



UNIVERSIDAD
CATÓLICA
DE CUENCA

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES

CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

“CONTROL INTERNO Y SU INCIDENCIA EN LA RENTABILIDAD DE EMPRESAS DE TRANSPORTE CARGA PESADA EN LA CIUDAD DE CUENCA-ECUADOR. PERIODO 2021-2024.”

PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE LICENCIADO EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

AUTORA: GUEVARA PESANTEZ GABRIELA ESTEFANÍA

DIRECTOR: ING. ORTIZ LAZO DIEGO FERNANDO

CUENCA - ECUADOR

2026

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES

CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

“CONTROL INTERNO Y SU INCIDENCIA EN LA RENTABILIDAD DE EMPRESAS DE TRANSPORTE CARGA PESADA EN LA CIUDAD DE CUENCA-ECUADOR. PERIODO 2021-2024.”

PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE LICENCIADA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

AUTORA: GUEVARA PESANTEZ GABRIELA ESTEFANÍA

DIRECTOR: ING. ORTIZ LAZO DIEGO FERNANDO

CUENCA - ECUADOR

2026

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO

**“Control Interno y su incidencia en la rentabilidad de empresas de transporte carga pesada
en la ciudad de Cuenca-Ecuador. Periodo 2021-2024”**

Gabriela Estefanía Guevara Pesantez

Universidad Católica de Cuenca

Unidad de titulación

Ing. Diego Fernando Ortiz Lazo

07 de abril de 2026

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Gabriela Estefanía Guevara Pesantez**, portadora de la cédula de ciudadanía N.º **0106394919**. Declaro ser la autora de la obra: **“Control Interno y su incidencia en la rentabilidad de empresas de transporte carga pesada en la ciudad de Cuenca-Ecuador. Periodo 2021-2024”**, sobre la cual me hago responsable sobre las opiniones, versiones e ideas expresadas. Declaro que la misma ha sido elaborada respetando los derechos de propiedad intelectual de terceros y eximo a la Universidad Católica de Cuenca sobre cualquier reclamación que pudiera existir al respecto. Declaro finalmente que mi obra ha sido realizada cumpliendo con todos los requisitos legales, éticos y bioéticos de investigación, que la misma no incumple con la normativa nacional e internacional en el área específica de investigación, sobre la que también me responsabilizo y eximo a la Universidad Católica de Cuenca de toda reclamación al respecto.

Cuenca, abril de 2026



Gabriela Estefanía
Guevara Pesantez

Gabriela Estefanía Guevara Pesantez

CERTIFICACIÓN

Yo, **Diego Fernando Ortiz Lazo**, certifico que el artículo titulado “**Control interno y su incidencia en la rentabilidad de empresas de transporte carga pesada en la ciudad de Cuenca-Ecuador. periodo 2021-2024**” fue desarrollado por **Gabriela Estefanía Guevara Pesantez**, ha sido guiado y revisado periódicamente y cumple normas estatutarias establecidas por la Universidad Católica de Cuenca.

Debido que es una investigación particular con el propósito de cumplir un requisito previo a la obtención del Título de **LICENCIADA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**.

Cuenca, abril de 2026



**DIEGO
FERNANDO
ORTIZ LAZO**
Soy el autor
de este
documento

Ing. Diego Fernando Ortiz Lazo
Tutor
UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

DEDICATORIA

Dedico este artículo a mis padres, que me apoyaron en cada paso que di, supieron guiarme y aconsejarme en cada dificultad que tuve. A mis hermanos Anais e Israel ya que ellos me motivaron a seguir adelante y a cumplir muchas metas en el futuro. Y finalmente quiero Dedicar a Bryan una persona que creyó en mí y estuvo siempre para escucharme.

.

AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer a Dios por el don del conocimiento y la sabiduría. A mis padres que hicieron lo posible para que yo pueda estudiar. A mis hermanos por esos lotes de felicidad ya alegría que me dan. A mi familia que en cada momento me estuvo apoyando moralmente. A Bryan por ser mi pilar de apoyo incondicional. A todos mis docentes por ser un ejemplo a seguir gracias por sus enseñanzas y consejos de vida.

RESUMEN

La presente investigación aborda la gestión de los mecanismos de control interno y la rentabilidad de las compañías que se dedican al transporte de carga pesada de la ciudad de Cuenca durante el periodo 2021–2024. El estudio adopta una metodología de carácter cuantitativo, con un nivel descriptivo, documental y aplicada en el período mencionado, basado en datos financieros almacenados en el repositorio digital de la Superintendencia de Compañías Valores y Seguros. Se aplicó un instrumento de evaluación fundamentado en el marco COSO para valorar la estructura del control interno organizacional, a partir del cual se construyó el Índice Óptimo de Control Interno, mientras que la rentabilidad se midió por medio de variables financieras representadas por el rendimiento sobre los activos (ROA) y patrimonio (ROE) así como el margen neto de utilidad. La información recopilada revela que la mayor parte de las unidades económicas evaluadas presentan niveles medios y altos de control interno; aunque la correlación de Spearman determinó que dicha variable no mantiene una relación estadísticamente significativa con la rentabilidad. Los resultados observados indican que, en el sector analizado, el control interno opera principalmente en la prevención y manejo del riesgo empresarial, más que un efecto directo en lo que concierne al desempeño financiero.

Palabras Clave: Control interno, rentabilidad económica, empresas de transporte de carga pesada.

ABSTRACT

This study examines the management of internal control mechanisms and the profitability of companies in the heavy cargo transport sector in Cuenca from 2021 to 2024. The study adopts a quantitative methodology, using a descriptive documentary approach, applied during the specified period, based on financial data obtained from the digital repository of the Superintendency of Companies, Securities, and Insurance. An evaluation tool based on the Committee of Sponsoring Organizations (COSO) framework was used to evaluate the internal control structure of the organizations, which serves as the basis for developing the Optimal Internal Control Index. Profitability was measured using financial indicators, such as return on assets (ROA), return on equity (ROE), and net profit margin. Data collection reveals that most of the evaluated companies have moderate to high levels of internal control; however, Spearman's correlation indicated that this variable does not have a statistically significant relationship with profitability. The findings suggest that, in the sector analyzed, internal control primarily focuses on preventing and managing business risks rather than directly impacting financial performance.

