

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE
SAN CRISTÓBAL DE HUAMANGA**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES
ESCUELA DE FORMACIÓN PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**



**“EL PAPEL DEL FLUJO DE EFECTIVO EN LA
RENTABILIDAD FINANCIERA DEL TRANSPORTE
URBANO EN LA CIUDAD DE AYACUCHO.
2011 - 2012”**

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN**

**PRESENTADO POR
GRACIHER LUIS ESCRIBA NAJARRO**

**AYACUCHO - PERÚ
2013**

Tesis
AD138
Esc

A mis padres, a quienes quiero con sus virtudes y defectos.

A mis hermanos, amo y respeto su individualidad.

Graciher.

AGRADECIMIENTOS

Quiero dejar constancia de mi sincero agradecimiento a las siguientes personas y empresas, sin las cuales de ningún modo se hubiera podido realizar esta investigación.

En primer lugar, mi agradecimiento al profesor Sixto Arotoma C. por su tiempo y respuestas a mis inquietudes sobre la vida.

Al profesor Víctor Raúl Rodríguez Hurtado, por enseñarme que nuestras acciones se miden por los resultados y el impacto en la sociedad.

Al caballero, elegante, respetuoso y sincero; al amigo, Jorge Gálvez Molina, asesor de la presente tesis.

A mis profesores por las cualidades que encuentro y admiro en cada uno de ellos, Juan Anicama por el carácter alegre y fuerte, al profesor Manuel Jaime por el saludo paternal y respetuoso, al profesor Eusterio Oré por su nobleza y atención, al profesor Walter Ledesma por su personalidad calmada, al profesor Jorge Prado por su gran capacidad analítica y financiera, y al profesor Moisés Jorgechagua por su excelente memoria y puntualidad.

A mis compañeros por la tolerancia y comprensión ante mis errores.

A los Gerentes de las empresas de servicio de transporte urbano, por brindarme permiso de llevar a cabo las encuestas minutos antes de sus reuniones.

A mis amigos por realmente escucharme.

Ayacucho, noviembre de 2012.

INDICE

Dedicatoria

Agradecimientos

Resumen

INTRODUCCIÓN

CAPITULO I

MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN

| | |
|--|----|
| 1.1 Marco Histórico..... | 16 |
| 1.1.1 Antecedentes del problema | 16 |
| 1.2 Bases Teóricas..... | 18 |
| 1.2.1 Antecedentes del flujo de efectivo | 18 |
| 1.2.1.1 Flujo de efectivo | 20 |
| 1.2.2.1 Liquidez | 17 |
| 1.2.2.2 Contenido de los flujos de efectivo..... | 22 |
| 1.2.3 Endeudamiento y solvencia..... | 25 |
| 1.2.3.1 Rentabilidad financiera..... | 26 |
| 1.2.4 Utilidad..... | 27 |
| 1.2.5 La rentabilidad del patrimonio | 27 |
| 1.2.5.1 Valor económico agregado positivo | 28 |
| 1.2.5.2 Tasa interna de retorno | 29 |
| 1.3 Definición de términos básicos | 30 |

CAPITULO II

PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO

| | |
|---|----|
| 2.1 Planteamiento del problema..... | 31 |
| 2.2 Formulación del problema | 44 |
| 2.2.1 Problema principal | 44 |
| 2.2.2 Problemas específicos | 44 |
| 2.3 Objetivos de la investigación | 44 |
| 2.3.1 Objetivo principal | 44 |
| 2.3.2 Objetivos específicos | 44 |
| 2.4 Delimitación de la investigación..... | 45 |
| 2.4.1 Delimitación espacial..... | 45 |
| 2.4.2 Delimitación temporal | 45 |
| 2.4.3 Delimitación social | 45 |
| 2.5 Justificación, importancia y limitaciones de la investigación..... | 45 |
| 2.5.1 Justificación de la investigación | 45 |
| 2.5.2 Importancia de la investigación | 46 |
| 2.5.3 Limitaciones de la investigación..... | 47 |
| 2.6 Hipótesis y variables..... | 47 |
| 2.6.1 Hipótesis principal | 47 |
| 2.6.2 Hipótesis específicas..... | 47 |
| 2.6.3 Identificación y clasificación de las variables e indicadores | 48 |
| 2.6.4 Operacionalización de hipótesis, variables e indicadores..... | 48 |
| 2.7.1 Tipo de investigación..... | 50 |
| 2.7.2 Niveles de investigación | 50 |
| 2.7.3 Método de investigación | 51 |
| 2.7.4 Diseño de la investigación | 52 |
| 2.7.5 Técnica de la investigación..... | 52 |

| | |
|---|----|
| 2.7.6 Instrumento de recolección de datos..... | 52 |
| 2.7.7 Proceso de validación del cuestionario..... | 53 |
| 2.7.8 Instrumentos de procesamiento de datos..... | 58 |
| 2.7.9 Población y muestra..... | 58 |

CAPITULO III

COMPROBACIÓN Y CONTRASTACIÓN DE LAS HIPOTESIS EN EL TRABAJO OPERACIONAL

| | |
|--|-----|
| 3. Análisis e interpretación de resultados..... | 61 |
| 3.1 Presentación..... | 61 |
| 3.2 Resultados e interpretación de datos..... | 62 |
| 3.3 Proceso de contraste de hipótesis estadístico..... | 78 |
| 3.4 Contrastación y convalidación de hipótesis..... | 86 |
| 3.5 Contrastación teórica de la hipótesis..... | 110 |

CAPITULO IV

PRESENTACIÓN DEL MODELO BÁSICO

| | |
|---|-----|
| 4.1 Propuesta básica para mejorar los flujos de efectivo..... | 111 |
| 4.2 Propuesta básica para mejorar la rentabilidad financiera..... | 117 |
| Conclusiones..... | 129 |
| Sugerencias..... | 133 |

Bibliografía

Anexos

Resumen

En las empresas de servicio de transporte urbano con ruta fija en la ciudad de Ayacucho, se observó que entre los socios existían diferencias en el valor de su patrimonio, evidenciado por el número de vehículos y por la modernidad de los mismos. En este contexto, se decidió realizar una investigación con el objetivo de identificar las causas mediante el estudio de la administración de sus ingresos y egresos, es decir el flujo de efectivo y establecer la relación de dependencia y correspondencia con la rentabilidad financiera. Para obtener información del comportamiento de los socios acerca de este tema, se construyó un instrumento de medida por categorías o cualidades donde se especificó rangos para cada alternativa.

En la evaluación de la fiabilidad del instrumento se obtuvo un coeficiente de confiabilidad muy alto y por consiguiente muy aceptable. En la prueba de hipótesis se encontró que existe relación significativa de dependencia, asociación y correlación entre las variables, concluyendo que la mayoría de los socios de estas empresas desconocen sus niveles de liquidez y cómo aprovechar la solvencia para incrementar los niveles de utilidad y rentabilidad financiera.

Por tanto será necesario implementar programas de capacitación a los socios en el uso de herramientas financieras básicas como el flujo de caja, estado de resultados, etc. para conocer, controlar y administrar eficientemente los recursos económicos y financieros.

Palabras clave: Flujo de efectivo, rentabilidad, evaluación de fiabilidad, capacitación.

Abstract

In the companies of urban transport with fixed route in the city of Ayacucho, it was observed that difference between the associates existed in the value of its patrimony. This was demonstrated by the number of vehicles and by the modernity of it. In this context, it was decided to investigate the causes by means of the study of the administration of its income and departures, in other words the cash flow. Also to establish the relation of dependence and correspondence with the financial profitability. To obtain information of the behavior of the associates about this topic, a measurement instrument was constructed by categories or qualities where status was specified for every alternative.

In evaluating the reliability of the instrument there is a very high reliability coefficient obtained and therefore very acceptable. The hypothesis is affirmed, because there is a significant relationship of dependency, association and correlation between variables, concluding that most of the members of these companies know their levels of liquidity and how to use the credit for increasing income levels and financial returns.

Therefore it will be necessary to implement training programs to the associates in the use of basic financial hardware like the cash flow, final results, etc. In order to know, to control and to administer actively the economic and financial resources.

Key words: Cash flow, profitability, evaluation of reliability, training.

INTRODUCCIÓN

Cuando se menciona a las Empresas de Servicio de Transporte Urbano (ESTU) en la ciudad de Ayacucho, nos referiremos a las empresas de transporte público con ruta fija que circula en dicha ciudad ⁽¹⁾.

El presente trabajo de investigación toma como referencia la terminología *Cash flow* o *Flujo de efectivo* no desde la perspectiva contable que define “...*Cash flow* considerado en su acepción dinámica de flujos de dinero, caja y bancos- y representado por la diferencia entre entradas (*In flow*) y salidas (*Out flow*) ” ⁽²⁾, de esta manera se busca más bien darle un *enfoque hacia la toma de decisiones* en la administración del flujo de efectivo, dicho manejo referido al *control de egresos y el direccionamiento* a actividades de inversión que incrementen la utilidad ⁽³⁾.

La inversión genera ganancias en las formas de interés, dividendos, rentas, utilidad, aumento en el capital, entre otras. Tales inversiones pueden tener la *finalidad de: primero*, de obtener ganancias mediante la venta de bienes y servicios y *segundo*, vender los bienes producidos con utilidades, esto para alcanzar los objetivos económicos, ello en la inversión privada ⁽⁴⁾.

Citados dichos objetivos de la inversión encontramos similitud en la definición de *empresa*, que viene a ser una unidad económica constituida por una persona natural o jurídica, que tiene por objeto desarrollar actividades de extracción, transformación, producción, comercialización de bienes o prestación de servicios ⁽⁵⁾.

Al analizar el crecimiento económico empresarial, se abarca un punto importante de la perspectiva de la empresa, que viene a ser el valor que se le da en el lenguaje financiero, en términos de utilidades, valores monetarios o

⁽¹⁾ Plan de desarrollo Urbano de la ciudad de Ayacucho (2008). “Sistema vial y de transporte”, Pág. 38

⁽²⁾ Peter Hanglin, Francis (2003). Libro “Flujo de Caja” Referencia tomada de Finanzas Aplicadas a la gestión Empresarial – CPC Jaime Flores Soria, Pág. 90

⁽³⁾ Kiyosaki, Robert (2001). “El Cuadrante del Flujo del Dinero” Time & Money Network Editions Pág. 137

⁽⁴⁾ Schneider, Erich (2004). Teoría de la inversión, Pág. 17-20

⁽⁵⁾ Flores Soria, Jaime (2007). “Finanzas Aplicadas a la Gestión Empresarial” Perú, CECOF ASESORES, Pág.07

términos financieros como el valor de las máquinas y equipos de la empresa, el valor del inventario, así como el valor patrimonial o valor de mercado de las empresas ⁽⁶⁾.

Específicamente, en cuanto al transporte urbano en la ciudad de Ayacucho, se tiene un total de 15 rutas de transporte de pasajeros con itinerarios establecidos sumando un total de 379 vehículos y 1030 moto-taxis registrados, sin embargo existe una cantidad en el orden de 1000 vehículos aproximadamente operando en forma informal ⁽⁷⁾.

Particularmente el transporte urbano representa un factor dinamizador de los demás sectores económicos y ello es indiscutible; siendo el transporte de la mayoría de la población por el bajo precio del servicio y por prestar servicio en todo el ámbito urbano además de generar fuentes de empleo, por tanto estas empresas representan un factor indispensable que dinamiza la economía en ésta y demás ciudades del país.

Entre los años 1978 y 1980, surgieron en la ciudad de Huamanga las Empresas de Servicio de Transporte Urbano (ESTU) de ruta fija, siendo la ruta 1 y la ruta 2 quienes dieron inicio al servicio de transporte público de pasajeros. Posteriormente entre los años 1990 a 2000 se incrementaron en número coincidiendo con el crecimiento demográfico y el crecimiento económico de aquellos años evidenciando el carácter emprendedor de sus integrantes. Actualmente suman en total 15 empresas en funcionamiento con un comportamiento que sigue una tendencia creciente, bajo condiciones favorables para su desarrollo y sostenibilidad de este sector, como la oferta de capitales a través de los créditos, el acceso a la tecnología automotriz moderna, el crecimiento demográfico y la presencia de entidades financieras a nivel local y nacional.

⁽⁶⁾ Chiavenato, Idalberto (3ra Edición). *“Administración Teoría, Proceso y Práctica”*
⁽⁷⁾ Quispe Olarte, Liliana Ruty (2010). *“Diagnóstico y propuesta al problema de transporte público de la ciudad de Ayacucho”* Lima: Estudio post grado maestría en gestión y administración de la construcción – UNI

A sí mismo, este sector presenta *dos características* en cuanto al comportamiento empresarial, la primera está caracterizada por la administración que rige su constitución legal y segundo que cada socio administra sus vehículos, y junto a ello a su personal; estudio que puso énfasis en la segunda característica por la naturaleza de la variables y por los objetivos de la investigación.

Habiendo explicado las características anteriores, se validó el modelo de “Análisis situacional de la empresa”(ASE), que tras una modificación permitió aplicar el flujo de efectivo como variable independiente y/o principal, esto por la similitud teórica con la liquidez y solvencia, por ser el resultado del ejercicio diario del componente vehicular y el componente humano; y la utilidad y rentabilidad, componentes de la variable dependiente, por ser indicadores que muestran la situación económica y financiera de toda empresa.

Si bien teóricamente se plantea que el flujo de efectivo es el efecto que se tiene en la rentabilidad de la empresa como *consecuencia de su correcta distribución* al administrar los ingresos y egresos conservando la liquidez en niveles mínimos o necesarios y que permitan aprovechar la solvencia para trabajar con financiamiento; *dichos flujos no vienen siendo administrados eficientemente por los socios de las empresas de servicio de transporte urbano de ruta fija*; ya que se ha determinado que la mayoría de los socios de estas empresas desconocen las cifras exactas de sus ingresos, egresos y su capacidad crediticia, resultado del desconocimiento de herramientas financieras como el flujo de caja diario y mensual, el estado de ganancias y pérdidas, y por último el balance general, obteniéndose diferentes resultados económicos y financieros, evidenciados por la cantidad y modernidad de las unidades vehiculares, creando diferencias en el valor del patrimonio de cada uno de ellos.

La rentabilidad financiera, es el resultado conocido o previsto después de los intereses, de los fondos propios de la empresa, y que representa el rendimiento que corresponde a los mismos. Los indicadores referentes a la rentabilidad, tratan de evaluar el nivel de beneficio obtenido con respecto a la inversión que las originó, ya sea considerando en su cálculo el activo total o el capital contable, efecto de los costos operativos, costos de financiamiento y finalmente de los impuestos

⁽⁸⁾ Weston, J. Fred – Copeland, Thomas (1998). Revista “Manual de administración financiera”, Pág. 25

a pagarse, e incrementando el valor patrimonial de la empresa a través de un valor agregado positivo y alcanzando una mayor tasa interna de retorno del capital invertido (⁹); de acuerdo a esto se ha determinado que los socios de las empresas de transporte urbano no llevan a cabo cálculos asertivos acerca de su utilidad con respecto al tiempo y la cantidad de dinero invertido, por tanto esto dificulta implementar modelos que les permitan obtener mayores rendimientos de rentabilidad económica y financiera.

Respecto al flujo de efectivo para actividades de operación; que es la capacidad de una empresa de contar con recursos suficientes en efectivo, a si mismo determinan la cantidad mínima necesaria para continuar con la operatividad empresarial y/o vehicular como pago a los proveedores de combustible, pago de remuneraciones y destinar lo demás hacia inversiones que sigan generando utilidad (¹⁰), las empresas de este sector administran dichos pagos de manera diaria y en cuanto a su personal la inexistencia de una relación contractual no permite la aplicación de un régimen laboral que garantice la estabilidad para sus trabajadores y con ello el respaldo para una solvencia financiera.

Así mismo, en cuanto a la utilidad, decimos que una empresa ha logrado utilidad cuando al restar los ingresos y egresos (gastos y costos), queda un saldo remanente por distribuir. Para ver la utilidad de una empresa debemos revisar el estado de ganancias y pérdidas de los diversos rubros de utilidad (utilidad bruta, utilidad operativa, utilidad neta, etc.) priorizando sobre todo la utilidad neta que es lo que efectivamente queda por distribuir. Con el estudio se determinó que en las empresas de transporte urbano de ruta fija existen utilidades que varían de una empresa a otra, ello al tener cada una sus propios niveles de ingresos.

En cuanto al flujo de efectivo para actividades de financiamiento; que es la capacidad de una empresa de destinar flujos para reembolsar financiamiento externo, obtención y pago de recursos a acreedores y crédito a largo plazo y también de solicitar financiamiento previo análisis de la disponibilidad de ingresos, es decir la administración eficiente a través de la negociación de las tasas de interés; se ha determinado que la mayoría de los socios de las empresas de servicio de

(⁹) *Devoto Ratto, Renzo (2001). "Matemáticas Financieras un enfoque toma de decisiones", Ediciones Universitarias de Valparaíso, Pág. 7-10*

(¹⁰) *Tanaka Nakasone, Gustavo (2001). "Análisis de Estados financieros para la toma de decisiones" Lima: PUCP, Textos universitarios, Pág.116*

transporte urbano no aprovechan su capacidad crediticia, ya que sus niveles de financiamiento no obedece a una evaluación de sus ingresos y a la negociación de las tasas de interés que les permita obtener un mayor rendimiento de su inversión.

Respecto a la rentabilidad del patrimonio, la rentabilidad equivale a maximizar la utilidad monetaria invertida, es decir persigue relacionar el monto invertido con la utilidad que se ha generado ⁽¹¹⁾. Los socios de las empresas de servicio de transporte urbano no maximizan la rentabilidad de sus inversiones, ya que se determinó que la mayoría de los socios desconocen el incremento del valor de sus activos y así mismo no realizan cálculos asertivos del tiempo en el que recuperarían su inversión.

La aplicación del modelo, nos permitió explicar las características del sector empresarial de transporte urbano en la ciudad de Ayacucho, por tanto la administración del flujo de efectivo da lugar a las diferencias en el valor económico de los vehículos y el valor patrimonial entre los socios de dicho sector, es decir la administración de los ingresos destinados a cubrir las actividades de operación (costos fijos, costos variables y gastos administrativos) y a las actividades de financiamiento (reembolsos a entidades financieras), repercute en el rendimiento económico de este sector, evidenciado por el incremento en el valor de los activos y en el patrimonio de estas empresas.

La investigación determinó que la administración del flujo de efectivo de parte de los socios de las ESTU, influye en los bajos niveles de rentabilidad financiera de las empresas de servicio de transporte urbano de ruta fija, a si mismo se determinó que la administración de sus egresos y la administración de los niveles de financiamiento influyen en los niveles bajos del valor agregado y de rentabilidad patrimonial de estas empresas.

Los resultados de esta investigación son útiles para conocer y mejorar el manejo empresarial dentro de este sector a nivel organizacional y principalmente mejorar los niveles de rentabilidad; a sí mismo nuestro objetivo es incentivar a las personas a tomar decisiones en base al uso de instrumentos financieros que den mayor fiabilidad y que les permitan obtener mayores rendimientos de su inversión.

⁽¹¹⁾ *Tanaka Nakasone, Gustavo (2001). "Análisis de Estados financieros para la toma de decisiones"*
Lima: PUCP, Textos universitarios, Pág. 189

Después de haberse alcanzado dichos objetivos, se determinó que efectivamente los niveles de rentabilidad financiera dependen de la administración del flujo de efectivo en las ESTU, ello tras haberse determinado que tanto la creación de valor y los niveles de rentabilidad dependen de la administración de sus egresos y la administración de los niveles de financiamiento, esto nos permite aseverar que la administración del flujo de efectivo; teniendo en cuenta los niveles mínimos de liquidez y del aprovechamiento de la solvencia, permitirá un crecimiento sostenible e igualitario de los socios de dichas empresas.

Los hallazgos de la investigación fueron los siguientes; en primer lugar presento los hallazgos en cuanto al nivel de conocimiento del flujo de efectivo y en segundo lugar el conocimiento o cálculo de la rentabilidad y sus dimensiones. Para obtener información del comportamiento de los socios acerca de este tema, se construyó un instrumento donde se especificó rangos para cada alternativa, de esta manera se determinó el porcentaje de los socios con mayores niveles de conocimiento, los socios que realizan cálculos errados y los otros que desconocen dichos cálculos. El cuestionario fue respondido por 77 socios, muestra representativa del total de la población de las ESTU.

En cuanto a la administración del flujo de efectivo; *la administración de los egresos, el nivel de financiamiento actual por vehículo, la suma máxima que pueden asumir como empresa, la suma máxima que pueden asumir por vehículo y el conocimiento de las tasas de interés mensual*, en líneas generales, los resultados apuntaron niveles de acuerdo similares de parte de los socios, sólo una minoría realiza cálculos correctos y el mayor porcentaje realiza cálculos erróneos o inexactos, dentro de estos incluimos a los que desconocen o no realizan dichos cálculos.

En cuanto al efecto en la rentabilidad financiera; *el cálculo de la utilidad bruta, la utilidad neta como vehículo y como empresa, el cálculo del incremento de sus utilidades y el cálculo del tiempo de retorno de su capital*, en líneas generales, los resultados apuntaron niveles de acuerdo similares de parte de los socios, sólo una minoría realiza cálculos correctos y el mayor porcentaje realiza cálculos erróneos o inexactos, dentro de estos incluimos a los que desconocen o no realizan dichos cálculos.

En el desarrollo de la presente investigación se percibieron las siguientes limitaciones de orden, como la falta de colaboración de algunas empresas de servicio de transporte urbano, siendo los casos la Ruta 7 y la Ruta 9, también se encontraron respuestas de los socios que no coincidían con los datos definidos antes de la encuesta, ya que algunos se mostraron renuentes hacia la investigación lo que incide a un análisis e interpretación con un margen de error y que limitó el desarrollo de la investigación.

Para la valoración económica de los vehículos, se acudió a personas que conocen el giro de negocio para establecer el valor de estos activos, ya que la valoración de éstos se realizó de acuerdo al comportamiento del mercado, mas no se tomó en cuenta el valor contable donde se analiza el año de fabricación de vehículo y con ello la depreciación.

A sí mismo, el investigador tuvo que dilatar el tiempo de investigación ya que las reuniones de los socios sólo se llevan a cabo cada 1 mes o cada 2 meses según sus necesidades o tal como especifica su estatuto.

Finalmente, no se encontraron trabajos de investigación a nivel de pregrado similares al tema de investigación.

CAPITULO I

MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. Marco Histórico.

1.1.1. Antecedentes del problema.

La importancia que tienen en la actualidad las micro y pequeña empresas (MYPES) como unidades económicas de desarrollo y fuentes de empleo (uno de los más importantes) es indiscutible; en la ciudad de Huamanga las microempresas poseen más del 95% de la actividad económica - empresarial, considerándose éstas como empresas familiares en la mayoría de los casos ⁽¹²⁾.

Particularmente las empresas de servicio de transporte urbano como agente dinamizador de los demás sectores, fomenta el desarrollo socioeconómico, al generar fuentes de empleo y dinamizando el sector automotriz que incluye una gama de rubros como el mercado de combustibles, lubricantes, neumáticos, repuestos, etc., es así que en la ciudad de Huamanga estas empresas representan un sector importante que dinamiza la economía local.

⁽¹²⁾ Andia, Jhoni (2011). Tesis: *"Aptitud Emocional y su impacto en el desempeño Laboral de los artesanos textiles Huamanguinos"*. Ayacucho: Escuela de Administración de Empresas, FACEAC, UNSCH (inédito).

En el presente trabajo de investigación se ubicaron los siguientes antecedentes, los cuales a pesar de no coincidir con el título del presente estudio, guardan relación con el tema:

Se encontró un trabajo de título *“Diagnóstico y propuesta al problema de transporte público de la ciudad de Ayacucho – Huamanga”* de agosto del 2010, donde se enfocan en los *problemas* de incremento de accidentes de tránsito, contaminación ambiental, caos vehicular en el centro de la ciudad, aumento del parque automotor, malestar de la comunidad usuaria de este servicio, etc. ⁽¹³⁾.

Para referencia de la rentabilidad, la tesis de *“El impacto del rendimiento económico en la comercialización de combustibles para automotores en la provincia de Huamanga”* del año 2001 y 2002, de la escuela profesional de contabilidad de la UNSCH, donde se analiza el rentabilidad en la venta de combustibles y el incremento de las unidades de transporte en la ciudad de Ayacucho ⁽¹⁴⁾.

Como aporte que da el primer trabajo es recomendar el ordenamiento de las empresas de transporte urbano ya que se enfoca en la satisfacción del consumidor y la repercusión en la salud, siendo éste un estudio del año 2010, ha de recalcar que se ha llevado un reordenamiento vehicular el año 2011, especialmente a las empresas de transporte urbano con rutas específicas. En cuanto al segundo trabajo abarca el tema de comercialización de combustibles que va de la mano del sector transporte y la rentabilidad que éstas generan.

⁽¹³⁾ Quispe Olarte, Lilianna Rutty (2010). *“Diagnóstico y propuesta al problema de transporte público de la ciudad de Ayacucho”* Lima: Estudio post grado maestría en gestión y administración de la construcción – UNI

⁽¹⁴⁾ Campos, Máximo y Alarcón, Nelva (2005). *“El impacto del rendimiento económico en la comercialización de combustibles para automotores en la provincia de Huamanga 2001 y 2002”*, Ayacucho: Escuela de Contabilidad FCEAC - UNSCH

1.2. Bases Teóricas.

1.2.1. Antecedentes del Flujo de Efectivo:

El presente trabajo de Investigación toma como referencia la terminología *Cash flow* o *Flujo de efectivo* no desde la perspectiva contable que define “...*Cash flow* considerado en su acepción dinámica de flujos de dinero caja y bancos- y representado por la diferencia entre entradas (*In flow*) y salidas (*Out flow*) ”⁽¹⁵⁾, de esta manera se busca darle un *enfoque de toma de decisiones* que encaminen el dinero hacia inversiones y manejar su flujo de efectivo, dicho manejo referido al *control de egresos y el direccionamiento* hacia actividades de inversión que incrementen la utilidad⁽¹⁶⁾.

La inversión genera ganancias en las formas de interés, dividendos, rentas, utilidad, aumento en el capital, entre otras. Tales inversiones pueden tener la *finalidad de: primero*, de obtener ganancias mediante la venta de bienes y servicios y *segundo*, vender los bienes producidos con utilidades, esto para alcanzar los objetivos económicos, ello en la inversión privada⁽¹⁷⁾.

Citados dichos objetivos de la inversión encontramos similitud en la definición de *empresa*, que viene a ser una unidad económica constituida por una persona natural o jurídica, que tiene por objeto desarrollar actividades de extracción, transformación, producción, comercialización de bienes o prestación de servicios⁽¹⁸⁾.

Entonces, la empresa se concibe como una organización que combina elementos o recursos fundamentales, como por ejemplo, el *ser humano*, *implementos técnicos*, materias primas, para hacer real una idea de negocio, que tenga la finalidad de obtener beneficios, generar utilidades, aportar soluciones y contribuir al bien común. Por ello, el uso de dichos factores mencionados, implica incurrir en diferentes costos y gastos, llevándonos a mencionar el apalancamiento operativo y el apalancamiento financiero.

⁽¹⁵⁾ Hanglin, Francis Peter (1998). Libro “Flujo de Caja” Referencia tomada de “Finanzas Aplicadas a gestión Empresarial” – CPC Jaime Flores Soria, Pág. 90

⁽¹⁶⁾ Kiyosaki, Robert (2001). “El Cuadrante del Flujo del Dinero” Time & Money Network Editions Pág.

⁽¹⁷⁾ Schneider, Erich. Teoría de la inversión Pág. 17-20

⁽¹⁸⁾ Flores Soria, Jaime (2007). “Finanzas Aplicadas a la Gestión Empresarial” Perú, CECOF ASESORES, Pág.07

Habiéndose mencionado “Apalancamiento”, se recuerda al famoso filósofo Arquímedes cuando expresó “dame un punto de apoyo y levantaré al mundo”. A partir de ese momento se empezó hablar de la palanca; herramienta muy importante utilizada en la física – mecánica para levantar las cosas de gran volumen con un menor esfuerzo.

El primero tiene que ver con la capacidad que tiene la empresa de emplear los costos de operación fijos para aumentar al máximo los efectos de los cambios en las ventas sobre las UAII. Por otra parte, el flujo de efectivo para actividades de financiamiento ligado al apalancamiento financiero, se define como la capacidad de la empresa para emplear los cargos financieros fijos con el fin de aumentar al máximo los efectos de los cambios en la UAII sobre la UPA. Por último el apalancamiento total es el producto del apalancamiento operativo y financiero, o podría definirse como la capacidad de la empresa para utilizar los costos y cargos fijos, maximizando así el efecto de los cambios en las ventas sobre las UPA.

Dentro de las funciones de las finanzas se encuentra la determinación de las inversiones y cómo se van a financiar. Éstas últimas pueden obtenerse principalmente de 2 formas: financiamiento interno (auto financiamiento) y financiamiento externo (entidades financieras, entidades bancarias, cooperativas). La mejor combinación de ellas hará posible la consecución del objetivo de la administración financiera; es decir, maximizar el valor de la empresa.

En resumen, al utilizar el término de apalancamiento en las finanzas, se hace referencia al empleo de los costos y cargos fijos con el fin de que una variación en las ventas tenga una mayor amplitud de variación en la rentabilidad. La utilización de apalancamiento trae consigo un mayor rendimiento y un mayor riesgo; entendiéndose éste último, como la capacidad de la empresa para cubrir sus costos fijos. Por consiguiente un mayor uso de apalancamiento traerá consigo una mayor rentabilidad y un mayor riesgo; una menor utilización de éste traerá consigo el efecto contrario.

A) El Flujo de Efectivo.

El flujo de efectivo es el efecto que introduce el control sobre los niveles mínimos necesarios para mantener operativa el proceso productivo y obtener mayor rentabilidad resultado del direccionamiento de fondos a reembolsos de deudas ⁽¹⁹⁾.

1.2.2 Modelo de Análisis Situacional de la Empresa.

Para el análisis se encontró un modelo que permite adecuar el flujo de efectivo como variable independiente y/o principal, modelo que se buscará validar para el sector de transporte urbano en la ciudad de Ayacucho implementando componentes que permitan obtener una relación de causa – efecto, ello de acuerdo a la similitud teórica y funcional. El modelo “Análisis situacional de la empresa”, funcionalmente sólo permite determinar si la situación de una empresa ha mejorado o no respecto de un periodo a otro, o simplemente para evaluar si la situación de una empresa es buena o no, debemos de hacerlo evaluando dos aspectos: la situación financiera y la situación económica. A sí mismo, el autor señala la dicotomía entre la liquidez y la rentabilidad, componentes que obedecen a comportamientos contrarios, es decir a mayor liquidez, menor rentabilidad y viceversa ⁽²⁰⁾.

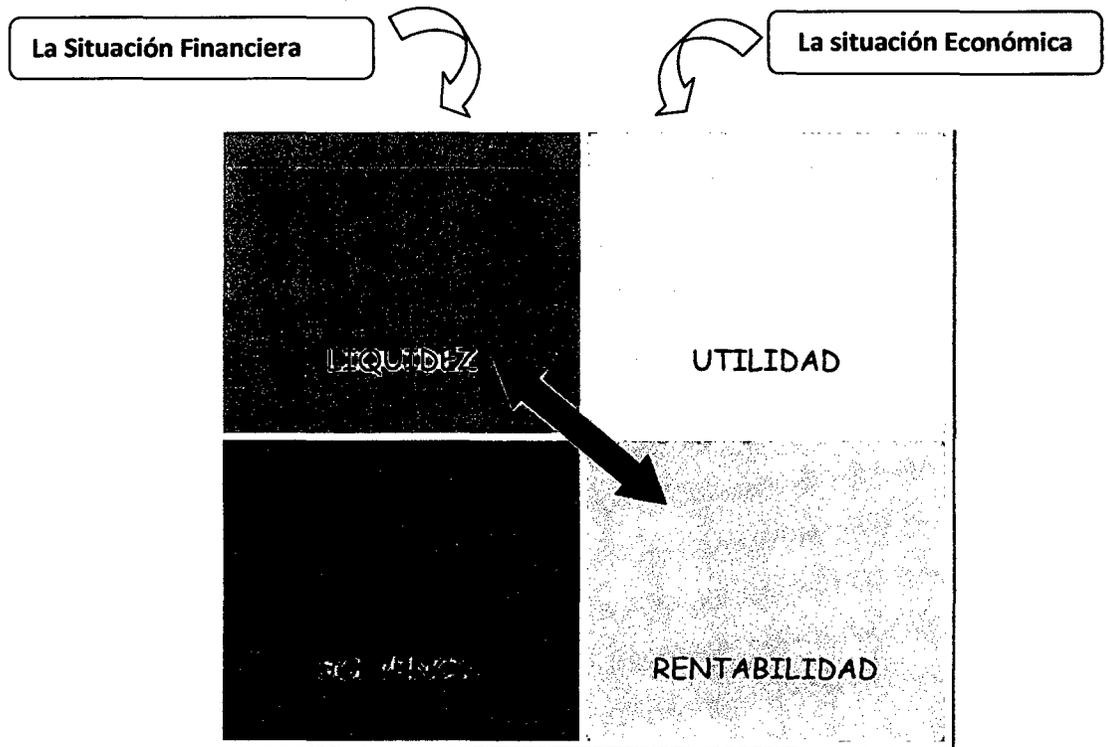
El modelo especifica que la situación económica está compuesta por el análisis *de la utilidad y la rentabilidad de la empresa*. Una empresa está en una buena situación económica cuando ha generado beneficios, utilidades y ha realizado buenas inversiones rentables. La situación financiera está compuesta por *la liquidez y el endeudamiento*, ello se resume en que una empresa está en buena situación financiera cuando no tendrá problemas de pago de sus obligaciones y tendrá altas probabilidades de conseguir financiamiento el momento que desee.

⁽¹⁹⁾ Weston, J. Fred- Copeland, Thomas (2005). “Manual de administración financiera” Revista Virtual, Pág.27

⁽²⁰⁾ Tanaka Nakasone, Gustavo (2001). “Análisis de Estados financieros para la toma de decisiones”. Lima: PUCP, Textos universitarios, Pág.116

FIGURA N° 01

MODELO – ANÁLISIS SITUACIONAL DE LA EMPRESA



Gustavo Tanaka Nakasone en su libro *Análisis de estados financieros para la toma de decisiones en la empresa* ha considerado principalmente los cuatro componentes que se muestra en la figura N° 01. A partir de ello se modificó por una estructura que permitió aplicar la relación de causa y efecto de las variables de estudio.

1.2.2.1 Liquidez.

Una empresa tiene una buena situación de liquidez si cada vez en que debe pagar una obligación lo puede hacer de manera ordenada ⁽²¹⁾. A sí mismo un concepto similar es de la *fluidéz*, que se define como la capacidad de pagar las deudas a corto plazo de la compañía (cuentas por pagar, préstamos bancarios, etc.) en efectivo y bajo las condiciones más ventajosas ⁽²²⁾.

⁽²¹⁾ Tanaka Nakasone, Gustavo (2001). *Análisis de Estados financieros para la toma de decisiones*, Lima: PUCP, Textos universitarios, Pág. 187

⁽²²⁾ Coleman, Alan B. (1993). *Responsabilidades del Gerente Financiero* Lima ESAN, Pág. 3

Dicha liquidez dependerá del comportamiento de los siguientes componentes:

1.2.2.2 Contenido de los Flujos de Efectivo:

1) **Los flujos de efectivo y equivalentes de efectivo de las actividades de operación.** Las actividades de operación generalmente incluyen la producción y distribución de bienes y servicios. Dentro de estos se encuentran pagos a proveedores, pago de remuneraciones, pago de servicios, etc. ⁽²³⁾. Es decir encontramos los costos operativos siendo estos:

a) Costos operativos

(1) **Costos operativos variables:** Son aquellos costos que varían en forma proporcional, de acuerdo al nivel de producción o actividad de la empresa. Son los costos por "producir" o "vender", están:

- a. Mano de obra directa (a destajo, por producción, etc.)
- b. Materias Primas directas.
- c. Materiales e Insumos directos.
- d. Impuestos específicos.
- e. Envases, Embalajes y etiquetas.

(2) **Costos operativos fijos:** Son aquellos costos cuyo importe permanece constante, independiente del nivel de actividad de la empresa. Se pueden identificar y llamar como costos de "mantener la empresa abierta", de manera tal que se realice o no la producción, se venda o no la mercadería o servicio, dichos costos deben ser solventados por la empresa. Por ejemplo:

1. Alquileres.
2. Amortizaciones o depreciaciones.
3. Impuestos fijos.

⁽²³⁾ Tanaka Nakasone, Gustavo (2001). "Análisis de Estados financieros para la toma de decisiones"
Lima: PUCP, Textos universitarios, Pág. 116-117

4. Servicios Públicos (Luz, Agua., Gas, etc.)
5. Sueldo y cargas sociales de encargados, supervisores, gerentes, etc.

3) Apalancamiento operativo: Viene a ser la capacidad que tiene una empresa de emplear en forma eficiente sus costos fijos de operación con la finalidad de maximizar el efecto de las fluctuaciones en los ingresos por ventas sobre las utilidades antes de intereses e impuestos. El apalancamiento operativo puede ser analizado básicamente a través del modelo costo-volumen-utilidad, ya que al calcularse el punto de equilibrio de la empresa, nos permitirá determinar el nivel de venta necesario para cubrir los costos fijos de operación de la empresa.

FIGURA N° 02

RESUMEN DE COSTOS OPERATIVOS

| Rubro | Representación |
|--|-------------------|
| Ingreso por Ventas | $(P \times Q)$ |
| - Costos Operativos Variables | $-(CVu \times Q)$ |
| - Costos Operativos Fijos | - CF |
| Utilidad Antes de Intereses e Impuestos | EBIT |

| | |
|---|--|
| <p>P = Precio de Venta por Unidad.</p> <p>Q = Cantidad de Ventas en Unidades.</p> <p>CF = Costos Fijos Totales.</p> <p>CVu = Costo Variable por Unidad.</p> | <p style="text-align: center;">$CI = CF + CV$</p> <p>CI = Costos Totales.</p> <p>CV = Costos Variables Totales.</p> |
|---|--|

b) Costos de financiamiento

(1) Costos de Financiamiento o Intereses (Respecto al Estado de Ganancias y Pérdidas): Es el pago que figura en el Estado de resultados, destinado al pago mensual de la deuda asumida.

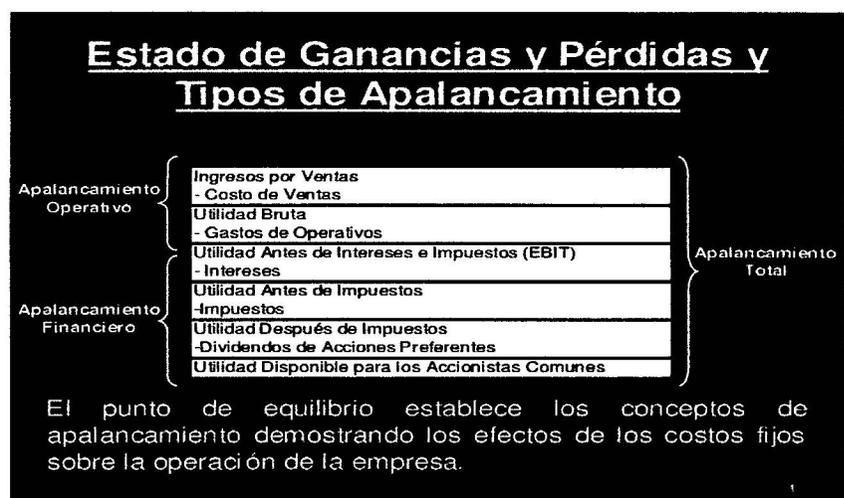
(2) Impuestos: Es el pago destinado que establece el Estado conforme a la ley, con carácter obligatorio, para cubrir el

gasto público y sin que haya para ellas contraprestación o beneficio especial, por tanto es ineludible y necesario para la sociedad.

(3) **Apalancamiento Financiero:** Es la capacidad de la empresa para emplear los gastos financieros fijos con la finalidad de aumentar al máximo las ganancias, es decir tiene una relación directa con la utilización de la deuda, por el cual se busca incrementar la rentabilidad de los recursos propios aportados en una empresa (UPA).

FIGURA N° 03

RESUMEN DE APALANCAMIENTO OPERATIVO Y APALANCAMIENTO FINANCIERO



2) **Los flujos de efectivo y equivalentes de efectivo de las actividades de inversión.** Las actividades de inversión incluyen el otorgamiento y cobro de préstamos, la adquisición o venta de deudas o accionarios y la disposición que pueda darse a instrumentos de inversión, propiedad, planta y equipos y otros activos productivos que son utilizados por la empresa. Partidas que se ubican dentro de este rubro son: cobro de documentos (por ejemplo, cupones y principal del bono), cobro de venta de activos fijos, cobro de venta de inversiones en acciones de otras empresas, etc. ⁽²⁴⁾

⁽²⁴⁾ Tanaka Nakasone, Gustavo (2001). "Análisis de Estados financieros para la toma de decisiones" Lima: PUCP, Textos universitarios, Pág. 188

1.2.2.3 Endeudamiento y solvencia.

Es la capacidad que tiene una empresa de conseguir financiamiento externo. Una empresa está en buena situación de endeudamiento cuando en algún momento necesita un préstamo y tiene cierta facilidad para conseguirlo.

También se definen como la capacidad para pagar las deudas a largo plazo (las que vencen en un año a más) en efectivo, aprovechando las ventajas de condiciones especiales de pago ⁽²⁵⁾.

- 3) **Los flujos de efectivo y equivalentes de efectivo de las actividades de financiamiento.** Las actividades de financiamiento incluyen la obtención de recursos de los dueños o de terceros, el retorno de los beneficios producidos por los mismos, así como el reembolso de los montos prestados, o la cancelación de obligaciones, obtención y pago de otros recursos de los acreedores y crédito a largo plazo ⁽²⁶⁾.

Partidas que se incluyen en este rubro son: pago de préstamos, pago de dividendos, cobros de aportes de capital, ingreso de efectivo por la obtención de un préstamo, etc.

- a) **Rentas (Amortización).** Se entiende por renta una sucesión de capitales disponibles en vencimientos determinados. A cada uno de los capitales se le denomina término, y periodo al tiempo transcurrido entre dos términos consecutivos.

- 1) **Riesgo Financiero:** Se define como el grado de incertidumbre o riesgo de no tener la capacidad suficiente para poder cubrir los gastos financieros de la empresa, es decir, la vulnerabilidad a que una posible falta de liquidez pueda originar una gran presión de los acreedores ⁽²⁷⁾.

⁽²⁵⁾ Coleman, Alan B. (1993). "Responsabilidades del Gerente Financiero" Lima ESAN, Pág. 3

⁽²⁶⁾ Tanaka Nakasone, Gustavo (2001). "Análisis de Estados financieros para la toma de decisiones" Lima: PUCP, Textos universitarios, Pág. 188.

⁽²⁷⁾ Flores Soria, Jaime (2005). "Finanzas aplicadas a la Gestión Empresarial" Lima, CECOF Asesores, Pág. 152

Mayores niveles de financiamiento ocasionan un riesgo creciente, ya que los pagos financieros mayores obligan a la empresa a mantener un nivel alto de utilidades para continuar con la actividad productiva y si la empresa no puede cubrir estos pagos, puede verse obligada a cerrar por aquellos acreedores cuyas reclamaciones estén pendientes de pago.

b) Interés. Es el precio que se paga por el uso del dinero. Generalmente se expresa como un tanto por ciento anual sobre la suma prestada, aunque dicho porcentaje puede definirse también para periodos más breves, semestralmente, trimestralmente, mensualmente y diario. Depende principalmente de los siguientes factores:

(1) El Capital (c): Es la suma de dinero originalmente prestado o la parte de ella que aun falta pagar (capital insoluto o impago)

(2) El Tiempo (n): La extensión de tiempo para el cual se calcula el interés.

