

.....

LOS SUBFACTORES Y VARIABLES DE DESEMPEÑO ECONÓMICO QUE AFECTAN LA COMPETITIVIDAD DE LAS EMPRESAS TURÍSTICAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN COLIMA, MÉXICO

**Subfactors and economic
performance variables that
affect the competitiveness of
tourism passenger transportation
companies in Colima, Mexico**

.....

Pablo Adrián Magaña Sánchez

Doctor en Administración por la Universidad Autónoma de Querétaro. email: pablo_magana@ucol.mx
<https://orcid.org/0000-0003-2379-0992>

Mario de Jesús Naranjo González

Profesor Investigador de tiempo completo. Maestro en Administración por la Universidad de Colima. email: naranjo@ucol.mx

Eduardo Silva Peña

Profesor Investigador de tiempo completo. Maestro en Administración. email: lalosipe@ucol

Resumen

Este trabajo da a conocer cuáles son los subfactores de desempeño económico que impactan de manera negativa en la competitividad de las empresas turísticas, prestadoras de servicios de transporte terrestre de pasajeros, en el Estado de Colima, México. El instrumento que se utilizó para efectos de esta investigación, fue un cuestionario de 23 preguntas con una escala del 1 al 6. Este cuestionario tiene validez y confiabilidad a través del alfa de Cronbach del 0.72 y ya se ha utilizado en otras investigaciones, de donde se tomó como base el factor de desempeño económico, que es uno de los cuatro factores del IMD. Como conclusión podemos mencionar que los objetivos, preguntas de investigación e hipótesis planteados en este documento se cumplieron al 100 %. Con este trabajo se logró tener un acercamiento con los dueños o gerentes de las empresas motivo de objeto de estudio y conocer cuál es su problemática.

Palabras clave

Competitividad, desempeño económico, empresas turísticas.

Abstract

This paper reveals the economic performance sub-factors that have a negative impact on the competitiveness of tourism companies providing land passenger transportation services in the state of Colima, Mexico. The instrument used for the purposes of this research was a 23-question questionnaire with a scale from 1 to 6. This questionnaire has validity and reliability through Cronbach's alpha of 0.72 and has already been used in other research, from which the economic performance factor was taken as a basis, which is one of the four factors of the IMD. In conclusion, we can mention that the objectives, research questions and hypotheses set forth in this document were 100% fulfilled. With this work it was possible to have an approach with the owners or managers of the companies that were the object of the study and to know what their problems are.

Keywords

Competitiveness, economic performance, tourism companies.

INTRODUCCIÓN

Antecedentes. Hoy en día todas las empresas buscan ser competitivas, los diferentes clientes cada día se encuentran más informados de lo que pasa en el mundo por el fácil acceso al internet, por lo tanto, los diferentes proveedores de productos o servicios deben estar más ocupados en cómo satisfacer las necesidades, deseos o temores de los clientes cada vez más exigentes, y que podemos comentar que se encuentran en su derecho de exigir ya que son estos los que pagan por dichos productos o servicios. Por lo anteriormente expuesto los proveedores se encuentran obligados a realizar el máximo esfuerzo y al menos cumplir las expectativas de sus clientes, algunos de estos proveedores van más allá de cumplir, ya que buscan superar las expectativas de sus consumidores o usuarios.

Para Porter (2015), la estrategia competitiva consiste en tomar acciones defensivas u ofensivas para establecer una posición comprensible en una industria, afrontar de manera eficaz las cinco fortalezas competitivas y así conseguir un excelente rendimiento sobre la inversión para la compañía. Las empresas han descubierto muchas formas de hacerlo; la mejor estrategia es la que refleja sus circunstancias particulares. No obstante, en el nivel más general se identifican tres estrategias genéricas de compatibilidad interna (utilizables en forma individual o combinadas) para lograr la posición defendible a largo plazo y superar el desempeño de los rivales.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Lo que comenta Porter tiene cierta similitud con las empresas turísticas prestadoras de servicios de transporte terrestre de pasajeros, en el Estado de Colima, por lo tanto, es imprescindible, necesario e importante llevar a cabo un estudio a detalle de este tipo de problema, con la finalidad de que los dueños o gerentes de estas empresas puedan conocer cuáles son los subfactores y variables que inciden en la competitividad, bajo el factor de eficiencia en los negocios, de esta manera, estas empresas pueden tener datos importantes que les permitan tomar decisiones para lograr potencializar los diferentes servicios que otorgan día con día.

Si consideramos esto como un punto inicial, será necesario identificar las diferentes actividades que generan valor para los usuarios, a partir del análisis de la cadena de valor de las empresas objeto de estudio de esta investigación. Al enfocarnos en las empresas turísticas prestadoras de servicios de transporte terrestre de pasajeros, en el Estado de Colima, hemos logrado investigar que se encuentran trabajando sin realizar un diagnóstico a través de la cadena de valor, para poder identificar, recono-

cer y diferenciar las diversas actividades donde emergen las ventajas competitivas, y, de la misma forma, poder alcanzar el éxito, llevando a cabo estrategias y tácticas de diferenciación o liderazgo a bajo costo y conociendo cómo utilizar las tecnologías de información y comunicación (TIC), como parte de una estrategia que permita ser más competitivo en este sector.