Keyword: Internal control, profitability, heavy cargo transport companies

Introducción

En el dinámico contexto empresarial, caracterizado por transformaciones continuas, Escobar et al. (2022) destacan que la implementación de un adecuado control interno facilita a que las organizaciones sean sostenibles, efectivas y transparentes en la gestión de sus recursos. En este sentido, en el transporte de carga pesada con un proceso logístico complejo y un margen de beneficio pequeño, un sistema de control interno eficiente coadyuva a mitigar eventos adversos, reducir el desperdicio, optimizar los recursos y ahorrar costos operativos.

Desde el punto de vista de Mendieta et al. (2022) y Rodríguez et al. (2020), el rendimiento organizacional depende de los procedimientos, políticas y actividades de control interno diseñados para asegurar, la precisión de los datos contables reportados, operaciones optimizadas, la salvaguardia de los recursos productivos, además de la alineación con el marco reglamentario que rige la organización.

En el escenario de la pequeña y mediana empresa (PYME) aun cuando se constituye como el principal motor de la economía ecuatoriana, ser creadoras de empleo y producción, se encuentran limitadas por la informalidad, la innovación tecnológica etc., y controles internos inadecuados que pueden afectar en la rentabilidad y sostenibilidad (Rivas, 2021).

En el ámbito productivo de Cuenca, la actividad del transporte de carga pesada resulta determinante para la economía regional y la cadena de suministro, es el eje dinamizador de la economía local. Sin embargo, dichas empresas experimentan una feroz competencia con una plétora de incentivos, los costos están aumentando y disminuyendo abruptamente, e incluso las regulaciones parecen estar bajo un control mucho más estricto y se necesitan sistemas de gestión más efectivos y transparentes (Vásquez et al., 2023). En este escenario, la falta de controles internos adecuados se convierte en un obstáculo significativo, ya que, como señalan Escobar et al.

(2022), en ausencia de políticas y procesos bien definidos, los errores administrativos y financieros se acumulan, afectando las finanzas, limitando el crecimiento y debilitando la competitividad, lo que a su vez reduce la confianza de inversores y clientes.

Al respecto Currillo (2024) opina que las auditorías internas y externas se consideran como las principales actividades involucradas a la gestión preventiva de las contingencias y consolidar la estabilidad institucional. Estas inspecciones no solo fomentan el cumplimiento de los estándares acordados en seguridad vial y condición del vehículo, sino que también mejoran las métricas de calidad del servicio, lo que lleva a mejorar las condiciones de seguridad del talento humano y la satisfacción del usuario.

Motivado en esta problemática se propone como pregunta científica: ¿Cómo afecta el control interno a la rentabilidad de las empresas privadas de transporte de carga pesada en Cuenca en el período 2021-2024?, mientras que el objetivo principal de este estudio es analizar la incidencia del control interno en la rentabilidad de las empresas privadas de transporte de carga pesada en la ciudad de Cuenca durante el periodo 2021-2024.

Basado en esta premisa, el presente trabajo surge debido a la evidencia empírica insuficiente en cuanto a la asociación entre los mecanismos de control interno y la generación de utilidades en el sector del transporte de carga pesada en la ciudad de Cuenca.

Por otro lado, pese a que diversos estudios han comprobado que la gestión eficaz del control interno favorece al crecimiento del rendimiento económico empresarial, aún persiste una brecha respecto a esta relación en el transporte pesado, un campo con altos gastos operativos, reglas legales y nueva tecnología, donde muchos cambios siguen ocurriendo. Desde este punto de vista, el control interno y el rendimiento financiero del sector deben ser completamente entendidos si se quiere mejorar la gestión empresarial (Flores y Gonzales, 2023).

Además, fortalecer las funciones de control interno permite mitigar peligros y alcanzar objetivos empresariales; cumplir las obligaciones morales y regulatorias, facilitando el éxito empresarial (Aburto et al., 2025).

Por consiguiente, el objetivo de esta investigación es generar alguna evidencia estable, para lograr una práctica de gestión eficiente y sostenible que, en consecuencia, fortalezca la capacidad organizacional para responder a las dinámicas del sector.

Las subsecciones de esta sección del documento describen la teoría del control interno y la rentabilidad, seguidas de una descripción de los procedimientos de investigación para el estudio. Luego se informan y evalúan el alcance de las implicaciones teóricas y prácticas de los resultados alcanzados y sus conclusiones.

Marco Teórico y Estado de Arte

Sistema de control interno: Un enfoque estratégico

El Control Interno comprende un esquema formal de prácticas, normas y procesos que sirven de soporte para el cumplimiento de las metas corporativas, en adherencia a la observancia de las disposiciones legales. Según Pacho y Vásquez (2025) proporciona un grado aceptable de seguridad en la materialización de los objetivos operativos y financieros. En consecuencia, el control interno es un elemento clave en la gobernanza organizacional al tener una influencia potencial sobre el rendimiento de las instituciones, al identificar, seleccionar y reducir riesgos (Morelos et al., 2025).

En este marco, no debería sorprender que, como explica Ríos (2023), la seguridad de los activos, la prevención del fraude y la información financiera no solo son un objetivo en términos técnicos, sino que también son un atributo estratégico que genera confianza de los inversores, empleados y clientes. En esta línea Piñalaza y Vásquez (2024) manifiestan que, en estos entornos

competitivos actuales, la transparencia y la disciplina interna son necesarias para obtener ganancias y preservar el reconocimiento empresarial.

En industrias como el transporte pesado, que implica una fluctuación constante en los costos, riesgos operativos y márgenes decrecientes, la disciplina interna se vuelve más relevante. El uso adecuado de estos sistemas está relacionado con la reducción de desperdicios, el desempeño eficiente y la sostenibilidad operativa. Así, en el sector, se hace imprescindible la adopción de estructuras de control interno apropiadas, sustentados no únicamente en razones de monitoreo, sino también en la sostenibilidad del negocio.

Modelo COSO y su aplicación en el transporte

El modelo COSO se presenta como el esquema más significativo en el diseño, implementación y evaluación del control interno. El entorno de control, identificación y valoración de los riesgos, las acciones de control, flujo de información y comunicación y el monitoreo influirán en el proceso general de gestión de riesgos y procesos (Catagua et al., 2023).