(3) La Tasa de Interés (i): Es el interés por unidad de tiempo, expresado como tanto por ciento o como tanto por uno del capital sobre el cual se produce o devenga ⁽²⁸⁾.

B) Rentabilidad Financiera:

La rentabilidad financiera, es el resultado conocido o previsto, después de intereses, de los fondos propios de la empresa, y que representa el rendimiento que corresponde a los mismos.

La rentabilidad financiera o de los fondos propios, denominada en la literatura anglosajona *return on equity* (ROE), es una medida referida a un determinado periodo de tiempo, del rendimiento obtenido por esos capitales propios, generalmente con independencia de la distribución del resultado. La rentabilidad financiera puede considerarse una medida de rentabilidad más cercana a los

⁽²⁸⁾ Devoto, Renzo y Núñez, Manuel (2001). "Matemáticas Financieras un enfoque toma de decisiones" Chile, Valparaíso, UCV- Pág. 24

accionistas o propietarios que la rentabilidad económica, y de ahí que teóricamente, y según la opinión más extendida, sea el indicador de rentabilidad que los directivos buscan maximizar en interés de los propietarios ⁽²⁹⁾.

Los indicadores referentes a rentabilidad, tratan de evaluar la cantidad de utilidades obtenidas con respecto a la inversión que las originó, ya sea considerando en su cálculo el activo total o el capital contable. Se puede decir entonces que es necesario prestar atención al análisis de la rentabilidad porque las empresas para poder sobrevivir necesitan producir utilidades al final de un ejercicio económico, ya que sin ella no podrán atraer capital externo y continuar eficientemente sus operaciones normales.

a) La utilidad. Decimos que una empresa ha logrado utilidad cuando al restar el total ingresos el total de egresos (gastos y costos) le queda un saldo un remanente por distribuir. Para ver la utilidad de la empresa debemos revisar el estado de ganancias y pérdidas los diversos rubros de utilidad (utilidad bruta, utilidad operativa, neta, etc.), importándonos sobre todo la utilidad neta que es lo que efectivamente queda por distribuir.

(1) Utilidad bruta: Es aquella que resulta de restar del ingreso total de las ventas, tanto los costos operativos variables y los costos operativos fijos.

(2) Utilidad neta: Es aquella que resulta de restar del ingreso total por las ventas, los costos financieros (intereses) y los impuestos, antes de dividir la utilidad neta entre los accionistas.

b) La Rentabilidad del patrimonio (Rendimiento).

La rentabilidad equivale a maximizar la utilidad monetaria invertida, es decir persigue relacionar el monto invertido con la utilidad que se ha generado.

⁽²⁹⁾ Sánchez Ballesta, Juan Pedro (2002). "Análisis de Rentabilidad de la empresa". www.5campus.com, Revista Virtual - Pág. 10

Una empresa ha logrado rentabilidad cuando ha realizado buenas inversiones, es decir, sus inversiones han generado utilidad. Para poder ver este punto debemos de comparar la utilidad que se ha generado del estado de ganancias y pérdidas con el monto invertido (activo). Entonces una empresa puede lograr una mayor utilidad en un periodo dado pero una menor rentabilidad o viceversa.

(1) Valor económico agregado positivo.

El valor económico agregado consiste en determinar la rentabilidad obtenida por la empresa, deduciendo de la utilidad de operación después de impuestos, el costo de capital de los recursos propios y externos que utiliza ⁽³⁰⁾. Si el valor económico agregado es positivo, indica que la empresa crea valor, si es negativo está destruyendo valor.

La adecuada toma de decisiones en este sentido por parte de los gerentes, garantiza no sólo la generación de valor, sino la permanencia de la organización en el competitivo mundo de los negocios; además de que facilita la gestión de los recursos requeridos para su crecimiento.

El valor económico agregado permite mejorar el desempeño del negocio, pero es necesario primero que los recursos financieros de la empresa *sean invertidos en aquellas áreas que contribuyan de forma directa en la creación de valor*. Los componentes básicos del EVA son:

- 1) La utilidad de operativa después de impuestos
- 2) El capital invertido, que corresponde a los activos fijos más el capital de trabajo operativo y otros activos, para su cálculo se usa indicadores de *rendimiento sobre los activos totales* (ROA).

⁽³⁰⁾ Stewart, B. (1990). *"The Quest for Value. USA: Harper Business"*

3) El costo de capital promedio, que se obtiene de deuda con acreedores sujeta a intereses y el capital de los accionistas, para éste se usa indicadores de rendimiento sobre el patrimonio.

(2) Tasa Interna de Retorno.

La tasa interna de retorno - TIR -, es la tasa que iguala el valor presente neto a cero. La tasa interna de retorno también es conocida como la tasa de rentabilidad producto de la reinversión de los flujos netos de efectivo dentro de la operación propia del negocio y se expresa en porcentaje.

La TIR no es nada más ni nada menos, que la tasa de rentabilidad promedio anual que el proyecto paga a los inversionistas por invertir sus fondos allí. Esa tasa de rentabilidad, se debe comparar contra lo que se deseaba ganar como mínimo ⁽³¹⁾.

Como se mencionó inicialmente es necesario establecer el monto de inversión, los flujos de ingreso y la inversión periódica (gastos) para cada uno de los períodos establecidos en el proyecto, a fin de considerar sólo los beneficios netos en cada periodo (utilidades brutas o utilidades antes de impuestos).

⁽³¹⁾ Stewart, B. (1990). *"The Quest for Value. USA: Harper Business"*

1.3 Definición de Términos Básicos.

Costos: Es la suma de erogaciones aplicables a desembolsos de dinero (o su equivalencia) para la adquisición de un bien o de un servicio, con la intención de que genere beneficios ⁽³²⁾.

Empresa: Entidad que tiene por finalidad de realizar una actividad económica y para ello se debe constituir legalmente como una entidad individual o colectiva ⁽³³⁾.

Rentabilidad satisfactoria: Ganancia que cubre las expectativas empresariales en relación a la actividad desarrollada y utilidad esperada.

Reinversión oportuna: Decisión adecuada y en el tiempo necesario de volver a inyectar capital o reorientar a un giro de negocio diferente.

Inversión: Acción de comprometer fondos actuales con el propósito de obtener ingresos futuros ⁽³⁴⁾.

Fluidez: Se define como la capacidad de pagar las deudas a corto plazo de la compañía en efectivo ⁽³⁶⁾.

Solvencia: Esta puede definirse como la capacidad para pagar las deudas a Largo plazo en efectivo ⁽³⁶⁾.

Rentabilidad: Capacidad de la compañía de ganar utilidades máximas sobre sus activos y sobre la inversión del propietario ⁽³⁶⁾.

La Vida útil del activo: o sea la duración esperada del funcionamiento del equipo, planta o propiedad. ⁽³⁷⁾.

El Valor residual final: a este también se le conoce como el valor de salvamento y es aquella parte del costo original del activo que se espera recuperar mediante venta o permuta del bien al final de su vida útil ⁽³⁷⁾.

⁽³²⁾ Lira Briceño, Paúl (2010). "Diario Gestión de Economía y Negocios del Perú", Perú: COMPAS GROUP - Pág. 55

⁽³³⁾ Flores Soria, Jaime (2007). "Costos para la toma de decisiones gerenciales", Lima: CECOF ASESORES, Pág. 55

⁽³⁴⁾ Flores Soria, Jaime (2007). "Finanzas aplicadas a la Gestión Empresarial" Lima: CECOF ASESORES, Pág. 152

⁽³⁴⁾ Informativo El Asesor (febrero 2000). "Apalancamiento Empresarial", Pág. 13

⁽³⁵⁾ Weston, J.F y Brigham (2000). "Manual de Administración Financiera", Pág. 269-270

⁽³⁶⁾ Coleman, Alan B. (1993). "Responsabilidades del Gerente Financiero", Lima: ESAN para Graduados, Pág. 3

⁽³⁷⁾ Entrenamiento y Desarrollo de Agricultores (2007). "Depreciaciones", Honduras: Boletín de Negocios y Finanzas, Pág. 1

CAPITULO II

PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO.

2.1. Planteamiento del problema.

Particularmente el transporte urbano representa un factor dinamizador de los demás sectores económicos y ello es indiscutible; siendo el transporte de la mayoría de la población por el bajo precio del servicio y por prestar servicio en todo el ámbito urbano además de generar fuentes de empleo, por tanto estas empresas representan un factor indispensable que dinamiza la economía en ésta y demás ciudades del país.

Razón por la que se estudió a las empresas de este sector que actualmente son 18 las que cuentan con autorización de la municipalidad provincial de Huamanga, 15 rutas se encuentran operativas, mientras que las rutas 17 y 19 se encuentran en organización, sumando en total 372 unidades de transporte urbano que circulan en Ayacucho de manera oficial en la provincia. Entre los años 1978 y 1980, surgieron en la ciudad de Huamanga las Empresas de Servicio de Transporte Urbano (ESTU) de ruta fija, siendo la ruta 1 y la ruta 2 quienes dieron inicio al servicio de transporte público de pasajeros. Posteriormente entre los años 1990 a 2000 se incrementaron en número coincidiendo con el crecimiento demográfico y el crecimiento económico de aquellos años evidenciando el carácter emprendedor de sus integrantes. Actualmente suman en total 15 empresas en funcionamiento con un comportamiento que sigue una tendencia creciente, bajo condiciones favorables para su desarrollo y sostenibilidad para este sector, como la oferta de capitales a

través de los créditos, el acceso a la tecnología automotriz moderna, el crecimiento demográfico y la presencia de entidades financieras a nivel local y nacional.

CUADRO N° 01

EMPRESAS DE SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DE ACUERDO AL AÑO DE INICIO

| | EMPRESAS DE SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO | Antigüedad |
|---------|--|-------------------|
| Ruta 1 | Empresa de Transportes Urbano JESUS DE NAZARET S.R.L | 1980 |
| Ruta 2 | Cooperativa de Transporte “AYACUCHO LIMITADA 277” | 1978 |
| Ruta 3 | Empresa de Transportes Urbano “VIRGEN DEL CARMEN” S.R.L | 1990 |
| Ruta 4 | Empresa de Transportes y Ss Múltiples “BRUJO DE LOS ANDES” S.A.C | 1987 |
| Ruta 5 | Empresa de Transportes Urbano “CHASQUI EXPRESS” S.R.L | 1992 |
| Ruta 6 | Empresa de Transportes Urbano “WARI CARS” S.R.L | 1990 |
| Ruta 7 | Empresa de Transportes Urbano “SUCRE” S.R.L | 1994 |
| Ruta 8 | Empresa de Transportes Urbano e Interurbano “SAN ANTONIO” S.R.L | 1996 |
| Ruta 9 | Empresa de Transportes y Servicios Múltiples “AYACUCHO” S.R.L | 1992 |
| Ruta 10 | Empresa de Transportes y Servicios Múltiples “UNION” S.R.L | 1994 |
| Ruta 11 | Empresa de Transportes de Servicio Urbano "Señor de Calvario" S.R.L | 2008 |
| Ruta 12 | Empresa de Transportes de Servicio Urbano “SAN LUIS” S.R.L | 1996 |
| Ruta 13 | Empresa de Transportes Urbano “MARISCAL A. CACERES” S.R.L | 1995 |
| Ruta 14 | Empresa de Transportes y Ss Múltiples “SANTA ROSA” S.R.L | 1996 |
| Ruta 18 | Empresa de Transportes Urbano “SOL NACIENTE” S.A.C | 2000 |

FUENTE: Trabajo de campo.

ELABORACIÓN: Propia.

Para analizar el crecimiento económico empresarial de este rubro, se abarca un punto importante de la perspectiva de la empresa, que viene a ser el valor que se le da en el lenguaje Financiero, en términos de utilidades, *valores monetarios o términos financieros como el valor de las máquinas y equipos de la empresa, el valor del inventario, así como el valor patrimonial o valor de mercado de las empresas* ⁽³⁸⁾ tal como se observa en el siguiente cuadro y gráfico:

⁽³⁸⁾ Chiavenato, Idalberto (2001). *“Administración Teoría, Proceso y Práctica”*, Tercera Edición, Pág. 90-95

CUADRO N° 02

VALORIZACIÓN DE LOS VEHÍCULOS QUE PRESTAN SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE AYACUCHO

| Nº | MARCA | AÑO | VALOR DE MERCADO |
|----|------------------|------|------------------|
| 1 | Mitsubishi Rosa | 2012 | 70000 |
| 2 | Mitsubishi Rosa | 1997 | 36000 |
| 3 | Mitsubishi Rosa | 1996 | 33000 |
| 4 | Mitsubishi Rosa | 1993 | 25000 |
| 5 | Mitsubishi Rosa | 1993 | 25000 |
| 6 | Mitsubishi Rosa | 1995 | 25000 |
| 7 | Mitsubishi Rosa | 1997 | 36000 |
| 8 | Mitsubishi Rosa | 1996 | 32000 |
| 9 | Mitsubishi Rosa | 1987 | 9000 |
| 10 | Mitsubishi Rosa | 1986 | 7000 |
| 11 | Hyundai County | 2010 | 45000 |
| 12 | Hyundai County | 2009 | 43000 |
| 13 | Hyundai County | 2010 | 45000 |
| 14 | Hyundai County | 2010 | 45000 |
| 15 | Hyundai County | 2009 | 43000 |
| 16 | Hyundai County | 2010 | 45000 |
| 17 | Hyundai County | 2010 | 45000 |
| 18 | Nissan Civillian | 1995 | 15000 |
| 19 | Nissan Civillian | 1987 | 8000 |

FUENTE: Gerente de la ESTU Jesús de Nazaret R-1

ELABORACIÓN: Propia

GRÁFICO N° 01



FUENTE: Gerentes de las diferentes ETU

ELABORACIÓN: Propia

CUADRO N° 03

VALORIZACION DE MERCADO DE ACUERDO AL AÑO DE LOS VEHÍCULOS

| LISTADO DE VEHICULOS | | | | | |
|----------------------|-----------------|------|---------|------|---------------|
| EMPRESA: ETIVIC | | | | | Ruta: 3 |
| N° | MARCA | Cond | PLACA | AÑO | VALOR MERCADO |
| 1 | Mitsubishi Rosa | s | UH-4566 | 1991 | 23000 |
| 2 | Mitsubishi Rosa | s | US-1285 | 1996 | 33000 |
| 3 | Mitsubishi Rosa | s | US-1223 | 1997 | 36000 |
| 4 | Mitsubishi Rosa | s | A3I-781 | 1996 | 35000 |
| 5 | Mitsubishi Rosa | s | US-1214 | 1997 | 36000 |
| 6 | Mitsubishi Rosa | s | Z1Q-703 | 1996 | 33000 |
| 8 | Mitsubishi Rosa | s | US-1205 | 1994 | 25000 |
| 9 | Mitsubishi Rosa | s | US-1217 | 1996 | 33000 |
| 13 | Mitsubishi Rosa | s | VI-2014 | 1996 | 33000 |
| 16 | Mitsubishi Rosa | s | Y1C-767 | 1995 | 25000 |
| 17 | Mitsubishi Rosa | s | B2O-740 | 1995 | 25000 |
| 18 | Mitsubishi Rosa | s | A2R-728 | 1996 | 33000 |
| 20 | Nissan Isuzu | s | VI-3879 | 1999 | 28000 |
| 23 | Jac | s | VI-2707 | 2009 | 25000 |
| 24 | Mitsubishi Rosa | s | VI-3865 | 2012 | 70000 |

FUENTE: Gerentes de las diferentes ESTU

ELABORACIÓN: Propia

A sí mismo, este sector presenta *dos características* en cuanto al comportamiento empresarial, la primera caracterizado por la administración que rige su constitución legal donde especifican el número de vehículos por socio, y segundo que cada socio administra sus vehículos, y junto a ello a su personal; señalando que el presente estudio enfatiza en la segunda característica por la naturaleza de la investigación.

Entonces, al administrar cada socio sus vehículos, cada uno decide de manera individual el nivel mínimo de liquidez y el aprovechamiento de la solvencia, hecho que ha generado diferencias en el valor patrimonial evidenciados en la cantidad y modernidad de los vehículos, al obtener diferentes niveles de rentabilidad entre los socios. Siendo este estudio de carácter financiero se presentan los cuadros donde se evidencia el problema.

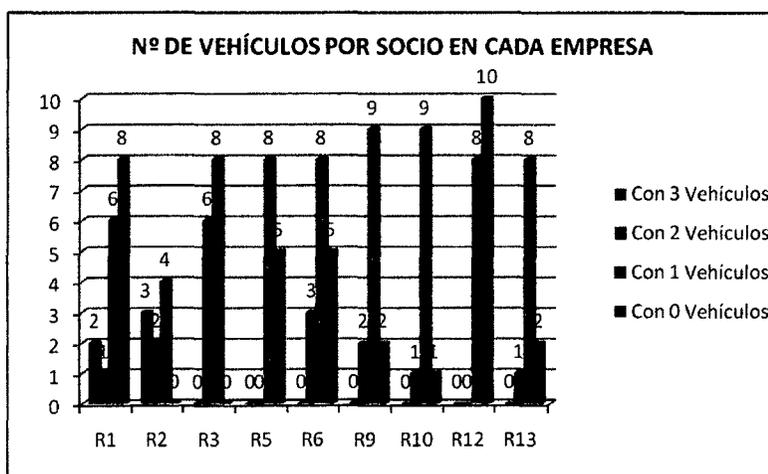
CUADRO N° 04

CUADRO QUE RESUME LA DIFERENCIA EN EL N° DE VEHÍCULOS EN LAS ESTU

| SOCIOS CON: | R₁ | R₂ | R₃ | R₅ | R₆ | R₉ | R₁₀ | R₁₂ | R₁₃ |
|--------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Con 3 Vehículos | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Con 2 Vehículos | 1 | 2 | 6 | 0 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1 |
| Con 1 Vehículos | 6 | 4 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 8 | 8 |
| Con 0 Vehículos | 8 | 0 | 0 | 5 | 5 | 2 | 1 | 10 | 2 |

FUENTE: Trabajo de campo.
ELABORACIÓN: Propia.

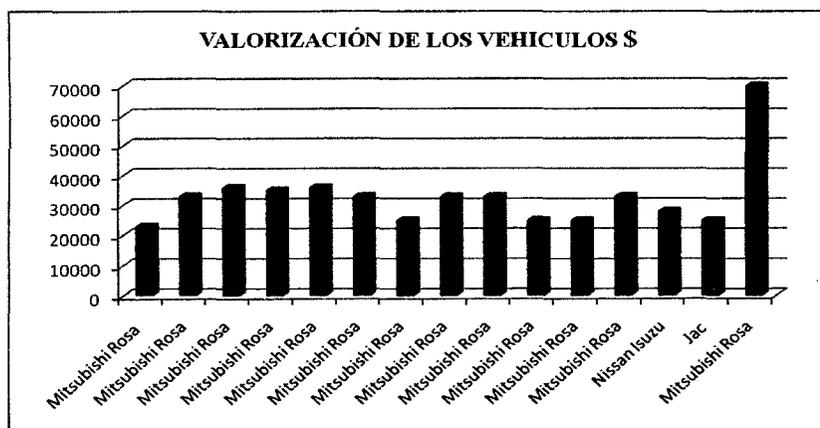
GRÁFICO N° 02



FUENTE: Gerentes de las diferentes ESTU
ELABORACIÓN: Propia

GRÁFICO N° 03

GRÁFICO QUE REFLEJA LAS DIFERENCIAS DEL VALOR DE LOS VEHÍCULOS



FUENTE: Gerentes de las diferentes ESTU
ELABORACIÓN: Propia

Tal es así que la problemática que enfrentan los socios de las empresas de transporte urbano de ruta fija, es la administración individual y diferenciada entre los socios de los egresos para actividades de operación y financiamiento (dimensiones del flujo de efectivo) en relación con los niveles de liquidez y rentabilidad, y el bajo nivel de conocimiento del uso de instrumentos financieros que no les permite obtener un mayor crecimiento económico e igualitario en cuanto al valor de los vehículos y que les permita prestar un mejor servicio a sus clientes.

Para el presente estudio no se tomó en cuenta el análisis del *Flujo de efectivo para actividades de inversión*, ya que está direccionado a otorgamiento y cobro de préstamos, cobro de venta de activos fijos, adquisición y venta de deudas a accionarios, es decir al comportamiento empresarial, el cual difiere del objetivo de la presente investigación.

Por tanto, bajo estos criterios los principales problemas que los socios de empresas de transporte urbano de ruta fija enfrentan son:

A. En cuanto a la administración del flujo de efectivo se tiene:

- a) Flujos de efectivo para actividades de operación.
- b) Flujos de efectivo para actividades de financiamiento.

B. En lo que respecta a la rentabilidad financiera se tiene:

- a) Utilidad.
- b) Rentabilidad del patrimonio.

En este sentido se ha sistematizado la problemática integrando y priorizando como causa - efecto de la siguiente forma.

- a) Si bien teóricamente se plantea que el flujo de efectivo es el efecto que se tiene en la rentabilidad de la empresa como *consecuencia de su correcta distribución* al administrar los ingresos y egresos conservando la liquidez en niveles mínimos o necesarios y que permitan aprovechar la solvencia para trabajar con financiamiento; *dichos flujos no vienen siendo administrados eficientemente por los socios de las empresas de servicio de transporte urbano de ruta fija*; ya

que se ha determinado que la mayoría de los socios de estas empresas desconocen las cifras exactas de sus ingresos y egresos, a si mismo su capacidad crediticia resultado del desconocimiento de herramientas financieras como el flujo de caja diario y mensual, el estado de ganancias y pérdidas, y por último el balance general, obteniéndose diferentes resultados económicos y financieros ⁽³⁹⁾, evidenciados por la cantidad y modernidad de las unidades vehiculares, creando diferencias en el valor del patrimonio de cada uno de ellos.

La rentabilidad financiera, es el resultado conocido o previsto después de los intereses, de los fondos propios de la empresa, y que representa el rendimiento que corresponde a los mismos. Los indicadores referentes a la rentabilidad, tratan de evaluar el nivel de beneficio obtenido con respecto a la inversión que las originó, ya sea considerando en su cálculo el activo total o el capital contable, efecto de los costos operativos, costos de financiamiento y finalmente de los impuestos a pagarse; e incrementando el valor patrimonial de la empresa a través de un valor agregado positivo y alcanzando una mayor tasa interna de retorno del capital invertido ⁽⁴⁰⁾, de esta manera se ha determinado que los socios de las empresas de transporte urbano no llevan a cabo cálculos asertivos acerca de la utilidad con respecto al tiempo y la cantidad de dinero invertido, por tanto esto dificulta implementar modelos que les permitan obtener mayores rendimientos de rentabilidad económica y financiera.

- b) Respecto al flujo de efectivo para actividades de operaciones; es la capacidad de una empresa de contar con recursos suficientes en efectivo, así mismo determinan la cantidad mínima necesaria para continuar con la operatividad empresarial y/o vehicular como pago a los proveedores de combustible, pago de remuneraciones destinar lo demás hacia inversiones que sigan generando utilidad ⁽⁴¹⁾. Las empresas de este sector administran dichos pagos de manera diaria, en cuanto a su personal, trabajan sin ninguna relación contractual y sin

⁽³⁹⁾ *Weston, J. Fred – Copeland, Thomas (1998). Revista “Manual de administración financiera”. Pág. 25*

⁽⁴⁰⁾ *Devoto Ratto, Renzo (2001). “Matemáticas Financieras un enfoque toma de decisiones” Ediciones Universitarias de Valparaíso. Pág. 7-10*

⁽⁴¹⁾ *Tanaka Nakasone, Gustavo (2001). “Análisis de Estados financieros para la toma de decisiones” Lima: PUCP, Textos universitarios, Pág.116*

la aplicación de algún régimen laboral que garantice la estabilidad laboral para sus trabajadores y con ello el respaldo para una solvencia financiera, además de acuerdo al trabajo de campo se ha determinado que la mayoría de los socios de las empresas desconocen exactamente la cifras exactas de sus egresos o costos y no llevan a cabo cálculos del punto de equilibrio, situación que no permite determinar los niveles de liquidez mínimos y/o necesarios. A continuación presentamos los instrumentos utilizados y los costos a los que enfrentan las siguientes ESTU: R₃, R₅, R₁₂ y R₁₃.

FIGURA N° 04

REGISTRO DE INGRESOS Y EGRESOS DIARIOS



FUENTE: Socio de ETIVIC R-3

ELABORACIÓN: Propia

CUADRO N° 05

CUADRO DE COSTOS PROMEDIO DE LAS ESTU

| COSTOS DE LAS ESTU | R ₃ | R ₅ | R ₁₂ | R ₁₃ |
|-------------------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|
| Costos variables | 167,6 | 156,59 | 165,83 | 156,62 |
| Petróleo 8 vueltas diarias | 152,2 | 148 | 151 | 151 |
| Pasadas 8 vueltas diarias | 15,2 | 8,4 | 14,6 | 5,4 |
| Costo variable unitario (CVu) | 0,2 | 0,19 | 0,23 | 0,22 |
| Costos fijos | 92 | 81,9 | 80 | 78 |
| Conductor pago por día | 40 | 35,6 | 35 | 35 |
| Cobrador pago por día | 20 | 15,8 | 20 | 16 |
| Alimentación por día | 20 | 20 | 20 | 20 |
| Cotización por día | 12 | 10,5 | 5 | 7 |
| Costo total | 259,6 | 238,49 | 245,83 | 234,62 |

FUENTE: Gerentes de las diferentes ETU

ELABORACIÓN: Propia

Conociendo los costos fijos y variables, se calculó el efecto del apalancamiento operativo, ya que dichos costos deben ser cubiertos, ello se determinó por medio del análisis costo – volumen – beneficio, mostrándose en el siguiente cuadro el ingreso total y la cantidad promedio diario de pasajeros de las empresas que se están analizando.

Dicho análisis de las ESTU muestra que la Ruta 3 y la Ruta 5, para alcanzar el punto de equilibrio tendrán que transportar 307 y 265 pasajeros adultos, esto lo logran en 3 vueltas de recorrido; en tanto la Ruta 12 y la Ruta 13 alcanzarán el punto de equilibrio cuando transporten 288 y 292 pasajeros adultos respectivamente, pero a diferencia de los primeros, tendrán que dar 4 vueltas de recorrido. (Cuadro n° 06) En cuanto al grado de apalancamiento operativo, se observa que cada empresa obtiene diferentes niveles de rendimiento de sus costos fijos al tener diferentes niveles de ventas por cada vuelta.

CUADRO N° 06

CUADRO DE INGRESOS PROMEDIOS DE LAS ESTU

| INGRESOS DE LAS ESTU | R ₃ | R ₅ | R ₁₂ | R ₁₃ |
|---------------------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|
| Ingreso total diario | 416 | 396 | 348 | 348 |
| Precio unitario por pasajero s/ | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| Cantidad (Q= IT/ Pu) | 832 | 816 | 696 | 696 |
| N° de vueltas | 8 | 8 | 8 | 8 |
| GAO | 1,59 | 1,52 | 1,78 | 1,69 |
| Punto de Equilibrio | 307 | 265 | 297 | 279 |
| Pasajeros por vuelta | 104 | 102 | 87 | 87 |
| N° de vueltas | 2,95 | 2,59 | 3,41 | 3,20 |

FUENTE: Gerentes de las diferentes ETU

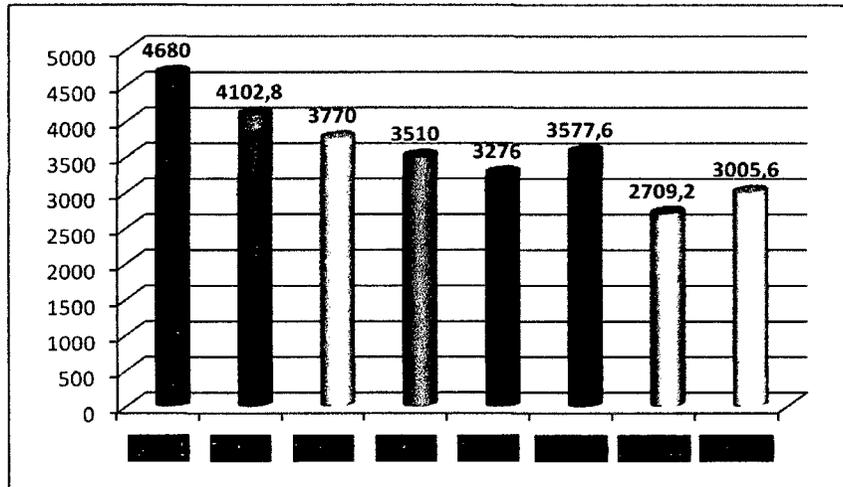
ELABORACIÓN: Propia

Así mismo, en cuanto a la utilidad, decimos que una empresa ha logrado utilidad cuando al restar los ingresos y egresos (gastos y costos), queda un saldo remanente por distribuir. Para ver la utilidad de una empresa debemos revisar el estado de ganancias y pérdidas de los diversos rubros de utilidad (utilidad bruta, utilidad operativa, utilidad neta, etc.) priorizando sobre todo la utilidad neta que es lo que efectivamente queda por distribuir. Con el estudio se determinó que en las empresas de transporte urbano de ruta fija existen

utilidades, aunque éstas varían de una empresa a otra, cada una posee sus propios niveles de ingresos. (Ver gráfico n° 04)

GRAFICO N° 04

GRÁFICO DONDE SE MUESTRAN LOS INGRESOS MENSUALES NETOS DE LAS ESTU



FUENTE: Gerentes de las diferentes ETU

ELABORACIÓN: Propia

CUADRO N° 07

FLUJO DE CAJA DIARIO ACTUAL ETIVIC R-3

| Flujo de caja diario por Vehículo R-3 | | |
|---|------|--------|
| (Tiempo de recorrido: 1:30) | | |
| Total ingresos | | 417 |
| Servicio prestado a pasajeros | 417 | |
| Total egresos | | 259,2 |
| Costos fijos | | 92 |
| Chofer | 40 | |
| Cobrador | 20 | |
| Alimentación | 20 | |
| Cotización | 12 | |
| Costos variables | | 167,2 |
| Petróleo | 152 | |
| Pasadas | 15,2 | |
| Ingresos-egresos | | 157,8 |
| Ingreso mensual pagando diario al personal | | 4102,8 |

FUENTE: Trabajo de campo

ELABORACIÓN: Propia

- c) En cuanto al flujo de efectivo para actividades de financiamiento; que es la capacidad de una empresa de destinar flujos para reembolsar financiamiento externo, obtención y pago de recursos a acreedores y crédito a largo plazo y también de solicitar financiamiento previo análisis de la disponibilidad de ingresos, es decir la administración eficiente a través de la negociación de las tasas de interés⁽⁴²⁾; se ha determinado que la mayoría de los socios de las empresas de servicio de transporte urbano no aprovechan su capacidad crediticia, ya que sus niveles de financiamiento no obedece a una evaluación de sus ingresos y a la negociación de las tasas de interés que les permita obtener un mayor rendimiento de su inversión. Por tanto, se presenta el estado de ganancias y pérdidas de los socios que trabajan con y sin financiamiento.

CUADRO N° 08

EE.GP DE LOS SOCIOS QUE TRABAJAN CON DINERO PROPIO

| | R ₃ | R ₅ | R ₆ | R ₁₀ | R ₁₂ | R ₁₃ |
|----------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Ventas (1 vehículo) | 10816 | 10296 | 9880 | 9802 | 9048 | 9048 |
| Costo de ventas | 6749,6 | 6310,2 | 6370,0 | 6224,4 | 6339,6 | 6042,9 |
| UAI | 4066,4 | 3985,8 | 3510,0 | 3577,6 | 2708,4 | 3005,1 |
| Gastos financieros | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| UAI | 4066,4 | 3985,8 | 3510,0 | 3577,6 | 2708,4 | 3005,1 |
| Impuestos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Utilidad Neta | 4066,4 | 3985,8 | 3510,0 | 3577,6 | 2708,4 | 3005,1 |

CUADRO N° 09

EE.GP DE LOS SOCIOS QUE TRABAJAN CON FINANCIAMIENTO

| | R ₃ | R ₅ | R ₆ | R ₁₀ | R ₁₂ | R ₁₃ |
|----------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Ventas (2 veh) | 21632 | 20592 | 19760 | 19604 | 18096 | 18096 |
| Costo de ventas | 13499.2 | 12620.4 | 12740.0 | 12448.8 | 12679.2 | 12085.8 |
| UAI | 8132.8 | 7971.6 | 7020.0 | 7155.2 | 5416.8 | 6010.2 |
| Gastos financieros | 3127.9 | 3127.9 | 3127.9 | 3127.9 | 3127.9 | 3127.9 |
| UAI | 5004.9 | 4843.7 | 3892.1 | 4027.3 | 2288.9 | 2882.3 |
| Impuestos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Utilidad Neta | 5004.9 | 4843.7 | 3892.1 | 4027.3 | 2288.9 | 2882.3 |

FUENTE: Gerentes de las diferentes ETU

ELABORACIÓN: Propia

⁽⁴²⁾ Tanaka Nakasone, Gustavo (2001) - "Análisis de Estados financieros para la toma de decisiones. Lima: PUCP, Textos universitarios, Pág.116

Respecto a la rentabilidad del patrimonio, la rentabilidad equivale a maximizar la utilidad monetaria invertida, es decir persigue relacionar el monto invertido con la utilidad que se ha generado. Los socios de las empresas de servicio de transporte urbano (ESTU), no están maximizando la rentabilidad de sus inversiones, ya que se determinó que la mayoría de los socios desconocen el incremento del valor de sus activos y así mismo no realizan cálculos asertivos del tiempo en el que recuperarían su inversión. Los socios que trabajan con dinero financiado además del capital propio, tienen una mayor rentabilidad tal como se demuestra en los siguientes cuadros.

CUADRO N° 10

ANÁLISIS VAN-TIR TRABAJANDO SIN FINANCIAMIENTO

| Inversión = s/ 91000 | Vr= s/ 65000 | t= 3 años | | | | |
|----------------------|--------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|
| | | R ₃ | R ₅ | R ₆ | R ₁₀ | R ₁₂ |
| Ingreso neto diario | 156.4 | 153.3 | 134.6 | 137.6 | 104.17 | 115.58 |
| Ingreso neto anual | 48797 | 47830 | 41995 | 42931 | 32501 | 36061 |
| Valor residual | 65000 | 65000 | 65000 | 65000 | 65000 | 65000 |
| Inversión | -91000 | -91000 | -91000 | -91000 | -91000 | -91000 |
| Flujo 1er año | 44361 | 43481 | 38177 | 39028 | 29546 | 32783 |
| Flujo 2do año | 40328 | 39529 | 34707 | 35480 | 26860 | 29802 |
| Flujo 3er año | 85497 | 84771 | 80387 | 81090 | 73254 | 75929 |
| VAN | 79186 | 76781 | 62271 | 64599 | 38661 | 47514 |
| TSR | 34% | 33% | 27% | 28% | 17% | 21% |
| TIR vs TEA | > | > | > | > | > | > |

FUENTE: Gerentes de las diferentes ETU

ELABORACIÓN: Propia

CUADRO N° 11

VAN-TIR PARA LOS SOCIOS QUE TRABAJAN CON FINANCIAMIENTO

| Inversión = s/ 91000 | Fin: s/ 91000 | | Vr= s/ 65000 | | t= 3 años | | Amort: s/ 3127,9 | |
|----------------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|--|
| | R ₃ | R ₅ | R ₆ | R ₁₀ | R ₁₂ | R ₁₃ | | |
| Ingreso neto diario | 192.5 | 186.3 | 149.7 | 154.9 | 88.0 | 110.9 | | |
| Ingreso neto Mensual | 5004.9 | 4843.7 | 3892.1 | 4027.3 | 2288.94 | 2882.26 | | |
| Ingreso neto anual | 60059 | 58124 | 46705 | 48328 | 27467 | 34587 | | |
| Valor residual (65000 x 2) | 130000 | 130000 | 130000 | 130000 | 130000 | 130000 | | |
| Inversión | -91000 | -91000 | -91000 | -91000 | -91000 | -91000 | | |
| Flujo 1er año | 54599 | 52840 | 42459 | 43934 | 24970 | 31443 | | |
| Flujo 2do año | 49635 | 48037 | 38599 | 39940 | 22700 | 28584 | | |
| Flujo 3er año | 142794 | 141341 | 132761 | 133980 | 118307 | 123657 | | |
| VAN | 156028 | 151218 | 122820 | 126855 | 74978 | 92684 | | |
| TIR | 58% | 56% | 45% | 47% | 27% | 34% | | |
| TIR vs TEA | > | > | > | > | > | > | | |

FUENTE: Gerentes de las diferentes ETU

ELABORACIÓN: Propia

Con el uso eficiente del flujo de efectivo, una organización sea cual fuere su estructura, obtendrá una mayor rentabilidad financiera; ésta a su vez se manifestará en el crecimiento y desarrollo económico de la empresa. Pero no sólo explicar cómo se está administrando sus ingresos y egresos, si no también encontrar un modelo que nos permita administrar dicho flujos de manera eficiente.

En conclusión; el interés que da inicio a esta investigación, es aquel que luego de identificar las debilidades que afecta a las empresas de servicio de transporte urbano (ESTU), se ha priorizado sus problemas preliminares; se ha integrado, priorizado sus partes y seleccionando como causa – efecto como se detallaron en los párrafos anteriores, con el nombre de: flujo de efectivo para actividades de operación (liquidez) - utilidad, flujo de efectivo para actividades de financiamiento (solvencia) – rentabilidad del patrimonio; en la rentabilidad financiera de las empresas de servicio de transporte urbano (ESTU) en la ciudad de Huamanga del departamento de Ayacucho.

2.2 Formulación del Problema.

Dados estos antecedentes, ¿De qué manera la administración del Flujo de efectivo estaría dando lugar a las diferencias en el valor económico de los vehículos y el valor patrimonial entre los socios de las empresas de dicho sector? Entonces la administración de los ingresos destinados a cubrir las actividades de operación (costos fijos, costos variables y gastos administrativos), a sí mismo para actividades de financiamiento (amortizaciones de deuda a entidades privadas), repercute en la en el crecimiento económico de este sector y en la desigualdad que hay entre los socios, a si mismo de una empresa a otra. Considerando el papel fundamental que se le asigna a la rentabilidad financiera para el éxito de cualquier empresa, y teniendo en cuenta que este rol dependerá de la administración eficiente del flujo de efectivo, se formuló el siguiente problema.

2.2.1 Problema Principal:

¿La Administración del flujo de efectivo influye en los bajos niveles de rentabilidad financiera de las empresas de servicio de transporte urbano en la ciudad de Ayacucho?

2.2.2 Problemas Específicos:

- ▲ ¿La administración del flujo de efectivo para actividades de operaciones influye en los bajos niveles de utilidad de dichas empresas?
- ▲ ¿La administración del flujo de efectivo para actividades de financiamiento influye en los bajos niveles de rentabilidad del patrimonio de dichas empresas?

2.3 Objetivos de la investigación.

2.3.1 Objetivo Principal

El objetivo fundamental de la investigación consiste en:

Determinar si la administración del flujo de efectivo influye en los bajos niveles de rentabilidad financiera de las empresas de servicio de transporte urbano en la ciudad de Ayacucho.

A parte de introducir un modelo que nos permita hacer frente al problema principal, también queremos introducir como estudio complementario, pautas que puedan mejorar el comportamiento organizacional.

Se consideró necesario la investigación porque busca a través de un modelo teórico diagnosticar la situación actual y a si mismo proyectar un comportamiento de las ESTU hacia un futuro, de esta manera identificar las debilidades y los efectos, para encontrar una metodología que corrija dicho comportamiento y de esta manera lograr el crecimiento y la sostenibilidad de este sector.

Los resultados que esperamos obtener deberían ser útiles para mejorar el manejo empresarial dentro de este sector, tanto a nivel organizacional y principalmente, alcanzar mayores niveles de rentabilidad, a si mismo, mi objetivo es incentivar a las personas, a la búsqueda de oportunidades en los negocios que son manejados de manera básica y/o tradicional, y en base a la aplicación de conocimientos, encontrar un crecimiento económico sostenible que permita incrementar la calidad de vida y el fomento del empleo a nivel local y nacional.

Desde el punto de vista metodológico, para lograr los objetivos propuestos en la fase de operatividad de la presente investigación, fue necesario utilizar métodos estadísticos especialmente en el trabajo de campo, procesamiento y análisis de resultados obtenidos; es así que para el procesamiento de datos se utilizó el software SPSS v. 20, destinado a medir variables cuantitativas y darle una interpretación con un enfoque gerencial orientado a la toma decisiones y obteniendo modelos de administración que permitan explicar el comportamiento de las empresas de nuestra realidad.

2.5.2. Importancia de la Investigación.

La presente investigación es importante, porque:

- Identifica el comportamiento económico y financiero de las empresas de servicio de transporte urbano, la administración de los ingresos y

egresos y su repercusión en la rentabilidad financiera de dichas empresas.

- Da a conocer la importancia de las herramientas financieras y sirve de guía para la aplicación de las mismas en las finanzas de cualquier tipo de modelo empresarial.
- Impulsa el desarrollo económico de la región, en vista de que se plantea procedimientos estratégicos del uso eficiente del flujo de efectivo de las empresas de servicio de transporte urbano (ESTU) con ruta fija y que sirvan de base para otras empresas de los distintos sectores empresariales.

2.5.3. Limitaciones de la Investigación.

En el desarrollo de la presente investigación se percibieron las siguientes limitaciones de orden:

- Falta de colaboración de algunas empresas de transporte urbano con ruta fija, siendo los casos la Ruta 7 y la Ruta 9, por motivos de ausencia de los socios.
- Riesgo en la obtención de la información sesgada por parte de los socios estas de empresas, ya que algunos se mostraron renuentes hacia la investigación; lo que incide a un análisis e interpretación con un margen de error y que limita el desarrollo de la investigación.
- Las reuniones de los socios sólo se llevan a cabo cada mes o cada 2 meses según sus necesidades, el investigador tuvo que esperar dichas reuniones para hacer posible su investigación.
- Ausencia de trabajos de investigación a nivel de pregrado similares al tema de investigación.
- Se acudió a personas que conocen el giro de negocio para establecer el valor de los activos o vehículos, ya que la valoración de éstos se realiza de acuerdo al comportamiento del mercado, mas no se toma en cuenta el valor contable donde analizan el año de fabricación de vehículo y con ello la depreciación.

2.6 Hipótesis y Variables.

2.6.1 Hipótesis Principal.

La administración del flujo de efectivo en las ESTU en la ciudad de Ayacucho influye en la rentabilidad financiera que éstas obtienen.

2.6.2 Hipótesis Específicos.

H₁. La administración del flujo de efectivo para actividades de operaciones influye en la utilidad de las empresas.

H₂. La administración del flujo de efectivo para actividades de financiamiento influye en la rentabilidad patrimonial de las empresas.

2.6.3. Identificación y Clasificación de las Variables e Indicadores de la Investigación.

2.6.3.1. Variable Independiente:

X₀. Flujo de Efectivo.

Indicadores:

X₁. Flujos de efectivo para actividades de operación.

X₂. Flujos de efectivo para actividades de financiamiento.

2.6.3.2. Variable Dependiente:

Y₀. Rentabilidad Financiera.

Indicadores:

Y₁. Utilidad.

Y₂. Rentabilidad patrimonial.

2.6.4. Operacionalización de Hipótesis, Variables e Indicadores.

2.6.4.1. Hipótesis Principal.

A. Variable Independiente (X)

Flujo de Efectivo

Definición conceptual: Pertenecen al dominio de esta variable, todos los datos que en común tienen, el atributo de explicar: Forma como se destina la liquidez.

Indicadores:

X₁. Flujo de efectivo para actividades de operación.