Es importante señalar que no solo implica crear una estrategia competitiva, sino que también es necesario sostener dichas ventajas competitivas. Al hacer referencia a las empresas objeto de estudio de esta investigación, se ha tenido algunos acercamientos con los empresarios y nos percatamos de que no están cumpliendo al cien por ciento sus objetivos, es decir, no están siendo competitivas. Es este el punto de partida del problema de esta investigación, por lo que se consideró estudiar a detalle a este tipo de empresas en el Estado de Colima. Es importante que los dueños o gerentes de estas empresas turísticas prestadoras de servicios de transporte terrestre de pasajeros puedan crear propuestas tangibles y reales, esto ayudaría a resolver su problemática.

Objetivo general

Conocer cuáles son los subfactores de desempeño económico que afectan de manera negativa en la competitividad de las empresas turísticas prestadoras de servicios de transporte terrestre de pasajeros, en el Estado de Colima.

Objetivo específico

Identificar cuáles son las variables de desempeño económico que afectan de manera negativa en la competitividad de las empresas turísticas prestadoras de servicios de transporte terrestre de pasajeros, en el Estado de Colima

Para cumplir los objetivos, nos planteamos las siguientes preguntas de investigación: ¿Los subfactores de desempeño económico afectan de manera negativa en la competitividad de las empresas turísticas prestadoras de servicios de transporte terrestre de pasajeros, en el Estado de Colima? ¿Cuáles son los subfactores de desempeño económico que afectan de manera negativa en la competitividad de las empresas turísticas prestadoras de servicios de transporte terrestre de pasajeros, en el Estado de Colima? ¿Cuáles son los variables de desempeño económico que afectan de manera negativa en la competitividad de las empresas turísticas prestadoras de servicios de transporte terrestre de pasajeros, en el Estado de Colima?

Es importante también dar a conocer en este artículo la hipótesis general: los subfactores de desempeño económico y las variables de desempeño económico afectan

de manera negativa en la competitividad de las empresas turísticas prestadoras de servicios de transporte terrestre de pasajeros, en el Estado de Colima. Así como también, mencionar las Hipótesis específicas, que son las siguientes: H1. Los subfactores de desempeño económico afectan de manera negativa en la competitividad de las empresas turísticas prestadoras de servicios de transporte terrestre de pasajeros, en el Estado de Colima. H2. Las variables de desempeño económico afectan de manera negativa en la competitividad de las empresas turísticas prestadoras de servicios de transporte terrestre de pasajeros, en el Estado de Colima. H3. Los subfactores Comercio Internacional, Inversión Internacional y Empleo afectan de manera negativa en la competitividad de las empresas turísticas prestadoras de servicios de transporte terrestre de pasajeros, en el Estado de Colima.

MARCO TEÓRICO

Para efectos de esta investigación es necesario hacer referencia al concepto de desempeño económico, de donde podemos mencionar que desempeño económico es la forma en que las empresas trabajan de manera efectiva para aumentar la calidad de sus productos o servicios, para que sea reconocida en su ramo y, además, posicionarse con los diferentes públicos existentes para poder facilitar un crecimiento económico sostenido. De esta manera el desempeño económico va de la mano con el crecimiento económico, que se refiere a la capacidad que tiene un país para crear riqueza, prosperidad y bienestar económico y social de sus habitantes. Además de los accionistas, la empresa necesita posicionarse adecuadamente ante sus consumidores, proveedores y Gobierno, cuyas interacciones se caracterizan por relaciones de poder asimétrico y, en ocasiones, intereses contrarios; esto es, los objetivos de maximización individual de los intereses de cada uno de los grupos admiten una vasta gama de variantes, sin existir una que pueda maximizar todos ellos simultáneamente (Lopes de Oliveira y Moneva Abadía, 2013).

De acuerdo con el Instituto Mundial de la Competitividad (IMC), existe la Competitividad Internacional de las Naciones, la Competitividad Internacional del Sector y la Competitividad Internacional de las Empresas (Garelli, 2004, p. 1). La Competitividad Internacional de las Naciones tiene una influencia directa sobre las otras dos. En su definición, plantea que la Competitividad de las Naciones es un campo del conocimiento económico, donde se analizan los factores y las políticas que modifican la capacidad de una nación. Se indica que deben crear y mantener un medio ambiente, que sostenga la creación de mayor valor por parte de sus empresas, y, por lo tanto, brindando mayor prosperidad a sus habitantes. Aquí también se reconoce la inserción del concepto en el contexto internacional. La Competitividad de las Naciones busca, como ellas, crear y mantener un medio ambiente que sostenga la competitividad de las empresas (Krugman, 1994). También se puede definir la Competitividad de las Naciones como la habi-

lidad que tiene una nación de crear, producir, distribuir productos o servicios, en el comercio internacional, mientras obtiene utilidades crecientes sobre sus recursos.