El elemento primario del marco conceptual COSO lo constituye el ambiente de control, desarrollado a nivel del sistema para establecer una cultura ética y principios corporativos, también consolida la filosofía organizacional y el comportamiento de los empleados impactando directamente en la eficiencia operativa del sistema de control interno (Ríos, 2023). Igualmente, Vega y Marrero (2021) destacan que una cultura organizacional robusta es clave para reducir posibles fallos administrativos u operativos.

La evaluación de riesgos revela posibles intrusos para la empresa, tanto internos como externos, que podrían socavar la continuidad del negocio. Un extenso sistema de tráfico de carga no es una excepción, y los parámetros básicos tales como: mantenimiento, combustible, rutas y

regulaciones tienen un impacto en el resultado de la producción (Alcivar et al., 2024). Por lo tanto, la evaluación sistemática conducirá a decisiones rápidas, así como a medidas preventivas.

Además, las actividades de control integran un compendio de lineamientos y actuaciones sistemáticas que implican que un proceso debe ser supervisado, autorizado, verificado, controlado, así como contrastado frente a lo presupuestado, velando por la coherencia de las tácticas empleadas con la estrategia organizacional (Álava et al., 2023). En los sistemas de transporte estos mecanismos también pueden influir en la productividad del parque automotor y la asignación adecuada de la programación presupuestaria (Pacheco, 2023).

Los factores de información y comunicación están interrelacionados para que los datos proporcionados en estos conjuntos de datos sean precisos y oportunos. De acuerdo a Piñaloza y Vásquez (2024), esto también es evidente en la cuestión sobre la calidad de las decisiones. Sin embargo, Cusme et al. (2024) explican que la comunicación ineficaz resulta en fallos operativos y potencialmente otros costos posibles también, comprometiendo la rentabilidad.

Finalmente, la supervisión y el monitoreo son útiles para entender lo que el sistema está practicando, y las correcciones a las desviaciones. Chitacapa et al. (2024) afirman que esta sección apoya la mejora continua y Quiñónez et al. (2024) enfatizan que las auditorías internas pueden mejorar la reducción de riesgos y la disciplina operativa.

En general, el modelo COSO proporciona el marco necesario para sustentar un instrumento de control interno enfocado en la optimización de la rentabilidad y la sostenibilidad financiera.

Análisis teórico de la rentabilidad y su influencia en la gestión estratégica del transporte de carga pesada

Se define la rentabilidad como la capacidad de una empresa para transformar los recursos en beneficios proporcionales a sus ventas, activos o capital (Zambrano et al., 2021). Esto significa

que representa un indicador decisivo para diagnosticar la posición financiera, así como la eficiencia general de la entidad.

Dentro del transporte de carga pesada, el margen de rentabilidad está condicionada por los procesos logísticos, la optimización de rutas, el control presupuestario y la observancia del marco regulatorio (Cedeño y González, 2020). De este modo la rentabilidad está directamente asociada al control de costos y racionalización de los procesos.

López y Vásquez (2023) señalan que una gestión financiera óptima, cuando se hace correctamente, proporciona más capacidad de respuesta a las dinámicas del mercado. Asimismo, Roffé e Ignacio (2024) explican que la rentabilidad influye en la posibilidad de acceder a financiamiento y sostener el crecimiento.

Los indicadores comúnmente empleados para medir la rentabilidad incluyen el ROA, ROE y el margen bruto, operativo y neto, ofrecen una perspectiva integral del desempeño en la gestión de los activos, retorno sobre el capital invertido y la estabilidad de las operaciones (Acosta y Acosta, 2021; Ugando et al., 2023; Asencio y Ganchozo, 2024).

De acuerdo con la evidencia revisada, la rentabilidad en el sector transporte depende no solo de la eficiencia logística, sino también de la solidez y efectividad de los controles internos que respaldan cada proceso operativo.

Impacto del control interno y los resultados financieros

La evidencia empírica muestra de forma consistente que la implementación del control interno repercute favorablemente en el desempeño rentable, Alva (2023) señala que la insuficiencia de un sistema formal limita la gestión y genera ineficiencias, mientras que Alva y Avalos (2021) demuestran que la incorporación de las dimensiones del marco de control interno incrementa la efectividad operacional, incluso si los aumentos de rentabilidad son moderados.

Esto implica que la integración de controles, valores éticos y procedimientos estructurados implica un aprovechamiento más óptimo de los recursos empresariales. En consecuencia, Calle et al. (2020) explican que una robusta gestión de control interno no solo mitiga riesgos, sino que optimiza procesos, lo cual repercute en mejores resultados financieros.

De acuerdo con la evidencia revisada, en el transporte de carga pesada esta relación es aún más evidente: la gestión de flotas, y revisión de desembolsos, el flujo interno de la información y la disciplina administrativa solo generan beneficios sostenibles cuando operan bajo una estructura de control interno debidamente formalizado.

Por consiguiente, en el sector transporte, la interacción del control interno con la rentabilidad se configura como un factor crítico para asegurar estabilidad financiera, competitividad y crecimiento.

Metodología

En el marco de este trabajo de investigación es indispensable la adopción de una perspectiva cuantitativa puesto que permite analizar información cuantificable que provienen de los informes contables de las entidades bajo estudio y evaluar la rentabilidad por medio de los indicadores: Rentabilidad del activo (ROA) Rentabilidad del Patrimonio (ROE) y Margen de utilidad. En este marco, Rincón et al. (2021) destacan esta metodología especialmente en los estudios financieros, puesto que permiten el uso y aplicación de métodos estadísticos y métricas para fortalecer la solidez de la evaluación financiera.

Atendiendo al nivel de alcance de la presente investigación, es de naturaleza descriptiva puesto que pretende analizar el comportamiento y cualidades de los informantes en el análisis del control interno junto con los indicadores financieros referentes a la rentabilidad. Al respecto Mora

et al. (2023) sostienen que esta investigación al basarse en una metodología cuantitativa, facilita que los datos sean analizados de manera imparcial sin recurrir a métodos experimentales.

Asimismo, se clasifica como transversal y documental, puesto que utiliza los informes financieros remitidos por las empresas de transporte a la Superintendencia de Compañías, durante el período 2021-2024.

La población bajo análisis está conformada por 325 empresas registradas en el ranking del órgano de control empresarial, pertenecientes al código CIIU H4923.01, que agrupa a las entidades enfocadas al servicio integral de transporte de carga vía terrestre, incluyendo el transporte en camionetas, camiones cisterna, carga pesada, refrigerada, a granel, de troncos y de ganado.