X₂. Flujo de efectivo para actividades de financiamiento.

a. Variable Dependiente (Y)

Rentabilidad Financiera

Definición conceptual: Pertenecen al dominio de esta variable, todos los datos que en común tienen, el atributo de explicar: como se está maximizando la unidad monetaria invertida y el tiempo de recuperación el capital invertido.

Indicadores:

Y₁. Utilidad.

Y₂. Rentabilidad del patrimonio.

2.6.4.2. Hipótesis Específicas.

H₁. Primera Hipótesis.

Variable independiente (X)

X₁. Flujo de efectivo para actividades de operación.

Indicadores:

X_{1.1}. Promedio de egresos por día para actividades de operación.

X_{1.2}. Promedio de egresos para reembolsos de préstamos.

Variable Dependiente (Y)

Y₁. Utilidad.

178506

Indicadores:

Y_{1.1} Promedio de Ingresos - egresos por día.

Y_{1.2}. Promedio de utilidad neta.

H₂. Segunda Hipótesis.

Variable independiente (X)

X₂. Flujo de efectivo para actividades de financiamiento.

Indicadores:

X_{2.1}. Promedio máximo de deuda.

X_{2.2}. Porcentaje de tasa de interés.

Variable Dependiente (Y)

Y₂. Rentabilidad del patrimonio.

Indicadores:

Y_{2.1}. Porcentaje de incremento.

Y_{2.2}. Porcentaje de tasa interna de retorno del capital invertido.

2.7. Metodología Aplicada.

2.7.1. Tipo de Investigación.

La investigación será aplicada, en la que se hará uso de una encuesta dirigida, instrumentos de recolección de datos como cuestionario respuesta Múltiple Cerrada, criterios de observación y experimentación. En tanto que la información se recogió de manera directa y de primera mano del problema objeto de investigación, para ordenar, analizar e interpretarlas, y

que se tiende a explicar para llegar a entender el análisis de dichos datos como una forma de aproximación a la realidad problemática.

2.7.2. Niveles de Investigación.

El nivel de investigación fue exploratoria por lo que permitió lograr claridad sobre la naturaleza del problema; seguido de la investigación descriptiva, que a través de una encuesta por cuestionario permitió presentar una interpretación a partir de las características o dimensiones de la variable independiente y dependiente; correlacional que permitió evaluar el grado de relación de dependencia de la variable rentabilidad financiera, respecto a la variable del flujo de efectivo dentro de un mismo contexto y finalmente la investigación explicativa, porque se logró mayor precisión sobre el nivel de adiestramiento y aplicación del flujo de efectivo que influye en la rentabilidad financiera de las empresas de servicio de transporte urbano (ESTU).

2.7.3. Método de Investigación.

El método que se aplicó en esta investigación corresponde al modelo *Análisis Situacional de la Empresa – ASE*, por tener como objetivo el máximo aprovechamiento de los recursos económicos y financieros en una empresa. Este modelo incluye como componentes a la liquidez y a la solvencia, no sólo como una herramienta de diagnóstico, si no también propone un modelo en términos de una teoría del desarrollo empresarial y una teoría financiera aplicable de manera directa a las organizaciones.

Por ello, está se ha considerado una teoría mixta, basada en la administración eficiente de los componentes antes mencionados. Este modelo nos permitió construir el instrumento de recolección de datos que consistió en el diseño de un cuestionario de encuesta. Además se utilizó los métodos de investigación que nos permitió contrastar las hipótesis:

El método de investigación cualitativo, porque desarrollamos conceptos, comprensiones e interpretaciones teóricas de las variables de estudio; seguido del método cuantitativo, por lo que presentamos datos, cuadros, gráficos y pruebas estadísticas; método descriptivo, porque los resultados del estudio fueron identificados, clasificados, relacionados y se describió las

características de los indicadores y las variables del flujo de efectivo y la rentabilidad financiera y se precisó su incidencia; analítico, a través de éste método se describió las variables e indicadores y se interpretó los resultados obtenidos en la investigación de campo para determinar el nivel o grado de influencia del Flujo de Efectivo en la Rentabilidad Financiera de las Empresas de Servicio de Transporte Urbano (ESTU) de ruta fija, en la ciudad de Huamanga.

2.7.4. Diseño de la Investigación.

Por las características y naturaleza del objeto de estudio y las hipótesis a ser contrastadas, la investigación se realizó en base a objetivos y el enfoque correlacional, este último a razón de asociar y determinar la relación entre las variables de estudio.

2.7.5. Técnica de la Investigación.

La técnica de recolección de información y análisis aplicado en la investigación fue la encuesta dirigida.

Encuesta Dirigida.- Con la finalidad de recoger información aceptable y veraz de parte de los encuestados y obtener datos tanto de las variables: independiente y dependiente, se aplicó la encuesta dirigida recurriendo como informantes a los socios de la empresa de transporte urbano; lo cual sirvió para su análisis e interpretación a través de cuadros y gráficos estadísticos y a la vez para el procesamiento mediante el paquete estadístico para las ciencias sociales (Statistical Package for the Social Sciences) - SPSS, que finalmente conllevó a la contrastación de la hipótesis.

2.7.6. Instrumento de Recolección de Datos.

Cuestionario de encuesta.- El diseño del cuestionario consistió en la consolidación de 10 ítems (descritos en el cuadro N° 12), que corresponden a las variables: independiente y dependiente. En cuanto a la variable independiente: en el primer indicador (*flujo de efectivo para actividades de operación*) se tiene 03 ítems y en el segundo indicador (*flujo de efectivo para actividades de financiamiento*) 02 ítems; así mismo de la variable dependiente:

en el primer indicador (*utilidad*) se tiene 03 ítems y en el segundo indicador (*rentabilidad*) 02 ítems.

Los ítems de cada indicador tanto de la variable independiente y dependiente coinciden por la igualdad en cantidad, por razones metodológicas y por la naturaleza de las variables. Dado que las variables son cuantitativas los ítems fueron ponderados a través de una categoría de preguntas de respuesta múltiple cerrada que va de 1 a 5 (cuestionario de respuesta cerrada Escalar) Dichos ítems fueron adecuados al tipo de pregunta cerrada escalar y nominal, porque la respuesta de los ítems posee características de orden por rangos, es decir se miden la distancia entre dos puntos y así mismo permite clasificar los objetos según las categorías de una variable y ello permitirá jerarquizar las respuestas de acuerdo a los rangos aceptables previstos antes del estudio, como por ejemplo los costos mínimos y máximos, a si mismo lo ingresos y demás componentes pertenecientes a cada variable.

CUADRO N° 12

ESTRUCTURA DEL CUESTIONARIO DE ENCUESTA PARA EL ESTUDIO DE CAMPO

| VARIABLE INDEPENDIENTE | | VARIABLE DEPENDIENTE | |
|---|-----------------|----------------------|-----------------|
| <u>INDICADORES</u> | <u>Nº Ítems</u> | <u>INDICADORES</u> | <u>Nº Ítems</u> |
| F ^o de Efec. Act. Operación | 3 | Utilidad | 3 |
| F ^o de Efec. Act. Financiamiento | 2 | Rentabilidad | 2 |
| <u>TOTAL</u> | <u>5</u> | <u>TOTAL</u> | <u>5</u> |
| TOTAL: 10 Ítems | | | |

FUENTE: Operacionalización de variables e indicadores.

ELABORACIÓN: Propia

2.7.7. Proceso de validación del cuestionario.

Dado que el cuestionario elaborado es de tipo respuesta múltiple cerrada, existen respuestas que nos proporcionarían información de la cantidad de socios que marcaron “por debajo del rango”, “dentro del rango”, “por encima del rango” y finalmente “desconozco”, esto en cuanto a la encuesta dirigida a los socios. Se realizó de esta manera para alcanzar el objetivo del investigador de conocer el tipo de Administración que éstos aplican, basándose en datos cuantitativos dentro de rangos, y siendo la interpretación de manera ordinal y cualitativa. Para la prueba de la validez y confiabilidad del instrumento se acudió a tres métodos estadísticos: índice de Kappa para expertos, Alpha de Cronbach, dos mitades de Spearman-Brown y dos mitades de Guttman, éstos aplicados a la muestra que representa a los socios de las empresas de servicio de transporte urbano.

Validez.- El cuestionario elaborado se sometió a la valoración a través de juicio de expertos, quienes juzgaron su utilidad para el propósito para el que ha sido construido mediante dos aspectos: *validez de constructo*, que evalúa el grado en que el instrumento refleja la teoría del concepto que mide; y la *validez de contenido*, que el cuestionario elaborado y por tanto los ítems elegidos, son indicadores de lo que se pretende medir (capacidad de medición del instrumento a las características que se pretende medir). Por ello, se sometió a la valoración de expertos-investigadores, quienes juzgaron la capacidad del cuestionario para evaluar todas las dimensiones que se desean medir; por tanto los expertos efectuaron las valoraciones cualitativas y por interés del investigador-tesista, se adecuó a una categoría de respuesta de 1 a 5 que cada juez puntúa de acuerdo a su experiencia y bajo los siguientes criterios de evaluación: calidad de redacción de los ítems, ítems en relación a los indicadores, ítems orientados hacia el objetivo de la investigación, clasificación de preguntas por variables y facilidad de comprensión; y para contrastar la validez del cuestionario, las puntuaciones de cada juez se consolidó en un cuadro y se sometió a la prueba estadística mediante el método índice Kappa de Cohen, prueba que muestra la asociación o concordancia que mide la fiabilidad entre evaluadores, obteniéndose *medidas de acuerdo* positivas, de lo

que resulta un proceso de validación satisfactorio ⁽⁴³⁾. Índice Kappa: *Escurrea - Leandro*, cuyo resultado es **0.737** (ver cuadro N° 13 y anexo N° 06-A); índice Kappa: *Escurrea-Ledesma*, cuyo resultado es **0.750** (ver cuadro N° 13 y anexo N° 06-B); índice Kappa: *Leandro-Ledesma*, cuyo resultado es **0.556** (ver cuadro N° 13 y anexo N° 06-C).

CUADRO N° 13

COEFICIENTES PROMEDIO Y PARCIALES DE VALIDEZ DEL INSTRUMENTO MEDIANTE LA VALORACIÓN DEL JUICIO DE EXPERTOS, ESTIMADA POR EL MÉTODO ÍNDICE KAPPA DE COHEN

| <u>Índice Kappa:</u> | <u>I_K</u> |
|----------------------|----------------------|
| Escurrea-Leandro | 0.737 |
| Ledesma-Escurrea | 0.750 |
| Leandro-Ledesma | 0.556 |
| PROMEDIO | 0.681 |

FUENTE: Elaboración Propia

En resumen la validez del constructo es un $K=0.681$, que de acuerdo al cuadro N° el grado de acuerdo entre los 3 expertos está en el rango de 0.61 – 0.80, significado de que el grado de acuerdo es BUENA tal como se observa en el siguiente cuadro de interpretación del índice de Kappa.

CUADRO N° 14

CUADRO DE VALORACIÓN DEL ÍNDICE DE KAPPA

| Valoración del Índice Kappa | |
|-----------------------------|---------------------------|
| Valor de k | Fuerza de la concordancia |
| < 0.20 | Pobre |
| 0.21 – 0.40 | Débil |
| 0.41 – 0.60 | Moderada |
| 0.61 – 0.80 | Buena |
| 0.81 – 1.00 | Muy buena |

FUENTE: <http://www.fisterra.com/mbe/investiga/kappa/kappa2.pdf>

ELABORACIÓN: Propia

⁽⁴³⁾ Valdemoros, María Ángeles (2010). "Los valores en el ocio Físico – deportivo". Aplicaron prueba de validación de Expertos por índice de Kappa. España: Universidad de la Rioja, Pág. 186-187

Confiabilidad.- La confiabilidad de consistencia interna del instrumento se verificó a través de la ejecución del cuestionario en el trabajo de campo, aplicados desde el mes de julio a setiembre del año 2012 y trasladándose las respuestas al programa *SPSS* y finalmente comprobándose de esta manera la confiabilidad con los siguientes métodos estadísticos: para validar el cuestionario se sometió las respuestas de los encuestados a la prueba estadística mediante dos métodos: coeficiente de correlación de Alpha de Cronbach (1951), cuyo resultado es **0.81** (*ver cuadro N° 15 y anexo 07*) y el método de dos mitades corregido por la fórmula de Spearman-Brown (1910), cuyo procedimiento exige procesar los datos ingresando la primera mitad conformado por los impares y la segunda mitad conformado por los pares, prueba que muestra un coeficiente de confiabilidad de consistencia interna de **0.894** (*Ver cuadro N° 15 y anexo 07*), y el modelo alternativo para calcular la confiabilidad por el método de dos mitades Guttman-Flanagan, que no hace el supuesto de paralelismo de las mitades y que en este caso, como es esperable, proporciona un valor algo menor que arroja un resultado de **0.891**⁽⁴⁴⁾. (*Ver cuadro N° 15 y anexo 07*).

En resumen el cuestionario de evaluación de la administración del flujo de efectivo y la rentabilidad financiera de los accionistas de las empresas de transporte de servicio urbano tiene una *confiabilidad de consistencia interna* promedio de $r_{tt} = 0.865$ (*ver cuadro N° 15*) y se concluye que el instrumento en estudio tiene un *coeficiente de confiabilidad muy alta* (*ver cuadro N° 15*) y por consiguiente *muy aceptable*.

⁽⁴⁴⁾ Alianza Editorial (2010) "Análisis de un Test por métodos de TCT con SPSS". Revista virtual, www.alianzaeditorial.es/minisites/Psicometria_software/ANÁLISIS_TEST_TCT.SPSS.pdf

CUADRO N° 15

COEFICIENTES PROMEDIO Y PARCIALES DE CONFIABILIDAD DE CONSISTENCIA INTERNA ESTIMADA POR VARIOS MÉTODOS

| <u>MÉTODO</u> | <u>r_{tt}</u> |
|-------------------|----------------------------|
| Alpha de Cronbach | 0.812 |
| Spearman-Brown | 0.894 |
| Guttman | 0.891 |
| PROMEDIO | 0.865 |

FUENTE: Elaboración propia.

El método de consistencia interna (confiabilidad) es el camino más habitual para estimar la fiabilidad de pruebas, escalas o test, cuando se utilizan conjuntos de ítems que se espera midan el mismo atributo o campo de contenido. La principal ventaja de este método es que requiere solo una administración de la prueba. Entre los métodos estadísticos desarrollados en la presente investigación que se muestran en el cuadro N° 15, Alpha de Cronbach es, sin duda, el más ampliamente utilizado por los investigadores, por su sencillez y porque el coeficiente r_{tt} ofrece una estimación única de fiabilidad.

CUADRO N° 16

INTERPRETACIÓN DEL COEFICIENTE DE CONFIABILIDAD

| <u>RANGOS</u> | <u>MAGNITUD</u> |
|---------------|-----------------|
| 0.81 a 1.00 | Muy alta |
| 0.61 a 0.80 | Aceptable |
| 0.41 a 0.60 | Moderada |
| 0.21 a 0.40 | Baja |
| 0.01 a 0.20 | Muy baja |

FUENTE: Elaboración propia.

Como ya se ha mencionado anteriormente la confiabilidad de un instrumento se expresa mediante un coeficiente de correlación (r_{tt}), sus valores oscilan entre cero (0) y uno (1.00). Una manera práctica de interpretar la magnitud de un coeficiente de confiabilidad puede ser guiada por la escala propuesta en el Cuadro N°16; por lo general, un coeficiente de confiabilidad se considera aceptable cuando está por lo menos en el límite superior (0.80) de la categoría *aceptable*. No obstante, no existe una regla fija para todos los casos. Todo va depender del tipo de instrumento bajo estudio, de su propósito y del tipo de confiabilidad de que se trate. Para la presente investigación por considerarse una escala de evaluación de la administración del flujo de efectivo y la rentabilidad financiera, el coeficiente de confiabilidad de consistencia interna reflejará el grado de acuerdo en las respuestas entre los encuestados, de esta manera se dará respuesta al problema planteado.

2.7.8. Instrumentos de Procesamiento de Datos.

Pruebas estadísticas.- En el procesamiento de la información se utilizó cuadros y gráficos estadísticos, empleando programas computarizados de Excel.

Utilización del procesador computarizado.- Para contrastar la hipótesis “La administración del *Flujo de Efectivo* en las Empresas de STU en la ciudad de Ayacucho, influye en la *Rentabilidad Financiera* que éstas obtienen”, se ha utilizado el paquete estadístico para las ciencias sociales (Statistical Package for the Social Sciences) - SPSS versión 20.0, una técnica estadística que contiene programas estadísticos que permite analizar las operaciones de estadística descriptiva (medidas de tendencia central y distribución de frecuencias), correlación de la variable independiente con la variable dependiente, etc.

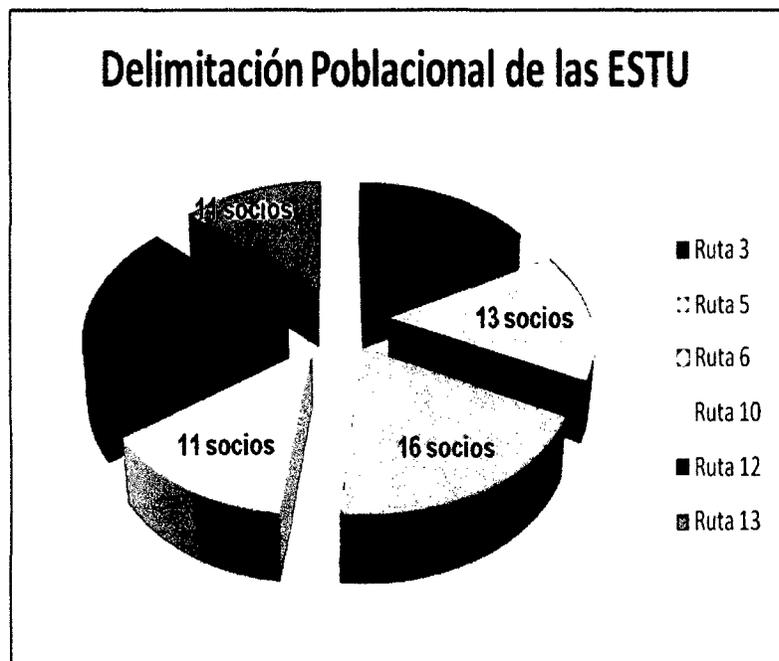
En la contrastación de la hipótesis también se ha utilizado el método *estadísticos descriptivos / tablas de contingencia: estadísticos*. Mediante esta prueba estadística logramos analizar las hipótesis específicas, llegando a la conclusión de relación de dependencia entre las variables e indicadores de la investigación.

2.7.9. Población y Muestra.

2.7.9.1. Tamaño de la Población.

La población objeto de estudio está constituido por un total de 15 Empresas de Servicio de Transporte Urbano (ESTU) de ruta fija, así mismo en la investigación se aplicaron criterios de inclusión y exclusión seleccionados mediante juicio personal, de esta manera tomando como referencia características homogéneas, a las empresas con más antigüedad, modernidad de los vehículos y a las empresas con mayor ingreso en dicho sector, siendo la delimitación Poblacional conformada por las siguientes rutas: Ruta 3, Ruta 5, Ruta 6, Ruta 10, Ruta 12 y la Ruta 13, ya que estas empresas cumplían con los criterios antes mencionados, sumando un total de **83 socios**, incluyendo a los socios que cuentan con vehículos y socios sin vehículos.

GRÁFICO N° 05



FUENTE: Trabajo de campo.

ELABORACIÓN: Propia.

GRÁFICO N° 06



FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

2.7.9.2. Determinación del Tamaño de la Muestra.

Para determinar el tamaño de la muestra se utilizó la fórmula finita y que se determinó a través del método probabilístico de muestreo aleatorio simple para una población conocida de 6 Empresas de Servicio de Transporte Urbano (ESTU) de recorrido fijo, lo que implica seleccionar como muestra sin distinción alguna; representada con la fórmula que se muestra a continuación y para determinar la proporción la respuesta sería:

$$n = \frac{N * Z^2 * PQ}{N - 1 \overline{d}^2 + Z^2 PQ}$$

Donde:

N = Total de la población (83 socios)

Z = 1.962 (si la seguridad es del 95%)

p = proporción esperada (en este caso 5% = 0.05)

$q = 1 - p$ (en este caso $1 - 0.05 = 0.95$)

d = porcentaje de precisión (en este caso deseamos un 5%).

$$n = \frac{83 \times 1,96^2 \times 0.05 \times 0.95}{(83 - 1) \times 0.05^2 + 1.96^2 \times 0.05 \times 0.95}$$

$$n = 77$$

De los cuales se han considerado como una muestra definida para el estudio de campo de acuerdo a los criterios antes mencionados, a quienes se realizaron encuestas dirigidas en total a setenta y siete (77) socios.

CAPITULO III

CONTRASTACION Y COMPROBACION DE LAS HIPOTESIS EN EL TRABAJO OPERACIONAL

3. ANALISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS.

3.1. Presentación.

En este capítulo se presentan el análisis de los resultados obtenidos de la investigación a partir del cuestionario aplicado (Anexo 04) a los socios de las empresas de servicio de transporte urbano (ESTU).

La presentación del análisis se basó en el modelo de “El Análisis situacional de la Empresa”, que comprende la evaluación de la Situación Financiera y la Situación Económica de Gustavo Tanaka Nakasone, donde también se menciona la dicotomía entre liquidez y rentabilidad. El modelo de “Análisis situacional de la empresa” - (ASE), tras una modificación permitió aplicar el flujo de efectivo como variable independiente y/o principal, esto por la similitud teórica con la liquidez y solvencia, por ser el resultado del ejercicio diario del componente vehicular y el componente humano; y la utilidad y rentabilidad, componentes de la variable dependiente, por ser indicadores que muestran la situación económica y financiera de toda empresa. Por tanto, en lo que respecta al flujo de efectivo, los flujos de para actividades de operación y los flujos de efectivo para actividades de financiamiento: y respecto a la rentabilidad financiera, la utilidad y rentabilidad.

Al respecto, luego de realizar el trabajo de campo en la estructura de exposición de los resultados, en primer lugar se presenta el conjunto de cuadros resumen obtenido de cada pregunta de los cuestionarios aplicados, en las cuales se muestran de manera clara y general los promedios obtenidos de cada una de las variables e indicadores a estudiar. En segundo lugar se muestran los gráficos que visualizan la influencia o correlación de los resultados obtenidos con el correspondiente análisis e interpretación.

3.2. Resultados e interpretación de datos.

Para llevar a cabo un trabajo de investigación serio y confiable, se realizó en el trabajo de campo un bosquejo de los egresos, ingresos, etc. de todas las ESTU, esta información ayudó a construir la delimitación poblacional y la muestra, a sí mismo significó información relevante para determinar los rangos máximos y mínimos en la construcción de la encuesta. A continuación presento el siguiente cuadro con el que el investigador llevará a cabo el análisis e interpretación de datos.

CUADRO N° 17

CUADRO DE ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESPUESTAS

| CRITERIOS PARA INTERPRETAR LAS RESPUESTAS | |
|--|----------------|
| Debajo del rango | Alternativa a) |
| Rango correcto mínimo | Alternativa b) |
| Rango correcto máximo | Alternativa c) |
| Encima del rango | Alternativa d) |
| Desconoce la respuesta | Alternativa e) |

Es decir cada alternativa refleja el comportamiento de cada socio en cuanto al conocimiento y administración de sus recursos económicos, relacionándolo directamente con los conceptos de toma de decisiones y eficiencia en el comportamiento de las ESTU.

De la misma manera el siguiente cuadro será de gran utilidad en dichos análisis, pues representa al total de los socios conformado por los que tienen vehículos y los socios que no cuentan con éstos, siendo un comportamiento diferente, ya que no llevan a cabo los cálculos que se busca conocer a través del instrumento, factor que el investigador tomó en cuenta.

CUADRO N° 18

CUADRO DE PORCENTAJES DE SOCIOS CON VEHÍCULOS Y SIN VEHÍCULOS

| POBLACIÓN TOTAL | |
|----------------------|-------------|
| Socios con vehículos | 72% |
| Socios sin vehículos | 28% |
| Total | 100% |

FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

El cuadro N° 18 y el Gráfico N° 06, nos muestran que del total de los encuestados, el 72% de los socios tienen vehículos y el restante 28% sólo están en condición de socio, ambos teniendo derecho a participar en la administración y en la repartición de utilidades al final de cada ejercicio de la empresa, esto de acuerdo a su constitución jurídica.

A) Flujo de Efectivo.

CUADRO N° 19

POR VEHÍCULO, LOS EGRESOS (GASTOS) DIARIOS EN COMBUSTIBLE, PERSONAL, ALIMENTACIÓN, ETC. ES LA SUMA DE:

| EGRESOS | Frecuencia | Porcentaje |
|------------------------|------------|------------|
| De 220 a 240 soles | 45 | 58,4 |
| De 241 a 260 soles | 14 | 18,2 |
| De 261 a 280 soles | 3 | 3,9 |
| Desconozco exactamente | 15 | 19,5 |
| Total | 77 | 100 |

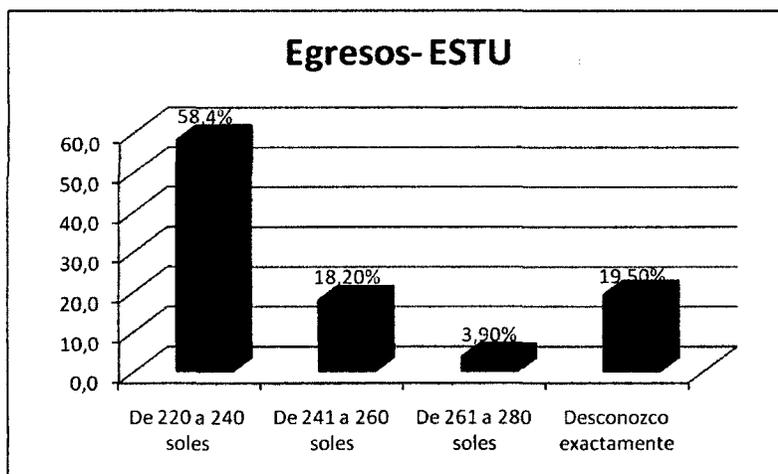
FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

En el Cuadro N° 19, en la pregunta 1, *los egresos (gastos) por día en combustible, personal, alimentación, etc.* de los socios encuestados se observa que 45 socios contestaron que sus egresos están entre s/ 220 a s/ 240, que representa “debajo del rango”; 14 socios manifiestan que sus egresos por vehículo a diario oscila entre los montos s/ 241 a s/ 260, que representa al “rango correcto mínimo”; 3 socios manifestaron

que sus egresos están entre s/ 261 a s/ 280, representa el “rango correcto máximo” y se asume que es la respuesta de socios que están en las rutas de recorrido más extenso o mayores gastos diarios; 0 socios manifestaron por “por encima del rango” y 15 socios restantes manifiestan desconocer sus gastos diarios.

GRÁFICO N° 07



FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

Análisis e Interpretación:

- Se califica dentro del “rango correcto máximo” al 3.9% de los socios; escala que representa a los socios que pertenecen a las empresas cuyo recorrido es mayor o también a los que tienen mayores gastos como cotización y tardanzas.
- El 18.2% están en el “rango correcto mínimo”, aquí encontramos a los socios que conocen con mayor certeza sus egresos y por tanto ejercen una mejor administración de éstos.
- El 58.4% está por debajo del rango correcto; situación que revela que un gran porcentaje de los socios estiman cálculos errados acerca de sus egresos.
- El 0% de socios o ninguno manifiesta que sus egresos estén por “encima del rango correcto”.
- El 19.5% de los socios manifiesta desconocer exactamente el rango de sus egresos; se podría asumir a los socios que no poseen unidades vehiculares, ya que se acerca al porcentaje determinado del cuadro N° 18.

CUADRO N° 20

POR VEHÍCULO, LA SUMA MÁXIMA MENSUAL QUE DESTINA AL PAGO DE DEUDAS A ENTIDADES FINANCIERAS:

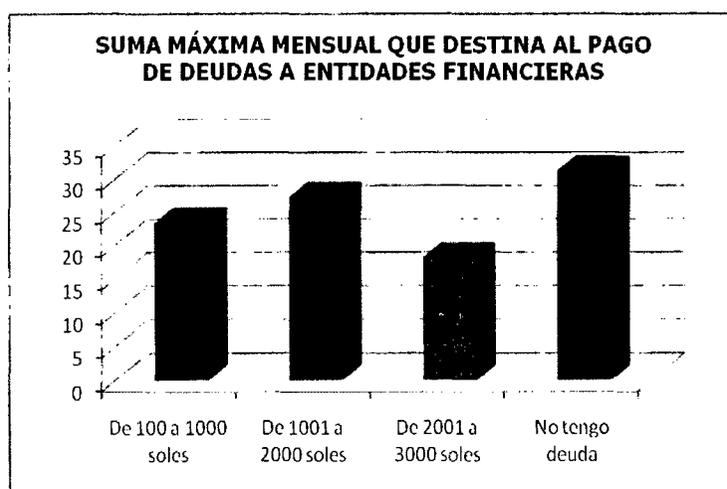
| Pago de deudas | Frecuencia | Porcentaje |
|----------------------|------------|------------|
| De 100 a 1000 soles | 18 | 23,4 |
| De 1001 a 2000 soles | 21 | 27,3 |
| De 2001 a 3000 soles | 14 | 18,2 |
| No tengo deuda | 24 | 31,2 |
| Total | 77 | 100 |

FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

En el Cuadro N° 20, en la pregunta 2, *la suma mensual máxima que destina al pago de deudas a entidades financieras*, tenemos que del total de socios encuestados se observa que 18 contestaron que destinan pagos que están entre s/ 100 a s/ 1000, que representa “debajo del rango correcto”; 21 socios manifiestan que destinan pagos que están entre s/ 1001 a s/ 2000, que representa al “rango correcto mínimo”; 14 socios manifestaron que destinan pagos que están entre s/ 2001 a s/ 3000, siendo el “rango correcto máximo”; 0 socios manifestaron destinar pagos por “encima del rango correcto” y 24 manifiestan no estar pagando deuda alguna.

GRÁFICO N° 08



FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

Análisis e Interpretación:

- a) Se califica dentro del “rango correcto máximo” al 18.2% de los socios; escala que representa a los socios que estarían optimizando su capacidad crediticia.
- b) El 27.3%, de los socios se encuentran en el “rango correcto mínimo”, aquí encontramos a los socios que trabajan con préstamos con niveles de liquidez altos y a bajo riesgo.
- c) El 23.4% de los socios están por “debajo del rango correcto”; situación que revela que un buen porcentaje de los socios destinan pagos a entidades Financieras en pequeñas cantidades, lejos de aprovechar su solvencia económica.
- d) El 0% de socios o ninguno manifiesta destinar pagos por “encima del rango correcto”.
- e) El 31.2% de los socios manifiestan que no trabajan con deuda o trabajan con dinero propio, a si mismo se puede incluir a socios que no cuentan con unidades vehiculares.

CUADRO N° 21

COMO EMPRESA, LA SUMA MÁXIMA DE DEUDA QUE SE PUEDE ASUMIR DE ENTIDADES FINANCIERAS U OTROS, ES:

| Capacidad de Endeudamiento | Frecuencia | Porcentaje |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------|
| De 2500 a 5000 soles | 31 | 40,3 |
| De 5001 a 8000 soles | 8 | 10,4 |
| De 8001 a 11000 soles | 11 | 14,3 |
| De 11001 a más | 8 | 10,4 |
| Desconozco exactamente | 19 | 24,7 |
| Total | 77 | 100 |

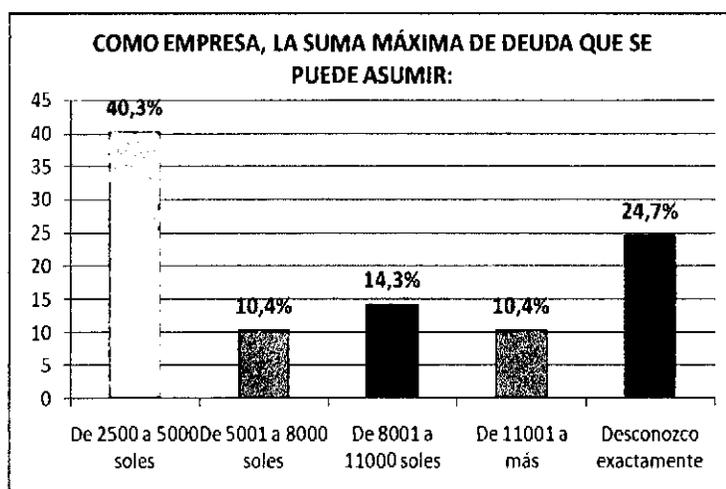
FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

En el Cuadro N° 21, en la pregunta 3, *como empresa, la suma máxima de deuda que se puede asumir de entidades financieras u otros*, de los socios encuestados se observa que 31 socios manifiestan que la suma máxima que pueden asumir están entre s/ 2500 a s/ 5000, que representa “debajo del rango correcto”; 8 socios manifiestan que la suma máxima que pueden asumir están entre s/ 5001 a s/ 8000, que representa al “rango correcto mínimo”; 11 socios manifestaron que la suma

máxima que pueden asumir están entre s/ 8001 a s/ 11000, que representa al “rango correcto máximo”; 8 socios manifestaron la suma máxima que pueden asumir están de s/ 11001 a más, es decir por “encima del rango correcto” y 19 socios restantes manifiestan desconocer dicha información.

GRÁFICO N° 09



FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

Análisis e Interpretación:

- Se califica dentro del “rango correcto máximo” al 14.3% de los socios; escala que representa a los socios que pertenecen a las empresas con ingresos altos.
- El primer 10.4% (izquierda) representa a los socios se encuentran en el “rango correcto mínimo”, aquí encontramos a los socios que pertenecen a las empresas con ingresos menores.
- El 40.3% representa a los socios que están por “debajo del rango correcto”; situación que revela que un buen porcentaje de los socios desconocen la capacidad de endeudamiento de la empresa
- El segundo 10.4% representa a los socios se encuentran por “encima del rango correcto”, aquí encontramos a los socios que pertenecen a las empresas con ingresos mayores a los rangos antes mencionados.
- El 24.7% del total de los socios manifiestan desconocer exactamente la capacidad crediticia de las empresas a la que pertenecen, esta pregunta es independiente de la condición de cada socio, ya que el comportamiento empresarial no discrimina dicha condición.

CUADRO N° 22

POR VEHÍCULO, LA SUMA MÁXIMA DE DEUDA QUE SE PUEDE ASUMIR DE ENTIDADES FINANCIERAS U OTROS, ES:

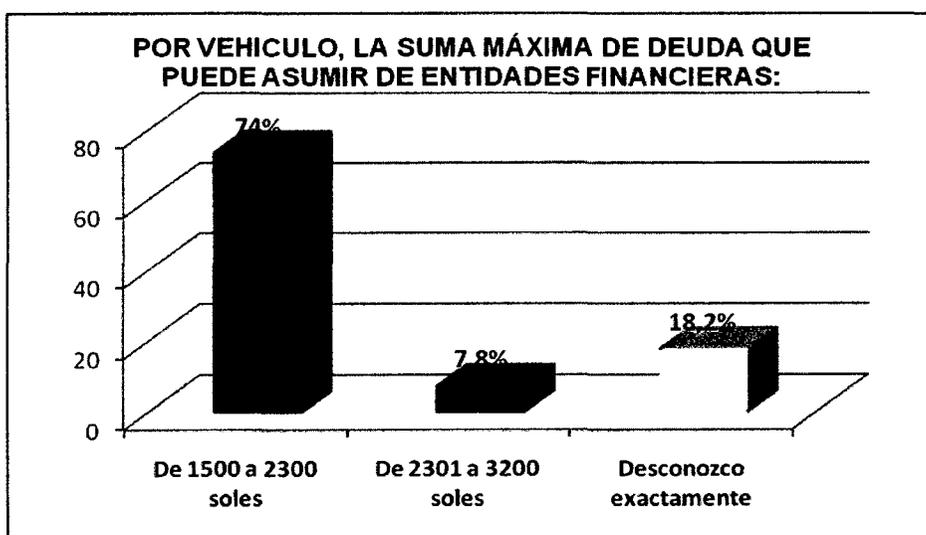
| Capacidad de Endeudamiento x vehículo | Frecuencia | Porcentaje |
|---------------------------------------|------------|------------|
| De 1500 a 2300 soles | 57 | 74 |
| De 2301 a 3200 soles | 6 | 7,8 |
| Desconozco exactamente | 14 | 18,2 |
| Total | 77 | 100 |

FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

En el Cuadro N° 22, en la pregunta 4, *por vehículo, la suma máxima de deuda que se puede asumir de entidades financieras u otros*, del total de los socios encuestados se observa que para 57 socios contestaron que pueden asumir una deuda máxima de s/ 1500 a s/ 2300, que representa “debajo del rango correcto”; 6 socios manifiestan que pueden asumir una deuda máxima de s/ 2301 a s/ 3200, que representa al “rango correcto mínimo” y 13 socios restantes manifestaron desconocer la suma máxima que podrían asumir.

GRÁFICO N° 10



FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

Análisis e Interpretación:

- a) Se califica dentro del “rango correcto máximo” al 0% de los socios; escala que representa a los socios que desconocen su capacidad máxima de endeudamiento con respecto a sus ingresos.
- b) El 7.8% de los socios se encuentran en el “rango correcto mínimo”, siendo este un escaso porcentaje, evidencia que sólo un pequeño número de socios conocen su capacidad crediticia y asumen riesgos financieros.
- c) El 74% de los socios se califica por “debajo del rango correcto”; situación que revela que el mayor porcentaje de los socios trabajan con créditos que están por debajo de su capacidad crediticia o con niveles altos de liquidez.
- d) El 0% de socios o ninguno, manifiesta que asumirían una deuda que esté por “encima del rango correcto”; evidencia de la coherencia de la información recabada.
- e) El 16.9% de los socios manifiesta desconocer exactamente la suma máxima de deuda que pueden asumir, podría incluirse a los socios sin unidades vehiculares y dentro de éstos, a socios que tuvieron vehículos anteriormente.

CUADRO N° 23

SI USTED TRABAJÓ(A) CON PRÉSTAMOS, ESPECIFIQUE LA TASA DE INTERÉS MENSUAL QUE SE LE COBRÓ(A):

| Tasas de interés | Frecuencia | Porcentaje |
|-------------------------------|-------------------|-------------------|
| De 1.1% a 1.3% | 6 | 7,8 |
| De 1.4% a 1.6% | 8 | 10,4 |
| De 1.7% a 1.8% | 12 | 15,6 |
| De 1.9% a más | 31 | 40,3 |
| Desconozco la tasa de interés | 20 | 26 |
| Total | 77 | 100 |

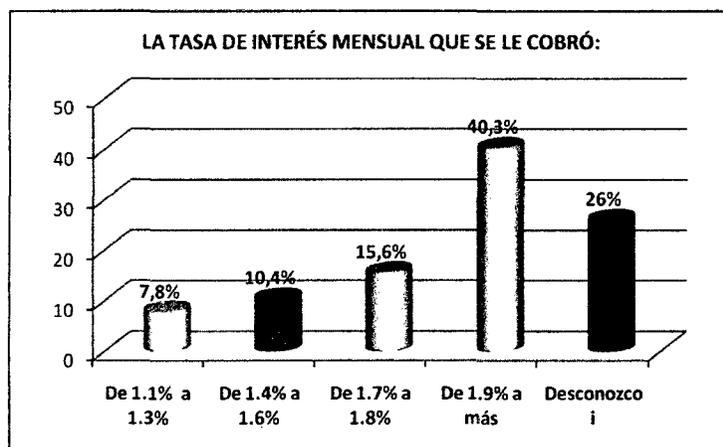
FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

En el Cuadro N° 23, en la pregunta 5, *si usted trabajó(a) con préstamos, especifique la tasa de interés mensual que se le cobró(a)*, de los socios encuestados se observa que para 6 socios la tasa de interés que se les ofreció o cobró es de 1.1% a 1.3%; 8 socios manifiestan que la tasa de interés que se les

ofreció o cobró es de 1.4% a 1.6%; 12 socios manifestaron que la tasa de interés que se les ofreció o cobró es de 1.7% a 1.8%; 31 socios manifestaron que la tasa de interés que se les ofreció o cobró es de 1.9% a más; es decir por “encima del rango correcto” y 20 socios restantes manifiestan desconocer las tasas de interés.

GRÁFICO N° 11



FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

Análisis e Interpretación:

- a) Se califica dentro del “rango correcto máximo” al 15.6% de los socios; escala que representa a los socios que trabajan con crédito, aunque dicha tasa se considera alta, es una tasa que se maneja en nuestro medio, ello verificado en el trabajo de campo.
- b) El 10.4%, de los socios se encuentran en el “rango correcto mínimo”, escala que representa a los socios que trabajan con crédito, siendo la tasa de interés que ofrecen las entidades financieras en la ciudad de Ayacucho.
- c) Se observa 7.8% del total de los socios manifiestan conocer o trabajar con esta tasa de interés, el cual se clasifica por “debajo del rango correcto”; es decir es una tasa mínima, probablemente sea una tasa que corresponde a personas con buen historial crediticio o clientes preferenciales.
- d) El 40.3% de socios manifiestan que se les ofreció créditos a una tasa que supera a las anteriores, situación que representa que los socios perciben que el interés de los préstamos son muy altos o carecen de estrategias de negociación para disminuir las tasas de interés.
- e) El 26% de los socios manifiesta desconocer exactamente las tasas de interés, situación que representa a los socios que trabajan con capital propio y también se incluye a los socios sin vehículo.

CUADRO N° 24

POR VEHÍCULO, LOS INGRESOS MENSUALES BRUTOS (SIN DESCONTAR LOS GASTOS) SON:

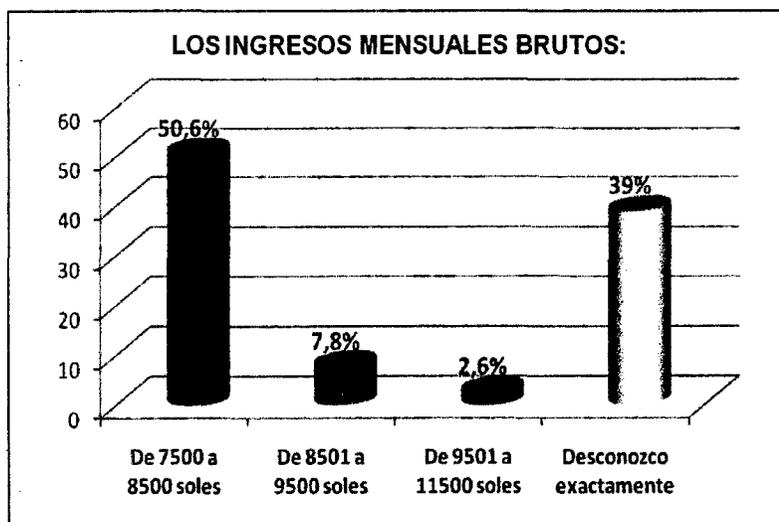
| Ingresos mensuales brutos | Frecuencia | Porcentaje |
|---------------------------|------------|------------|
| De 7500 a 8500 soles | 39 | 50,6 |
| De 8501 a 9500 soles | 6 | 7,8 |
| De 9501 a 11500 soles | 2 | 2,6 |
| Desconozco exactamente | 30 | 39 |
| Total | 77 | 100 |

FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

En el Cuadro N° 24, en la pregunta 6, *por vehículo, los ingresos mensuales brutos (sin descontar los gastos) son*; de los socios encuestados se observa que 39 socios contestaron que por vehículo, los ingresos mensuales brutos están entre s/ 7500 a s/ 8500, que representa “debajo del rango correcto”; 6 socios manifiestan que por vehículo, los ingresos mensuales brutos están entre s/ 8501 a s/ 9500, que representa al “rango correcto mínimo”; 2 socios manifestaron que por vehículo, los ingresos mensuales brutos están entre s/ 9501 a s/ 11500, también representa el “rango correcto máximo”; 0 socios manifestaron que por vehículo, los ingresos mensuales brutos exceda de s/ 11500 a más o están por “encima del rango correcto” y el 39% de los socios desconocen o no realizan cálculos de sus ingresos Brutos.

