

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y FINANCIERAS
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS



**ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS TRANSPORTISTAS
DEL SINDICATO MIXTO DE TRANSPORTES LITORAL, ACREEDORES
DE UN CRÉDITO BANCARIO**

Artículo Científico para optar a la Licenciatura en Administración de Empresas

PRESENTADO POR: JULIO ARCENIO QUELCA DIAZ

BAJO LA TUTORÍA DEL MGr. FREDDY EUSEBIO ALIENDRE ESPAÑA

LA PAZ – BOLIVIA

2021

ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS TRANSPORTISTAS DEL
SINDICATO MIXTO DE TRANSPORTES LITORAL, ACREEDORES DE UN
CRÉDITO BANCARIO.

“El dinero es mejor que la pobreza, aunque solo sea por razones financieras”

Woody Allen



ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS TRANSPORTISTAS DEL SINDICATO MIXTO DE TRANSPORTES LITORAL, ACREEDORES DE UN CRÉDITO BANCARIO.

ANALYSIS OF THE FINANCIAL SITUATION OF THE TRANSPORTERS OF THE MIXED UNION OF TRANSPORTES LITORAL, CREDITORS OF A BANK CREDIT.

Julio Arcenio Quelca - Diaz
Universidad Mayor de San Andrés
Facultad de Ciencias Económicas y Financieras
Carrera de Administración de Empresas
julioquelca6@gmail.com

RESUMEN

El presente artículo analiza la situación financiera actual de los transportistas socio propietarios del Sindicato Mixto de Transportes Litoral, acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan, mismos que optaron por la reprogramación o refinanciamiento, con la inclusión de un periodo de gracia o continuaron sus pagos de manera normal después del periodo de diferimiento de créditos. Para este fin se realizó una investigación de carácter científico en un nivel descriptivo, en la cual se ha considerado una muestra de 148 transportistas del mencionado sindicato. A través de la presente investigación se ha logrado determinar la cantidad de transportistas propietarios acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan, sus fuentes y niveles de ingresos, sus niveles de egresos y las modalidades de pago de sus deudas a las que se acogieron dichos transportistas, todo lo anterior dentro del Sindicato Mixto de Transportes Litoral.

Palabras Claves: Reprogramación, refinanciamiento, periodo de gracia, socio propietario, ingreso, egreso.

ABSTRACT

This article analyzes the current financial situation of the transporters who are partner owners of the Joint Union of Litoral Transport, creditors of a bank loan regarding the mobility with which they work, who opted for rescheduling or refinancing, with the inclusion of a grace period or they continued their payments as normal after the credit deferral period. For this

purpose, a scientific investigation was carried out at a descriptive level, in which a sample of 148 transporters from the aforementioned union was considered. Through this research, it has been possible to determine the number of carriers that own a bank loan with respect to the mobility with which they work, their sources and levels of income, their levels of expenditures and the payment methods of their debts to that said carriers were accepted, all of the above within the Joint Union of Litoral Transport.

Keywords: Rescheduling, refinancing, grace period, owner partner, entry, egress.

INTRODUCCIÓN

La emergencia sanitaria del COVID-19, ocasionó efectos en un sinnúmero de temas a nivel mundial, uno de ellos es el flujo económico, dentro del cual, la sociedad acreedora de un crédito bancario se vio perjudicada respecto a la reducción de su capacidad de pago a consecuencia de la crisis empresarial y desempleo.

Teniendo en cuenta los cambios de los flujos económicos y la emergencia sanitaria, el 1 de abril de 2020 se promulgó la ley 1294, que estableció un congelamiento de las deudas bancarias de manera automática¹, posteriormente el 25 de agosto del 2020 se promulgó la ley 1319, estableciendo en su artículo único una ampliación del periodo de diferimiento de créditos hasta el 31 de diciembre del 2020².

Con el objeto de reactivar los flujos económicos, el 2 de diciembre del 2020 se promulgó el DS 4409³, en el que se señala, que las personas acreedoras a una deuda cuyas cuotas fueron diferidas, podrían solicitar una reprogramación o un refinanciamiento de sus operaciones de crédito, de acuerdo a su situación económica y capacidad de pago. Ante esta situación, específicamente los sectores del transporte, microempresas y gremiales, han manifestado su inconformidad mediante movilizaciones a objeto de pedir una ampliación del diferimiento de pago de los créditos por seis meses más⁴. Al mismo tiempo, Mario Silva, dirigente del transporte urbano en La Paz, indicó otra razón por la cual los transportistas se vieron con la necesidad de realizar manifestaciones, mencionando que las entidades bancarias no cumplen de manera formal las normativas establecidas por la ASFI, indicando específicamente el cobro de comisiones e intereses adicionales por parte de las entidades bancarias después del periodo de diferimiento de créditos⁵, generando desconfianza en el sector del transporte.

La carta circular 699/221⁶ de la ASFI sugirió una solución para los prestatarios que no se encuentran con la capacidad de pago de sus cuotas y acceder a una reprogramación o refinanciamiento, con la inclusión de un periodo de gracia de 6 meses, por otro lado, aquellas personas que podrían continuar con los pagos, podían optar por ello. Sin embargo, para ambas partes su situación financiera se ve afectada en el corto o mediano plazo. Por un lado, los transportistas que se acogieron al periodo de gracia a consecuencia de no tener una

¹ Asamblea Legislativa Plurinacional de Bolivia (1 de Abril de 2020). LEY EXCEPCIONAL DE DIFERIMIENTO DE PAGOS DE CREDITO Y REDUCCION TEMPORAL DEL PAGO DE SERVICIOS BASICOS 1294. La Paz, Bolivia.

² LEY DE 25 DE AGOSTO DEL 2020. (25 de Agosto de 2020). Bolivia.

³ DECRETO SUPREMO No 4409. (2 de Diciembre de 2020). Bolivia.

⁴ OPINION Diario de Circulacion Nacional. (8 de Diciembre de 2020). Microempresarios anuncian movilizaciones para ampliar diferimiento de creditos.

⁵ Silva, M. (Enero de 2021). Crisis por diferimiento en el pago de creditos. (RED BOLIVISION "Aquí en vivo", Entrevistador)

⁶ ASFI (14 de Enero de 2021). Carta Circular 669/ 221. Bolivia.

capacidad mínima de pago, deberán generar los ingresos necesarios para la reanudación de sus pagos, con sus nuevas cuotas establecidas. Por el otro, se desconoce la situación financiera de los transportistas que optaron por continuar con sus pagos, teniendo en cuenta que a través de un sondeo realizado previamente se pudo identificar que sus ingresos son inferiores en relación a los “tiempos de normalidad” (antes de la pandemia). En contraparte, ante esta norma, las entidades financieras asumen un mayor riesgo de liquidez y crediticio a largo plazo⁷, debido a la falta de ingresos en las entidades bancarias, por la incertidumbre de la capacidad de pago de la cartera de clientes de la banca.

