sector, la ubicación estratégica que debería tener el nuevo emprendimiento y las posibilidades de éxito, con el propósito de optimizar los recursos.

Propender al desarrollo empresarial mediante estrategias adecuadas de comercialización que permitan ubicarse a las microempresas en una categoría más alta para asegurar su subsistencia.

El presente trabajo debe ser analizado por futuros emprendedores del sector ferretero, ya que, muestra una visión real y precisa del desarrollo económico derivado de esta actividad comercial, consolidándose en una base para futuros estudios.

Aprovechar al aeropuerto como una fuente positiva para la generación de nuevos emprendimientos, mediante alianzas estratégicas que permitan competir con las grandes empresas que se encuentran ubicadas en sectores estratégicos cercanos al aeropuerto.

Bibliografía

Abad, J. J. (2019). Obtenido de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/20204/1/T-UCE-0010-FIL-696.pdf>

Baldeón, L. R. (2019). Obtenido de <///D:/Descargas/MDUT%20LUIS%20ANDRADE.pdf>

Cabre, G. N. (2010). Obtenido de http://nulan.mdp.edu.ar/1540/1/marenco_gn.pdf

Cantos, E. (2006). *Libro Diseño y Gestión de Microempresas* . Obtenido de <http://repositorio.utn.edu.ec/bitstream/123456789/1555/3/02%20ICA%20190%20CAPITULO%20II%20MARCO%20TE%20C3%93RICO.pdf>

Ceres. (24 de Febrero de 2017). Obtenido de Responsabilidad social & sostenibilidad Ecuador. Obtenido de <https://www.redceres.com/post/quiport-nuevosdesafios>

Flores, M. J. (2018). Obtenido de <https://www.derechoecuador.com/microempresa>

INEC. (Octubre de 2019). Obtenido de https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/DirectorioEmpresas/Directorio_Empresas_2019/Boletin_Tecnico_DIEE_2019.pdf

SRI. (2020). Obtenido de <https://www.sri.gob.ec/regimen-impositivo-para-microempresas>

Torres, P. C. (2017). Obtenido de </D:/Descargas/Dialnet-EfectosDelNuevoAeropuertoDeQuitoEnLosServiciosDeAl-7932261.pdf>

Valencia, M. J. (10 de Julio de 2018). Obtenido de DerechoEcuador.com. Obtenido de <https://www.derechoecuador.com/microempresa>