GRÁFICO N° 12



FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

Análisis e Interpretación:

- a) El 2,6% del total de los socios se califica dentro del “rango correcto máximo”; escala que representa que una cantidad mínima de los socios conocen sus ingresos brutos exactos, escala que pertenece al mayor porcentaje de las ESTU.
- b) El 7.8% del total de los socios se encuentran en el “rango correcto mínimo”, escala que indica otro porcentaje bajo, situación que también evidencia que sólo una cantidad mínima de los socios conocen sus ingresos brutos.
- c) El 50.6% de los encuestados están “debajo del rango correcto”; situación que refleja que la mayor cantidad de los socios estiman sus cálculos erróneamente o no llevan a cabo dichos cálculos.
- d) El 0% de socios o ninguno manifiesta que sus ingresos brutos estén por “encima del rango correcto”, esto indica que los socios de las ESTU manejan correctamente su límite máximo de ingresos.
- e) El 39% de los socios manifiesta desconocer exactamente el rango de sus ingresos brutos; esta escala indica que una gran cantidad de los socios desconocen o no llevan a cabo el cálculo de sus ingresos brutos, a si mismo se podría incluir a los socios que no poseen unidades vehiculares, aun siendo así representa un gran número de socios.

CUADRO N° 25

POR VEHÍCULO, LOS INGRESOS MENSUALES LÍQUIDOS (QUITANDO LOS GASTOS) SON:

| Ingresos netos mensuales | Frecuencia | Porcentaje |
|---------------------------------|-------------------|-------------------|
| De 1500 a 2300 soles | 44 | 57,1 |
| De 2301 a 3200 soles | 17 | 22,1 |
| De 3201 a 4000 soles | 5 | 6,5 |
| Desconozco exactamente | 11 | 14,3 |
| Total | 77 | 100 |

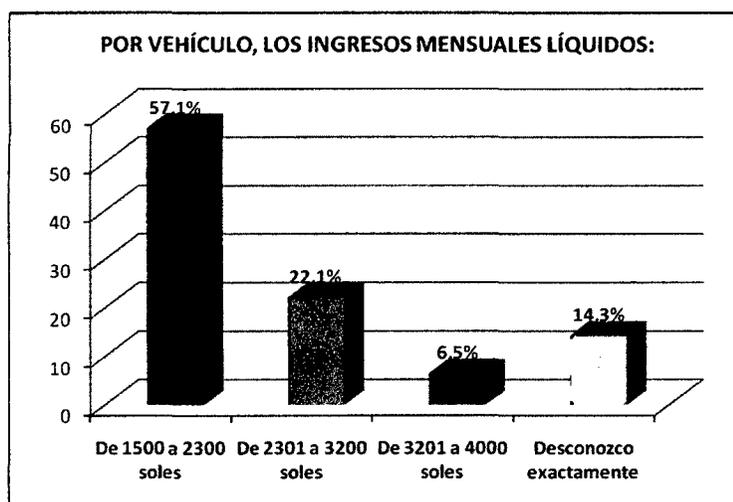
FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

En el Cuadro N° 25, en la pregunta 7, *por vehículo los ingresos mensuales líquidos son*; de los socios encuestados se observa que para 44 socios sus ingresos líquidos están entre s/ 1500 a s/ 2300 que representa “debajo del rango correcto”; 17 socios manifiestan que sus ingresos mensuales líquidos está dentro de s/ 2301 a

s/ 3200 que representa al “rango correcto mínimo”; 5 socios manifestaron que por vehículo los ingresos mensuales líquidos están entre s/ 3201 a s/ 4000, representa el “rango correcto máximo” para las empresas que tienen ingresos altos; 0 socios manifestaron tener ingresos mayores a s/ 4000 o por “encima del rango correcto” y el 11 socios restantes manifiestan no conocer sus ingresos líquidos.

GRÁFICO N° 13



FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

Análisis e Interpretación:

- El 6.5% de los socios se calificaron dentro del “rango correcto máximo”; esta escala representa a los socios que pertenecen a las ESTU con ingresos altos.
- El 22.1%, de los socios también se encuentran en el “rango correcto mínimo”, en esta escala se encuentran los socios que conocen sus ingresos líquidos mensuales.
- El 57.1% de los socios marcaron la alternativa que los califica que están por “debajo del rango correcto”; ello representa que la mayoría no conocen sus ingresos líquidos exactos.
- El 0% de socios o ninguno manifiesta que sus ingresos líquidos estén por “encima del rango correcto”, esto indica que los socios conocen el límite máximo de ingresos que podrían obtener al mes.
- El 14,3% de los socios manifiesta desconocer exactamente el rango de sus ingresos líquidos; siendo un pequeño porcentaje, se podría incluir a los socios que no tuvieron y tampoco tienen unidades vehiculares.

CUADRO N° 26

COMO EMPRESA, LOS INGRESOS MENSUALES LÍQUIDOS (QUITANDO LOS GASTOS) SON:

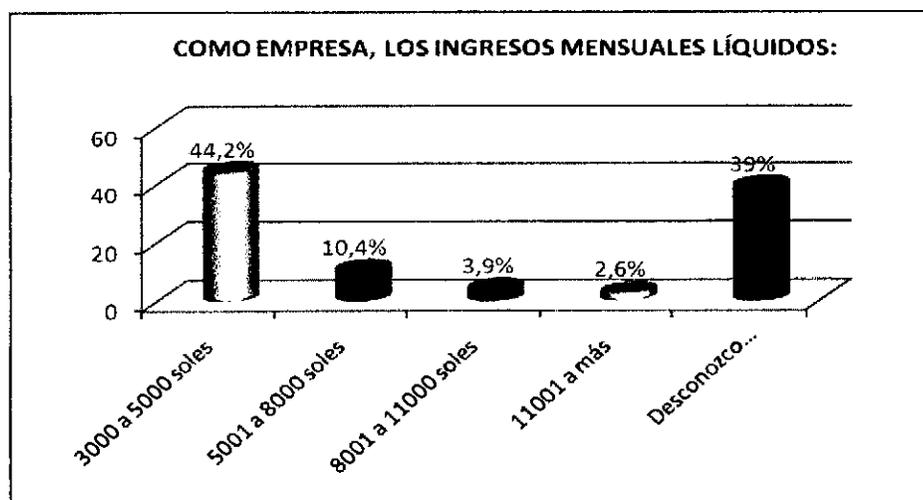
| Ingreso neto mensual Empresa | Frecuencia | Porcentaje |
|------------------------------|------------|------------|
| 3000 a 5000 soles | 34 | 44,2 |
| 5001 a 8000 soles | 8 | 10,4 |
| 8001 a 11000 soles | 3 | 3,9 |
| 11001 a más | 2 | 2,6 |
| Desconozco exactamente | 30 | 39 |
| Total | 77 | 100 |

FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

En el Cuadro N° 26, en la pregunta 8, *como empresa los ingresos mensuales líquidos*, de los socios encuestados se observa que 34 socios manifiestan que sus ingresos mensuales líquidos como empresa están entre s/ 3000 a s/ 5000, que representa “debajo del rango correcto”; 8 socios manifiestan que sus ingresos mensuales líquidos como empresa están entre s/ 5001 a s/ 8000, que representa al “rango correcto mínimo”; 3 socios manifestaron que sus ingresos mensuales líquidos como empresa están entre s/ 8001 a s/ 11000, que representa al “rango correcto máximo”; 2 socios manifestaron que sus ingresos mensuales líquidos como empresa están de s/ 11001 a más, es decir por “encima del rango correcto” y el 30 socios restantes manifiestan desconocer dicha información.

GRÁFICO N° 14



FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

Análisis e Interpretación:

- a) El 3.9% de los socios están dentro del “rango correcto máximo”; escala que representa a los socios que pertenecen a las empresas con ingresos altos.
- b) El primer 10.4% representa a los socios se encuentran en el “rango correcto mínimo”, aquí encontramos a los socios que pertenecen a las empresas con ingresos menores.
- c) El 44.2% representa a los socios que están por “debajo del rango correcto”; situación que revela que un gran porcentaje de los socios afirman tener ingresos bajos como empresa.
- d) El segundo 2.6% representa a los socios se encuentran por “encima del rango correcto”, aquí encontramos a los socios que pertenecen a la empresa San Luis R-12.
- e) El 39% del total de los socios manifiestan desconocer exactamente los ingresos líquidos de las empresas a la que pertenecen, esta pregunta es independiente de la condición de cada socio, ya que el comportamiento empresarial no discrimina dicha condición.

CUADRO N° 27

TRABAJANDO CON FINANCIAMIENTO LA UTILIDAD EN UN PERIODO SE INCREMENTARÍA EN UN:

| Incremento del capital trabajando con financiamiento | Frecuencia | Porcentaje |
|---|-------------------|-------------------|
| De 10% a 20 % de su capital | 25 | 32,5 |
| De 21% a 30% de su capital | 5 | 6,5 |
| En 31% a 40% de su capital | 4 | 5,2 |
| Desconozco / Indiferente | 43 | 55,8 |
| Total | 77 | 100 |

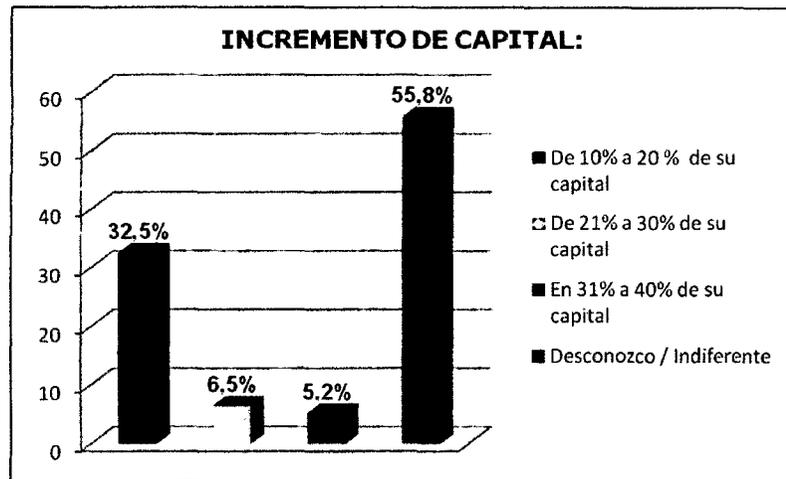
FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

En el Cuadro N° 27, en la pregunta 9, *trabajando con deuda o financiamiento, además de trabajar con capital propio, cree usted que el financiamiento incrementaría la utilidad en un;* de los socios encuestados se observa que 25 socios manifiestan que el financiamiento incrementaría la utilidad de 10% a 20%, que representa “debajo del rango correcto”; 5 socios manifiestan que su capital se

incrementaría de 21% a 30%, que representa al “rango correcto mínimo”; 4 socios que su capital se incrementaría de 31% a 40%, que representa al “rango correcto máximo”; 0% socios manifestaron que su capital se incrementaría de 41% a más, es decir por “encima del rango correcto” y el 43% socios restantes manifiestan desconocer dicha información.

GRÁFICO N° 15



FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

Análisis e Interpretación:

- a) El 5.2% de los socios se les califica dentro del “rango correcto máximo”; escala que representa a los socios que estarían optimizando su capacidad financiera.
- b) El 6.5% de los socios se encuentran en el “rango correcto mínimo”, aquí encontramos a los socios que conocen con mayor certeza el incremento de su utilidad trabajando con capital financiado.
- c) El 32.5% está por “debajo del rango correcto”; situación que revela que un gran porcentaje de los socios estiman cálculos errados acerca de si la utilidad se ve incrementada o no al trabajar con dinero financiado.
- d) El 0.0% de socios o ninguno manifiesta que su capital se incrementaría “por encima del rango correcto”, evidencia que los socios conocen que trabajar con financiamiento no significará que la utilidad se vea incrementada en proporciones mayores.
- e) El 55.8% de los socios manifiestan desconocer si su capital se incrementaría trabajando con financiamiento o simplemente no llevan a cabo estos cálculos financieros.

CUADRO N° 28

CON UN VEHÍCULO PROPIO (NUEVO) SIN VENDERLO, EL TIEMPO EN EL QUE SE RECUPERA LA INVERSIÓN ES:

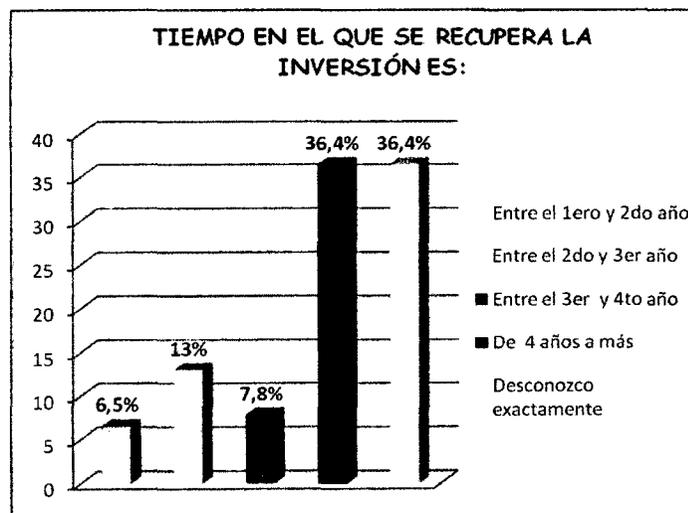
| Tiempo retorno inversión | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------------------|------------|------------|
| Entre el 1ero y 2do año | 5 | 6,5 |
| Entre el 2do y 3er año | 10 | 13 |
| Entre el 3er y 4to año | 6 | 7,8 |
| De 4 años a más | 28 | 36,4 |
| Desconozco exactamente | 28 | 36,4 |
| Total | 77 | 100 |

FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

En el Cuadro N° 28, en la pregunta 10, *con un vehículo propio (nuevo) sin venderlo, el tiempo en el que se recupera la inversión es*; de los socios encuestados se observa que para el 5 socios contestaron que el tiempo en el que se recupera la inversión es entre el 1ero y 2do año, que representa “debajo del rango correcto”; 10 socios manifiestan que el tiempo en el que se recupera la inversión es entre 2do y 3ro año, que representa al “rango correcto mínimo”; 6 socios manifestaron que el tiempo en el que se recupera la inversión es entre el 3er y 4to año, también representa el “rango correcto máximo”; 28 socios manifestaron que el tiempo en el que se recupera la inversión es de 4 años a más, escala que está por “encima del rango correcto”, y 28 socios restantes desconocen dicha información.

GRÁFICO N° 16



FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

Análisis e Interpretación:

- a) El 7.8% de los socios se les califica dentro del “rango correcto máximo”; escala que representa a los socios que conocen el límite máximo de recuperación de su capital.
- b) El 13% de los socios se encuentran en el “rango correcto mínimo”, aquí también están los socios que estiman cálculos acertados acerca del tiempo en que recuperaría su capital.
- c) El 6.5% está por “debajo del rango correcto”; esta escala representa a los socios que realizan un cálculo errado, situación que no es posible de acuerdo al estudio.
- d) El 36.4% de socios manifiesta estar “por encima del rango correcto”, evidencia que los socios desconocen o no realizan cálculos correctos, en este caso estiman un tiempo mayor.
- e) El 36.4% de los socios manifiestan desconocer el tiempo en que recuperan su capital, escala que identifica a los socios que no estiman sus cálculos.

3.3. Procesos de contraste de la hipótesis estadístico.

Distribución de frecuencias e histogramas por variables de la información obtenida.

3.3.1 El Flujo de Efectivo para actividades de operaciones (X_1) incide en la Utilidad (Y_1).

CUADRO N° 29

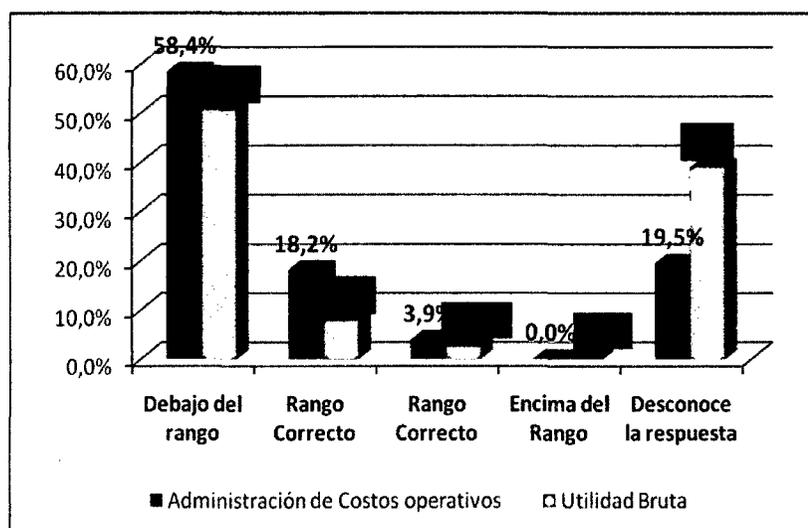
La administración de los costos operativos (P1) incide en la Utilidad Bruta (P6).

| Egresos diarios por vehículo | | | Utilidad Bruta Mensual por vehículo | | |
|------------------------------|------------|------------|-------------------------------------|------------|------------|
| Alternativas | Frecuencia | Porcentaje | Alternativas | Frecuencia | Porcentaje |
| De 220 a 240 soles | 45 | 58,4% | De 7500 a 8500 soles | 39 | 50,60% |
| De 241 a 260 soles | 14 | 18,2% | De 8501 a 9500 soles | 6 | 7,80% |
| De 261 a 280 soles | 3 | 3,9% | De 9501 a 11500 soles | 2 | 2,60% |
| De 281 a más | 0 | 0,0% | De 11501 a más | 0 | 0,0% |
| Desconozco exactamente | 15 | 19,5% | Desconozco exactamente | 30 | 39% |
| Total | 77 | 100% | Total | 77 | 100% |

FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

GRÁFICO N° 17



FUENTE: Gerentes de las diferentes ETU

ELABORACIÓN: Propia

Análisis e Interpretación:

En el Cuadro N° 29 y gráfico N° 17, *los egresos (gastos) por día en combustible, personal, alimentación, etc.* se muestra que 3.9% respondieron dentro del “rango correcto máximo”, el 18.2% respondieron dentro del “rango correcto mínimo”, el 58.4% respondieron por “debajo del rango correcto”, el 0.0% respondieron por “encima del rango correcto” y el 19.5% desconozco la respuesta. *Correlacionando* esta deducción con la *Utilidad bruta*, 2.6% respondieron dentro del “rango correcto máximo”, el 7.8% respondieron dentro del “rango correcto mínimo”, el 50.6% respondieron por “debajo del rango correcto”, el 0.0% respondieron por “encima del rango correcto” y el 39% respondieron desconozco la respuesta.

En resumen respecto a *la administración de los costos operativos*, se puede determinar que 17 socios (22.1%) sitúan sus respuestas dentro del “rango correcto” frente a un número de 60 socios (77.9%) que describen cálculos erróneos o desconocimiento de los egresos, lo cual tiene una incidencia *directa* coincidiendo que una minoría de 08 socios (10.4%) llevan a cabo cálculos correctos frente a 69 socios (89.9%) que llevan a cabo *cálculos erróneos* o *desconocen* las cifras correctas de sus ingresos brutos. Es decir que los socios que llevan cálculos erróneos de sus costos operativos de sus unidades vehiculares, también llevarán cálculos erróneos de la utilidad bruta.

CUADRO N° 30

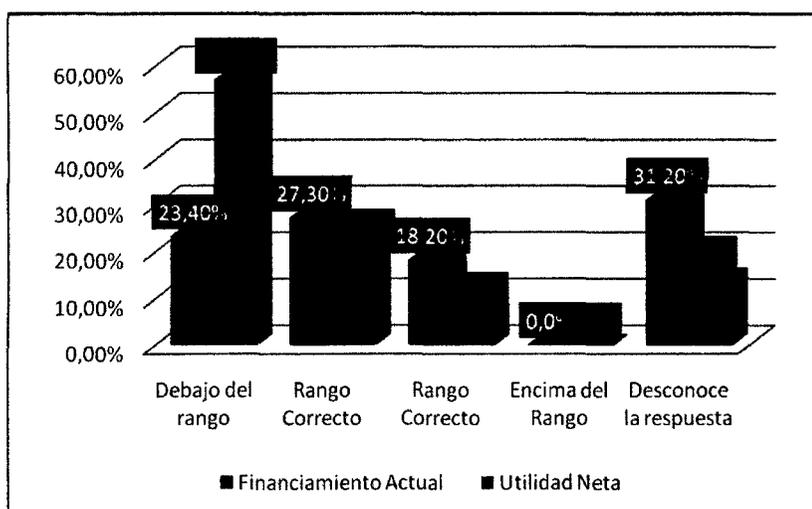
La administración de Financiamiento Actual (P2), Incide en la Utilidad Neta (P7).

| Egresos para deudas financieras por vehículo | | | Utilidad Neta Mensual por vehículo | | |
|--|------------|------------|------------------------------------|------------|------------|
| Alternativas | Frecuencia | Porcentaje | Alternativas | Frecuencia | Porcentaje |
| De 100 a 1000 soles | 18 | 23,4% | De 1500 a 2300 soles | 45 | 58,40% |
| De 1001 a 2000 soles | 21 | 27,3% | De 2301 a 3200 soles | 17 | 22,10% |
| De 2001 a 3000 soles | 14 | 18,2% | De 3201 a 4000 soles | 5 | 6,50% |
| De 3001 a más | 0 | 0,0% | De 4001 a más | 0 | 0,0% |
| No tengo deuda | 24 | 31,2% | Desconozco exactamente | 10 | 13% |
| Total | 77 | 100% | Total | 77 | 100% |

FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

GRÁFICO N° 18



FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

Análisis e Interpretación:

En el Cuadro N° 30 y gráfico N° 18, los egresos que destina al pago de deudas financieras etc.; se muestra que 18.2% respondieron dentro del “rango correcto máximo”, el 27.30% respondieron dentro del “rango correcto mínimo”, el 23.4% respondieron por “debajo del rango correcto”, el 0.0% respondieron por “encima del rango correcto” y el 31.2% desconozco la respuesta. Correlacionando esta deducción con la *Utilidad neta*, 6.5% respondieron dentro del “rango correcto máximo”, el 22.1% respondieron dentro del “rango correcto mínimo”, el 58.4% respondieron por “debajo del rango correcto”, el 0.0% respondieron por “encima del rango correcto” y el 13% respondieron desconozco la respuesta.

En resumen respecto a *los egresos que destinan al pago de deudas financieras*, se puede determinar que 35 socios (45.5%) sitúan sus respuestas dentro del “rango correcto” frente a un número de 42 socios (54.5%) que están destinando pagos por debajo de niveles correctos o aceptables o también prefieren trabajar sin financiamiento, lo cual tiene una incidencia directa coincidiendo que una minoría de 22 socios (28.6%) llevan a cabo cálculos correctos frente a 55 socios (71.4%) que llevan a cabo *cálculos erróneos* o *desconocen* las cifras correctas de sus ingresos Netos. Es decir que los socios que actualmente destinan niveles bajos de pago para reembolso de financiamiento, también llevarán cálculos erróneos de la utilidad neta que perciben de sus unidades vehiculares.

CUADRO N° 31

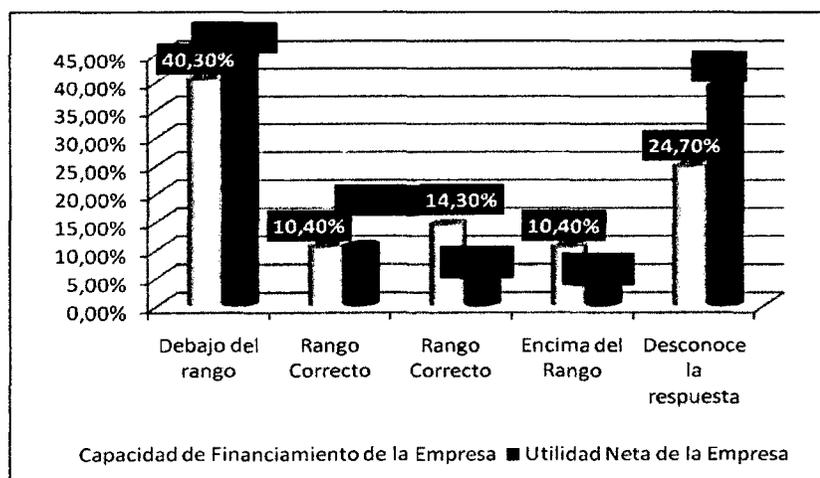
Los socios que Conocen la Capacidad de Financiamiento de las Empresas (P3), incide en el conocimiento de la Utilidad Neta de las Empresas (P8).

| Capacidad de Financiamiento Mensual de la Empresa | | | Utilidad Mensual Neta de la Empresa | | |
|---|------------|------------|-------------------------------------|------------|------------|
| Alternativas | Frecuencia | Porcentaje | Alternativas | Frecuencia | Porcentaje |
| De 2500 a 5000 soles | 31 | 40,3% | 3000 a 5000 soles | 34 | 44,20% |
| De 5001 a 8000 soles | 8 | 10,4% | 5001 a 8000 soles | 8 | 10,40% |
| De 8001 a 11000 soles | 11 | 14,3% | 8001 a 11000 soles | 3 | 3,90% |
| De 11001 a más | 8 | 10,4% | 11001 a más | 2 | 2,6% |
| Desconozco exactamente | 19 | 24,7% | Desconozco exactamente | 30 | 39% |
| Total | 77 | 100% | Total | 77 | 100% |

FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

GRÁFICO N° 19



FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

Análisis e Interpretación:

En el Cuadro N° 31 y gráfico N° 19, *la deuda máxima mensual que puede asumir como Empresa*, se muestra que 14.3% respondieron dentro del “rango correcto máximo”, el 10.40% respondieron dentro del “rango correcto mínimo”, el 40.3% respondieron por “debajo del rango correcto”, el 10.4% respondieron por “encima del rango correcto” y el 24.7% desconozco la respuesta. Correlacionando esta deducción con la *Utilidad Neta de la Empresa*, 3.9% respondieron dentro del “rango correcto máximo”, el 10.4% de los socios respondieron dentro del “rango correcto mínimo”, el 44.2% respondieron por “debajo del rango correcto”, el 2.6% respondieron por “encima del rango correcto” y el 39% respondieron desconozco la respuesta.

En resumen respecto a *la deuda máxima mensual que puede asumir como Empresa*, se puede determinar que 19 socios (24.7%) sitúan sus respuestas dentro del “rango correcto”, frente a un número de 58 socios (75.3%) que realizan *cálculos errados* y también *desconocen* la capacidad crediticia de las empresas a las que pertenecen, lo cual tiene una incidencia directa coincidiendo que una minoría de 11 socios (14.3%) llevan a cabo *cálculos correctos* frente a 66 socios (85.7%) que llevan a cabo *cálculos erróneos* o *desconocen* las cifras correctas de los ingresos netos de sus empresas. Es decir que los socios que desconocen la capacidad crediticia en cada empresa, también llevarán cálculos erróneos de la utilidad neta de las mismas.

3.3.2 Flujo de efectivo para actividades de financiamiento (X₁) incide en la Rentabilidad del patrimonio (Y₁).

CUADRO N° 32

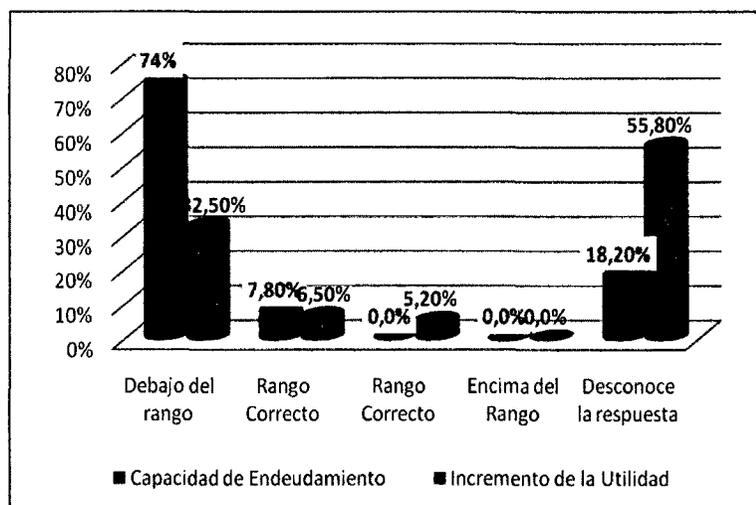
La Capacidad de Endeudamiento por Vehículo (P4), incide en Incremento de la Utilidad Neta (P9).

| Capacidad de endeudamiento por vehículo | | | Incremento de la Utilidad | | |
|---|------------|------------|----------------------------|------------|------------|
| Alternativas | Frecuencia | Porcentaje | Alternativas | Frecuencia | Porcentaje |
| De 1500 a 2500 soles | 57 | 74% | De 10% a 20% de su capital | 25 | 32,50% |
| De 2501 a 3200 soles | 6 | 7,80% | De 21% a 30% de su capital | 5 | 6,50% |
| De 3201 a 4000 soles | 0 | 0,0% | De 31% a 40% de su capital | 4 | 5,20% |
| De 4001 a más | 0 | 0,0% | De 41% a más | 0 | 0,0% |
| Desconozco exactamente | 14 | 18,20% | Desconozco / Indiferente | 43 | 55,80% |
| Total | 77 | 100% | Total | 77 | 100% |

FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

GRÁFICO N° 20



FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

Análisis e Interpretación:

En el Cuadro N° 32 y Gráfico N° 20, la *suma máxima de deuda mensual que se puede asumir por vehículo es*; se muestra que 0.0% respondieron dentro del “rango correcto máximo”, el 7.8% respondieron dentro del “rango correcto mínimo”, el 74% respondieron por “debajo del rango correcto”, el 0.0% respondieron por “encima del rango correcto” y el 18.2% desconozco la respuesta. Correlacionando esta deducción con *Incremento del Capital* trabajando con dinero Financiado, 5.2% respondieron dentro del “rango correcto máximo”, el 6,5% de los socios respondieron dentro del “rango correcto mínimo”, el 32.5% respondieron por “debajo del rango correcto”, el 0.0% respondieron por “encima del rango correcto” y el 55.8% respondieron desconozco la respuesta.

En resumen respecto a la *suma máxima de deuda mensual que se puede asumir por vehículo es*, se puede determinar que 06 socios (7.8%) sitúan sus respuestas dentro del “*rango correcto*” frente a un número de 71 socios (92.2%) que realizan *cálculos erróneos* o trabajan con niveles bajos de su capacidad de endeudamiento, lo cual tiene una incidencia directa coincidiendo que una minoría de 09 socios (11.7%) llevan a cabo *cálculos correctos* frente a 68 socios (88.3%) que llevan a cabo *cálculos erróneos* o *desconocen* las cifras correctas del incremento del capital o los beneficios de trabajar con financiamiento. El resultado muestra que los socios que desconocen la

capacidad de endeudamiento por cada vehículo, también llevarán a cabo cálculos erróneos o desconocen el incremento de la utilidad neta al trabajar con financiamiento.

CUADRO N° 33

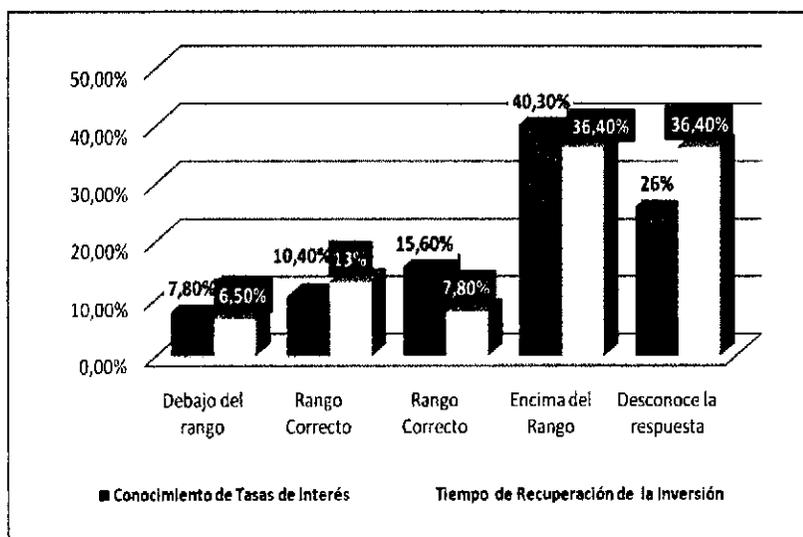
El conocimiento de las Tasas de Interés (P5) incide en el cálculo del Tiempo de Recuperación de la Inversión (PI0).

| Tasas de interés | | | Tiempo de recuperación del capital | | |
|------------------|------------|------------|------------------------------------|------------|------------|
| Alternativas | Frecuencia | Porcentaje | Alternativas | Frecuencia | Porcentaje |
| De 1.1% a 1.3% | 6 | 8,0% | Entre el 1ero y 2do año | 5 | 6,50% |
| De 1.4% a 1.6% | 8 | 10,40% | Entre el 2do y 3er año | 10 | 13% |
| De 1.7% a 1.8% | 12 | 15,6% | Entre el 3er y 4to año | 6 | 7,80% |
| De 1.9% a más | 31 | 40,3% | De 4 años a más | 28 | 36,40% |
| Desconozco i | 20 | 26,00% | Desconozco exactamente | 28 | 36,40% |
| Total | 77 | 100% | Total | 77 | 100% |

FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

GRÁFICO N° 21



FUENTE: Encuestas aplicadas.

ELABORACIÓN: Propia.

Análisis e Interpretación:

En el Cuadro N° 33 y Gráfico N° 21, las *tasas de interés que se les cobra o cobró*; se muestra que 15.6% respondieron dentro del “rango correcto máximo”, el 10.4% respondieron dentro del “rango correcto mínimo”, el 7.8% respondieron por “debajo del rango correcto”, el 40.3% respondieron por “encima del rango correcto” y el 26%

desconozco la respuesta. Correlacionando esta deducción con *tiempo de recuperación del capital invertido*, 7.8% respondieron dentro del “rango correcto máximo”, el 13% de los socios respondieron dentro del “rango correcto mínimo”, el 6.5% respondieron por “debajo del rango correcto”, el 36.4% respondieron por “encima del rango correcto” y el 36.4% respondieron desconozco la respuesta.

En resumen respecto a *las tasas de interés que se les cobra o cobró*, se puede determinar que 20 socios (26.0%) sitúan sus respuestas dentro del “*rango correcto*” frente a un número de 57 socios (74.0%) que realizan *cálculos erróneos* considerando elevadas las tasas de interés o prefieren trabajar con capital propio, lo cual tiene una incidencia directa coincidiendo que una minoría de 16 socios (20.8%) llevan a cabo *cálculos correctos* frente a 61 socios (88.3%) que llevan a cabo *cálculos erróneos* o *desconocen* el tiempo en el que recuperarían el capital invertido. Indica que los socios que manifiestan que las tasas de interés son muy altas, también llevarán cálculos erróneos acerca del tiempo de recuperación del capital invertido.

3.4. Contratación y Convalidación de Hipótesis.

Diseño y estrategias del trabajo operacional estadístico y análisis de la encuesta

Para contrastar la hipótesis que “*La administración del flujo de efectivo en las empresas de STU en la ciudad de Ayacucho, influye en la rentabilidad financiera que éstas obtienen*”, se ha analizado si existe alguna correlación mediante el análisis de *estadísticos descriptivos/tablas de contingencia: estadísticos*, contrastando la asociación de los indicadores de los Flujos de Efectivo y de la Rentabilidad Financiera; esto, operacionalmente implicó buscar si existía algún efecto de un indicador sobre otro y la *técnica estadística del Análisis Log-Linear* para englobar todos los componentes para la validación de la hipótesis general.

Para el análisis de *estadísticos descriptivos/tablas de contingencia: estadísticos*, contrastando la asociación de los indicadores de los Flujos de Efectivo y de la Rentabilidad Financiera, operacionalmente implicó buscar si existía algún efecto de un indicador sobre otro, haciendo uso de las siguientes pruebas:

Pruebas de significación estadística:

Prueba Chi-cuadrado de Pearson:

Proporciona un estadístico que permite contrastar la hipótesis de que los dos criterios de clasificación utilizados (las dos variables categóricas) son independientes en base al cálculo de entre las frecuencias observadas y esperadas. Es necesario resaltar que esta prueba nos indica si existe o no una relación entre las variables, pero no indica el grado de influencia de una variable sobre la otra o la variable que causa la influencia ⁽⁴⁵⁾.

Las condiciones para *rechazar* H_0 y aceptar H_A con esta prueba, es decir aceptar la hipótesis planteada por el investigador son:

1. CHI^2 resultado del trabajo de Campo $>$ Chi^2 de tabla, nivel de confianza de 0.95 ó 0.05 de error.
2. Que el valor de Sig. o $P < 0.05$
3. Las frecuencias Esperadas menores que 5, no deben ser mayores al 20%.

⁽⁴⁵⁾ Levin, Richard y Rubin, David (2004) - “*Estadística para Administración y Economía*” México: Pearson Educación, Precauciones para el uso de Chi^2 Pág. 455-457

Razón de Verosimilitud:

La razón de verosimilitud Chi-cuadrado es una alternativa al estadístico Chi-cuadrado cuando el objetivo es contrastar la hipótesis de independencia entre las variables. La *diferencia* estriba en que en este caso *se calcula el cociente* entre las frecuencias observadas y esperadas. La ventaja frente al Chi-cuadrado de Pearson es que *no requiere que todas las frecuencias esperadas sean mayores que 5, pero exige las primeras condiciones antes mencionados* ⁽⁴⁶⁾.

Para la justificación de validez de la hipótesis, también se ejecutó el procedimiento con el análisis de *estadísticos descriptivos/tablas de contingencia: estadísticos, χ^2 , correlaciones, etc.*

Para analizar la concordancia entre variables ordinales se activan las opciones *Correlaciones, Gamma, d de Somers, Tau-b de Kendall y Tau-c de Kendall* del cuadro de diálogo *Tablas de contingencia: Estadísticos*; que se muestran a continuación.

En la columna “valor” aparece el valor del coeficiente que se eligió para medir el grado de asociación o independencia de los indicadores, y cada uno de los coeficientes mide los indicadores como independientes y dependientes dentro del modelo.

Pruebas para Estadísticos Ordinales:

Gamma:

Gamma es una medida del grado y tipo de asociación entre dos variables cualitativas ordinales que oscila entre -1 (a medida que aumentan los valores de una variable, los de la otra disminuyen) y 1 (a medida que aumentan los valores de una variable los de la otra también aumentan) El 0 indica no asociación. La desventaja de esta medida es que alcanza tales valores aunque la asociación no sea total, es decir, tiende a estar sobrestimada.

D de Somers:

Es una extensión de Gamma, y se presenta en dos versiones: una simétrica y otra asimétrica. Al igual que ésta tiene el inconveniente de que puede alcanzar los valores de -1 y 1 aunque no exista asociación total entre las variables.

⁽⁴⁶⁾ *Rodriguez, Ruben J. (2004)- “Ayuda SPSS - χ^2 - Notas Metodológicas”, http://www.rubenjoserochavez.com.ar/wp-content/uploads/2011/06/Ayuda_SPSS; Pág. 2*

Tau-b- de Kendall:

Es una extensión de Gamma pero presenta la ventaja de que alcanza los valores -1 y 1 (sólo para tablas cuadradas) en situaciones de total asociación.

Tau-c- de Kendall:

Es una corrección de la medida anterior de modo que alcanza los valores -1 y 1 incluso en tablas no cuadradas. El problema que presenta es que tiende a subestimar la asociación real entre las variables.

Correlación de Spearman: Este coeficiente es una medida de asociación o relación lineal que utiliza los rangos, números de orden, de cada grupo de sujetos y compara dichos rangos. Estadístico que cuantifica la correlación. Sus valores están comprendidos entre -1 y 1.

El proceso operativo se ejecutó mediante el software SPSS versión 20.0 y los resultados más resaltantes los mostramos en los cuadros que presentamos más adelante.

Para el análisis de asociación seguimos el proceso siguiente:

A) Análisis de influencia entre el indicador de Flujos de Efectivo para actividades de operación (X_1) y utilidad (Y_1).

Para contrastar la Primera hipótesis específica (H_1): “La administración del flujo de efectivo para actividades de operaciones influye en los niveles de la utilidad” que obtienen las empresas de servicio de transporte urbano.

Justificación de validez de la primera hipótesis específica (H_1) con el análisis de estadísticos descriptivos.

Para justificar la validez de la primera hipótesis (H_1) y segunda hipótesis (H_2), se acudió a la prueba estadística de Chi-cuadrado previo cumplimiento de sus *condiciones* para la aplicación de éste. Tras el procesamiento de datos en el programa SPSS 20.0, si bien se cumplían los dos primeras condiciones, no cumplía la tercera condición que especifica que las frecuencias esperadas menores a 5, no deben exceder al 20% de las casillas, encontrándose casillas con valores menores que 5, entre 60% a 80%, situación que no favorecía a las pruebas de independencia y a su interpretación. Ya que las tablas presentaban dicha característica, se combinaron las

categorías de las respuestas, considerando como “fuera del rango” a las alternativas “por debajo del rango” y “por encima del rango”, “rango correcto mínimo” y “rango correcto máximo” en una sola categoría y quedando “desconozco la respuesta”, en conclusión se redujo las categorías a tres: a) Fuera del rango correcto, b) Rango correcto y c) Desconoce/No realizan cálculos. Tras este procedimiento, se encontró tablas con frecuencias esperadas mínimas de 22%(excediendo en 1% por casilla) por ser tablas de 3 x 3, por ser un porcentaje mínimo se aceptó y se complementó con la prueba Razón de Verosimilitudes donde no considera la tercera condición.

a.1) Análisis de influencia entre las dimensiones: Costos operativos ($X_{1,1}$) y Utilidad Bruta ($Y_{1,1}$)

Para contrastar la dimensión:

H_0 : La administración de *costos operativos* no influye en los niveles de *utilidad bruta* que obtienen las empresas de servicio de transporte urbano.

H_A : La administración de *costos operativos* influye en los niveles de *utilidad bruta* que obtienen las empresas de servicio de transporte urbano.

CUADRO N° 34 - Relación de independencia

Pruebas de chi-cuadrado

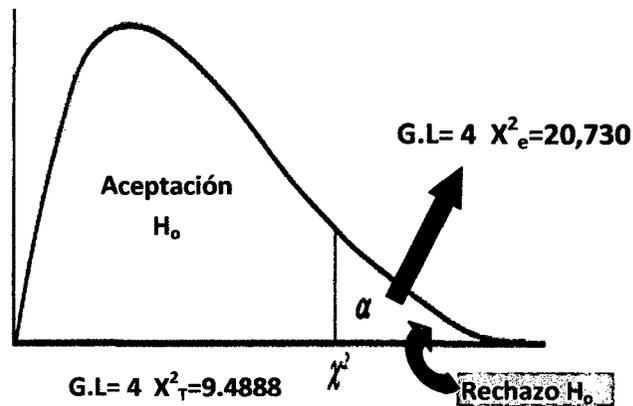
| | Valor | gl | Sig. asintótica (bilateral) |
|--------------------------|---------------------|----|-----------------------------|
| Chi-cuadrado de Pearson | 20,730 ^a | 4 | ,000 |
| Razón de verosimilitudes | 21,499 | 4 | ,000 |
| N de casos válidos | 77 | | |

a. 2 casillas (20%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 1,75.

FUENTE: Resultado SPSS 20.0

ELABORACIÓN: Propia.

GRAFICO N° 22



FUENTE: Elaboración Propia.

