



**UNIVERSIDAD NACIONAL
“SANTIAGO ANTUNEZ DE MAYOLO”**

ESCUELA DE POSTGRADO

**GESTION FINANCIERA Y SU INCIDENCIA EN LOS
RESULTADOS ECONÓMICOS-FINANCIEROS DE LAS
EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE
PASAJEROS HUARAZ – LIMA.**

Tesis para optar el grado de maestro
en Ciencias Económicas
Mención en Gestión Empresarial

LEONCIO FLORENTINO COCHACHIN SANCHEZ

Asesor: **Dr. Luis Augusto Villanueva Benites**

Huaraz – Ancash – Perú

2018

Nº. Registro: T0650



**FORMATO DE AUTORIZACIÓN PARA PUBLICACIÓN DE TESIS Y TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN,
PARA OPTAR GRADOS ACADÉMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES EN EL REPOSITORIO
INSTITUCIONAL DIGITAL - UNASAM**

Conforme al Reglamento del Repositorio Nacional de Trabajos de Investigación – RENATI.
Resolución del Consejo Directivo de SUNEDU N° 033-2016-SUNEDU/CD

1. Datos del Autor:

Apellidos y Nombres: COCHACHIN SANCHEZ LEONCIO FLORENTINO

Código de alumno: 2002.0186.7.AE

Teléfono: 920230040

Correo electrónico: cosa1301@hotmail.com

DNI o Extranjería: 31601913

2. Modalidad de trabajo de investigación:

- () Trabajo de investigación () Trabajo académico
() Trabajo de suficiencia profesional (x) Tesis

3. Título profesional o grado académico:

- () Bachiller () Título () Segunda especialidad
() Licenciado (x) Magister () Doctor

4. Título del trabajo de investigación:

GESTION FINANCIERA Y SU INCIDENCIA EN LOS RESULTADOS ECONÓMICOS-FINANCIEROS DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS HUARAZ – LIMA

5. Facultad de:.....

6. Escuela, Carrera o Programa: Maestría en Ciencias Económicas con Mención en Gestión Empresarial

7. Asesor:

Apellidos y Nombres: Villanueva Benites Luis Augusto Teléfono: 948115243

Correo electrónico: luisvillanuevab@yahoo.es

DNI o Extranjería: 17993162

A través de este medio autorizo a la Universidad Nacional Santiago Antúnez de Mayolo, publicar el trabajo de investigación en formato digital en el Repositorio Institucional Digital, Repositorio Nacional Digital de Acceso Libre (ALICIA) y el Registro Nacional de Trabajos de Investigación (RENATI).

Asimismo, por la presente dejo constancia que los documentos entregados a la UNASAM, versión impresa y digital, son las versiones finales del trabajo sustentado y aprobado por el jurado y son de autoría del suscrito en estricto respeto de la legislación en materia de propiedad intelectual.

Firma: 

D.N.I.:

FECHA:

MIEMBROS DEL JURADO

Doctor Juan Manuel Castro Gutierrez

Presidente

Magíster Valiente Pantaleón Ramirez Huerta

Secretario

Doctor Luis Augusto Villanueva Benites

Vocal

ASESOR

Magíster Luis Augusto Villanueva Benites

AGRADECIMIENTO

Agradezco profundamente a:

Dios divino creador, a la Universidad Nacional Santiago Antúnez de Mayolo por apoyarme en mi perfeccionamiento permanente, al Mg. Valiente Ramírez Huerta por su apoyo desinteresado y a mi asesor Dr. Luis Villanueva Benites, por su tiempo y buena disposición para orientarme en el desarrollo de la presente tesis.

A Dios, por haberme dado la fortaleza y la voluntad de terminar esta Tesis
ayudarme a ser mejor.

A mis padres, Andrés y Juana, por haberme dado la vida e instarme con mucho
amor a ser mejor cada día.

A mi esposa Celia y a mi Hija Claudia, por su comprensión, inmensa paciencia y
apoyo constante.

INDICE

	Página
Resumen.....	vii
Abstract.....	viii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
1.1. Objetivos.....	5
1.2. Hipótesis.....	6
1.3. Variables.....	7
II. MARCO TEÓRICO.....	8
2.1 Antecedentes.....	8
2.2 Bases teóricas.....	12
2.3 Definición de términos.....	32
III. METODOLOGÍA.....	34
3.1 Tipo y diseño de investigación.....	34
3.2 Plan de recolección de la información y/o diseño estadístico.....	34
- Población.....	34
- Muestra.....	35
3.3 Instrumentos de recolección de la información.....	35
3.4 Plan de procesamiento y análisis estadístico de la información.....	36
IV. RESULTADOS.....	38
V. DISCUSIÓN.....	76
VI. CONCLUSIONES.....	90
VII. RECOMENDACIONES.....	92
VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	94
ANEXO.....	96

RESUMEN

La presente investigación tiene como propósito analizar la incidencia de la gestión financiera en los resultados económicos-financieros de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima.

El diseño que se empleó para el presente estudio fue no experimental, transeccional y descriptivo – correlacional, sustentado en un estudio de campo, y la información para el análisis fue obtenida de fuentes primarias a través de cuestionarios aplicados a una muestra de 42 personas que trabajan en las áreas financieras de las empresas en estudio y de fuentes secundarias que han tenido como base el análisis documental de la información financiera requerida.

Luego de haber discutido la información presentada en los resultados, queda establecido que, si se desarrolla una gestión financiera, basada en principios, técnicas y herramientas de carácter financiero, entonces se mejorarán sus resultados económicos financieros de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz - Lima.

El presente estudio recomienda, así mismo, que es necesario estructurar e implementar un sistema financiero que comprenda un conjunto de políticas y normas establecidas por la empresa para la realización de sus operaciones financieras, así como los procedimientos y métodos utilizados para registrar y evaluar la gestión financiera que tienda a mejorar e informar sobre sus resultados, para las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz - Lima.

Palabras Claves: Gestión Financiera, Resultados, Planeación financiera, Análisis Financiero, Indicadores Financieros, Sistemas de Información Financiera.

ABSTRACT

The present investigation has as intention analyze the incident of the financial management in the economic - financial results of the carriers interprovincial of passengers Huaraz – Lima.

The design that was used the present for study was non experimental, transectional and descriptive - correlational, sustained in a field study, and the data for the analysis was obtained from primary sources through questionnaires applied to a sample of 42 people which they work in the financial areas of the companies in study and of secondary sources that they have had as it bases the documentary analysis of the required financial information.

After to have discussed the information presented/displayed in the results, is established that if it is developed a financial management, cradle in principles, techniques and tools of financial character, then will improve their financial economic results of the companies of interprovincial transport of Huaraz passengers - Lima.

The present study recommends, also, which it is necessary to structure and to implement a financial system that includes/understands a set of policies and norms established by the company for the accomplishment of its financial operations, as well as the used procedures and methods to register and to evaluate the financial management that tends to improve and to inform on their results, for the companies of interprovincial transport of passengers Huaraz - Lima.

Key words: Financial management, Results, financial Planning, Financial Analysis, Financial Indicators, Financial Information Systems.

I. INTRODUCCIÓN

El mercado de transporte de pasajeros en bus es una industria de tipo fragmentado, conformado básicamente por pequeñas y medianas empresas, un pequeño grupo de empresas de mayor dimensión y una gran cantidad de informales de dudoso proceder, los cuales por su naturaleza ofrecen tarifas bajas obligando así a los formales a reducir sus tarifas, compitiendo deslealmente en el mercado.

Aunque parezca increíble el 80% de las empresas formales se han visto en la necesidad de utilizar su patrimonio mes a mes para poder subsistir y para ello están "canibalizando" sus vehículos dado que no cuentan con recursos para reponer partes y piezas vehiculares.

Todo ello es consecuencia, en gran medida, de la informalidad que se ha desatado en el país en todos los sectores de la producción y servicios nos ha creado un cuello de botella difícil de sortear, ya que el acoso de la SUNAT a la formalidad es implacable, lo que no sucede con la informalidad que no tiene domicilio conocido. De este modo la informalidad compite en el sector de manera ventajosa dado que tienen una diferencia marcada en los costos de operación, además sin ninguna presión tributaria, tampoco cargas sociales y no pagan el IGV, lo cual quiere decir que tienen una ventaja en el servicio de por lo menos entre el 40% y el 50% a su favor.

Para los formales es imposible competir con tales ventajas. Pero además se esta convirtiendo a los formales en un sector sumamente vulnerable en el mercado, porque para poder captar pasajeros en muchos casos se tienen que ofrecer pasajes

por debajo de sus costos, a niveles de 35% y 40% de la realidad.

Como una muestra de la importancia que tiene la administración financiera, podemos mencionar el siguiente caso, que, sin ser del mismo sector de transportes, nos ilustra de manera adecuada sobre este particular:

Las empresas Eastern Airlines y Delta Airlines son ejemplos tanto de la importancia de la Administración financiera como de los efectos de las decisiones financieras. En la década de los sesenta, las acciones de Eastern se vendían a más de 60 dólares cada una, mientras que las de Delta se vendían solamente a diez dólares. A finales de la década de los noventa, esta última compañía se había convertido en una de las aerolíneas más fuertes del mundo, por lo que sus acciones tenían un precio unitario de más de 60 dólares. Por otra parte, Eastern había caído en quiebra y ya había dejado de existir. Aunque una gran cantidad de factores se combinaron para producir estos resultados tan divergentes, las decisiones financieras ejercieron una gran influencia en este contexto. Debido a que tradicionalmente Eastern había usado una gran cantidad de deudas, mientras que Delta no lo había hecho, cuando las tasas de interés aumentaron durante la parte final de los años setenta y la primera de los ochenta, los costos de Eastern aumentaron de una manera significativa y sus utilidades disminuyeron. Las tasas de interés tuvieron solo un efecto menor sobre Delta. Además, cuando los incrementos del precio del combustible hicieron imperativo que las aerolíneas compraran aviones nuevos que tuvieran un consumo eficiente, Delta pudo hacerlo, lo que no sucedió con Eastern. Finalmente, cuando las compañías aéreas fueron desreguladas, Delta era lo suficientemente fuerte como para ampliarse hacia los

mercados en desarrollo y reducir los precios, según fuera necesario, para atraer nuevos negocios; pero Eastern tampoco pudo hacerlo.

Muchas de las empresas que prestan servicio de transporte de pasajeros en nuestro medio, ante la necesidad de renovar sus unidades y por lo tanto el servicio que prestan han accedido a líneas de crédito en el mercado financiero, esta situación, aunado a la competencia desleal de los informales a conllevado que en sus estados financieros reflejen pérdidas y elevados montos por concepto de gastos financieros, tanto que absorben toda la utilidad y en algunos casos el capital propio, esta situación a generado serias dificultades para las empresas ya que no les permite poder cumplir con los créditos obtenidos en los plazos señalados.

Por lo que en muchos casos las empresas se han visto obligadas a refinanciar sus deudas, lo que involucra el incremento de los intereses más gastos adicionales, y en otros se han visto inmersas en procesos judiciales costosos, llegando inclusive al embargo de los bienes de la empresa por parte de los acreedores, esta situación no se habría producido si se hubiera efectuado una adecuada gestión financiera.

El presente trabajo se justifica y es de mucha importancia para los empresarios del sector transportes de pasajeros porque permitirá ser fuente de consulta en el proceso de planeación financiera, incidiendo en la obtención de mejores resultados, lo que a su vez redundara en beneficio de los empresarios, de los trabajadores y de la región misma, dado que Huaraz es una ciudad eminentemente turística el flujo de turistas se vera incrementado en la medida que las empresas de transporte de pasajeros brinden un mejor servicio.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.

En el contexto general el desarrollo de los pueblos esta relacionado con la interrelación entre ellos. El transporte de pasajeros por carretera juega un rol de vital importancia, dicha actividad en la actual coyuntura económica a crecido de forma acelerada en cuanto al numero de personas que necesitan de este servicio y a la cantidad de empresas que la brindan, este incremento a sido motivado por la promulgación del D. Leg. N° 640, que declaró la libertad de rutas o permisos de operación del servicio publico de transporte terrestre interprovincial de pasajeros en ómnibus, esto sumado a que en nuestra zona han iniciado no hace mucho tiempo sus operaciones dos grandes minas, además de ser una zona netamente turística. Obliga a las empresas de transporte de pasajeros Huaraz – Lima a tomar medidas para realizar una permanente renovación de su flota con el fin de mejorar los servicios prestados.

Por lo que el presente estudio pretende responder a las siguientes interrogantes:

Problema general

¿Cómo la gestión financiera incide en los resultados económicos - financieros que obtienen las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima?

Problemas específicos

- ¿Cómo influye la planeación financiera en los resultados económico-financieros de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima?

- ¿Qué factores toman en cuenta las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima, para las decisiones de financiamiento e inversión y como inciden en los resultados económico-financieros?
- ¿Cuáles son las fuentes de financiamiento que emplean las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima, y cómo influyen en los resultados económico-financieros?

1.1. OBJETIVOS:

Objetivo General

Analizar la incidencia de la gestión financiera en los resultados económicos-financieros de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima.

Objetivos Específicos

- Determinar la influencia de la planeación financiera en los resultados económico-financieros de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima.
- Establecer los factores que se toman en cuenta para las decisiones de financiamiento e inversión de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima, y su incidencia en los resultados económico-financieros.

- Determinar las fuentes de financiamiento que emplean las empresas de transportes interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima, y su influencia en los resultados económico-financieros.

1.2. HIPÓTESIS:

General:

Si las empresas de transportes interprovincial de pasajeros Huaraz-Lima desarrollan una gestión financiera, basada en principios, técnicas y herramientas de carácter financiero, entonces se mejorarán sus resultados económicos-financieros.

Específicos:

- Una adecuada planeación financiera de corto, mediano y largo plazo permite tomar decisiones relevantes para la gestión lo que favorece los resultados económicos-financieros de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros Huaraz - Lima.
- La demanda del mercado, la tecnología, el mercado financiero, las tasas de interés, los plazos son factores que se toman en cuenta en decisiones de financiamiento e inversión, lo que incide en los resultados económicos-financieros de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros Huaraz - Lima.
- Las fuentes de financiamiento a las que pueden acceder las empresas de transportes interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima para una

adecuada gestión financiera son las externas e internas o una combinación de ellas, lo que incide en los resultados económicos-financieros.

1.3. VARIABLES:

Variable Independiente: Gestión Financiera

Variable Dependiente: Resultados económicos-financieros obtenidos por las empresas de transportes de pasajeros Huaraz – Lima

Indicadores de la variable independiente

- Decisiones de corto plazo.
- Gestión del capital de trabajo: Efectivo, Cuentas por Cobrar, Inventarios.
- Gestión de las cuentas por pagar, tributos por pagar, remuneraciones por pagar, créditos de corto plazo (letras y pagarés).
- Decisiones de mediano y largo plazo: Presupuesto de capital (inversiones en activos fijos); Financiamiento mediante Leasing y otras formas de financiamiento.
- Decisiones de distribución de Dividendos

Indicadores de la variable dependiente

- Indicadores Económicos-Financieros
- Estados financieros comparativos

II. MARCO TEÓRICO

El marco teórico del presente proyecto en relación a las variables de investigación, está estructurado de la siguiente manera:

2.1. ANTECEDENTES

Existen algunos trabajos de investigación y/o informes técnicos relacionados con la gestión financiera en las empresas y con el sector de transporte de pasajeros. Sin embargo, no existen trabajos que establezcan la relación entre gestión financiera y resultados aplicados a empresas de transporte interprovincial de pasajeros.

Culquichicon Edith¹, en su Tesis titulada “La información financiera y su incidencia en la gestión financiera de la actividad comercial de Trujillo”, señala que “la utilización de la información financiera por las empresas comerciales de la ciudad de Trujillo (...), le permite elaborar diagnósticos financieros que facilite conocer la imagen de la situación financiera, para corregir deficiencias que se presentan en la estructura financiera y en el capital de trabajo, de tal manera que los recursos disponibles se apliquen eficientemente para atender sus niveles operativos y obligaciones contraídas (...) y evitar incurrir en iliquidez”.

¹ Culquichicón Edith (2001) La información financiera y su incidencia en la gestión financiera de la actividad comercial de Trujillo, Tesis para optar el grado de Maestro en Contabilidad con mención en Finanzas, EPG-UNT, Reg. 863.

Por su parte Guerrero, Santiago² en su tesis doctoral titulada “Debilidad financiera de la pequeña y mediana empresa”, considera a la pyme como una empresa sin acceso a los mercados de capitales, en la que coinciden la propiedad y el control. El análisis de la política de endeudamiento esta centrado en la consideración de la deuda como un instrumento de diversificación. Se presentan un conjunto de modelos en los que, mediante la teoría de valoración de opciones, se analiza el endeudamiento en condiciones de responsabilidad limitada, presencia de costos de las dificultades financieras, y la existencia de rentas específicas (no transmisibles) del empresario. Se analiza el papel de la financiación propia interna como motor financiero del crecimiento de las pequeñas y medianas empresas, y se presenta una propuesta normativa para la toma de las decisiones de inversión en condiciones de debilidad financiera.

Moncada, Víctor³ en su tesis titula “Planificación financiera y su incidencia en la pequeña empresa” señala que “...actualmente en la ciudad de Trujillo, las micro y péquelas empresas actúan dentro económico en forma empírica, sin tener en cuenta los diversos instrumentos de planificación que le permitan obtener los resultados favorables en un periodo de tiempo determinado. Ante esta situación, se considera que las empresas en estudio utilicen adecuadamente los instrumentos de planificación financiera que les permita prever con la debida anticipación las actividades futuras que pretenden ejecutar en un periodo económico determinado, estableciendo con

² Guerrero Bonet, Santiago (1994) “Debilidad financiera de la pequeña y mediana empresa”, Tesis Doctoral en Economía, Universidad Autónoma de Barcelona, Centro de realización: Departamento: Economía de L'Empresa

³ Moncada, Víctor (1998) “Planificación financiera y su incidencia en la pequeña empresa”. Tesis para optar el grado de Maestro en Contabilidad con mención en finanzas, EPG.UNT, Reg. N° 455

claridad los objetivos para lograrlos en forma más eficiente y obteniendo mejores resultados en su gestión”.

Roca, Santiago; Simabuko, Luis y Dyer, Jaime⁴, en un trabajo de Investigación titulado “Impacto tributario en el servicio de transporte terrestre interprovincial de pasajeros: El caso del retiro de la exoneración del IGV”; evalúan el impacto de la eliminación de la exoneración del IGV al servicio de transporte terrestre interprovincial de pasajeros --medida dispuesta en el 2003-- a partir del análisis de la carga tributaria de las empresas del sector y el desarrollo de una simulación. Encuentran que, dadas las características de este mercado, en el que coexisten operadores formales e informales, las empresas formales asumirían el íntegro del IGV, hecho que no sólo reduciría sensiblemente su rentabilidad y las expondría a una situación crítica, sino que perjudicaría también a los usuarios, cuya demanda se dirigiría a las empresas informales, con la consiguiente pérdida de calidad y seguridad en el servicio. Más aún, el propio Estado lograría un efecto contrario al deseado, ya que la recaudación fiscal sería menor a la que obtenía cuando estaba vigente la exoneración. Cabe señalar que, antes de transcurrido un año, el gobierno decidió restablecer la exoneración del IGV al servicio mencionado.

⁴ Roca, Santiago; Simabuko, Luis y Dyer, Jaime (2004) “Impacto tributario en el servicio de transporte terrestre interprovincial de pasajeros: El caso del retiro de la exoneración del IGV”, ESAN-Cuadernos de Difusión, Año 9, N.º 16, junio de 2004.

Jürg M. Grütter, Cosultor Internacional en temas de transporte urbano, realizó un estudio por encargo del Banco Interamericano de Desarrollo⁵. Este estudio denominado Líneas Bases en Proyecto de Transporte Urbano, plantea una serie de estudios para reducir drásticamente el uso de Gases de Efecto Invernadero (GEI); y entre ellas las posibilidades de Nuevas Tecnologías Vehiculares, “en este campo – señala- son el reemplazo del vehículo por unidades más modernas o unidades que usen otro tipo de tecnología p.ej. vehículos híbridos. Otras opciones técnicas son p.ej. el uso de llantas con perfiles especiales, el uso de aceites de alta viscosidad o el uso de spoilers adecuados al vehículo. En transporte urbano la medida más discutida es el reemplazo de unidades y la compra de vehículos híbridos. El potencial de reducción de GEI (Gases de Efecto Invernadero) con un reemplazo es limitado porque las mejoras tecnológicas en motores diesel para vehículos pesados se han concentrado desde los años 90 en reducir las emisiones locales y no el consumo de combustible. En vehículos livianos el potencial de mejoramiento es mucho mayor. Vehículos híbridos tienen un potencial de reducción de uso de combustible de hasta 40%. Sin embargo, la reducción depende mucho del ciclo de conducción. Además, la tecnología de híbridos en vehículos pesados todavía no es muy usual llevando a costos adicionales significativos de inversión y de operación”.

⁵ Banco Interamericano de Desarrollo (2006) Líneas Bases en Proyecto de Transporte Urbano Estudio realizado por Dr. Jürg M. Grütter, Junio/2006, pp.11-12, en <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=927720>

2.2. BASES TEÓRICAS

LA GESTIÓN FINANCIERA EN LA EMPRESA

La gestión financiera es muy importante en todos los tipos de empresas, indistintamente de que sean públicas o privadas. En la actualidad los factores externos tienen un impacto cada vez mayor en la administración financiera. La elevada competencia, los cambios tecnológicos, las tasas de interés, la incertidumbre económica mundial y las inquietudes éticas sobre ciertos negocios deben tratarse sobre una base prácticamente diaria.

Flores⁶, entiende a la Gestión Financiera como “la aplicación de las técnicas, métodos y procedimientos, con la finalidad de medir y mejorar la rentabilidad y proyectos de una empresa”, y agrega “en ese sentido se debe prever los recursos financieros e invertir estos recursos en forma eficiente para el desarrollo óptimo de la empresa y la implementación de un buen sistema de control interno, que permita lograr los objetivos trazados por la empresa”.

Por su parte Gitman⁷, señala que la gestión (administración) financiera se refiere a los deberes del administrador financiero de la empresa. Los administradores financieros administran activamente los asuntos financieros de todo tipo de empresas – financieras y no financieras, privadas y públicas, grandes y pequeñas, lucrativas y no lucrativas. Desempeñan una gran variedad de tareas financieras como planeación, extensión de crédito a los

⁶ Flores, Jaime: Gestión Financiera, Centro de Especialización en Contabilidad y Finanzas E.I.R.L., Lima, p. 7.

⁷ Gitman, Lawrence (2003) Principios de Administración Financiera, Pearson Educación, Décima Edición, México, p.3.

clientes, evaluación de grandes gastos propuestos y la consecución de dinero para financiar las operaciones de la empresa.

Así, la función de la Administración financiera es tomar las decisiones relacionadas con la obtención y el uso de los fondos para el mayor beneficio de la empresa; las actividades específicas relacionadas con este concepto son⁸:

Preparación de pronósticos y planeación

El administrador financiero debe interactuar con otros ejecutivos cuando estos miran al futuro y establecen los planes que darán forma a la posición futura de la empresa.

Decisiones mayores de financiamiento e inversión

Por lo general, cuando una empresa muestra un rápido crecimiento de ventas, se requieren que se realicen inversiones en maquinaria, equipo e inventarios. El administrador financiero debe ayudar a determinar la tasa óptima de crecimiento de ventas, así como a tomar decisiones acerca de los activos específicos que deberán adquirirse y la mejor forma de financiar esos activos.

Coordinación y control

El administrador financiero debe interactuar con otros ejecutivos para asegurarse de que la empresa sea administrada de la manera más eficiente posible. Todas las decisiones de negocios tienen implicancias financieras, y

⁸ Besley, Scott y Eugene Brigham (2001) Fundamentos de Administración Financiera, Mc Graw Hill, Doceava Edición, México, p.9.

todos los administradores-financieros a de otro tipo-necesitan tenerlo en cuenta. Por ejemplo, las decisiones de comercialización afectan al crecimiento de las ventas, lo cual a su vez influye sobre los requerimientos de inversión. De este modo quienes toman decisiones en el área de marketing, deben considerar la forma en que sus acciones afectaran a factores tales como. La disponibilidad de fondos, las políticas de inventario y la capacidad de la utilización de la planta.

Forma de tratar con los mercados financieros

Cada empresa afecta a, y es afectada por, los mercados financieros generales donde se obtienen los fondos, se negocian los valores de la empresa y los inversionistas gana o pierden, por lo que el administrador financiero debe tratar con los mercados de dinero y capitales, de tal forma que las decisiones que se adopten sean las mas beneficiosas para la empresa.

PLANEACIÓN FINANCIERA

La planeación financiera es una parte importante en las operaciones de la empresa, porque proporciona esquemas para guiar, coordinar y controlar las actividades con el propósito de lograr los objetivos. Dos aspectos fundamentales del proceso de planeación financiera son la planeación de efectivo y la planeación de las utilidades. La primera implica la preparación del presupuesto de efectivo y la segunda la preparación de estados financieros proyectados.

El proceso de planeación financiera comienza con planes financieros a largo plazo, o estratégicos, que a su vez conducen a la formulación de planes y presupuestos a corto plazo u operativos.

Planes financieros a largo plazo (Estratégicos)⁹

Estos planes determinan las acciones financieras planeadas de una empresa y su impacto pronosticado, durante periodos que varían de dos a diez años.

Los planes financieros a largo plazo forman parte de un plan estratégico integrado que, junto con los planes de producción y marketing, guía a la empresa hacia el logro de sus objetivos estratégicos. Estos planes a largo plazo consideran las disposiciones de fondos para los activos fijos propuestos, las actividades de investigación y desarrollo de productos, la estructura de capital y las fuentes de financiamiento.

Planes financieros a corto plazo (operativos)¹⁰

Estos planes a corto plazo especifican las acciones financieras a corto plazo y su impacto pronosticado en un periodo de uno a dos años.

La planeación financiera a corto plazo comienza con el pronóstico de ventas, y a partir de este, se preparan los planes de producción, que incluyen los cálculos de los tipos y las cantidades de materias primas y suministros que se requieren. Con el uso de estos planes, la empresa puede calcular los requerimientos de mano de obra, gastos indirectos y gastos operativos. Una vez realizados estos cálculos, se prepara el estado de resultados proyectado y el presupuesto de efectivo de la empresa.

⁹ Gitman, Lawrence, Op. Cit. p. 97.

¹⁰ Gitman, Lawrence, Op. Cit. p.97.

FACTORES DE MERCADO

En el mercado interactúan diversos factores que deben ser tomados en cuenta a la hora de invertir los fondos, entre estos factores tenemos: la demanda del mercado, que es la que determina que inversión se debe hacer y las probabilidades de éxito; la tecnología que va a permitir que la empresa optimice sus operaciones y disminuya sus costos; el mercado financiero, que es el ámbito en donde las personas y las organizaciones que desean solicitar dinero en préstamo entran en contacto con aquellas que tienen sobrante de fondos, en este mercado financiero se deben tener en cuenta las tasas de interés, que es el porcentaje que representa la utilidad quienes prestan el dinero, así como también los plazos ofrecidos.