Se determinó una muestra intencional compuesta por 28 empresas cuyos activos oscilan entre 200.000 y 400.000 dólares. Este rango permite garantizar la homogeneidad financiera de las unidades económicas analizadas, evitando la inclusión de empresas demasiado pequeñas o demasiado grandes que puedan distorsionar los resultados. Además, este nivel de activos es representativo del sector de medianas empresas bajo estudio, las cuales presentan estructuras operativas comparables y condiciones similares para el análisis de rentabilidad.

Referente a la valoración del control interno, se empleó una encuesta estructurada en base a los lineamientos del enfoque COSO, que permitió identificar el nivel de cumplimiento en aspectos como el entorno de control, gestión de riesgos, actividades de control, la comunicación de la información y el monitoreo o supervisión.

El instrumento se compone de 29 ítems distribuidos en los cinco pilares que conforman el modelo COSO (ambiente de control: 5 ítems; evaluación de riesgos: 5; actividades de control: 9; información y comunicación: 5; monitoreo: 5), y se complementa con 8 ítems adicionales orientados a medir la correspondencia entre control interno y rentabilidad. Se aplica una escala de

medición tipo Likert de cinco categorías en todos los reactivos (1 = Nunca, 2 = Rara vez, 3 = A veces, 4 = Casi siempre y 5 = Siempre), lo que permitirá obtener puntajes por componente y un puntaje global por empresa.

La homogeneidad de los ítems del instrumento se verifica mediante el estadístico Alfa de Cronbach el mismo que tiene un resultado de 0.72 que confirma un grado apropiado de fiabilidad aceptable, al respecto Rodríguez y Reguant (2020) indican que un nivel de fiabilidad adecuado se encuentra en el intervalo 0.70 a 0.95 y que los valores muy cercanos a 1 sugieren exceso de homogeneidad entre los enunciados planteados y no aportan información importante sobre las propiedades que se quiere analizar.

En la depuración y procesamiento de la información recabada se recurre a procedimientos de análisis descriptivo de datos, lo que permitió interpretar de manera simple y clara la relación entre el nivel de control interno y los indicadores de rentabilidad, facilitando la comprensión de los informes financieros derivados a lo largo del periodo de investigación.

Para evaluar el control interno, se desarrolló el Índice Óptimo de Control Interno a partir de las variables que corresponden a diferentes elementos del modelo COSO. Las puntuaciones fueron estandarizadas y categorizadas como niveles bajos, medios y altos para proporcionar su interpretación en relación con la confianza y el riesgo del sistema de control interno.

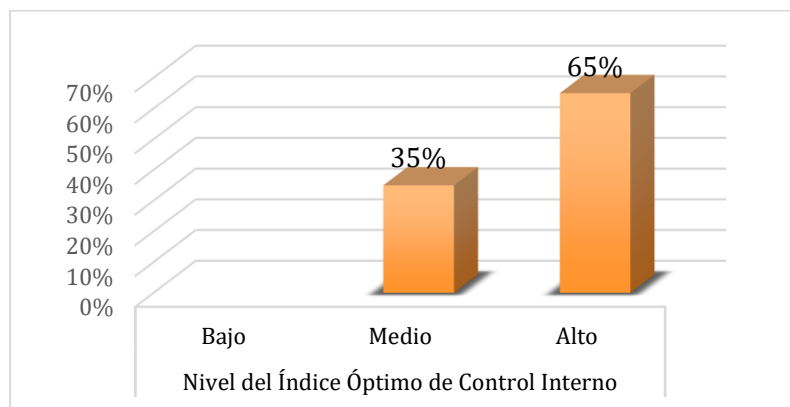
En lo referente a la rentabilidad, se calcularon los ratios financieros en ROA, ROE y Margen de Utilidad, que forman parte de un componente global de rentabilidad. A continuación, esta magnitud se clasificó en variables de rentabilidad de nivel bajo, medio y alto, permitiendo así comparar a las empresas. Se utilizaron estadísticas descriptivas para obtener resultados claros y consistentes para el análisis.

Resultados

En este apartado, se describe a continuación los hallazgos encontrados:

Figura 1

Nivel del Índice Óptimo de Control Interno



Fuente: Cuestionario de control interno aplicado. **Elaborado por:** La autora

El gráfico evidencia la distribución del Nivel del Índice Óptimo de Control Interno (IOCI) en el conjunto de las empresas objeto de análisis, los hallazgos reflejan que el 65 % se concentra en el nivel alto, mientras que el 35 % corresponde al nivel medio; no se registran empresas en el nivel bajo. Esta distribución refleja una mayor concentración de los valores del índice en rangos altos, con una participación menor en niveles intermedios, lo que caracteriza el comportamiento general del control interno dentro de la muestra estudiada.

Tabla 1

Nivel del Índice Óptimo de Control Interno

	Nivel del Índice Óptimo de Control Interno		
	Bajo	Medio	Alto
Carpecuatoriana S.A.	.	.	80,42
Comercio Importaciones Nacionales e Internacional Transporte Pesado y de Combustibles Duvaltrans S.A.	.	.	80,42
Compañía de Transporte Atenaustro S. A.	.	.	82,08
Compañía de Transporte de Carga Pesada Transroymansur S.A.	.	.	80,21
Compañía de Transporte Pesado Pulla Salinas Cia. Ltda.	.	79,17	.
Compañía de Transportes de Carga Cartiz S.A.	.	78,13	.
Compañía de Transportes Herodetrans S.A.	.	70,63	.

	Nivel del Índice Óptimo de Control Interno		
	Bajo	Medio	Alto
Compañía Interprovincial de Transporte Pesado Dieciseis de Febrero Citrapefca C.A.	.	70,83	.
Gamalog Cia. Ltda.	.	78,75	.
Interborder S.A.	.	.	85,00
P&Ctrans Cia. Ltda	.	.	82,08
Trans Izcont S.A.	.	79,17	.
Trans Pioneros del Austro Cia. Ltda.	.	79,58	.
Transmaserpi S.A.	.	.	84,38
Transnexus S.A.	.	.	93,96
Transporte Carga y Logística Carlogística S.A.	.	.	84,79
Transporte Nacional e Internacional de Carga Pesada y Combustibles Castillo S.A. Tracassa	.	.	82,50
Transporte Nacional e Internacional Pesado y Combustibles Transtci S.A.	.	.	88,13
Transporte Trainhco Cia. Ltda.	.	.	85,42
Transportes Transtrucks S.A.	.	.	90,00

Fuente: Cuestionario de control interno aplicado. **Elaborado por:** La autora

La información resultante del Índice Óptimo de Control Interno (IOCI), clasificados por niveles bajo, medio y alto, hacen posible estimar el grado de confiabilidad y vulnerabilidad al riesgo en el conjunto de las entidades estudiadas.