Interpretación:

El valor del estadístico Chi-cuadrado es 20,730 con significancia de 0.000, es decir $P < 0.05$ y la Razón de verosimilitud 21,499 con significancia de 0.000, es decir $P < 0.05$. A sí mismo, a 4 grados de libertad, $X^2_e > X^2_{tabla}$ a sig. 0.05. Por tanto, *se rechaza la hipótesis nula* que plantea la independencia de variables y *se acepta la hipótesis alterna*, que plantea que si existe relación de dependencia entre las variables.

CUADRO N° 35 - Medidas direccionales

Medidas direccionales

| | | | Valor | Error típ. asint. ^a | T aproximada ^b | Sig. aproximada |
|---------------------|-------------|---------------------------------------|-------|--------------------------------|---------------------------|-----------------|
| Ordinal por ordinal | D de Somers | Simétrica | ,357 | ,098 | 3,495 | ,000 |
| | | Costos operativos diarios dependiente | ,351 | ,101 | 3,495 | ,000 |
| | | Ingresos brutos mensuales dependiente | ,363 | ,097 | 3,495 | ,000 |

a. Asumiendo la hipótesis alternativa.

b. Empleando el error típico asintótico basado en la hipótesis nula.

FUENTE: Resultado SPSS 20.0

ELABORACIÓN: Propia.

Las medidas direccionales indican que la concordancia no es simétrica ya que no coinciden todos los valores del coeficiente d de Somers. Se observa que las variables presentan un moderado grado de concordancia, por tanto existe entre ellas una relación de dependencia, es decir se asume la hipótesis alterna.

Metodológicamente *ingresos brutos mensuales* es la variable dependiente, por ello interpretaremos en relación a dicha variable que tiene un valor de 0.363 con sig.0.000 ($P < 0.05$), ya que el valor es positivo (+), se le atribuye una característica directa a la relación y se acepta H_a .

H_a : Mayores niveles de utilidad bruta mensual dependerán de la administración eficiente de los costos operativos.

CUADRO N° 36 - Medidas simétricas

| | | Valor | Error típ. asint. ^a | T aproximada ^b | Sig. aproximada |
|---------------------|-------------------------|-------|--------------------------------|---------------------------|-------------------|
| Ordinal por ordinal | Tau-b de Kendall | ,357 | ,098 | 3,495 | ,000 |
| | Tau-c de Kendall | ,311 | ,089 | 3,495 | ,000 |
| | Gamma | ,555 | ,131 | 3,495 | ,000 |
| | Correlación de Spearman | ,381 | ,105 | 3,568 | ,001 ^c |
| N de casos válidos | | 77 | | | |

a. Asumiendo la hipótesis alternativa.

b. Empleando el error típico asintótico basado en la hipótesis nula.

c. Basada en la aproximación normal.

FUENTE: Resultado SPSS 20.0

ELABORACIÓN: Propia.

- ▲ La medida simétrica Tau-b de Kendall, coeficiente que incluye los empates contemplando por separado los que aparecen en las variables, tiene un valor de 0.357 con sig. 0.000 ($P < 0.05$), el valor positivo señala una dirección directa y una asociación moderada, aunque la asociación no sea fuerte, es significativa a cualquier nivel pues el error típico asintótico es 0,098; por tanto, difiere significativamente de 0 para cualquier nivel de significación. (No se analiza Tau-c de Kendall ya que se utiliza para tablas no cuadradas, es decir el n° de filas y columnas es diferente).⁽⁴⁷⁾
- ▲ La medida simétrica Gamma, análisis que excluye los casos que presentan la misma puntuación en las dos variables, tiene un valor de 0.555 con sig. 0.000 ($P < 0.05$), el valor positivo señala una dirección directa y una asociación moderada, aunque la asociación no sea fuerte, si es significativa a cualquier nivel, pues el error típico asintótico es 0,131; por tanto difiere significativamente de 0 para cualquier nivel de significación.

⁽⁴⁷⁾ **Aplicación estadística SPSS (2012)** “Medidas de asociación para datos ordinales” Revista virtual, www.ub.edu/aplica_infor/spss/cap3-5.htm

▲ La medida de correlación de Spearman nos da un valor de 0.381 con sig. 0.001 ($P < 0.05$), y es significativa a cualquier nivel, pues el error típico asintótico es 0,105; por tanto difiere significativamente de 0 para cualquier nivel de significación, entonces se acepta la hipótesis alterna (H_a): *Existe correlación entre los costos operativos y la utilidad bruta mensual*, pero ya que el valor de correlación es bajo, señala que la utilidad bruta depende también de otros factores que influyen en el rendimiento de éste.

a.2) Análisis de influencia entre las dimensiones: Nivel de Financiamiento ($X_{1,2}$) y Utilidad Neta ($Y_{1,2}$)

H_0 : La administración del *nivel de financiamiento* no influye en los niveles de *utilidad neta* que obtienen las empresas de servicio de transporte urbano.

H_A : La administración de *nivel de financiamiento* influye en los niveles de *utilidad neta* que obtienen las empresas de servicio de transporte urbano.

CUADRO N° 37 - Relación de independencia

Pruebas de chi-cuadrado

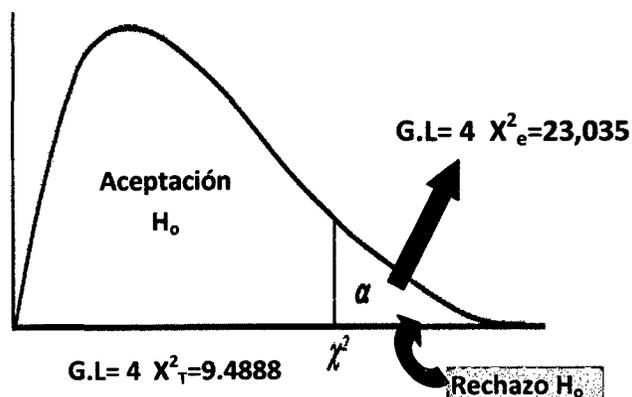
| | Valor | gl | Sig. asintótica (bilateral) |
|--------------------------|---------------------|----|-----------------------------|
| Chi-cuadrado de Pearson | 23,035 ^a | 4 | ,000 |
| Razón de verosimilitudes | 22,942 | 4 | ,000 |
| N de casos válidos | 77 | | |

a. 2 casillas (20%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 2,57.

FUENTE: Resultado SPSS 20.0

ELABORACIÓN: Propia.

GRAFICO N° 23



FUENTE: Elaboración Propia.

Interpretación:

El valor del estadístico Chi-cuadrado es 23,035 con significancia de 0.000, es decir $P < 0.05$ y la Razón de verosimilitud 22,942 con significancia de 0.000, es decir $P < 0.05$. A sí mismo, a 4 grados de libertad, $X^2_e > X^2_{\text{tabla}}$ a sig. 0.05. Por tanto, se rechaza la hipótesis nula que plantea la independencia de variables y se acepta la hipótesis alterna, que plantea que si existe relación de dependencia entre las variables.

CUADRO N° 38 - Medidas direccionales

| | | | Valor | Error típ. asint. ^a | T aproximada ^b | Sig. aproximada |
|---------------------|-------------|--------------------------------------|-------|--------------------------------|---------------------------|-----------------|
| Ordinal por ordinal | D de Somers | Simétrica | ,358 | ,095 | 3,551 | ,000 |
| | | Financiamiento actual dependiente | ,380 | ,098 | 3,551 | ,000 |
| | | Ingresos netos mensuales dependiente | ,339 | ,094 | 3,551 | ,000 |

a. Asumiendo la hipótesis alternativa.

b. Empleando el error típico asintótico basado en la hipótesis nula.

FUENTE: Resultado SPSS 20.0

ELABORACIÓN: Propia.

Las medidas direccionales indican que la concordancia no es simétrica ya que no coinciden todos los valores del coeficiente d de Somers. Se observa que las variables presentan un moderado grado de concordancia, por tanto existe entre ellas una relación de dependencia, es decir se asume la hipótesis alterna. Metodológicamente *ingresos netos mensuales* es la variable dependiente, por ello interpretaremos en relación a dicha variable que tiene un valor de 0.339 con sig.0.000 ($P < 0.05$), ya que el valor es positivo (+), se le atribuye una característica directa a la relación y se acepta H_a .

H_a : Mayores niveles de utilidad mensual dependerán de la administración eficiente del nivel de financiamiento.

CUADRO N° 39 - Medidas simétricas

| | | Valor | Error típ. asint. ^a | T aproximada ^b | Sig. aproximada |
|---------------------|-------------------------|-------|--------------------------------|---------------------------|-------------------|
| Ordinal por ordinal | Tau-b de Kendall | ,359 | ,095 | 3,551 | ,000 |
| | Tau-c de Kendall | ,326 | ,092 | 3,551 | ,000 |
| | Gamma | ,562 | ,132 | 3,551 | ,000 |
| | Correlación de Spearman | ,388 | ,103 | 3,644 | ,001 ^c |
| N de casos válidos | | 77 | | | |

a. Asumiendo la hipótesis alternativa.

b. Empleando el error típico asintótico basado en la hipótesis nula.

c. Basada en la aproximación normal.

FUENTE: Resultado SPSS 20.0

ELABORACIÓN: Propia.

- ▲ La medida simétrica Tau-b de Kendall tiene un valor de 0.359 con sig. 0.000 ($P < 0.05$), el valor positivo señala una dirección directa y una asociación moderada, aunque la asociación no sea fuerte, si es significativa a cualquier nivel pues el error típico asintótico es 0,095; por tanto, difiere significativamente de 0 para cualquier nivel de significación. (No se analiza Tau-c de Kendall ya que se utiliza para tablas no cuadradas, es decir el n° de filas y columnas es diferente).
- ▲ La medida simétrica Gamma tiene un valor de 0.562 con sig. 0.000 ($P < 0.05$), el valor positivo señala una dirección directa y una asociación moderada, aunque la asociación no sea fuerte, si es significativa a cualquier nivel, pues el error típico asintótico es 0,132; por tanto difiere significativamente de 0 para cualquier nivel de significación.
- ▲ La medida de correlación de Spearman nos da un valor de 0.388 con sig. 0.001 ($P < 0.05$), y es significativa a cualquier nivel, pues el error típico asintótico es 0,103; por tanto difiere significativamente de 0 para cualquier nivel de significación, entonces se acepta la hipótesis alterna (H_a): *Existe correlación entre el nivel de financiamiento y la utilidad neta mensual*, pero ya que el valor de correlación es bajo, señala que la utilidad neta depende también de otros factores que influyen en el rendimiento de éste.

En consecuencia; estadísticamente queda demostrado que los indicadores de desconocimiento de los costos operativos y bajo nivel de financiamiento influye significativamente en el desconocimiento o cálculo errado de la utilidad bruta y utilidad

neta, validándose de esta manera la segunda hipótesis específica (H_1), que: “La administración del flujo de efectivo para actividades de operaciones influye en los niveles de utilidad” que obtienen las empresas de servicio de transporte urbano.

a.3) Análisis de influencia entre las dimensiones: Nivel de Financiamiento ($X_{1,2}$) y Utilidad Neta ($Y_{1,2}$) como empresa.

H_0 : Como empresa, la administración del *nivel de financiamiento* no influye en los niveles de *utilidad neta* que obtienen las empresas de servicio de transporte urbano.

H_A : Como empresa, la administración de *nivel de financiamiento* influye en los niveles de *utilidad neta* que obtienen las empresas de servicio de transporte urbano.

CUADRO N° 40 - Relación de independencia

Pruebas de chi-cuadrado

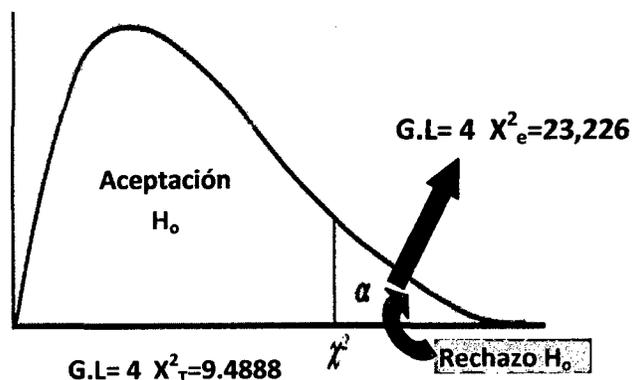
| | Valor | gl | Sig. asintótica (bilateral) |
|--------------------------|---------------------|----|-----------------------------|
| Chi-cuadrado de Pearson | 23,226 ^a | 4 | ,000 |
| Razón de verosimilitudes | 26,715 | 4 | ,000 |
| N de casos válidos | 77 | | |

a. 2 casillas (20%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 3,21.

FUENTE: Resultado SPSS 20.0

ELABORACIÓN: Propia.

GRAFICO N° 24



FUENTE: Elaboración Propia.

Interpretación:

El valor del estadístico Chi-cuadrado es 23,226 con significancia de 0.000, es decir $P < 0.05$ y la Razón de verosimilitud 26,715 con significancia de 0.000, es decir $P < 0.05$. A sí mismo, a 4 grados de libertad, $X^2_e > X^2_{\text{tabla}}$ a sig. 0.05. Por tanto, *se rechaza la hipótesis nula* que plantea la independencia de variables y *se acepta la hipótesis alterna*, que plantea que si existe relación de dependencia entre las variables.

CUADRO N° 41 - Medidas direccionales

| | | | Valor | Error típ. asint. ^a | T aproximada ^b | Sig. aproximada |
|---------------------|-------------|--------------------------------------|-------|--------------------------------|---------------------------|-----------------|
| Ordinal por ordinal | D de Somers | Simétrica | ,223 | ,110 | 2,020 | ,043 |
| | | Financiamiento actual dependiente | ,228 | ,113 | 2,020 | ,043 |
| | | Ingresos netos Mensuales dependiente | ,218 | ,108 | 2,020 | ,043 |

a. Asumiendo la hipótesis alternativa.

b. Empleando el error típico asintótico basado en la hipótesis nula.

FUENTE: Resultado SPSS 20.0

ELABORACIÓN: Propia.

Las medidas direccionales indican que la concordancia no es simétrica ya que no coinciden todos los valores del coeficiente d de Somers. Se observa que las variables presentan un bajo grado de concordancia, por tanto existe entre ellas una relación de dependencia, es decir se asume la hipótesis alterna. Metodológicamente *ingresos netos mensuales de la empresa* es la variable dependiente, por ello interpretaremos en relación a dicha variable que tiene un valor de 0.218 con sig.0.043 ($P < 0.05$), ya que el valor es positivo (+), se le atribuye una característica directa a la relación y se acepta H_a .

H_a : Como empresa, Mayores niveles de utilidad mensual dependerá de la administración eficiente del nivel de financiamiento.

CUADRO N° 42 - Medidas simétricas

| | | Valor | Error típ. asint. ^a | T aproximada ^b | Sig. aproximada |
|---------------------|-------------------------|-------|--------------------------------|---------------------------|-------------------|
| Ordinal por ordinal | Tau-b de Kendall | ,223 | ,110 | 2,020 | ,043 |
| | Tau-c de Kendall | ,214 | ,106 | 2,020 | ,043 |
| | Gamma | ,325 | ,154 | 2,020 | ,043 |
| | Correlación de Spearman | ,242 | ,117 | 2,156 | ,034 ^c |
| N de casos válidos | | 77 | | | |

a. Asumiendo la hipótesis alternativa.

b. Empleando el error típico asintótico basado en la hipótesis nula.

c. Basada en la aproximación normal.

FUENTE: Resultado SPSS 20.0

ELABORACIÓN: Propia.

- ▲ La medida simétrica Tau-b de Kendall tiene un valor de 0.223 con sig. 0.043 ($P < 0.05$), el valor positivo señala una dirección directa y una asociación moderada, aunque la asociación no sea fuerte, si es significativa a cualquier nivel pues el error típico asintótico es 0,110; por tanto, difiere significativamente de 0 para cualquier nivel de significación. (No se analiza Tau-c de Kendall ya que se utiliza para tablas no cuadradas, es decir el n° de filas y columnas es diferente).
- ▲ La medida simétrica Gamma tiene un valor de 0.325 con sig. 0.043 ($P < 0.05$), el valor positivo señala una dirección directa y una asociación moderada, aunque la asociación no sea fuerte, si es significativa a cualquier nivel, pues el error típico asintótico es 0,154; por tanto difiere significativamente de 0 para cualquier nivel de significación.
- ▲ La medida de correlación de Spearman nos da un valor de 0.242 con sig. 0.034 ($P < 0.05$), y es significativa a cualquier nivel, pues el error típico asintótico es 0,117; por tanto difiere significativamente de 0 para cualquier nivel de significación, entonces se acepta la hipótesis alterna (H_a): *Existe correlación entre la administración del nivel de financiamiento y la utilidad neta mensual*, pero ya que el valor de correlación es bajo, señala que la utilidad neta depende también de otros factores que influyen en el rendimiento de éste.

B) Análisis de influencia entre el indicador de Flujos de Efectivo para actividades de Financiamiento (X_2) y Rentabilidad (Y_2).

Para contrastar la Primera hipótesis específica (H_2): “La administración del flujo de efectivo para actividades de financiamiento influye en la rentabilidad” de las empresas de servicio de transporte urbano.

Justificación de validez de la primera hipótesis específica (H_2) con el análisis de estadísticos descriptivos.

Para justificar la validez de la primera hipótesis (H_2), se acudió a la prueba estadística de Chi-cuadrado previo cumplimiento de sus *condiciones* para la aplicación de éste. De la misma manera se redujo las categorías a tres: a) Fuera del Rango, b) Rango correcto y c) Desconoce/No realizan cálculos.

En la columna “valor” aparece el valor del coeficiente que se eligió para medir el grado de asociación o independencia de los indicadores, y cada uno de los coeficientes mide los indicadores como independientes y dependientes dentro del modelo, así:

b.1) Análisis de influencia entre las dimensiones: Rentas ($X_{2.1}$) y Valor Económico Agregado ($Y_{2.1}$)

Para contrastar la dimensión: *“La administración de las rentas financieras influye en el rendimiento del valor económico agregado”* de las empresas de servicio de transporte urbano.

H_0 : La administración de *las rentas financieras* no influye en el rendimiento del *valor económico agregado* que obtienen las empresas de servicio de transporte urbano.

H_A : La administración de *las rentas financieras* influye en el rendimiento del *valor económico agregado* que obtienen las empresas de servicio de transporte urbano.

CUADRO N° 43 - Relación de independencia

Pruebas de chi-cuadrado

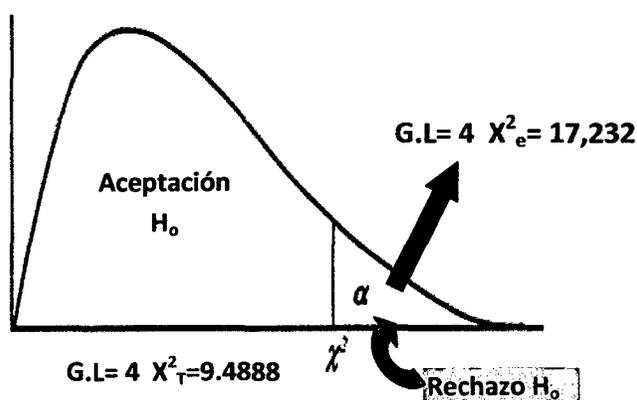
| | Valor | gl | Sig. asintótica (bilateral) |
|--------------------------|---------------------|----|--------------------------------|
| Chi-cuadrado de Pearson | 17,232 ^a | 4 | ,002 |
| Razón de verosimilitudes | 22,269 | 4 | ,000 |
| N de casos válidos | 77 | | |

a. 2 casillas (20%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 1,75.

FUENTE: Resultado SPSS 20.0

ELABORACIÓN: Propia.

GRAFICO N° 25



FUENTE: Elaboración Propia.

Interpretación:

El valor del estadístico Chi-cuadrado es 17,232 con significancia de 0.002, es decir $P < 0.05$ y la Razón de verosimilitud 22,269 con significancia de 0.000, es decir $P < 0.05$. A sí mismo, a 4 grados de libertad, $\chi^2_e > \chi^2_{\text{tabla}}$ a sig. 0.05. Por tanto, se rechaza la hipótesis nula que plantea la independencia de variables y se acepta la hipótesis alterna, que plantea que si existe relación de dependencia entre las variables.

CUADRO N° 44 - Medidas direccionales

Medidas direccionales

| | | | Valor | Error típ. asint. ^a | T aproximada ^b | Sig. aproximada |
|---------------------|-------------|--|-------|--------------------------------|---------------------------|-----------------|
| Ordinal por ordinal | D de Somers | Simétrica | ,346 | ,086 | 3,793 | ,000 |
| | | Capacidad de endeudamiento dependiente | ,347 | ,091 | 3,793 | ,000 |
| | | Valor económico dependiente | ,345 | ,085 | 3,793 | ,000 |

a. Asumiendo la hipótesis alternativa.

b. Empleando el error típico asintótico basado en la hipótesis nula.

FUENTE: Resultado SPSS 20.0

ELABORACIÓN: Propia.

Las medidas direccionales indican que la concordancia no es simétrica ya que no coinciden todos los valores del coeficiente d de Somers. Se observa que las variables presentan un moderado grado de concordancia, por tanto existe entre ellas una relación de dependencia, es decir se asume la hipótesis alterna. Metodológicamente *valor económico* es la variable dependiente, por ello interpretaremos en relación a dicha variable que tiene un valor de 0.345 con sig.0.000 ($P < 0.05$), ya que el valor es positivo (+), se le atribuye una característica directa a la relación y se acepta H_a .

H_a : Mayores rendimientos del valor agregado dependerán de la administración eficiente de la capacidad de endeudamiento.

CUADRO N° 45 - Medidas simétricas

| | | Valor | Error típ. asint. ^a | T aproximada ^b | Sig. aproximada |
|---------------------|-------------------------|-------|--------------------------------|---------------------------|-------------------|
| Ordinal por ordinal | Tau-b de Kendall | ,346 | ,086 | 3,793 | ,000 |
| | Tau-c de Kendall | ,296 | ,078 | 3,793 | ,000 |
| | Gamma | ,588 | ,132 | 3,793 | ,000 |
| | Correlación de Spearman | ,370 | ,092 | 3,445 | ,001 ^c |
| N de casos válidos | | 77 | | | |

a. Asumiendo la hipótesis alternativa.

b. Empleando el error típico asintótico basado en la hipótesis nula.

c. Basada en la aproximación normal.

FUENTE: Resultado SPSS 20.0

ELABORACIÓN: Propia.

- ▲ La medida simétrica Tau-b de Kendall tiene un valor de 0.346 con sig. 0.000 ($P < 0.05$), el valor positivo señala una dirección directa y una asociación moderada, aunque la asociación no sea fuerte, si es significativa a cualquier nivel pues el error típico asintótico es 0,086; por tanto, difiere significativamente de 0 para cualquier nivel de significación. (No se analiza Tau-c de Kendall ya que se utiliza para tablas no cuadradas, es decir el n° de filas y columnas es diferente).
- ▲ La medida simétrica Gamma tiene un valor de 0.588 con sig. 0.000 ($P < 0.05$), el valor positivo señala una dirección directa y una asociación moderada fuerte y es significativa a cualquier nivel, pues el error típico asintótico es 0,132; por tanto difiere significativamente de 0 para cualquier nivel de significación.
- ▲ La medida de correlación de Spearman nos da un valor de 0.370 con sig. 0.001 ($P < 0.05$), y es significativa a cualquier nivel, pues el error típico asintótico es 0,092; por tanto difiere significativamente de 0 para cualquier nivel de significación, entonces se acepta la hipótesis alterna (H_a): *Existe correlación entre la capacidad de endeudamiento y el valor económico agregado*, pero ya que el valor de correlación es bajo, señala que el *valor económico agregado* depende también de otros factores que influyen en el rendimiento de éste.

b.2) Análisis de influencia entre las dimensiones: Tasa de Interés ($X_{2.2}$) y Tasa Interna de Retorno ($Y_{2.2}$)

Para contrastar la dimensión: La administración de la *tasa de interés* influye en el *tiempo de recuperación del capital* en las empresas de servicio de transporte urbano.

H_0 : La administración de la *tasa de interés* no influye en el *tiempo de recuperación del capital* en las empresas de servicio de transporte urbano.

H_A : La administración de la *tasa de interés* influye en el *tiempo de recuperación del capital* en las empresas de servicio de transporte urbano.

CUADRO N° 46 - Relación de independencia

Pruebas de chi-cuadrado

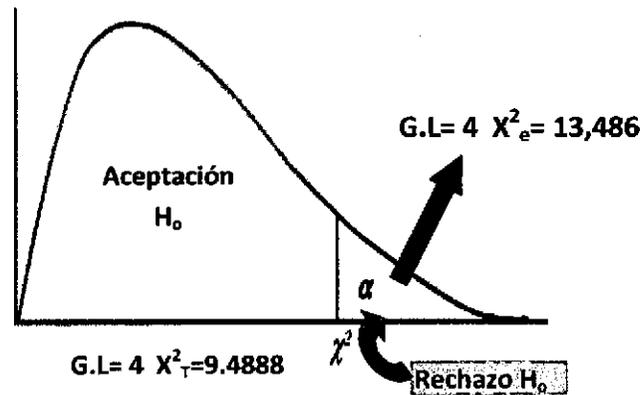
| | Valor | gl | Sig. asintótica (bilateral) |
|--------------------------|---------------------|----|-----------------------------|
| Chi-cuadrado de Pearson | 13,486 ^a | 4 | ,009 |
| Razón de verosimilitudes | 14,955 | 4 | ,005 |
| N de casos válidos | 77 | | |

a. 2 casillas (20%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 395.

FUENTE: Resultado SPSS 20.0

ELABORACIÓN: Propia.

GRAFICO N° 26



FUENTE: Elaboración Propia.

Interpretación:

El valor del estadístico Chi-cuadrado es 13,482 con significancia de 0.009, es decir $P < 0.05$ y la Razón de verosimilitud 14,955 con significancia de 0.005, es decir $P < 0.05$. A sí mismo, a 4 grados de libertad, $X^2_e > X^2_{tabla}$ a sig. 0.05. Por tanto, se rechaza la hipótesis nula que plantea la independencia de variables y se acepta la hipótesis alterna, que plantea que si existe relación de dependencia entre las variables.

CUADRO N° 47 - Medidas direccionales

Medidas direccionales

| | | | Valor | Error típ. asint. ^a | T aproximada ^b | Sig. aproximada |
|---------------------|-------------|---|-------|--------------------------------|---------------------------|-----------------|
| Ordinal por ordinal | D de Somers | Simétrica | -,258 | ,105 | -2,486 | ,013 |
| | | Nivel de conocimiento de tasas de Interés dependiente | -,259 | ,104 | -2,486 | ,013 |
| | | Tiempo de retorno del capital dependiente | -,257 | ,105 | -2,486 | ,013 |

a. Asumiendo la hipótesis alternativa.

b. Empleando el error típico asintótico basado en la hipótesis nula.

FUENTE: Resultado SPSS 20.0

ELABORACIÓN: Propia.

Las medidas direccionales indican que la concordancia no es simétrica ya que no coinciden todos los valores del coeficiente d de Somers. Se observa que las variables presentan un bajo grado de concordancia, por tanto existe entre ellas una relación de dependencia inversa, es decir se asume la hipótesis alterna. Metodológicamente *tiempo de retorno del capital* es la variable dependiente, por ello interpretaremos en relación a dicha variable que tiene un valor de -0.257 con sig.0.013 ($P < 0.05$), ya que el valor es negativa (-), se le atribuye una característica inversa a la relación y se acepta H_a .

H_a : Un mayor nivel de conocimiento de las *tasas de interés* permitirá obtener un menor tiempo de recuperación del capital invertido.

CUADRO N° 48 - Medidas simétricas

| | | Valor | Error típ. asint. ^a | T aproximada ^b | Sig. aproximada |
|---------------------|-------------------------|-------|--------------------------------|---------------------------|-------------------|
| Ordinal por ordinal | Tau-b de Kendall | -,258 | ,105 | -2,486 | ,013 |
| | Tau-c de Kendall | -,248 | ,100 | -2,486 | ,013 |
| | Gamma | -,382 | ,149 | -2,486 | ,013 |
| | Correlación de Spearman | -,283 | ,114 | -2,556 | ,013 ^c |
| N de casos válidos | | 77 | | | |

a. Asumiendo la hipótesis alternativa.

b. Empleando el error típico asintótico basado en la hipótesis nula.

c. Basada en la aproximación normal.

FUENTE: Resultado SPSS 20.0

ELABORACIÓN: Propia.

- ▲ La medida simétrica Tau-b de Kendall tiene un valor de -0.258 con sig. 0.013 ($P < 0.05$), el valor negativo señala una dirección inversa y una asociación débil, aunque la asociación no sea fuerte, si es significativa a cualquier nivel pues el error típico asintótico es 0,105; por tanto, difiere significativamente de 0 para cualquier nivel de significación. (No se analiza Tau-c de Kendall ya que se utiliza para tablas no cuadradas, es decir el n° de filas y columnas es diferente).
- ▲ La medida simétrica Gamma tiene un *valor* de -0.382 con sig. 0.000 ($P < 0.05$), el valor negativo señala una dirección inversa y una asociación débil aunque significativa a cualquier nivel, pues el error típico asintótico es 0,149; por tanto difiere significativamente de 0 para cualquier nivel de significación.
- ▲ La medida de correlación de Spearman nos da un valor de -0.283 con sig. 0.013 ($P < 0.05$), y es significativa a cualquier nivel, pues el error típico asintótico es 0,114; por tanto difiere significativamente de 0 para cualquier nivel de significación, entonces se acepta la hipótesis alterna (H_a): *Existe correlación entre el nivel de conocimiento de las tasas de interés y el tiempo de retorno del capital*, pero ya que el valor de correlación es bajo, señala que el *tiempo de retorno del capital* depende también de otros factores que influyen en el rendimiento de éste.

En consecuencia; *estadísticamente queda demostrado que los indicadores de desconocimiento de los capacidad de endeudamiento y desconocimiento de las tasas de interés influye en el desconocimiento o cálculo errado del incremento de valor económico y el tiempo de recuperación del capital respectivamente, validándose de esta manera la segunda hipótesis específica (H_2), que: “La administración del flujo de efectivo para actividades de financiamiento influye en la rentabilidad del patrimonio”* en las empresas de servicio de transporte urbano.

C) Análisis de influencia entre la variable Flujos de Efectivo (X) Rentabilidad Financiera (Y).

Para contrastar la hipótesis general (H_g): “La administración del flujo de efectivo en las empresas de STU en la ciudad de Ayacucho, influye en la rentabilidad financiera que éstas obtienen”.

*Con la metodología aludida en líneas anteriores, bajo el supuesto que las frecuencias en las celdas de las tablas de contingencia múltiple que resultaran en los resultados intermedios eran adecuadas, elegimos el *modelo saturado*, dado que, el *modelo Log-Linear* contiene todos los componentes posibles que reflejan todas y cada una de las posibles interacciones y efectos entre los indicadores que luego fueron eliminados uno a uno si no aportaban diferencias significativas estadísticamente al modelo planteado.*

La operacionalización de los Flujos de Efectivo incluyó dos indicadores: F.E para Actividades de Operación, observado mediante los ítems 1-3 y F.E para Actividades de Financiamiento, observado mediante los ítem 4-5.

Y, la operacionalización de la Rentabilidad Financiera incluyó también dos indicadores: Utilidad observado mediante los ítems 6-8 y Rentabilidad 9-10.

1. Para contrastar la correlación del indicador de control de sus egresos y conocimiento de su utilidad bruta, conocimiento de la utilidad neta e incremento de la utilidad haciendo uso de ambos tipos de apalancamiento.

Consideramos la combinación de las variables:

P1: ¿Conocen sus egresos diarios?

P6: ¿Conocen o realizan cálculos de sus ingresos brutos?

P7: ¿Conocen o realizan cálculos de sus ingresos netos?

P9: ¿Conocen o realizan cálculos acerca del incremento de su capital haciendo uso de dinero financiado?

Las respuestas dadas por los encuestados fueron ingresadas al software SPSS y luego se ejecutó el procedimiento *Analyze/Loglinear/Model Selection...* con las opciones *Parameter estimates, maximum iterates 50, Convergence Default* y *Delta 0.5*.

El resultado del estadístico Chi-cuadrado ($\chi^2=40.181$, con probabilidad de 0.977) y estadístico de máxima verosimilitud de Pearson ($L^2=35.673$, con probabilidad de 0.995) y 60 G.l. (cuadros N° 70 del Anexo N° 08), nos permitió afirmar que, el cálculo errado de sus egresos diarios, así mismo habiendo egresos diarios que podrían convertirse en egresos mensuales de parte de la mayoría de los socios de las empresas de servicio de transporte urbano, incide explícitamente en obtener menores niveles de utilidad bruta, utilidad neta y en el cálculo del beneficio adicional de trabajar paralelamente con niveles correctos de financiación, todo ello no permite obtener mayores rendimientos en la rentabilidad financiera a través de la optimización de los recursos económicos y financieros.

2. Para contrastar la correlación del indicador de la cantidad de dinero que destinan al pago de deudas y conocimiento de su utilidad neta, incremento de la utilidad haciendo uso de ambos tipos de apalancamiento y el conocimiento del tiempo en el que se recupera la inversión.

Consideramos la combinación de las variables:

P2: ¿Qué cantidad de dinero destina a pagos de deuda por haber invertido en sus vehículos?

P7: ¿Conocen o realizan cálculos de sus ingresos netos?

P9: ¿Conocen o realizan cálculos acerca del incremento de su capital haciendo uso de dinero financiado?

P10: ¿Conocen o realizan cálculos del tiempo en el que se recupera el capital invertido?

Las respuestas dadas por los encuestados fueron ingresadas al software SPSS y luego se ejecutó el procedimiento *Analyze/Loglinear/Model Selection...* con las opciones *Parameter estimates, maximum iterates 50, Convergence Default* y *Delta 0.5*.

El resultado del estadístico Chi-cuadrado ($\chi^2=56.0399$, con probabilidad de 0.750) y estadístico de máxima verosimilitud de Pearson ($L^2=62.751$, con probabilidad de 0.521) y 64 G.l. (cuadros N° 71 del Anexo N° 09), nos permitió afirmar que, el cálculo errado y los bajos niveles de financiamiento de parte de la mayoría de los socios de las empresas de servicio de transporte urbano, incide explícitamente en la obtención de menores niveles de la utilidad neta, el cálculo errado del beneficio adicional de trabajar con niveles correctos de financiación y a sí mismo desconocen el tiempo en el que recuperan su inversión, todo ello no permite mayores rendimientos en la rentabilidad financiera a través de la optimización de los recursos económicos y financieros.

- 3. Para contrastar la correlación del indicador de la capacidad de pago y conocimiento de su utilidad neta, incremento de la utilidad haciendo uso de ambos tipos de apalancamiento y el conocimiento del tiempo en el que se recupera la inversión.**

Consideramos la combinación de las variables:

P4: ¿Cuál es la suma máxima de dinero financiado que está en capacidad de responder para invertir en sus vehículos?

P7: ¿Conocen o realizan cálculos de sus ingresos netos?

P9: ¿Conocen o realizan cálculos acerca del incremento de su capital haciendo uso de dinero financiado?

P10: ¿Conocen o realizan cálculos del tiempo en el que se recupera el capital invertido?

Las respuestas dadas por los encuestados fueron ingresadas al software SPSS y luego se ejecutó el procedimiento *Analyze/Loglinear/Model Selection...* con las opciones *Parameter estimates, maximun iterates 50, Convergence Default y Delta 0.5*.

El resultado del estadístico Chi-cuadrado ($\chi^2=54.199$, con probabilidad de 0.804) y estadístico de máxima verosimilitud de Pearson ($L^2=48.221$, con probabilidad de 0.929) y 64 G.l. (cuadros N° 72 del Anexo N° 10), nos permitió afirmar que, el desconocimiento o indiferencia de trabajar con niveles óptimos de financiamiento por la mayoría de los trabajadores de las empresas de servicio de transporte

urbano, incide explícitamente en la obtención de niveles menores de utilidad neta, el cálculo errado del beneficio adicional de trabajar con niveles correctos de financiación y a sí mismo desconocen el tiempo en el que recuperan su inversión, todo ello no permite obtener mayores rendimientos en la rentabilidad financiera a través de la optimización de los recursos económicos y financieros.

- 4. Para contrastar la correlación del indicador del conocimiento de las tasas de interés y conocimiento de su utilidad neta, incremento de la utilidad haciendo uso de ambos tipos de apalancamiento y el conocimiento del tiempo en el que se recupera la inversión.**

Consideramos la combinación de las variables:

P5: ¿Conoce usted las tasas de interés que ofrecen las entidades financieras?

P7: ¿Conocen o realizan cálculos de sus ingresos netos?

P9: ¿Conocen o realizan cálculos acerca del incremento de su capital haciendo uso de dinero financiado?

P10: ¿Conocen o realizan cálculos del tiempo en el que se recupera el capital invertido?

Las respuestas dadas por los encuestados fueron ingresadas al software SPSS y luego se ejecutó el procedimiento *Analyze/Loglinear/Model Selection...* con las opciones *Parameter estimates, maximum iterates 50, Convergence Default* y *Delta 0.5.0*

El resultado del estadístico Chi-cuadrado ($\chi^2=35.547$, con probabilidad de 0.909) y estadístico de máxima verosimilitud de Pearson ($L^2=34.990$, con probabilidad de 0.919) y 48 G.l. (cuadros N° 73 del Anexo N° 11) nos permitió afirmar que la mayoría de los socios de las empresas de servicio de transporte urbano tienen la percepción de que las tasas de interés son muy altas, por tanto prefieren trabajar con bajos niveles de financiamiento o simplemente no adquirir préstamos, ello incide explícitamente en la obtención de menores niveles de utilidad neta y en el desconocimiento y el cálculo errado del beneficio adicional de trabajar paralelamente con niveles correctos de financiación y a sí mismo desconocen el tiempo en el que recuperan su inversión, todo ello no permite el incremento de la rentabilidad Financiera a través de la optimización de recursos.

5. Para contrastar la correlación del indicador de control de sus egresos y nivel de endeudamiento, conocimiento de la utilidad neta y nivel de creación de valor agregado.

Consideramos la combinación de las variables:

P1: ¿Conocen sus Egresos diarios?

P2: ¿Qué cantidad de dinero destina a pagos de deuda por haber invertido en sus vehículos?

P7: ¿Conocen o realizan cálculos de sus ingresos netos?

P9: ¿Conocen o realizan cálculos acerca del incremento de su capital haciendo uso de dinero financiado?

Las respuestas dadas por los encuestados fueron ingresadas al software SPSS y luego se ejecutó el procedimiento *Analyze/Loglinear/Model Selection...* con las opciones *Parameter estimates, maximum iterates 50, Convergence Default y Delta 0.5*. Procedimiento que percibe fundamentalmente la simplificación del modelo saturado a través de la eliminación jerárquica de términos en fases sucesivas y se buscará que los valores significativos sean *mayores de 0.05*, significado que se ha ajustado las frecuencias observadas por lo que es altamente verosímil.

El resultado del estadístico Chi-cuadrado ($\chi^2=43.102$, con probabilidad de 0.951) y estadístico de máxima verosimilitud de Pearson ($L^2=52.024$, con probabilidad de 0.759) y 60 G.l. (cuadros N° 74 del Anexo N° 12), de los ítem representativos de Flujo de Efectivo y Rentabilidad financiera, nos permitió afirmar que nos permite tomar decisiones de afirmar que existe evidencias significativas estadísticamente, que el cálculo erróneo y el desconocimiento genera una administración incorrecta del flujo de efectivo de la mayoría de los socios, y ello influye significativamente en los bajos rendimientos de la rentabilidad financiera .

En consecuencia; estadísticamente queda demostrado que a razón del *desconocimiento o cálculo erróneo* de los componentes del flujo de efectivo (X) influye directa y significativamente en los indicadores de *menores niveles y menor rendimiento* de la rentabilidad financiera (Y), validándose de esta manera la tercera hipótesis específica (H_g), que: ***“La administración del flujo de efectivo desarrollada por los socios de las ESTU con ruta fija en la ciudad de Huamanga influye directa y significativamente en el rendimiento de la rentabilidad financiera que éstas obtienen”.***

3.5. Contratación Teórica de la Hipótesis.

Los socios que tienen unidades vehiculares modernas y en mayor número frente a otros socios de la empresa a la que pertenecen, desarrollan ciertos elementos del Flujo de Efectivo de manera eficiente, es decir dentro del rango correcto, demostrando conocimiento y dominio de la misma; sin embargo la mayoría de los socios tienen un indicador *fuera de rango o desconocen* dichos cálculos en el conocimiento del flujo de Efectivo, lo que se relaciona con bajos niveles de rentabilidad financiera.

Los socios de las empresas de servicio de transporte urbano de la ciudad de Ayacucho, de acuerdo a la presente investigación en cuanto a los flujos para actividades de operación, flujos para actividades de financiamiento, se tiene como resultado que la mayoría de éstos, desconocen sus egresos exactos y su capacidad máxima de endeudamiento y explicado en los gráficos N° 17 al N° 21, calificándose en una escala de *rango incorrecto y/o no realizan dichos cálculos*, lo que influye negativamente en la obtención de menores niveles de utilidad y en bajos rendimientos de rentabilidad, generando diferencias en los activos de los socios; ya que para lograr una mayor rentabilidad financiera es necesario administrar correctamente la combinación de ambos tipos de flujos de efectivo.

CAPITULO IV

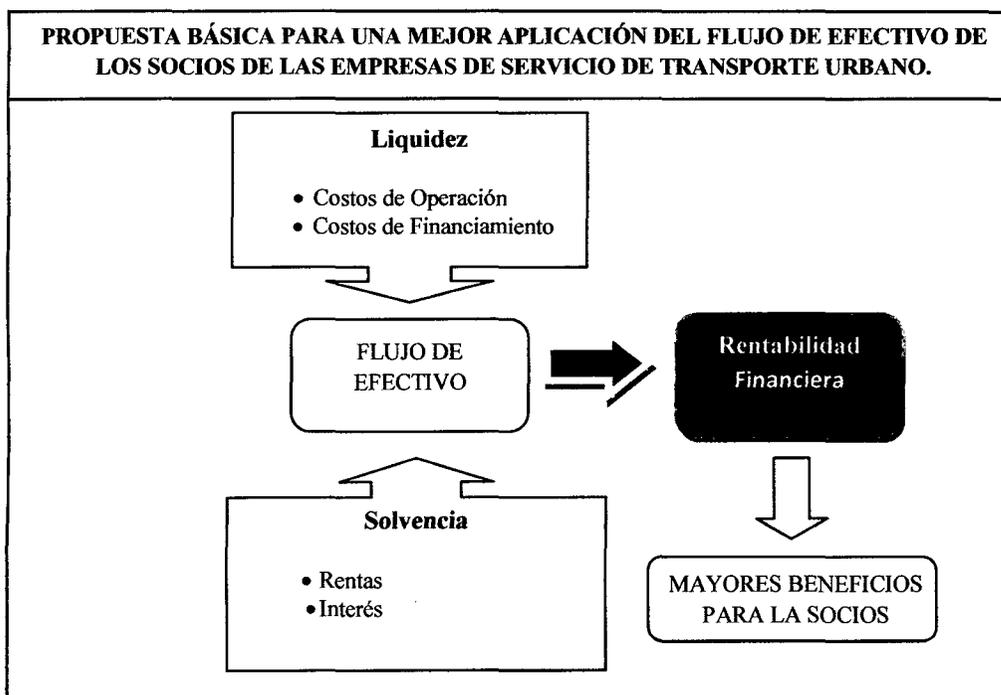
PRESENTACION DEL MODELO BÁSICO

4.1. PROPUESTA BÁSICA PARA APLICAR EFICAZMENTE EL FLUJO DE EFECTIVO EN LAS EMPRESAS DE SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO.

El objetivo del modelo sobre una administración eficiente del flujo de efectivo, está fundamentada en los siguientes factores que permitirán a los socios y gerentes de las empresas de servicio de transporte urbano, conocer, controlar y optimizar sus recursos económicos y obtener un mayor nivel de rentabilidad financiera.