Desde el punto de vista sectorial, la Competitividad se define como la capacidad particular de ofrecer un potencial de crecimiento y un atractivo rendimiento sobre la inversión (Scott y Lodge, 1995). La competitividad incluye tanto la eficiencia (alcanzar los objetivos al costo más bajo posible), como la efectividad (tener los objetivos adecuados). Es decisión del sector saber cuáles son los objetivos más cruciales. La competitividad incluye tanto los fines, como los medios para alcanzar los fines. En consecuencia, uno de los indicadores para medir la competitividad de un país, es el desempeño de sus exportaciones en los mercados internacionales. Esto nos lleva a la competitividad de las empresas definida como la habilidad para diseñar, producir y mercadear bienes o servicios, cuyas cualidades de precio, y no precios, forman un paquete de beneficios más atractivos que el de los competidores. Esta competitividad es relativa y no absoluta depende de los accionistas, los valores de los clientes y la solidez financiera. Eso determina la habilidad para actuar y reaccionar dentro de un medio ambiente competitivo, más la capacidad del personal y la tecnología en implementar cambios estratégicos necesarios (Buckley *et al.*, 1988). La competitividad solo puede ser mantenida si se establece un balance apropiado entre estos factores. Los cuales, por su naturaleza, son conflictivos (Feurer y Chaharbaghi 1999).

La definición del concepto de competitividad incluye aspectos de calidad de vida, definiéndola con la producción de bienes y servicios de mayor calidad, con menor precio al de los competidores domésticos e internacionales (World Economic Forum 1996). Esto se traduce en crecientes beneficios para los habitantes de una nación, al mantener y aumentar los ingresos reales. Esta visión es compartida por la Comisión Presidencial sobre la Competitividad Industrial de Estados Unidos (Porter 1990). Para esa Comisión, la competitividad constituye la base del nivel de vida de una nación, al mantener y aumentar los ingresos reales. Por lo tanto, para que las empresas puedan subsistir en el mercado mundial y que las naciones puedan cumplir con su principal objetivo económico (producir alto nivel de vida para sus ciudadanos, que no solo se mantenga, sino que esté en constante crecimiento), es indispensable que ambos sean competitivos. Y para ser competitivos, la única forma es a través de la productividad. Por lo tanto, para poder subsistir (principal objetivo de una empresa) y brindar un nivel de vida alto para los ciudadanos (principal objetivo del Estado), es necesario que ambos sean productivos en el uso de sus recursos. Principalmente, mano de obra y capital (Porter 1990). Una empresa será competitiva si puede producir productos y servicios de calidad superior, con los costos más bajos al de sus competidores domésticos e internacionales.

La competitividad es un sinónimo del desempeño de las utilidades, a largo plazo, de una empresa, reconociendo su habilidad para recompensar a sus empleados, generando ganancias superiores a sus dueños (Great Britain. Parliament. House of Lords. Select Committee on

Overseas Trade, 1985). La definición de Productividad se refiere a la habilidad de un país para alcanzar tasas altas y continuas de crecimiento de su PIB, per cápita (World Economic Forum 1996). Bajo este enfoque, la competitividad es la capacidad para sostener e incrementar la participación en los mercados internacionales. Con una elevación paralela del nivel de vida de la población. El único camino sólido para lograrlo se basa en el aumento de la productividad y en la incorporación del progreso técnico (CEPAL, 1968).

Para mantener e incrementar la participación en el mercado, este proceso, en caso de efectuarse, habría de ser realizado en cuatro niveles de decisión (Cerón y Raimond, 1997):

1. Competitividad generada por cada empresa: la empresa debe buscar formas eficaces para elevar la productividad estratégica y operativa de la empresa, así como su relación con el mercado.
2. Competitividad auspiciada por el Gobierno: en el ámbito nacional debe realizar acciones para favorecer la competitividad de los sectores industriales y de las empresas que lo conforman.
3. Competitividad por sectores: el sector en el que compite la empresa debe integrar a la mayoría de las empresas, en la búsqueda de soluciones a problemas comunes.
4. Competitividad negociada internacionalmente: en los tratados y acuerdos comerciales que el país negocie, se deben tener en cuenta las ventajas competitivas de la nación. Para que, en su caso, proteger y favorecer a determinados sectores.

Existen diferentes enfoques nacionales hacia la competitividad. En el caso de México, la competitividad real está basada en la productividad, mano de obra calificada, logística, estructura arancelaria, innovación, desarrollo tecnológico y democracia. Mientras que la competitividad artificial está basada en cinco factores; el tipo de cambio, mano de obra barata, cercanía con EEUU, red de TLC y recursos naturales (Secretaría de Economía, 2003). Competitividad es la capacidad de hacer retroceder los límites de la restricción externa, se considera que cuanto mayor es la capacidad de competencia de un país, en su propio mercado o en mercados extranjeros, mayor es la capacidad de la economía para crecer, sin encontrar obstáculos en el déficit externo (Bejarano, 1998).