DECISIONES DE INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

El administrador financiero debe estar pendiente de las necesidades de fondos y la aplicación que se le de a esos fondos, por lo que deberá decidir entre:

Decisiones de Inversión

Esta es la más importante de las tres decisiones principales de la empresa. Comienza con la determinación de la cantidad total de activos que se necesita para mantener la empresa, sin dejar de lado la necesidad de reducir, eliminar o reemplazarse los activos que ya no estén económicamente justificados.

Debido a que los beneficios futuros no se conocen con certeza, es inevitable que en las propuestas de inversión exista riesgo. Por ello deben evaluarse en

relación con el rendimiento y el riesgo esperados, pues éstos son los factores que afectan a la valuación de la empresa en el mercado¹¹.

Decisiones de financiamiento

Por lo general una empresa exitosa muestra un rápido crecimiento de ventas, que requieren que se realicen inversiones en planta equipos e inventarios. El administrador financiero debe ayudar a determinar la tasa óptima de crecimiento de ventas, así como la necesidad de activos y mejor la forma de financiarlos, por ejemplo, decidir sobre si es mejor obtener los fondos necesarios vía endeudamiento con institución financiera o mediante el aporte de los socios o la venta de acciones.

“...la preocupación del administrador financiero es determinar cuál es la mejor mezcla de financiamiento o estructura de capital”¹²

FUENTES DE FINANCIAMIENTO

Las fuentes de financiamiento se encuentran en el mercado financiero, que es el ámbito en que las personas y las organizaciones que deseen solicitar dinero en préstamo entran en contactos con aquellas que tienen sobrante de fondos. A diferencia de los mercados de activos físicos, los mercados de activos financieros negocian acciones, bonos, hipotecas y otros derechos sobre activos reales con respecto a la de los flujos futuros de efectivo. En el sector transporte de pasajeros se tiene como fuente de financiamiento a los préstamos bancarios, los créditos directos de los proveedores, los arrendamientos financieros o leasing para compra de activos fijos, que

¹¹ Van Horne, James (2000) Administración Financiera, Prentice Hall, Novena Edición, México, p. 9.

¹² Van Horne, James, Op. Cit. p.10

vienen a ser las fuentes externas de financiamiento y la venta de acciones o aporte de los socios, que viene a ser la fuente interna de financiamiento; cabe destacar que las empresas exitosas combinan sus inversiones haciendo uso de financiamiento externo e interno.

Para llevar a cabo una inversión se requieren de recursos financieros, llámese diseño o fondos, por consiguiente, hace falta determinar las opciones de financiamiento y medir el impacto de éstas en la rentabilidad y riesgo de la inversión. Estas fuentes de recursos tienen un costo, el mismo que debe ser compensado por la inversión a financiar; en principio, un financiamiento será conveniente cuando su costo porcentual sea igual o menor que el retorno o rentabilidad de la inversión.

Entre las alternativas de financiamiento¹³ se tienen la deuda y el capital propio (patrimonio). La deuda proviene de los acreedores, quienes exigen un rendimiento por su dinero o capital; para la empresa que se financia con deuda, ésta se constituye en una obligación financiera. En cambio, el capital propio es el aporte de los inversionistas, quienes, según el tipo de sociedad que constituyan, son los accionistas o socios de la empresa. Despliegan una expectativa de ganancia por destinar sus fondos al financiamiento del negocio; pero, son conscientes que la retribución financiera que van a recibir depende de los resultados de la empresa, por lo tanto, es un capital de riesgo; la remuneración que perciben es mediante el pago de dividendos.

¹³ Apaza, Mario (2001) Análisis Económico Financiero y Clasificación de riesgos de empresas en el Perú, Marketing Consultores, Perú, p.307.

LAS DECISIONES FINANCIERAS A CORTO PLAZO

Básicamente esta función financiera consiste en la administración de los activos y pasivos circulantes de una empresa. Su objetivo es el estudio de los activos circulantes (inventarios, cunetas por pagar, efectivo y valores negociables) y los pasivos circulantes (cuentas por pagar, cargos por pagar y documentos por pagar) para alcanzar un equilibrio entre rentabilidad y riesgo que contribuya positivamente al valor de la empresa¹⁴.

La meta principal de la **administración del efectivo**, es reducir al mínimo la cantidad del efectivo que se mantiene para realizar operaciones de negocios. Una administración adecuada de efectivo incluye una administración eficiente de los flujos de entrada y salida del mismo¹⁵. Cuando una empresa vende bienes a un cliente a crédito, se crea una **cuenta por cobrar**. Las empresas pueden utilizar el reporte de antigüedad de las cuentas por cobrar y los días de ventas pendientes de cobro para dar seguimiento se su posición en cuentas por cobrar y evitar un incremento de las deudas o cuentas malas.; y la **administración de inventarios**, implica la determinación de la cantidad de inventarios que deberán mantenerse, la fecha en la que deberán colocarse los pedidos y la cantidad de unidades a ordenar.

Por otro lado, las deben así mismo, administrar sus pasivos circulantes. Entre las principales fuentes están el crédito a corto plazo, los gastos acumulados, las cuentas por pagar (crédito comercial) que se constituye en la categoría individual más grande de las deudas a corto plazo, los préstamos

¹⁴ Gitman, Lawrence, Op. Cit. p. 493.

¹⁵ Besley y Brigham, Op. Cit. p. 665.

bancarios Letras de cambio, pagarés), financiamiento por medio de las cuentas por pagar, y el financiamiento por medio de inventarios. Es conveniente evaluar en cada tipo de financiamiento su correspondiente costo financiero asociado¹⁶.

LAS DECISIONES FINANCIERAS A LARGO PLAZO

Comprenden las decisiones financieras relacionadas con los activos fijos y los pasivos a largo plazo y el patrimonio de la empresa.

Entre las decisiones de inversión en activos está la de **Presupuesto de Capital**. El presupuesto de capital, es el proceso que se sigue para analizar los proyectos y decidir cuáles son las inversiones aceptables y cuáles deberían ser realmente adoptados. Tienen que ver con gastos erogados sobre aquellos activos cuyos flujos de efectivo se espera que se extiendan más allá de un año. Por lo general las decisiones de presupuesto de capital reciben el nombre de decisiones de reemplazo o decisiones de expansión y entre las técnicas para evaluar los proyectos y decidir si deben ser aceptados e incluirlos en el presupuesto de capital son 1) el método del periodo de recuperación, 2) el Valor Presente Neto, y 3) la tasa interna de rendimiento¹⁷.

Para seleccionar inversiones de capital que incrementen el valor del accionista se utiliza el **Costo de Capital**. Este se define como la tasa de rendimiento que una empresa debe ganar en los proyectos en los que invierte para mantener su valor de mercado y atraer fondos. Le afectan los riesgos

¹⁶ Besley y Brigham, Op. Cit. p. 712-714.

¹⁷ Besley y Brigham, Op. Cit. p. 381.

financieros y comerciales que se supone no cambian. Para captar la interrelación del financiamiento, se debe usar un costo promedio ponderado para encontrar el costo futuro promedio esperado de fondos a largo plazo. Los costos específicos de las fuentes básicas de capital (deuda a largo plazo, acciones preferentes, utilidades retenidas y acciones ordinarias) se pueden calcular de manera individual¹⁸.

El **pago de dividendos** a los inversionistas no es un costo para la empresa, sólo es egreso de caja, más no es un gasto para fines tributarios. Esto hace que, por no generar ahorro fiscal, el costo del aporte de capital de los inversionistas sea mayor que el costo neto de la deuda. Así mismo, toda vez que la retribución de la empresa a sus inversionistas está en función de los resultados netos del negocio, los inversionistas, por su aporte, exigen mayor retorno o rendimiento porcentual; porque perciben un mayor riesgo, a pesar que ellos conducen el negocio¹⁹.

De otro lado, también se incluye en las decisiones financieras a largo plazo, las decisiones de financiamiento a largo plazo, representado básicamente valores de endeudamiento a largo plazo constituido por **préstamos a largo plazo y los bonos**. Estos son contratos de deudas a largo plazo en virtud de los cuales un prestatario conviene en hacer una serie de pagos de intereses y de capital en fechas específicas a un cierto prestamista; un préstamo se vende a un prestamista o un conjunto de prestamistas y los bonos se ofrecen y venden a una gran cantidad de inversionistas. Algunas alternativas adicionales de financiamiento a largo plazo lo constituyen los

¹⁸ Gitman, Lawrence, Op. Cit. p. 389

¹⁹ Apaza, Mario, Op. Cit. p. 312.

arrendamientos o leasing. El arrendamiento es una forma de utilizar un activo sin comprarlo. Villacorta²⁰ lo define como “un contrato que tiene por objeto la cesión de bienes muebles o inmuebles adquiridos según las especificaciones del propio usuario a cambio de una contraprestación consistente en el abono periódico de una cuota destinada a la recuperación del costo del bien, excluido el valor de opción de compra final y la carga financiera”. En el Perú las operaciones de leasing están reguladas por el D. Leg. N° 299 Ley de Arrendamiento Financiero del 29-07-84.

Así mismo las **utilidades no distribuidas o retenidas**, constituyen una fuente de fondos a largo plazo para la empresa. Estos pueden invertirse en activos fijos que coadyuvan a la empresa con sus planes de expansión o para mantener su actual tasa de crecimiento.

ANÁLISIS FINANCIERO

Una de las funciones más importantes del administrador financiero es la planeación. Par formular planes debe ser capaz de evaluar la condición pasada y presente de la empresa.

“El análisis financiero es un instrumento de diagnostico empresarial que consiste en el establecimiento de las relaciones de las diversas cuentas que integran los Estados Financiera, utilizando las ratios financieras que sirven para evaluar aspectos favorables o desfavorables de la situación económica y financiera de la empresa en el pasado, en el presente o en el futuro. Los estados financieros son la base para realizar este análisis”.

²⁰ Villacorta, Armando (2001) Productos y Servicios Financieros Operaciones Bancarias, Pacífico Editores, Primera Edición, Lima, p. 374.

MÉTODOS DE ANÁLISIS FINANCIERO²¹

Los métodos de análisis financiero se consideran como los procedimientos utilizados para simplificar, separar o reducir los datos descriptivos y numéricos que integran los estados financieros, con el objeto de medir las relaciones en un solo periodo y los cambios presentados en varios ejercicios contables.

De acuerdo con la forma de analizar el contenido de los estados financieros, existen los siguientes métodos de evaluación:

Método de análisis vertical

Se emplea para analizar estados financieros como el Balance General y el Estado de Resultados, comparando las cifras en forma vertical. Para efectuar el análisis vertical hay dos procedimientos:

1. Procedimiento de porcentajes integrales: Consiste en determinar la composición porcentual de cada cuenta del Activo, Pasivo y Patrimonio, tomando como base el valor del Activo total y el porcentaje que representa cada elemento del Estado de Resultados a partir de las Ventas netas.

2. Procedimiento de razones simples: El procedimiento de razones simples tiene un gran valor práctico, puesto que permite obtener un número ilimitado de razones e índices que sirven para determinar la liquidez, solvencia, estabilidad, solidez y rentabilidad además de la permanencia de sus inventarios en almacenamiento, los periodos de cobro de clientes y pago

²¹ Gomez, Giovanni (2007): Análisis Financiero para la toma de decisiones, artículo publicado para Secretos en Red en <http://secretosenred.com/articles/3282/1/ANALISIS-FINANCIERO-PARA-LA-TOMA-DE-DECISIONES/Paacuteginal.html>, consultada el 25-01-08.

a proveedores y otros factores que sirven para analizar ampliamente la situación económica y financiera de una empresa.

Método de análisis horizontal

Es un procedimiento que consiste en comparar estados financieros homogéneos en dos o más periodos consecutivos, para determinar los aumentos y disminuciones o variaciones de las cuentas, de un periodo a otro. Este análisis es de gran importancia para la empresa, porque mediante él se informa si los cambios en las actividades y si los resultados han sido positivos o negativos; también permite definir cuáles merecen mayor atención por ser cambios significativos en la marcha.

A diferencia del análisis vertical que es estático porque analiza y compara datos de un solo periodo, este procedimiento es dinámico porque relaciona los cambios financieros presentados en aumentos o disminuciones de un periodo a otro. Muestra también las variaciones en cifras absolutas, en porcentajes o en razones, lo cual permite observar ampliamente los cambios presentados para su estudio, interpretación y toma de decisiones.

Procedimiento de análisis

- Se toman dos Estados Financieros (Balance General o Estado de Resultados) de dos periodos consecutivos, preparados sobre la misma base de valuación.
- Se presentan las cuentas correspondientes de los Estados analizados. (Sin incluir las cuentas de valorización cuando se trate del Balance General).

- Se registran los valores de cada cuenta en dos columnas, en las dos fechas que se van a comparar, registrando en la primera columna las cifras del periodo más reciente y en la segunda columna, el periodo anterior. (Las cuentas deben ser registradas por su valor neto).
- Se crea otra columna que indique los aumentos o disminuciones, que indiquen la diferencia entre las cifras registradas en los dos periodos, restando de los valores del año más reciente los valores del año anterior. (los aumentos son valores positivos y las disminuciones son valores negativos).
- En una columna adicional se registran los aumentos y disminuciones e porcentaje. (Este se obtiene dividiendo el valor del aumento o disminución entre el valor del periodo base multiplicado por 100).
- En otra columna se registran las variaciones en términos de razones. (Se obtiene cuando se toman los datos absolutos de los Estados Financieros comparados y se dividen los valores del año más reciente entre los valores del año anterior). Al observar los datos obtenidos, se deduce que cuando la razón es inferior a 1, hubo disminución y cuando es superior, hubo aumento.

Las ratios a razones financieras son índices que se obtienen de relacionar dos cuentas o grupos de cuentas de un mismo estado financiero o dos estados financieros diferentes. Por ejemplo, una razón financiera resulta de dividir la utilidad neta de un periodo entre los activos totales de la empresa. Una vez calculados se debe comparara con los mismos índices de otra

empresa del sector. De esta forma se pueden establecer diagnósticos comparativos sobre los resultados operativos y su situación financiera. Un índice financiero puede estar bien calculado, pero mientras no tenga un término de comparación no prestara ningún servicio.

Existen cinco grupos de razones financieras, a saber:

Razones de liquidez

Miden la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones corrientes.

Razones de actividad o rotación

Permite observar el manejo administrativo que da la gerencia de la empresa a los activos que se le ha confiado.

Razones de endeudamiento o apalancamiento

Miden la dependencia de la empresa de sus acreedores externos, la rotación de las propiedades planta y equipo y la rotación de activos corrientes.

Razones de rentabilidad

Consideradas como la de mayor importancia para los usuarios de la información financiera, miden la capacidad desarrollada por la empresa para producir ganancias.

Razones de valor de mercado de la empresa

Como su nombre lo indica estas razones miden el valor de la empresa, y permiten a los accionistas compararlas con las demás empresas del sector.

LOS RESULTADOS ECONÓMICOS-FINANCIEROS DE LA EMPRESA

Sabemos que la empresa, por medio del proceso de creación de valor, va generando un medio ambiente particular dentro y fuera de ella misma propicio para la obtención, por las personas que la integran, de sus propios objetivos particulares. Este microentorno, favorable al desarrollo de ciertos valores humanos, va extendiendo sus efectos a la sociedad entera, por medio de ese mecanismo amplificador y diseminador de la innovación ventajosa que constituye el mercado. La medición de los efectos intraempresariales de dicha actividad, el incremento de valor disponible para la organización, la denominamos medida del Resultado o, simplemente, Resultado²².

Una concepción más restringida, masivamente aceptada hoy tanto por los teóricos de la empresa como por los profesionales de la gestión, deriva del concepto de “renta” de Hicks²³. Profundamente arraigada en lo cuantitativo, esta visión se asocia con un tipo de medida que atiende exclusivamente a los aspectos financiero-contables y patrimoniales de la realidad empresarial. Esta segunda concepción se adapta justamente a lo que nos referimos cuando hablamos de resultados de la empresa.

El resultado contable es el resultado económico-patrimonial; es la variación de los fondos propios de una entidad, producida en determinado período

²² Sastre Peláez, F.L. (2006) "La empresa es su resultado - El beneficio editorial y la contabilidad del conocimiento" Tesis doctoral accesible a texto completo en <http://www.eumed.net/tesis/2006/flsp/>

²³ Hicks (1968). En función de esta teoría se define el resultado como “el incremento en el neto patrimonial obtenido en un periodo, manteniendo intacto el neto patrimonial inicial”. Salas (1992): 34

como consecuencia de sus operaciones de naturaleza presupuestaria y no presupuestaria. Este resultado se determina considerando la diferencia entre los ingresos y los gastos producidos en el período de referencia. El resultado presupuestario es la diferencia entre la totalidad de ingresos presupuestarios realizados durante el ejercicio, excluidos los derivados de la emisión y creación de pasivos financieros, y la totalidad de gastos presupuestarios del mismo ejercicio, excluidos los derivados de la amortización y reembolso de pasivos financieros

Keown y colaboradores²⁴ distinguen entre Resultado Bruto y Resultado Neto de la siguiente manera:

Resultado Bruto: la facturación de la empresa correspondiente a sus productos o servicios menos el costo de producción o de adquisición de los mismos.

Resultado Neto: cifra que representa los beneficios o pérdidas de una compañía durante un periodo. También representan las ganancias disponibles para los accionistas ordinarios y privilegiados de la compañía.

También los mismos autores conceptúan a los **Resultados de Explotación**²⁵, señalando que constituyen los beneficios obtenidos de las ventas menos el total de los gastos de operación, denominado también Beneficios antes de Intereses e impuestos (EBIT); como también al **Resultado Neto Disponible para Accionistas Ordinarios** (resultado neto) que es el resultado que puede distribuirse a los propietarios de la compañía o

²⁴ Keown, A., Petty W., Scott D. y Martin, J. (1999). Introducción a las Finanzas. La práctica y la lógica de la dirección financiera. Prentice Hall, 2da. Edición, Madrid. p. 626.

²⁵ Keown y otros. Op. Cit. p. 618.

revertirse en la compañía, siempre, por supuesto, que exista saldo disponible para hacerlo.

Apaza²⁶, al referirse a Resultados, menciona que la *cifra contable de utilidades*, es sólo una aproximación del resultado real. Esto se debe a las siguientes razones.

- Es imposible cuantificar exactamente el valor inicial y final de los elementos patrimoniales.
- El principio de prudencia valorativa impone un tratamiento desigual de ingresos y gastos. La auditoría vela porque las utilidades sean “prudentemente” estimados.
- La *cifra de utilidades* es importante para: a) evaluar la calidad de la gestión, y b) calcular el impuesto a la renta, lo que puede incluir a la gerencia a manipularla lícita (aplicando criterios contables aceptables) o ilícitamente (aplicando criterios contables inaceptables), tanto para presentar una imagen más favorable (mayores utilidades) como para reducir la fiscalidad (menores utilidades).

El Estado de Resultados

El estado de resultados mide el desempeño a lo largo de un periodo específico, digamos un año. La definición contable del término ingreso es el siguiente:

Ingresos – Gastos = Beneficios

²⁶ Apaza, Mario (2003). Elaboración, Análisis e Interpretación de Estados Financieros. Diagnóstico Empresaria, Editora y distribuidora Real S.R.L., Lima. p. 576

El estado de resultados generalmente incluye varias secciones. La sección operativa reporta los ingresos y los gastos de las principales operaciones. Entre otras cosas, la sección no operativa del estado de resultados, incluye todos los costos de financiamiento, tales como los gastos por intereses. Generalmente una segunda sección reporta como una partida separada la cantidad de impuestos que se gravarán sobre los ingresos. El último renglón del estado de resultados es la línea que representa al fondo, es decir, la utilidad neta, la cual a menudo se expresa con una cierta cifra por acción de capital común, es decir, como utilidad por acción²⁷.

Por su parte Keown y colaboradores²⁸, denominan al Estado de Resultados como Cuenta de Resultados, para referirse al mismo tema y señalan que esta mide los resultados contables de las operaciones de una empresa en un periodo específico, normalmente un año. Es útil pensar en la Cuenta de Resultados como un resumen de los cuatro tipos siguientes de actividades:

1. El costo de vender los productos o servicios.
2. El costo de producir los bienes y servicios vendidos.
3. Los gastos incurridos por el marketing y distribución de los productos o servicios para el cliente, junto con los gastos de explotación de los mismos.
4. Los costos financieros de hacer negocios, por ejemplo, el interés pagado a los acreedores y dividendos pagados a los accionistas preferentes.

²⁷ Ross, S, Westerfield, R, Jaffe, J. (2000). Finanzas Corporativas, Mc Graw Hill, 5ta edición, México. p. 76

²⁸ Keown y otros. Op. Cit. p. 76.

En nuestro medio, al Estado de Resultados lo llamamos Estado de Ganancias y Pérdidas, y como señala Apaza²⁹ éste es un resumen de los ingresos y gastos (operativos y no operativos) durante un determinado período de tiempo, que explica la generación de utilidad (o pérdida) de la empresa. Un formato utilizando más frecuentemente es el siguiente:

ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS

VENTAS NETAS

- COSTO DE VENTAS

UTILIDAD BRUTA

- GASTOS OPERATIVOS (Gastos de ventas, administración, etc.)

UTILIDAD ANTES DE INTERESES E IMPUESTOS (U.A.I.I.) o

UTILIDAD OPERATIVA

- GASTOS FINANCIEROS

+ INGRESOS FINANCIEROS

± PARTIDAS EXCEPCIONALES

UTILIDAD ANTES DE PARTICIP. IMPUESTOS (U.A.I.)

- IMPUESTOS

UTILIDAD DESPUES DE IMPUESTOS (U.D.I.) o UTILIDAD NETA
(U.N.)

²⁹ Apaza, Mario. (2001). Análisis Económico Financiero y clasificación de riesgos de empresas en el Perú, Marketing Editores, Lima. p. 66.

2.3. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS

Decisiones de financiamiento

Esta referida a la mejor manera de adquirir los fondos necesarios.

Decisiones de inversión

“Es la más importante de las tres principales decisiones de la empresa.

Comienza con la determinación de la cantidad total de activos que se necesita para mantener la empresa”.³⁰

Factores de mercado

Son todos aquellos factores que intervienen en el mercado, como son: demanda, tecnología, tasas de interés, plazos, etc. que deben ser analizados para una adecuada toma de decisiones.

Fuentes de financiamiento

Las fuentes de financiamiento, son los medios de donde se obtienen los recursos financieros.

Gestión Financiera

“La administración financiera se interesa en la adquisición, financiamiento y administración de activos, con una meta global en mente”³¹.

³⁰ VAN HORNE James C. Fundamentos de Administración Financiera. Novena edición. Pag.2

³¹ VAN HORNE, James C. Fundamentos de Administración financiera, Novena edición, p.2

Planeación financiera

Proyección de las ventas, ingresos y activos, basada en estrategias alternativas de producción y comercialización, así como en la determinación de los recursos necesarios para lograr estas proyecciones.³²

Resultados

Representan las utilidades o pérdidas obtenidas, fruto de las operaciones realizadas. Se determina considerando la diferencia entre los ingresos y los gastos producidos en el período de referencia.

³² SCOTT Besley – BRIGHAM Eugene F. (2001). Fundamentos de Administración Financiera. Décimo segunda edición. México. p.151

III. METODOLOGÍA

3.1. TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

El estudio realizado fue de tipo descriptivo – explicativo y el método de investigación fue inductivo y deductivo.

El diseño que se empleó para el presente estudio fue: No Experimental, Transeccional y Descriptivo - Explicativo. No experimental, porque no se manipularon deliberadamente las variables, y los sujetos fueron observados en su ambiente natural, en su realidad. Transeccional, porque los datos se recolectaron en un solo momento, en un tiempo único y su propósito fue describir variables y analizar su incidencia o interrelación en un momento dado y descriptivo – correlacional, porque las variables se midieron en un grupo de personas u objetos y se proporcionaron su descripción, así como se describieron las relaciones o asociación entre las variables en un momento determinado.

3.2. PLAN DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN Y/O DISEÑO ESTADÍSTICO

- Población

La presente investigación fue realizada en el Departamento de Ancash, específicamente en la ciudad de Huaraz, y la población sujeta a estudio fueron las empresas de transportes de pasajeros que prestan servicios de Huaraz a Lima por intermedio de los gerentes y/o directivos de las mencionadas empresas.

Para ello se consideró la información y estadísticas de la Dirección General de Transporte y circulación Terrestre (DGTyCT) de Huaraz que indican la inscripción de 21 empresas dedicadas a este servicio.

La población de informantes para la presente investigación consistió en: 21 gerentes y 21 responsables o administradores financieros de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima.

- Muestra

La muestra de empresas de transporte interprovincial de pasajeros consistió en 21, que corresponde al total de la población, es decir se tomó una muestra censal; consiguientemente se tomó, también, una muestra censal para los informantes de la presente investigación, es decir 21 gerentes y 21 responsables de las áreas financieras de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima.

3.3. INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

Dadas las variables, para obtener los datos necesarios se requirió los siguientes instrumentos de investigación:

- a) El análisis documental; teniendo como fuentes libros o informes y otros documentos de las empresas interprovinciales de transportes de pasajeros Huaraz – Lima.
- b) La técnica de la entrevista, utilizando como instrumento una guía de entrevistas, teniendo como informantes a los funcionarios de las empresas de transportes.

- c) La técnica de la encuesta; utilizando como instrumento un cuestionario; recurriendo como informantes a los funcionarios y personal de las empresas de transportes.

3.4. PLAN DE PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LA INFORMACIÓN

Forma de Tratamiento de los Datos

Los datos obtenidos mediante la aplicación de las técnicas e instrumentos antes indicados, recurriendo a los informantes o fuentes también ya indicados, fueron incorporados al programa computarizado de Ofimática.; y con ellos se hicieron, cuando menos, los cruces que consideran las hipótesis específicas; y, con precisiones porcentuales, ordenamiento de mayor a menor, y con indicadores estadístico; fueron presentados como informaciones en forma de cuadros, gráficos, etc.

Forma de Análisis de la Información

Con respecto a las informaciones presentadas como resúmenes, cuadros, gráficos, etc. se formularon apreciaciones objetivas.

Las apreciaciones correspondientes a informaciones del dominio de variables que han sido cruzadas en una determinada hipótesis, serán usadas como premisas para contrastar esa hipótesis.

El resultado de la contrastación de cada hipótesis (que pueda ser prueba total, prueba y disprueba parciales o disprueba total) dio base para formular una conclusión parcial (es decir que tendremos tantas conclusiones, parciales como hipótesis específicas hayamos planteado).

Las conclusiones parciales, a su vez, se usaron como premisas para contrastar la hipótesis general.