Con el objeto de conocer la postura de los transportistas acreedores de una deuda bancaria del mencionado sindicato en relación a sus créditos bancarios, se ha realizado un sondeo a 48 de aproximadamente 1440 transportistas activos⁸, en el que se estableció que; el 56 % de los encuestados son acreedores de una deuda bancaria respecto a la movilidad con la cual trabajan, al mismo tiempo, el total de los transportistas encuestados acreedores de una deuda, indicaron que sus ingresos actualmente son inferiores en relación a los ingresos que se tenían en "tiempos de normalidad" (antes de la pandemia). El 70,37% consideró que sus ingresos actualmente se redujeron en relación a los "tiempos de normalidad" (antes de la pandemia) en más del 50%, teniendo en cuenta que el 77,78% de los transportistas encuestados atribuyen la reducción de sus ingresos a la disminución del movimiento de personas (a causa de las clases virtuales y a las modalidades de teletrabajo) (Anexo 1).

Teniendo en cuenta que situación financiera según Aurelio Escobar Mata "es el grado en que una organización puede responder a sus obligaciones"⁹ y considerando la incertidumbre financiera en el sector de los transportistas, el presente artículo tiene por objetivo describir la situación financiera de los transportistas del Sindicato Mixto de Transportes Litoral acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan, mismos que optaron por la reprogramación o refinanciamiento, con la inclusión de un periodo de gracia o continuaron sus pagos de manera normal, después del periodo de diferimiento de créditos.

⁷ Koenigsfest, P. A. (Enero de 2021). Crisis por diferimiento en el pago de creditos. (R. BOLIVISION, Entrevistador)

⁸ Calderon, S. G. (12 de Mayo de 2021). Entrevista al Secretario General del Sindicato Mixto de Transportes Litoral con fines academicos-investigativos . (U. J. Diaz, Entrevistador)

⁹ Aurelio Escobar Mata (1959). Tesis Doctoral Situacion Financiera. Mexico.

METODOLOGÍA

La presente investigación se desarrolló bajo el método científico en un nivel descriptivo, utilizando la encuesta como herramienta de recolección de datos, cuya estructura consiste en cuatro bloques los cuales son; perfil del transportista, transportistas acreedores de una deuda bancaria, fuentes y niveles de ingresos y niveles de egresos, dirigida a los transportistas del Sindicato Mixto de Transportes Litoral.

Para la determinación de la muestra de investigación se consideró a las cinco modalidades de transportes activos que se tienen en el Sindicato Mixto de Transportes Litoral, las cuales son; buses expresos, micros, minibuses, trufis y trufibuses, cada grupo conformado en promedio por 24, 81, 765, 300 y 270 transportistas respectivamente. En total se tiene un universo de 1440 transportistas activos, el tipo de muestra fue probabilístico – estratificado. Mediante la aplicación de la formula estadística de población finita, se obtuvo una muestra de 148 transportistas (Anexo 2).

Los datos se recolectaron en el mes de mayo del 2021, en el Municipio de Nuestra Señora de La Paz. La información obtenida se utilizó de manera confidencial y con fines netamente académicos – investigativos.

RESULTADOS

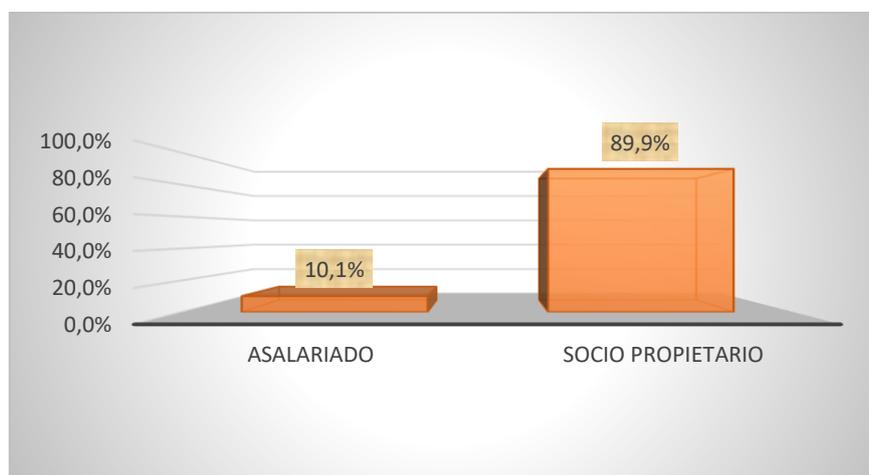
PERFIL DEL TRANSPORTISTA SOCIO PROPIETARIO DEL SINDICATO MIXTO DE TRANSPORTES LITORAL

El perfil del transportista socio propietario del Sindicato Mixto de Transportes Litoral se describirá a través de las características sociodemográficas; género, estado civil y edad, además de detallar la cantidad de personas que dependen de los ingresos que generan dichos transportistas. Para tal efecto inicialmente se identificará si los transportistas encuestados son asalariados o propietarios de la movilidad con la cual trabajan, de esta manera, en el perfil del transportista y posteriormente se analizará solamente a la proporción de transportistas socio propietarios.

- Propiedad de la movilidad de trabajo

De los 148 transportistas encuestados, el 89,9% afirman ser propietarios de la movilidad con la cual trabajan, en contra parte, el 10,1% aseveran que son chóferes asalariados, vale decir que no son propietarios de la movilidad con la que trabajan.

GRÁFICA N° 1
PROPIEDAD DE LA MOVILIDAD DE TRABAJO



Fuente: Elaboración propia

- Género, Estado Civil y Edad de transportistas socio propietarios

En términos generales, los transportistas propietarios de la movilidad con la cual trabajan son varones casi en su totalidad (99,2%). Del total de transportistas propietarios, el 85% son casados frente a un 10,5%, cuyo estado civil es “soltero”.

Se establece que la edad entre 28 a 37 años, es la que más predomina en los transportistas propietarios de la movilidad con la cual trabajan, con una proporción del 30,8%. El 27,8% de los transportistas propietarios corresponden a una edad entre 48 a 57 años, al mismo tiempo el 25,6% pertenecen a las edades comprendidas entre 38 a 47 años.