Competitividad es la capacidad de una industria, o empresa, de producir bienes con patrones de calidad específicos, requeridos por mercados determinados, utilizando recursos en niveles iguales o inferiores a los que prevalecen en industrias semejantes al resto del mundo, durante un cierto período de tiempo (Haguenauer, 1989, citado por Chavarría et al., 2002). Una firma, o una economía nacional, será competitiva si resulta victoriosa, o en buena posición para la confrontación con sus competidores en el mercado nacional o mundial (Bejarano, 1998). Competitividad es la capacidad de un país, un sector o una firma particular, de participar en mercados extranjeros (Feenstra, 1989, citado por Müller, 1989). Competitividad es la capacidad de obtener ganancias a través de las exportaciones (Helleiner, 1989, citado por Müller, 1989, p. 3). Otros autores, como Porter (1987), consideran que la competitividad de una nación se podría

definir como el grado en el que un país, bajo condiciones de libre mercado, es capaz de producir bienes y servicios, que satisfagan los test de los mercados internacionales, mientras que, simultáneamente, mantenga y amplíe a largo plazo la renta real de sus ciudadanos. La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE, 1997) define la competitividad como la capacidad de las empresas, industrias, regiones y naciones, para generar ingresos, así como niveles de empleo altos, de una manera sostenible, estando expuesta a la competencia internacional. En términos generales, a pesar de no existir un acuerdo sobre la definición única de competitividad de una nación, se puede deducir que esta debe incluir elementos de productividad, eficiencia y rentabilidad. Como medios básicos para alcanzar elevados niveles de vida y de bienestar social. Scott y Lodge (1995) consideran que la competitividad es cada vez más un asunto de estrategias y estructuras, pero cada vez menos una consecuencia de las dotaciones naturales de un país.

La actividad de exportación de un país, en mercados extranjeros, la actividad de importación de bienes y servicios competitivos en los mercados domésticos, más la actividad macroeconómica global, están todas influidas por parámetros micro y macro de competitividad. Como apuntan Lloyd-Reason y Wall (2000), el origen de la práctica del benchmarking, que ha sido ampliamente utilizada para ayudar a las empresas a competir con otras del mismo sector, ha podido ser una de las razones por las que la competitividad internacional se considere un campo natural de acción, para evaluar comparativamente a las regiones. Y a pesar de que la experiencia de un país, con sus antecedentes históricos y culturales, no pueda ser transferida fácilmente a otros, las comparaciones se han convertido en una herramienta útil para el diseño de las políticas macroeconómicas y estructurales de una nación. A menudo, la competitividad es considerada como un estado de realización o logro cuando, más bien, lo correcto es interpretarla como un estado económico transitorio. Tratar la competitividad solo como un estado de realización, ignora la importancia de sostenibilidad y el papel que desempeña la competitividad para promover crecimiento económico. A mayor competencia, mayor desarrollo, siempre y cuando los beneficios de la competencia coincidan con sus costos.

El concepto de competitividad se da a diferentes niveles, de acuerdo con el Instituto Mundial de la Competitividad (IMC). Dicho instituto menciona que existe la Competitividad Internacional de las Naciones, la Competitividad Internacional del Sector y la Competitividad Internacional de las Empresas. La Competitividad Internacional de las Naciones tiene influencia sobre las otras dos. Plantea en su definición que la Competitividad de las Naciones es un campo del conocimiento económico. Analiza los factores y las políticas que modifican la capacidad de una nación para crear y mantener un medio ambiente que, a su vez, sostenga la creación de mayor valor por parte de sus

empresas. Por lo tanto, procurando mayor prosperidad para sus habitantes. También se reconoce la inserción del concepto en el contexto internacional. Desde el punto de vista sectorial, la competitividad se define como la capacidad particular de ofrecer un potencial de crecimiento, más un atractivo rendimiento sobre la inversión. La competitividad incluye tanto la eficiencia (alcanzar los objetivos al costo más bajo posible) y la efectividad (tener los objetivos adecuados). Es decisión del sector saber cuáles son los objetivos más cruciales. La competitividad incluye, tanto los fines como los medios, para alcanzar las metas (Buckley et al., 1988).

Uno de los indicadores para medir la competitividad de un país, es su desempeño de las exportaciones en los mercados internacionales (Feurer y Chaharbaghi, 1999). A su vez, nos lleva a definir la competitividad de las empresas, la cual se considera como la habilidad para diseñar, producir, mercadear bienes y servicios. Cuyas cualidades de precio, y no precios, forman un paquete de beneficios más atractivos que el de los competidores. Estos mismos autores mencionan que el concepto de competitividad incluye aspectos de calidad. La definen como: “la producción de bienes y servicios de mayor calidad, de menor precio al de los competidores domésticos e internacionales. Que se traducen en crecientes beneficios para los habitantes de una nación, al mantener y aumentar los ingresos reales”. La productividad es la base de la competitividad (Porter, 1985; Krugman, 1994), la definen como el valor de las salidas producidas por una unidad de trabajo o capital, esta depende tanto de la calidad como de las características de los productos, que a su vez determinan los precios, los cuales se pueden comercializar incluyendo la eficacia con la cual son producidos (Flaherty, 1999). Lo anterior lo traducimos en que la capacidad de una nación para lograr un nivel de vida mejor para sus ciudadanos no depende de la competitividad, como un concepto amorfo, sino de la productividad con que se aprovechen los recursos de la nación: el capital y el trabajo. La productividad de los recursos humanos determina los salarios y la productividad, proveniente del capital, que a su vez fija los beneficios obtenidos por los propietarios de este.

Para Amaral (1992), la competitividad “es la capacidad de una organización socioeconómica de conquistar, mantener o ampliar la participación en el mercado. De una manera lucrativa que permita su crecimiento”. De acuerdo con Ruiz (1995), el nivel básico de la competitividad, según el enfoque sistémico, está conformado por las empresas y los factores que afectan su competitividad. Para este enfoque, las únicas empresas competitivas serán aquellas que cumplan, al mismo tiempo, con cuatro criterios: 1) La Eficiencia en Costos, donde los indicadores son la productividad del trabajo y del capital. Es preciso optimizar los dos, si se acentúa unilateralmente uno de los indicadores, el resultado final puede ser generalmente la ineficiencia. Por ejemplo, el incremento en niveles de inventarios finales o de inventario en proceso, provocados por un empleo optimizado de mano de obra. 2) La Calidad, que es un indicador con creciente importancia, sobre

todo para países en desarrollo. Es la certificación basada en la normativa ISO 9000. 3) La Flexibilidad, que es la capacidad de adaptación de una empresa, a cambios en el volumen de la demanda, la naturaleza del producto y el sistema de operaciones. 4) La Rapidez, que se conoce como la habilidad de ofrecer una variedad creciente de mayores productos. Satisfaciendo una demanda cada vez más diferenciada, en un lapso menor, sin sacrificar calidad y eficiencia.

Para Calva (2007) la competitividad es un fenómeno complejo en el que intervienen múltiples factores interrelacionados, es por ello que se considera como sistémica. Calva (2007, p. 346) la define como producto determinado por los factores institucionales y los efectos derivados de la instrumentación de políticas públicas. Benzaquen et al. (2010) consideraron definir el concepto de competitividad regional, como la administración de recursos y capacidades para incrementar sostenidamente la productividad empresarial y el bienestar de la población regional. De la misma manera definen factores y variables de la competitividad regional, donde los factores corresponden a los elementos que componen los pilares de la competitividad. La determinación de los factores y variables es el resultado de un proceso propio de cada país, que se establece por el cumplimiento de criterios que es necesario seguir para lograr una selección acorde con las características del país. La competitividad de las empresas es definida como la habilidad para diseñar, producir y mercadear bienes o servicios cuyas cualidades de precio, y no precios, forman un paquete de beneficios más atractivos que el de los competidores (Buckley et al., 1988).

Según Ramos (2001), hoy por hoy a nivel mundial la competitividad de los países es medida y cuantificada mediante el Global Competitiveness Report, que lo realiza el World Economic Forum (WEF) y el World Competitiveness Yearbook, que lo lleva a cabo el International Institute for Management Development (IMD).

Ambas mediciones que realizan, el WEF y el IMD, han estado utilizando factores de competitividad similares, para analizar y jerarquizar las economías de los países que incluyen en sus informes de competitividad. El estudio del IMD aplica su propia teoría, que puede denominarse: Las cuatro fuerzas fundamentales. Este modelo afirma que los países gestionan sus entornos de acuerdo con las cuatro fuerzas fundamentales, que conforman el contexto competitivo de un país. (Ramos, 2001, p. x)

El IMD hace una clasificación de cuatro principales factores de competitividad que son: Desempeño económico, eficiencia gubernamental, eficiencia en los negocios e infraestructura. El concepto de competitividad como podemos visualizar se ha estudiado por innumerables teóricos a nivel mundial y desde ya hace algunos años, además, es muy amplio. Esto nos conduce, después de analizar a diversos autores con sus respectivos conceptos y con base en nuestras experiencias e investigaciones, a que podamos tener

una definición propia de lo que es la competitividad y la definimos como la capacidad técnico- económica y de calidad que tienen las empresas en la forma de elaborar sus productos, siendo eficientes en sus gestiones ante el Gobierno, como en sus actividades cotidianas y estando actualizados en todo tipo de infraestructura tanto física como tecnológica.

Transporte turístico terrestre

Se considera que la relación que existe entre el turismo y el transporte nace desde el siglo XIX, cuando los ferrocarriles surgen como medio de transporte en Europa y Estados Unidos, los cuales eran utilizados para transportarse a museos y visitar los monumentos por razones de esparcimiento y recreación. Seguido de esto se crean los primeros vehículos de combustión interna como medio de desplazamiento, los cuales con el paso del tiempo se convierten en uno de los transportes con características turísticas, ya que son un medio de transporte no regular, lo que significa que no cuentan con horario o rutas establecidas si no pertenecen a ninguna línea de transporte en particular. Se considera como transporte terrestre turístico a la movilización de personas, que tengan la condición de turistas o excursionistas, en vehículos de compañías autorizadas a la prestación del servicio de transporte terrestre turístico, debidamente homologado y habilitado por la Agencia Nacional de Tránsito, para dirigirse a establecimientos o sitios de interés turístico, mediante el pago acordado libremente por las partes (Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, 2018).

METODOLOGÍA

El instrumento que se utilizó para efectos de esta investigación, fue un cuestionario de 23 preguntas con una escala del 1 al 6. Este cuestionario tiene validez y confiabilidad a través del alfa de Cronbach del 0.72 y ya se ha utilizado en otras investigaciones, de donde se tomó como base el factor desempeño económico que es uno de los cuatro factores del IMD. Las preguntas estaban divididas de la siguiente manera: cuatro preguntas referentes al factor Economía Doméstica, en las que se cuestiona sobre las inversiones para incrementar los activos fijos, el gasto del último año, la distribución de la inversión entre los activos y la inversión para adquirir nuevas empresas. Ocho preguntas del factor Comercio Internacional, aquí se realizan preguntas sobre el valor de las exportaciones de bienes y servicios en el último año, la gestión portuaria en Manzanillo, cantidad de las actividades de importación y exportación de bienes y servicios, los costos de importación de las mercancías y las facilidades administrativas que reciben las empresas turísticas prestadoras de servicios de transporte terrestre de pasajeros. Cuatro más del

factor Inversión Internacional, aquí se cuestiona sobre los flujos de inversión directa de capital en el extranjero, el financiamiento, las importaciones y las exportaciones realizadas por las empresas mencionadas. Cuatro preguntas del factor Empleo, con cuestiones relacionadas con el total de empleos que generan las mismas empresas, la oferta de trabajo y la tasa de desempleo de la fuerza laboral. Por último, tres preguntas del factor Precios, se indaga sobre la tasa de inflación de los precios de consumo anual en las empresas señaladas en líneas anteriores, el riesgo del incremento en los precios y el costo anual de las rentas de oficinas para la gestión de estas.

La investigación se llevó a cabo en campo, donde se le solicitó al gerente de la empresa su colaboración en el llenado del cuestionario señalado anteriormente. Posteriormente, a través de un análisis estadístico, se logró identificar cuáles son los factores y variables que afectan de manera negativa en la competitividad de las empresas motivo de estudio. Cabe señalar que para poder identificar cuántas empresas de servicios turísticos de transporte terrestre de pasajeros existen en el Estado de Colima, se recurrió a la SECTUR Secretaría de Turismo para determinar cuál sería la población objeto de estudio y se encontró que se encuentran registradas en esta Secretaría diez empresas en todo el Estado de Colima, de las cuales solo participaron ocho, argumentando diversas situaciones las dos restantes que decidieron no participar en esta investigación. El tratamiento estadístico o las herramientas que se utilizaron fueron las siguientes: 1. Estandarización de las variables (Lind et al., 2012); 2. La media aritmética es una medida de ubicación muy utilizada (Lind et al., 2012), esta técnica se utilizó para integrar las 23 variables en un solo índice, para esta investigación se consideraron medias diferentes para cada una de las empresas estudiadas, utilizando el programa SPSS versión 22, después estas medias se convirtieron o se estandarizaron y el valor medio es el 50%, es decir, la mediana representa el 50% y la interpretación de los resultados, donde se muestran valores del 50% hacia arriba o del 50% hacia abajo, significa que están por arriba de la media en términos de competitividad o están por debajo. Las dos herramientas estadísticas anteriores nos permitieron identificar los factores y variables de desempeño económico que afectan de manera negativa en la competitividad de las empresas motivo de objeto de estudio, donde los valores arriba del 50% se considera que son los que están ubicados arriba de la media en relación con la competitividad y del 50% hacia abajo están por debajo de la media en relación con la competitividad.

RESULTADOS

A continuación, se presentan los resultados de esta investigación:

Índice de competitividad de los factores, subfactores y variables de las empresas turísticas prestadoras de servicio de transporte terrestre para pasajeros, en el Estado de

Colima, que están por debajo de la media en materia de competitividad de acuerdo con la estandarización de variables.

Tabla 1

Factor	Subfactor	Nombre de la variable	IC
Desempeño económico	Comercio Internacional	El Valor de los servicios en viajes turísticos nacionales del año anterior fue menor que los locales.	0.4527
Desempeño económico	Comercio Internacional	Las actividades de importación de bienes y servicios se realizan en poca cantidad.	0.4955
Desempeño económico	Comercio Internacional	Las actividades de exportación de bienes y servicios se realizan en poca cantidad.	0.4792
Desempeño económico	Comercio Internacional	Las empresas exportadoras en el Puerto de Manzanillo abarcan pocos mercados.	0.4997
Desempeño económico	Comercio Internacional	Las facilidades administrativas que reciben en el puerto las empresas exportadoras son insuficientes.	0.4997
Desempeño económico	Inversión internacional	Los flujos de inversión directa de capital en el extranjero que realiza el Transporte de servicios turísticos son muy bajos.	0.4787
Desempeño económico	Inversión internacional	El financiamiento del transporte de servicios turísticos del Estado de Colima con capital extranjero es muy bajo.	0.4566
Desempeño económico	Inversión internacional	Las importaciones y exportaciones realizadas por el transporte de servicios turísticos del Estado de Colima son afectadas por la globalización.	0.4997
Desempeño económico	Inversión internacional	Los recursos que invierten en el Transporte de servicios turísticos del Estado de Colima son insuficientes.	0.4916
Desempeño económico	Empleo	La oferta de trabajo en el Transporte de servicios turísticos del Estado de Colima durante el último año ha disminuido.	0.4850
Desempeño económico	Empleo	La tasa de desempleo de la fuerza laboral en el Estado colimense durante el último año ha aumentado.	0.4660
Desempeño económico	Empleo	El porcentaje anual de la fuerza laboral en Colima de jóvenes menores de 25 años es bajo.	0.4929

Fuente: elaboración propia, aplicando SPSS versión 19. (2020).

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

De la anterior tabla podemos mencionar lo siguiente: Los subfactores y las variables que afectan de manera negativa en la competitividad de las empresas turísticas prestadoras de servicios de transporte terrestre de pasajeros, en el Estado de Colima, bajo el factor de desempeño Económico, está por abajo de la media, donde la media representa el 50%. En total son doce variables del factor de desempeño económico desglosadas de la siguiente manera: a) Cinco variables del subfactor Comercio Internacional que se refieren así: 1. El Valor de los servicios en viajes turisticos internacionales del año anterior fue menor que los locales, 2. Las actividades de importación de bienes y servicios se realizan en poca cantidad, 3. Las actividades de exportación de bienes y servicios se realizan en poca cantidad, 4. Las empresas exportadoras en el Puerto de Manzanillo abarcan pocos mercados, 5. Las facilidades administrativas que reciben en el puerto las empresas exportadoras son insuficientes. b) Cuatro variables del subfactor Inversión Internacional que se refieren así: 1. Los flujos de inversión directa de capital en el extranjero que realiza el Transporte de servicios turísticos son muy bajos, 2. El financiamiento del transporte de servicios turísticos del Estado de Colima, con capital extranjero, es muy bajo, 3. Las importaciones y exportaciones realizadas por el transporte de servicios turísticos del Estado de Colima son afectadas por la globalización, 4. Los recursos que invierten en el Transporte de servicios turísticos del Estado de Colima son insuficientes. c) Tres variables del subfactor Empleo que se refiere así: 1. La oferta de trabajo en el Transporte de servicios turísticos del Estado de Colima durante el ultimo año ha disminuido, 2. La tasa de desempleo de la fuerza laboral en el Estado colimense durante el ultimo año ha disminuido, 3. El porcentaje anual de la fuerza laboral en Colima, de jovenes menores de 25 años, es bajo.

CONCLUSIONES

Como conclusión podemos mencionar que los objetivos, preguntas de investigación e hipótesis planteados en este documento se cumplieron al 100 %. Con este trabajo se logró tener un acercamiento con los dueños o gerentes de las empresas motivo de objeto de estudio y conocer cuál es su problemática. A través de esta investigación, los principales hallazgos encontrados son los subfactores y variables que afectan de manera negativa en la competitividad de las empresas turísticas prestadoras de servicios de transporte terrestre de pasajeros, en el Estado de Colima, considerando el factor de desempeño económico; además, podemos mencionar que el financiamiento del transporte de servicios turísticos del Estado de colima con capital extranjero es muy bajo; el valor de los servicios en viajes turisticos nacionales del año anterior fue menor que los locales; la tasa de desempleo de la fuerza laboral en el estado colimense durante el

ultimo año ha aumentado; los flujos de inversión directa de capital en el extranjero que realiza el Transporte de servicios turísticos son muy bajos. Podemos señalar que, dentro de las principales limitaciones en este trabajo resaltan el tiempo para poder realizar las entrevistas y aplicar los cuestionarios, así como la accesibilidad a la información por parte de los empresarios que no colaboraron en este trabajo.

BIBLIOGRAFÍA

Amaral, N. (1992). *La competitividad de la cadena de lácteos en el Mercosur* [Metodología de trabajo]. Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura, IICA.

Bejarano, J. A. (1998). *Desarrollo Sostenible: un enfoque económico con una extensión al sector agropecuario* [Colección de documentos IICA. Serie competitividad No. 4]. Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, IICA. <http://repositorio.iica.int/handle/11324/7263>

Benzaquen, J., Del Carpio, L. A., Zegarra, L. A. y Valdivia, C. A. (2010). Un índice regional de Competitividad para un país. *Revista CEPAL*, (102). <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/11417>

Calva, J. L. (2007). *Educación, Ciencia, Tecnología y Competitividad. Agenda para el desarrollo* (Vol. 10). Porrúa.