El resultado de la contrastación de la hipótesis global, (que también puede ser prueba total, prueba y disprueba parciales o disprueba total) nos dio base para formular la conclusión general de la investigación.

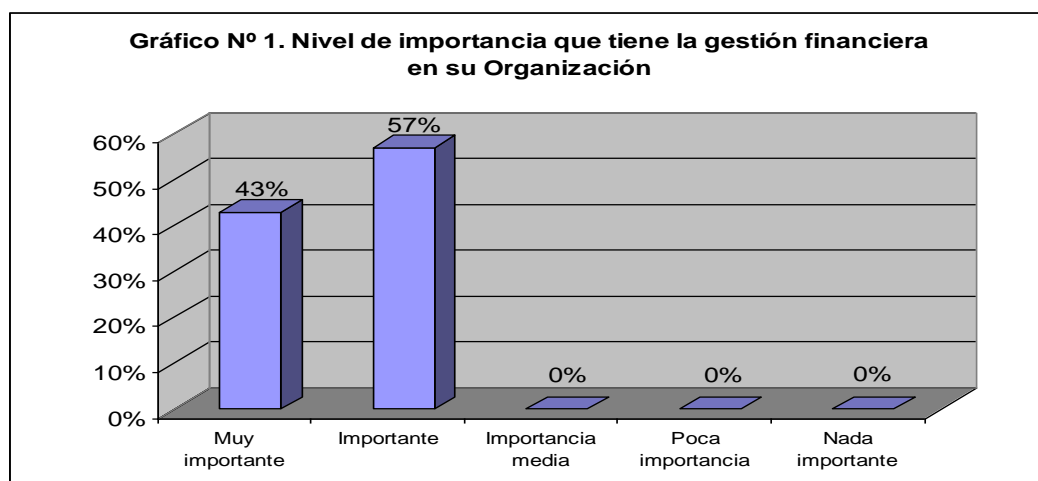
IV. RESULTADOS

Los resultados de la presente investigación se muestran en gráficos y cuadros; los mismos que están ordenados en concordancia a las variables estudiadas.

El primer grupo de los resultados muestra las respuestas a los cuestionarios aplicados a los gerentes y a los responsables de las áreas financieras de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima; mientras que en un segundo grupo se muestra los resultados del análisis documental (estados financieros) de algunas de las empresas sometidas al estudio.

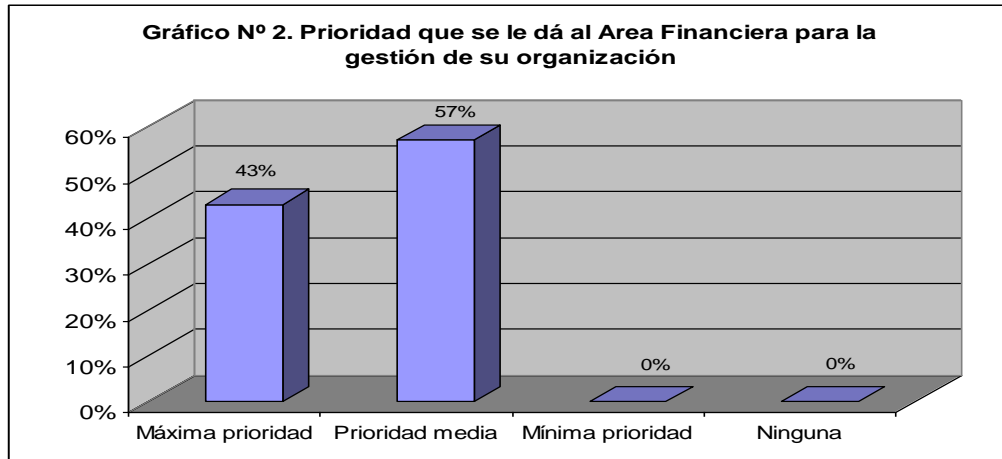
4.1. RESULTADOS CON RESPECTO A LA VARIABLE GESTION FINANCIERA

Resultados obtenidos a partir de la aplicación de Cuestionario a Gerentes de las Empresas de Transporte Interprovincial de Pasajeros Huaraz-Lima



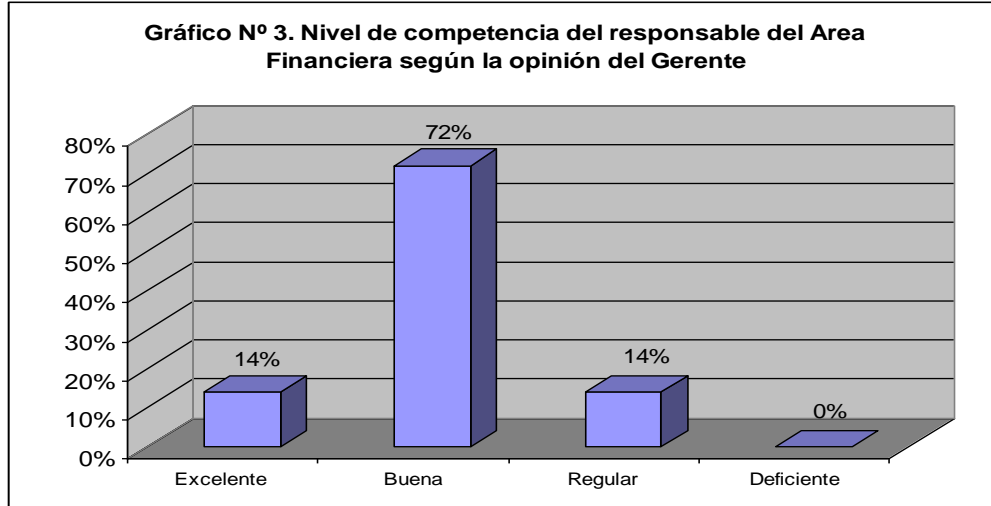
Interpretación:

En el gráfico N° 1, se puede apreciar la importancia que se da la gestión financiera por parte de la gerencia, y según los encuestados un 43% está de acuerdo como muy importante y un 57% como importante.



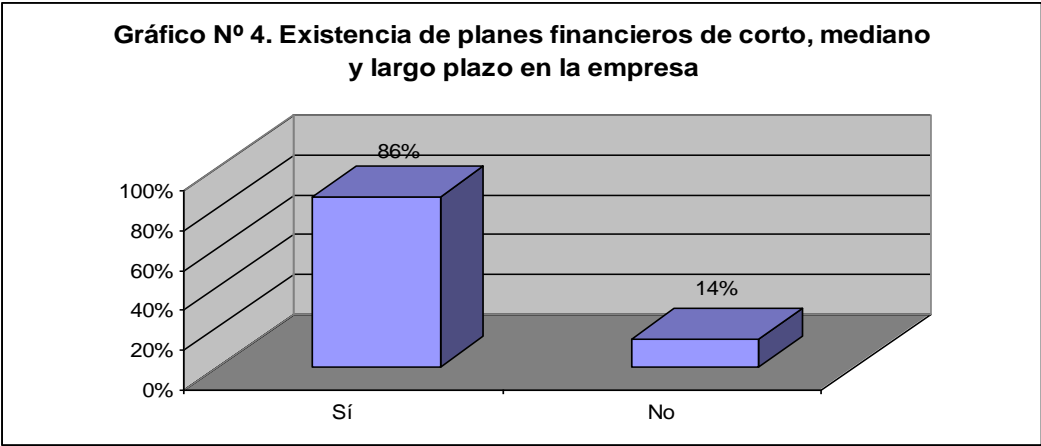
Interpretación:

En el gráfico N° 2, se destaca la prioridad del Área Financiera con relación a las demás; es decir, los encuestados señalan en un 43% como de máxima prioridad mientras que 57% señala que es de prioridad media, para la gestión de la organización.



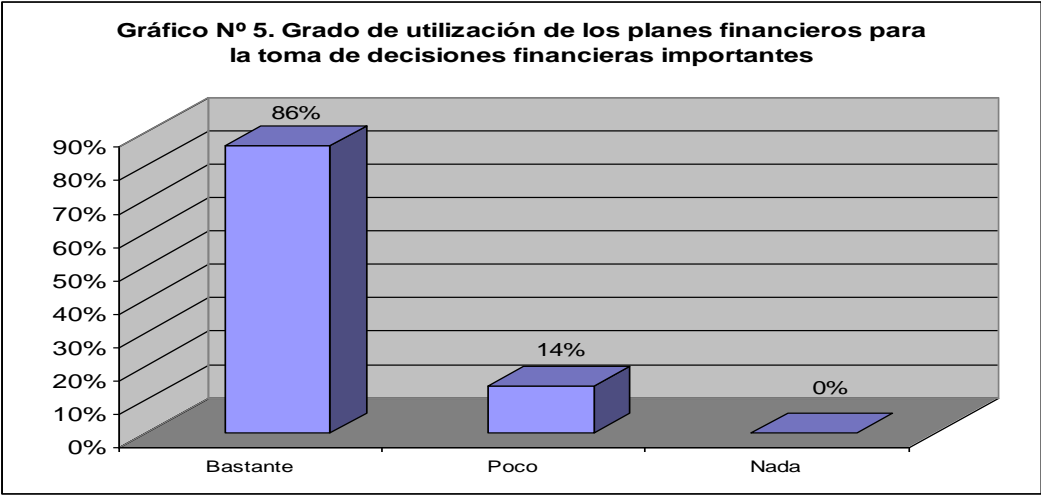
Interpretación:

Como se puede apreciar en el gráfico N° 3, para el 72% de los gerentes encuestados el nivel de competencia del responsable del área financiera está en un nivel de bueno; comparten los calificativos de excelente y regular con un 14% cada uno, en su nivel de desempeño.



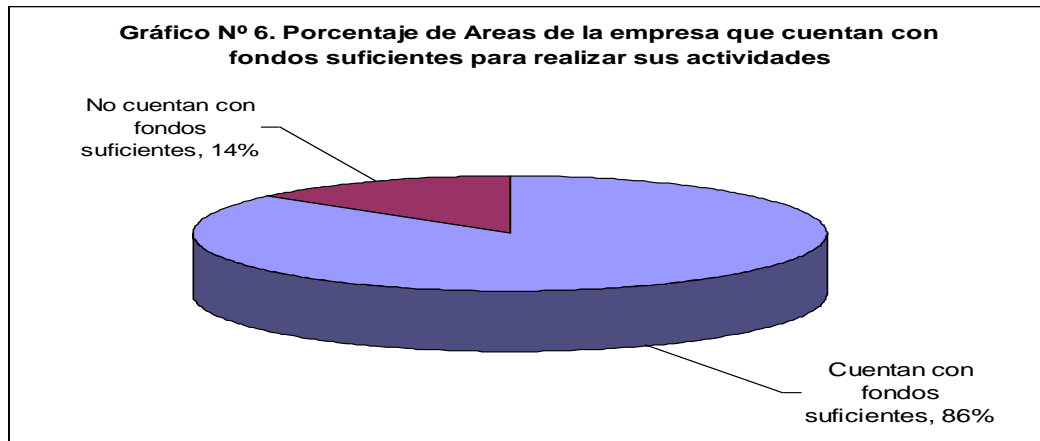
Interpretación:

De acuerdo a la opinión de los gerentes, un 86% de ellos señalan que si existen planes financieros de corto, mediano y largo plazo en la empresa; y solamente un 14% señaló que no existen, tal como se muestra en el gráfico N° 4.



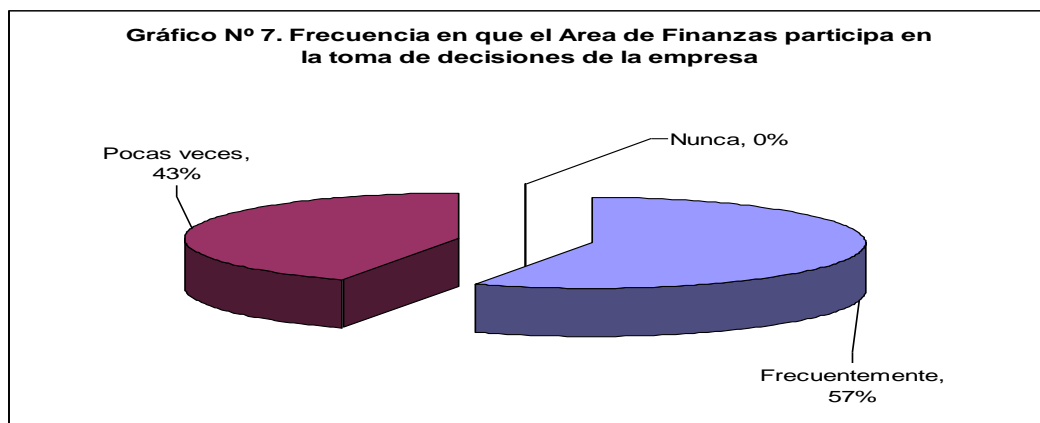
Interpretación:

De acuerdo con el gráfico N° 5, se observa que el 86% de los gerentes encuestados señala que los planes financieros de corto, mediano y largo plazo se utilizan bastante y solo un 14% de los mismos manifiesta que se éstos se utilizan poco.



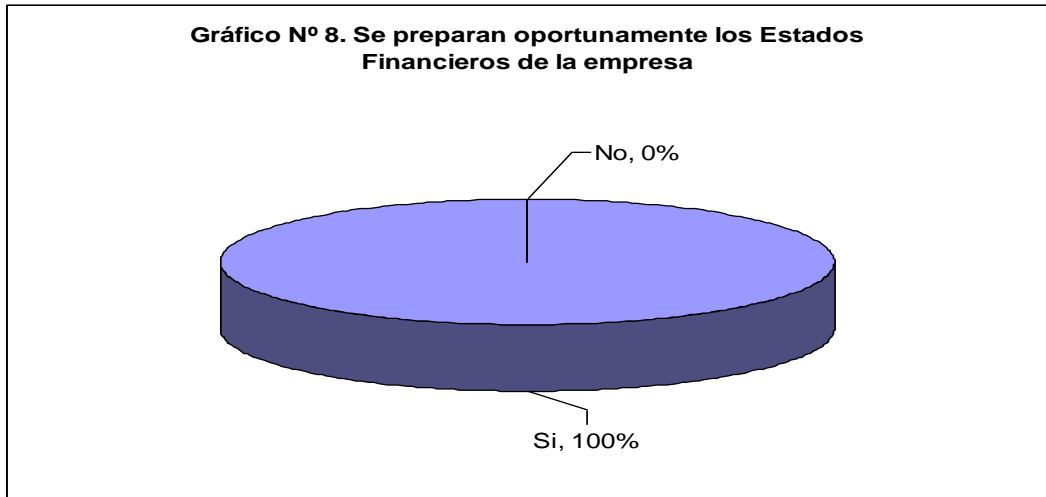
Interpretación:

Respecto a si las áreas de la empresa cuentan con los fondos suficientes para realizar sus actividades, tal como se muestra en el gráfico N° 6, el 86% de los encuestados manifiestan que si cuentan con éstos fondos y solo el 14% de los mismos no cuentan con ellos.



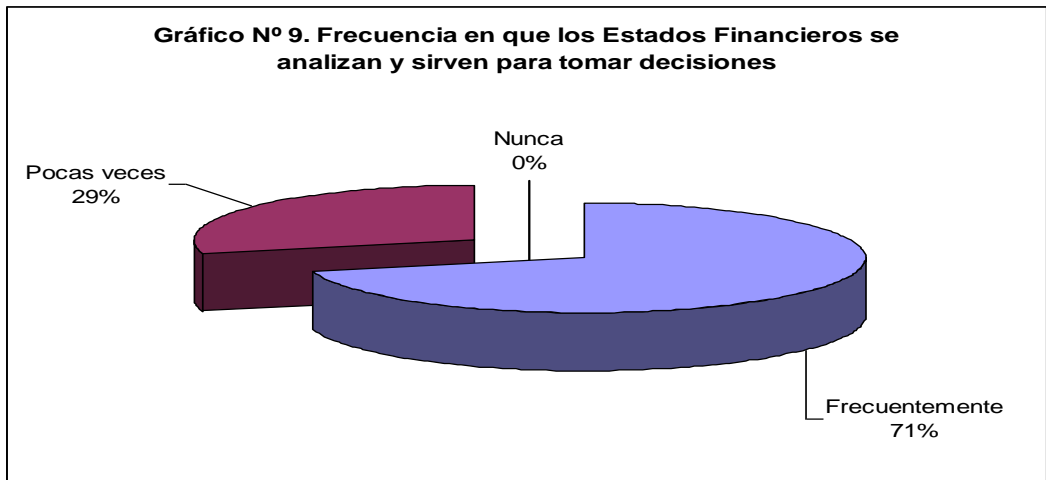
Interpretación:

Con relación a la frecuencia de participación del Área Financiera en la toma de decisiones de la empresa; en el gráfico N° 7 se puede apreciar que los gerentes opinan en un 57% que lo hacen frecuentemente, mientras que pocas veces es señalado por un 43% de los mismos.



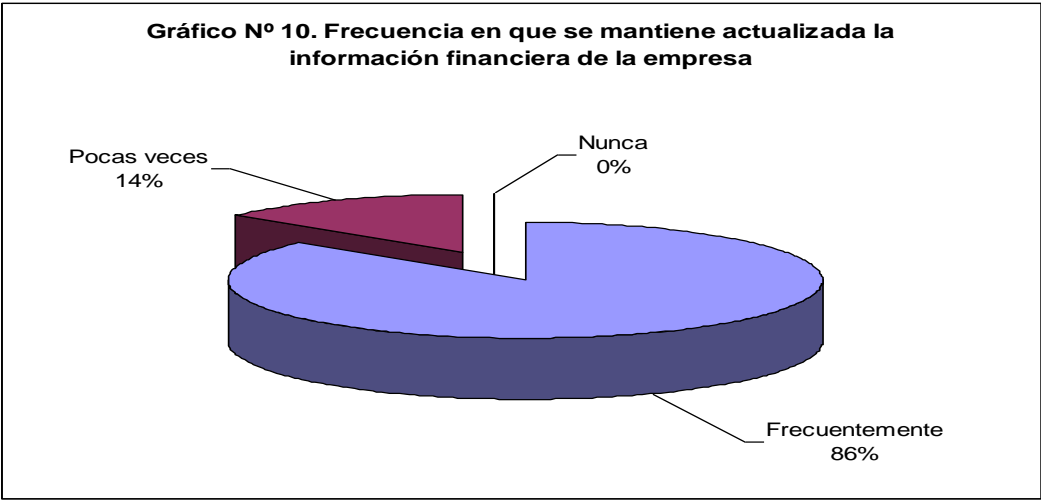
Interpretación:

En el gráfico N° 8, se observa que los estados financieros son preparados oportunamente para un 100% de los encuestados.



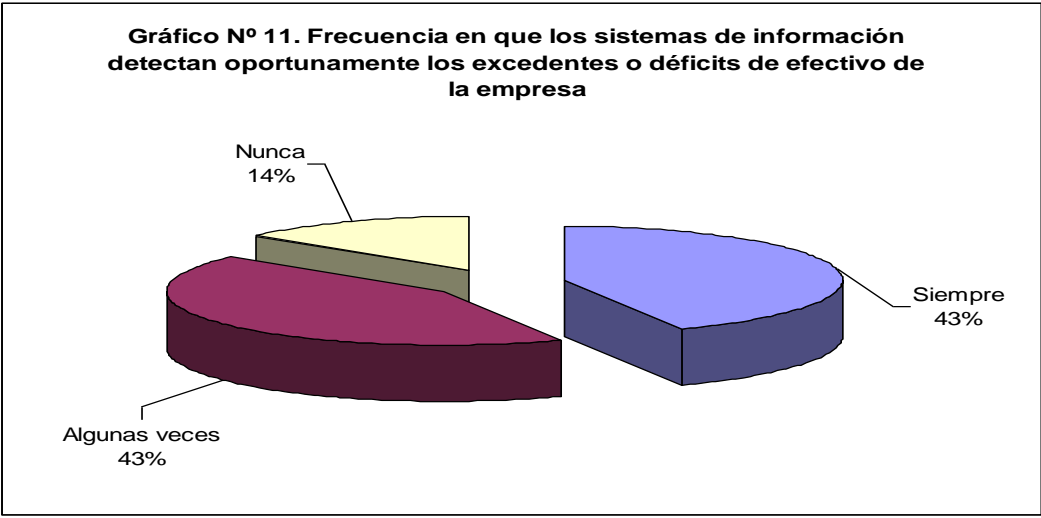
Interpretación:

Tal como se muestra en el gráfico N° 9, los estados financieros se analizan y sirven para tomar decisiones frecuentemente en opinión del 71% de los encuestados y pocas veces para un 29% de ellos.



Interpretación:

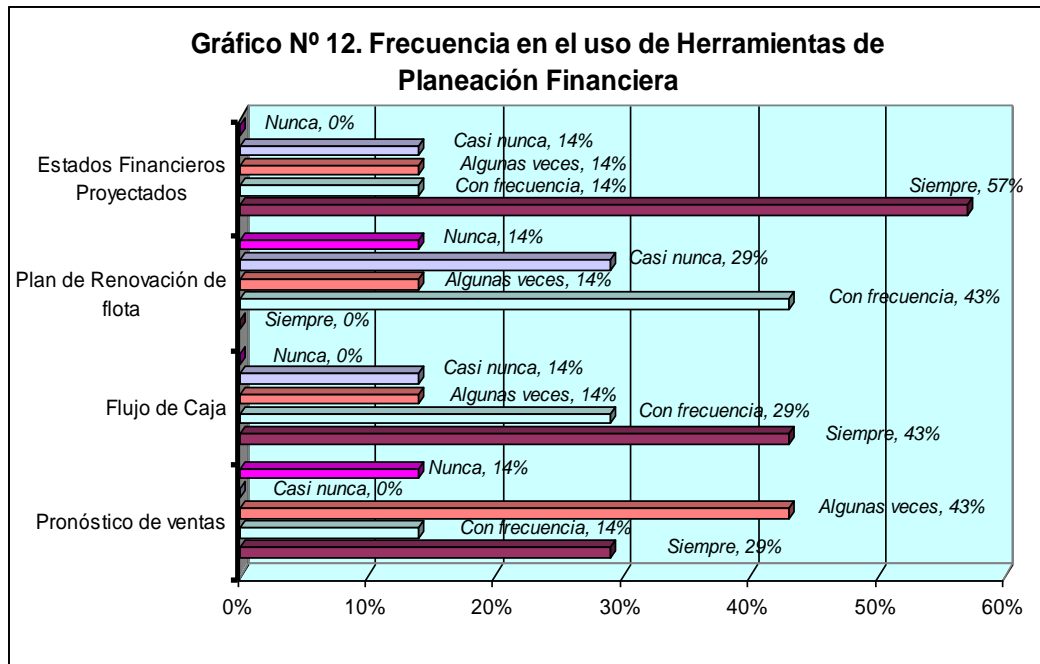
Respecto a la actualización de la información financiera, de acuerdo al gráfico N° 10, ésta se mantiene frecuentemente para un 86% de los gerentes y pocas veces para el 14% de ellos.



Interpretación:

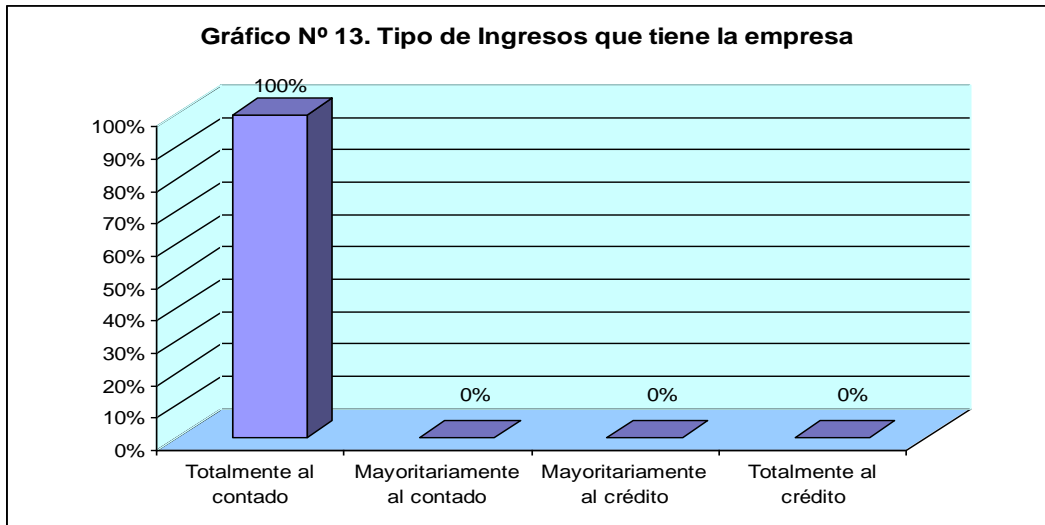
En el gráfico N° 11, se puede apreciar los resultados respecto a si los sistemas de información financiera permiten detectar los excedentes o déficits de efectivo de su empresa, siendo para el 43% de los encuestados la respuesta de siempre y algunas veces, mientras que nunca para el 14% de los mismos.

Resultados obtenidos a partir de la aplicación de Cuestionario dirigido a Gerentes Financieros o Responsables de las Áreas Financieras de las Empresas de Transporte Interprovincial de Pasajeros Huaraz-Lima



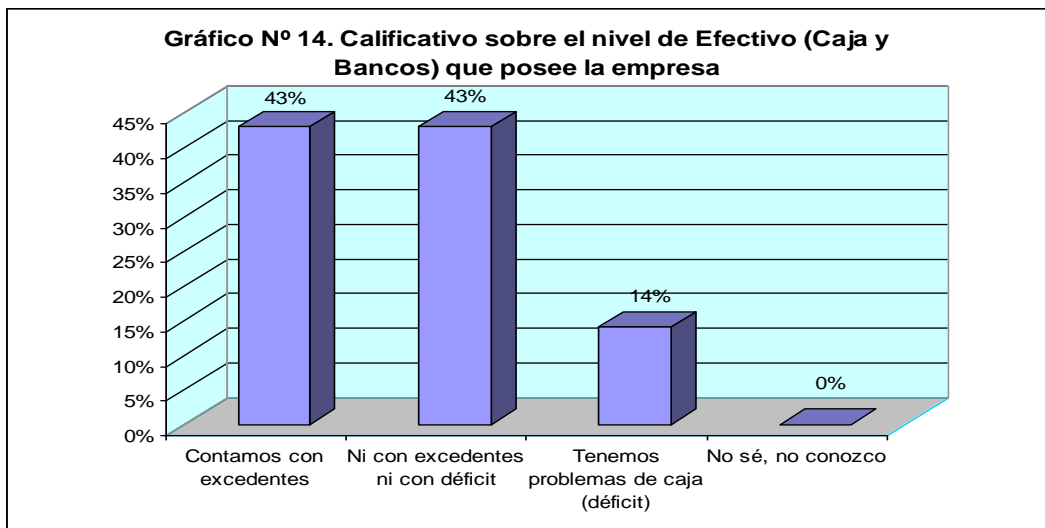
Interpretación:

De acuerdo al gráfico N° 12, la frecuencia en el uso de herramientas de Planeación Financiera, los resultados que se pueden destacar, según manifiestan los encuestados son: “siempre”, los estados financieros proyectados (57%) y los flujos de caja (43%); “con frecuencia”, los planes de renovación de flota (43%); y “algunas veces”, los pronósticos de ventas (43%).