A continuación se muestra el gráfico para su mejor percepción.

GRÁFICO N° 27



Presentación del modelo propuesto para los socios de las empresas de servicio de transporte urbano en Ayacucho
FUENTE: Elaboración propia

Estos dos factores/flujos que se muestran acerca de la administración del flujo de efectivo de los socios de las ESTU, que a través de un control efectivo mediante registros de control y maximizando el nivel de endeudamiento con relación a la liquidez, su aplicación bajo estos dos criterios permitirá optimizar el rendimiento de la rentabilidad financiera.

1. Flujo de efectivo para actividades de operación.

2. Flujo de efectivo para actividades de financiamiento.

Cada factor está enfocado hacia el registro y control de los ingresos y egresos que con apoyo de herramientas financieras como el estado de resultados, flujo de caja y el balance general, que deben conocer y dominar tanto los socios así como los gerentes, y se detalla a continuación.

4.1.1 Flujo de efectivo para actividades de operación.

Es el flujo de efectivo destinado a las actividades de operación, es decir al pago del personal y los costos que posibilitan el funcionamiento del vehículo, tal como se detalla a continuación:

a) **Costos operativos.** Que contiene 2 componentes y deben ser identificados para un mejor control:

a.1 **Costos operativos variables:** Son aquellos costos que varían en forma proporcional, de acuerdo al nivel de producción o actividad de la empresa, es decir los socios tendrán que *usar instrumentos* que les permita administrar con mayor eficiencia sus recursos económicos, encontramos a los costos en combustible y los gastos en tardanzas.

a.2 **Costos operativos fijos:** Son aquellos costos cuyo importe permanece constante, independiente del nivel de actividad de la empresa, los socios de dichas empresas deberán identificar y analizar si la administración de estos costos es la adecuada o no. Para ello se propone que deberá cambiarse la modalidad de pagos al conductor y al ayudante, es decir, *de pagos diarios a pagos mensuales*.

A continuación presentamos el flujo de caja diario por el que deben optar las empresas de transporte urbano, que permitirá administrar los ingresos e ingresos de manera ordenada, a si mismo permitirá identificar y diferenciar los costos diarios.

CUADRO N° 49

| Flujo de caja diario por Vehículo R-3 | | |
|--|-------|--------|
| (Tiempo de recorrido: 1:30) | | |
| Total ingresos | | 417 |
| Servicio prestado a pasajeros | 417 | |
| Total egresos | | 250,6 |
| Costos fijos | 83,4 | |
| Chofer | 37 | |
| Cobrador | 14,4 | |
| Alimentación | 20 | |
| Cotización | 12 | |
| Costos variables | 167,2 | |
| Petróleo | 152 | |
| Pasadas | 15,2 | |
| Ingresos-egresos | | 166,4 |
| Ingreso Mensual | | 4326,4 |

Modelo de flujos de caja ordenado y sencillo para los socios de las ESTU.
FUENTE: elaboración propia.

CUADRO N° 50

| Flujo de caja diario por Vehículo R-12 | | |
|---|-------|-------|
| (Tiempo de recorrido: 1:20) | | |
| Total ingresos | | 341 |
| Servicio prestado a pasajeros | 341 | |
| Total egresos | | 239,4 |
| Costos fijos | 73,8 | |
| Chofer | 33 | |
| Cobrador | 15,8 | |
| Alimentación | 20 | |
| Cotización | 5 | |
| Costos variables | 165,6 | |
| Petróleo | 151 | |
| Pasadas | 14,6 | |
| Ingresos-egresos | | 101,6 |

Modelo de flujos de caja ordenado y sencillo para los socios de las ESTU.
FUENTE: elaboración propia.

4.1.2 Los Flujos de efectivo y para actividades de financiamiento.

Las ESTU deben orientarse hacia actividades de financiamiento que incluyan la obtención de recursos de los dueños o de terceros, el retorno de los beneficios producidos por los mismos, así como el reembolso de los montos prestados, o la cancelación de obligaciones, obtención y pago de otros recursos de los acreedores y crédito a largo plazo.

a) **Rentas (Amortización).** Se entiende por renta una sucesión de capitales disponibles en vencimientos determinados, para ello las empresas de STU deberán asegurar la maximización de horas máquinas, evitando la paralización, para ello se debe contar con medios que aseguren la responsabilidad de los trabajadores como la formalización y los incentivos laborales (aunque no es objeto de esta investigación). La única manera de *minimizar el riesgo* es asumiendo financiamiento respaldado por los ingresos mensuales.

b) **Interés:** Es el precio que se paga por el uso del dinero. Generalmente se expresa como un tanto por ciento anual sobre la suma prestada, por tanto las ESTU está obligados a encontrar estrategias que permitan obtener financiamiento al más bajo costo tal como se observa en el cuadro n° 52, para este estudio se trabajó con tasa más baja del mercado *1.2% mensual*, pero también se tomó en cuenta el precio del pasaje S/ 0.50.

b.1 **El capital (C):** Los socios de las ESTU pueden tomar la decisión de trabajar con vehículo propio y otro financiado, ello dependerá de la evaluación que éstos realicen acerca del capital que estén dispuestos a asumir. Presentamos 2 alternativas, previo análisis de rendimiento y conveniencia.

CUADRO N° 51

VALOR DE LOS VEHÍCULOS PARA LLEVAR A CABO EL ANÁLISIS DE INVERSION

| Vehículo | Valor Promedio | Año | Ventaja | Desventaja |
|-----------------|----------------|------|-------------|-------------------|
| Mitsubishi Rosa | \$ 35 000.00 | 1998 | > Vida Útil | Modernidad |
| Hyundai County | \$ 59 000.00 | 2012 | Modernidad | Menor durabilidad |

FUENTE: Elaboración propia.

MINIBUS MITSUBISHI ROSA



Fuente: ETIVIC R-3

MINIBUS HYUNDAI COUNTY



Fuente: <http://www.hyundai.pe/>

b.2 El tiempo (n): La extensión de tiempo para el cual se calcula el interés, los socios de las ESTU tendrán que evaluar a las cuotas y a la capacidad de pago.

b.3 La tasa de interés (i) Es el interés por unidad de tiempo, expresado como tanto por ciento o como tanto por uno del capital, los socios de las ESTU deberán conocer todas las tasas de interés para poder optar por decisión responsable y segura, que garantice beneficios a corto y largo plazo.

CUADRO N° 52

TASA DE INTERÉS EN LA CIUDAD DE AYACUCHO PARA S/ 91000.00

| | Mi Banco | Caja Piura | Caja Huancayo | C.R Los Libert | Edificar * |
|-------------------------|-----------------|-------------------|----------------------|-----------------------|-------------------|
| Capital | 91000 | 91000 | 91000 | 91000 | 91000 |
| Tasa (i) mensual | 1,2 | 1,5 | 1,2 | 1,5 | 1,2 |
| Tasa (i) anual | 15% | 20% | 15% | 21% | 15% |
| Tiempo meses | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 |
| Cuota Mensual | 3127,9 | 3289,9 | 3127,9 | 3289,9 | 3127,9 |
| * Crédito hipotecario | | | | | |

FUENTE: Trabajo de campo

ELABORACIÓN: Propia.

CUADRO N° 53

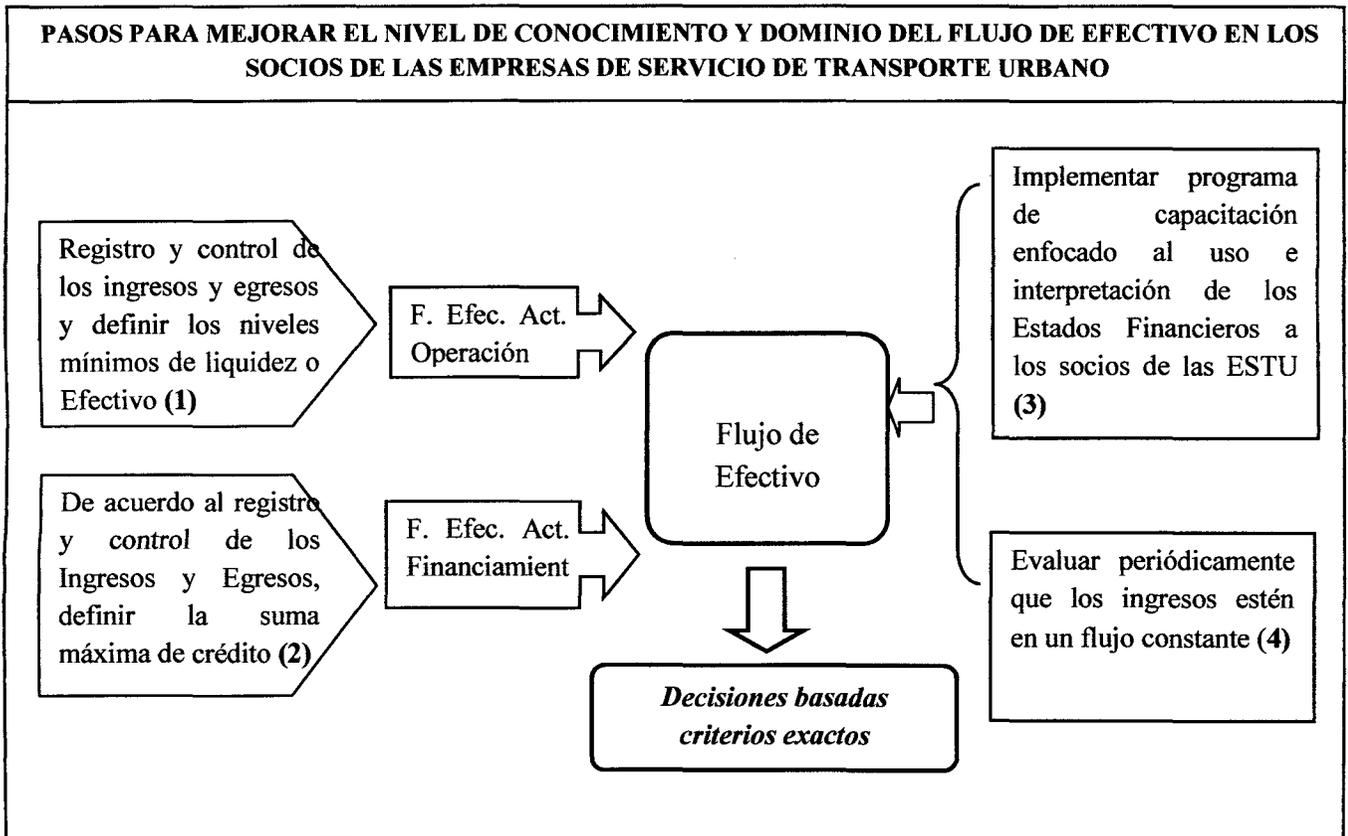
TASA DE INTERÉS EN LA CIUDAD DE AYACUCHO PARA S/ 153 000.00

| | Mi Banco ** | Caja Piura | Caja Huancayo | C.R Los Libert | Edificar * |
|--|--------------------|-------------------|----------------------|-----------------------|-------------------|
| Capital | 153400 | 153400 | 153400 | 153400 | 153400 |
| Tasa (i) mensual | 1,2 | 1,3 | 1,2 | 1,5 | 1,2 |
| Tasa (i) anual | 15% | 17% | 15% | 20% | 15% |
| Tiempo meses | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 |
| Cuota Mensual | 5272,7 | 5362,8 | 5272,7 | 5545,8 | 5272,7 |
| * Crédito hipotecario ** Crédito leasing | | | | | |

FUENTE: Trabajo de campo

ELABORACIÓN: Propia.

4.1.3 ¿Qué hacer para implementar de manera correcta el Flujo de Efectivo?



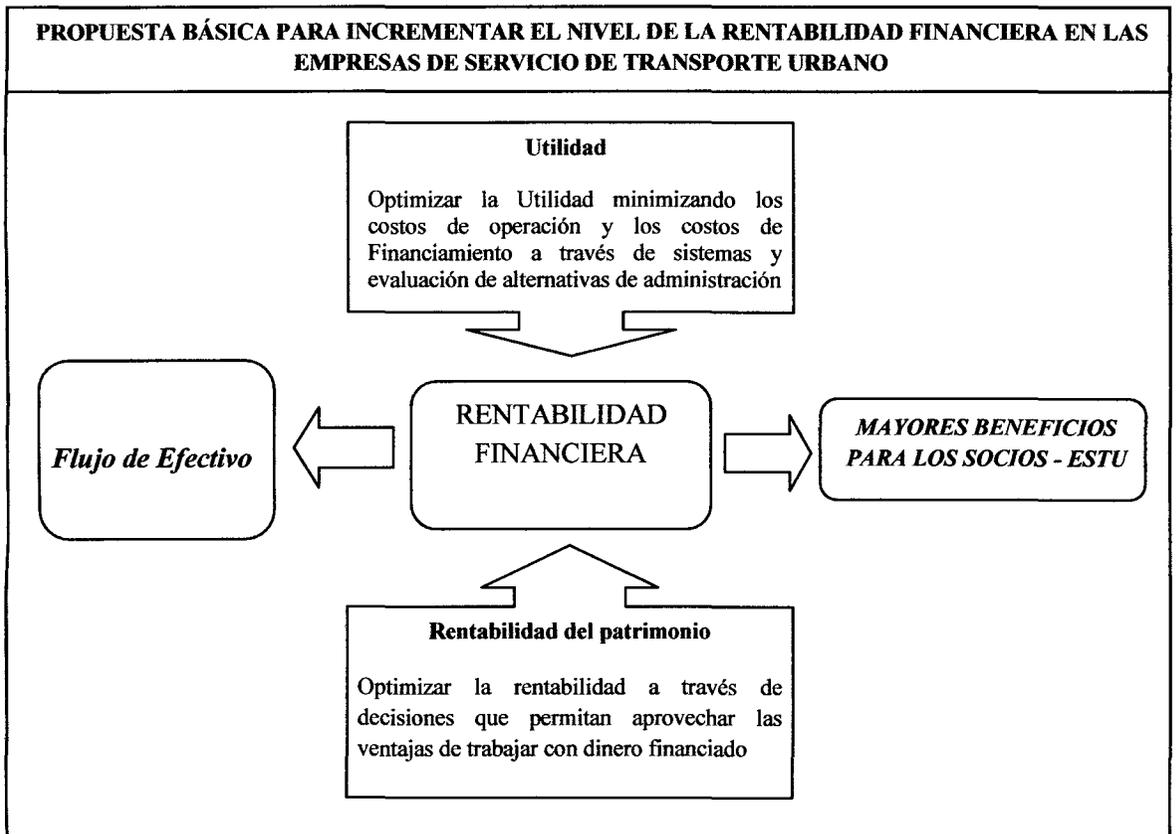
Presentación de pasos implementar un Control Eficiente del Flujo de Efectivo en las ESTU.

FUENTE: Elaboración propia.

4.2. PROPUESTA BÁSICA PARA INCREMENTAR EL NIVEL DE RENTABILIDAD FINANCIERA EN LAS ESTU.

La propuesta básica sobre la rentabilidad financiera está fundamentada en los siguientes factores que permiten a los Gerentes y/o socios de las empresas de servicio de transporte urbano incrementar el nivel de la rentabilidad, que se muestra en el siguiente gráfico.

GRÁFICO N° 28



Presentación de pasos para obtener un mayor nivel de Rentabilidad Financiera en las ESTU.
FUENTE: Elaboración propia.

Estos dos componentes de la Rentabilidad Financiera para las empresas de servicio de transporte urbano, son imprescindibles y por tanto su aplicación obedece para alcanzar los objetivos de cada socio y así mismo de la empresa.

Estos factores se detallan a continuación:

1. Utilidad
2. Rentabilidad

4.2.1. Utilidad.

Los socios de las empresas de servicio de transporte urbano, deben realizar evaluaciones constantes que permitan implementar sistemas que permitan un mejor desempeño del Personal-Vehículo (costos operativos fijos) y negociación del aprovisionamiento del combustible (Costos variables), a si mismo la negociación de gastos financieros en relación con la utilidad bruta y la utilidad neta, es decir

evaluar sistemas de administración que les permita incrementar los niveles de utilidad.

A continuación presentamos un modelo de flujo de caja diario donde se propone cambiar los *pagos diarios* del conductor y el cobrador a *pagos mensuales* donde se observa una cifra que excede en s/. 1500.00 al ingreso mensual anterior.

CUADRO N° 54

DIFERENCIA ENTRE PAGOS DIARIOS Y PAGOS MENSUALES

| Flujo de caja diario por Vehículo R-3 (Tiempo de recorrido: 1:20) | | Flujo de caja diario por Vehículo R-3 (Tiempo de recorrido: 1:20) mínimo 8 vueltas | |
|--|-------|--|-------|
| Total ingresos | 417 | Total ingresos | 417 |
| Servicio prestado a pasajeros | 417 | Servicio prestado a pasajeros | 417 |
| Total egresos | 259,2 | Total egresos | 199,2 |
| Costos fijos | 92 | Costos fijos | 32 |
| Chofer | 40 | Chofer | 0 |
| Cobrador | 20 | Cobrador | 0 |
| Alimentación | 20 | Alimentación | 20 |
| Cotización | 12 | Cotización | 12 |
| Costos variables | 167,2 | Costos variables | 167,2 |
| Petróleo | 152 | Petróleo | 152 |
| Pasadas | 15,2 | Pasadas | 15,2 |
| Ingresos-egresos | 157,8 | Ingresos-egresos | 217,8 |
| Ingreso mensual pagando diario al personal | 3945 | Ingreso pagando al final de cada mes | 5445 |

Modelo de flujo de caja con pagos mensuales de salarios para las ESTU.

FUENTE: elaboración propia.

A si mismo los socios deberán conocer y registrar el comportamiento mensual de sus ingresos con respecto a sus niveles de endeudamiento, para ello se presenta los estados de resultados asumiendo diferentes niveles de financiamiento, esto de acuerdo al grado de riesgo que cada socio esté dispuesto a asumir. (Ver cuadros n° 55 y 56)

CUADRO N° 55

ESTADO DE RESULTADOS PARA UN FINANCIAMIENTO DE S/ 91000.00

| | R ₃ | R ₅ | R ₆ | R ₁₀ | R ₁₂ | R ₁₃ |
|------------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Ventas (2 veh) | 21632 | 20592 | 19760 | 19604 | 18096 | 18096 |
| Costo de ventas | 13499,2 | 12620,4 | 12740,0 | 12448,8 | 12679,2 | 12085,8 |
| UAI | 8132,8 | 7971,6 | 7020,0 | 7155,2 | 5416,8 | 6010,2 |
| Gastos financieros | 3127,9 | 3127,9 | 3127,9 | 3127,9 | 3127,9 | 3127,9 |
| UAI | 5004,9 | 4843,7 | 3892,1 | 4027,3 | 2288,9 | 2882,3 |
| Impuestos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Utilidad Neta M | 5004,9 | 4843,7 | 3892,1 | 4027,3 | 2288,9 | 2882,3 |
| Diario | 192 | 186 | 150 | 155 | 88 | 111 |
| Diferencia | 36,10 | 33,00 | 14,70 | 17,30 | -16,13 | -4,72 |

Modelo de EE.GP trabajando con financiamiento ESTU.

FUENTE: elaboración propia.

CUADRO N° 56

ESTADO DE RESULTADOS PARA UN FINANCIAMIENTO DE S/ 153 400.00

| | R ₃ | R ₅ | R ₆ | R ₁₀ | R ₁₂ | R ₁₃ |
|------------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Ventas (2 veh) | 21632 | 20592 | 19760 | 19604 | 18096 | 18096 |
| Costo de ventas | 13499,2 | 12620,4 | 12740,0 | 12448,8 | 12679,2 | 12085,8 |
| UAI | 8132,8 | 7971,6 | 7020,0 | 7155,2 | 5416,8 | 6010,2 |
| Gastos financieros | 5272,7 | 5272,7 | 5272,7 | 5272,7 | 5272,7 | 5272,7 |
| UAI | 2860,1 | 2698,9 | 1747,3 | 1882,5 | 144,1 | 737,5 |
| Impuestos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Utilidad Neta M | 2860,1 | 2698,9 | 1747,3 | 1882,5 | 144,1 | 737,5 |
| Diario | 110 | 104 | 67 | 72 | 6 | 28 |
| Diferencia | -46,40 | -49,50 | -67,80 | -65,20 | -98,63 | -87,22 |

Modelo de EE.GP trabajando con financiamiento ESTU.

FUENTE: elaboración propia.

También será necesario que los socios conozcan algunos indicadores como el grado de apalancamiento operativo y el grado de apalancamiento financiero, es decir conocer en qué medida el dinero financiado permite incrementar el capital financiado tal como se describe en el siguiente cuadro. (*Ver cuadros n° 57*)

CUADRO N° 57

ANÁLISIS DEL GAO, GAF Y GAC EN LAS ESTU

| | | R ₃ | R ₅ | R ₁₂ | R ₁₃ |
|------------|------------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|
| GAO | | 1,6 | 1,5 | 1,8 | 1,7 |
| GAF | Fin= s/ 91 000 | 1,6 | 1,7 | 2,4 | 2,1 |
| GAC | | 2,6 | 2,5 | 4,2 | 3,5 |
| GAF | Fin= s/ 153 400 | 2,8 | 3,0 | 37,6 | 8,1 |
| GAC | | 4,5 | 4,5 | 67,0 | 13,8 |

Análisis aplicando ambos tipos de Apalancamiento ESTU.

FUENTE: elaboración propia.

Este cuadro refleja que el uso de capital financiado permite incrementar las utilidades, a si mismo es observa mientras más alto sean los ingresos (caso R₃ Y R₅), menor será el riesgo; situación contraria se observa para la R₁₂, que si asumiría una deuda de s/ 153 400 o un mayor apalancamiento financiero, el riesgo es alto por sus ingresos bajos, información que será vital para cada socio de las ESTU.

4.2.2. Rentabilidad patrimonial.

Los socios de las empresas de servicio de transporte urbano, deben tener conocimiento que el uso del capital propio debe ser complementado con uso de financiamiento externo, ya que el primero representa un factor de respaldo y el segundo, representa un incremento en beneficio dentro de un mismo horizonte temporal.

Para ello se llevó a cabo los análisis de Rendimiento de activos (ROA) y del Rendimiento del patrimonio (ROE) haciendo uso del estado de resultados y el balance general, se determinó las ventajas de trabajar con dinero financiado para las empresas objeto de este estudio. Es así que los cuadros reflejan un incremento de ambos indicadores al trabajar con financiamiento para una inversión de s/ 91000 (*cuadro n° 60*), y al trabajar con una inversión de s/153400, el primer indicador (ROE) se verá disminuido a razón de amortizar una deuda mayor y el segundo indicador (ROA) se verá incrementado a razón de tener un mayor ingreso al tener 2 activos, siendo este indicador *mayor* a la TEA, significa que también podría ser factible la segunda opción de inversión. (*Ver cuadro n° 63*)

CUADRO N° 58

BALANCE GENERAL PARA UNA INVERSIÓN DE S/ 91 000.00

| | | | |
|----------------------------|--------------|------------------------------|--------------|
| Capital de trabajo | 2000 | Cuentas x pagar | 0 |
| Total Activo Cte | 2000 | Total Pasivo | 0 |
| Vehículo | 91000 | Capital social | 93000 |
| Total Activo no Cte | 91000 | Total Patrimonio | 93000 |
| Total Activos | 93000 | Total Participaciones | 93000 |

FUENTE: Estado de resultados para cada socio de las ESTU (Ver Anexo 31-A)
Elaboración: propia.

CUADRO N° 59

BALANCE GENERAL TRABAJANDO CON FINANCIAMIENTO

| Capital propio = s/ 91000.00 | | Financiamiento = s/ 91000.00 | |
|------------------------------|---------------|------------------------------|---------------|
| Caja y Bancos | 2000 | Cuentas por pagar | 91000 |
| Total Activo Cte | 2000 | Total Pasivo | 91000 |
| Vehículo 1 | 91000 | Capital social | 93000 |
| Vehículo 2 | 91000 | Total Patrimonio | 93000 |
| Total Activo no Cte | 182000 | Total Participaciones | 184000 |
| Total Activos | 184000 | | |

FUENTE: Estado de resultados para cada socio de las ESTU (Ver Anexo 31-B)
Elaboración: propia.

CUADRO N° 60

CUADRO DE COMPARACION DEL ROA Y ROE SIN/CON FINANCIAMIENTO

| C= 91000.00 | R3 | R5 | R6 | R10 | R12 | R13 |
|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| ROE S/F | 52.47% | 51.43% | 45.29% | 46.16% | 34.95% | 38.78% |
| ROA S/F | 52.47% | 51.43% | 45.29% | 46.16% | 34.95% | 38.78% |
| ROA vs TEA | > | > | > | > | > | > |
| ROE C/F | 64.58% | 62.50% | 50.22% | 51.97% | 29.53% | 37.19% |
| ROA C/F | 53.04% | 51.99% | 45.78% | 46.66% | 35.33% | 39.20% |
| ROA vs TEA | > | > | > | > | > | > |

FUENTE: Estado de resultados para cada socio de las ESTU.
Elaboración: propia.

CUADRO N° 61

BALANCE GENERAL PARA UNA INVERSIÓN DE S/ 153 400.00

| | | | |
|----------------------------|---------------|------------------------------|---------------|
| Caja y bancos | 2000 | Cuentas x pagar | 0 |
| Total Activo Cte | 2000 | Total Pasivo | 0 |
| Vehículo | 153400 | Capital social | 155400 |
| Total Activo no Cte | 153400 | Total Patrimonio | 155400 |
| Total Activos | 155400 | Total participaciones | 155400 |

FUENTE: Estado de resultados para cada socio de las ESTU (Ver Anexo 31-C)
Elaboración: propia.

CUADRO N° 62

BALANCE GENERAL TRABAJANDO CON FINANCIAMIENTO

| Capital propio = s/ 153 400.00 | | Financiamiento = s/ 153 400.00 | |
|--------------------------------|---------------|--------------------------------|---------------|
| Caja y Bancos | 2000 | Cuentas por pagar | 153400 |
| Total Activo Cte | 2000 | Total Pasivo | 153400 |
| Vehículo 1 | 153400 | Capital social | 155400 |
| Vehículo 2 | 153400 | Total Patrimonio | 155400 |
| Total Activo no Cte | 306800 | | |
| Total Activos | 308800 | Total Participaciones | 308800 |

FUENTE: Estado de Resultados para cada socio de las ESTU (Ver Anexo 31-C)
Elaboración: propia.

CUADRO N° 63

CUADRO DE COMPARACION DEL ROA Y ROE SIN/CON FINANCIAMIENTO

| S/ 153400.0 | R3 | R5 | R6 | R10 | R12 | R13 |
|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| ROE S/F | 31.40% | 30.78% | 27.10% | 27.63% | 20.91% | 23.21% |
| ROA S/F | 31.40% | 30.78% | 27.10% | 27.63% | 20.91% | 23.21% |
| ROA vs TEA | > | > | > | > | > | > |
| ROE C/F | 22.09% | 20.84% | 13.49% | 14.54% | 1.11% | 5.69% |
| ROA C/F | 31.60% | 30.98% | 27.28% | 27.81% | 21.05% | 23.36% |
| ROA vs TEA | > | > | > | > | > | > |

FUENTE: Estado de Resultados para cada socio de las ESTU.
Elaboración: propia.

4.2.3 La tasa interna de retorno - TIR

Es la tasa que iguala el valor presente neto (VAN) a cero, la tasa interna de retorno también es conocida como la tasa de rentabilidad producto de la reinversión de los flujos netos de efectivo dentro de la operación propia del negocio y se expresa en porcentaje, metodológicamente la única condición es la Tasa Interna de Retorno sea mayor a la Tasa de Interés ($TIR > i$) aunque estos cálculos sean ajenos o desconocidos para la mayoría de este sector, presento dicho análisis.

Para llevar a cabo el cálculo de estos indicadores se tomó en cuenta el *valor residual* y como tiempo *3 años*, ya que de acuerdo al trabajo de campo es el periodo en el cual las unidades vehiculares necesitan costos de mantenimiento, a si mismo la depreciación hasta este periodo no representa un gasto, después de ello los vehículos necesitan una reinversión.

De acuerdo a esta evaluación los socios de las empresas de servicio de transporte urbano de ruta fija, deben conocer que será necesario considerar el valor residual y el tiempo para obtener valores positivos de estos indicadores, de esta manera se determinará la rentabilidad de la inversión: (*cuadro n° 64 y 65*)

CUADRO N° 64

ANÁLISIS VAN Y TIR TRABAJANDO CON CAPITAL PROPIO

| Inversión = s/ 91000.00 | V _r = s/ 00.00 | | t= 3 años | | | |
|-------------------------|---------------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | R ₃ | R ₅ | R ₆ | R ₁₀ | R ₁₂ | R ₁₃ |
| Ingreso neto diario | 156,4 | 153,3 | 134,6 | 137,6 | 104,17 | 115,58 |
| Ingreso neto anual | 48797 | 47830 | 41995 | 42931 | 32501 | 36061 |
| Inversión | -91000 | -91000 | -91000 | -91000 | -91000 | -91000 |
| Flujo 1er año | 44361 | 43481 | 38177 | 39028 | 29546 | 32783 |
| Flujo 2do año | 40328 | 39529 | 34707 | 35480 | 26860 | 29802 |
| Flujo 3er año | 36662 | 35935 | 31552 | 32255 | 24419 | 27093 |
| VAN | 30350 | 27945 | 13436 | 15764 | -10175 | -1322 |
| TIR | 16% | 15% | 7% | 9% | -6% | -1% |
| TIR vs TEA | > | = | < | < | < | < |

FUENTE: Análisis Financiero de las ESTU.

Elaboración: propia.

CUADRO N° 65

ANÁLISIS VAN Y TIR TRABAJANDO CONSIDERANDO VALOR RESIDUAL

| Inversión = s/ 91000.0 | Vr= s/ 65000 | t= 3 años | | | | |
|------------------------|--------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|
| | | R ₃ | R ₅ | R ₆ | R ₁₀ | R ₁₂ |
| Ingreso neto diario | 156,4 | 153,3 | 134,6 | 137,6 | 104,17 | 115,58 |
| Ingreso neto anual | 48797 | 47830 | 41995 | 42931 | 32501 | 36061 |
| Valor residual | 65000 | 65000 | 65000 | 65000 | 65000 | 65000 |
| Inversión | -91000 | -91000 | -91000 | -91000 | -91000 | -91000 |
| Flujo 1er año | 44361 | 43481 | 38177 | 39028 | 29546 | 32783 |
| Flujo 2do año | 40328 | 39529 | 34707 | 35480 | 26860 | 29802 |
| Flujo 3er año | 85497 | 84771 | 80387 | 81090 | 73254 | 75929 |
| VAN | 79186 | 76781 | 62271 | 64599 | 38661 | 47514 |
| TIR | 34% | 33% | 27% | 28% | 17% | 21% |
| TIR vs TEA | > | > | > | > | > | > |

FUENTE: Análisis Financiero de las ESTU.

Elaboración: propia.

Los socios de ESTU, deben conocer que para un inversión de s/ 91 000.00 y trabajando con un financiamiento de la misma suma, tanto el VAN como el TIR presentan mayores rendimientos. *(Comparando cuadros 65 y 66)*

CUADRO N° 66

ANÁLISIS VAN Y TIR TRABAJANDO CON FINANCIAMIENTO

| Inversión = s/ 91000 | Finan: s/91000 | Vr= s/ 65000 | t= 3 años | | | Cuota Mes: s/3128 |
|----------------------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----------------|-------------------|
| | | | R ₃ | R ₅ | R ₆ | |
| Ingreso neto diario | 192,5 | 186,3 | 149,7 | 154,9 | 88,0 | 110,9 |
| Ingreso neto Mensual | 5004,9 | 4843,7 | 3892,1 | 4027,3 | 2288,94 | 2882,26 |
| Ingreso neto anual | 60059 | 58124 | 46705 | 48328 | 27467 | 34587 |
| Valor residual (65000 x 2) | 130000 | 130000 | 130000 | 130000 | 130000 | 130000 |
| Inversión | -91000 | -91000 | -91000 | -91000 | -91000 | -91000 |
| Flujo 1er año | 54599 | 52840 | 42459 | 43934 | 24970 | 31443 |
| Flujo 2do año | 49635 | 48037 | 38599 | 39940 | 22700 | 28584 |
| Flujo 3er año | 142794 | 141341 | 132761 | 133980 | 118307 | 123657 |
| VAN | 156028 | 151218 | 122820 | 126855 | 74978 | 92684 |
| TIR | 58% | 56% | 45% | 47% | 27% | 34% |
| TIR vs TEA | > | > | > | > | > | > |

FUENTE: Análisis Financiero de las ESTU.

Elaboración: propia.

De la misma manera, para los socios que tienen unidades nuevas o trabajan con vehículos Hyundai County, será conveniente trabajar con financiamiento, es decir al trabajar con 2 vehículos, representa un mismo capital en un mismo horizonte temporal, reflejado por un mayor VAN y TIR.

CUADRO N° 67

ANÁLISIS VAN Y TIR TRABAJANDO PARA UNA INVERSIÓN DE s/ 153 400

| Inversión = s/ 153 400 | Vr= s/ 117 000 | t= 3 años | | | | |
|------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|
| | | R ₃ | R ₅ | R ₆ | R ₁₀ | R ₁₂ |
| Ingreso neto diario | 156,4 | 153,3 | 134,6 | 137,6 | 104,17 | 115,58 |
| Ingreso neto anual | 48797 | 47830 | 41995 | 42931 | 32501 | 36061 |
| Valor residual | 117000 | 117000 | 117000 | 117000 | 117000 | 117000 |
| Inversión | -153400 | -153400 | -153400 | -153400 | -153400 | -153400 |
| Flujo 1er año | 44361 | 43481 | 38177 | 39028 | 29546 | 32783 |
| Flujo 2do año | 40328 | 39529 | 34707 | 35480 | 26860 | 29802 |
| Flujo 3er año | 124566 | 123839 | 119455 | 120159 | 112322 | 114997 |
| VAN | 55854 | 53449 | 38940 | 41267 | 15329 | 24182 |
| TIR | 14% | 14% | 10% | 11% | 4% | 6% |
| TIR vs TEA | < | < | < | < | < | < |

FUENTE: Análisis Financiero de las ESTU.

Elaboración: propia.

CUADRO N° 68

ANÁLISIS VAN Y TIR TRABAJANDO CON FINANCIAMIENTO

| Inversión = s/ 153 400 | Fin: s/153400 | Vr= s/ 117 000 | t= 3 años | Cuota mes: s/ 5273 | | |
|------------------------------|---------------|----------------|-----------|--------------------|----------------|----------------|
| | | | | R ₃ | R ₅ | R ₆ |
| Ingreso neto diario | 110,0 | 103,8 | 67,2 | 72,4 | 5,5 | 28,4 |
| Ingreso neto Mensual | 2860,1 | 2698,9 | 1747,3 | 1882,5 | 144,14 | 737,46 |
| Ingreso neto anual | 34321 | 32387 | 20968 | 22590 | 1730 | 8850 |
| Valor residual (117 000 x 2) | 234000 | 234000 | 234000 | 234000 | 234000 | 234000 |
| Inversión | -153000 | -153000 | -153000 | -153000 | -153000 | -153000 |
| Flujo 1er año | 31201 | 29443 | 19061 | 20536 | 1572 | 8045 |
| Flujo 2do año | 28365 | 26766 | 17329 | 18669 | 1429 | 7314 |
| Flujo 3er año | 201594 | 200140 | 191561 | 192780 | 177107 | 182456 |
| VAN | 108159 | 103349 | 74951 | 78986 | 27109 | 44815 |
| TIR | 23% | 22% | 16% | 17% | 6% | 9% |
| TIR vs TEA | > | > | > | > | < | < |

FUENTE: Análisis Financiero de las ESTU.

Elaboración: propia.

Se determinó que los socios que trabajan con una inversión menor (s/ 91000.00) o vehículos marca Mitsubishi rosa, pueden trabajar con financiamiento de s/ 153400.00 y obtener mayores niveles de rentabilidad. (Cuadro n° 69)

CUADRO N° 69

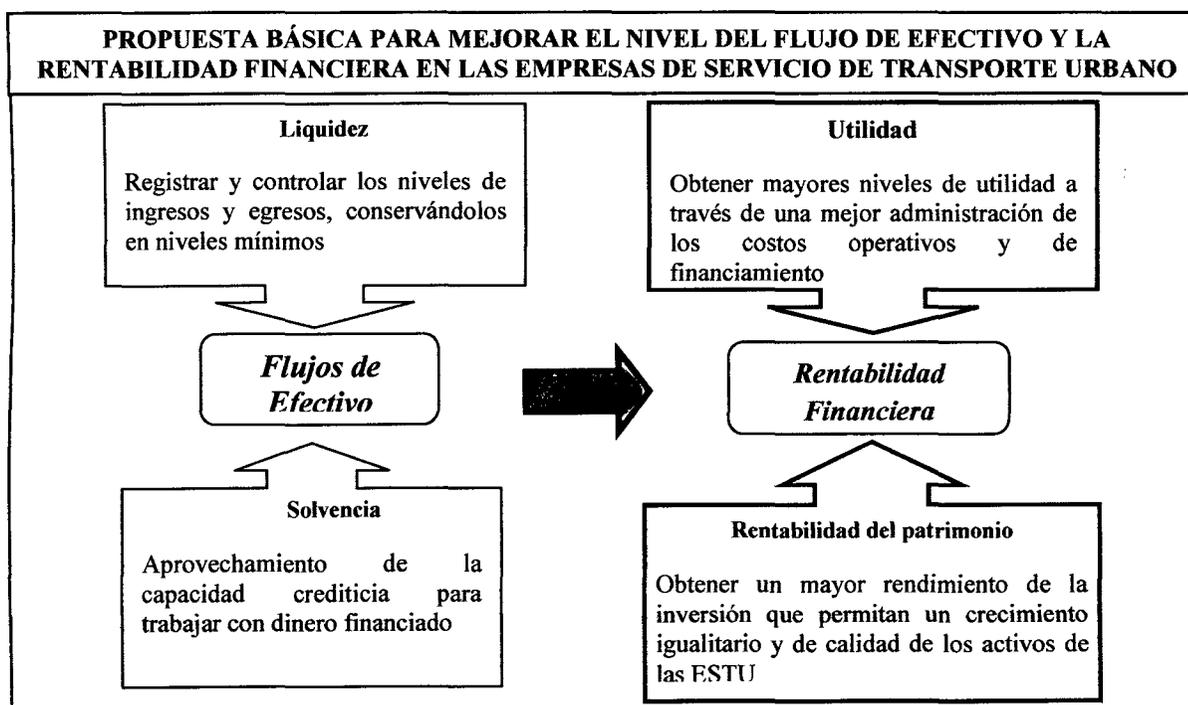
ANÁLISIS VAN Y TIR TRABAJANDO CON FINANCIAMIENTO (I≠F)

| Inversión = s/ 91 000 | Fin: s/153400 | Vr= s/ 117 000 | t= 3 años | Cuota mes: s/ 5273 | | |
|----------------------------------|----------------|----------------|----------------|--------------------|-----------------|-----------------|
| | R ₃ | R ₅ | R ₆ | R ₁₀ | R ₁₂ | R ₁₃ |
| Ingreso neto diario | 110,0 | 103,8 | 67,2 | 72,4 | 5,5 | 28,4 |
| Ingreso neto Mensual | 2860,1 | 2698,9 | 1747,3 | 1882,5 | 144,14 | 737,46 |
| Ingreso neto anual | 34321 | 32387 | 20968 | 22590 | 1730 | 8850 |
| Valor residual (117 000 + 65000) | 182000 | 182000 | 182000 | 182000 | 182000 | 182000 |
| Inversión | -91000 | -91000 | -91000 | -91000 | -91000 | -91000 |
| Flujo 1er año | 31201 | 29443 | 19061 | 20536 | 1572 | 8045 |
| Flujo 2do año | 28365 | 26766 | 17329 | 18669 | 1429 | 7314 |
| Flujo 3er año | 162525 | 161072 | 152493 | 153711 | 138039 | 143388 |
| VAN | 131091 | 126280 | 97883 | 101917 | 50041 | 67747 |
| TIR | 43% | 42% | 32% | 33% | 16% | 22% |
| TIR vs TEA | > | > | > | > | > | > |

FUENTE: Análisis Financiero de las ESTU.

En suma la propuesta básica de Flujo de Efectivo y Rentabilidad Financiera para los socios de las empresas de transporte urbano se muestra en el siguiente gráfico.

GRÁFICO N° 29



Presentación de pasos implementar un Control Eficiente del Flujo de Efectivo en las ESTU.

FUENTE: Elaboración propia.

Para lograr un mayor rendimiento y un mayor valor de la empresa se debe administrar el Flujo de efectivo direccionando los egresos hacia los costos de operaciones y costos de financiamiento, conservando la liquidez en niveles mínimos (en este caso s/ 500 mensuales) y aprovechando la solvencia para obtener financiamiento a largo plazo, esto permitirá recuperar la inversión y obtener mayor utilidad en menor tiempo, evidentemente las empresas con mayores ingresos obtendrán mayores beneficios caso de las R₃, R₅, R₆, R₁₀ y en menor tiempo, caso contrario las empresas con menores empresas caso R₁₂,R₁₃, necesitan mayor tiempo para recuperar su inversión, dicho comportamiento para diferentes capitales invertidos (*cuadros n° 67 y 68*)

CUADRO N° 70

NIVEL MÍNIMO DE CAJA Y NIVEL MÁXIMO DE DEUDA CF: S/ 91000.00

| | R ₃ | R ₅ | R ₆ | R ₁₀ | R ₁₂ | R ₁₃ |
|-----------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Utilidad Neta Mensual | 8132,8 | 7971,6 | 7020 | 7155,2 | 5416,84 | 6010,16 |
| Saldo caja | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 |
| Amortización mensual | 7632,8 | 7471,6 | 6520 | 6655,2 | 4916,84 | 5510,16 |
| Capital/Deuda | 91000 | 91000 | 91000 | 91000 | 91000 | 91000 |
| Tasa (i) mensual | 0,012 | 0,012 | 0,012 | 0,012 | 0,012 | 0,012 |
| Tasa (i) anual | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 |
| Tiempo meses | 12,9 | 13,2 | 15,4 | 15,0 | 21,1 | 18,5 |
| Tiempo años | 1 año 1 mes | 1 año 2 mes | 1 año 4 mes | 1 año 3 mes | 1 año 11mes | 1 año 7mes |

FUENTE: Análisis Financiero de las ESTU.

Elaboración: propia.

CUADRO N° 71

NIVEL MÍNIMO DE CAJA Y NIVEL MÁXIMO DE DEUDA CF: S/ 153 400.00

| | R ₃ | R ₅ | R ₆ | R ₁₀ | R ₁₂ | R ₁₃ |
|-----------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Utilidad Neta Mensual | 8132,8 | 7971,6 | 7020 | 7155,2 | 5416,84 | 6010,16 |
| Saldo caja | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 |
| Amortización mensual | 7632,8 | 7471,6 | 6520 | 6655,2 | 4916,84 | 5510,16 |
| Capital/Deuda | 153400 | 153400 | 153400 | 153400 | 153400 | 153400 |
| Tasa (i) mensual | 0,012 | 0,012 | 0,012 | 0,012 | 0,012 | 0,012 |
| Tasa (i) anual | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 |
| Tiempo meses | 23 | 24 | 28 | 27 | 39 | 34 |
| Tiempo años | 1 año 11 mes | 2 años | 2 año 4 mes | 2 año 3 mes | 3 año 3 mes | 2 año 10 mes |

FUENTE: Análisis Financiero de las ESTU.

Elaboración: propia.