TABLA N° 1
GÉNERO, ESTADO CIVIL Y EDAD

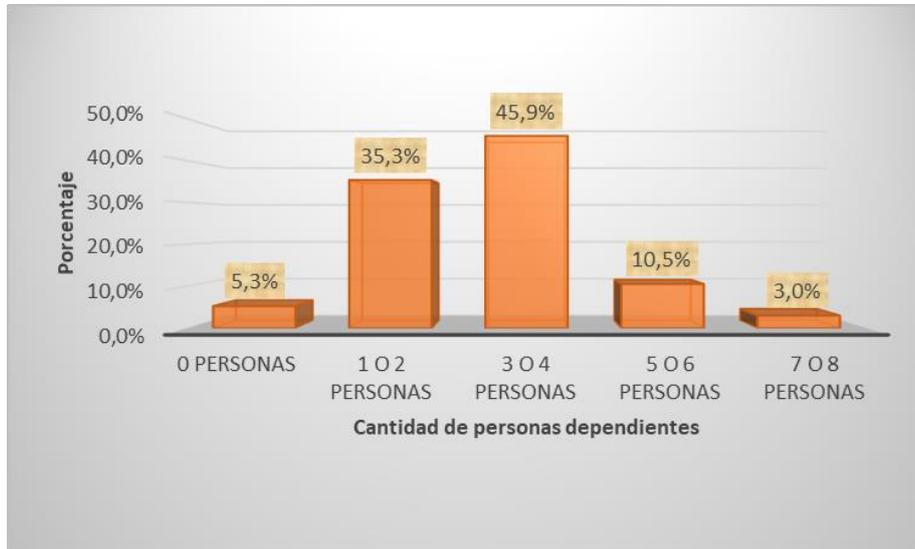
GENERO	Masculino	132	99,2%
	Femenino	1	0,8%
ESTADO CIVIL	Soltero	14	10,5%
	Casado	113	85,0%
	Otro	6	4,5%
EDAD	Entre 18 a 27 años	5	3,8%
	Entre 28 a 37 años	41	30,8%
	Entre 38 a 47 años	34	25,6%
	Entre 48 a 57 años	37	27,8%
	Entre 58 a 67 años	14	10,5%
	De 68 a más años	2	1,5%
TOTAL		133	100%

Fuente: Elaboración propia

- Dependencia de los ingresos de transportistas socio propietarios

La mayoría de los transportistas propietarios de la movilidad con la cual trabajan (81,2%) tiene de 1 a 4 personas que dependen económicamente de ellos, el 13,5% tiene 5 o más dependientes y finalmente el 5,3% no tiene personas que dependan de los mismos.

GRÁFICA N° 2
DEPENDENCIA DE INGRESOS



Fuente: Elaboración propia

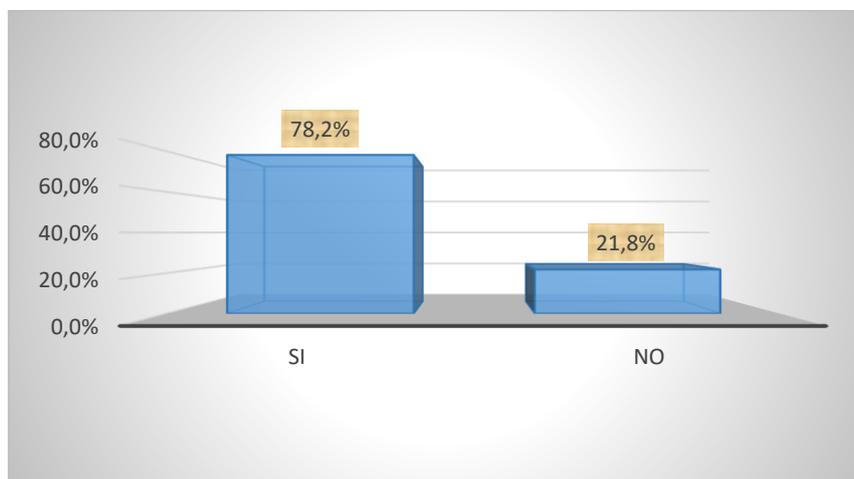
TRANSPORTISTAS SOCIO PROPIETARIOS Y ACREEDORES DE UN CREDITO BANCARIO RESPECTO A LA MOVILIDAD CON LA CUAL TRABAJAN

Para identificar a los transportistas socio propietarios y acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan, se establecerá la cantidad de transportistas que se encuentran en dicha situación, al mismo tiempo se describirá las respuestas que se obtuvieron respecto a la modalidad de pago por la cual optaron los chóferes.

- Crédito bancario

De los transportistas socio propietarios, el 78, 2% es acreedor de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan, frente a un 21,8%, que no tiene ningún crédito bancario sobre su herramienta de trabajo.

GRÁFICA N° 3 CRÉDITO BANCARIO



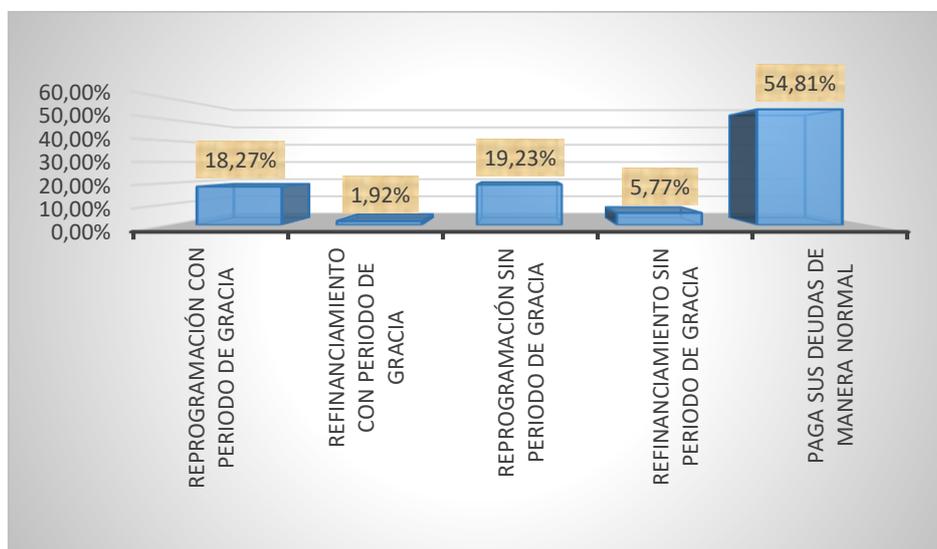
Fuente: Elaboración propia

*Nota: Después de haber identificado al segmento de transportistas que tienen una deuda bancaria, a partir de la **dimensión de modalidad de pago**, se analizarán los resultados de la proporción de transportistas propietarios y acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan, de manera exclusiva.*

- **Modalidad de pago**

De los transportistas socio propietarios y al mismo tiempo acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la que trabajan, el 54,81% paga su deuda de manera normal, vale decir, el mismo monto, con la misma tasa de interés y en el mismo plazo de tiempo establecido al inicio de su crédito. El 25% de dichos transportistas, si bien se encuentran pagando sus deudas, tuvieron que realizar una reprogramación o un refinanciamiento de acuerdo a su nueva capacidad de pago. Por otra parte, existe una proporción del 20.19% de transportistas propietarios y acreedores de un crédito bancario de su herramienta de trabajo, que se acogieron al periodo de gracia.