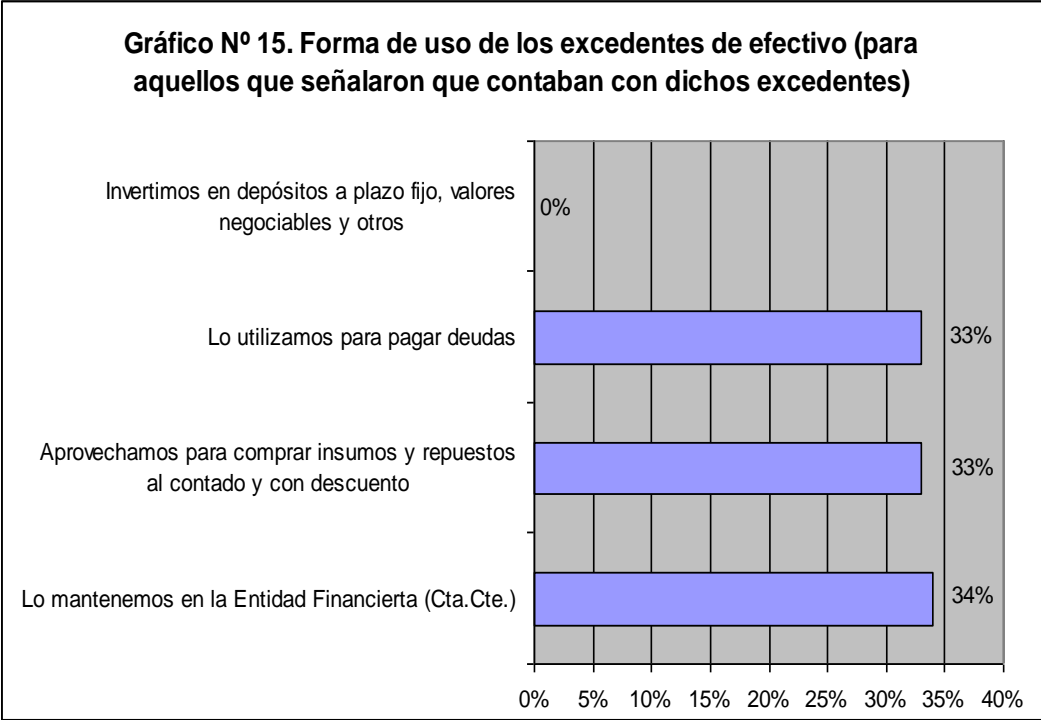
Interpretación:

Conforme se puede apreciar en el gráfico N° 13, los ingresos que tienen estas empresas, son para el 100% de los encuestados totalmente al contado.



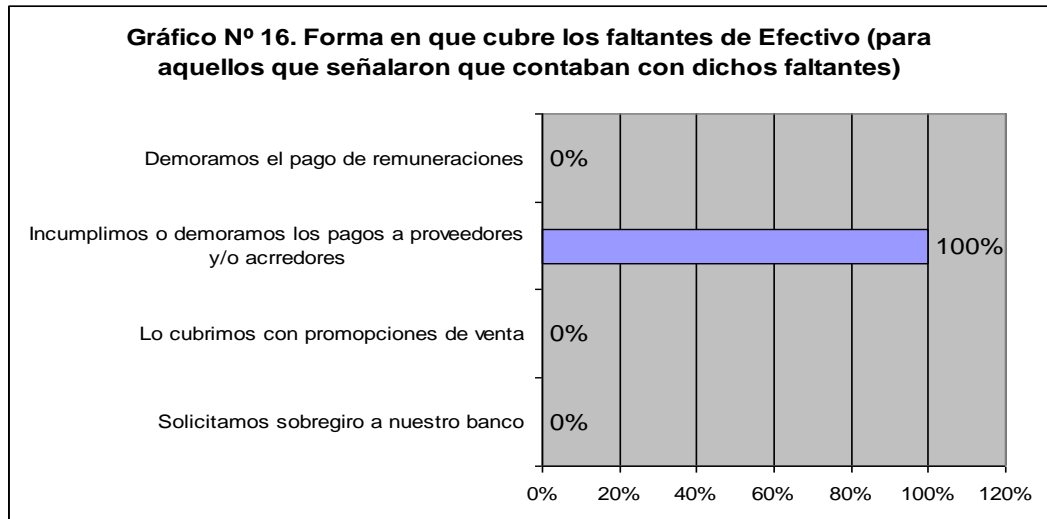
Interpretación:

En el gráfico N° 14, los responsables de las áreas financieras señalan en un 43% que las empresas de transporte interprovincial de pasajeros cuentan con excedentes de efectivo; similar porcentaje de encuestados señalan que no tienen ni excedentes ni déficit de efectivo y solo para el 14% de los mismos las empresas tienen problemas de efectivo.



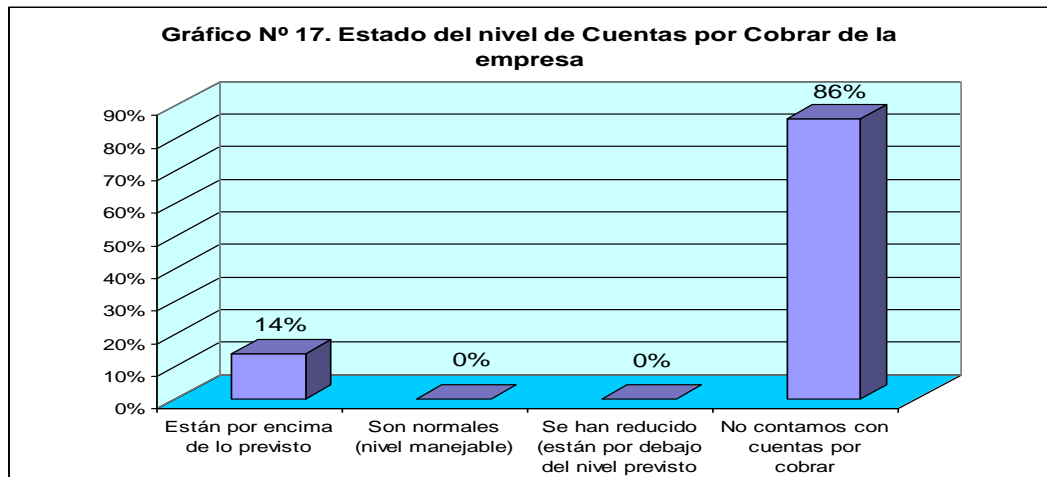
Interpretación:

En el gráfico N° 15 se puede apreciar que para aquellos responsables de las áreas financieras que señalaron que contaban con excedentes de efectivo, lo utiliza para pagar deudas, aprovecha para comprar insumos y repuestos al contado y con descuento y lo mantiene en una entidad financiera, con 33%, 33% y 34% respectivamente.



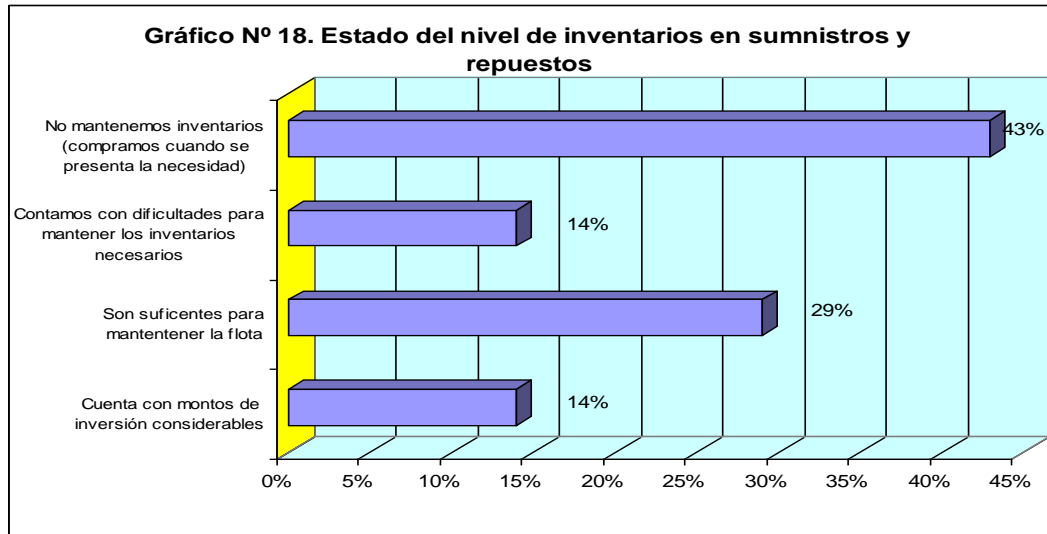
Interpretación:

Para aquellos responsables de las áreas financieras que respondieron que cuentan con déficit de caja, la forma como cubren estos déficits es incumpliendo o demorando los pagos a proveedores y/o acreedores en un 100%, como lo muestra el gráfico N° 16.



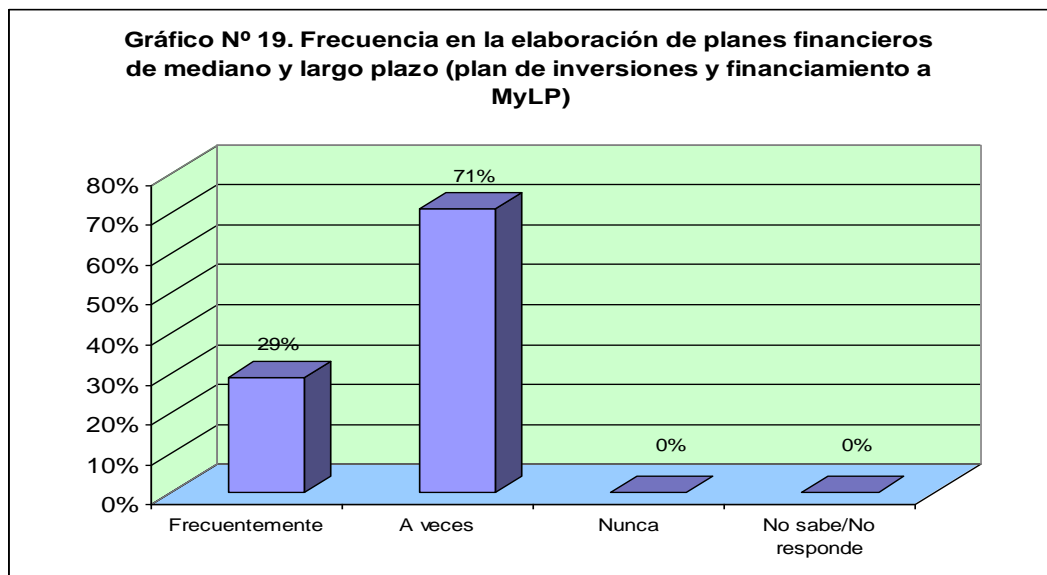
Interpretación:

Con relación al estado del nivel de cuentas por Cobrar, como se muestra en el gráfico N° 17, el 86% de los encuestados señalaron que no cuentan con Cuentas por Cobrar, mientras que un 14% manifestó que éstas están por encima de lo previsto.



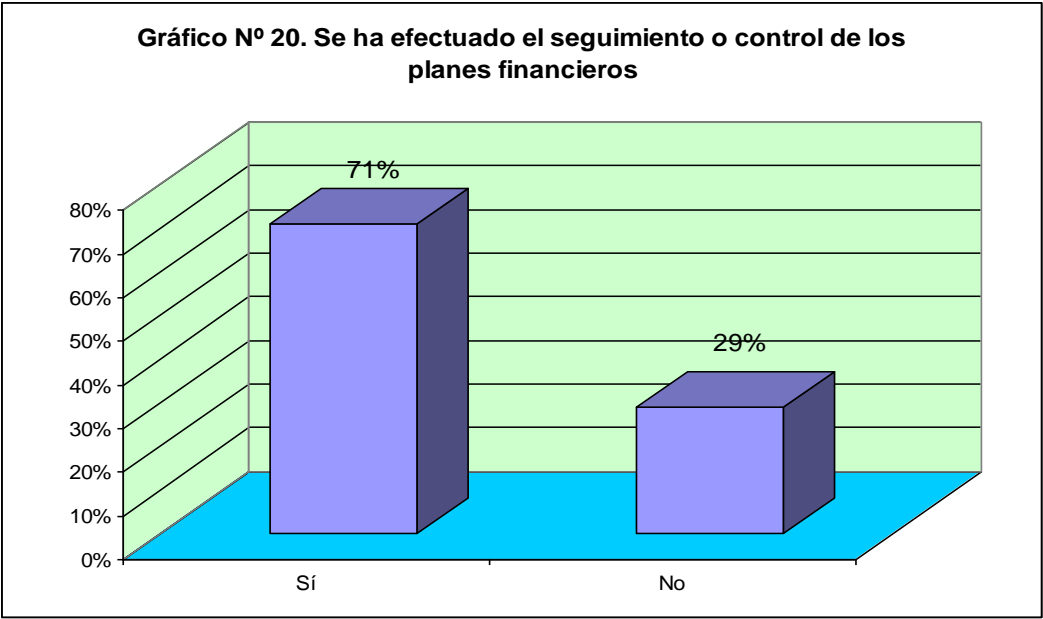
Interpretación:

De acuerdo al gráfico N° 18, para un 43% de los encuestados, las empresas no mantienen inventarios o compran cuando se presenta la necesidad; en ese orden, para el 29% de los mismos los inventarios son suficientes para mantener la flota.



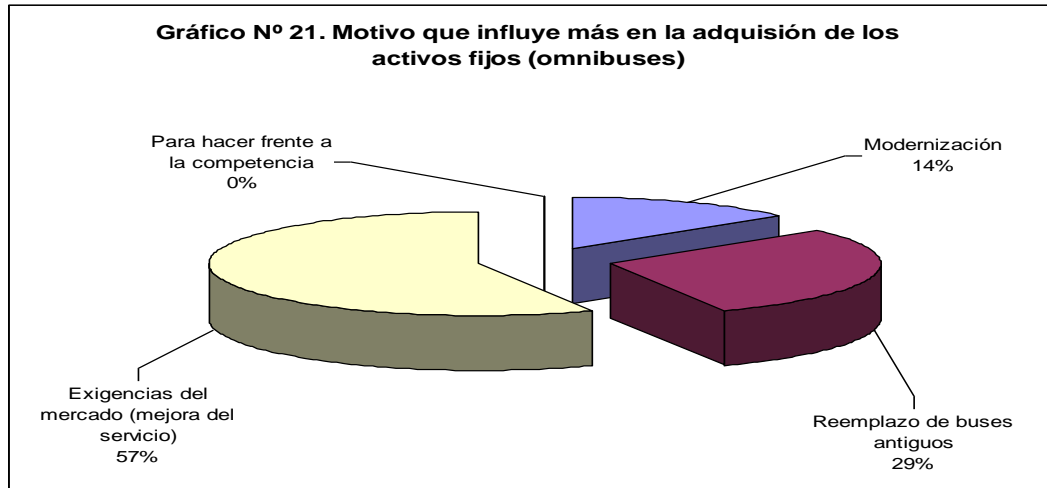
Interpretación:

Para el 71% de los responsables de las áreas financieras, a veces se elaboran planes de mediano y largo plazo (de inversión y financiamiento); mientras que el 29% lo hace frecuentemente, en concordancia con el gráfico N° 19.



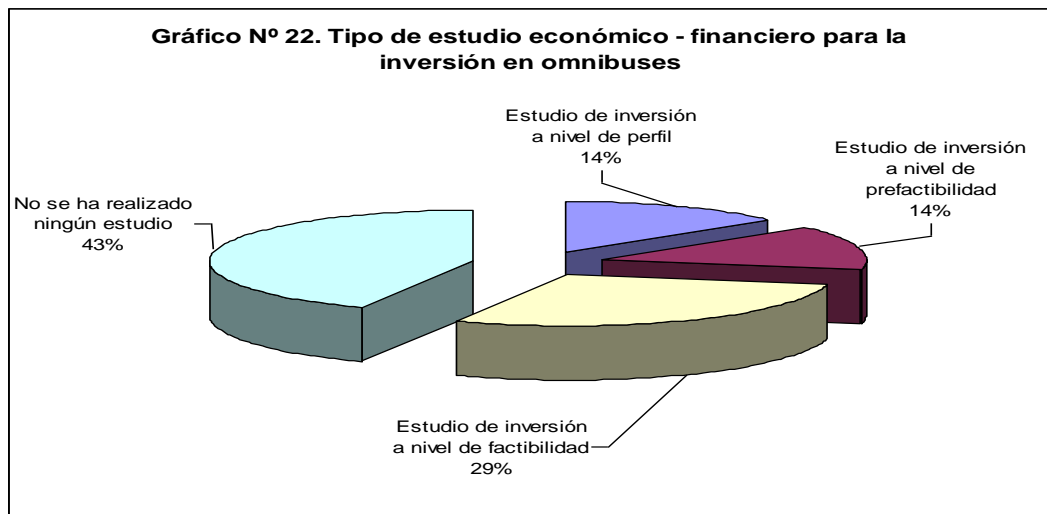
Interpretación:

De acuerdo al gráfico N° 20, el 71% de los encuestados manifiesta que, si ha efectuado seguimiento o control de los planes financieros, mientras que el 29% no la ha hecho.



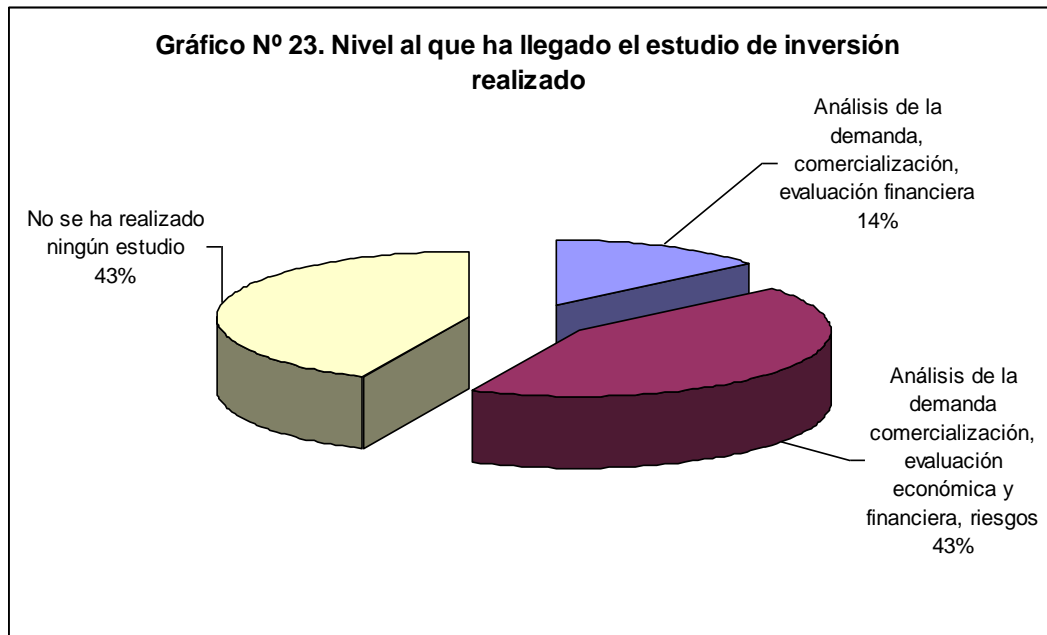
Interpretación:

Los motivos que influyen en la adquisición de los activos fijos se destaca en el grafico N° 21. Para el 57% de los encuestados influye las exigencias del mercado (mejora del servicio), reemplazo (29%) y modernización (14%).



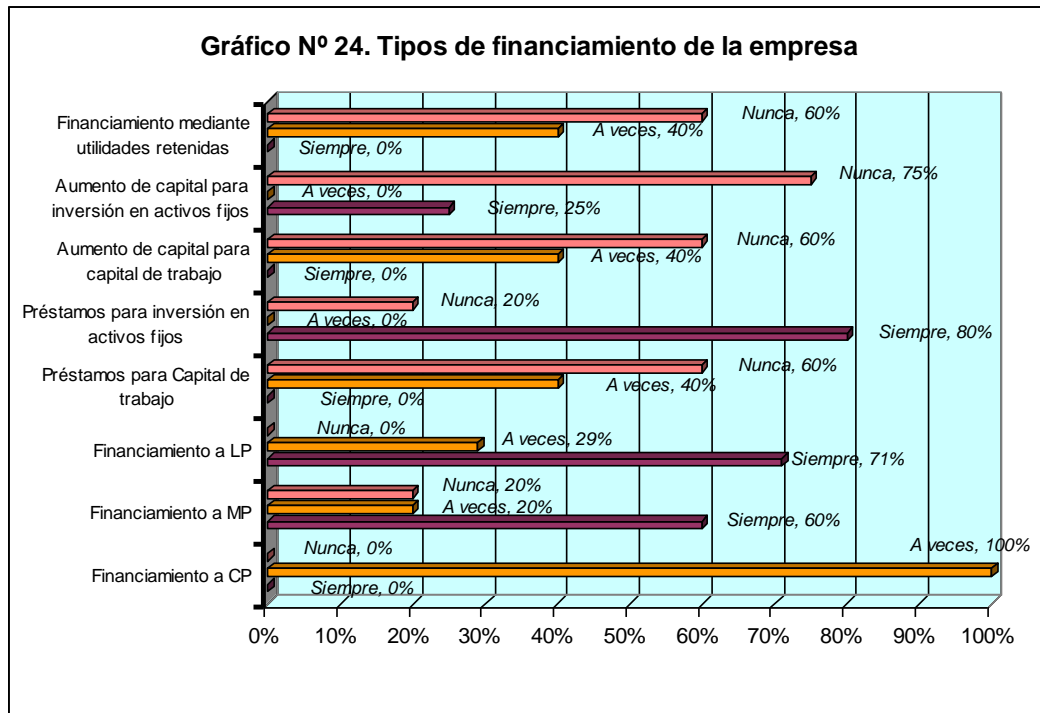
Interpretación:

En el gráfico N° 22 se puede apreciar que para el 43% de los encuestados no se realiza estudios para invertir en omnibuses; para el 29% se hace un estudio de inversión a nivel de factibilidad; mientras que se hacen estudios a nivel de perfil con el 14% de las respuestas y de prefactibilidad también para el 14% de los encuestados.



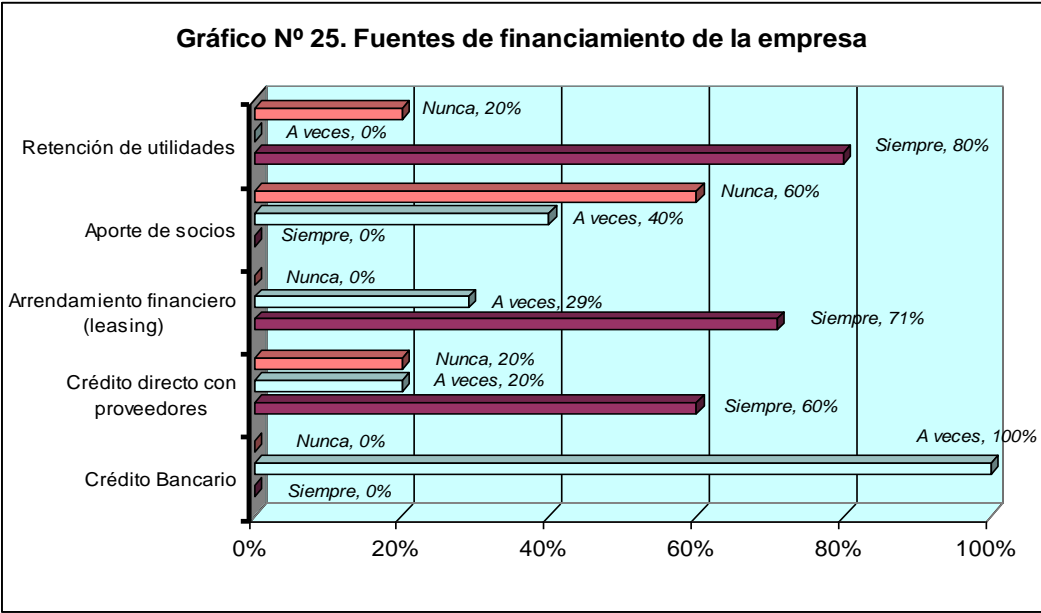
Interpretación:

Respecto al nivel al que ha llegado el estudio de inversión, para el 43% de los encuestados se ha hecho análisis de la demanda, comercialización, evaluación económica y financiera y riesgos; para el 14% se ha hecho el análisis de la demanda, comercialización y evaluación financiera; mientras que para el restante 43% de los encuestados no se ha realizado ningún estudio para la inversión en omnibuses; como se puede observar en el gráfico N° 23.



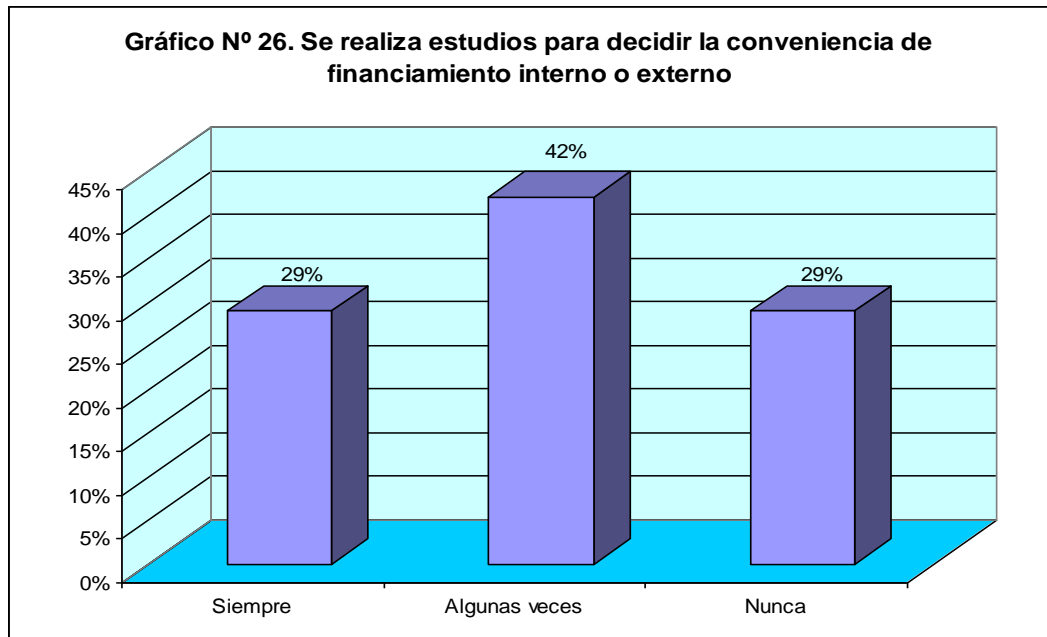
Interpretación:

El gráfico N° 24 muestra los resultados respecto a los tipos de financiamiento que utilizan las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz-Lima. De acuerdo a la apreciación de los responsables de las áreas financieras, los tipos de financiamiento que mayormente utilizan son: préstamos para inversión en activos fijos (siempre, 80%), financiamiento a largo plazo (siempre, 71%) y financiamiento a mediano plazo (siempre, 71%); mientras que los tipos de financiamiento que usan menos se encuentran: financiamiento mediante utilidades retenidas (nunca, 60%), aumento de capital para inversión en activos fijos (nunca, 75%), aumento de capital para capital de trabajo (nunca, 60%) y préstamos para capital de trabajo (nunca, 60%). A veces utiliza financiamiento a corto plazo, cuyas respuestas ha sido en un 100%.