Las empresas que alcanzan valores de IOCI superiores a 80 puntos, reflejan una sólida confianza en su estructura de control interno y en consecuencia una limitada exposición a riesgos. Este patrón refleja que los componentes del control interno se hallan configurados según lo establecido y puestos en funcionamiento. Las empresas de este grupo incluyen Transnexus S.A., Transportes Transtrucks S.A. y Transporte Nacional e Internacional Pesado y Combustibles Transtci S.A., cuya estructura de control interno han resultado eficientes, capaces de identificar y contener errores en caso de irregularidades o ineficacia operativa de manera oportuna.

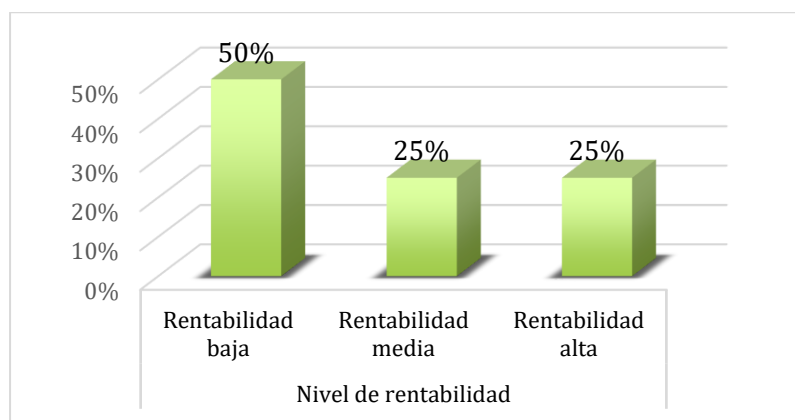
Por otro lado, las empresas calificadas en el nivel medio, con valores de IOCI entre aproximadamente 70 y 79 puntos tienen niveles moderados de confianza o riesgo de control medio. Aunque estos organismos están proporcionando mecanismos básicos de control interno, los hallazgos indican que algunos elementos del sistema pueden estar parcialmente ausentes: es más probable que ocurran errores e ineficiencias de gestión. A nivel de auditoría, esto significa que

hubo una urgencia de robustecer los mecanismos de supervisión existentes, formalizar procesos y reforzar la evaluación de riesgos para que la exposición al riesgo pueda reducirse.

Cabe destacar que no se detectaron empresas en el extremo bajo, lo que significa que no se encontraron escenarios de baja confianza y alto riesgo de control que puedan clasificarse en la muestra de análisis. Lo anterior muestra que este sector generalmente tiene mecanismos controlados internamente que son adecuados para cumplir con los estándares mínimos de fiabilidad de control, lo que reduce significativamente las posibilidades de errores o riesgo de un fallo crítico o alto riesgo.

Figura 2

Nivel de Rentabilidad



Fuente: Superintendencia de Compañías Valores y Seguros (2025), muestra de empresas de Transporte de carga pesada. **Elaborado por:** La autora

El gráfico muestra la composición porcentual del nivel de rentabilidad en las empresas analizadas. Según la evidencia observada el 50 % de las entidades se ubican en el nivel de rentabilidad baja, mientras que el 25 % alcanza un nivel medio y el 25 % restante se ubica en un nivel alto.

Esta distribución refleja una heterogeneidad en el desempeño económico del sector, con un predominio de empresas que presentan bajos niveles de rentabilidad. La baja concentración de

compañías situadas dentro de los niveles medio y alto sugiere que solo una parte limitada de la muestra registra un resultado económico más sólido, lo que pone de manifiesto diferencias significativas en el rendimiento operativo y en la habilidad para generar beneficios entre las organizaciones analizadas.

Tabla 2

Nivel de Rentabilidad

	Nivel de rentabilidad		
	Rentabilidad baja	Rentabilidad media	Rentabilidad alta
Carpecuatoriana S.A.	2	.	.
Comercio Importaciones Nacionales e Internacional Transporte Pesado y de Combustibles Duvaltrans S.A	.	8	.
Compañía de Transporte Atenaustro S. A.	4	.	.
Compañía de Transporte de Carga Pesada Transroymansur S.A.	.	6	.
Compañía de Transporte Pesado Pulla Salinas Cia. Ltda.	.	.	31
Compañía de Transportes Herodetrans S.A.	.	.	10
Compañía Interprovincial de Transporte Pesado Dieciseis de Febrero Citrapefca C.A.	.	.	18
Empresa Interborder S.A.	.	7	.
P&Ctrans Cia. Ltda	0	.	.
Trans Izcont S.A.	.	8	.
Trans Pioneros del Austro Cia. Ltda.	2	.	.
Transmaserpi S.A.	.	6	.
Transporte Carga y Logística Carlogística S.A.	4	.	.
Transporte Nacional e Internacional de Carga Pesada y Combustibles Castillo S.A. Tracassa	1	.	.
Transporte Nacional e Internacional Pesado y Combustibles Transtci S.A.	.	.	39
Transporte Trainhco Cia. Ltda.	.	.	29
Transportes Transtrucks S.A.	0	.	.

Fuente: Superintendencia de Compañías Valores y Seguros (2025), muestra de empresas de Transporte de carga pesada. **Elaborado por:** La autora

En la tabla 2, se resume la clasificación del nivel de rentabilidad de las empresas analizadas, a partir del indicador RENTAB_GLOBAL, diferenciando tres categorías: rentabilidad baja, media y alta, expresadas mediante valores promedio por empresa.

La información obtenida, evidencian una distribución heterogénea de la rentabilidad dentro del sector. Un grupo de empresas se concentra en la rentabilidad baja, reflejada en valores

reducidos del indicador, lo que sugiere limitaciones en la generación de beneficios y posibles restricciones en la eficiencia operativa. En este nivel se identifican varias organizaciones con valores mínimos o nulos, lo que indica una baja capacidad de rentabilizar sus operaciones.