GRÁFICA N° 4 MODALIDAD DE PAGO



Fuente: Elaboración propia

Esto significa que la mayoría de los transportistas propietarios y acreedores de un crédito bancario actualmente tienen la capacidad de cumplir con sus obligaciones de la misma manera, así como lo hacían en tiempos de normalidad (antes de la pandemia).

FUENTES Y NIVELES DE INGRESOS DE LOS TRANSPORTISTAS SOCIO PROPIETARIOS ACREEDORES DE UN CRÉDITO BANCARIO RESPECTO A LA MOVILIDAD CON LA CUAL TRABAJAN

Las fuentes de ingresos de los transportistas socio propietarios y acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan, se describirán a través de 3 dimensiones; ingresos propios dentro del rubro del transporte, ingresos de los familiares e ingresos en otro rubro, al mismo tiempo los ingresos se describirán de manera mensual.

- **Fuentes de ingresos de los transportistas socio propietarios y acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan**

Del total de transportistas socio propietarios y acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan el 73% de ellos perciben ingresos de sus familiares y/o en otro rubro adicionales a los que generan en el rubro del transporte. En contra parte el 26,92% solo genera ingresos dentro del rubro del transporte.

TABLA N° 2
FUENTES DE INGRESOS

FUENTES DE INGRESOS	Frecuencia	Porcentaje
Exclusivamente dentro del rubro del transporte	28	26,9%
Dentro del rubro del transporte y de sus familiares	64	61,5%
Dentro del rubro del transporte y en otro rubro	6	5,8%
Dentro del rubro del transporte, de sus familiares y en otro rubro	6	5,8%
TOTAL	104	100,0%

Fuente: Elaboración propia

Teniendo en cuenta que existe una proporción del 5,8% de transportistas propietarios y acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan que perciben ingresos adicionales de sus familiares y al mismo tiempo generan ingresos en otro rubro, es importante señalar que, en términos generales, el 67,3% percibe ingresos de sus familiares y el 11,6% genera ingresos adicionales en otro rubro.

- Relación; Fuentes de ingresos – Niveles de ingresos

De los 104 transportistas propietarios y acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan, el 75% genera un ingreso mensual entre 3001 a 5000 Bs, el 15,4% genera ingresos inferiores a 3000 Bs, Pero también la proporción restante (9,6%) genera un ingreso mayor a 5000 Bs, todo lo anterior dentro del rubro del transporte.

El 67,3% de los transportistas propietarios y acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan, perciben ingresos de sus familiares, de los cuales, el 44,3% percibe ingresos menores de 3000 Bs y el restante 55,7% recibe ingresos de 3001 a 5000 Bs. Por otra parte, el 11,5% de dichos transportistas, generan ingresos en otro rubro adicional al transporte, de los cuales el 58,3% percibe ingresos inferiores a 3000 Bs y el 41,7% genera ingresos entre 3001 a 5000 Bs adicionales al rubro del transporte.

TABLA N° 3
FUENTES DE INGRESOS – NIVELES DE INGRESOS

		Ingresos Propios		Ingresos de Familiares		Ingresos Adicionales	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
TOTAL TRANSPORTISTAS PROPIETARIOS ACREEDORES DE UN CRÉDITO		104	100,0%	70	67,3%	12	11,5%
Niveles de ingresos mensual	Menos de 3000 Bs	16	15,4%	31	44,3%	7	58,3%
	De 3001 a 5000 Bs	78	75,0%	39	55,7%	5	41,7%
	Mas de 5000 Bs	10	9,6%				

Fuente: Elaboración propia

Tomando en cuenta los diferentes ingresos de los transportistas propietarios y acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan, se puede establecer un ingreso mensual total mínimo (menos de 5000 Bs) considerando que el total de la proporción que gana menos de 3000 Bs dentro del rubro del transporte, percibe ingresos de sus familiares y/o de otro rubro. En contra parte también se puede establecer un ingreso mensual total máximo (más de 11000 Bs) para aquellos que generan ingresos mayores a 5000 Bs mensuales dentro del rubro del transporte y al mismo tiempo perciben más de 3000 Bs mensuales respecto a sus ingresos familiares e ingresos adicionales (en otro rubro).

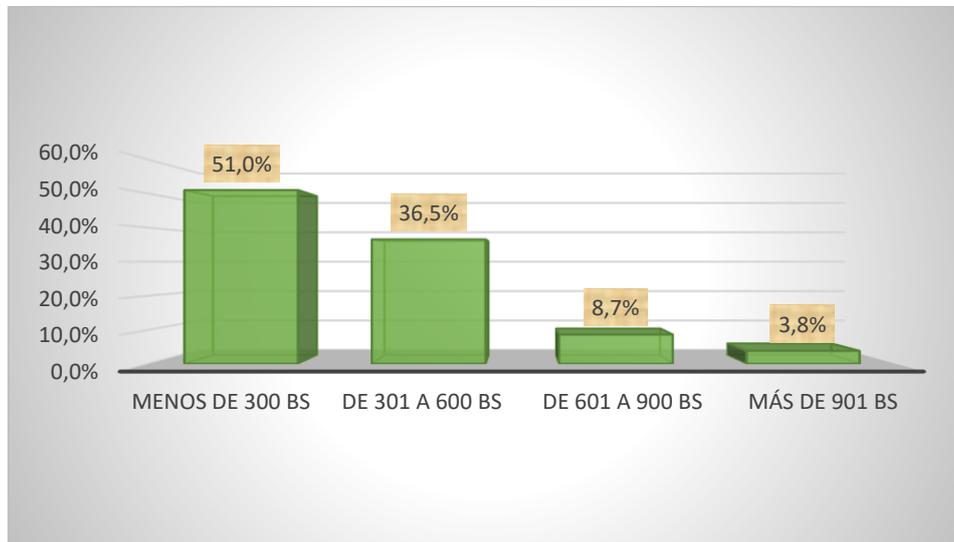
NIVELES DE EGRESOS DE LOS TRANSPORTISTAS SOCIO PROPIETARIOS Y ACREEDORES DE UN CRÉDITO BANCARIO RESPECTO A LA MOVILIDAD CON LA CUAL TRABAJAN

Los egresos de los transportistas propietarios y acreedores de una deuda bancaria respecto a la movilidad con la cual trabajan, se describirán a través de 6 dimensiones; servicios básicos, alimentación, entretenimiento, gastos asociados al vehículo de trabajo, cuota bancaria y otros gastos no considerados anteriormente, al mismo tiempo los egresos se describirán de manera mensual.

- Servicios Básicos

El 51% de los transportistas propietarios y acreedores de una deuda bancaria respecto a la movilidad con la cual trabajan gasta menos de 300 Bs mensuales en servicios básicos, el 36,5% gasta de 301 a 600 Bs y el restante 12,5% gasta más de 600 Bs mensuales en servicios básicos.

GRÁFICA N° 5
EGRESOS EN SERVICIOS BASICOS



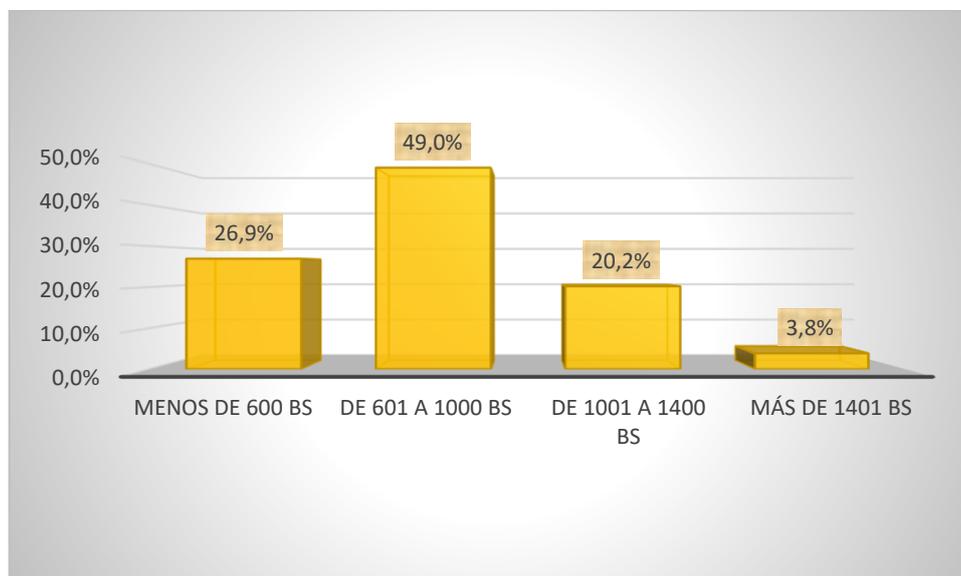
Fuente: Elaboración propia

Esto significa que la mayoría de los transportistas propietarios acreedores de un crédito bancario opta por ahorrar en gastos de servicios básicos.

- **Alimentación**

De los 104 transportistas propietarios y acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan, el 49% gasta de 600 a 1000 Bs mensuales en alimentación, el 26,9% gasta menos de 600 Bs y el restante 24% gasta más de 1000 Bs en alimentación.

GRÁFICA N° 6 EGRESOS EN ALIMENTACIÓN

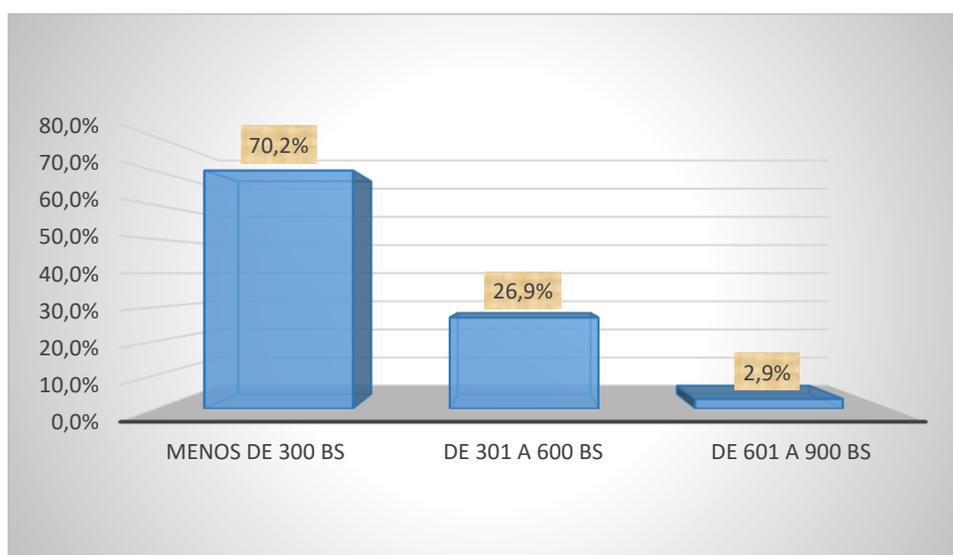


Fuente: Elaboración propia

- **Entretención**

Los transportistas propietarios y acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan, tienen una tendencia a gastar menos de 600 Bs mensuales en actividades de entretenimiento (97,1%), por otra parte, un moderado 2,9% gasta más de 601 Bs en dichas actividades.

GRÁFICA N° 7 EGRESOS EN ENTRETENIMIENTO



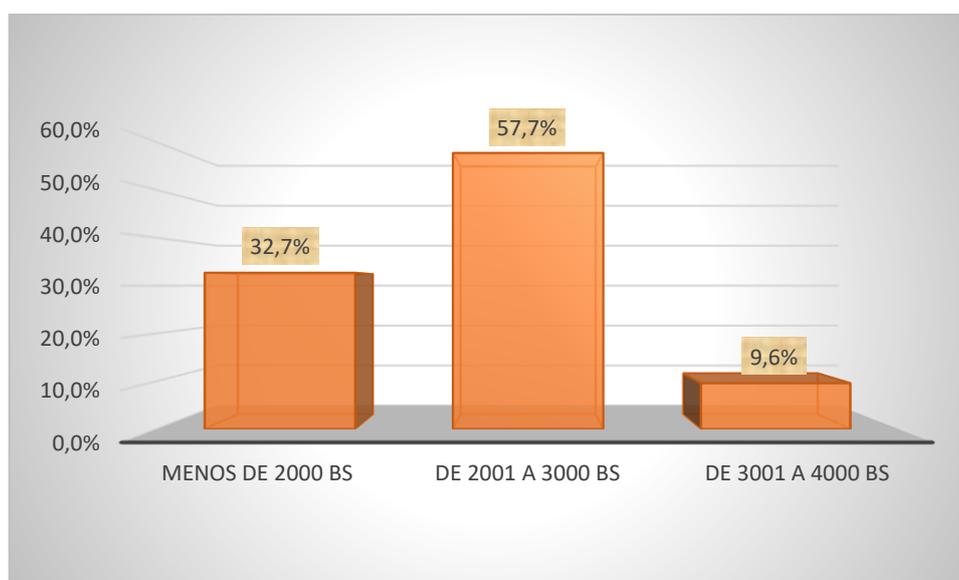
Fuente: Elaboración propia

Se observa que la mayoría (70,2%) de los transportistas acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan, actualmente se abstienen de erogar dinero en actividades de entretenimiento.

- **Combustible Vehículo**

El 57,7% de los transportistas propietarios y acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan, gastan de 2001 a 3000 Bs mensuales en el consumo de combustible para su herramienta de trabajo, el 32,7% gasta menos de 2000 Bs en combustible y el restante 9,6% eroga más de 3001 Bs mensuales para el funcionamiento del vehículo.

GRÁFICA N° 8
EGRESOS EN COMBUSTIBLE

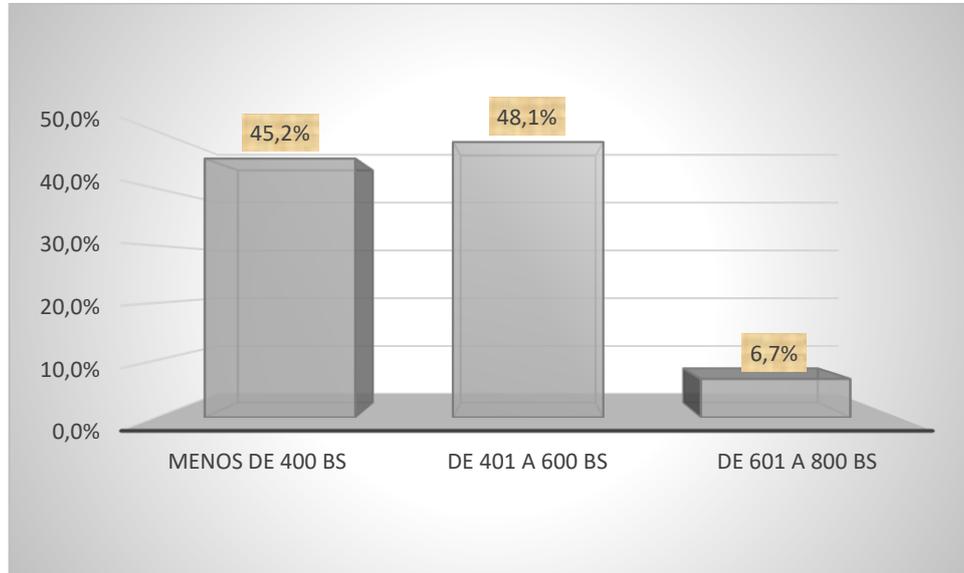


Fuente: Elaboración propia

- **Mantenimiento Vehículo**

Los transportistas propietarios y acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan tienen una tendencia en un 93,3% a gastar menos de 600 Bs mensuales en el mantenimiento del vehículo, por otra parte, un reducido 6,7% de los transportistas acreedores de un crédito bancario gasta más de 600 Bs mensuales.

GRÁFICA N° 9
EGRESOS EN MANTENIMIENTO DEL VEHÍCULO

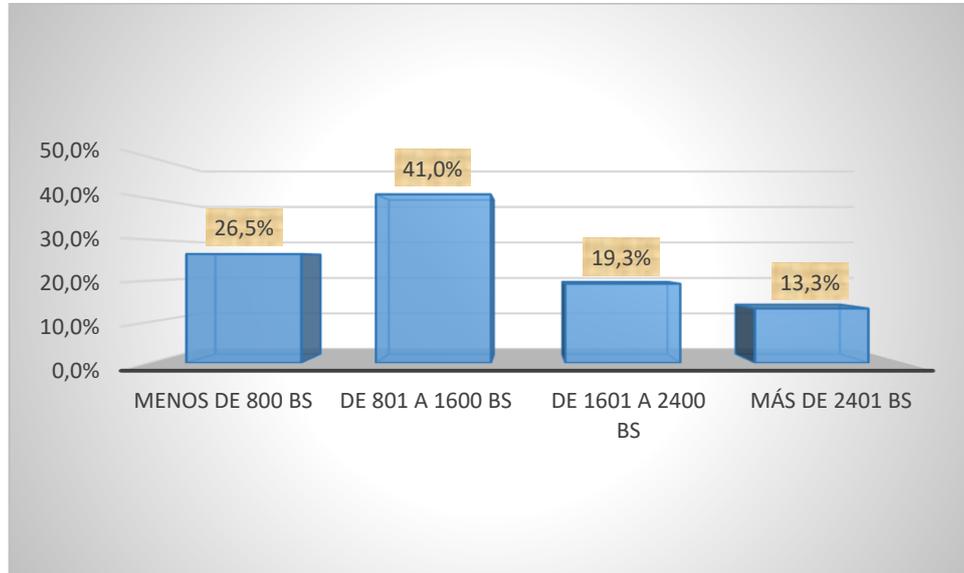


Fuente: Elaboración propia

- **Cuota Bancaria**

El 41% de los transportistas acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan y no se encuentran acogidos al periodo de gracia, tienen una cuota bancaria mensual entre 801 a 1600 Bs. El 26,5% tiene una menor a 800 Bs. El 19,3% tiene una cuota entre 1601 a 2400 Bs. El restante 13,3% deposita a su entidad bancaria de manera mensual una cuota mayor a 2400 Bs.

GRÁFICA N° 10
EGRESOS RESPECTO A LA CUOTA BANCARIA

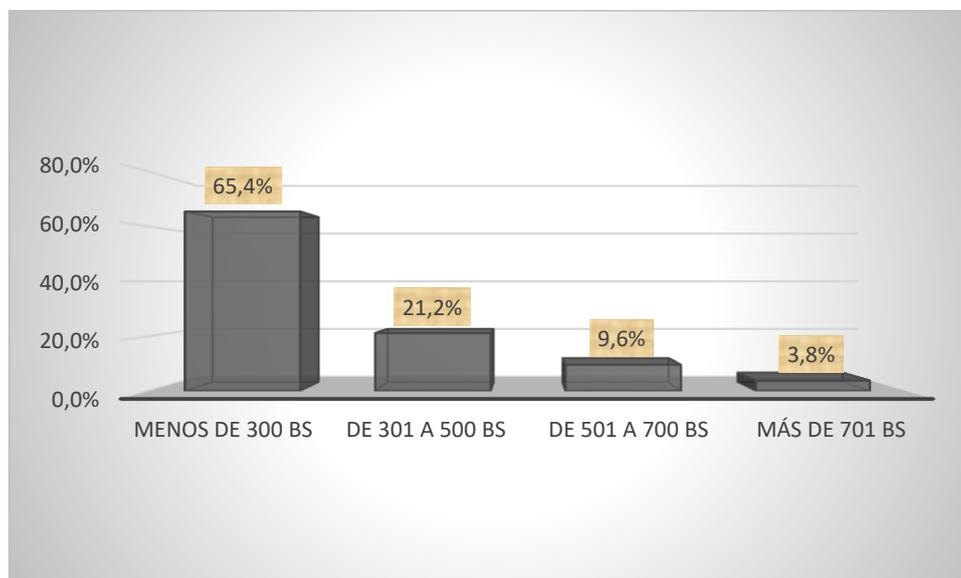


Fuente: Elaboración propia

- Otros Gastos no considerados anteriormente

Los transportistas propietarios y acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan, en un 65,4% no tienen otros gastos no considerados anteriormente, o en todo caso tienen algún gasto imprevisto menor a 300 Bs mensualmente. El restante 34,6% gasta más de 301 Bs en gastos no considerados anteriormente.

GRÁFICA N° 11
EGRESOS RESPECTO A OTROS GASTOS NO CONSIDERADOS



Fuente: Elaboración propia

- **Egresos mínimos y egresos máximos**

TABLA N° 4
EGRESOS MINIMOS Y MAXIMOS

	MINIMO	MAXIMO
SERVICIOS BASICOS	Menos de 300 Bs	Más de 900 Bs
ALIMENTACION	Menos de 600 Bs	Más de 1400 Bs
ENTRETENIMIENTO	Menos de 300 Bs	Más de 600 Bs
FUNCIONAMIENTO VEHICULO	Menos de 2000 Bs	Más de 3000 Bs
MANTENIMIENTO VEHICULO	Menos de 400Bs	Más de 600 Bs
CUOTA BANCARIA	0 Bs	Más de 2400 Bs
OTROS GASTOS	Menos de 300 Bs	Más de 700 Bs

Fuente: Elaboración propia

Considerando los diferentes egresos identificados de los transportistas propietarios y acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan, se puede establecer un egreso mensual total mínimo (menos de 3900 Bs) y un egreso mensual total máximo (más de 9600 Bs)

- **Relación; Modalidad de pago – Cuota bancaria**

De los transportistas propietarios, acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan y que actualmente no se encuentran acogidos al periodo de gracia, el 68,7% paga sus deudas de manera normal, de los cuales, el 61,4% paga menos de 1600 Bs mensuales y el restante 38,6% paga más de 1600 Bs al mes. Por otra parte, el 24,1% de dichos transportistas que no se acogieron al periodo de gracia, realizaron una reprogramación de su crédito bancario, de los cuales el 75% paga menos de 1600 Bs al mes y el 25% paga más de 1600 Bs mensuales. Finalmente, un moderado 7,2% de los mencionados transportistas que no se acogieron al periodo de gracia, realizaron un refinanciamiento de su crédito bancario, mismos que en su totalidad pagan menos de 1600 Bs mensuales a su entidad bancaria.

TABLA N° 5
MODALIDAD DE PAGO – CUOTA BANCARIA

		MONTO DE CUOTA BANCARIA				Total	
		Menos de 1600 Bs		Más de 1600 Bs		Frecuencia	Porcentaje
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje		
MODALIDAD DE PAGO DE DEUDA ACTUALMENTE	Reprogramación sin periodo de gracia	15	75,0%	5	25,0%	20	24,1%
	Refinanciamiento sin periodo de gracia	6	100,0%	0	0,0%	6	7,2%
	Paga sus deudas de manera normal	35	61,4%	22	38,6%	57	68,7%
Total	Frecuencia	56		27		83	
	Porcentaje	67,5%		32,5%			100,0%

Fuente: Elaboración propia

DISCUSIÓN

Actualmente no existen muchos estudios que aborden este tema específicamente, debido a que es un tema coyuntural. Sin embargo, a partir de los hallazgos encontrados en la presente investigación, se establece que los ingresos mensuales de la mayoría de los transportistas dentro del rubro del transporte como tal, ascienden a un promedio de 4000 Bs, en contra parte, en la tesis “Administración Financiera de los Transportistas Públicos Urbanos de la Ciudad de La Paz”¹⁰ que también analiza a una proporción del Sindicato Mixto de Transportes Litoral, se establece que los ingresos de los transportistas de servicio público en el área urbana ascienden a un promedio de 250 Bs diarios entre buses y minibuses, y tomando en cuenta la cantidad de días (24 días) que trabajan los transportistas, establecidos en dicho estudio, se intuye que sus ingresos en promedio ascienden a 6000 Bs mensuales. Al mismo tiempo en la investigación mencionada, se señala un ingreso promedio mensual mínimo entre buses y minibuses (7000 Bs) y un ingreso mensual promedio máximo (7825 Bs), los cuales son diferentes a los ingresos mínimos y máximos hallados en la presente investigación, los mismos son; menos de 5000 Bs y más de 11000 Bs al mes respectivamente.

El ingreso mínimo y el ingreso promedio dentro del rubro del transporte, hallados en el presente estudio, son inferiores a los establecidos en la tesis “Administración Financiera de los Transportistas Públicos Urbanos de la Ciudad de La Paz”. El ingreso mensual máximo hallado en la presente investigación es mayor en comparación al otro estudio, debido a que en el presente artículo también se consideraron otras fuentes de ingresos de los transportistas. Las diferencias identificadas en los 2 estudios respecto a los ingresos mensuales promedio de los transportistas dentro del rubro del transporte como tal y respecto a los ingresos mínimos y máximos, se deben a la disminución de la demanda del servicio de transporte público. De este modo, los montos de ingresos hallados en la presente investigación son los que perciben actualmente los transportistas socio propietarios del Sindicato Mixto de Transportes Litoral.

Respecto a las modalidades de pago, el Ministerio de Economía y Finanzas Publicas en fecha 24 de enero del 2021 publicó una separata de nombre “Refinanciamiento y Reprogramación de créditos beneficia a todos los sectores”¹¹, en la cual indica que las 2 modalidades de pago establecidas el 14 de enero de 2021 por resolución de la ASFI, incluyen un periodo de gracia de 6 meses, sin embargo, los hallazgos del presente estudio demuestran que existen transportistas del Sindicato Mixto de Transportes Litoral propietarios acreedores de un

¹⁰ Conde y Callisaya (2019). Administración Financiera de los Transportistas Públicos Urbanos de la Ciudad de La Paz. La Paz, Bolivia.

¹¹ Ministerio de Economía y Finanzas Publicas (24 de Enero de 2021). Refinanciamiento y Reprogramación de créditos beneficia a todos los sectores. La paz, Bolivia.

crédito bancario respecto a la movilidad con la que trabajan, que si bien realizaron un refinanciamiento o una reprogramación de sus créditos, estos no se encuentran acogidos a un periodo de gracia.

CONCLUSIONES

La presente investigación se constituye en uno de los primeros aportes en cuanto al análisis post diferimiento de créditos en Bolivia. El abordaje de esta investigación se ha concentrado en la situación financiera actual de los transportistas del Sindicato Mixto de Transportes Litoral acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la que trabajan. En este sentido los principales hallazgos se detallan a continuación:

- Del Sindicato Mixto de Transportes Litoral, el 78,2% de transportistas socio propietarios son acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan.
- La mayoría de los transportistas socio propietarios y acreedores de un crédito bancario se encuentran pagando sus cuotas bancarias de manera normal, es decir, con la misma tasa de interés y en el mismo plazo de tiempo establecido al inicio de su crédito y sin la necesidad de acogerse a un periodo de gracia.
- Sobre la modalidad de pago, entre el refinanciamiento y la reprogramación, la mayoría de los transportistas propietarios optaron por realizar una reprogramación de sus créditos bancarios, esto debido a que después del periodo de diferimiento de créditos no tenían la misma capacidad de pago como en los “tiempos de normalidad” (antes de la pandemia) y al mismo tiempo tampoco se vieron con la necesidad de refinanciarse.
- Existen transportistas propietarios que optaron por una reprogramación o refinanciamiento de sus créditos bancarios sin la inclusión del periodo de gracia.
- Una gran mayoría de los transportistas propietarios y acreedores de un crédito bancario, perciben ingresos de sus familiares, además de los ingresos que dichos transportistas generan dentro del rubro del transporte.
- La capacidad de ingresos actual de los transportistas socio propietarios acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan, todavía permite cubrir sus gastos principales, es decir, servicios básicos, alimentación, gastos de funcionamiento de su herramienta de trabajo y sus obligaciones para quienes se encuentran pagando sus deudas bancarias. Esto significa que, en términos generales, su situación financiera no se ha visto muy afectada.
- Respecto a los gastos de entretenimiento, definitivamente la mayoría de los transportistas socio propietarios acreedores de un crédito bancario respecto a la movilidad con la cual trabajan, actualmente se abstienen de erogar dinero en dichas actividades de entretenimiento.

REFERENCIAS CITADAS

ASFI, A. D. (14 de Enero de 2021). Carta Circular 669/ 221. Bolivia.

Aurelio Escobar Mata, I. d. (1959). Tesis Doctoral Situacion Financiera. Mexico.

Bolivia, A. L. (1 de Abril de 2020). LEY EXCEPCIONAL DE DIFERIMIENTO DE PAGOS DE CREDITO Y REDUCCION TEMPORAL DEL PAGO DE SERVICIOS BASICOS 1294. La Paz, Bolivia.

Calderon, S. G. (12 de Mayo de 2021). Entrevista al Secretario General del Sindicato Mixto de Transportes Litoral con fines academicos-investigativos . (U. J. Diaz, Entrevistador)

Conde, M. C. (2019). Administración Financiera de los Transportistas Públicos Urbanos de la Ciudad de La Paz. La Paz, Bolivia.

DECRETO SUPREMO No 4409. (2 de Diciembre de 2020). Bolivia.

Koenigsfest, P. A. (Enero de 2021). Crisis por diferimiento en el pago de creditos. (R. BOLIVISION, Entrevistador)

LEY DE 25 DE AGOSTO DEL 2020. (25 de Agosto de 2020). Bolivia.

OPINION Diario de Circulacion Nacional. (8 de Diciembre de 2020). Microempresarios anuncian movilizaciones para ampliar diferimiento de creditos.

Publicas, M. d. (24 de Enero de 2021). *Refinanciamiento y Reprogramación de créditos beneficia a todos los sectores.* Obtenido de <https://repositorio.economiayfinanzas.gob.bo/documentos/comunicacion/SEPARATA-REFINANCIAMIENTO-FIDEICOMISO.pdf>

Silva, M. (Enero de 2021). Crisis por diferimiento en el pago de creditos. (R. B. vivo", Entrevistador)

ANEXOS

ANEXO 1: SONDEO A TRANSPORTISTAS DEL SINDICATO MIXTO DE TRANSPORTES LITORAL

SONDEO A TRANSPORTISTAS DEL SINDICATO MIXTO DE TRANSPORTES LITORAL			
PREGUNTA	RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
¿Usted es acreedor de una deuda bancaria respecto a la movilidad con la que trabaja?	SI	27	43,75%
	NO	21	56,25%
¿Considera que sus ingresos actualmente son inferiores en relación a los ingresos que tenía en "tiempos de normalidad" (antes de la pandemia)?	SI	27	100,00%
	NO	0	0,00%
¿En qué porcentaje aproximadamente se han reducido sus ingresos actualmente en relación a los "tiempos de normalidad" (antes de la pandemia)?	De 41% a 50%	8	29,63%
	Mas del 50%	19	70,37%
¿Cuáles cree que son las causas específicas por las cuales se han reducido sus ingresos en relación a su trabajo de transportista?	Las personas se transportan en movilidades particulares (por medidas de bioseguridad)	6	22,22%
	Menor cantidad de movimiento de personas (a causa del teletrabajo y las clases virtuales)	21	77,78%

Fuente: Elaboración propia basada en el sondeo realizado a los transportistas del Sindicato Mixto de Transportes Litoral, en fechas 28, 29 y 30 de abril del 2021.

ANEXO 2: DETERMINACIÓN DE LA MUESTRA

Formula de muestra finita:

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

Datos:

Parámetro	Valor
N	1440 Transportistas activos del sindicato litoral
Z	1,81
p	56%
q	44%
e	7%

Donde:

N= Universo

Z = Nivel de confianza

p = Probabilidad de la población que tiene el atributo deseado

q = (1- p) = Probabilidad de la población que no tiene el atributo deseado

e = Error de estimación máximo aceptado

n = Tamaño de muestra buscada

Tamaño de la muestra:

$$n = 147,92 \Rightarrow 148$$

Estratificación de muestra:

ESTRATO	POBLACION	PROPORCION	MUESTRA
BUSES EXPRESOS	24	1,67%	2
MICROS	81	5,63%	8
MINIBUSES	765	53,13%	79
TRUFIS	300	20,83%	31
TRUFIBUSES	270	18,75%	28
TOTAL	1440	100,00%	148

Fuente: Elaboración propia basada en la entrevista realizada al señor Vicente Calderón, Secretario General del Sindicato Mixto de Transportes Litoral, el 12 de mayo del 2021.