Interpretación:

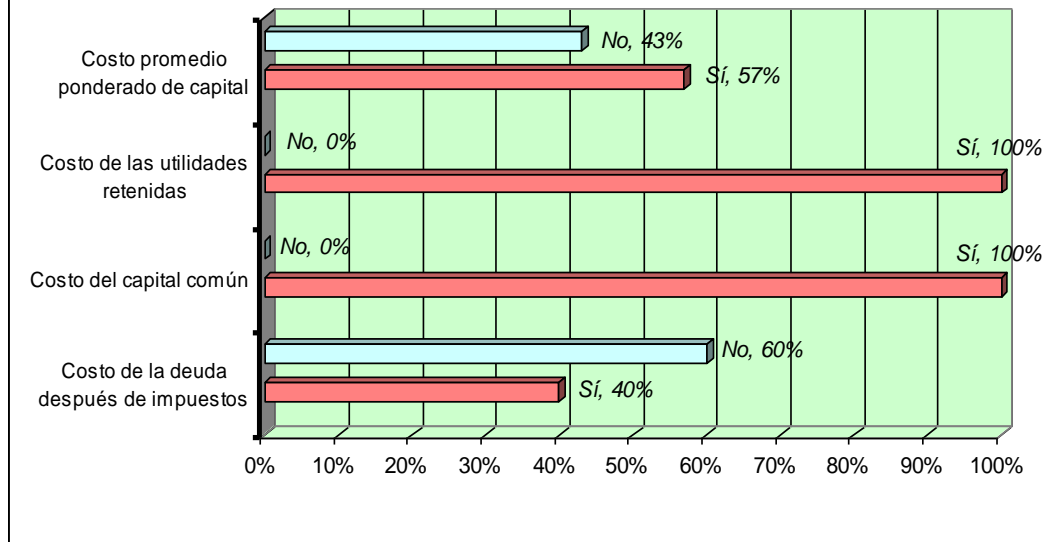
Entre las fuentes de financiamiento que se pueden destacar de acuerdo a lo manifestado por los encuestados, son retención de utilidades (siempre, 80%); Arrendamiento Financiero o leasing (siempre, 71%) y crédito directo de proveedores (siempre, 60%), de acuerdo al gráfico N° 25.



Interpretación:

En el gráfico N° 26 se puede apreciar que 42% de las empresas a veces realizan estudios para decidir la conveniencia de un financiamiento externo o interno; mientras que el 29% señala que “siempre”, como también “nunca” con el 29%.

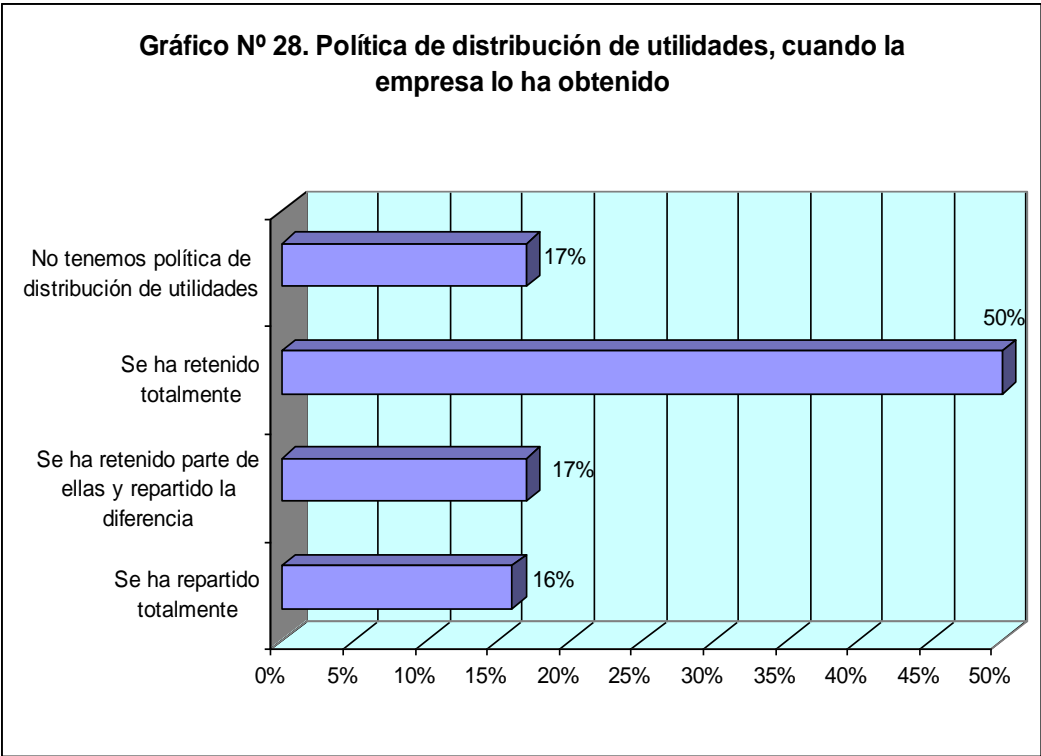
Gráfico N° 27. Se realiza estimaciones sobre el costo de capital según el tipo de componente



Interpretación:

El gráfico N° 27, muestra los resultados respecto a la estimación del costo de capital de la empresa en general como de sus componentes. De esta manera los encuestados en un 100% señalan que estiman el costo de las utilidades retenidas; igual porcentaje para la estimación del costo del capital común y solamente el 40% señala que estima el costo de capital de la deuda después de impuestos.

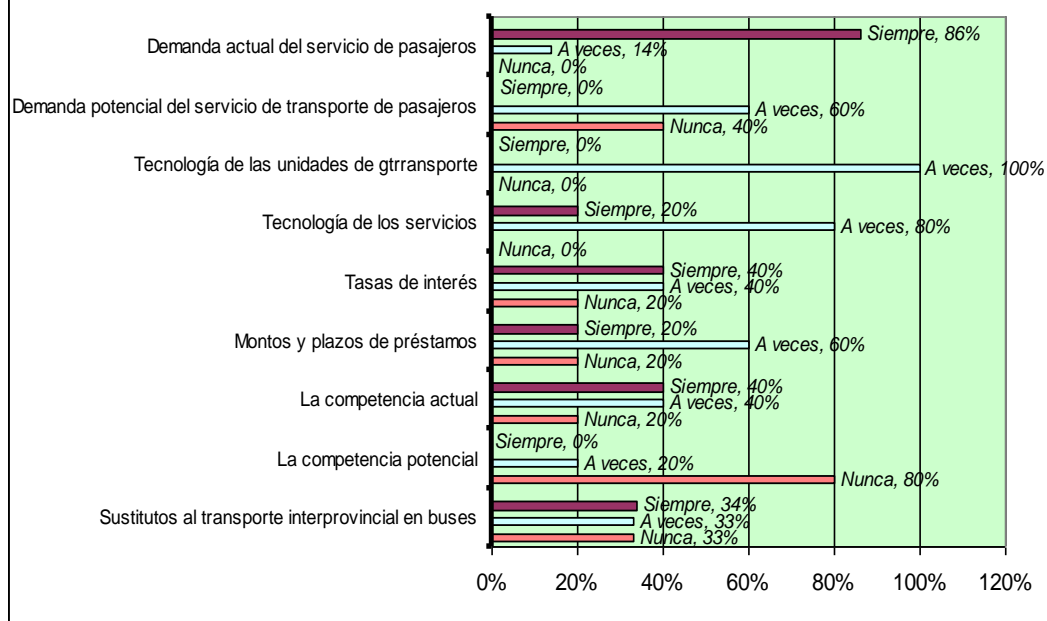
La estimación del costo promedio de capital de la empresa lo realiza solamente el 57% de los encuestados.



Interpretación:

Respecto a la política de distribución de utilidades, como se muestra en el gráfico N° 28, para el 50% de los encuestados la empresa retiene totalmente las utilidades de cada ejercicio; en los mismos porcentajes (17%) se señalan que las utilidades se han retenido en parte y repartido la diferencia, y no cuentan con política de distribución de utilidades respectivamente, mientras que las utilidades se han repartido totalmente con un 16%.

Gráfico N° 29. Factores de mercado que se toma en cuenta para el financiamiento e inversión de la empresa

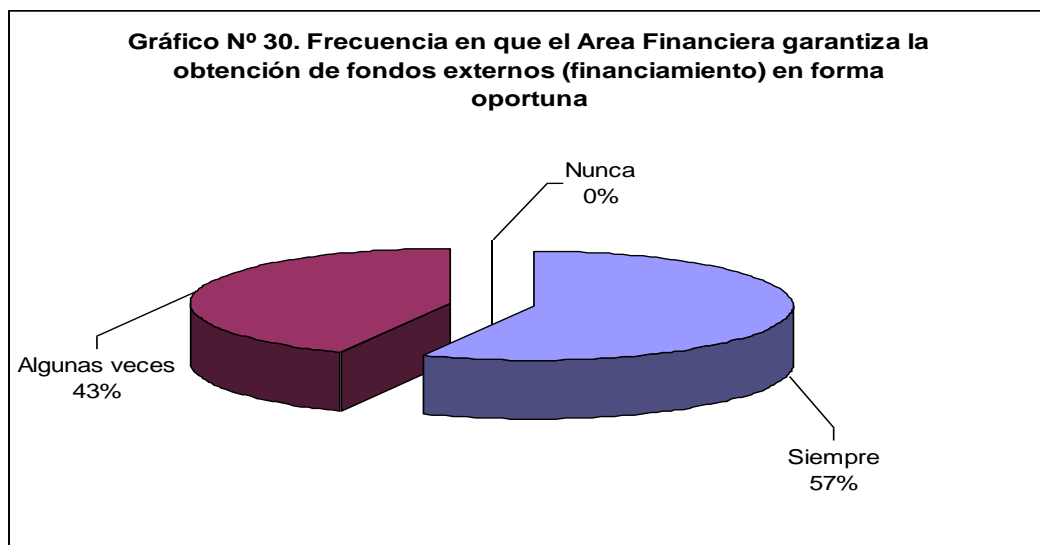


Interpretación:

En el gráfico N° 29, se puede observar los factores de mercado que se han tomado en cuenta para el financiamiento e inversión de la empresa. El factor que más destaca de acuerdo a las apreciaciones de los encuestados es la demanda actual del servicio de pasajeros (siempre, 86%); le siguen en ese orden la tecnología de las unidades de transporte (a veces, 100%), tecnología de servicios (a veces, 80%), demanda potencial del servicio de pasajeros (a veces, 60%) y montos y plazos de préstamos (a veces, 60%),

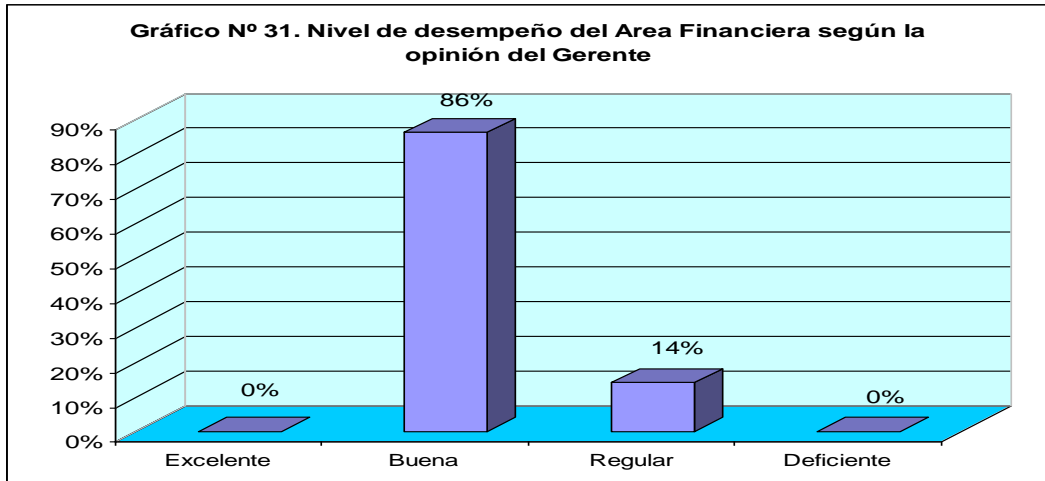
4.2. RESULTADOS CON RESPECTO A LA VARIABLE RESULTADOS ECONÓMICOS-FINANCIEROS DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS

Resultados obtenidos a partir de la aplicación de Cuestionario a Gerentes de las Empresas de Transporte Interprovincial de Pasajeros Huaraz-Lima



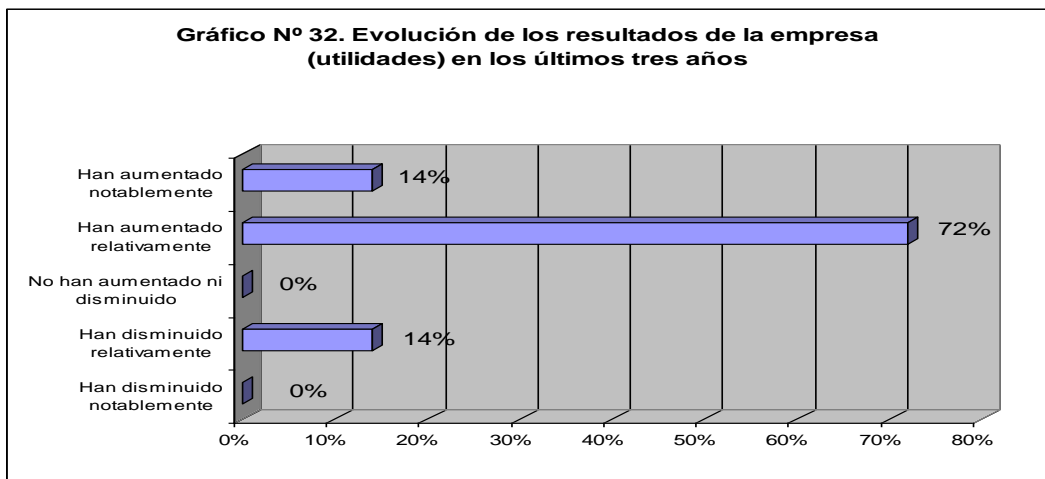
Interpretación:

En el gráfico N° 30, se aprecia que el 57% de los gerentes encuestados señala que el área financiera de la empresa garantiza la obtención de fondos externos en forma oportuna, mientras que el 43% solo lo hace algunas veces.



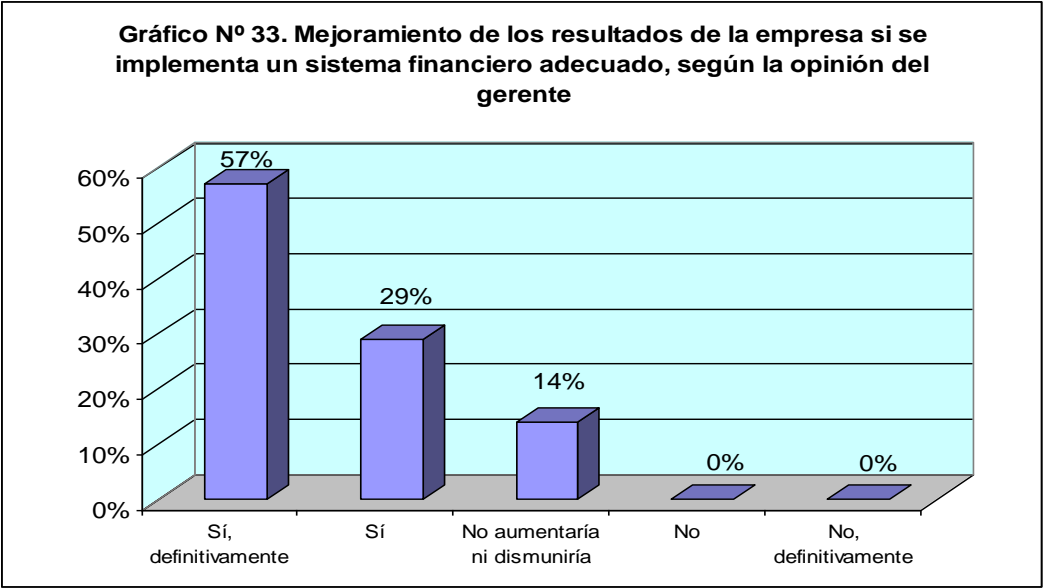
Interpretación:

El nivel de desempeño del área financiera según la opinión de los gerentes encuestados, se puede apreciar en el gráfico N° 31. El calificativo que ha recibido mayor porcentaje es de bueno con un 86%, mientras que el desempeño es regular para el 14% de los encuestados.



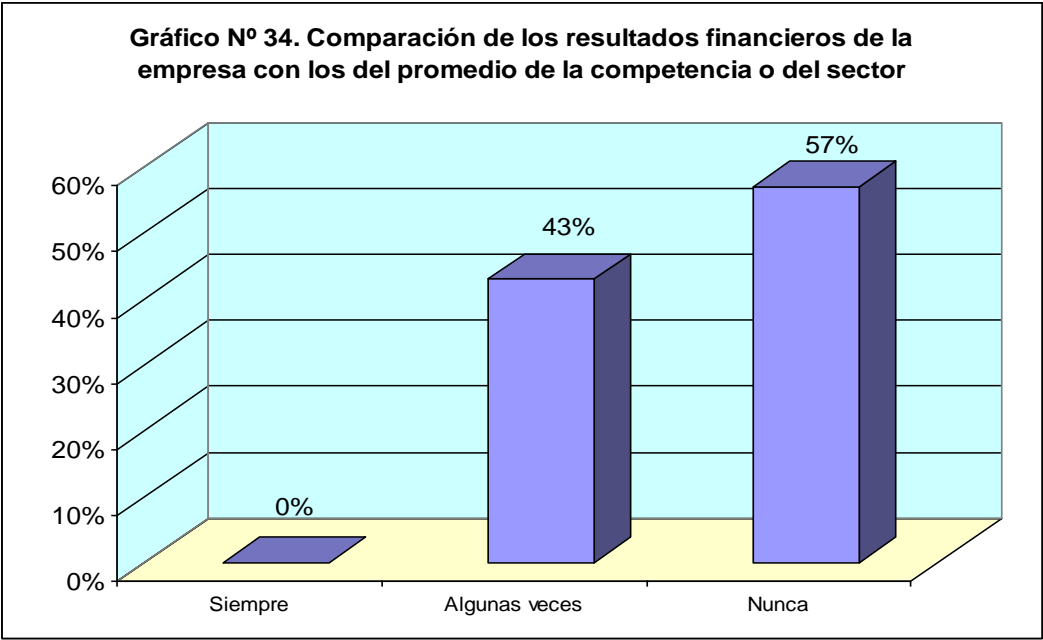
Interpretación:

Los resultados de la empresa han aumentado relativamente para un 72% de los gerentes encuestados; mientras que han aumentado notablemente para el 14% de ellos y disminuido relativamente para el 14% restante, según el gráfico N° 32.



Interpretación:

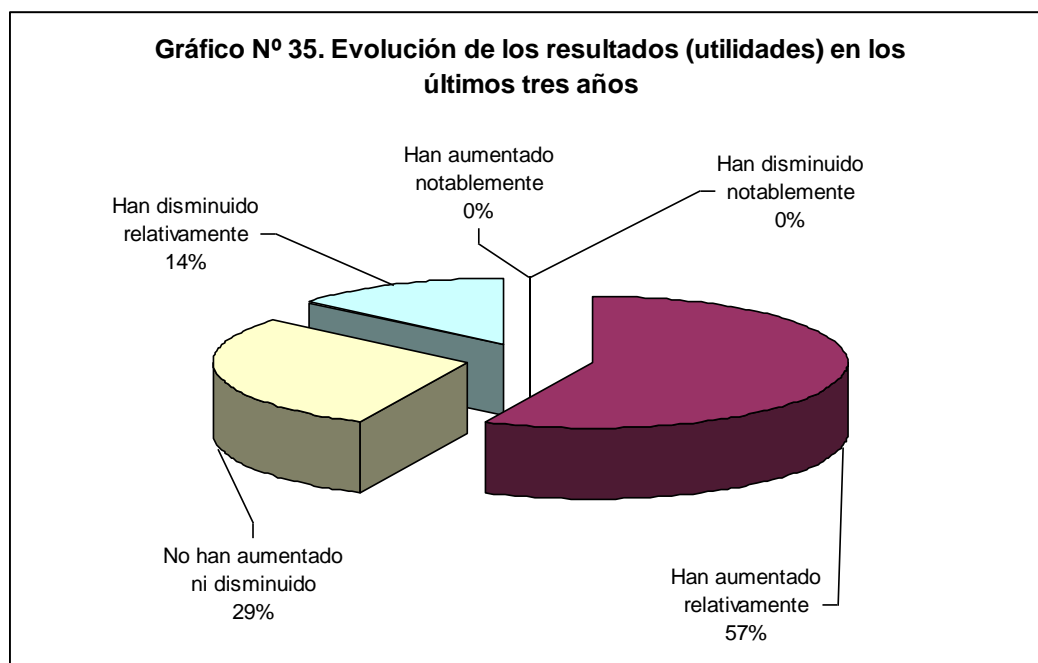
Para el 57% de los gerentes encuestados un sistema financiero adecuado definitivamente mejoraría los resultados (utilidades) de la empresa, para un 29% de los mismo sí mejoraría los resultados y solamente un 14% de los encuestados señala que no aumentaría ni disminuiría los resultados de la empresa; en concordancia con el gráfico N° 33.



Interpretación:

Los resultados financieros son comparados algunas veces con los del promedio de la competencia o del sector para el 43% de los gerentes encuestados, mientras que para el 57% de los mismos nunca son comparados.

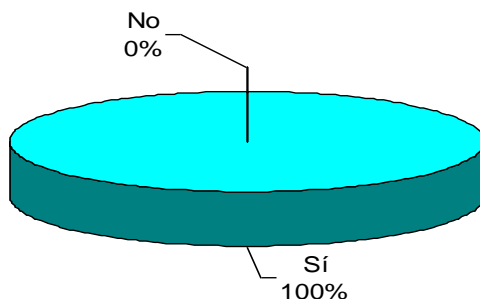
Resultados obtenidos a partir de la aplicación de Cuestionario a Gerentes Financieros o Responsables de las Áreas Financieras de las Empresas de Transporte Interprovincial de Pasajeros Huaraz-Lima.



Interpretación:

En los últimos tres años los resultados de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima han aumentado relativamente en un 57% en opinión de los responsables de las áreas financieras, no han aumentado ni disminuido para el 29% de los encuestados y sólo para el 14% éstas han disminuido relativamente, tal como se muestra en el gráfico N° 34.

Gráfico N° 36. Se ha incurrido en pérdidas (para los que señalaron que las utilidades habían disminuido en los últimos tres años)



Interpretación:

En el gráfico N° 35 se puede apreciar que para aquellas empresas cuyas utilidades habían disminuido, el 100% incurrieron en pérdidas en opinión de los responsables de las áreas financieras de éstas.