Por su parte, la rentabilidad media agrupa a empresas con desempeños intermedios, cuyos valores del indicador muestran una situación financiera relativamente estable, aunque sin alcanzar niveles óptimos. Este grupo representa empresas que mantienen un equilibrio entre ingresos y costos, no obstante, con margen para perfeccionar el rendimiento económico y financiero.

Finalmente, la rentabilidad alta corresponde a un conjunto reducido de empresas que presentan los valores más elevados del indicador rentabilidad global RENTAB_GLOBAL, lo que permite inferir un rendimiento efectivo de los recursos y un nivel superior de generación de resultados económicos. Estas empresas se consolidan como referentes de desempeño dentro del sector analizado.

Tabla 3

Prueba de correlación de Spearman

		Nivel del Índice Óptimo de Control Interno	Nivel de rentabilidad
Rho de Spearman	Nivel del Índice Óptimo de Control Interno	Coefficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,119
		N	17
	Nivel de rentabilidad	Coefficiente de correlación	-,393
		Sig. (bilateral)	,119
		N	17

Fuente: Superintendencia de Compañías Valores y Seguros (2025), muestra de empresas de Transporte de carga pesada. **Elaborado por:** La autora

Con el objetivo de establecer la asociación entre las variables se empleó el criterio de casos válidos excluyendo datos faltantes, es decir se excluyeron 3 compañías que no disponían de la

información financiera consolidada en su totalidad en cuanto a los índices de rentabilidad en la base de datos.

La estimación del coeficiente de correlación de Spearman pone de manifiesto que el nivel del Índice Óptimo de Control Interno mantiene una relación inversa de intensidad débil a moderada con la capacidad de generación de márgenes de rentabilidad en las empresas estudiadas ($\rho = -0,393$). Sin embargo, no se confirma una significancia estadística ($p = 0,119$), lo que evidencia que los cambios observados en el nivel de control interno no muestran un vínculo relevante con la variable analizada durante el periodo de estudio.

Estos resultados demuestran que, dentro del sector económico analizado, el control interno no constituye un factor determinante en el comportamiento de la rentabilidad empresarial. También se observa que, aunque ocurre una tendencia negativa observada, solo de muy baja magnitud y poca significancia estadística, la rentabilidad podría estar moderada por los aspectos estructurales y operativos de la actividad, incluyendo la efectividad en la gestión de costos, el entorno del mercado, el marco financiero, los ratios de capital, etc.

Por lo tanto, los hallazgos sugieren que el control interno, aunque relevante como modelo de gestión y control, no afecta de forma inmediata y significativa la rentabilidad de las empresas examinadas por el período de estudio.

Discusión

Esta investigación encontró que, aunque las empresas privadas de transporte de carga pesada en Cuenca generalmente tienen controles internos de nivel alto y medio, no parece que esto sea estadísticamente significativo para los niveles de rentabilidad del período entre 2021–2024 ($\rho = -0.393$; $p = 0.119$). Si bien los sistemas de control interno se desarrollan como medidas para

lograr eficiencia en los procesos y calidad de la información, los hallazgos del estudio indican que no afectan el desarrollo de beneficios de manera directa y uniforme dentro de esta industria.

La literatura de apoyo es variada en cuanto a la relación entre controles internos y rentabilidad. En estudios empíricos recientes en otros entornos empresariales, Saurino (2023) informó una conexión moderada y favorable entre la gestión del control interno y la rentabilidad en una empresa comercial de importación, lo que sugiere que tales mecanismos de control pueden ser útiles para el desempeño financiero en algunos casos (Spearman $\rho = 0.616$, $p < 0.05$). Esta disparidad es probablemente el resultado del sector comercial donde la previsibilidad de los flujos y la estructura operativa existente permitirán un sistema de control más fuerte para utilizar de manera óptima los recursos a su disposición y aumentar la rentabilidad.

De manera similar, con respecto a la industria de comercio de combustibles en Perú, Mamani (2025) encontró una correlación positiva respaldada estadísticamente entre el control interno y la rentabilidad financiera ($Rho = 0.777$; $p < 0.001$), lo que sugiere que el control interno es un determinante relevante del éxito económico en los sectores. Lo anterior indica que la función del control interno sobre la generación de utilidades puede ser más palpable en industrias donde las operaciones están altamente reglamentadas y con procesos financieros más consolidables.

En contraste, la investigación sobre la asociación entre el control interno y la rentabilidad bajo un enfoque más holístico es consistente con las perspectivas de eficiencia operativa. Alva (2023), en una investigación que examinó los servicios generales, concluyó que un control interno bien implementado conduce a una mejora en los indicadores de rentabilidad y, por lo tanto, mejora las prácticas administrativas y culturales en la organización. Aunque este estudio se limita a una organización, apoya la creencia de que el control interno es un facilitador de condiciones que pueden promover la rentabilidad.

Además, los estudios sobre la vinculación entre control interno, productividad y rentabilidad encuentran que los sistemas internos mejorados se correlacionan con una mayor eficiencia operativa y, por ende, con su respectivo desempeño financiero. El control interno sirve para dos propósitos: la precisión de los informes contables y su eficiencia en el desempeño operativo, lo cual, por otro lado, cuando se aplica estratégicamente, también podría afectar la rentabilidad, como señala Barrera (2024).

En general, los estudios revisados anteriormente señalan que la interrelación entre el control interno y la rentabilidad no es exclusivamente una relación directa o lineal y está afectado por diversas influencias como la estructura organizativa, el tipo de industria, la calidad de los procesos internos y la eficiencia operativa. Para la industria de transporte de carga pesada analizada en el estudio, el control interno en este campo puede estar actuando con mayor efectividad como mecanismo de administración de riesgos y mejora de procesos que como un determinante directo de la rentabilidad financiera, al menos en el horizonte temporal y las condiciones económicas observadas.

Esta situación se acentúa al considerar que el período 2021–2024 corresponde a la etapa post-pandemia, en la que variables externas tales como el incremento de los costos de los combustibles y la crisis logística global tuvieron un peso considerable sobre los resultados financieros. En este sentido, la falta de correlación estadísticamente relevante entre el control interno y la rentabilidad se atribuye al impacto adverso de la pandemia en los ingresos y las ganancias, lo que puede haber mitigado el efecto del sistema de control interno sobre el desempeño financiero empresarial (Chicaiza et al., 2022).