CEPAL. (1968). *Industrialización y desarrollo* [Informe N.o 6]. Autor.

Cerón, S. y Raimond-Kedhilac, S. (1997). *Análisis económico y dirección de empresa*. IPADE.

Chavarría, H., Sepúlveda, S. y Rojas, P. (Comps.). (2002). *Competitividad: Cadenas Agroalimentarias y Territorios Rurales. Elementos Conceptuales* [Serie Documentos Técnicos, N.o 1]. IICA. <https://repositorio.iica.int/handle/11324/9889>

Ferraz, J., D. Kupfer y L. Haguenuer (1996), *Made in Brazil: Desafíos competitivos para a indústria*, Río de Janeiro, Campus.

Flaherty, J. E. (1999). *Peter Drucker: Shaping the Managerial Mind*. Jossey-Bass.

García-Ochoa, J, De dios-León, J, Nuño- de la Parra, J.P. (2017). Propuesta de un modelo de medición de la competitividad mediante análisis factorial. *Contaduría y Administración*. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cya.2017.04.003>

Garelli, S. (2004). Competitiveness of Nations: The fundamentals. En *World Competitiveness Yearbook*. IMD. <http://www.compilerpress.ca/Competitiveness/Anno/Anno%20Garelli%20CN%20Fundamentals.htm#St%C3%A9phane>

Great Britain. Parliament. House of Lords. Select Committee on Overseas Trade. (1985). *Report of the Select Committee of the House of Lords on Overseas Trade*. H.M. Stationery Office.

Inmujeres (2009). Empresas de mujeres= Empresas exitosas. México: Instituto Nacional de las Mujeres. http://cedoc.inmujeres.gob.mx/documentos_download/100988.pdf

Krugman, P. (1994, marzo-abril). Competitiveness: A Dangerous Obsession. *Foreign Affairs*, 73(2), 28-44. <https://doi.org/10.2307/20045917>

Krugman, P. (1990). *Rethinking International Trade*. MIT Press, Cambridge, MA.

Lind, D. A., Marchal, W. G. y Wathen, S. A. (2012). *Estadística Aplicada a los negocios y la economía* (15a ed.). McGraw Hill Educación. https://eduvirtual.cuc.edu.co/moodle/pluginfile.php/523770/mod_resource/content/1/Estadistica%20para%20Administracion%20y%20Negocios.pdf

Lloyd-Reason, L. y Wall, S. (Eds.). (2000). *Dimensions of Competitiveness: Issues and Policies*. Edward Elgar Publishing.

Lombana, J. y Rozas Gutiérrez, S. (2009). Marco analítico de la competitividad fundamentos para el estudio de la competitividad regional. *Pensamiento y Gestión*, 26, 1-38.

Lopes de Oliveira, M. y Moneva Abadía, J. M. (2013, enero-marzo). El desempeño económico financiero y responsabilidad social corporativa Petrobrás versus Repsol. *Contaduría y Administración*, 58(1), 131-167. <http://www.cya.unam.mx/index.php/cya/article/view/152>

Medeiros, V., Gonçalves, L. y Camargos, E. (2019). La competitividad y sus factores determinantes: un análisis sistémico para países en desarrollo. *Revista de la CEPAL*, número 129. https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/45005/RVE129_Medeiros.pdf

Müller, G. (1989). *The Kaleidoscope of Competitiveness*.

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (1997). *Industrial Competitiveness*. OCDE.

Otero, G., Salim, L., Carbajal, R. (2006). Cuadernos de Economía, Competitividad: marco conceptual y análisis sectorial para la provincia de Buenos Aires, Argentina.

Pérez, J. y Gardey, A. (2008). Definición de Eficiencia. *Definicion.de*. <http://definicion.de/eficiencia/#ixzz4GIS0JsXI>

Porter, M. (1987). From Competitive Advantage to Corporate Strategy. *Harvard Business Review*, mayo-junio:43-59.

Porter, M. (1990). *The Competitive Advantage of Nations*. New York: The Free Press.

Porter, M. (2015). *Estrategia competitiva. Técnicas para el análisis de los sectores industriales y de la competencia*. Grupo editorial Patria.

Ramos, R. (2001). *Modelos de evaluación de la competitividad internacional. Una aplicación al caso de Islas Canarias* (Tesis doctoral). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España. <http://hdl.handle.net/10553/2180>

Ruiz, C. (1995). *Economía de la pequeña empresa*. Ariel.

Saavedra-García M. (2020). La competitividad en Mipymes dirigidas por mujeres en la ciudad de México. *Ciencias Administrativas. Facultad de Contaduría y Administración. Universidad Nacional Autónoma de México.*, México, "<https://doi.org/10.24215/23143738e055>" \t "_blank"

Wanderbus Ecuador recorre el país innovando el turismo. (s. f.). Turismo. <https://www.turismo.gob.ec/w>

Zamora, J., Medina, M., y Valencia, E. (2013) *Red Internacional de Investigadores en Competitividad*. Memoria del VII Congreso ISBN 978-607-96203-0-2