Gráfico N° 37. Evolución de algunos indicadores financieros durante los últimos tres años - Liquidez Corriente

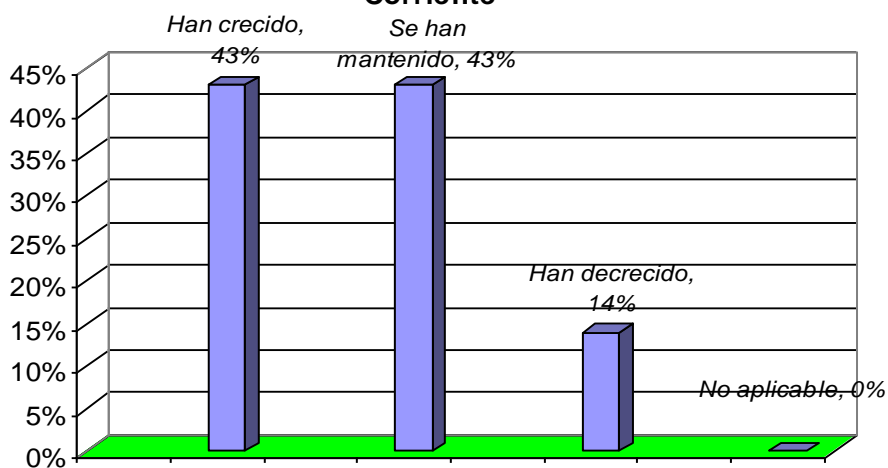


Gráfico N° 38. Evolución de algunos indicadores financieros durante los últimos tres años - Prueba Acida

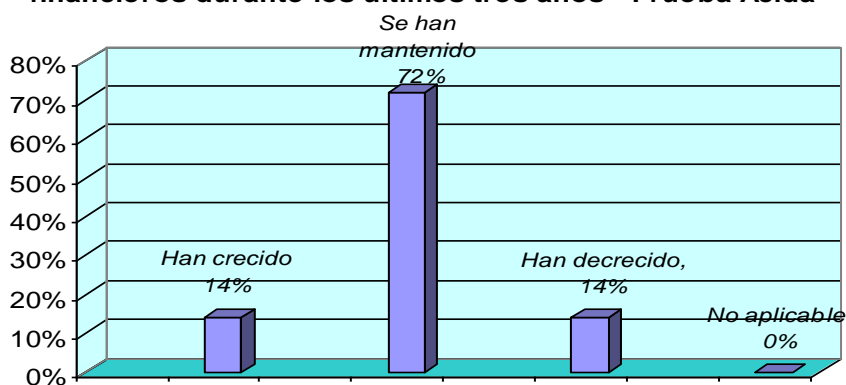


Gráfico N° 39. Evolución de algunos indicadores financieros durante los últimos tres años - Posición Defensiva

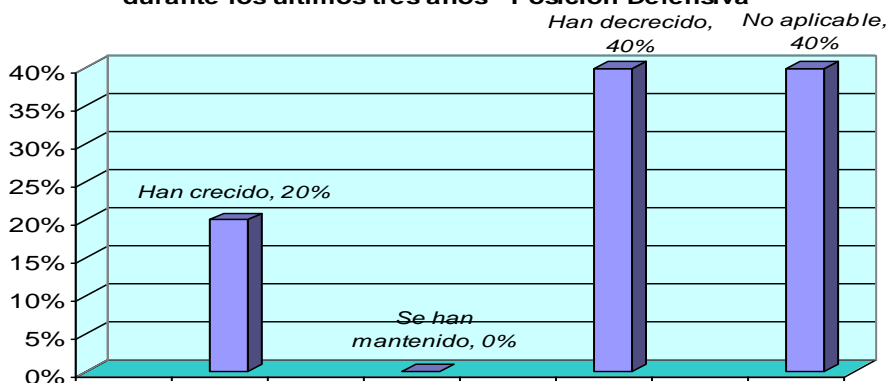


Gráfico N° 40. Evolución de algunos indicadores financieros durante los últimos tres años - Rotación de Inventarios

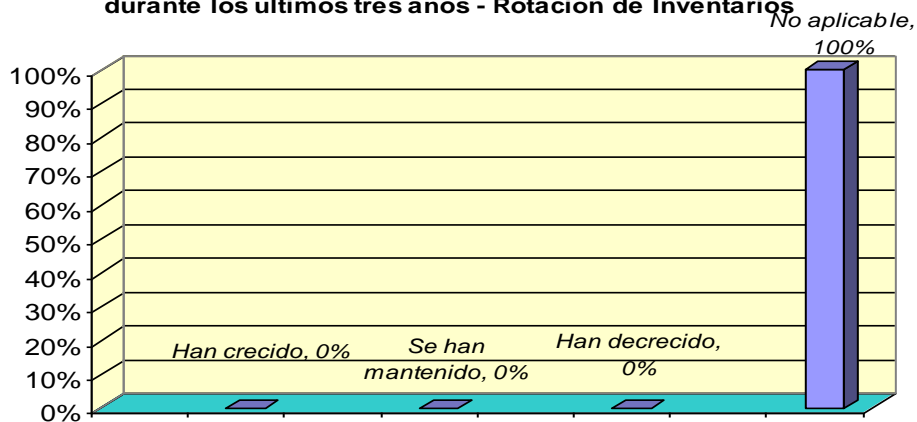


Gráfico Nº 41. Evolución de algunos indicadores financieros durante los últimos tres años - Rotación de Ctas. por Cobrar

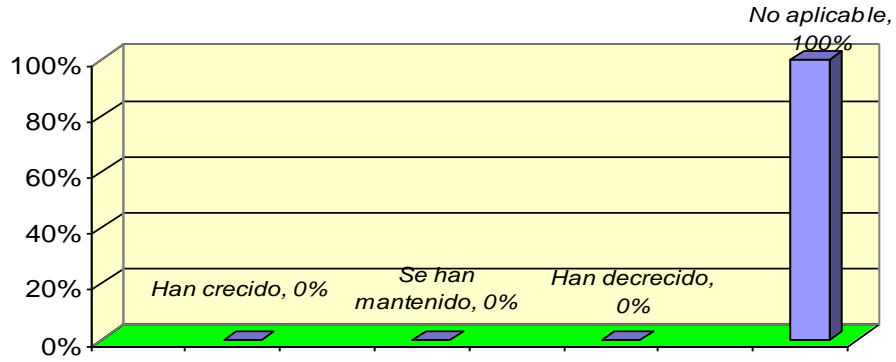


Gráfico Nº 42. Evolución de algunos indicadores financieros durante los últimos tres años - Rotación de Ctas. Por Pagar

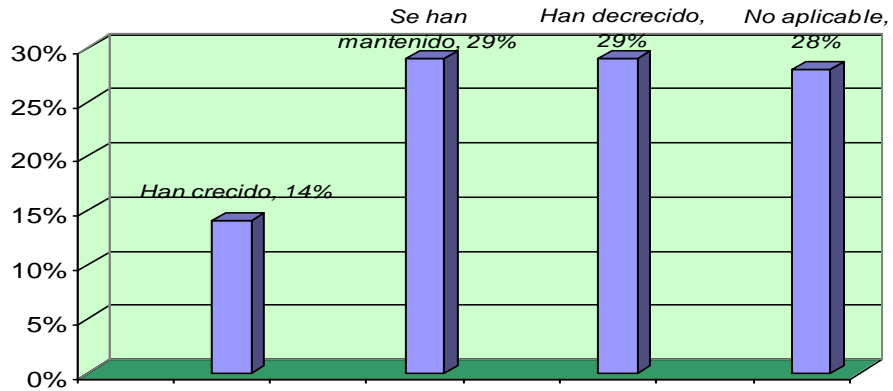


Gráfico Nº 43. Evolución de algunos indicadores financieros durante los últimos tres años - Rentabilidad sobre las ventas

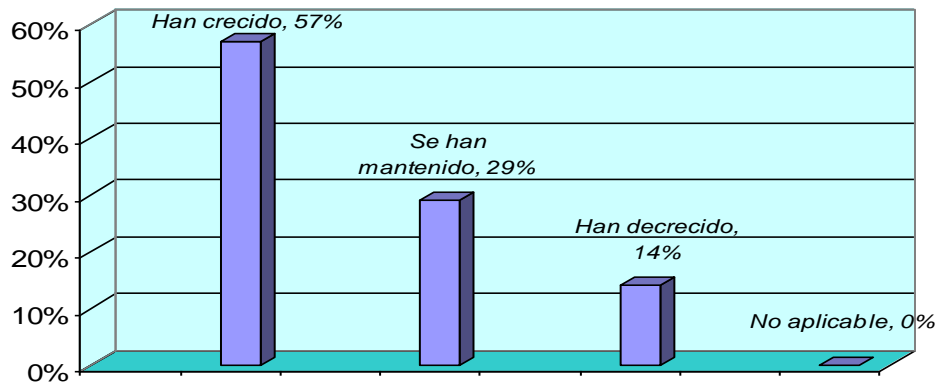


Gráfico N° 44. Evolución de algunos indicadores financieros durante los últimos tres años - Rentabilidad sobre la inversión

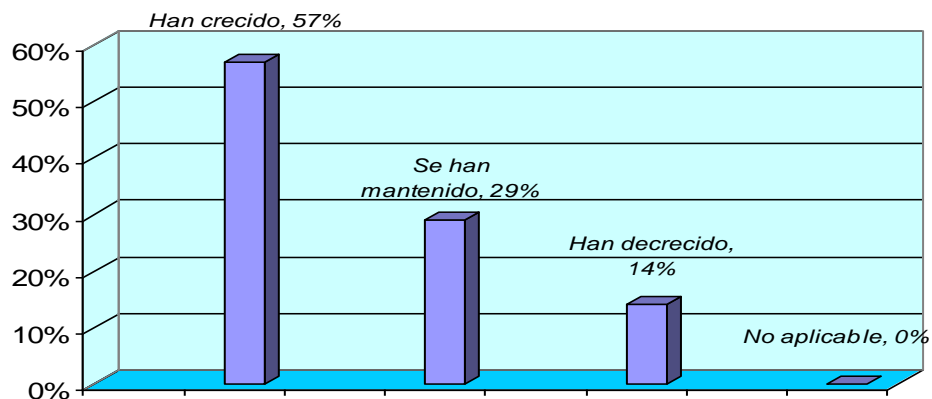


Gráfico N° 45. Evolución de algunos indicadores financieros durante los últimos tres años - Rentabilidad sobre el patrimonio neto

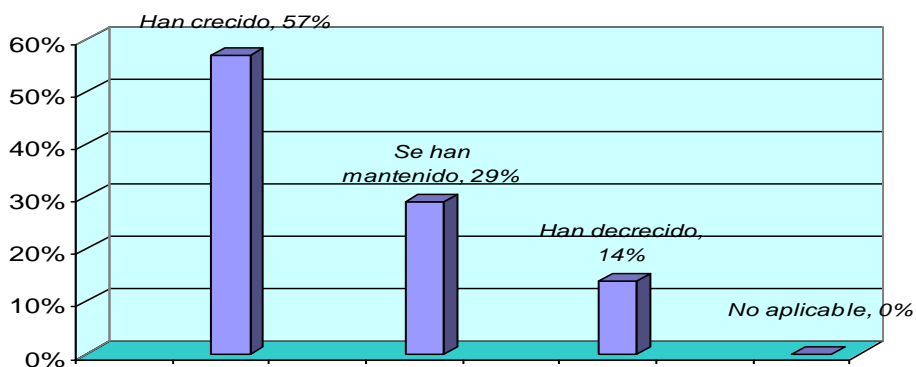


Gráfico N° 46. Evolución de algunos indicadores financieros durante los últimos tres años - Rentabilidad sobre el activo fijo

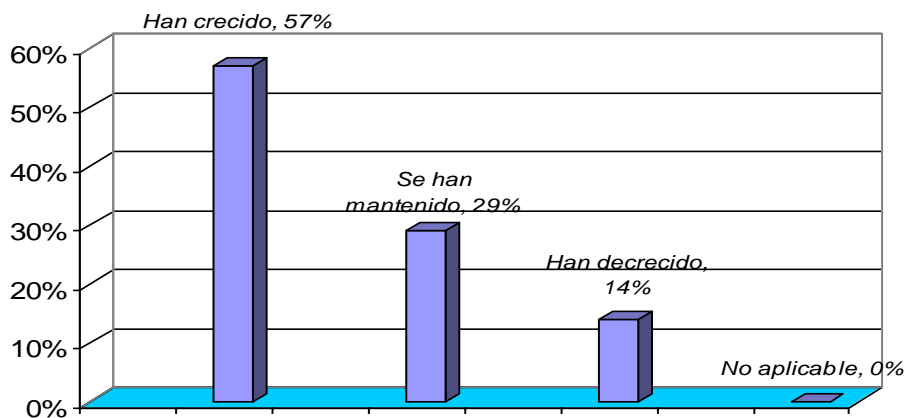


Gráfico N° 47. Evolución de algunos indicadores financieros durante los últimos tres años - Endeudamiento a corto plazo

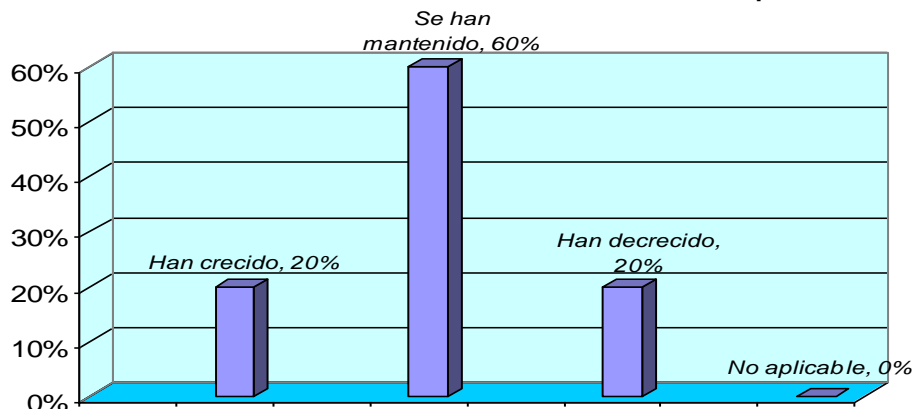


Gráfico N° 48. Evolución de algunos indicadores financieros durante los últimos tres años - Endeudamiento a Largo plazo

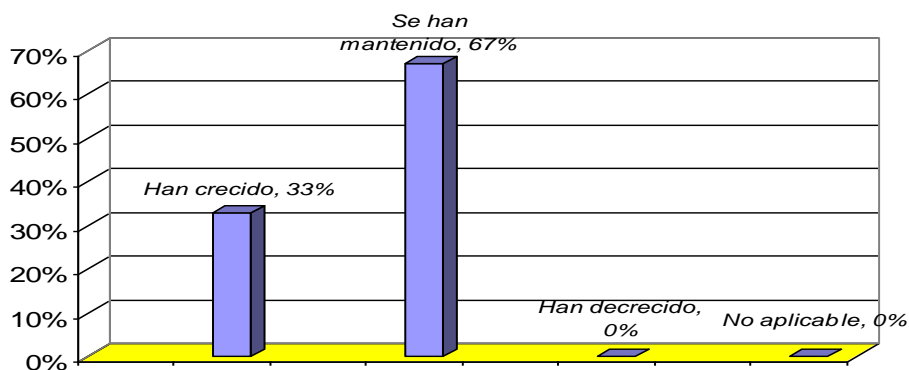
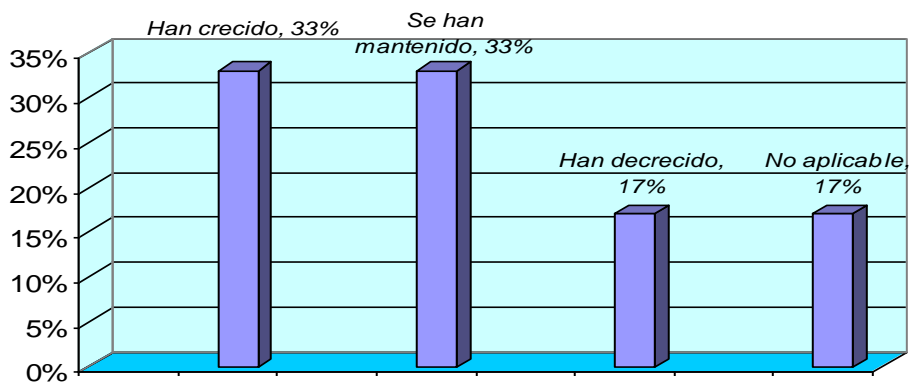
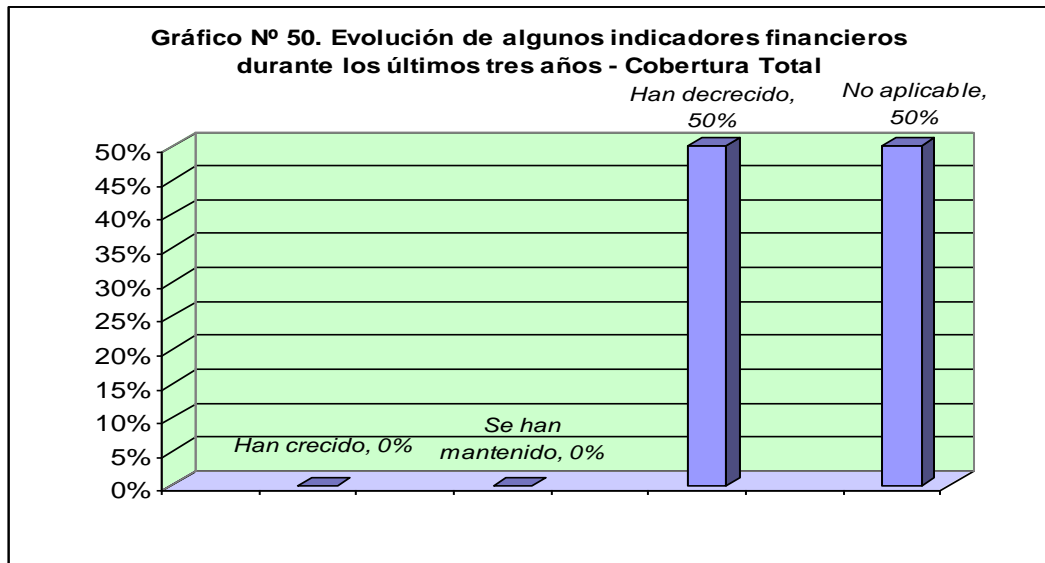


Gráfico N° 49. Evolución de algunos indicadores financieros durante los últimos tres años - Endeudamiento total





Interpretación:

En los gráficos de los N°s. 37 al 50 se muestran los resultados de la evolución de algunos indicadores financieros para los tres últimos años. Según la apreciación de los responsables de las áreas financieras, en un 43% el indicador “liquidez corriente” ha crecido, pero también similar porcentaje señala que se han mantenido. El indicador financiero “prueba ácida”, para el 72% de los encuestado se ha mantenido; mientras que la “posición defensiva” para el 40% ha decrecido o no es aplicable también para el 40% de las respuestas. El indicador “rotación de inventarios” y “rotación de cuentas por cobrar” no es aplicable para el 100% de las respuestas de los encuestados. El indicador “rotación de cuentas por pagar”, muestra en un 29% de las repuestas que éste se ha mantenido, el mismo porcentaje señala que han decrecido, mientras que un 28% de las respuestas no es aplicable.

Para los indicadores financieros: “rentabilidad sobre las ventas”, “rentabilidad sobre la inversión”, “rentabilidad sobre el patrimonio neto” y “rentabilidad sobre

el activo fijo”; las respuestas señalan que han crecido en un 57%, se han mantenido en un 29% y han decrecido en un 14%.

Para el indicador “endeudamiento a corto plazo” las respuestas mayoritarias señalan que se han mantenido en un 60%, mientras que el 20% señala que han aumentado y para otro 20% de los encuestados han decrecido. El 67% de las respuestas de los encuestados señalan que el indicador financiero “endeudamiento a largo plazo” se ha mantenido, mientras que un 33% señala que han crecido. El “endeudamiento total” de la empresa así mismo ha crecido para un 33% de los encuestados y se han mantenido para un porcentaje similar.

Finalmente, el indicador financiero “cobertura total” para el 50% de los encuestados han decrecido, y para un porcentaje similar de los encuestados este indicador no es aplicable.

RESULTADOS DEL ANÁLISIS DOCUMENTAL

En esta parte de los resultados se presenta la interpretación a los Estados Financieros de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz-Lima, en una primera instancia recurriendo a los dos métodos comúnmente utilizados de interpretación de estados financieros: el método horizontal y el vertical; para luego realizar el análisis financiero; en ambos casos utilizando los Estados Financieros principales: Balance General y el Estado de Ganancias y Pérdidas. Para los fines de nuestro estudio hemos considerado los estados financieros consolidados de cuatro de estas empresas, las mismas que por razones de confidencialidad, se nos pidió no revelar su información financiera. Los estados financieros mencionados se presentan en los Anexos N° 03, 04, 05, 06, 07 y 08.

BALANCE GENERAL

ANALISIS HORIZONTAL

APRECIACIONES:

1. La participación del activo corriente en la estructura total para ambos ejercicios predomina con el 7.40% para el año 2,005 y con el 12.20 % para el año 2006, frente a un activo no corriente del 92.60% y 87.80%, dicha estructura ha manifestado una disminución del 4.8% en el activo no corriente con relación al año 2,005.
2. Se nota en la estructura del activo corriente que posee un 5,15% para el año 2,005 y 5.99% para el año 2,006 en lo que respecta a Otras cuentas por Cobrar, que a su vez se ha incrementado en un 75.79 % en el segundo año. En el rubro de las existencias posee para el año 2,005 de 0.84% y de 5.78% con una variación positiva del 937.10% con respecto al año 2,005.
3. En el activo corriente se aprecia la disminución el año 2,006 en la Cuenta Caja y Bancos en un 63.70 %, representado en nuevos soles la suma de S/. - 51,061.00 con relación al año 2005.
4. En el rubro de Inmueble Maquinaria y Equipo se ha incrementado en un 38.18% en el año 2,005 y de la misma forma se ha incrementado el rubro Otros Activos alrededor del 89.82%, de esta forma el Total Activo se incrementa en un 51.28%.
5. El activo no corriente presente un saldo a favor por el incremento en el activo fijo en S/., 293,082 que está representado por un 43.46% en relación al año 2,005.

6. El patrimonio neto en el año 2005 y 2006 tiene una participación aceptable del 36.41% y 27.19% en la cual se nota una disminución en el segundo año en 9.22%.
7. En estos dos últimos ejercicios se ha notado una variación en el pasivo corriente y no corriente en 18.74% y 44,85% para el año 2,005, y con 14.64% en el activo corriente y 58.17% en el no corriente para el año 2,006. La deuda a largo plazo varia en su compromiso alrededor de 96,22% con respecto al año 2,005 en la suma comprometida por parte de la empresa de S/. 2,458,739.
8. De lo anterior se aprecia el incremento del pasivo corriente en 18.13%, por la suma de S/ 193673 con relación al año 2,005. La empresa asume un compromiso del 21.81% en el rubro de Otras cuentas por pagar por diversas compras realizadas para realizar las actividades y dichos detalles se encuentran en la memoria de los estados financieros.
9. En el pasivo corriente sobre sale la disminución de las Cuentas por Pagar Comerciales en S/. 32,726.00 menos que el ejercicio anterior.
10. Se nota una obligación a corto plazo el Sobre Giro bancario que aparece aumentando el activo corriente, lo cual presupone que la empresa a recurrido al crédito bancario para atender obligaciones inmediatas.
11. El patrimonio neto paso de s/. 2,074,680.00 en el año 2,005 a S/. 2,344,099.00 en el año 2,006 que significó un incremento en el último año de 12.97%.

12. El incremento del capital se debe a la capitalización del capital adicional alcanza un aumento del 3.86% con respecto al saldo del año 2,005.
13. El resultado del ejercicio del año 2,006 superó en s/.200,689.00 al año 2,005, aumentando en un 75.72%.

ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS

ANALISIS HORIZONTAL

APRECIACIONES

1. El importe de las ventas netas alcanzadas en el año 2,006 presenta un incremento del 27.99% de las logradas en el año 2,005, se incrementa las ventas debido al incremento en la capacidad instalada de la empresa. El precio de venta ha sido determinante para lograr el nivel de ventas.
2. El costo de venta representó el 82.53% el año 2,005 y 77.52% el año 2,006 y tiene una variación de un año a otro en 20.21% se debe al incremento al volumen de ventas.
3. La utilidad bruta en ventas logradas en el año 2,006 supera en S/.995,943 a la obtenida en el año 2,005, esto debido principalmente al incremento en el precio de venta frente al alza de los costos de producción.
4. La utilidad neta en venta para el año 2,006 se ha incrementado en S/. 64,955 con relación al año 2,005 que representa un porcentaje de 50.79, generado por el incremento en las ventas.

5. La utilidad de operación se ve incrementado en un 32.79% debido al aumento en los gastos administrativos, por la incorporación de nuevo personal detallado en la memoria de los estados financieros.
6. Los gastos financieros se incrementado en el año 2,006 en un 34.96% por los intereses generados por los compromisos con terceros en corto y largo plazo.

ANALISIS VERTICAL

BALANCE GENERAL

- a) La cuenta Caja y bancos representa el año 2,006 un 0.34% y el año 2,005 1.41% habiendo disminuido considerablemente el disponible para dicho ejercicio.
- b) El rubro Otras Cuentas por Cobrar para el año 2,006 es 5.99% y para el año 2,005; 5.15% se nota un aumento desproporcionado de dicha cuenta.
- c) La Cuenta existencias para el año 2,005 está representado en un 0.84% y para el año 2,006 en 5.78% incrementándose considerablemente que esta reflejado en la compra de activos y por tanto no posee efectivo.
- d) La cuenta Inmueble Maquinaria y equipo para el año 2,006 es de 75.85% y para el año 2,005, 83.04%; dicho porcentaje se ve disminuido con relación al total activo y que as u vez el año 2,006 se incrementa por la compra de activos y por ende aumenta el Total activo.
- e) El rubro Las Otras cuentas por Pagar el 2,006 es de 4.88% y para el año 2,005, 6.6%, se observa como si hubiera disminuido el 2,006, pero la

realidad es que se ve incrementado por mayores compromisos con terceros y el aumento del Total Pasivo.

- f) Los resultados acumulados para el año 2,006 fue de 5.4% y para el año 2,005 de 4.65%, se ve incrementado por el mayor volumen de ventas realizadas en el último ejercicio.

ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS

- a) Se toma en consideración las decisiones que se deba tomar en función a los resultados haciendo una comparación y a la expectativa que tiene la gerencia o socios de la empresa por cada uno de los rubros que figura en el Estado de Ganancias y Pérdidas.
- b) El costo de ventas representa el 77.52% para el año 2,006 y 82.53% para el año 2,005, esta en función a las ventas realizadas en el último ejercicio. Se tiene que analizar si esta cumpliendo con las expectativas que tienen los socios y a su vez se tiene que tomar medidas pertinentes en la cobranza y políticas de venta y compra con la finalidad de asegurar el disponible en el futuro.
- c) Los gastos administrativos para el año 2,006 es de 12.13% y para el año 2,005 es de 6.05%, ha aumentado con relación al año anterior, se debe tal vez al incremento de personal calificado y no calificado que contrató en el presente ejercicio 2,006.
- d) Los gastos financieros se incrementan con relación al año anterior por los compromisos adquiridos por la empresa en la adquisición de activos y financiamiento, siendo para el año 2,006 3.31% y el 2,005 3.14%.

- e) La utilidad del ejercicio en el año 2,006 fue de 1.71% y el año 2,005 fue de 1.45%, en el último ejercicio se incrementó considerablemente como consecuencia del aumento en el volumen de ventas.

V. DISCUSIÓN

Para esta etapa de análisis, con relación a la Gestión Financiera de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz-Lima, que constituye la variable independiente de la presente investigación, se consideran los resultados obtenidos, que se contrastarán con el marco teórico, realizando el análisis en cada componente del mismo.

Con relación a los resultados financieros (utilidades), así mismo, los resultados obtenidos del trabajo de campo serán analizados a la luz del marco referencial utilizado en la presente investigación para determinar la real situación financiera de las empresas en estudio y la manera como la gestión financiera a influido en ellos. Al relacionar ambas variables, se podrá sustentar la aceptación total, parcial de nuestra hipótesis o rechazarla en caso sea necesario.

RESPECTO A LA GESTIÓN FINANCIERA

Un aspecto crucial estuvo constituido por la importancia y la prioridad de la función financiera en la empresa. Los resultados indican que la gestión financiera está siendo considerada en las empresas de transporte interprovincial de pasajeros, como una función esencial en la gestión del negocio. La importancia de la gestión financiera ha ido creciendo, ya que anteriormente solo tenía que allegarse de recursos para ampliar las plantas, cambiar equipos y mantener los inventarios, ahora forma parte del proceso de control y de decisión, las cuales ejercen gran influencia en la planeación financiera. En todas las decisiones de negocios existen implicaciones financieras, lo cual requiere de conocimientos claros de la gestión financiera para poder realizar más eficientemente los análisis especializados.

Aunque, pese a la importancia que se le da a la función financiera, ésta para la mayoría de las empresas de transporte tiene una prioridad media con relación a las demás funciones empresariales.

Asociado a la importancia de la gestión financiera, está la responsabilidad de su gestión; es decir, de la competencia de los responsables del área. A decir de los resultados, las empresas de transporte interprovincial de pasajeros cuentan con un nivel entre bueno y excelente de responsables de la gestión financiera; el gerente financiero es la persona que desempeña una función básica en la planeación y en la aplicación de recursos de una empresa, obteniendo fondos necesarios y aplicándolos para fines rentables. Puesto que todas las áreas de una empresa necesitan y utilizan fondos, la función del gestor financiero es de suma importancia para todos los diversos sectores de la administración de una empresa.

Una de los campos de aplicación de la gestión financiera lo constituye la planeación de la misma. Teóricamente contar con planes financieros proporciona esquemas para guiar, coordinar y controlar las actividades con el propósito de lograr los objetivos. Dos aspectos fundamentales del proceso de planeación financiera son la planeación de efectivo y la planeación de las utilidades. Los resultados muestran que la gran mayoría de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz Lima cuentan con planes financieros; los mismos que también son utilizados para tomar decisiones financieras importantes de la gestión de la empresa. Entre las herramientas de planificación que mayormente se destacan están los estados financieros proyectados, el plan de renovación de flota (plan de inversiones) y el flujo de caja y menor proporción los pronósticos de ventas; sin embargo, es importante señalar que ésta última

herramienta, es un insumo imprescindible para la elaboración de las otras, denotando falta de información técnica.

Para solo un poco más de la mitad de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros, el área financiera participa en la toma de decisiones de la empresa. El fundamento de la gestión financiera es que ésta tiene que ver con decisiones críticas de la gestión empresarial como son la de financiamiento, inversión y de dividendos; estas tres decisiones juntas determinan el valor de una empresa, para maximizar resultados, en otras palabras, se toman decisiones conjuntas que tiendan a la optimización, lo importante es que cada administrador financiero relacione cada decisión con su efecto sobre la evaluación de la organización.

Así mismo, el análisis financiero es una condición necesaria, o prerrequisito para tomar decisiones financieras sanas, esto implica también haber elaborado oportunamente los estados financieros de la empresa. Para el total de las empresas en estudio, los estados financieros se elaboran de forma oportuna, aunque su actualización solo es para una mayoría de ellas; lo mismo sucede, que solo la mayoría de ellas y no todas, utilizan la información financiera para la toma de decisiones. Esta situación reflejaría una debilidad por parte de la gerencia de la empresa; si bien en principio considera esencial e importante la función financiera, sin embargo, la información financiera que se genera no se utiliza en la totalidad de las mismas.

Un sistema de información financiera resulta igualmente esencial para el adecuado manejo de las finanzas empresariales. Este tiene como propósito el de proporcionar información para poder comprender la emocionante y rápidamente cambiante teoría de las finanzas, capacitando para evaluar, qué tan cerca están las

decisiones de una empresa sobre inversión, financiamiento y ganancias del objetivo de maximizar la riqueza. En este aspecto las empresas de transporte interprovincial de pasajeros cuentan con algunas falencias, por lo que no están capacitadas para detectar oportunamente los excedentes o déficits de efectivo de su empresa; situación que podría acarrear una toma de decisiones inadecuada.

Con relación a la administración del efectivo, las empresas deben encaminar sus actividades a generar de una manera directa o indirecta, un flujo adecuado de dinero que permita, entre otras cosas, financiar la operación, invertir para sostener el crecimiento de la empresa, pagar, en su caso, los pasivos a su vencimiento y en general, a retribuir a los dueños un rendimiento satisfactorio. En este aspecto las empresas en estudio han logrado medianamente generar excedentes de efectivo, entre tanto una parte importante de las mismas tienen dificultades para hacerlo, lo cual revela escasa competencia para generar efectivo para la organización. Si bien es cierto el área financiera no es la directamente responsable de la generación de efectivo, sí debe participar en el buen manejo del mismo a fin de darle la liquidez necesaria a la empresa. El buen manejo del efectivo pasa por realizar las erogaciones de corto plazo atendiendo a las necesidades reales, invertir temporalmente los excedentes a fin de obtener rendimientos de corto plazo y agenciarse del efectivo necesario de algún proveedor financiero en el momento oportuno. Un problema adicional se presenta en aquellas empresas de transporte interprovincial que incurren en déficit de efectivo, cuya estrategia única es la incumplir o demorar los pagos a proveedores y/o acreedores; estrategia riesgosa puesto que de ser utilizada recurrentemente genera problemas de imagen y reputación de la empresa.

La existencia de pocas empresas de transporte interprovincial que cuentan con cuentas por cobrar, hace de esta función poco o escasamente aplicable, en razón de sus ventas totalmente al contado; sin embargo, para aquellas que mantienen algún nivel de cuentas por cobrar, éste ha sobrepasado los límites establecidos, lo que revela, así mismo, dificultades en la aplicación de una política de cobro eficaz.

La administración de inventarios para este tipo de empresas también es uno de los aspectos relevantes del estudio. Es preocupante que casi la mitad de las empresas de transporte interprovincial no cuentan con inventarios (insumos y repuestos) y solo lo adquieren cuando se presenta la necesidad. Aun cuando un inventario cero o mínimo reduce los costos del mismo, en ambiente de negocios como el nuestro se hace necesario contar con algún nivel de inventario que asegure el funcionamiento normal de las actividades de la empresa. Pero también existen empresas, aunque en menor proporción, que mantienen niveles considerables de inventarios; estos negocios podrían estar incurriendo en elevados costos de mantener inventarios, lo que a su vez eleva el costo total de la empresa, consiguientemente reduce la utilidad de la misma.

Respecto a la gestión financiera de mediano y largo plazo, un aspecto importante de éste análisis lo constituye la elaboración, implementación y seguimiento los planes financieros (inversión y financiamiento) de mediano y largo plazo. La mayoría de las empresas objeto de estudio señalan que a veces elaboran estos tipos de planes y aquellas que lo hacen con más frecuencia, han hecho el seguimiento de los mismos. Un plan de inversiones prevé los principales desembolsos generalmente para la adquisición, reemplazo o modernización de

activos fijos que hará la empresa del cual se espera que genere beneficios en un periodo de tiempo mayor de un año. En un sector tan competitivo como el transporte interprovincial de pasajeros se requiere estar renovando constantemente la flota de buses para proporcionar un mejor servicio a los pasajeros, motivo principal por la que estas empresas modernizan o renuevan sus unidades; esto requiere consiguientemente inversiones considerables o algún tipo de financiamiento de largo plazo que responda a un estudio económico-financiero previo. Sin embargo, es preocupante la informalidad como se procede a adquirir para modernizar o renovar la flota. Casi la mitad (43%) de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros no realiza ningún estudio y aquellas que si lo han hecho (29%) han llegado al nivel de un estudio de factibilidad, es decir, se ha hecho análisis de la demanda, comercialización, evaluación económica y financiera y riesgos. Esto último son los pasos necesarios para inversiones que se dan este sector, pero se obvia, llevando la empresa a invertir sin sustento de mercado, técnico y económico o financiero y que potencialmente le haga incurrir en elevados costos de capital, insolvencia y pérdidas.

Por otro lado, en cuanto al tipo de financiamiento utilizadas por las empresas estudiadas, en su mayoría se destacan el financiamiento de mediano y largo plazo, generalmente a través de préstamos para inversión y escasamente financiamiento a corto plazo; y entre las fuentes de financiamiento mayormente utilizadas están el uso de las utilidades retenidas (financiamiento interno), el arrendamiento financiero (leasing) y el crédito directo de proveedores para el mediano y largo plazo y con menor frecuencia el crédito bancario para el corto plazo. También es preocupante el hecho de que se realicen solo algunas veces estudios para decidir

por la conveniencia de las fuentes de financiamiento interna o externa. De esto se desprende que existe desconocimiento por parte de gerentes y responsables de las áreas financieras en general de la existencia de otros tipos y fuentes de financiamiento alternas y a menores costos, que podrían ser perfectamente viables para los requerimientos de fondos de estas empresas.

De otro lado, es importante analizar el costo de capital de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros, entendido éste como la cantidad expresada como porcentaje anual, que una empresa debe pagar para obtener los fondos adecuados; se desprende de los resultados que éstas determinan con mayor frecuencia el costo de capital contable (utilidades retenidas) y con menor frecuencia el costo de la deuda después de impuestos y el costo promedio ponderado de capital de la empresa. Aun cuando es importante la estimación de todos los tipos de costos asociados a la estructura financiera de la empresa es importante recordar que el costo de capital de la empresa supone utilizar un promedio entre el costo de la deuda con el costo del patrimonio, ponderando la participación de cada uno de ellos en la estructura de financiamiento de la empresa.

Sabemos que la política de dividendos forma parte de las decisiones de financiación de la empresa, puesto que cualquier dinero pagado en concepto de dividendos deberá ser financiado de alguna manera, ya sea con un nuevo endeudamiento o con una nueva ampliación de capital. Las empresas en estudio muestran que los dividendos se han retenido en su mayor parte y en proporciones similares se han repartido totalmente, parte retenido y parte distribuido o no cuentan con una política de distribución de dividendos. Asumimos que, si en su

mayoría las utilidades se retienen, entonces éstas han tenido que ser reinvertidas para financiar los activos de la empresa. De esta manera conforme aumentan las oportunidades de inversión de la empresa la tasa de reparto de utilidades debería descender. La utilización del financiamiento interno siempre es preferible al externo debido a los costos que ésta última genera.

Para concluir esta primera parte del análisis de los resultados, se estudia los principales factores de mercado que las empresas de transporte interprovincial de pasajeros han tenido en cuenta para el financiamiento y la inversión; destacándose a la demanda actual de servicio de los pasajeros, las tasas de interés, la competencia actual y los sustitutos al transporte interprovincial de pasajeros, como los factores que han merecido especial interés para proceder a invertir y financiar sus actividades. Sin embargo, un factor igualmente importante y que ha sido escasamente considerado, está asociado a la tecnología tanto de las unidades de transporte, como de los servicios. Como es de conocimiento en el ámbito de los negocios, las empresas deberán considerar la satisfacción del cliente como un elemento crucial para su supervivencia; y esta satisfacción pasa por brindarle un servicio de calidad, relacionada a la comodidad en el viaje, amabilidad en el trato, cumplimiento de horarios, entre otros.

RESPECTO A LOS RESULTADOS ECONÓMICOS-FINANCIEROS DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS

Las empresas privadas que persiguen fines de lucro y entre ellas las empresas de transporte interprovincial de pasajeros, sus resultados están representados por el monto de las utilidades de la empresa en un periodo determinado, al que

denominamos ganancia o pérdida. La ganancia o pérdida se calcula restándole a la utilidad bruta todos los gastos operativos, administrativos, indirectos, depreciaciones, impuestos, etc. Las utilidades, presentes y futuras, son las que le dan valor a la empresa.

Pocas empresas de las estudiadas han logrado aumentar notablemente sus utilidades en los últimos años; para la gran mayoría de ellas sus resultados han experimentado un aumento relativo; mientras que para las restantes por el contrario sus resultados han disminuido relativamente. Naturalmente, asociado a los resultados financieros de la empresa está presente el buen o mal desempeño del gerente o responsable del área financiera de la misma. Un buen gestor financiero en la actualidad es útil para el éxito de toda institución o empresa. Si las finanzas han de jugar un papel administrativo general en la organización, el administrador financiero debe ser un jugador de equipo que está involucrado en forma constructiva en las diferentes operaciones y decisiones estratégicas de la empresa. El desempeño de los gestores financieros para la mayoría de las empresas en estudio se califica como “bueno”, se deduce, producto de una buena administración de los recursos financieros de éstas.

Algo importante que destacar es un aspecto crítico de la presente investigación y esta referida a la percepción que tiene los gerentes respecto al mejoramiento de resultados, producto de implantar un sistema financiero eficaz. Los resultados señalaron definitivamente que efectivamente la adopción de un sistema financiero que responda a las necesidades y prioridades de la empresa mejoraría ostensiblemente los resultados financieros de la misma. Esta afirmación corrobora

los primeros resultados de esta investigación que señalaban de la importancia y prioridad que debe darse a la gestión financiera de la empresa.

El análisis de los resultados financieros o de los indicadores financieros resultan incompletos, si no se tiene un punto de comparación. Si se desea conocer objetivamente el desempeño financiero de cualquier empresa, se requiere comparar sus resultados e indicadores financieros con los de la competencia o con los resultados e indicadores promedio del sector. Se desprende de los resultados de la presente investigación que la gran mayoría de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima, no hace tales comparaciones o solo lo hace algunas veces; lo que revela que la gran parte de ellas no conoce su posición competitiva en términos financieros.

Así mismo, en esta parte del estudio se ha obtenido la información sobre la evolución para los dos últimos años de algunos de los indicadores financieros, según la opinión de los responsables de las áreas financieras de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima. Los indicadores o razones financieras resultan de relacionar los importes de determinadas cuentas de los Estados Financiero. En consecuencia, son de gran utilidad, porque sirven para evaluar la gestión de los directivos que en última instancia reflejan la situación en que se encuentra la Empresa. Si es cierto que estos indicadores son de gran utilidad para la Empresa, también es cierto que estas ratios presentan determinadas limitaciones de interpretaciones ya que varían según sean efectuadas por empresarios, banqueros, inversionistas, o acreedores. Los resultados indican que con respecto a indicadores de liquidez (liquidez corrientes, prueba ácida, posición defensiva), en general las empresas de transporte interprovincial de

pasajeros se encuentran capacitadas para afrontar sus compromisos financieros a corto plazo; el único indicador de gestión aplicable según los resultados (rotación de cuentas por pagar), muestra que las empresas en estudio medianamente mantienen o han elevado el plazo promedio en que éstas cancelan sus compras al crédito; con relación a los indicadores de rentabilidad (rentabilidad sobre las ventas, rentabilidad sobre la inversión, rentabilidad sobre el patrimonio neto y rentabilidad sobre el activo fijo), estos tienen por objetivo apreciar el resultado neto obtenido a partir de ciertas decisiones y políticas en la administración de los fondos de la empresa y evalúan los resultados económicos de la actividad empresarial, en general respecto a estos indicadores los resultados que muestran las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima señalan que existe relativamente una capacidad de las empresas para generar utilidades relacionada con las ventas, los activos, los fondos aportados por el inversionista, así como la rentabilidad del negocio como proyecto independiente de los propietarios o accionistas; los indicadores de endeudamiento (endeudamiento a corto plazo, endeudamiento a largo plazo y endeudamiento total) de las empresas sometidas a el presente estudio señalan que en los últimos dos años éstos se han mantenido o han tendido ligeramente a un crecimiento, lo que podría estar revelando un posibilidad de riesgo empresarial al depender de recursos de terceros. Esta situación estaría potencialmente generando cierta inestabilidad de las empresas en términos de la composición de los pasivos y su peso relativo con el capital y el patrimonio; y con relación al indicador de cobertura (cobertura total), las empresas muestran igualmente algunas falencias en la medida que este indicador decrece, es decir que su capacidad para cubrir el pago de intereses y de

amortización o reembolso de capital, se ve ha visto disminuida en los últimos tres años.

CONTRASTACIÓN DE LA HIPOTESIS

La hipótesis general de la presente investigación se planteó de la siguiente manera: “Si las empresas de trasportes interprovincial de pasajeros Huaraz-Lima desarrollan una gestión financiera, basada en principios, técnicas y herramientas de carácter financiero, entonces se mejorarán sus resultados económicos financieros”.

Tomando en cuenta las apreciaciones del análisis que señalan que:

- Los resultados señalaron que la adopción de un sistema financiero que responda a las necesidades y prioridades de la empresa mejoraría ostensiblemente los resultados financieros de la misma; tal como se muestra en el gráfico N° 33; las respuestas entre “sí definitivamente” y “sí” que suman el 86% del total de respuestas confirman tal apreciación.
- También la hipótesis general se ve fortalecida por los resultados que se muestran en los gráficos N°s. 1 y 2 que señalan de la importancia y prioridad que se le da al área financiera en la gestión de la empresa; en el entendido que ésta última se mide mediante los resultados que la empresa consiga.

De esta manera, la hipótesis general se acepta satisfactoriamente; es decir, un si se desarrolla una gestión financiera, basada en principios, técnicas y herramientas de carácter financiero, entonces se mejorarán sus resultados económicos financieros de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz - Lima.

- La primera hipótesis específica se planteó de la siguiente manera “Una adecuada planeación financiera de corto, mediano y largo plazo permite tomar decisiones relevantes para la gestión lo que favorece los resultados económicos-financieros de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros Huaraz - Lima”. Considerando las apreciaciones descritas en la discusión que sostiene que: en las empresas sujetas al presente estudio existen planes financieros de corto, mediano y largo plazo en un 86% (gráfico N° 4) y los utilizan, así mismo, en la toma de decisiones importantes de la gestión de la empresa, en un 86% (gráfico N° 5); se utilizan mayormente como herramientas de planeación financiera a los estados financieros proyectados y al flujo de caja (gráfico N° 12); pero con respecto a planes de inversión y financiamiento a mediano y largo plazo, cuyo uso frecuente es solo un 20% (gráfico N° 19); la primera hipótesis específica se aceptada parcialmente.
- La segunda hipótesis específica quedó establecida como “La demanda del mercado, la tecnología, el mercado financiero, las tasas de interés, los plazos son factores que se toman en cuenta en decisiones de financiamiento e inversión, lo que incide en los resultados económicos-financieros de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros Huaraz - Lima”. Si se toma en consideración la siguiente premisa obtenidas del análisis en la que se destaca a la demanda actual de servicio de los pasajeros, las tasas de interés, la competencia actual y los sustitutos al transporte interprovincial de pasajeros, como los factores que han merecido especial interés para proceder a invertir y financiar sus actividades (gráfico N°29); podemos establecer que la segunda hipótesis específica se acepta parcialmente.

- La tercera hipótesis específica se planteó como “Las fuentes de financiamiento a las que pueden acceder las empresas de transportes interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima para una adecuada gestión financiera son las externas e internas o una combinación de ellas, lo que incide en los resultados económicos-financieros”, considerando la siguiente premisa obtenida del análisis se tiene que las fuentes de financiamiento que mayormente son utilizadas están el uso de las utilidades retenidas (financiamiento interno), el arrendamiento financiero o leasing y el crédito directo de proveedores para el mediano y largo (externo); se puede señalar que la tercera hipótesis específica se acepta totalmente.

VI. CONCLUSIONES

1. Queda establecido que, si se desarrolla una gestión financiera, basada en principios, técnicas y herramientas de carácter financiero, entonces se mejorarán sus resultados económico-financieros de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz - Lima. Pocas empresas de las estudiadas han logrado aumentar notablemente sus utilidades en los últimos años; mientras que para la gran mayoría de ellas sus resultados han experimentado un aumento relativo, demostrando un desempeño financiero relativamente deficiente de las áreas financieras de dichas empresas.
2. Los planes financieros de corto, mediano y largo plazo que desarrollan muchas de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima, permiten tomar decisiones relevantes para la gestión de éstas. En ese sentido, la gestión financiera de corto plazo en las empresas, muestran un desempeño medio, en la medida que alguna ha logrado generar excedentes de efectivo, entre tanto una parte importante de las mismas tienen dificultades para hacerlo; las pocas empresas que han incurrido en déficit de efectivo, han utilizado únicamente la estrategia de incumplir o demorar los pagos a proveedores y/o acreedores, poniendo en riesgo la imagen y reputación de la empresa.
3. La demanda actual de servicio de los pasajeros, las tasas de interés, la competencia actual y los sustitutos al transporte interprovincial de pasajeros, son factores de mercado que han merecido especial interés para proceder a invertir y financiar sus actividades, los cuales inciden en la liquidez y la rentabilidad ligeramente positivos en los últimos dos años.

4. Las fuentes de financiamiento utilizadas por las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima, son las utilidades retenidas (financiamiento interno), el arrendamiento financiero o leasing y el crédito directo de proveedores para el mediano y largo plazo (externo) cuya incidencia podemos notar en indicadores financieros como los de liquidez y de rentabilidad que muestran resultados ligeramente positivos en los últimos dos años; sin embargo los indicadores de gestión, endeudamiento y cobertura muestran algunas problemas que potencialmente pondrían en riesgo la cobertura de créditos con proveedores y acreedores, por tanto la dependencia de terceros.

VII. RECOMENDACIONES

1. Se hace necesario estructurar e implementar un sistema financiero que comprenda un conjunto de políticas, normas establecidas, procedimientos y métodos para la realización de sus operaciones financieras, y evaluar la gestión financiera que tienda a mejorar los resultados económicos financieros en las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz - Lima.
2. Es conveniente que la elaboración de los planes financieros de corto, mediano y largo plazo, se base en criterios técnicos tendientes a facilitar la toma de decisiones y el logro de los objetivos en los resultados económico financieros de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz - Lima. Para así optimizar su situación financiera orientándola al crecimiento.
3. En las decisiones de inversión y financiamiento de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima, es importante tomar en cuenta el aspecto tecnológico relacionado no solo respecto a la modernización de las unidades de transporte, sino también de los servicios. Si se quiere lograr ventajas competitivas importantes las empresas deberán considerar la satisfacción del cliente como un elemento clave para competir, lo que a su vez implicará el incremento de resultados económico - financieros
4. Es conveniente considerar fuentes alternativas de financiamiento frente a las utilizadas actualmente. Estas nuevas fuentes de financiamiento alternas

deben estar orientadas a reducir los costos financieros de las empresas y deben pasar por estudios rigurosos sobre la base de reales necesidades de fondos, análisis de las fuentes de financiamiento y la aplicación de estos fondos, sin dejar de considerar que los compromisos financieros no afecten sustantivamente su estructura financiera y los resultados económico – financieros.

VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- APAZA, MARIO. (2001). “*Análisis Económico Financiero y Clasificación de riesgos de empresas en el Perú*”. Marketing Consultores. Perú.
- APAZA, MARIO. (2003). “*Elaboración, Análisis e Interpretación de Estados Financieros. Diagnóstico Empresarial*”, Editora y distribuidora Real S.R.L., Lima.
- BESLEY SCOTT y EUGENE F. BRIGHAM. (2001). “*Fundamentos de Administración Financiera*”. Mc Graw Hill. Décima segunda edición. México.
- BRAVO C. MIGUEL. (1996). “*Contabilidad Financiera Básica*”. Editorial San Marcos. Segunda edición. Lima.
- BREALEY RICHARD A. y STEWART C. MYERS. (1995). “*Principios De Finanzas Corporativas*”. Mc Graw Hill. Cuarta edición. España.
- FLORES, JAIME (2001). “*Centro de Especialización en Contabilidad y Finanzas*”. E.I.R.L. Lima.
- GITMAN, LAWRENCE. (2003). “*Principios de Administración Financiera*”. Pearson Educación, Décima Edición, México.
- JOHNSON R. W. y R. W. MELICHER. (1994). “*Administración Financiera*” CECSA. Cuarta edición. México.

- KEOWN, A., PETTY W., SCOTT D. Y MARTIN, J. (1999).
“Introducción a las Finanzas. La práctica y la lógica de la dirección financiera”. Prentice Hall, 2da. Edición, Madrid.
- ROSS, S, WESTERFIELD, R, JAFFE, J. (2000). *“Finanzas Corporativas”*, Mc Graw Hill, 5ta edición, México.
- SERRANO JAVIER y JULIO VILLARREAL. (1993). *“Fundamentos de Finanzas”*. Mc Graw Hill. Segunda edición. Colombia.
- VAN HORNE, JAMES. (2000). *“Fundamentos de Administración Financiera”*. Prentice Hall. Novena edición. México.
- VILLACORTA, ARMANDO. (2001). *“Productos y Servicios Financieros Operaciones Bancarias”*, Pacífico Editores, Primera Edición, Lima.

ANEXOS

ANEXO N° 01: “GESTION FINANCIERA Y SU INCIDENCIA EN LOS RESULTADOS ECONÓMICOS-FINANCIEROS DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS HUARAZ – LIMA”

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DISEÑO DE INVESTIGACIÓN
<p>Problema general</p> <p>¿Cómo la gestión financiera incide en los resultados económicos - financieros que obtienen las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima?</p> <p>Problemas específicos</p> <p>P1: ¿Cómo influye la planeación financiera en los resultados económico-financieros de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima?</p> <p>P2: ¿Qué factores toman en cuenta las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima, para las decisiones de financiamiento e inversión y como inciden en los resultados económico-financieros?</p> <p>P3: ¿Cuáles son las fuentes de financiamiento que emplean las empresas de transporte interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima, y cómo influyen en los resultados económico-financieros?</p>	<p>Objetivo general:</p> <p>Analizar la incidencia de la gestión financiera en los resultados económicos-financieros de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima.</p> <p>Objetivos específicos:</p> <p>O1: Determinar la influencia de la planeación financiera en los resultados económico-financieros de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima.</p> <p>O2: Establecer los factores que se toman en cuenta para las decisiones de financiamiento e inversión de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima, y su incidencia en los resultados económico-financieros.</p> <p>O3: Determinar las fuentes de financiamiento que emplean las empresas de transportes interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima, y su influencia en los resultados económico-financieros.</p>	<p>Hipótesis general:</p> <p>Si las empresas de transportes interprovincial de pasajeros Huaraz-Lima desarrollan una gestión financiera, basada en principios, técnicas y herramientas de carácter financiero, entonces se mejorarán sus resultados económicos-financieros.</p> <p>Hipótesis Específicas:</p> <p>H1: Una adecuada planeación financiera de corto, mediano y largo plazo permite tomar decisiones relevantes para la gestión lo que favorece los resultados económicos-financieros de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros Huaraz - Lima.</p> <p>H2: La demanda del mercado, la tecnología, el mercado financiero, las tasas de interés, los plazos son factores que se toman en cuenta en decisiones de financiamiento e inversión, lo que incide en los resultados económicos-financieros de las empresas de transportes interprovincial de pasajeros Huaraz - Lima.</p> <p>H3: Las fuentes de financiamiento a las que pueden acceder las empresas de transportes interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima para una adecuada gestión financiera son las externas e internas o una combinación de ellas, lo que incide en los resultados económicos-financieros.</p>	<p>Gestión Financiera</p> <p>Resultados económicos-financieros obtenidos por las empresas de transportes de pasajeros Huaraz – Lima.</p>	<p>Tipo de investigación: Descriptivo-explicativo</p> <p>Enfoque de Investigación: No experimental</p> <p>Diseño de investigación: Descriptivo</p> <p>Muestra: 21 empresas de transporte de pasajeros interprovincial de pasajeros Huaraz – Lima</p>

ANEXO N° 02

UNIVERSIDAD NACIONAL ESCUELA DE POSTGRADO
"SANTIAGO ANTUNEZ DE MAYOLO"

MAESTRÍA EN
GESTION EMPRESARIAL

ENCUESTA DE OPINIÓN

(Gerentes)

OBJETIVO: La presente encuesta tiene por objetivo analizar la incidencia de la gestión financiera en los resultados económicos y financieros de las Empresas de transporte interprovincial Huaraz- Lima; información requerida con fines de investigación por lo que se solicita leer detenidamente y responder con la mayor veracidad ya que dicha información será considerada de carácter confidencial.