Conclusiones

A partir de los hallazgos el alcance de la adopción del control interno en las empresas privadas de transporte de carga pesada de Cuenca no tiene un efecto estadísticamente significativo en la rentabilidad durante el período 2021-2024. Si bien se puede observar una correlación negativa moderada entre las variables, esta asociación carece del nivel de significancia estándar, lo que indica que otros factores externos o internos han tenido un impacto en el desempeño financiero de la industria.

En este marco, si bien se necesitan sistemas de control interno robustos para asegurar la fiabilidad de las operaciones, minimizar errores y riesgos operativos, no conducen directamente a cambios globales positivos en los parámetros de rentabilidad de las entidades estudiadas. Es decir, una mayor rentabilidad está condicionada por aspectos estructurales y operativos de una actividad, que podrían incluir la optimización de costos, la eficiencia operativa, la estructura financiera y las fuerzas del mercado.

Por lo tanto, se recomienda integrar el control interno en las organizaciones de transporte de carga pesada con las estrategias de eficiencia operativa y financiera que incluyen la optimización de rutas, la gestión de flotas, el control de costos logísticos y la mejora de la planificación de recursos. En consecuencia, el sistema de control interno puede maximizarse y su contribución a la rentabilidad del negocio mejorarse.

Por último, se debe estudiar la influencia mediadora de elementos tales como la eficiencia operativa, la estructura de costos y la competitividad del mercado, y la relación del control interno con la rentabilidad aplicando un modelo de análisis multivariante para descubrir cómo cada una de estas dimensiones, en conjunto y por separado, afecta el resultado financiero de la organización.

Referencias

- Aburto, Y., Dueñas, H., y Romero, S. (2025). Control Interno y gestión de riesgos en el sector bancario: un análisis teórico de revisión sistemática. *Revista InveCom*, 6(1). 1-8. <https://zenodo.org/records/15477928>
- Acosta, D., y Acosta, C. (2021). Análisis de la situación financiera de los transportistas de carga pesada por el Covid-19, en el cantón Sigchos. *Revista Científica Ecociencia*, 8, 225–236. <https://doi.org/10.21855/ecociencia.80.646>
- Álava, M., Molina, E., y Recalde, L. (2023). Manejo adecuado del Informe COSO para el control interno de una organización. *Digital Publisher CEIT*, 8(2), 161-171. <https://doi.org/10.33386/593dp.2023.2.1680>
- Alcivar, L., Figueroa, D., Díaz, P., y Torres, R. (2024). Incidencia de control interno en el área administrativa de las cooperativas de transporte de taxis. *Bastcorp International Journal*, 3(2), 36–48. <https://doi.org/10.62943/bij.v3n2.2024.89>
- Alva, A. (2023). Propuesta de mejora del control interno y la rentabilidad de las micro y pequeñas empresas comerciales del Perú: Caso microempresa Distribuidora Ferretería San Cayetano E.I.R.L. *Divulgación Científica de Investigación y Emprendimiento*, 1(1), 1–23. <http://www.dcie.org.pe/index.php/dcie/index>
- Alva, C., y Avalos, M. (2021). *Efecto del control interno en la rentabilidad de una empresa de transportes del distrito de Trujillo* [Tesis de licenciatura, Universidad César Vallejo]. Repositorio Universidad César Vallejo. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/81240>

- Asencio, C., y Ganchozo, M. (2024). Costo de logística y rentabilidad en la empresa de Transporte Trampsfar S.A, 2022. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 8(1), 186-204. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i1.9410
- Barrera, J. (2024). Control interno, su vínculo con la eficiencia operativa y la rentabilidad. *VincuLaTégica EFAN*, 6(1), 734–741. <https://doi.org/10.29105/vtga6.1-626>
- Calle, G., Narváez, C., y Erazo, J. (2020). Sistema de control interno como herramienta de optimización de los procesos financieros de la empresa Austroseguridad Cía. Ltda. *Revista Científica Dominio de las Ciencias*, 6(1), 429–465. DOI: <http://dx.doi.org/10.23857/dc.v6i1.1155>
- Catagua, M., Pinargote, M., y Mendoza, M. (2023). Control interno y modelo COSO en la gestión administrativa y financiera empresarial. *PODIUM*, (44), 151–166. <https://doi.org/10.31095/podium.2023.44.10>
- Cedeño, R. y González, L. (2020). La gestión del proceso de transporte de carga para las empresas transportistas. *Ciencias Holguín*, 26(1), 43-58. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=181562407004>
- Chicaiza, J., Mosquera, C., y Pinza, B. (2022). Impacto de la pandemia de COVID -19 en el sector del transporte pesado de carga: Empresas de la Provincia de Pichincha como caso de estudio. *Revista Tecnológica - ESPOL*, 34(2), 214-227. <https://doi.org/10.37815/rte.v34n2.941>
- Chitacapa, M., Dominguez, C., y Andrade, D. (2024). Sistema de control interno en las empresas comerciales de Cuenca - Ecuador. *Telos: Revista de Estudios Interdisciplinarios en Ciencias Sociales*, 26(2), 559-77. <https://doi.org/10.36390/telos262.22>

- Curillo, M. (2024). Auditoría de gestión de calidad en el servicio de transporte de carga pesada para la compañía “Transroymansur” de la ciudad de Cuenca. *Uda Akadem*, (13), 259-307. <https://biblioteca.uazuay.edu.ec/buscar/item/94229>
- Cusme, L., Paredes, P., y Loor, D. (2024). Control interno como herramienta indispensable para mejorar la gestión integrada en la Empresa de Transporte Seurtrans S. A., de Santo Domingo de los Tsáchilas. *Revista Ingenio Global*, 3(2), 22–36. <https://doi.org/10.62943/rig.v3n2.2024.96>
- Escobar, H., Surichaqui, L., y Calvanapón, F. (2022). Control interno en la rentabilidad de una empresa de servicios generales - Perú. *Revista Científica Visión de Futuro*, 26(2). 1-15. <https://revistacientifica.fce.unam.edu.ar/index.php/visiondefuturo/article/view/761>
- Flores, O., y Gonzales, B. (2023). Aplicación de tecnologías IoT en el control y seguimiento de transporte de carga terrestre. *arXiv preprint arXiv:2307.10945*. <https://arxiv.org/abs/2307.10945>
- López, A. y Vásquez, M. (2023). Control de costos de servicio y rentabilidad empresarial: análisis de su relación en el sector transporte. *UNAAACIENCIA-PERÚ*, 2(1), e35. <https://doi.org/10.56926/unaaaciencia.v2i1.35>
- Mamani, I. (2025). Control interno y rentabilidad financiera en empresas comercializadoras de combustible del Perú. *UNAAACIENCIA-PERÚ*, (4(2), e130). <https://doi.org/10.56926/unaaaciencia.v4i2.130>
- Mendieta, E., Navarrete, O., y Romero, M. (2022). Incidencia de la implementación del control interno basado en el método COSO, en la rentabilidad de las pymes del sector comercial de Guayaquil, Ecuador. *Cuadernos de Contabilidad*, 23(1), 1-20. <https://journal.repositoriodigital.com/index.php/cuacont/article/view/35998>

- Mora, E., Morocho, Z., y León, L. (2023). Evaluación del control interno en la gestión financiera y contable de las empresas camaroneras de la ciudad de Machala. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 7(4), 182-192. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v7i4.6859
- Morelos, J., Lora, H., y García, G. (2025). Gobierno corporativo y gestión de riesgos: Una revisión de las teorías y su impacto en la sostenibilidad empresarial. *Revista Gerencia Libre*, 11(1), 26-36. https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/gerencia_libre/article/view/12684/12715
- Pacheco, D. (2023). Control interno y la gestión administrativa. Una revisión sistemática del 2020 al 2022. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 7(1), 6697-6712. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v7i1.4918
- Pacheco, T., Señalín, L., y Moreno, C. (2023). El control interno y su incidencia en la gestión financiera y contable de las asociaciones de banano del cantón Pasaje. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 7(3), 5801-5814. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v7i3.6586
- Pacho, R., y Vásquez, L. (2025). Impacto del control interno en la eficiencia operativa de las cooperativas de ahorro y crédito. *Revista Multidisciplinaria Perspectivas Investigativas*, 5(económica), 220–233. <https://doi.org/10.62574/rmpi.v5ieconomica.355>
- Piñaloza, F., y Vásquez, L. (2024). Optimización del control interno en cooperativas de transporte: innovación y transparencia para la eficiencia operativa. *Revista Interdisciplinaria de Humanidades, Educación, Ciencia y Tecnología: CIENCIAMATRIA*, 10(1), 956-974. <https://dspace.ucacue.edu.ec/server/api/core/bitstreams/ddb4ae75-916e-4e8b-b139-1038bdefd340/content>

- Quiñónez, M., Jacho, B., y Moran, B. (2024). La importancia de la auditoría interna en la gestión de riesgos empresariales. *Ciencia y Desarrollo. Universidad Alas Peruanas*, 27(1), 77-86. <http://revistas.uap.edu.pe/ojs/index.php/CYD/index>
- Rincón, C., Gómez, M., y Rivera, Y. (2021). Los diseños de índices de divulgación de información financiera en Internet. Una revisión sistemática de la literatura. *Cuadernos De Administración*, 34. https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cuadernos_admon/article/view/33244
- Ríos, C. (2023). Evaluación de los sistemas y herramientas de control interno para la prevención del fraude. *Horizon Nexus Journal*, 1(3), 28-43. <https://doi.org/10.70881/hnj/v1/n3/22>
- Rivas, A. (2021). Control interno en empresas comerciales nacientes en Ecuador. *Polo del Conocimiento*, 6(12), 1-15. <https://www.polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/article/view/4578>
- Rodríguez, A., González, E., y Addine, F. (2020). El proceso de formación profesional del contador en Cuba. Un enfoque a la gestión de la disciplina principal integradora. *Cofin Habana* 15(2). Disponible en: http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2073-60612021000200015
- Rodríguez, J., y Reguant, M. (2020). Calcular la fiabilitat d'un qüestionari o escala mitjançant l'SPSS: el coeficient alfa de Cronbach. *REIRE Revista d'Innovació I Recerca En Educació*, 13(2), 1-13. <https://doi.org/10.1344/reire2020.13.230048>
- Roffé, M., y Ignacio, F. (2024). El impacto de las prácticas sostenibles en el desempeño financiero de las empresas: Una revisión de la literatura. *Revista Científica Visión de Futuro*, 28(1), 195-220. <https://dx.doi.org/https://doi.org/10.36995/j.visiondefuturo.2023.28.01.006.es>

- Saurino, K. (2023). El control interno y su relación con la rentabilidad de una empresa comercial de importación, Arequipa. *SCIÉNDO*, 26(1), 49–54. <https://doi.org/10.17268/sciendo.2023.007>
- Ugando, M., Solórzano, M., Sabando, A., y Villalón, A. (2023). Un Modelo de Gestión Financiera Operativa y su Efecto en la Rentabilidad del Sector Transportista. Caso Compañía Bonanza S.A. *Economía y Negocios*, 14(1), 69-83. <https://www.redalyc.org/journal/6955/695574854005/html/>
- Vásquez, A., Chávez, G., y González, J. (2023). Control Interno en los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales de la provincia El Oro, Ecuador. *Revista Ciencia y Sociedad*, 3(2), 135–151. <https://cienciaysociedaduatf.com/index.php/ciesocieuatf/article/view/76>
- Vásquez, A., Chávez, G., y González, J. (2023). La auditoría interna en las entidades públicas y privadas de Ecuador. *Revista de Investigación en Ciencias de la Administración ENFOQUES*, 7(26), 162-169. <https://www.redalyc.org/journal/6219/621977179004/html/>
- Vega, L., y Marrero, F., (2021). Evolución del control interno hacia una gestión integrada al control de gestión. (2021). *Estudios De La Gestión: Revista Internacional De Administración*, 10, 211-230. <https://doi.org/10.32719/25506641.2021.10.10>
- Wasbrum, W., Wasbrum, W., Palma, M., y León, B. (2023). Revisión sistemática de la rentabilidad y costos aplicados para el transporte pesado en Ecuador. *Maestro y Sociedad*, 20(3), 640-647. <https://maestrosociedad.uo.edu.cu>
- Zambrano, F., Rivera, C., Quimi, D., y Flores, E. (2021). Factores explicativos de la rentabilidad de las microempresas: Un estudio aplicado al sector comercio. *INNOVA Research Journal*, 6(3.2), 63–78. <https://doi.org/10.33890/innova.v6.n3.2.2021.1974>