CONCLUSIONES

1. El desconocimiento de los indicadores a calcular y los cálculos erróneos de los *flujos de efectivo para actividades de operación* determinan los bajos niveles de ingreso totales mensuales de los socios de las ESTU lo que explica sus bajos niveles de utilidad; conclusión que afirmamos respaldado por las validaciones realizadas dimensión por dimensión, prueba estadística de independencia Chi-cuadrado de Pearson con valor promedio, ($\chi^2= 21.882$, con significancia 0.00 ($P<0.05$)) y estadístico Razón de verosimilitudes con valor promedio ($R^2=22.220$, con significancia 0.00 ($P<0.05$)) y Gl. 4. (Cuadro N° 34 y 37).

Justificando validez de la (H_1), que bajo *las medidas direccionales de asociación y de concordancia* entre el (X_1) y (Y_1) concluimos que existe dependencia *moderada* de la variable dependiente, ya que el coeficiente *D de somers* que es la medida de concordancia que refuerza la asociación de datos ordinales, indica que la concordancia no es simétrica y tiene un valor *promedio* de 0.351 con significancia 0.00 ($P<0.05$), dicha conclusión se refuerza con el resultado de las medidas simétricas de *Tau-b de Kendall* que tiene un *valor promedio* de 0.358 con sig. 0.000 ($P<0.05$) y el valor de la medida simétrica *Gamma* que excluye los casos que presentan la misma puntuación en las dos variables, donde se obtuvo una *asociación fuerte* con un *valor promedio* de 0.558 con sig. 0.000 ($P<0.05$) y es significativa a cualquier nivel, pues el error típico asintótico es 0,132; por tanto difiere significativamente de 0 para cualquier nivel de significación. Al tener valores positivos la asociación adoptará una característica directa y en promedio total una *asociación moderada*, por tanto se acepta H_1 concluyendo que:

H_1 : *La administración eficiente del flujo de actividades de operación* desarrollada por los socios de las empresas de servicio de transporte urbano incrementará los niveles de *utilidad mensual* de las mismas”

En cuanto al grado de dependencia se encontró que el valor de correlación es bajo, por tanto concluimos que la *utilidad mensual* depende de los *flujos para actividades de operación*, pero también de otros factores (dimensiones), ello debido a los resultados obtenidos por la medida de correlación de Spearman que nos da un *valor promedio* de

0.384 con sig. 0.034 ($P < 0.05$), y es significativa a cualquier nivel, pues el error típico asintótico es 0,117; por tanto difiere significativamente de 0 para cualquier nivel de significación, entonces se acepta la hipótesis alterna H_1 :

H_1 : “Existe correlación entre el *flujo de efectivo para actividades de operación* y *los niveles de utilidad mensual* de las empresas de servicio de transporte urbano de ruta fija”.

En consecuencia; estadísticamente queda demostrado que los indicadores de *cálculos errados* y *desconocimiento exacto* del flujo de efectivo para actividades de operación influyen significativamente en los indicadores de bajos niveles de utilidad, validándose de esta manera la primera hipótesis específica (H_1), que:

H_1 : “La *administración del flujo de efectivo para actividades de operaciones* desarrollada por los socios de las empresas de servicio de transporte urbano *influye en los niveles de utilidad que éstas obtienen*”.

2. El desconocimiento de los indicadores a calcular y los niveles por debajo de lo óptimo de los *flujos de efectivo para actividades de financiamiento* determinan los bajos niveles de rendimiento de la *rentabilidad del patrimonio* de la mayoría de los socios, ello resultado de obtener bajos niveles de rendimiento en el valor agregado y el cálculo erróneo o desconocimiento del tiempo de recuperación del capital invertido, conclusión que afirmamos respaldado con las validaciones de *dimensión por dimensión* con resultado de la prueba estadística de independencia Chi-cuadrado de Pearson con *valor promedio*, ($\chi^2 = 15.359$, con significancia 0.009 ($P < 0.05$)) y estadístico Razón de verosimilitudes con *valor promedio* ($R^2 = 18.632$, con significancia 0.005 ($P < 0.05$)) y Gl. 4. (ver cuadro N° 43 y 46).

Justificando la validez de la (H_2), que bajo *las medidas direccionales de asociación y de concordancia* entre el (X_2) y (Y_2) concluimos que existe dependencia moderada de la variable dependiente, ya que el coeficiente *D de somers* que es la medida de concordancia que refuerza la asociación de datos ordinales, indica que la concordancia no es simétrica y tiene un *valor promedio* de 0.345 con significancia 0.00 ($P < 0.05$), Para ello se tomó en cuenta sólo el valor de la dimensión positiva (+), es decir el que corresponde a *Rentas* ($X_{2,1}$) y *Valor Económico Agregado* ($Y_{2,1}$), debido a que las dimensiones de *Interés* ($X_{2,2}$) y *Tasa Interna de Retorno* ($Y_{2,2}$) presenta la direccionalidad negativa (-) así como la correlación inversa. Dicha conclusión se refuerza con el resultado de las medidas

simétricas de *Tau-b de Kendall* que tiene un *valor promedio* de 0.346 con *sig.* 0.000 ($P<0.05$) y el valor de la medida simétrica *Gamma* que excluye los casos que presentan la misma puntuación en las dos variables, se obtuvo una *asociación fuerte* con un *valor promedio* de 0.588 con *sig.* 0.000 ($P<0.05$) y es significativa a cualquier nivel, pues el error típico asintótico es 0,132; por tanto difiere significativamente de 0 para cualquier nivel de significación. Al tener valores positivos la asociación adoptará una característica directa y en promedio total una *asociación moderada*, por tanto se acepta H_2 concluyendo que:

H_2 : “La administración eficiente del *flujo de actividades de financiamiento* desarrollada por los socios de las empresas de servicio de transporte urbano *incrementará los niveles de rentabilidad del patrimonio* de las mismas”.

En cuanto al grado de dependencia se encontró que el valor de correlación es bajo, por tanto concluimos que la *rentabilidad del patrimonio* depende de los *flujos para actividades de financiamiento*, pero también de otros factores (dimensiones), ello debido a los resultados obtenidos por la medida de correlación de Spearman que nos da un *valor promedio* de 0.370 con *sig.* 0.001 ($P<0.05$), y es significativa a cualquier nivel, pues el error típico asintótico es 0,092; por tanto difiere significativamente de 0 para cualquier nivel de significación, entonces se acepta la hipótesis alterna H_2 :

H_2 : “Existe correlación entre el *flujo de efectivo para actividades de financiamiento* y la *rentabilidad del patrimonio* en las empresas de servicio de transporte urbano”.

En consecuencia; estadísticamente queda demostrado que los indicadores de cálculos errados y desconocimiento exacto del flujo de efectivo para actividades de financiamiento influyen significativamente en los indicadores de bajos niveles rentabilidad del patrimonio, validándose de esta manera la segunda hipótesis específica (H_2), que:

H_2 : “La administración del *Flujo de Efectivo para actividades de financiamiento* desarrollada por los socios de las empresas de servicio de transporte urbano *influye en el rendimiento de la rentabilidad del patrimonio*” que éstas obtienen.

3. La *prueba log lineal* procedimiento que percibe fundamentalmente la simplificación del modelo saturado a través de la eliminación jerárquica de términos en fases sucesivas y se buscó que los valores significativos sean *mayores de 0.05*, significado que este modelo ajusta perfectamente las frecuencias observadas por lo que es altamente verosímil, nos da el estadístico Chi-cuadrado ($\chi^2=43.102$, con probabilidad de 0.951) y estadístico de máxima verosimilitud de Pearson ($L^2=52.024$, con probabilidad de 0.759) y 60 G.l. (*cuadro N° 45 del Anexo N° 12*), de los ítem representativos de flujo de efectivo y rentabilidad financiera, nos permitió afirmar que nos permite tomar decisiones de afirmar que existe evidencias significativas estadísticamente, e inferir que el cálculo erróneo y el desconocimiento de sus ingresos y el direccionamiento de los egresos, refleja una administración ineficiente del flujo de efectivo en la mayoría de los socios, y ello influye significativamente en los niveles bajos de rentabilidad financiera.

En consecuencia; estadísticamente queda demostrado que a razón del desconocimiento o cálculo erróneo de los componentes del flujo de efectivo, esta situación tendrá efecto en la baja rentabilidad financiera, validándose de esta manera la tercera hipótesis específica (H_g), que: “La administración del flujo de efectivo desarrollada por los socios de las ESTU con ruta fija en la ciudad de Ayacucho influye directa y significativamente en el nivel de rentabilidad financiera que éstas obtienen”

Finalmente, se logró los objetivos propuestos en la investigación, por las siguientes razones. El resultado del trabajo de campo nos permitió analizar, interpretar, contrastar y concluir que la administración del flujo de efectivo que llevan a cabo los socios de empresas de servicio de transporte urbano es de manera empírica, sin uso de instrumentos de control como el flujo de caja, estados financieros y el balance general, lo cual influye en los bajos niveles de rentabilidad financiera.

SUGERENCIAS

1. Los socios de las empresas de servicio de transporte urbano deben de utilizar instrumentos que les permita conocer o llevar cabo cálculos más próximos de la administración de sus flujos de efectivo para actividades de operación, tales como: los niveles de egresos, la identificación de costos fijos y costos variables, y la evaluación respectiva de las fortalezas y debilidades de la administración actual y el efecto en los niveles de utilidad.

2. Los socios de las empresas de servicio de transporte urbano deben de utilizar instrumentos que les permita conocer o llevar cabo cálculos más próximos de la administración de sus flujos de efectivo para actividades de financiamiento, tales como: capacidad de pago, análisis de niveles mínimos y máximos de deuda, conocer y registrar las diferentes tasas de interés e identificar a las entidades financieras con el cual se pueda establecer relaciones estratégicas; a fin de que posibilite incrementar los niveles de rentabilidad, a través de incremento del valor del patrimonio de los socios y a sí mismo conocer y establecer el tiempo de recuperación del capital invertido.

Por ello, es necesario establecer un programa de capacitación a los socios en el uso de herramientas financieras básicas como: el flujo de caja, estado de resultados, etc. que les permita conocer, controlar y administrar los niveles de liquidez y solvencia, es decir administrando eficientemente el flujo de efectivo a fin de lograr incrementar los niveles de rentabilidad Financiera.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. **Tanaka Nakasone, Gustavo. (2001)** – *“Análisis de Estados Financieros para la Toma de Decisiones”* – PUCP Lima, Perú Fondo Editorial.
2. **Flores Soria, Jaime. (2008)** – *“Finanzas Aplicadas a la Gestión Empresarial”* Lima, Perú Editor CECOF.
3. **Coleman, Alan B.** – *“Responsabilidades del Gerente Financiero”* – Textos ESAN.
4. **Chiavenato, Idalberto**– *“Introducción a la Teoría General de la Administración”* Séptima Edición.
5. **Chiavenato, Idalberto** – *“Administración proceso Administrativo”* Decimotercera Edición.
6. **Van Horner, James y Wachowlvz Jr, Jhon M. (2010)** – *“Administración Financiera”* México - Décimo tercera edición Pearson Educación.
7. **Requena, Sixto. (1982)** – *“Matemática Aplicada a los negocios”* Lima, Perú Edición Carmen Rey.
8. **Sánchez Ballesta, Juan Pedro.(2002)** - *"Análisis de Rentabilidad de la empresa"* (En línea) www.5campus.com/leccion/anarenta
9. **Arotoma C, Sixto. (2007)** – *“Tesis de grado y Metodología de Investigación en Organizaciones, Mercado y Sociedad, Teoría y Práctica”* Segunda Edición.
10. **González, Efraín y Lévano Castro, Cecilia (1998)** – *“El Ajuste Estructural en las regiones del PERÚ: Producción, Empleo, Distribución y Papel del Estado”* Plan de tesis IEP
11. **Aronés Jara, Rony R.-** *“Comportamiento y satisfacción de los usuarios de Servicio de Transporte Interprovincial Ayacucho”* Tesis, Biblioteca FCEAC.
12. **Campos Yancee, Máximo y Alarcón, Nelva (2005)** - *“Impacto del Rendimiento económico en la comercialización de combustibles para automotores en la provincia de Huamanga 2001-2002”* Tesis, Biblioteca FCEAC.
13. **Andia C, Yoni (2010)** - *“El efecto de la Inteligencia Emocional en el desempeño laboral de los Artesanos”* Tesis EFPAE, FCEAC
14. **Ketelhohn, Wemer y José Main.** *“Decisiones de Inversión en la empresa”* P.39
15. **García Cribilleros, Esperanza (2011)** – *“Análisis descriptivo de variables cuantitativos”* PDF Libro virtual

16. **Fuentes Fuentes, María del Mar y Hurtado Torres, Nuria Esther** – *“Variables críticas en la medición del desempeño en Empresas con implantación de la Gestión de la calidad total”*. XI Congreso Nacional de ACEDE, PDF Libro virtual
17. **Universidad Tecnológica de El Salvador** – Texto de la *“Matrices de Variables”* PDF Libro Virtual, Fuente www.biblioteca.utec.edu.sv
18. **Weston, J. Fred y Copeland, Thomas.** – *“Apalancamiento financiero”*.
19. **Higuerey Gómez, Ángel. (2006)** – *“Apalancamiento”* Texto publicado para Universidad de los Andes Trujillo
20. **Devoto, Renzo y Núñez, Manuel. (2001)** – *“Matemáticas Financieras: Un enfoque para toma de decisiones”* Texto publicado para la Universidad Católica de Valparaiso
21. **Celina Oviedo, Heidi y Campo Arias, Adalberto** *“Aproximación al uso del coeficiente alfa de Cronbach”*- Colombia.
22. **Kiyosaki, Robert (1999)** – *“El Cuadrante del Flujo del Dinero”* Edición Time & Money Network Editions
23. **Definición de flujo de efectivo** – *“<http://definicion.de/flujo-de-efectivo/>”*.
24. **Ruiz Bolívar, Carlos Profesor Titular UPEL / PIDE** – *“Texto Confiabilidad”* Texto virtual del Programa Interinstitucional Doctorado en Educación
25. **Silva Siesquén, Irene Maricela** – *“Metodología de la Investigación- ULADECH”* Publicación virtual Libro PDF
26. **Gonzales Ramírez, Byron Humberto** – *“Escalas de Medición en Estadística”*
27. **Mejía Mejía, Elías (2005)** - *“Metodología de la Investigación Científica”* Textos para la Maestría en Educación de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN
CRISTOBAL DE HUAMANGA
BIBLIOTECA**

ANEXOS

ANEXO N° 01
MATRIZ DE CONSISTENCIA
EL PAPEL DEL FLUJO DE EFECTIVO EN LA RENTABILIDAD FINANCIERA DE ESTU.

| PROBLEMA | OBJETIVOS | HIPÓTESIS | VARIABLES E INDICADORES | METODOLOGIA |
|---|---|---|---|--|
| <p style="text-align: center;">PROBLEMA GENERAL</p> <p>¿La Administración del Flujo de Efectivo influye en la baja Rentabilidad Financiera de las Empresas de Servicio de Transporte Urbano en la ciudad de Ayacucho?</p> <p style="text-align: center;">PROBLEMAS ESPECÍFICOS</p> <p>a) ¿La Administración del <i>Flujo de Efectivo para actividades de Operaciones</i> influye en la baja <i>Utilidad</i> de dichas empresas?</p> <p>b) ¿La Administración del <i>Flujo de Efectivo</i> para actividades de <i>Financiamiento</i> influye en baja <i>Rentabilidad</i> de dichas empresas?</p> | <p style="text-align: center;">OBJETIVO GENERAL</p> <p>Determinar si la administración del Flujo de Efectivo influye en la baja Rentabilidad Financiera de las Empresas de Servicio de Transporte Urbano en la ciudad de Ayacucho.</p> <p style="text-align: center;">OBJETIVOS ESPECÍFICOS</p> <p>a) Determinar si la Administración del <i>Flujo de Efectivo para actividades de Operaciones</i> influye en la baja <i>Utilidad</i> de dichas empresas.</p> <p>b) Determinar si la Administración del <i>Flujo de Efectivo</i> para actividades de <i>Financiamiento</i> influye en la baja <i>Rentabilidad</i> de dichas empresas.</p> | <p style="text-align: center;">HIPÓTESIS GENERAL</p> <p>La administración del Flujo de Efectivo en las ESTU en la ciudad de Ayacucho, influye en la Rentabilidad Financiera que éstas obtienen.</p> <p style="text-align: center;">HIPÓTESIS ESPECÍFICOS</p> <p>a) La administración del <i>Flujo de Efectivo para actividades de Operaciones</i> influye en la <i>Utilidad</i> de dichas empresas.</p> <p>b) La administración del <i>Flujo de Efectivo para actividades de Financiamiento</i> influye en la <i>Rentabilidad</i> de dichas empresas.</p> | <p style="text-align: center;"><u>INDEPENDIENTE (X)</u></p> <p style="text-align: center;">FLUJO DE EFECTIVO (CASH FLOW)</p> <p style="text-align: center;"><u>DEPENDIENTE (Y)</u></p> <p style="text-align: center;">RENTABILIDAD FINANCIERA</p> <p style="text-align: center;"><u>INDICADORES:</u></p> <p>V. Independiente</p> <p>FLUJO DE EFECTIVO</p> <p>a) F. Efectivo Act. de Operación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Costos operativos • Costos de financiamiento <p>b) F. Efec. Act. de Financiamiento</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rentas • Interés <p>V. Dependiente</p> <p>RENTABILIDAD FINANCIERA</p> <p>a) Utilidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utilidad Bruta • Utilidad Neta <p>b) Rentabilidad del Patrimonio</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valor Económico Agregado Positivo • Tasa Interna de Retorno | <p style="text-align: center;">UNIVERSO</p> <p>18 Empresas de Servicio de Transporte Urbano - Ayacucho</p> <p style="text-align: center;">POBLACIÓN</p> <p>El objetivo de la investigación se aplicara criterios de inclusión y exclusión, seleccionados mediante juicio personal, de esta manera tomando como referencia características homogéneas, a los socios de las empresas con más antigüedad, modernidad de los vehículos y a las empresas con mayor ingreso en dicho sector.</p> <p style="text-align: center;">MUESTRA</p> <p>Serán encuestados un total 77 socios.</p> <p style="text-align: center;">DISEÑO METODÓLOGICO</p> <p><u>TIPO DE INVESTIGACION</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Aplicada. <p><u>NIVEL DE INVESTIGACION</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Exploratoria. ➤ Descriptivo. ➤ Correlacional. ➤ Explicativo. <p><u>MÉTODO DE INVESTIGACIÓN</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Cuantitativo. ➤ Cualitativo. ➤ Descriptivo. ➤ Analítico. ➤ Histórico. ➤ Transversal <p><u>DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN</u></p> <p>La investigación se realizó en base a objetivos y el enfoque correlacional, este último a razón de asociar y determinar la relación entre las variables de estudio.</p> <p><u>TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Encuesta dirigida. <p><u>INSTRUMENTOS</u></p> <p>Recolección De Datos.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Cuestionario tipo Respuesta Múltiple Cerrada dirigida ➤ Observación. ➤ Experimentación. <p>Procesamiento De Datos.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Prueba estadística: Cuadros y gráficos estadísticos. ➤ Utilización del procesador computarizado: SPSS v.19, <i>técnica estadística del Análisis Log-Linear/modelo saturado</i> y el método de <i>estadísticos descriptivos</i>. ➤ Métodos de Validación. |

**ANEXO 02
OPERACIONALIZACION DE LAS VARIABLES:**

| Variable | Tipo de variable | Operacionalización | Categorización Dimensión | Definición | Indicador | Nivel de medición | Unidad de medida | Índice | ITEM |
|--------------------------------|------------------|---|--|---|--|---------------------|------------------------|---|------------|
| Flujo de Efectivo | Cuantitativa | Forma como se mantiene los niveles mínimos de Liquidez y el aprovechamiento de la Solvencia (Endeudamiento) para maximizar la inversión | - Flujo de Efectivo para Actividades de Operación | Es la capacidad de una empresa de contar sólo con los recursos necesarios para mantener la operatividad técnica | - Promedio de Egresos x día para actividades de Operación. - Promedio de Egresos para reembolsos de préstamos | DE RAZÓN | - Q soles | - Índice de Liquidez. | Item 1 |
| | | | - Flujo de Efectivo para Actividades de Financiamiento | Capacidad de una empresa de obtener financiamiento y la utilidad generada por cada sol financiado | -Promedio máximo de deuda - Porcentaje de Tasa de interés | | - Q soles | - Índice de pago para reembolsos mensuales. | Item 2 y 3 |
| | | | | | | | - Q máxima | -Índice de Pago | Item 4 |
| | | | | | | | - % por monto y tiempo | -Índice de tasa de interés | Item 5 |
| RENTABILIDAD FINANCIERA | Cuantitativa | Es la medida del Beneficio Neto frente a los fondos propios (Capital+Reservas) | Maximización de la Utilidad. | Control Eficiente de los costos operativos y Gastos Financieros | - Promedio de Ingresos - Egresos x día. - Promedio de Utilidad Neta | DE RAZÓN | - Q soles. | -Índice de utilidad Bruta. | Item 6, |
| | | | Maximización Rentabilidad | La Maximización de la unidad monetaria invertida e incremento del valor del Activo. | - Porcentaje de incremento - Porcentaje de tasa de interna de retorno capital invertido | | - Q soles | -Índice de ingresos Netos | Item 7 y 8 |
| | | | | | | | - % | -Índice de incremento de la utilidad | Item 9 |
| | | | | | | | - % | -Índice de tasa de Retorno | Item 10 |

ANEXO 03

MARIZ DE VARIABLES

| | |
|---|--|
| TEMA: | El papel del Flujo de efectivo en la Rentabilidad financiera de las empresas de servicio de transporte urbano con ruta fija en la ciudad de Ayacucho |
| ENUNCIADO: | ¿De qué manera la Administración del Flujo de Efectivo incide en la ineficiente Rentabilidad Financiera de las Empresas de Servicio de Transporte Urbano en la ciudad de Ayacucho? |
| VI: Flujo de Efectivo | VD: Rentabilidad Financiera |
| X : Flujo de Efectivo | Y: Rentabilidad Financiera |
| X₁: Flujos de efectivo para actividades de operación | Y₁: Utilidad |
| X₁₁: Costos operativos | Y₁₁: Utilidad bruta |
| X₁₂: Costos de financiamiento | Y₁₂: Utilidad neta |
| X₂: Flujo de Efectivo actividades de financiamiento | Y₂: Rentabilidad del patrimonio |
| X₂₁: Rentas | Y₂₁: Valor económico agregado |
| X₂₂: Interés | Y₂₂: Tasa interna de retorno |
| Problemas | |
| 1. ¿La Administración del Flujo de Efectivo para actividades de Operaciones incide en la baja Utilidad de dichas empresas? | |
| 2. ¿La Administración del Flujo de Efectivo para actividades de Financiamiento incide en la baja Rentabilidad de dichas empresas? | |

ANEXO 04

Escuela De Formación Profesional De Administración De Empresas

Sr. (es) miembro de la Empresa, solicito a Usted su colaboración, respondiendo el cuestionario siguiente con un aspa (X) el número de prioridades que se acerca a su realidad laboral, gracias.

Datos generales del trabajador

| | | | |
|--------------------------------|---|------|---|
| Ruta n°: | | | |
| Año de Ingreso a la empresa: | | | |
| Nº de vehículos en la empresa: | 1 | 2 | 3 |
| Marca: | | Año: | |
| Marca: | | Año: | |

Considera que un vehículo nuevo trabajaría sin fallar:

- a) 2 año b) 3 años c) 4 años d) 5 años e) desconozco

CUESTIONARIO DE EVALUACIÓN PARA LOS SOCIOS DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO AYACUCHO

1. Por Vehículo, los Egresos (Gastos) diarios en Combustible, personal, alimentación, etc. es la suma de:

- a. De 220 a 240 soles. b. De 241 a 260 soles c. De 261 a 280 soles
d. De 281 a más. e. Desconozco exactamente.

2. Por Vehículo, la suma máxima mensual que DESTINA al pago de deudas a entidades Financieras u otros, por dinero invertido en su vehículo (s) es:

- a. De 100 a 1000 soles. b. De 1001 a 2000 soles. c. De 2001 a 3000 soles.
d. De 3001 a más. e. No tengo deuda.

3. Como Empresa, de acuerdo a sus cálculos puede asumir una DEUDA máxima mensual de:

- a. De 2500 a 5000 soles. b. De 5001 a 8500 soles. c. De 8501 a 12000 soles.
d. De 12000 a más. e. Desconozco exactamente.

4. Por Vehículo, la suma máxima de DEUDA MENSUAL que se puede asumir es:

- a. De 1500 a 2300 soles. b. De 2301 a 3200 soles. c. De 3201 a 4000 soles.
d. De 4001 a más. e. Desconozco exactamente.

5. Si usted trabajó(a) con PRÉSTAMOS, especifique la tasa de interés mensual que se le cobró (a):

- a. De 1.1% a 1.3% b. De 1.4% a 1.6% c. De 1.7% a 1.8%
d. De 1.9% a más. e. Desconozco las tasas de interés.

6. Por vehículo, los ingresos Mensuales Brutos (Sin descontar los gastos) son:

- a. De 7500 a 8500 soles. b. De 8501 a 9500 soles. c. De 9501 a 11500 soles.
d. De 11501 a más. e. Desconozco exactamente.

7. Por vehículo, la ganancia neta o líquido mensual (quitando los gastos) son:

- a. De 1500 a 2500 soles. b. De 2501 a 3200 soles. c. De 3201 a 4000 soles.
d. De 4001 a más. e. Desconozco exactamente.

8. Como Empresa, la ganancia neta o líquido mensual (quitando los gastos) es:

- a. De 3000 a 5000 soles. b. De 5001 a 8000 soles. c. De 8001 a 11000 soles.
d. De 11001 a más. e. Desconozco exactamente.

9. Trabajando con deuda o financiamiento, además de trabajar con capital propio, cree usted que el financiamiento incrementaría la utilidad en un:

- a. Entre 10% a 20%. b. Entre 21% a 30%. c. Entre 31% a 40%.
d. Entre 41% a más. e. Desconozco/Indiferente.

10. Con un Vehículo PROPIO (NUEVO) sin venderlo, el tiempo en el que se recupera la inversión es:

- a. Entre el 1ero y 2do año. b. Entre el 2do y 3er año. c. Entre el 3er y 4to año.
d. De 4 años a más. e. Desconozco exactamente.

Gracias por su colaboración...

ANEXO N° 05

UNIVERSIDAD NACIONAL DE
SAN CRISTOBAL DE HUAMANGA
ESCUELA DE ADMINISTRACION DE
EMPRESAS

EL PAPEL DEL FLUJO DE EFECTIVO EN
LA RENTABILIDAD FINANCIERA DEL
TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD
DE AYACUCHO

JUICIO DE EXPERTOS

| Criterios de evaluación |
|-------------------------|
| 1. COHERENCIA |
| 2. RELEVANCIA |
| 3. CLARIDAD |

| Leyenda para valoración |
|-------------------------|
| 3 = Regular |
| 4 = Bueno |
| 5 = Muy bueno |

CUESTIONARIO DE EVALUACION DEL NIVEL DEL FLUJO DE EFECTIVO Y LA RENTABILIDAD

1. Por Vehículo, los Egresos (Gastos) diarios en Combustible, personal, alimentación, etc. es la suma de:

- a. De 220 a 240 soles. b. De 241 a 260 soles c. De 261 a 280 soles
d. De 281 a más. e. Desconozco exactamente.

| CRITERIOS | Puntos |
|------------|--------|
| Coherencia | |
| Relevancia | |
| Claridad | |

2. Por Vehículo, la suma máxima mensual que DESTINA al pago de deudas a entidades Financieras u otros, por dinero invertido en su vehículo (s) es:

- a. De 100 a 1000 soles. b. De 1001 a 2000 soles. c. De 2001 a 3000 soles.
d. De 3001 a más. e. No tengo deuda.

| CRITERIOS | Puntos |
|------------|--------|
| Coherencia | |
| Relevancia | |
| Claridad | |

3. Como Empresa, de acuerdo a sus cálculos puede asumir una DEUDA máxima mensual de:

- a. De 2500 a 5000 soles. b. De 5001 a 8500 soles. c. De 8501 a 12000 soles.
d. De 12000 a más. e. Desconozco exactamente.

| CRITERIOS | Puntos |
|------------|--------|
| Coherencia | |
| Relevancia | |
| Claridad | |

4. Por Vehículo, la suma máxima de DEUDA MENSUAL que se puede asumir es:

- a. De 1500 a 2300 soles. b. De 2301 a 3200 soles. c. De 3201 a 4000 soles.
d. De 4001 a más. e. Desconozco exactamente.

| CRITERIOS | Puntos |
|------------|--------|
| Coherencia | |
| Relevancia | |
| Claridad | |

5. Si usted trabajó(a) con PRÉSTAMOS, especifique la tasa de interés mensual que se le cobró (a):

- a. De 1.1% a 1.3% b. De 1.4% a 1.6% c. De 1.7% a 1.8%
 d. De 1.9% a más. e. Desconozco las tasas de interés.

| CRITERIOS | Puntos |
|------------|--------|
| Coherencia | |
| Relevancia | |
| Claridad | |

6. Por vehículo, los ingresos Mensuales Brutos (Sin descontar los gastos) son:

- a. De 7500 a 8500 soles. b. De 8501 a 9500 soles. c. De 9501 a 11500 soles.
 d. De 11501 a más. e. Desconozco exactamente.

| CRITERIOS | Puntos |
|------------|--------|
| Coherencia | |
| Relevancia | |
| Claridad | |

7. Por vehículo, la ganancia neta o líquido mensual (quitando los gastos) son:

- a. De 1500 a 2500 soles. b. De 2501 a 3200 soles. c. De 3201 a 4000 soles.
 d. De 4001 a más. e. Desconozco exactamente..

| CRITERIOS | Puntos |
|------------|--------|
| Coherencia | |
| Relevancia | |
| Claridad | |

8. Como Empresa, la ganancia neta o líquido mensual (quitando los gastos) es:

- a. De 3000 a 5000 soles. b. De 5001 a 8000 soles. c. De 8001 a 11000 soles.
 d. De 11001 a más. e. Desconozco exactamente.

| CRITERIOS | Puntos |
|------------|--------|
| Coherencia | |
| Relevancia | |
| Claridad | |

9. Trabajando con deuda o financiamiento, además de trabajar con capital propio, cree usted que su utilidad al cabo de un periodo, se incrementaría en:

- a. Entre 10% a 20%. b. Entre 21% a 30%. c. Entre 31% a 40%.
 d. Entre 41% a más. e. Desconozco/Indiferente.

| CRITERIOS | Puntos |
|------------|--------|
| Coherencia | |
| Relevancia | |
| Claridad | |

10. Con un Vehículo PROPIO (NUEVO) sin venderlo, el tiempo en el que se recupera la inversión es:

- a. Entre el 1ero y 2do año. b. Entre el 2do y 3er año. c. Entre el 3er y 4to año.
 d. De 4 años a más. e. Desconozco exactamente.

| CRITERIOS | Puntos |
|------------|--------|
| Coherencia | |
| Relevancia | |
| Claridad | |

ANEXO 06

EVALUACIÓN DE EXPERTOS CON LA MEDIDA DE ACUERDO INDICE DE KAPPA

Anexo N° 06-A

Tabla de contingencia Evaluador Escurra * Evaluador Leandro

Recuento

| | | Evaluador Leandro | | Total |
|-------------------|---------|-------------------|-------|-------|
| | | Regular | Bueno | |
| Evaluador Escurra | Regular | 1 | 1 | 2 |
| | Bueno | 0 | 8 | 8 |
| Total | | 1 | 9 | 10 |

| | | Valor | Error típ. asint. | T aproximada | Sig. aproximada |
|--------------------|-------|-------|-------------------|--------------|-----------------|
| Medida de acuerdo | Kappa | ,737 | ,241 | 2,415 | ,016 |
| N de casos válidos | | 10 | | | |

Anexo N° 06-B

Tabla de contingencia Evaluador Escurra * Evaluador Ledesma

| | | Evaluador Ledesma | | | Total |
|-------------------|---------|-------------------|-------|-----------|-------|
| | | Regular | Bueno | Muy bueno | |
| Evaluador Escurra | Regular | 2 | 0 | 0 | 2 |
| | Bueno | 0 | 7 | 1 | 8 |
| Total | | 2 | 7 | 1 | 10 |

| | | Valor | Error típ. asint. | T aproximada | Sig. aproximada |
|--------------------|-------|-------|-------------------|--------------|-----------------|
| Medida de acuerdo | Kappa | ,750 | ,222 | 2,942 | ,003 |
| N de casos válidos | | 10 | | | |

Anexo N° 06-C

Tabla de contingencia Evaluador Ledesma * Evaluador Leandro

| | | Evaluador Leandro | | Total |
|-------------------|-----------|-------------------|-------|-------|
| | | Regular | Bueno | |
| Evaluador Ledesma | Regular | 1 | 1 | 2 |
| | Bueno | 0 | 7 | 7 |
| | Muy bueno | 0 | 1 | 1 |

| | | Valor | Error típ. asint. | T aproximada | Sig. aproximada |
|--------------------|-------|-------|-------------------|--------------|-----------------|
| Medida de acuerdo | Kappa | ,556 | ,259 | 2,140 | ,032 |
| N de casos válidos | | 10 | | | |

ANEXO 07

CUADRO N° 69

ESCALA DE FIABILIDAD SI SE QUITA UN ELEMENTO

| Estadísticos total-elemento | | | | |
|--|--|---|--------------------------------------|--|
| | Media de la escala si se elimina el elemento | Varianza de la escala si se elimina el elemento | Correlación elemento-total corregida | Alfa de Cronbach si se elimina el elemento |
| 1. Por Vehículo, los gastos diarios en Combustible, personal, alimentación, etc. es la suma de: | 25,6494 | 76,336 | ,575 | ,787 |
| 2. Por Vehículo, la suma máxima que destina al pago de deudas a entidades Financieras u otros, por dinero invertido en sus vehículo (s) es: | 24,8052 | 76,080 | ,575 | ,787 |
| 3. Como Empresa, Como Empresa, la suma máxima de DEUDA que se puede asumir de entidades financieras u otros, es: | 25,0000 | 77,289 | ,491 | ,796 |
| 4. Por Vehículo, la suma máxima de DEUDA que se puede asumir de entidades financieras u otros, es: | 25,8831 | 78,684 | ,486 | ,796 |
| 5. Si usted trabajó(a) con PRÉSTAMOS, especifique la tasa de interés mensual que se le cobró(a): | 24,0260 | 85,631 | ,327 | ,811 |
| 6. Por vehículo, los ingresos Mensuales Brutos (Sin descontar los gastos) son: | 25,0000 | 70,421 | ,636 | ,778 |
| 7. Por vehículo, los ingresos Mensuales líquidos (quitando los gastos) son: | 25,8182 | 83,177 | ,378 | ,807 |
| 8. Como Empresa, los ingresos Mensuales líquidos (quitando los gastos) son: | 24,8701 | 74,720 | ,501 | ,796 |
| 9. Trabajando con deuda o financiamiento, además de trabajar con capital propio, cree usted que el financiamiento incrementaría la utilidad en un: | 24,2857 | 72,470 | ,578 | ,785 |
| 10. Con un Vehículo PROPIO (NUEVO) sin venderlo, el tiempo en el que se recupera la inversión es: | 23,8571 | 85,124 | ,335 | ,810 |

Resumen del procesamiento de los casos

| | | N | % |
|-------|-----------|----|-------|
| Casos | Válidos | 77 | 100,0 |
| | Excluidos | 0 | ,0 |
| | Total | 77 | 100,0 |

Estadísticos de fiabilidad

| Alfa de Cronbach | N de elementos |
|------------------|----------------|
| ,812 | 10 |

Estadísticos de fiabilidad

| | | | |
|-------------------------------|-------------------|----------------|------|
| Alfa de Cronbach | Parte 1 | Valor | ,611 |
| | | N de elementos | 5 |
| | Parte 2 | Valor | ,670 |
| | | N de elementos | 5 |
| N total de elementos | | | 10 |
| Correlación entre formas | | | ,809 |
| Coeficiente de Spearman-Brown | Longitud igual | | ,894 |
| | Longitud desigual | | ,894 |
| Dos mitades de Guttman | | | ,891 |

ANEXO 08

CUADRO N° 70

PRUEBA DE HIPÓTESIS LOGLINEAL PARA P_1, P_6, P_7, P_9 .

Información sobre la convergencia

| Clase generadora | VAR0001*VAR0006*VAR0007 *VAR0009 |
|---|-------------------------------------|
| Número de iteraciones | 1 |
| Diferencia máxima entre observados y marginales ajustados | ,000 |
| Criterio de convergencia | ,250 |

Contrastes de bondad de ajuste

| | Chi-cuadrado | gl | Sig. |
|--------------------------|--------------|----|------|
| Razón de verosimilitudes | 40,181 | 60 | ,977 |
| Pearson | 35,673 | 60 | ,995 |

Efectos de orden K y superior

| | K | gl | Razón de verosimilitudes | | Pearson | | Número de iteraciones |
|---------------------------------|---|----|--------------------------|-------|--------------|-------|-----------------------|
| | | | Chi-cuadrado | Sig. | Chi-cuadrado | Sig. | |
| Efectos de orden K superiores a | 1 | 80 | 183,629 | ,000 | 283,818 | ,000 | 0 |
| | 2 | 72 | 96,694 | ,028 | 132,388 | ,000 | 2 |
| | 3 | 48 | 26,186 | ,996 | 25,921 | ,996 | 5 |
| | 4 | 16 | ,720 | 1,000 | ,518 | 1,000 | 3 |
| Efectos de orden K b | 1 | 8 | 86,935 | ,000 | 151,430 | ,000 | 0 |
| | 2 | 24 | 70,508 | ,000 | 106,467 | ,000 | 0 |
| | 3 | 32 | 25,466 | ,787 | 25,403 | ,789 | 0 |
| | 4 | 16 | ,720 | 1,000 | ,518 | 1,000 | 0 |

ANEXO 09

CUADRO N° 71

PRUEBA DE HIPÓTESIS LOGLINEAL PARA P₂, P₇, P₉, P₁₀.

Información sobre la convergencia

| | |
|---|---|
| Clase generadora | VAR0002*VAR0007*VAR0009*VAR00010 |
| Número de iteraciones | 1 |
| Diferencia máxima entre observados y marginales ajustados | ,000 |
| Criterio de convergencia | ,250 |

Contrastes de bondad de ajuste

| | Chi-cuadrado | gl | Sig. |
|---------------------------------|--------------|----|------|
| Razón de verosimilitudes | 56,039 | 64 | ,750 |
| Pearson | 62,751 | 64 | ,521 |

Efectos de orden K y superior

| | K | gl | Razón de verosimilitudes | | Pearson | | Número de iteraciones |
|---------------------------------|---|----|--------------------------|-------|--------------|-------|-----------------------|
| | | | Chi-cuadrado | Sig. | Chi-cuadrado | Sig. | |
| Efectos de orden K superiores a | 1 | 80 | 150,807 | ,000 | 163,896 | ,000 | 0 |
| | 2 | 72 | 92,156 | ,055 | 113,073 | ,001 | 2 |
| | 3 | 48 | 36,063 | ,897 | 51,429 | ,341 | 4 |
| | 4 | 16 | ,769 | 1,000 | ,460 | 1,000 | 4 |
| Efectos de orden Kb | 1 | 8 | 58,651 | ,000 | 50,823 | ,000 | 0 |
| | 2 | 24 | 56,093 | ,000 | 61,644 | ,000 | 0 |
| | 3 | 32 | 35,294 | ,315 | 50,968 | ,018 | 0 |
| | 4 | 16 | ,769 | 1,000 | ,460 | 1,000 | 0 |

ANEXO 10

CUADRO N° 72

PRUEBA DE HIPÓTESIS LOGLINEAL PARA P₄, P₇, P₉, P₁₀.

Información sobre la convergencia

| | |
|---|--|
| Clase generadora | VAR0004*VAR0007*VAR0009 *VAR00010 |
| Número de iteraciones | 1 |
| Diferencia máxima entre observados y marginales ajustados | ,000 |
| Criterio de convergencia | ,250 |

Contrastes de bondad de ajuste

| | Chi-cuadrado | gl | Sig. |
|---------------------------------|---------------------|-----------|-------------|
| Razón de verosimilitudes | 54,199 | 64 | ,804 |
| Pearson | 48,221 | 64 | ,929 |

Efectos de orden K y superior

| | K | gl | Razón de verosimilitudes | | Pearson | | Número de iteraciones |
|--|---|----|---------------------------------|-------------|---------------------|-------------|-----------------------|
| | | | Chi-cuadrado | Sig. | Chi-cuadrado | Sig. | |
| Efectos de orden K superiores a | 1 | 80 | 161,956 | ,000 | 182,831 | ,000 | 0 |
| | 2 | 72 | 88,608 | ,089 | 92,206 | ,055 | 2 |
| | 3 | 48 | 33,783 | ,940 | 42,190 | ,709 | 4 |
| | 4 | 16 | ,954 | 1,000 | ,492 | 1,000 | 6 |
| Efectos de orden K b | 1 | 8 | 73,347 | ,000 | 90,625 | ,000 | 0 |
| | 2 | 24 | 54,825 | ,000 | 50,016 | ,001 | 0 |
| | 3 | 32 | 32,829 | ,426 | 41,698 | ,117 | 0 |
| | 4 | 16 | ,954 | 1,000 | ,492 | 1,000 | 0 |

ANEXO 11

CUADRO N° 73

PRUEBA DE HIPÓTESIS LOGLINEAL PARA P₅, P₇, P₉, P₁₀.

Información sobre la convergencia

| | |
|---|--|
| Clase generadora | VAR0005*VAR0007*VAR0009 *VAR00010 |
| Número de iteraciones | 1 |
| Diferencia máxima entre observados y marginales ajustados | ,000 |
| Criterio de convergencia | ,250 |

Contrastes de bondad de ajuste

| | Chi-cuadrado | gl | Sig. |
|---------------------------------|---------------------|-----------|-------------|
| Razón de verosimilitudes | 35,547 | 48 | ,909 |
| Pearson | 34,990 | 48 | ,919 |

Efectos de orden K y superior

| | K | gl | Razón de verosimilitudes | | Pearson | | Número de iteraciones |
|---------------------------------|---|----|--------------------------|-------|--------------|-------|-----------------------|
| | | | Chi-cuadrado | Sig. | Chi-cuadrado | Sig. | |
| Efectos de orden K superiores a | 1 | 80 | 156,491 | ,000 | 187,039 | ,000 | 0 |
| | 2 | 72 | 98,318 | ,021 | 112,679 | ,002 | 2 |
| | 3 | 48 | 41,177 | ,746 | 56,765 | ,181 | 4 |
| | 4 | 16 | 1,679 | 1,000 | 1,224 | 1,000 | 4 |
| Efectos de orden K b | 1 | 8 | 58,173 | ,000 | 74,360 | ,000 | 0 |
| | 2 | 24 | 57,141 | ,000 | 55,914 | ,000 | 0 |
| | 3 | 32 | 39,498 | ,170 | 55,541 | ,006 | 0 |
| | 4 | 16 | 1,679 | 1,000 | 1,224 | 1,000 | 0 |

ANEXO 12

CUADRO N° 74

PRUEBA DE HIPÓTESIS LOGLINEAL PARA P₁, P₂, P₇, P₉.