INSTRUCCIONES: Tenga la gentileza de leer cuidadosamente las preguntas y contestarlas en el espacio correspondiente; la respuesta que se obtenga será considerada de carácter estrictamente confidencial. De la veracidad de los datos depende el éxito de nuestro estudio.

I. DATOS GENERALES:

- a) Cargo actual:
- b) Tiempo de servicios en el cargo actual Años
- c) Profesión
- d) Edad:años
- e) Sexo: Masculino Femenino

II. DATOS DE INFORMACIÓN:

2.1. ¿Cuál es el nivel de importancia que tiene la gestión financiera en su organización?

- a) Muy importante
- b) Importante
- c) Importancia media
- d) Poca importancia
- e) Nada importante

2.2. ¿Qué prioridad le da al área financiera para la gestión de su organización?

- a) Máxima prioridad en la gestión de la empresa
- c) Prioridad media en la gestión de la empresa
- d) Mínima prioridad en la gestión de la empresa
- e) Ninguna prioridad en la gestión de la empresa

2.3. ¿Cómo califica el nivel de competencias que posee el jefe/gerente o responsable del Área Financiera de su empresa?

- a) Excelente
- b) Buena
- c) Regular
- d) Deficiente

2.4. ¿Cuánta la empresa con planes financieros de corto, mediano y largo plazo?

- a) Sí b) No

2.5. Si la respuesta a la pregunta anterior ha sido "sí" ¿Estos planes han servido para tomar decisiones financieras importantes?

- a) Bastante
- b) Poco
- c) Nada

- 2.6. ¿Cuentan todas las áreas de la empresa con los fondos suficientes para cumplir con sus actividades?
- a) Sí b) No
- 2.7. ¿Con qué frecuencia el Área de Finanzas participa en la toma de decisiones de la empresa?
- a) Frecuentemente
b) Pocas veces
c) Nunca
- 2.8. ¿Se preparan oportunamente los Estados Financieros de la empresa?
- a) Sí b) No
- 2.9. Si la respuesta a la pregunta 2.9 es “Sí” ¿Estos estados financieros se analizan y sirven para tomar decisiones?
- a) Siempre
b) Algunas veces
c) Nunca
- 2.10. ¿Con que frecuencia se mantienen actualizada la información financiera de la empresa?
- a) Frecuentemente
b) Pocas veces
c) Nunca
- 2.11. ¿Sus sistemas de información le permiten detectar oportunamente los excedentes o déficits de efectivo de su empresa?
- a) Siempre
b) Algunas veces
c) Nunca
- 2.12. ¿El Área Financiera garantiza la obtención de fondos externos (financiamiento) en forma oportuna?
- a) Siempre
b) Algunas veces
c) Nunca
- 2.13. ¿Cómo califica el desempeño del Área Financiera de su empresa?
- a) Excelente
b) Buena
c) Regular
d) Deficiente
- 2.14. ¿Cómo han evolucionado los resultados de su empresa (utilidades) en los últimos 3 años?
- a) Han aumentado notablemente
b) Han aumentado relativamente
c) No han aumentado ni disminuido
d) Han disminuido relativamente
e) Han disminuido notablemente
- 2.15. ¿Piensa que un sistema financiero adecuado puede mejorar los resultados (utilidades) de su empresa?
- a) Sí, definitivamente
b) Sí
c) No aumentaría y disminuiría
d) No
e) No definitivamente

- 2.16. ¿Se comparan los resultados financieros de la empresa con los del promedio de la competencia o del sector?
- a) Siempre
 - b) Algunas veces
 - c) Nunca

ANEXO N° 03

UNIVERSIDAD NACIONAL
"SANTIAGO ANTUNEZ DE MAYOLO"

ESCUELA DE POSTGRADO

MAESTRÍA EN
GESTION EMPRESARIAL

ENCUESTA DE OPINIÓN

(Gerentes Financieros o Responsables del Área Financiera)

OBJETIVO: La presente encuesta tiene por objetivo analizar la incidencia de la gestión financiera en los resultados económicos y financieros de las Empresas de transporte interprovincial Huaraz- Lima; información requerida con fines de investigación por lo que se solicita leer detenidamente y responder con la mayor veracidad ya que dicha información será considerada de carácter confidencial.

INSTRUCCIONES: Tenga la gentileza de leer cuidadosamente las preguntas y contestarlas en el espacio correspondiente; la respuesta que se obtenga será considerada de carácter estrictamente confidencial. De la veracidad de los datos depende el éxito de nuestro estudio.

I. DATOS GENERALES:

- a) Cargo actual:
- b) Tiempo de servicios en el cargo actual: años
- c) Profesión
- d) Edad años
- e) Sexo: Masculino Femenino

II. DATOS DE INFORMACIÓN:

- 2.1. De las siguientes herramientas de planeación financiera marque con una (X) las que aplica su representada S = siempre, CF = con frecuencia, AV = algunas veces, CN =casi nunca, N = nunca.

	S	CF	AV	CN	N
a) Pronóstico de ventas					
b) Flujo de caja					
c) Plan de renovación de flota					
d) Estados Financieros proyectados					
e) Otro, ¿Cuál?					

- 2.2. ¿Sus ingresos por ventas son?

- a) Totalmente al contado
- b) Mayoritariamente al contado
- c) Mayoritariamente al crédito
- d) Totalmente al crédito

- 2.3. ¿Cómo califica el nivel de su efectivo (Caja y Bancos)?

- a) Contamos con excedentes (Pase a la pregunta 2.3)
- b) Ni con excedentes ni con déficit (Pase a la pregunta 2.5)
- c) Tenemos problemas de caja (déficit) (Pase a la pregunta 2.4)
- d) No sé, no conozco (Pase a la pregunta 2.5)

- 2.4. Si cuenta con excedentes, ¿de qué forma utiliza esos excedentes? (Marque el más importante)

- a) Lo mantenemos en la entidad financiera (Cuenta Corriente)
- b) Aprovechamos en comprar insumos y repuestos al contado y con descuento
- c) Lo utilizamos para pagar deudas

- d) Invertimos en depósitos a plazo fijo, valores negociables y otros
- e) Otros (Especifique):.....
- 2.5. Si cuenta con déficit de efectivo ¿Cómo cubre esos faltantes de caja? (Marque el más importante)
- a) Solicitamos sobregiro a nuestro banco
- b) Lo cubrimos con promociones de venta (descuento de tarifas temporalmente)
- c) Incumplimos o demoramos los pagos a proveedores, y/o acreedores
- d) Demoramos el pago de remuneraciones
- d) Otros (Especifique):.....
- 2.6. ¿Cómo califica el nivel de Cuentas por Cobrar de su empresa?
- a) Están por encima de lo previsto
- b) Son normales (nivel manejable)
- c) Se han reducido (están por debajo del nivel previsto)
- d) No contamos con Cuentas por Cobrar
- 2.7. ¿Cómo se encuentra su nivel de inventarios en suministros y repuestos?
- a) Cuenta con montos de inversión considerables
- b) Son suficientes para mantener la flota operativa
- c) Contamos con dificultades para mantener los inventarios necesarios
- d) No mantenemos inventarios. Compramos cuando se presenta la necesidad
- 2.8. ¿Se elaboran planes financieros de mediano y largo plazo (Plan de inversión y financiamiento a mediano y largo plazo)?
- a) Frecuentemente
- b) A veces
- c) Nunca
- d) No sé /No responde
- 2.9. Si la respuesta a la pregunta anterior (2.8) es “a” o “b”, ¿se ha efectuado el control correspondiente (seguimiento) a éstos planes?
- a) Sí b) No
- 2.10. ¿Cuál de los siguientes motivos influye más en la adquisición de omnibuses? (Señale el más importante)
- a) Modernización
- b) Reemplazo de buses antiguos
- c) Exigencias del mercado (mejora del servicio)
- d) Para hacer frente a la competencia
- e) Otro (especifique):.....
- 2.11. Cuando realiza una inversión en omnibuses ¿qué tipo de estudio económico-financiero ha realizado?
- a) Estudio de inversión a nivel de perfil
- b) Estudio de inversión a nivel de prefactibilidad
- c) Estudio de inversión a nivel de factibilidad
- d) No se ha realizado ningún estudio
- e) Otro (especifique):.....
- 2.12. El estudio de inversión efectuado ha llegado hasta:
- a) Análisis de la Demanda, Comercialización, evaluación financiera.
- b) Análisis de la Demanda, Comercialización, evaluación económica y financiera, riesgos financieros
- c) No se ha realizado ningún estudio
- d) Otro (especifique):.....

- 2.13. Marque con una (X) los siguientes aspectos que se desarrolla en la empresa que representa: S = siempre, AV = algunas veces, N = nunca.
- | | S | AV | N |
|-------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a) Financiamiento a corto plazo (no mayor a 1 año) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) Financiamiento a mediano plazo (mayor a 1 menor a 2 año) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) Financiamiento a largo plazo (mayor a 2 años) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d) Préstamos para capital de trabajo | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| e) Préstamos para inversión en activos fijos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| f) Aumento de capital para capital de trabajo | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| g) Aumento de capital para inversión en activos fijos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| h) Financiamiento mediante utilidades retenidas | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| i) Otro ¿Cuál? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

- 2.14. De las siguientes fuentes de financiamiento marque con una (x) las que utiliza su representada. S = siempre, AV = algunas veces, N = nunca.
- | | S | AV | N |
|---------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a) Crédito bancario | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) Crédito directo con proveedores | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) Arrendamiento financiero (leasing) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d) Aporte de socios | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| e) Retención de utilidades | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| f) Otro, ¿Cuál? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

- 2.15. Realiza estudios para decidir la conveniencia de financiamiento interno o externo
- a) Siempre b) Algunas Veces c) Nunca

- 2.16. Realiza estimaciones acerca de su costo de capital (tasa rentabilidad mínima exigida para las inversiones), ¿indique qué tipo de estimaciones realiza?
- | | Si | No |
|--------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a) Estimación sobre el costo de la deuda después de impuestos | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) Estimación sobre el costo del capital común (acciones comunes) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) Estimación sobre el costo de las acciones preferenciales | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d) Estimación sobre el costo de utilidades retenidas | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| e) Estimación sobre el costo promedio ponderado de capital de la empresa | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

- 2.17. Cuando su empresa obtiene utilidades ¿cómo ha sido la distribución de éstas?
- | | |
|----------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| a) Se han repartido totalmente | <input type="checkbox"/> |
| b) Se han retenido parte de las utilidades y repartido la diferencia | <input type="checkbox"/> |
| c) Se han retenido las utilidades totalmente | <input type="checkbox"/> |
| d) No tenemos una política de distribución de utilidades | <input type="checkbox"/> |

- 2.18. ¿Cómo han evolucionado los resultados de su empresa (utilidades) en los últimos 3 años?
- | | |
|-----------------------------------|--------------------------|
| a) Han aumentado notablemente | <input type="checkbox"/> |
| b) Han aumentado relativamente | <input type="checkbox"/> |
| c) No han aumentado ni disminuido | <input type="checkbox"/> |
| d) Han disminuido relativamente | <input type="checkbox"/> |
| e) Han disminuido notablemente | <input type="checkbox"/> |

Si han disminuido relativamente (d) o notablemente (e), ¿se han incurrido en pérdidas?:

- a) Sí b) No

- 2.19. De los siguientes factores de mercado marque con una (X) las que toma en cuenta en sus decisiones de financiamiento e inversión: S = siempre, AV = algunas veces, N = nunca.

- | | S | AV | N |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a) Demanda actual del servicio de transporte de pasajeros | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

- b) Demanda potencial del servicio de transporte de pasajeros
- c) Tecnología para las unidades de transporte
- d) Tecnología de los servicios
- e) Tasas de Interés
- f) Montos y plazos de préstamos
- g) La competencia actual
- h) La competencia potencial
- i) Sustitutos al transporte interprovincial en buses
- f) Otro, ¿Cuál?

2.20. ¿Cómo ha evolucionado los siguientes indicadores financieros, durante los tres últimos años?

	Han crecido	Se han mantenido	Han decrecido	No Aplicable	No sé/ No conozco
Liquidez Corriente					
Prueba Acida					
Posición defensiva					
Rotación de inventarios					
Rotación de Cuentas por Cobrar					
Rotación de Cuentas por Pagar					
Rentabilidad sobre las ventas					
Rentabilidad sobre la Inversión					
Rentabilidad sobre del patrimonio neto					
Rentabilidad sobre del activo fijo					
Endeudamiento a corto plazo					
Endeudamiento a largo plazo					
Endeudamiento total					
Cobertura total					
Otro:					
Otro:					

ANEXO N° 04

Balance General Consolidado de las Empresas Estudiadas				
	2003	2004	2005	2006
Activo				
Activo Corriente				
Caja y Bancos	59,331.11	101,100.00	80,160.00	29,099.00
Cuentas por Cobrar comerciales				
Cuentas por Cobrar a Vinculadas				
Otras Cuentas por cobrar	280,720.86	46,302.69	293,593.00	516,105.00
Existencias	82,735.00	22,323.00	48,009.00	497,900.00
Gastos pagados por anticipado	131,277.12	205,575.00	0.00	7,407.00
Total Activo Corriente	554,064.09	375,300.69	421,762.00	1,050,511.00
Cuentas por cobrar a largo plazo				
Cuentas por cobrar a vinculadas a largo plazo				
Otras cuantas por cobrar a largo plazo				
Inversiones permanentes	3,140.06	3,140.06	3,070.00	3,070.00
Inmuebles maquinaria y equipo (neto)	4,421,997.94	3,659,772.23	4,731,842.00	6,538,536.00
Activos Intangibles (neto)		380,818.00		
Impuesto a la renta y participaciones diferidos				
Otros activos	670,766.05	851,012.00	541,518.00	1,027,906.00
Total Activo no corriente	5,095,904.05	4,894,742.29	5,276,430.00	7,569,512.00
Total Activo	5,649,968.14	5,270,042.98	5,698,192.00	8,620,023.00
Pasivo y Patrimonio				
Pasivo Corriente				
Sobregiros y pagares bancarios				7,130.00
Cuentas por pagar comerciales.	127,916.00	179,023.00	477,656.00	444,930.00
Cuentas por pagar a vinculadas				
Otras cuentas por pagar	157,242.28	243,106.06	345,140.00	420,398.00
Parte corriente de las deudas a largo plazo	940,089.81	736,524.00	245,290.00	389,301.00
Total Pasivo corriente	1,225,248.09	1,158,653.06	1,068,086.00	1,261,759.00
Deudas a Largo plazo	2,489,518.36	2,034,960.94	2,555,426.00	5,014,165.00
Cuentas por pagar a vinculadas				
Ingresos diferidos				
Impuesto a la renta y part. Diferidos				
Total Pasivo no corriente	2,489,518.36	2,034,960.94	2,555,426.00	5,014,165.00
Patrimonio Neto				
Capital	1,313,941.39	1,349,745.00	1,520,238.00	1,578,968.00
Capital adicional				
Acciones de inversión				
Excedente de revaluación	551,416.98	551,416.98	289,386.00	299,386.00
Reserva legal				
Resultados acumulados	69,843.32	175,267.00	265,056.00	465,745.00
Total Patrimonio neto	1,935,201.69	2,076,428.98	2,074,680.00	2,344,099.00

Total Pasivo y Patrimonio	5,649,968.14	5,270,042.98	5,698,192.00	8,620,023.00
----------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------

ANEXO N° 05

Estado de Ganancias y Perdidas Consolidado de la Empresas estudiadas

	2003	2004	2005	2006
Ventas Netas	5,705,854.00	6,764,250.00	8,806,358.00	11,271,516.00
Costo de Ventas	-4,538,063.00	-4,982,446.60	-7,267,994.00	-8,737,209.00
Utilidad Bruta	1,167,791.00	1,781,803.40	1,538,364.00	2,534,307.00
Gastos Administrativos	-433,797.00	-888,031.00	-533,161.00	-1,366,689.00
Gastos de Ventas	-463,313.00	-543,108.00	-534,281.00	-542,303.00
Utilidad Operativa	270,681.00	350,664.40	470,922.00	625,315.00
Otros Ingresos y Egresos				
Ingresos Financieros	11,208.00	23,483.00	39,194.00	0.00
Gastos Financieros	-200,600.00	-301,935.00	-276,676.00	-373,413.00
Otros Ingresos	42,990.00	26,534.00	26,997.00	15,884.00
Otros Gastos	-8,612.00	-7,474.00	-74,787.00	-11,188.00
REI	15,234.00	42,732.28		
Resultado antes de Part. e Imptos.	130,901.00	134,004.68	185,650.00	256,598.00
Participación de los Trabajadores				
Impuesto a La Renta	-62,840.00	-37,713.00	-57,754.00	-63,747.00
Utilidad o Perdida del Ejercicio	68,061.00	96,291.68	127,896.00	192,851.00

ANEXO N° 06

	Estado de Ganancias y Pérdidas				Análisis Horizontal	
	2006		2005		VARIACION	
	S/.	%	S/.	%	S/.	%
Ventas	11,271,516.00	100.00	8,806,358.00	100.00	2,465,158.00	27.99
Costo de Ventas	-8,737,209.00	-77.52	-7,267,994.00	-82.53	1,469,215.00	20.21
Utilidad Bruta	2,534,307.00	22.48	1,538,364.00	17.49	995,943.00	64.74
Gastos Administrativos	-1,366,689.00	-12.13	-533,161.00	-6.05	833,528.00	156.34
Gastos de Ventas	-542,303.00	4.81	-534,281.00	-6.07	8,022.00	1.50
Utilidad Operativa	625,315.00	5.55	470,922.00	5.35	154,393.00	32.79
Ingresos Financieros	0.00	0	39,194.00	0.45	39,194.00	0.00
Gastos Financieros	-373,413.00	-3.31	-276,676.00	-3.14	96,737.00	34.96
Otros Ingresos	15,884.00	0.14	26,997.00	0.31	11,113.00	-41.16
Otros Gastos	-11,188.00	-0.1	-74,787.00	-0.85	63,599.00	-85.04
REI						
Resultado antes de Part. e Imptos	256,598.00	2.28	185,650.00	2.11	70,948.00	38.22
	-63,747.00	-0.57	-57,754.00	-0.66	5,993.00	10.38
Utilidad o Perdida del Ejercicio	192,851.00	1.71	127,896.00	1.45	64,955.00	50.79

ANEXO N° 07

Balance General - Análisis Horizontal						
	2006		2005		VARIACION	
	S/.	%	S/.	%	S/.	%
Activo	Base					
Activo Corriente						
Caja y Bancos	29,099.00	0.34	80,160.00	1.41	-51,061.00	-63.70
Cuentas por Cobrar comerciales						
Cuentas por Cobrar a Vinculadas						
Otras Cuentas por cobrar	516,105.00	5.99	293,593.00	5.15	222,512.00	75.79
Existencias	497,900.00	5.78	48,009.00	0.84	449,891.00	937.10
Gastos pagados por anticipado	7,407.00	0.09	0.00	0.00	7,407.00	100.00
Total Activo Corriente	1,050,511.00	12.20	421,762.00	7.40	628,749.00	149.08
Cuentas por cobrar a largo plazo						
Otras cuantas por cobrar a largo plazo						
Inversiones permanentes	3,070.00	0.03	3,070.00	0.06	0.00	100.00
Inmuebles maquinaria y equipo (neto)	6,538,536.00	75.85	4,731,842.00	83.04	1,806,694.00	38.18
Activos Intangibles (neto)						
I.R. y participaciones diferidos						
Otros activos	1,027,906.00	11.92	541,518.00	9.50	486,388.00	89.82
Total Activo no corriente	7,569,512.00	87.80	5,276,430.00	92.60	2,293,082.00	43.46
Total Activo	8,620,023.00	100.00	5,698,192.00	100.00	2,921,831.00	51.28
Pasivo y Patrimonio						
Pasivo Corriente						
Sobregiros y pagares bancarios	7,130.00	0.08	0.00	0.00	7,130.00	100.00
Cuentas por pagar comerciales.	444,930.00	5.16	477,656.00	8.38	-32,726.00	-6.85
Cuentas por pagar a vinculadas						
Otras cuentas por pagar	420,398.00	4.88	345,140.00	6.06	75,258.00	21.81
Parte corriente de las deudas a L.P.	389,301.00	4.52	245,290.00	4.30	144,011.00	58.71
Total Pasivo corriente	1,261,759.00	14.64	1,068,086.00	18.74	193,673.00	18.13
Deudas a Largo plazo	5,014,165.00	58.17	2,555,426.00	44.85	2,458,739.00	96.22
Cuentas por pagar a vinculadas						
Ingresos diferidos						
Impuesto a la renta y part. Diferidos						
Total Pasivo no corriente	5,014,165.00	58.17	2,555,426.00	44.85	2,458,739.00	96.22
Total Pasivo	6,275,924.00	72.81	3,623,512.00	63.59	2,652,412.00	73.20
Patrimonio Neto						
Capital	1,578,968.00	18.32	1,520,238.00	26.68	58,730.00	3.86
Capital adicional						
Acciones de inversión						

Excedente de revaluación	299,386.00	3.47	289,386.00	5.08	10,000.00	3.46
Reserva legal						
Resultados acumulados	465,745.00	5.4	265,056.00	4.65	200,689.00	75.72
Total Patrimonio neto	2,344,099.00	27.19	2,074,680.00	36.41	269,419.00	12.97
Total Pasivo y Patrimonio	8,620,023.00	100.00	5,698,192.00	100.00	2,921,831.00	51.28

ANEXO N° 08

Estado de Ganancias y Pérdidas - Análisis Vertical

	2003	%	2004	%	2005	%	2006	%
	5,705,854.00	100.00	6,764,250.00	100.00	8,806,358.00	100.00	11,271,516.00	100.00
	-4,538,063.00	-79.53	-4,982,446.60	-73.64	-7,267,994.00	-82.53	-8,737,209.00	-77.52
Utilidad Bruta	1,167,791.00	20.47	1,781,803.40	26.34	1,538,364.00	17.49	2,534,307.00	22.48
	-433,797.00	-7.60	-888,031.00	-13.13	-533,161.00	-6.05	-1,366,689.00	-12.13
	-463,313.00	-8.12	-543,108.00	-8.03	-534,281.00	-6.07	-542,303.00	-4.81
Utilidad Operativa	270,681.00	4.75	350,664.40	5.18	470,922.00	5.35	625,315.00	5.55
Ingresos Financieros	11,208.00	0.20	23,483.00	0.35	39,194.00	0.45	0.00	0
Gastos Financieros	-200,600.00	-3.52	-301,935.00	-4.46	-276,676.00	-3.14	-373,413.00	-3.31
Otros Ingresos	42,990.00	0.75	26,534.00	0.39	26,997.00	0.31	15,884.00	0.14
Otros Gastos	-8,612.00	-0.15	-7,474.00	-0.11	-74,787.00	-0.85	-11,188.00	-0.1
REI	15,234.00	0.27	42,732.28	0.63				
Resultado antes de Part. e Imptos	130,901.00	-2.45	134,004.68	1.98	185,650.00	2.11	256,598.00	2.28
	-62,840.00	-1.10	-37,713.00	-0.06	-57,754.00	-0.66	-63,747.00	-0.57
Utilidad o Perdida del Ejercicio	68,061.00	1.19	96,291.68	1.42	127,896.00	1.45	192,851.00	1.71

ANEXO N° 09

Balance General - Análisis Vertical

	2003	%	2004	%	2005	%	2006	%
Activo								
Activo Corriente								
Caja y Bancos	59,331.11	1.05	101,100.00	1.92	80,160.00	1.41	29,099.00	0.34
Valores Negociables								
Cuentas por Cobrar comerciales								
Cuentas por Cobrar a Vinculadas								
Otras Cuentas por cobrar	280,720.86	4.97	46,302.69	0.88	293,593.00	5.15	516,105.00	5.99
Existencias	82,735.00	1.46	22,323.00	0.42	48,009.00	0.84	497,900.00	5.78
Gastos pagados por anticipado	131,277.12	2.32	205,575.00	3.90	0.00	0.00	7,407.00	0.09
Total Activo Corriente	554,064.09	9.80	375,300.69	7.12	421,762.00	7.40	1,050,511.00	12.20
Cuentas por cobrar a largo plazo								
Cuentas por cobrar a vinculadas a largo plazo								
Otras cuantas por cobrar a largo plazo								
Inversiones permanentes	3,140.06	0.06	3,140.06	0.06	3,070.00	0.06	3,070.00	0.03
Inmuebles maquinaria y equipo (neto)	4,421,997.94	78.27	3,659,772.23	69.44	4,731,842.00	83.04	6,538,536.00	75.85
Activos Intangibles (neto)			380,818.00	7.23				
Impuesto a la renta y participaciones diferidos								
Otros activos	670,766.05	11.87	851,012.00	16.15	541,518.00	9.50	1,027,906.00	11.92
Total Activo no corriente	5,095,904.05	90.20	4,894,742.29	92.88	5,276,430.00	92.60	7,569,512.00	87.80
Total Activo	5,649,968.14	100.00	5,270,042.98	100.00	5,698,192.00	100.00	8,620,023.00	100.00
Pasivo y Patrimonio								

Pasivo Corriente								
Sobregiros y pagares bancarios	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	7,130.00	0.08
Cuentas por pagar comerciales.	127,916.00	2.26	179,023.00	3.40	477,656.00	8.38	444,930.00	5.16
Cuentas por pagar a vinculadas								
Otras cuentas por pagar	157,242.28	2.78	243,106.06	4.61	345,140.00	6.06	420,398.00	4.88
Parte corriente de las deudas a largo plazo	940,089.81	16.64	736,524.00	13.98	245,290.00	4.30	389,301.00	4.52
Total Pasivo corriente	1,225,248.09	21.68	1,158,653.06	21.99	1,068,086.00	18.74	1,261,759.00	14.64
Deudas a Largo plazo	2,489,518.36	44.06	2,034,960.94	38.61	2,555,426.00	44.85	5,014,165.00	58.17
Cuentas por pagar a vinculadas								
Ingresos diferidos								
Impuesto a la renta y part. Diferidos								
Total Pasivo no corriente	2,489,518.36	44.06	2,034,960.94	38.61	2,555,426.00	44.85	5,014,165.00	58.17
Total Pasivo	3,714,766.45	65.74	3,193,614.00	60.60	3,623,512.00	63.59	6,275,924.00	72.81
Patrimonio Neto								
Capital	1,313,941.39	23.26	1,349,745.00	25.61	1,520,238.00	26.68	1,578,968.00	18.32
Capital adicional								
Acciones de inversión								
Excedente de revaluación	551,416.98	9.76	551,416.98	10.46	289,386.00	5.08	299,386.00	3.47
Reserva legal								
Resultados acumulados	69,843.32	1.24	175,267.00	3.33	265,056.00	4.65	465,745.00	5.4
Total Patrimonio neto	1,935,201.69	34.26	2,076,428.98	39.40	2,074,680.00	36.41	2,344,099.00	27.19
Total Pasivo y Patrimonio	5,649,968.14	100.00	5,270,042.98	100.00	5,698,192.00	100.00	8,620,023.00	100.00