Información sobre la convergencia

| | |
|---|---|
| Clase generadora | VAR0001*VAR0002* VAR0007*VAR0009 |
| Número de iteraciones | 1 |
| Diferencia máxima entre observados y marginales ajustados | ,000 |
| Criterio de convergencia | ,250 |

Contrastes de bondad de ajuste

| | Chi-cuadrado | gl | Sig. |
|---------------------------------|--------------|----|------|
| Razón de verosimilitudes | 43,102 | 60 | ,951 |
| Pearson | 52,024 | 60 | ,759 |

Efectos de orden K y superior

| | K | gl | Razón de verosimilitudes | | Pearson | | Número de iteraciones |
|---------------------------------|---|----|--------------------------|-------|--------------|-------|-----------------------|
| | | | Chi-cuadrado | Sig. | Chi-cuadrado | Sig. | |
| Efectos de orden K superiores a | 1 | 80 | 170 | ,000 | 203,870 | ,000 | ,000 |
| | 2 | 72 | 98 | ,024 | 136,626 | ,000 | 2,000 |
| | 3 | 48 | 29 | ,987 | 36,720 | ,882 | 4,000 |
| | 4 | 16 | 0 | 1,000 | ,096 | 1,000 | 3,000 |
| Efectos de orden Kb | 1 | 8 | 72 | ,000 | 67,244 | ,000 | ,000 |
| | 2 | 24 | 69 | ,000 | 99,906 | ,000 | ,000 |
| | 3 | 32 | 29 | ,634 | 36,623 | ,263 | ,000 |
| | 4 | 16 | 0 | 1,000 | ,096 | 1,000 | ,000 |

ANEXO 13

SOLICITUD PRESENTADO A LAS ESTU

UNIVERSIDAD NACIONAL DE
SAN CRISTOBAL DE HUAMANGA
ESCUELA DE ADMINISTRACION DE
EMPRESAS

EL PAPEL DEL FLUJO DE EFECTIVO EN LA
RENTABILIDAD FINANCIERA DEL
TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE
AYACUCHO

Solicito: Recolectar información
Referencial del comportamiento del
servicio de transporte urbano

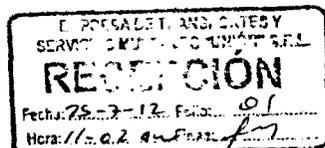
SEÑOR GERENTE DE LA EMPRESA TRANSPORTES Ss Múltiples UNIÓN 12-10
RUTA N°.....

Yo, **Graciher Luis ESCRIBA NAJARRO**
identificado con DNI N° 43332366,
domiciliado en la Coop. de vivienda
"Quijano Mendivil" Mz C Lte 9, Bachiller en
Administración de Empresas de la FCEAC-
UNSCH; me presento ante ud. y expreso lo
siguiente:

Me dirijo a usted con la finalidad de solicitar su autorización para abordar sus vehículos y observar el comportamiento en cuanto a ingresos y egresos diarios, esta acción permitirá recopilar información a fin de desarrollar una propuesta para la tesis titulada: **"EL PAPEL DEL FLUJO DE EFECTIVO EN LA RENTABILIDAD FINANCIERA DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE AYACUCHO"**, que tiene como objetivo principal conocer, interpretar y proponer Herramientas que permitan una mejor administración de los recursos Financieros e incrementar las utilidades para las empresas de servicio de transporte urbano.

Agradeciendo por su atención y con la promesa de no interferir en las labores de su personal, pido acceda a mi petición.

Graciher Luis Escriba Najarro
Bach. Adm. Empresas



ANEXO 14

VALORIZACION DE LOS VEHICULOS SEGÚN EL GERENTE RUTA 1

| LISTADO DE VEHICULOS | | | | | |
|---------------------------|-----------------|---------|------|---------------|----------------|
| EMPRESA: Jesús de Nazaret | | | | Ruta: | 1 |
| Nº | MARCA | PLACA | AÑO | VALOR MERCADO | VALOR CONTABLE |
| 1 | MITSUBISHI ROSA | B40-741 | 2012 | \$ 7810.00 | |
| 2 | HYUNDAI | A18-701 | 2010 | \$ 45000.00 | |
| 3 | " | A16-760 | 2009 | \$ 43000.00 | |
| 4 | " | A35-732 | 2010 | \$ 43000.00 | |
| 5 | " | A3K-730 | 2010 | \$ 50000.00 | |
| 6 | NISSAN | UF-1834 | 1995 | \$ 22000.00 | |
| 7 | HYUNDAI | VI-3205 | 2009 | \$ 45000.00 | |
| 8 | MITSUBISHI ROSA | US-1251 | 1997 | \$ 40000.00 | |
| 9 | " " | VI-4119 | 1996 | \$ 35000.00 | |
| 10 | HYUNDAI | Y16-705 | 2010 | \$ 50000.00 | |
| 11 | MITSUBISHI ROSA | A1Z-716 | 1993 | \$ 25000.00 | |
| 12 | " " | Y6-1187 | 1993 | \$ 25000.00 | |
| 13 | " " | VI-2016 | 1995 | \$ 30000.00 | |
| 14 | " " | Y1E-736 | 1997 | \$ 35000.00 | |
| 15 | NISSAN | U0-7497 | 1987 | \$ 18000.00 | |
| 16 | HYUNDAI | A0C-781 | 2010 | \$ 45000.00 | |
| 17 | MITSUBISHI ROSA | Y1L-742 | 1996 | \$ 35000.00 | |
| 18 | " " | Y1D-133 | 1987 | \$ 15000.00 | |
| 19 | " " | U3-1131 | 1986 | \$ 15000.00 | |
| 20 | | | | | |
| 21 | | | | | |
| 22 | | | | | |
| 23 | | | | | |
| 24 | | | | | |

propio
23-07-12
[Signature]

ANEXO 15

LISTADO DE LOS VEHÍCULOS RUTA 10

| LISTADO DE VEHICULOS | | | | | | |
|---|-----------------|---------|------|---------------|----------------|--|
| EMPRESA: Empresa de Transportes y Servicios Múltiples "UNION" | | | | | Ruta: 10 | |
| Nº | MARCA | PLACA | AÑO | VALOR MERCADO | VALOR CONTABLE | |
| 01 | mitsu | Y1A 764 | 1997 | | | |
| 02 | mitsu | Y1B 735 | 1994 | | | |
| 03 | mitsu | Y1A 726 | 1995 | | | |
| 04 | mitsu | Y1C 735 | 1995 | | | |
| 05 | mitsu | Y1C 714 | 1995 | | | |
| 06 | mitsu | Y1B 706 | 1997 | | | |
| 07 | NISSAN | W2A 781 | 1991 | | | |
| 08 | mitsu Rosa | Y1C 786 | 1991 | | | |
| 09 | NISSAN CIVILIAN | UO 9410 | 1986 | | | |
| 10 | mitsu | Y1H 723 | 1993 | | | |
| 11 | mitsu | A1T 752 | 1996 | | | |
| 12 | mitsu | A7R 757 | 1996 | | | |
| 13 | mitsu | Z1J 776 | 1992 | | | |
| 14 | mitsu | US1263 | 1997 | | | |
| 15 | mitsu | LS 1283 | 1995 | | | |
| 16 | mitsu | Y1D 794 | 1997 | | | |
| 17 | mitsu Juso | Y1B 793 | 1996 | | | |
| 18 | mitsu | A0M 727 | 1999 | | | |
| 19 | mitsu | A5D 733 | 1997 | | | |
| 20 | Toyota COASTER | A1Z 7E8 | 1996 | | | |
| 21 | mitsubishi | A2R 779 | 1995 | | | |
| 22 | mitsu | A4W 722 | 1995 | | | |
| 23 | HYUNDAI | A1C 742 | 2007 | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

ANEXO 16

LISTADO DE LOS VEHÍCULOS RUTA 10

COOPERATIVA DE TRANSPORTE AYACUCHANO LIMITADA N° 277 RUTA N° 02

PADRON DE LOS VEHICULOS

| N° | PLACA | AÑO | MARCA | MODELO | CLASE | AUTORIZADO | NOMBRE | CONDICION |
|----|-----------|------|------------|-----------|------------|--------------------------------|-------------------------------|-----------|
| 1 | US - 1239 | 1997 | Mitsubishi | Rosa Fuso | Ómnibus | R. Gerencia/ N°011-2010MPPH/GT | Erasmo Quispe Palomino | Socio |
| 2 | US - 1226 | 1996 | Mitsubishi | Rosa Fuso | Ómnibus | R. Gerencia/ N°011-2010MPPH/GT | Erasmo Quispe Palomino | Socio |
| 3 | VG - 5853 | 1995 | Mitsubishi | Rosa Fuso | Ómnibus | R. Gerencia/ N°011-2010MPPH/GT | Erasmo Quispe Palomino | Socio |
| 4 | YIA - 718 | 1996 | Mitsubishi | Rosa Fuso | Ómnibus | R. Gerencia/ N°055-2010MPPH/GT | Victor Quispe Palomino | Socio |
| 5 | US - 1270 | 1996 | Mitsubishi | Rosa Fuso | Ómnibus | R. Gerencia/ N°011-2010MPPH/GT | Ricardo Córdova Aparicio | Socio |
| 6 | US - 1175 | 1995 | Mitsubishi | Rosa Fuso | Ómnibus | R. Gerencia/ N°011-2010MPPH/GT | Ricardo Córdova Aparicio | Socio |
| 7 | B1H-744 | 1990 | Mitsubishi | Rosa Fuso | Ómnibus | R. Gerencia/ N°011-2010MPPH/GT | Ricardo Córdova Aparicio | Socio |
| 8 | US - 1231 | 1996 | Mitsubishi | Rosa Fuso | Ómnibus | R. Gerencia/ N°011-2010MPPH/GT | Pascor Quiroga Saraceni | Socio |
| 9 | US - 1279 | 1997 | Mitsubishi | Rosa Fuso | Ómnibus | R. Gerencia/ N°055-2010MPPH/GT | Sofía Jalco de Cotacallapa | Socio |
| 10 | US - 1200 | 1993 | Mitsubishi | Rosa Fuso | Ómnibus | R. Gerencia/ N°055-2010MPPH/GT | Sofía Jalco de Cotacallapa | Socio |
| 11 | Y1B - 740 | 2009 | Seunghwa | Zet6700 | M3-Ómnibus | R. Gerencia/ N°135-2010MPPH/GT | Cirilo Vella Vella | Socio |
| 12 | UQ - 9640 | 1996 | Mitsubishi | Rosa Fuso | Ómnibus | R. Gerencia/ N°011-2010MPPH/GT | Cirilo Vella Vella | Socio |
| 13 | VG - 3440 | 1992 | Isuzu | Journey | Ómnibus | R. Gerencia/ N°027-2010MPPH/GT | Pélla Alca De la Cruz | Socio |
| 14 | UO - 8110 | 1990 | Nissan | Civilian | Ómnibus | R. Gerencia/ N°023-2010MPPH/GT | Constancia De la Cruz de Alca | Socio |
| 15 | A7W-752 | 1986 | Asia | Combi | Ómnibus | R. Gerencia/ N°011-2010MPPH/GT | Juana Tapahuasco Sulca | Socio |
| 16 | Y1G-751 | 1986 | Mitsubishi | Rosa Fuso | Ómnibus | R. Gerencia/ N°011-2010MPPH/GT | Juana Tapahuasco Sulca | Socio |
| 17 | Y1E-743 | 1997 | Mitsubishi | Rosa Fuso | Ómnibus | R. Gerencia/ N°055-2010MPPH/GT | Juana Tapahuasco Sulca | Socio |


 COOPERATIVA DE TRANSPORTE
 AYACUCHANO N° 277

Timbre de la Cooperativa
 Ayacucho

Ayacucho 10 de Octubre del 2011

ANEXO 17

LISTADO DE LOS VEHÍCULOS RUTA 10

PADRÓN DE FLOTA VEHICULAR ACTUALIZADO DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES SERVICIO URBANO "CHASQUI EXPRESS" S.R.L RUTA "5"

| ORD. | PLACA DE RODAJE | PROPIETARIO | AÑO FAB | CONDICION | C |
|------|-----------------|--------------------------------------|---------|-----------|---|
| 1 | UG-8294 | Sr. Filomeno Llampasi Canchari | 1989 | Propio | |
| 2 | Y1D-725 | Sr. Mardonio Enciso De La Cruz | 1997 | Propio | |
| 3 | Y1H-759 | Sr. Freddy Ramirez Pillaca | 1998 | Propio | |
| 4 | Y1A-731 | Sr. Sixto De La Paz Jerí | 1996 | Propio | |
| 5 | UO-5003 | Sr. Alejandro Meneses Bohorquez | 1992 | Propio | |
| 6 | UN-1392 | Sr. Marcial Llampasi Gómez | 1998 | Propio | |
| 7 | Y1E-745 | Sr. Alejandro Salvatierra Pomasoncco | 1997 | Propio | |
| 8 | Y1C-738 | Sr. Sérgio Meneses Sacsara | 1997 | Propio | |
| 9 | Y1D-752 | Sr. Gerardo De La Cruz Córdova | 1997 | Propio | |
| 10 | VG-6176 | Sr. Odilio Muñoz Cayllahua | 1994 | Propio | |
| 11 | UH-2937 | Sr. Guillermo Cárdenas Potosino | 1987 | Propio | |
| 12 | US-1273 | Sra. María Coras Megía | 1998 | Propio | |
| 13 | Y1K-787 | Sr. Máximo Pianto Mendoza | 1997 | Propio | |
| 14 | A2E-741 | Sr. Jorge Huamán Simón | 1993 | Propio | |
| 15 | Y1I-737 | Sra. Marcelina Mallqui Sulca | 1997 | Propio | |
| 16 | Y1D-750 | Sr. Rafael Pianto Hinostroza | 1997 | Propio | |
| 17 | UK-3125 | Sr. Tomás Torres Huaytalla | 1998 | Propio | |
| 18 | UO-6302 | Sr. Odilón Amiquero Ñahui | 1988 | Propio | |
| 19 | Y1N-787 | Sr. Fredy Huamán Simón | 1996 | Propio | |
| 20 | W1A-701 | Sr. Magno Sánchez Velasque | 1997 | Propio | |

Santa Elena, agosto 02 del 201

EMPRESA DE TRANSPORTES
"CHASQUI EXPRESS" S.R.L.


Freddy Ramirez Pillaca
GERENTE

ANEXO 18

SOLICITUD PARA LOS EXPERTOS

Ayacucho, 1... de julio de 2012.

Señor: Yon Ciro Ezcurra Ramirez.....

Presente:

Me dirijo a usted con la finalidad de solicitar de su colaboración como Experto en la validación del presente instrumento, esta acción permitirá recopilar información a fin de desarrollar una propuesta para la tesis titulada: **"EL PAPEL DEL FLUJO DE EFECTIVO EN LA RENTABILIDAD FINANCIERA DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE AYACUCHO"**. El mismo que está constituido con los ítems relacionados a los aspectos que desean investigar.

Es por ello que le agradezco observar la pertinencia y coherencia de los ítems, en relación con los objetivos propuestos en el trabajo objeto de estudio la claridad y objetividad de las preguntas, así como también realizar las observaciones que usted considere pertinente, su opinión constituirá un valioso aporte para esta investigación.

Gracias por su colaboración.

Atentamente,



Graciher Luis Escriba Najarro

Rach Adm Empresas

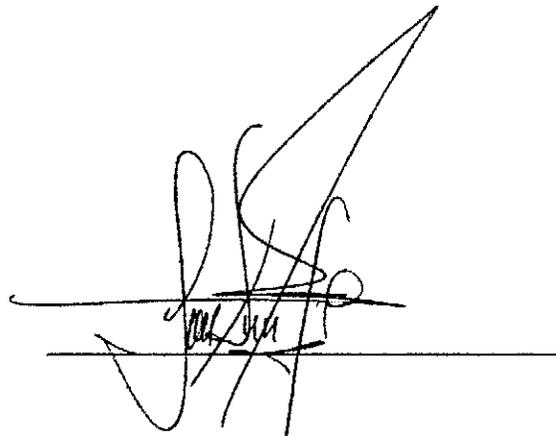
ANEXO 19

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN DE EXPERTOS

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

Quien suscribe, José L. Sandoval Sierra,
mediante la presente hago constar que el instrumento utilizado para
la recolección de datos del trabajo de grado titulado: **"EL PAPEL DEL
FLUJO DE EFECTIVO EN LA RENTABILIDAD FINANCIERA DEL
TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE AYACUCHO"**,
elaborado por el ciudadano Bach. Adm. Empresas Gracihir Luis
Escriba Najarro, aspirante al Título de Licenciado en Administración
de Empresas, reúne los requisitos suficientes y necesarios para ser
considerados válidos y confiables, y por tanto, aptos para ser
aplicados en el logro de los objetivos que se plantean en la
investigación.

Atentamente,



Ex. Administrador de la Empresa
C/ Rectoría N° 3

2008/11/15/01

ANEXO 20

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN DE EXPERTOS

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

Quien suscribe, Yon Ciro Ezcurra Ramírez,
mediante la presente hago constar que el instrumento utilizado para la recolección de datos del trabajo de grado titulado: **"EL PAPEL DEL FLUJO DE EFECTIVO EN LA RENTABILIDAD FINANCIERA DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE AYACUCHO"**, elaborado por el ciudadano Bach. Adm. Empresas Gracihir Luis Escriba Najarro, aspirante al Título de Licenciado en Administración de Empresas, reúne los requisitos suficientes y necesarios para ser considerados válidos y confiables, y por tanto, aptos para ser aplicados en el logro de los objetivos que se plantean en la investigación.

Atentamente,



DNI 28694034
Docente UNSCH.

ANEXO 23

RESPUESTAS DE LOS SOCIOS A LA ENCUESTA REALIZADA



UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN CRISTOBAL DE HUAMANGA

Escuela De Formación Profesional De Administración De Empresas

Sr. (es) miembro de la Empresa, solicito a Usted su colaboración, respondiendo el cuestionario siguiente con un aspa (X) el número de prioridades que se acerca a su realidad laboral. ¡

Datos generales del trabajador

| | | | |
|--------------------------------|----|------|---|
| Ruta nº: | 10 | | |
| Año de Ingreso a la empresa: | | | |
| Nº de vehículos en la empresa: | 2 | 3 | X |
| Marca: | | Año: | |
| Marca: | | Año: | |

- | | |
|---|----------------------------|
| Primaria incompleta <input type="checkbox"/> | Estudio Técnico incompleta |
| Primaria completa <input type="checkbox"/> | Estudio Técnico completa |
| Secundaria incompleta <input checked="" type="checkbox"/> | Universitario incompleta |
| Secundaria completa <input type="checkbox"/> | Universitario completa |

Considera que un vehículo nuevo trabajaría sin fallar:

- a) 2 año b) 3 años c) 4 años d) 5 años e) desconozco

CUESTIONARIO DE EVALUACIÓN PARA LOS SOCIOS DE LAS EMPRESAS DE TRAJE URBANO AYACUCHO

1. Por Vehículo, los Egresos (Gastos) diarios en Combustible, personal, alimentación, etc. es la

- a. De 220 a 240 soles. b. De 241 a 260 soles c. De 261 a 280 soles
d. De 281 a más. e. Desconozco exactamente.

2. Por Vehículo, la suma máxima mensual que DESTINA al pago de deudas a entidades otros, por dinero invertido en su vehículo (s) es:

- a. De 100 a 1000 soles. b. De 1001 a 2000 soles. c. De 2001 a 3000 soles
d. De 3001 a más. e. No tengo deuda.

3. Como Empresa, de acuerdo a sus cálculos puede asumir una DEUDA máxima mensual de:

- a. De 2500 a 5000 soles. b. De 5001 a 8500 soles. c. De 8501 a 12000 soles
d. De 12000 a más. e. Desconozco exactamente

ANEXO 24

RESPUESTAS DE LOS SOCIOS A LA ENCUESTA REALIZADA

Escuela De Formación Profesional De Administración De Empresas

Sr. (es) miembro de la Empresa, solicito a Usted su colaboración, respondiendo el cuestionario siguiente con un aspa (X) el número de prioridades que se acerca a su realidad laboral, gracias.

Datos generales del trabajador

| | | | |
|--------------------------------|------|------|------|
| Ruta nº: | 06 | | |
| Año de Ingreso a la empresa: | 1992 | | |
| Nº de vehículos en la empresa: | 1 | 2 | 3 |
| Marca: | ASIA | Año: | 1992 |
| Marca: | | Año: | |

Considera que un vehículo nuevo trabajaría sin fallar:

- a) 2 año
 b) 3 años
 c) 4 años
 d) 5 años
 e) desconozco

CUESTIONARIO DE EVALUACIÓN PARA LOS SOCIOS DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO AYACUCHO

1. Por Vehículo, los Egresos (Gastos) diarios en Combustible, personal, alimentación, etc. es la suma de:

- a. De 190 a 220 soles.
 b. De 221 a 250 soles
 c. De 251 a 280 soles
 d. De 281 a más.
 e. Desconozco exactamente.

2. Por Vehículo, la suma máxima mensual que DESTINA al pago de deudas a entidades Financieras u otros, por dinero invertido en su vehículo (s) es:

- a. De 100 a 700 soles.
 b. De 701 a 1400 soles.
 c. De 1401 a 2600 soles.
 d. De 2601 a más.
 e. No tengo deuda.

3. Como Empresa, de acuerdo a sus cálculos puede asumir una DEUDA máxima mensual de:

- a. De 4000 a 6500 soles.
 b. De 6501 a 8000 soles.
 c. De 8001 a 12500 soles.
 d. De 12501 a más.
 e. Desconozco exactamente.

4. Por Vehículo, la suma máxima de DEUDA MENSUAL que se puede asumir es:

- a. De 2000 a 2500 soles.
 b. De 2501 a 2700 soles.
 c. De 2701 a 2900 soles.
 d. De 2901 a más.
 e. Desconozco exactamente.

ANEXO 25

**INSTRUMENTO QUE PERMITIO DEFINIR LOS INGRESOS MAXIMOS Y
MINIMOS**

**EL PAPEL DEL FLUJO DE EFECTIVO EN LA RENTABILIDAD FINANCIERA
DE ETU**

REGISTRO DE INGRESOS MINIMOS E INGRESOS MÁXIMOS

EMPRESA DE TRANSPORTES RUTA Nº.....

| | | | | | |
|-------------------------------|--|-----------------------|--|---------------|--|
| CONDUCTOR: | | | | | |
| MARCA: | | Año Vehicular: | | PLACA: | |
| INGRESO BRUTO DIARIOS: | | | | | |
| MINIMO: | | MÁXIMOS: | | | |
| INGRESO LIQUIDO: | | | | | |
| MINIMO: | | MÁXIMOS: | | | |

| | | | | | |
|-------------------------------|--|-----------------------|--|---------------|--|
| CONDUCTOR: | | | | | |
| MARCA: | | Año Vehicular: | | PLACA: | |
| INGRESO BRUTO DIARIOS: | | | | | |
| MINIMO: | | MÁXIMOS: | | | |
| INGRESO LIQUIDO: | | | | | |
| MINIMO: | | MÁXIMOS: | | | |

| | | | | | |
|-------------------------------|--|-----------------------|--|---------------|--|
| CONDUCTOR: | | | | | |
| MARCA: | | Año Vehicular: | | PLACA: | |
| INGRESO BRUTO DIARIOS: | | | | | |
| MINIMO: | | MÁXIMOS: | | | |
| INGRESO LIQUIDO: | | | | | |
| MINIMO: | | MÁXIMOS: | | | |

| | | | | | |
|-------------------------------|--|-----------------------|--|---------------|--|
| CONDUCTOR: | | | | | |
| MARCA: | | Año Vehicular: | | PLACA: | |
| INGRESO BRUTO DIARIOS: | | | | | |
| MINIMO: | | MÁXIMOS: | | | |
| INGRESO LIQUIDO: | | | | | |
| MINIMO: | | MÁXIMOS: | | | |

Ayacucho, 10 de Agosto del 2012.

ANEXO 26

REGISTRO DE INGRESOS MINIMOS Y MÁXIMOS

| Ruta n° | 1 | | Tiempo de recorrido: | | 1:30 min | |
|---------------------|---------|------------|----------------------|---------|------------|-----------------|
| Placa: | A3S-732 | B4O-741 | US-1251 | VI-3205 | US-1251 | |
| Año Vehículo: | 2010 | 2012 | 1996 | 2009 | 1996 | |
| Condición (s) (c) | S | S | S | S | S | |
| Marca: | Hyundai | Mitsubishi | Mitsubishi | Asia | Mitsubishi | Promedio |
| Ing. Líquido Mínimo | 150 | 180 | 170 | 160 | 160 | 164 |
| Ing. Líquido Máximo | 200 | 280 | 230 | 240 | 200 | 230 |
| Ing. Bruto Mínimo | 380 | 390 | 380 | 380 | 380 | 382 |
| Ing. Bruto Máximo | 450 | 460 | 470 | 470 | 480 | 466 |

REGISTRO DE EGRESOS MINIMOS Y MÁXIMOS

| RUTA N°: | 1 | | Tiempo de recorrido: | | 1:30 min | |
|--------------------------------|---------------|---------|----------------------|---------|----------|-----------------|
| PLACA: | A3S-732 | B4O-741 | US-1251 | VI-3205 | US-1251 | Promedio |
| Petróleo (Diario) | 150 | 130 | 155 | 148 | 140 | 144,6 |
| Pasadas (Diario) | 15 | 18 | 13 | 20 | 20 | 17,2 |
| Cotización (Diario) | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 |
| Chofer (Diario) | 35 | 35 | 40 | 35 | 35 | 36 |
| Cobrador (Diario) | 15 | 13 | 15 | 14 | 15 | 14,4 |
| Alimentación (Diario) | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| | 251 | 232 | 259 | 253 | 246 | |
| Total Egresos diario | 248,2 | | | | | |
| Total Egresos mensuales | 6453,2 | | | | | |

FLUJO DE CAJA POR VEHÍCULO

| RUTA N°: | 1 | | Tiempo de recorrido: 1:30 | | | |
|-------------------------------|---------------|---------|---------------------------|---------|---------|------|
| Placa: | A3S-732 | UQ-7582 | Y1C-754 | A4I-723 | A4I-735 | |
| Total ingresos diarios | 415 | 425 | 425 | 425 | 430 | |
| Total egresos diarios | 231 | 222 | 234 | 231 | 236 | PROM |
| Petróleo (Diario) | 130 | 120 | 130 | 125 | 130 | 127 |
| Pasadas (Diario) | 15 | 18 | 13 | 20 | 20 | 17,2 |
| Cotización (Diario) | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 |
| Chofer (Diario) | 35 | 35 | 40 | 35 | 35 | 36 |
| Cobrador (Diario) | 15 | 13 | 15 | 15 | 15 | 14,6 |
| Alimentación (Diario) | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| Ingresos - Egresos | 184 | 203 | 191 | 194 | 194 | |
| (Ingreso neto) diario | 193,2 | | | | | |
| (Ingreso neto) mensual | 5023,2 | | | | | |

ANEXO 27

REGISTRO DE INGRESOS MINIMOS Y MÁXIMOS

| Ruta n° | 3 | | | Tiempo de recorrido: | | 1:30 min |
|---------------------|------------|------------|------------|----------------------|------------|-----------------|
| Placa: | C4W-764 | VI-3879 | A4T-722 | A2R-728 | UH-4566 | |
| Año Vehículo: | 2012 | 2012 | 1996 | 1996 | 1991 | |
| Condición (s) (c) | S | S | C | S | S | |
| Marca: | Mitsubishi | Mitsubishi | Mitsubishi | Mitsubishi | Mitsubishi | Promedio |
| Ing. Líquido Mínimo | 180 | 100 | 140 | 120 | 120 | 132 |
| Ing. Líquido Máximo | 240 | 180 | 200 | 220 | 210 | 210 |
| Ing. Bruto Mínimo | 430 | 380 | 400 | 400 | 380 | 398 |
| Ing. Bruto Máximo | 480 | 400 | 420 | 420 | 460 | 436 |

REGISTRO DE EGRESOS MINIMOS Y MÁXIMOS

| RUTA N°: | 3 | | | Tiempo de recorrido: | | 1:30 min |
|--------------------------------|---------|---------|---------|----------------------|---------|-----------------|
| PLACA: | C4W-764 | VI-3879 | A4T-722 | A2R-728 | UH-4566 | Promedio |
| Petróleo (Diario) | 130 | 170 | 150 | 150 | 160 | 152 |
| Pasadas (Diario) | 15 | 18 | 13 | 10 | 20 | 15,2 |
| Cotización (Diario) | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| Chofer (Diario) | 40 | 35 | 40 | 35 | 35 | 37 |
| Cobrador (Diario) | 15 | 13 | 15 | 14 | 15 | 14,4 |
| Alimentación (Diario) | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| | 232 | 268 | 250 | 241 | 262 | |
| Total Egresos diario | 250,6 | | | | | |
| Total Egresos mensuales | 6515,6 | | | | | |

FLUJO DE CAJA POR VEHÍCULO

| RUTA N°: | 3 | | | Tiempo de recorrido: | | 1:30 min |
|-------------------------------|---------|---------|---------|----------------------|---------|----------|
| Placa: | C4W-764 | VI-3879 | A4T-722 | A2R-728 | UH-4566 | |
| Total ingresos diarios | 455 | 390 | 410 | 410 | 420 | |
| Total egresos diarios | 232 | 268 | 250 | 241 | 262 | |
| Petróleo (Diario) | 130 | 170 | 150 | 150 | 160 | |
| Pasadas (Diario) | 15 | 18 | 13 | 10 | 20 | |
| Cotización (Diario) | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | |
| Chofer (Diario) | 40 | 35 | 40 | 35 | 35 | |
| Cobrador (Diario) | 15 | 13 | 15 | 14 | 15 | |
| Alimentación (Diario) | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | |
| Ingresos - Egresos | 223 | 122 | 160 | 169 | 158 | |
| (Ingreso neto) diario | 166,4 | | | | | |
| (Ingreso neto) mensual | 4326,4 | | | | | |

ANEXO 28

REGISTRO DE INGRESOS MINIMOS Y MÁXIMOS

| Ruta n° | 5 | | | Tiempo de recorrido: | | 1:10 min |
|---------------------|------------|------------|------------|----------------------|------------|----------|
| Placa: | Y1N-787 | US-1282 | A2E-741 | Y1H-759 | Z7R-967 | |
| Año Vehículo: | 1996 | 1996 | 1993 | 1998 | 1998 | |
| Condición (s) (c) | C | C | C | S | C | |
| Marca: | Mitsubishi | Mitsubishi | Mitsubishi | Mitsubishi | Mitsubishi | Promedio |
| Ing. Líquido Mínimo | 150 | 140 | 80 | 120 | 120 | 122 |
| Ing. Líquido Máximo | 200 | 160 | 120 | 180 | 180 | 168 |
| Ing. Bruto Mínimo | 350 | 340 | 350 | 410 | 410 | 372 |
| Ing. Bruto Máximo | 400 | 460 | 460 | 450 | 450 | 444 |

REGISTRO DE EGRESOS MINIMOS Y MÁXIMOS

| RUTA N°: | 5 | | | Tiempo de recorrido: | | 1:10 min |
|--------------------------------|---------|---------|---------|----------------------|---------|----------|
| PLACA: | Y1N-787 | US-1282 | A2E-741 | Y1H-759 | Z7R-967 | Promedio |
| Petróleo (Diario) | 150 | 140 | 145 | 155 | 150 | 148 |
| Pasadas (Diario) | 7 | 10 | 8 | 7 | 10 | 8,4 |
| Cotización (Diario) | 10,5 | 10,5 | 10,5 | 10,5 | 10,5 | 10,5 |
| Chofer (Diario) | 35 | 35 | 40 | 35 | 35 | 36 |
| Cobrador (Diario) | 17 | 15 | 15 | 18 | 15 | 16 |
| Alimentación (Diario) | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| | 239,5 | 230,5 | 238,5 | 245,5 | 240,5 | |
| Total Egresos diario | 238,9 | | | | | |
| Total Egresos mensuales | 6211,4 | | | | | |

FLUJO DE CAJA POR VEHÍCULO

| RUTA N°: | 5 | Tiempo de recorrido: | | | 1:10 min |
|--------------------------------|---------|----------------------|---------|---------|----------|
| Placa: | Y1N-787 | US-1282 | A2E-741 | Y1H-759 | Z7R-967 |
| Total ingresos diarios | 375 | 400 | 405 | 430 | 430 |
| Total egresos diarios | 242,5 | 230,5 | 233,5 | 244,5 | 240,5 |
| Petróleo (Diario) | 150 | 140 | 145 | 155 | 150 |
| Pasadas (Diario) | 7 | 10 | 8 | 7 | 10 |
| Cotización (Diario) | 10,5 | 10,5 | 10,5 | 10,5 | 10,5 |
| Chofer (Diario) | 38 | 35 | 35 | 35 | 35 |
| Cobrador (Diario) | 17 | 15 | 15 | 17 | 15 |
| Alimentación (Diario) | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| Ingresos - Egresos | 132,5 | 169,5 | 171,5 | 185,5 | 189,5 |
| (Neto promedio) diario | 169,7 | | | | |
| (Neto promedio) mensual | 4412,2 | | | | |

ANEXO 29

REGISTRO DE INGRESOS MINIMOS Y MÁXIMOS

| Ruta n° | 10 | | | Tiempo de recorrido: | | 1:20 min |
|---------------------|------------|---------|------------|----------------------|------------|-----------------|
| Placa: | Y1H-723 | W2A-781 | V1D-794 | Y1B-793 | A1T-752 | |
| Año Vehículo: | 1995 | 1993 | 1995 | 1996 | 1996 | |
| Condición (s) (c) | S | S | C | C | C | |
| Marca: | Mitsubishi | Nissan | Mitsubishi | Mitsubishi | Mitsubishi | Promedio |
| Ing. Líquido Mínimo | 100 | 80 | 100 | 120 | 120 | 104 |
| Ing. Líquido Máximo | 150 | 150 | 150 | 180 | 170 | 160 |
| Ing. Bruto Mínimo | 330 | 340 | 360 | 380 | 340 | 350 |
| Ing. Bruto Máximo | 350 | 350 | 420 | 480 | 420 | 404 |

REGISTRO DE EGRESOS MINIMOS Y MÁXIMOS

| RUTA N°: | 10 | | | Tiempo de recorrido: | | 1:20 min |
|--------------------------------|---------|---------|---------|----------------------|---------|-----------------|
| PLACA: | Y1H-723 | W2A-781 | V1D-794 | Y1B-793 | A1T-752 | Promedio |
| Petróleo (Diario) | 130 | 130 | 135 | 130 | 135 | 132 |
| Pasadas (Diario) | 7 | 10 | 12 | 8 | 8 | 9 |
| Cotización (Diario) | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Chofer (Diario) | 30 | 35 | 30 | 30 | 35 | 32 |
| Cobrador (Diario) | 15 | 13 | 15 | 14 | 15 | 14,4 |
| Alimentación (Diario) | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| | 212 | 218 | 222 | 212 | 223 | |
| Total Egresos diario | 217,4 | | | | | |
| Total Egresos mensuales | 5652,4 | | | | | |

FLUJO DE CAJA POR VEHÍCULO

| RUTA | 10 | | | Tiempo de recorrido: | | 1:20 min |
|-----------------------------------|---------|---------|---------|----------------------|---------|----------|
| Placa: | Y1H-723 | W2A-781 | V1D-794 | Y1B-793 | A1T-752 | |
| Total ingresos diarios | 340 | 345 | 390 | 430 | 380 | |
| Total egresos diarios | 235 | 240 | 255 | 234 | 233 | |
| PLACA: | P1C-751 | Y1D-726 | VG-6839 | UO-6590 | V1O-742 | |
| Petróleo (Diario) | 150 | 150 | 160 | 145 | 150 | |
| Pasadas (Diario) | 10 | 15 | 20 | 15 | 13 | |
| Cotización (Diario) | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | |
| Chofer (Diario) | 35 | 35 | 30 | 35 | 30 | |
| Cobrador (Diario) | 15 | 15 | 20 | 14 | 15 | |
| Alimentación (Diario) | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | |
| Ingresos - Egresos | 105 | 105 | 135 | 196 | 147 | |
| (Ingreso promedio) diario | 137,6 | | | | | |
| (Ingreso promedio) mensual | 3577,6 | | | | | |

ANEXO 30

REGISTRO DE INGRESOS MINIMOS Y MÁXIMOS

| | | | | | | |
|---------------------|------------|------------|----------------------|------------|---------|-----------------|
| Ruta n° | 13 | | Tiempo de recorrido: | | 1:45 | |
| Placa: | Z1Q-768 | UO-9440 | A0J-739 | UO-5154 | UO-7195 | |
| Año Vehículo: | 1993 | 1993 | 1996 | 1992 | 1998 | |
| Condición (s) (c) | C | C | C | C | S | |
| Marca: | Mitsubishi | Mitsubishi | Mitsubishi | Mitsubishi | Asia | Promedio |
| Ing. Líquido Mínimo | 100 | 80 | 70 | 80 | 90 | 84 |
| Ing. Líquido Máximo | 180 | 120 | 120 | 100 | 140 | 132 |
| Ing. Bruto Mínimo | 350 | 310 | 320 | 310 | 350 | 328 |
| Ing. Bruto Máximo | 400 | 340 | 350 | 350 | 380 | 364 |

REGISTRO DE EGRESOS MINIMOS Y MÁXIMOS

| | | | | | | |
|--------------------------------|---------|---------|----------------------|---------|---------|-----------------|
| RUTA N°: | 13 | | Tiempo de recorrido: | | 1:45 | |
| PLACA: | Z1Q-768 | UO-9440 | A0J-739 | UO-5154 | UO-7195 | Promedio |
| Petróleo (Diario) | 150 | 150 | 160 | 145 | 150 | 151 |
| Pasadas (Diario) | 5 | 7 | 6 | 5 | 4 | 5,4 |
| Cotización (Diario) | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Chofer (Diario) | 35 | 35 | 30 | 35 | 30 | 33 |
| Cobrador (Diario) | 15 | 15 | 20 | 14 | 15 | 15,8 |
| Alimentación (Diario) | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| | 232 | 234 | 243 | 226 | 226 | |
| Total Egresos diario | 232,2 | | | | | |
| Total Egresos mensuales | 6037,2 | | | | | |

FLUJO DE CAJA POR VEHÍCULO

| | | | | | | |
|-----------------------------------|---------|---------|----------------------|---------|----------|--|
| RUTA N°: | 13 | | Tiempo de recorrido: | | 1:45 min | |
| Placa: | P1C-751 | Y1D-726 | VG-6839 | UO-6590 | V1O-742 | |
| Total ingresos diarios | 375 | 325 | 335 | 330 | 365 | |
| Total egresos diarios | 232 | 234 | 243 | 226 | 226 | |
| Petróleo (Diario) | 150 | 150 | 160 | 145 | 150 | |
| Pasadas (Diario) | 5 | 7 | 6 | 5 | 4 | |
| Cotización (Diario) | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | |
| Chofer (Diario) | 35 | 35 | 30 | 35 | 30 | |
| Cobrador (Diario) | 15 | 15 | 20 | 14 | 15 | |
| Alimentación (Diario) | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | |
| Ingresos - Egresos | 143 | 91 | 92 | 104 | 139 | |
| (Ingreso promedio) diario | 113,8 | | | | | |
| (Ingreso promedio) mensual | 2958,8 | | | | | |

ANEXO 31

ANEXO 31-A

ESTADO DE RESULTADOS MENSUAL 1 VEHICULO SIN FINANCIAMIENTO

| | R ₃ | R ₅ | R ₆ | R ₁₀ | R ₁₂ | R ₁₃ |
|----------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Ventas (1 vehículo) | 10816 | 10296 | 9880 | 9802 | 9048 | 9048 |
| Costo de ventas | 6749,6 | 6310,2 | 6370,0 | 6224,4 | 6339,6 | 6042,9 |
| UAII | 4066,4 | 3985,8 | 3510,0 | 3577,6 | 2708,4 | 3005,1 |
| Gastos financieros | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| UAI | 4066,4 | 3985,8 | 3510,0 | 3577,6 | 2708,4 | 3005,1 |
| Impuestos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Utilidad Neta | 4066,4 | 3985,8 | 3510,0 | 3577,6 | 2708,4 | 3005,1 |

ANEXO 31-B

ESTADO DE RESULTADOS MENSUAL CON FINANCIAMIENTO

| FINANCIAMIENTO S/ 91000 | R ₃ | R ₅ | R ₆ | R ₁₀ | R ₁₂ | R ₁₃ |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Ventas (2 vehículos) | 21632 | 20592 | 19760 | 19604 | 18096 | 18096 |
| Costo de ventas | 13499,2 | 12620,4 | 12740,0 | 12448,8 | 12679,2 | 12085,8 |
| UAII | 8132,8 | 7971,6 | 7020,0 | 7155,2 | 5416,8 | 6010,2 |
| Gastos financieros | 3127,9 | 3127,9 | 3127,9 | 3127,9 | 3127,9 | 3127,9 |
| UAI | 5004,9 | 4843,7 | 3892,1 | 4027,3 | 2288,9 | 2882,3 |
| Impuestos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Utilidad Neta | 5004,9 | 4843,7 | 3892,1 | 4027,3 | 2288,9 | 2882,3 |
| Diario | 192 | 186 | 150 | 155 | 88 | 111 |
| Diferencia | 36,10 | 33,00 | 14,70 | 17,30 | -16,13 | -4,72 |

ANEXO 31-C

ESTADO DE RESULTADOS MENSUAL CON FINANCIAMIENTO

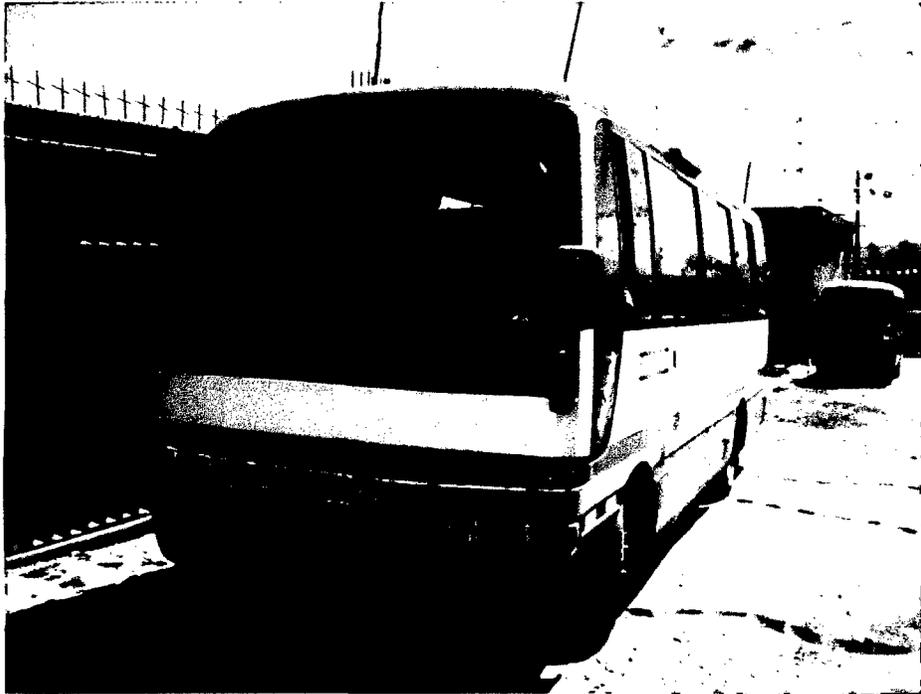
| FINANCIAMIENTO S/ 153400 | R ₃ | R ₅ | R ₆ | R ₁₀ | R ₁₂ | R ₁₃ |
|--------------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Ventas (2 vehículos) | 21632 | 20592 | 19760 | 19604 | 18096 | 18096 |
| Costo de ventas | 13499,2 | 12620,4 | 12740,0 | 12448,8 | 12679,2 | 12085,8 |
| UAII | 8132,8 | 7971,6 | 7020,0 | 7155,2 | 5416,8 | 6010,2 |
| Gastos financieros | 5272,7 | 5272,7 | 5272,7 | 5272,7 | 5272,7 | 5272,7 |
| UAI | 2860,1 | 2698,9 | 1747,3 | 1882,5 | 144,1 | 737,5 |
| Impuestos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Utilidad Neta | 2860,1 | 2698,9 | 1747,3 | 1882,5 | 144,1 | 737,5 |

GALERIA DE FOTOS

EMPRESAS DE SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO



EMPRESAS DE SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO



EMPRESAS DE SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO



EMPRESAS DE SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO



EMPRESAS DE SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO



EMPRESAS DE SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO



EMPRESAS DE SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO

