

UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA DE CONTABILIDAD



**Planificación financiera para mejorar la rentabilidad en una empresa de
transportes de pasajeros en Chiclayo, 2023 – 2024**

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE
CONTADOR PÚBLICO**

AUTOR

Milena Irene del Pilar Villanueva Tantalean

ASESOR

Pedro Jesus Cuyate Reque

<https://orcid.org/0000-0003-2228-7535>

Chiclayo, 2026

**Planificación financiera para mejorar la rentabilidad en una
empresa de transportes de pasajeros en Chiclayo, 2023 – 2024**

PRESENTADA POR

Milena Irene del Pilar Villanueva Tantalean

A la Facultad de Ciencias Empresariales de la
Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo
para optar el título de

CONTADOR PÚBLICO

APROBADA POR

Flor de Maria Beltran Portilla

PRESIDENTE

Jorge Alberto Garces Angulo
SECRETARIO

Pedro Jesus Cuyate Reque
VOCAL

Dedicatoria

A mi mamá, por su amor infinito, su apoyo constante y por ser mi guía en cada paso de mi vida. A mi papá, que desde el cielo me cuida y me da fuerzas para seguir adelante, siendo siempre mi inspiración y motivo para no rendirme jamás

Agradecimientos

A mi querida Mamita Pili, por su apoyo incondicional, su cariño y su constante motivación durante todo este proceso. Gracias por estar siempre a mi lado, brindándome ánimo en los momentos difíciles y celebrando cada logro conmigo. Este logro también es gracias a ti.

Planificación financiera para mejorar la rentabilidad en una empresa de transportes de pasajeros en Chiclayo, 2023 - 2024

INFORME DE ORIGINALIDAD



FUENTES PRIMARIAS

1	tesis.usat.edu.pe Fuente de Internet	4%
2	www.coursehero.com Fuente de Internet	2%
3	repositorio.uigv.edu.pe Fuente de Internet	2%
4	hdl.handle.net Fuente de Internet	1%
5	repositorio.uwiener.edu.pe Fuente de Internet	1%
6	Submitted to Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo Trabajo del estudiante	1%
7	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	1%
8	www.slideshare.net Fuente de Internet	1%
9	idoc.pub Fuente de Internet	<1%
10	repositorio.ues.edu.sv Fuente de Internet	<1%
11	Submitted to Universidad Cesar Vallejo	

Índice

Resumen	6
Abstract	7
Introducción	8
Revisión de literatura	10
Materiales y métodos	18
Discusión.....	44
Conclusiones	45
Recomendaciones.....	46

Resumen

La investigación evalúa la incidencia de la planificación financiera en la rentabilidad de una empresa de transporte interprovincial de pasajeros en Chiclayo durante los periodos 2023 y 2024, considerando la relevancia de la gestión financiera estratégica dentro del ámbito contable. El estudio se desarrolla ante la ausencia de presupuestos, proyecciones, control de caja, registros contables sistematizados y una estructura formal de financiamiento, factores que han limitado la capacidad de la empresa para optimizar sus recursos y controlar sus costos operativos. Metodológicamente, la investigación adopta un enfoque cualitativo, de tipo aplicada y nivel descriptivo, apoyándose en el análisis documental de los estados financieros, la evaluación de ratios de liquidez, endeudamiento, gestión y rentabilidad, y la aplicación de entrevistas a los responsables del área administrativa y contable. Los resultados evidencian un crecimiento significativo en activos y ventas financiado principalmente mediante deuda, así como deficiencias en la administración de efectivo y en la gestión de inventarios de repuestos. Sin embargo, los indicadores de rentabilidad muestran una mejora en 2024, destacando incrementos en ROA, ROE y ROCE, producto de la optimización operativa y la inversión en flota. Asimismo, el análisis FODA revela oportunidades estratégicas vinculadas a la modernización de procesos, adopción de herramientas tecnológicas y fortalecimiento del control interno. Se concluye que una adecuada planificación financiera, basada en la estructura teórica de gestión de recursos y análisis contable, permite reducir costos, mejorar el desempeño económico y fortalecer la toma de decisiones

Palabras clave: Planificación financiera, Rentabilidad, Análisis financiero, Transporte interprovincial.

Abstract

This research evaluates the incidence of financial planning on the profitability of an interprovincial passenger transportation company in Chiclayo during the 2023–2024 period, emphasizing its relevance within the field of accounting and strategic financial management. The study arises from the absence of budgets, projections, cash controls, systematic accounting records, and a formal financing structure, which has limited the company's ability to optimize resources and manage operating costs efficiently. The methodology applied follows a qualitative, applied, and descriptive design, relying on documental analysis of financial statements, evaluation of liquidity, leverage, management and profitability ratios, and interviews conducted with the personnel responsible for administrative and accounting operations. The results show a significant increase in assets and sales, financed mainly through debt, as well as weaknesses in cash management and inventory control of spare parts. However, profitability indicators improved in 2024, with notable increases in ROA, ROE, and ROCE due to operational optimization and investment in fleet expansion. Additionally, the SWOT analysis reveals strategic opportunities related to process modernization, adoption of technological tools, and strengthening of internal control. The study concludes that proper financial planning, supported by theoretical principles of resource management and accounting analysis, enables cost reduction, enhances economic performance, and strengthens managerial decision-making.

Keywords: Financial planning, Profitability, Financial analysis, Interprovincial transportation.

Introducción

Actualmente, ha venido tomando interés por gran parte de empresarios de grandes, pequeñas y medianas empresas utilizar la planificación financiera como el proceso esencial para la gestión empresarial. Según menciona Valle (2020) esta se establece como una herramienta clave y es muy adaptable y puede utilizarse en una variedad de industrias y dominios comerciales para garantizar la seguridad y la expansión de su dinero. En el contexto internacional, Mayett et al. (2022) indica que, en comparación con los colombianos, quienes se preocupan más por conseguir dinero interno que en los bancos debido a las altas tasas de interés, los mexicanos realizan menos estudios técnicos, financieros o de mercado y dedican más tiempo a tramitar permisos de seguridad social y salud, considerando el acceso a financiación un obstáculo. Esta realidad no es ajena al sector transporte, debido a que el INEI (2024) manifiesta que la movilidad vehicular aumentó 6,1% a nivel nacional en comparación con el mismo mes de 2023 y 2,8% a lo largo de los últimos 12 meses, de mayo de 2023 a abril de 2024, sin embargo, la carencia de una adecuada planificación financiera en este rubro produce incapacidad en identificar adecuadamente los riesgos que se encuentran. Así mismo, Chaihuaque (2021) expone que es fundamental para las empresas peruanas reconocer que cuando estas tienen una planificación financiera adecuada exhiben mayores márgenes de ganancia, medidos por ROA, ROE y ROCE.

Diversos autores han realizado investigaciones cuestionando que tanto influye la planificación financiera en la rentabilidad, por ejemplo, Vivanco (2023) en su investigación, que llevó a cabo en varios países, incluidos Inglaterra, Estados Unidos, Países Anglo Sajones, Canadá y Turquía reveló que una planificación financiera inadecuada impide a las autoridades definir objetivos y planes de acción precisos para lograr obtener recursos financieros para hacer frente a los compromisos solicitados. Castro (2020) en su investigación hecha a una empresa gasolinera ecuatoriana demostró que, al no contar con un elaborado plan financiero trae como consecuente el sobreendeudamiento, bajo margen de utilidad, y su ROA y ROE por debajo del promedio. Igualmente, Ordoñez (2021) en su análisis realizado a una empresa que comercializa productos para el sector automotriz menciona que los datos demuestran que la planificación financiera es limitada al reflejar una disminución considerable entre sus ingresos, debido a distintos aspectos como la agresiva entrada de competidores al sector, sumando a la poca capacidad de toma de decisiones. Por otro lado, Urdaibay et al. (2024) identifico al planeamiento financiero como incidencia continua dentro de la rentabilidad, además menciona que para ser la adecuada en las empresas de construcción es necesario que los resultados

financieros sean positivos y no se tenga que trabajar con préstamos o deudas a otras entidades. Del mismo modo, Nina (2022) en su investigación realizada a una empresa de lubricantes, busco en coordinación con la gerencia de ventas y gerencia administrativa establecer los objetivos financieros para cada área de la empresa y encargar a los supervisores de estas el máximo cumplimiento de dichos objetivos.

Todas las investigaciones anteriormente mencionadas, han abordado a la planificación financiera como el medio de tomar de decisiones para crear objetivos a largo plazo que mejoren la rentabilidad del negocio en base a los estados financieros, sin embargo, no se menciona a la planificación financiera como objetivo de controlar y reducir los costos operativos para poder fijar precios en las empresas de transporte de personas, buscando maximizar la eficiencia de la flota y permitir una mayor competitividad en el mercado.

La brecha que se tiene ante lo investigado está asociada a la falta de un plan financiero a largo y corto plazo para las empresas del sector transporte, y el vacío está en poder determinar si la planificación financiera ayuda a disminuir los costos operativos de manera que haya un incremento considerable en la rentabilidad. En la empresa de transporte se observan diversas dificultades, entre ellas, carecer de todo tipo de presupuestos o proyecciones financieras, no tener conocimiento o control de las compras de repuestos para los vehículos, realizar pagos de combustible en efectivo, no tener acceso a la documentación bancaria digital, prestamos sin planificar el motivo del endeudamiento, desconocimiento de métodos de financiamiento y deficiencias con los conductores debido a las multas, papeles puestos a los buses y pérdidas de equipaje que generan gastos adicionales al negocio. Ante lo mencionado, la formulación del problema será: ¿La planificación financiera mejorará la rentabilidad de una empresa de transportes en Chiclayo, periodo 2023 – 2024?

Motivo por el cual, se plantea un objetivo general, determinar la incidencia de la planificación financiera para la mejora la rentabilidad en una empresa de transporte en Chiclayo, periodo 2023 – 2024 y detallado en objetivos específicos; describir la situación económico financiera en una empresa de transporte en Chiclayo, periodo 2023 – 2024; describir la planificación financiera en una empresa de transporte en Chiclayo, periodo 2023 – 2024; diseñar estrategias financieras en una empresa de transporte en Chiclayo, periodo 2023 – 2024.

Por lo tanto, la presente investigación se justifica debido a que los resultados de la investigación y consecución de objetivos servirán de guía para una mejor toma de decisiones y la optimización de los recursos financieros y a su vez deshacer los resultados desfavorables que ha sufrido la empresa para que se puedan tomar las mejores decisiones, lo cual beneficiaría a los propietarios de las empresas de transporte.

Revisión de literatura

Antecedentes

Rodríguez (2023), en su estudio realizado tuvo como fin analizar la planificación financiera como herramienta para la rentabilidad en empresas proveedoras de internet. Para ello, usaron un enfoque epistémico de tipo descriptiva. Así mismo, fue de tipo no experimental transeccional descriptivo. Partiendo de ello, se concluye que el principal resultado del estudio, se dio una buena aplicación a la planificación financiera a corto plazo; con respecto de a largo plazo, se evidencio la poca aplicación de financiamiento de terceros. Es por eso último, que se sugiere crear mejores proyecciones de planificación y medir la rentabilidad continuamente.

Rodríguez & Gómez (2020), basándose en su investigación, elaboraron una propuesta de estrategia financiera para aumentar la rentabilidad del negocio hotelero durante los próximos cinco años. El objetivo principal fue impulsar la rentabilidad y fortalecer la planificación financiera además de la implementación de controles y políticas para maximizar la rentabilidad y gestionar la liquidez de la empresa, En consecuencia, se demostró que la rentabilidad había aumentado. El estudio también ilustró aspectos relevantes para la tesis sobre la importancia de la planificación financiera para el rendimiento empresarial, demostrando cómo la planificación financiera basada en un análisis minucioso de los estados financieros puede aumentar las ganancias y fortalecer la estrategia financiera.

Mejía (2021), el objetivo de su estudio fue aumentar la rentabilidad de una empresa textil mediante el desarrollo de una planificación financiera con instrumentos financieros. Emplearon una metodología cuantitativa, transversal y no experimental. Con base en lo anterior, concluyeron que el principal resultado fue el aumento progresivo de la rentabilidad neta, a la vez que permitieron establecer el propósito, la visión, los objetivos de la empresa, la estructura organizativa y la estrategia operativa. Esto sugiere que la rentabilidad del negocio se ve afectada por la planificación financiera. Para garantizar el cumplimiento de los objetivos

estratégicos establecidos, se recomienda revisar semestralmente el cumplimiento de la planificación mencionada.

El estudio realizado por Barrera (2024), tuvo como objeto llevar a cabo un plan financiero para una empresa dedicada a la fabricación y comercialización de calzado, que le permita maximizar su rentabilidad. Para ello se empleará un enfoque cuantitativo, el diseño del estudio adoptará un enfoque no experimental longitudinal. A partir de ellos se concluye que los resultados de la implementación del plan financiero, la comunicación efectiva y el seguimiento adecuado han optimizado costos, aumentado la rentabilidad y proporcionado una base sólida para la toma de decisiones estratégicas.

Pucho (2024), en su investigación, se propuso determinar el impacto de la planificación financiera y la rentabilidad en una empresa constructora de la ciudad de Cusco. Utilizó un enfoque cuantitativo con un diseño correlacional y transversal, y el estudio fue no experimental. Los hallazgos de la investigación financiera evidencian una mejora en algunos elementos claves lucrativos, especialmente en la disminución de los gastos operativos y el incremento en las existencias. Las conclusiones indican que una adecuada planificación ha permitido a la empresa prever las necesidades operativas y modificar el uso de sus recursos, lo que ha contribuido a la mejora en su rentabilidad.

El estudio realizado por Villafane (2020), su objetivo fue implementar un plan financiero para impulsar la rentabilidad de una empresa especializada en la comercialización de artículos de lujo, automóviles y licores finos. Se empleó un diseño transversal, correlacional y no experimental. Los hallazgos indican que la falta de políticas y control financiero, así como un análisis deficiente de las medidas financieras, impidió un diagnóstico integral y puso en riesgo la rentabilidad. Esto resultó en errores en la información financiera, un control excesivo sobre los recursos financieros, un bajo índice de liquidez y una baja rotación de activos. Con base en estos hallazgos, se puede afirmar que, en este caso, la planificación financiera es esencial para tomar decisiones acertadas y alcanzar los objetivos. Se sugiere reorganizar los procedimientos de cobro y pago, y elaborar estados financieros proforma, presupuestos de gastos y pronósticos de ventas.

Se debe considerar los antecedentes de la investigación. Asimismo, se debe desarrollar las bases teóricas, es decir, resumir y parafrasear lo revisado en libros, artículos científicos,

comunicaciones verbales y/o alguna otra fuente con información que se relaciona directamente al tema de la investigación. Se pueden citar conceptos, clasificaciones, teorías, etc. Cualquier omisión de citas es considerada plagio y va en contra de los derechos de autor.

Bases Teóricas

Planificación financiera: según Morales et al. (2014) fundamenta que esta sirve como herramienta de apoyo a la gestión organizacional de cualquier empresa, en relación con las múltiples ventajas que ofrece el avance de cada procedimiento operativo contable. Como resultado, la planificación se basa en la programación de un negocio futuro. Por lo tanto, en el momento de la evidencia prospectiva de esta etapa de procedimiento organizacional, está reduciendo las posibilidades de riesgos que uno puede enfrentar en un momento específico.

Diagnostico financiero: Como indica Párraga et al. (2021) son herramientas de gestión que proporcionan datos derivados de los balances contables que pueden facilitar la toma de decisiones. El rendimiento de los procesos se expresa cuantitativamente mediante indicadores de gestión, cuyas dimensiones, comparadas con los niveles de referencia, pueden revelar desviaciones y, de ser necesario, impulsar medidas preventivas o correctivas, se encuentran entre los indicadores financieros más utilizados:

1. Análisis Vertical: Según Gitman et al. (2018), el análisis vertical permite evaluar la estructura financiera de un estado contable al expresar cada partida como un porcentaje de una base común, lo que facilita identificar la participación relativa de cada rubro dentro del mismo periodo.

2. Análisis Horizontal: De acuerdo con Ross et al. (2021), el análisis horizontal examina las variaciones de los rubros financieros a lo largo del tiempo, permitiendo detectar tendencias, incrementos o disminuciones que revelan el comportamiento y evolución de la empresa.

3. Liquidez: La capacidad de la empresa para liquidar sus deudas inmediatas. Comprender los niveles de liquidez de la empresa es crucial, ya que previenen la pérdida de ingresos y el daño a la reputación de la empresa. Según el autor Estupiñán (2020), los ratios financieros ayudan a orientar las indagaciones del estudio hacia las circunstancias de la empresa. Por lo tanto, se plantea la siguiente pregunta para este conjunto de indicadores: ¿Cuándo es seguro para una empresa confiar en su tesorería? Esta pregunta se aborda mediante los siguientes indicadores:

Razón Corriente

Es la capacidad de la empresa para pagar deudas a corto plazo utilizando la totalidad de sus activos actuales, o la capacidad de cumplir con sus obligaciones a corto plazo. En la práctica, debe ser de 1,5 a 2 veces. Dado que ignora la liquidez de los diversos componentes del activo corriente, este ratio debe considerarse un indicador aproximado de liquidez. En general, se considera que una empresa con activos corrientes compuestos principalmente por efectivo y cuentas por cobrar corrientes tiene mayor liquidez que una cuyos activos corrientes se componen principalmente de inventarios. Por consiguiente, se debe realizar una evaluación exhaustiva de la liquidez de la empresa mediante técnicas analíticas.

$$\text{Razon corriente} = \frac{\text{Activo corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$$

Razón prueba acida

Este ratio ofrece un indicador de liquidez más preciso que el ratio corriente, ya que se centra en el efectivo, los valores negociables y las cuentas por cobrar en relación con las obligaciones corrientes. Evalúa la capacidad de utilizar los activos más líquidos para pagar los pasivos.

$$\text{Prueba Acida} = \frac{\text{Activo corriente} - \text{Inventarios}}{\text{Pasivo corriente}}$$

Capital de trabajo

Se utiliza para evaluar la cantidad de dinero disponible para que una empresa funcione de forma fluida y eficaz. Dicho de otro modo, evalúa la capacidad de la empresa para ejecutar sus operaciones utilizando todos sus activos a corto plazo, incluyendo efectivo y equivalentes de efectivo.

$$\text{Capital de trabajo} = \text{activo corriente} - \text{pasivo corriente}$$

4. Endeudamiento: Labanda (2021) indica que el ratio de endeudamiento evalúa el equilibrio entre la deuda a largo o corto plazo y los recursos totales aportados por las empresas, ya que buscan la mejor estructura financiera para sus necesidades y la situación del mercado en un momento dado. Podemos determinar qué porcentaje de los activos totales de la empresa, es decir, sus pasivos totales están respaldado por sus acreedores analizando el ratio de deuda sobre activos totales, entre ellos están:

Endeudamiento total

El índice de endeudamiento total evalúa la proporción de deuda a corto y largo plazo, así como el total de recursos aportados por los propietarios, o contribuyentes y acreedores de la entidad. Se calcula:

$$\textit{Endeudamiento total} = \textit{pasivo corriente/activo corriente}$$

Endeudamiento patrimonial

Establece la relación entre la deuda con los accionistas y la deuda con terceros, el pasivo y el capital se corresponden con la deuda patrimonial, que evalúa el grado de apalancamiento, es decir, el grado en que la empresa asume compromisos financieros con terceros. Se calcula:

$$\textit{Endeudamiento patrimonial} = \textit{pasivo total/patrimonio}$$

Endeudamiento a corto plazo

Busto (2024), se refiere a las obligaciones o deudas que una empresa debe liquidar en un plazo menor o igual a un año. Estas deudas se registran en el pasivo corriente del balance general. El ratio de endeudamiento a corto plazo se calcula normalmente como:

$$\textit{Endeudamiento a corto plazo} = \textit{pasivo corriente/pasivo neto}$$

Endeudamiento a largo plazo

Busto (2024), indica que comprende las deudas u obligaciones financieras cuya amortización o vencimiento supera el año. Estas deudas se inscriben bajo pasivo no corriente (o pasivo fijo) en el balance general. Su ratio correspondiente se calcula como:

$$\textit{Endeudamiento a largo plazo} = \textit{pasivo corriente/patrimonio neto}$$

5. Gestión: Robbins et al. (2021), la gestión es el proceso mediante el cual una organización planifica, organiza, dirige y controla sus recursos financieros, con el fin de alcanzar objetivos establecidos de manera eficiente y eficaz. Implica la toma de decisiones orientadas a coordinar actividades, optimizar procesos y asegurar el uso adecuado de los recursos para lograr resultados favorables dentro de la empresa. En el ámbito financiero, la gestión se relaciona con la administración estratégica de los recursos económicos y el control de los indicadores que permiten evaluar el desempeño.

Rotación de cuentas por cobrar

Mide la eficiencia con la que una empresa convierte sus créditos de clientes en efectivo durante un periodo determinado. Se calcula dividiendo las ventas netas entre el promedio de cuentas por cobrar. Un valor elevado indica una recuperación rápida de cartera, mejor liquidez y eficiencia en la gestión de cobros.

Rotación de cuentas por pagar

Indica la frecuencia con que la empresa liquida sus obligaciones con proveedores en un periodo, mediante la relación entre compras a crédito (o costo de ventas) y promedio de cuentas por pagar. Permite evaluar la eficiencia de pagos y la utilización de pasivos comerciales.

Rotación de capital de trabajo

Refleja qué tan bien la empresa utiliza su capital de trabajo (activo corriente menos pasivo corriente) para generar ingresos por ventas. Se calcula como ventas netas sobre capital de trabajo promedio. Un ratio alto puede indicar buena eficiencia operativa, aunque un valor muy alto puede alertar sobre un fondo de maniobra reducido y posibles riesgos de liquidez.

Rotación de activo

Ratio de eficiencia global que relaciona las ventas netas con el promedio de activos totales. Mide cuántas veces los activos totales de la empresa generan ventas en un periodo, indicando qué tan eficientemente utiliza sus recursos para producir ingresos.

Flujo de caja: Ross et al. (2021) menciona que el flujo de caja financiero es un informe que calcula la liquidez de una empresa, incluyendo ingresos, gastos, costos y más. Es una herramienta contable que muestra cuánto dinero gana y gasta una empresa en operaciones rutinarias y urgentes, este flujo es crucial para evaluar la liquidez de una empresa y su capacidad de pago de deudas y a sus accionistas. El análisis del flujo de caja permite tomar mejores decisiones financieras

1. Ingreso

El término "ingreso" describe el flujo de fondos u otro tipo de beneficio que recibe un individuo o entidad.

2. Egreso

Son gastos en efectivo o pagos.

3. Superávit o déficit

Cuando los gastos superan los ingresos hay un déficit; cuando los ingresos superan los gastos hay una ganancia.

Información financiera: Según Weygandt et al. (2020) los datos financieros ilustran el estado financiero de la organización al resaltar sus operaciones y fluctuaciones. Esto se refiere a la visualización metódica y estructurada de información financiera, métricas que caracterizan el estado financiero, el desempeño y otras facetas de ganar y gastar dinero. Entre otras cosas, se utiliza para evaluar decisiones de seguimiento de inversiones, planes de proyectos, gestión empresarial y seguimiento de proyectos.

1. Estado de situación financiera

La declaración de estado económico, también conocida como el saldo, es un mensaje que indica la posición financiera de la empresa en un momento específico

2. Estado de resultados

Este es un mensaje financiero en el que el período de tiempo recauda la posición financiera de la empresa.

Estrategias de inversión: Bodie et al (2021) pone de ejemplo cómo la empresa usa sus propios fondos para lograr recursos y hacerlos rentables, se centran en la planificación, ya que los inversores deben recibir su ciudad capital para lograr sus objetivos financieros. En esencia, estas estrategias tienen como objetivo optimizar la elección de los instrumentos financieros y la gestión de riesgos para aumentar la rentabilidad de las inversiones.

1. Análisis técnico fundamental

Se centra en la investigación del movimiento del mercado utilizando patrones de cronograma y precios para predecir las tendencias futuras

2. Renta fija y variable

La renta fija y el ingreso variable son dos tipos de inversiones con diferentes propiedades que afectan la rentabilidad y el riesgo. El ingreso fijo proporciona una rentabilidad predeterminada y estable, mientras que el ingreso variable tiene un mayor potencial de beneficios, pero también un mayor riesgo.

Estrategias de financiamiento: Gitman et al. (2018) define estrategia financiera, como la elección de las carreteras para lograr objetivos financieros, enfatiza la importancia de las organizaciones, el presupuesto, la supervisión y la gestión para su implementación

adecuada. Las estrategias de financiación, según varios autores, incluyen la elección de fuentes y métodos para obtener recursos que permitan a la compañía lograr sus objetivos financieros, medianos y a largo plazo. Estas estrategias pueden ser ofensivas, protección, redirigida o supervivencia y depende de los objetivos y situaciones de la compañía.

1. Propio, con terceros

Los recursos (o capital) propios son aquellos que provienen del propietario o accionista, como la retención de ganancias o las inversiones iniciales. Recursos (o deuda) son los obtenidos de terceros, como préstamos bancarios o emisión de bonos.

2. Corto, mediano y largo plazo

La planificación a corto plazo se refiere a los objetivos que se alcanzarán dentro de 1 año, mientras que el término promedio cubre de 2 a 5 años y se expandió a más de 5 años a largo plazo. Estos plazos son flexibles y pueden variar según el contexto y las necesidades.

Rentabilidad: Ross et al. (2018) determina que la rentabilidad es la capacidad de una empresa para generar ingresos más altos que el costo total, generando valor para los accionistas. También la rentabilidad generalmente se refiere a la posibilidad de mayores beneficios o ingresos, que es más alto que los costos o gastos. Es decir, la capacidad de la inversión o la actividad para generar un rendimiento de la inversión inicial.

1. ROA

Según Ross et al (2018), mide la rentabilidad activa y determina la aplicabilidad obtenida con cada sol invertido. específico; que esta es una comparación entre los ingresos de la compañía durante este período y los recursos utilizados para lograrlos.

Es una medición financiera que mide la eficiencia de la empresa utiliza sus activos para beneficiarse. Según varios autores, ROA es una herramienta valiosa para evaluar la rentabilidad de la empresa, su capacidad para generar ingresos y su efectividad en su gestión de activos

$$ROA = \frac{Utilidad\ Neta}{Total\ Activos}$$

2. ROE

Ross et al. (2018) afirma que esta se centra en la capacidad de obtener ganancias del capital invertido por los accionistas, según varios autores, el rendimiento del capital (ROE) es un indicador financiero que mide la rentabilidad de la compañía en relación con su capital de los accionistas. En esencia, la eficiencia utilizada por la compañía para obtener ganancias de ganancias.

$$ROE = \frac{\textit{Utilidad Neta}}{\textit{Total Patrimonio}}$$

3. ROIC

Ross et al. (2018) indica que mide la eficiencia de la compañía que ha invertido en negocios para obtener beneficios, es decir, la eficiencia de la empresa en la gestión de capital de inversiones o proyectos rentables, refleja la tasa de retorno de que la compañía alcanza el efectivo que invierte en su negocio.

$$ROIC = \frac{\textit{NOPAT}}{\textit{Capital Invertido}}$$

4. ROCE

Ross et al. (2018), dice que es la métrica principal para evaluar la eficiencia y la rentabilidad de la empresa, lo que muestra qué tan bien administrado el capital invertido para obtener beneficios. Esta es la herramienta básica de los inversores, ya que indica si la empresa está utilizando eficientemente su capital para obtener ganancias.

$$ROIC = \frac{\textit{NOPAT}}{\textit{Capital Empleado}}$$

Materiales y métodos

La investigación tuvo un enfoque cualitativo con su respectiva técnica para poder analizar y recaudar toda la información.

El tipo de investigación fue aplicada, ya que los resultados encontrados permitieron elaborar una planificación financiera adecuada a resolver la problemática actual y real, con la finalidad de comparar la rentabilidad que ha tenido la empresa y la rentabilidad que se obtendrá al aplicar la planificación financiera.

La investigación fue de nivel descriptiva, porque se relató la problemática real de la empresa, en bases a sus estados financieros.

La población fue una empresa Chiclayana Vía Pacifico E.I.R.L., dedicada al transporte interprovincial de personas, la muestra fue conformada por los estados de situación financiera de los años 2023 – 2024, los cuales nos permitió evaluar y comparar de manera porcentual los indicadores financieros.

Se considero como criterio de selección la empresa de transporte Vía Pacifico E.I.R.L., porque laboro en ella y fue más factible recopilar información de las áreas involucradas, además

se buscaba realizar una planificación financiera adecuada con la finalidad que se añadirla al plan de trabajo de la empresa.

En el trabajo se usó dos tipos de técnicas, las cuales contaron con sus respectivos instrumentos. La primera técnica fue aplicar la observación y análisis documental, a través de una guía de análisis documental, en donde nos permitió conocer la realidad financiera y económica de la empresa. En cuanto a la segunda se aplicó una entrevista, mediante una guía de entrevista, lo cual nos dio un acercamiento de cuanto conocimiento financiero poseen los encargados.

Se coordinó con el gerente una visita a la empresa en mención con la finalidad de recolectar la información necesaria para proceder con esta investigación. Del mismo, se procedió a aplicar la entrevista al personal encargado de la información financiera, para averiguar si estaban realmente capacitados con conocimientos de inversión y financiamiento, y si estas estaban siendo aplicadas y así conocimos la situación financiera por la que está atravesando el negocio y poder describirlas. Por otro lado, a traes de la documentación brindada por la empresa, se analizó sus indicadores financieros; ROA, ROE, ROIC, ROCE.

Y se procesó la información obtenida de la entrevista y el análisis documentario, se utilizó la observación y la revisión de estados financieros de los cuales, con los datos obtenidos, fueron evaluados e interpretados. Además de los hallazgos del análisis de los estados financieros de los períodos 2023-2024, se aplicó los métodos de análisis horizontal y vertical y el uso de ratios financieros que permitieron conocer el rendimiento de la empresa a corto plazo, los datos se evaluaron e interpretaron para diagnosticar los aspectos financieros del entorno.

Tabla 1. Operacionalización de Variables

OPERACIONALIZACION DE VARIABLES				
<i>Variable</i>	<i>Dimensiones</i>	<i>Indicadores</i>	<i>Tecnica</i>	<i>Instrumentos</i>
PLANIFICACION FINANCIERA	Diagnostico financiero	Analisis vertical	Analisis documental	Guia de Analisis Documental
		Analisis horizontal		
		Inidice de liquidez		
		Inidice de endeudamiento		
		Indice de gestion		
	Flujo de caja	Ingreso		
		Egresos		
		Superavit o deficit		
	Informacion financiera	Estado de situacion financiera		
		Estado de resultados		
Estrategia de inversion	Estado de cambios en el patrimonio			
	Analisis tecnico, fundamental			
Estrategia de financiamiento	Renta fija, variable			
	Fondos de inversion, indexados			
	Propio, con terceros			
	Corto, mediano y largo plazo			
RENTABILIDAD	ROA	Utilidad Neta		
	ROE	Activos		
		Utilidad Neta		
	ROIC	Patrimonio		
		NOPAT		
ROCE	Capital Invertido			
	EBITDA			
		Capital Empleado		

Tabla 2. Matriz de Consistencia

<i>Problema Principal</i>	<i>Objetivo Principal</i>	<i>Variables</i>	
<p>¿La planificación financiera mejorará la rentabilidad de una empresa de transportes en Chiclayo, periodo 2023 – 2024?</p>	Determinar la incidencia de la planificación financiera para la mejora en la rentabilidad en una empresa de transporte en Chiclayo, periodo 2023 – 2024	Independiente: Planificación financiera	
		Dependiente: Rentabilidad	
	<i>Objetivos Específicos</i>	<i>Dimensiones</i>	<i>Indicadores</i>
	Describir la situación económico financiera en una empresa de transporte en Chiclayo, periodo 2023 – 2024	Analisis financieros	Analisis vertical Analisis horizontal Indice de Liquidez
		Indicadores financieros	Indice de apalancamiento Indice de gestion Ingreso Egresos
		Flujo de caja	Superavit o deficit Estado de situacion financiera Estado de resultados
		Informacion financiera	Analisis tecnico, fundamental Renta fija, variable Fondos de inversion, indexados Propio, con terceros
		Estrategia de inversion	Corto, mediano y largo plazo Utilidad Neta Activos
		Estrategia de financiamiento	Utilidad Neta Patrimonio NOPAT Capital Invertido
		Diseñar estrategias financieras en una empresa de transporte en Chiclayo, periodo 2023 – 2024	ROA
		ROE	
		ROIC	
		ROCE	
<i>Enfoque, tipo investigacion</i>	<i>Poblacion, muestra, muestreo</i>	<i>Procedimiento y Procesamiento de datos</i>	
<ul style="list-style-type: none"> •Enfoque: Cualitativa •Tipo: Aplicada •Nivel: Descriptiva 	<ul style="list-style-type: none"> •Población: Empresa Vía Pacifico E.I.R.L. •Muestras: Estados Financieros 	<ul style="list-style-type: none"> •Pedir autorización al gerente para acceder a la información financiera y poder aplicar los instrumentos •Aplicar indicadores de rentabilidad •Técnica: Entrevista / Instrumento: Ficha de entrevista •Técnica: Observación y análisis documental / Instrumento: Ficha documental 	

Resultado y discusión

Resultados

Resultado 01: Descripción de la situación económico financiera em una empresa de transporte en Chiclayo en el periodo 2023 y 2024

Tabla 3. Análisis horizontal del estado de situación financiera de los años 2023 y 2024.

VIA PACIFICO E.I.R.L.				
20553871175				
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA				
ACTIVO	A DIC. 2023	A DIC. 2024	Variacion Absoluta	Variacion Relativa (%)
Efectivo y equivalentes de efectivo	742,492.00	780,193.00	37,701.00	5.08%
Serv. y otros contratados por anticipado	301,363.00	439,231.00	137,868.00	45.75%
Otros activos corrientes	125,748.00	481,929.00	356,181.00	283.25%
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	1,169,603.00	1,701,353.00	531,750.00	45.46%
Propiedades, planta y equipo	5,134,906.00	6,036,475.00	901,569.00	17.56%
Depreciación de 1,2 y PPE acumulados	-1,594,897.00	-2,054,443.00	-459,546.00	28.81%
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	3,540,009.00	3,982,032.00	442,023.00	12.49%
TOTAL ACTIVO NETO	4,709,612.00	5,683,385.00	973,773.00	20.68%
PASIVO				
Trib. y aport. sist. pens. y salud por pagar	34,669.00	47,340.00	12,671.00	36.55%
Remuneraciones y particip. por pagar	24,090.00	5,627.00	-18,463.00	-76.64%
Ctas. por pagar comerciales - terceros	52,478.00	-	-52,478.00	-100.00%
TOTAL PASIVO CORRIENTE	111,237.00	52,967.00	-58,270.00	-52.38%
Ctas. por pagar diversas - terceros	-	1,500,000.00	1,500,000.00	100.00%
Obligaciones financieras	2,524,902.00	2,190,803.00	-334,099.00	-13.23%
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	2,524,902.00	3,690,803.00	1,165,901.00	46.18%
TOTAL PASIVO NETO	2,636,139.00	3,743,770.00	1,107,631.00	42.02%
PATRIMONIO				
Capital	40,000.00	40,000.00	-	0.00%
Capital adicional positivo	734,687.00	-	-734,687.00	-100.00%
Resultados acumulados positivos	931,185.00	1,298,786.00	367,601.00	39.48%
Utilidad del ejercicio	367,601.00	600,829.00	233,228.00	63.45%
TOTAL PATRIMONIO	2,073,473.00	1,939,615.00	-133,858.00	-6.46%
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVO	4,709,612.00	5,683,385.00	973,773.00	20.68%

En la Tabla 3, se observa las variaciones que han tenido las partidas contables en el Estado de Situación Financiera, el análisis horizontal es importante porque permite revisar los cambios que ha habido entre un periodo contable y otro. En este caso, se utiliza los años 2023 y 2024 de una empresa de transporte de pasajeros. Se puede visualizar que la empresa creció un 20.68% en activos, pero se observa que este crecimiento fue financiado netamente por pasivos es decir por terceros, de igual manera en los activos no corrientes tuvo un crecimiento del 12.49% debido a la adquisición de cuatro unidades para dar respuesta a la mayor demanda presentada. Y como dato resaltante dentro de los activos esta la cuenta de otros activos corrientes con un incremento del 283.25% debido a que se invirtió en un taller para la reparación y manteniendo de los buses, teniendo que comprar repuestos, lubricantes, etc.

Como consecuencia a lo mencionado el total de los pasivos también sufrió un aumento del 42.02%, dentro de las subcuentas se observa cuentas por pagar diversas terceras del 100% debido a que se realizó un préstamo para poder financiar las cuatro unidades adquiridas, teniendo en cuenta la disminución es las otras subcuentas como las cuentas por pagar a terceros y las obligaciones financieras con una reducción del 100% y 13.23%.

Tabla 4. *Análisis horizontal del estado de resultados de los años 2023 y 2024.*

VIA PACIFICO E.I.R.L.
20553871175
ESTADO DE RESULTADOS

	31/12/2023	31/12/2024	Variacion Absoluta	Variacion Relativa (%)
Ventas netas o lng. por servicios	5,165,981.00	7,692,231.00	2,526,250.00	48.90%
Desc. rebajas y bonif. concedidas	-	-	-	-
Ventas netas	5,165,981.00	7,692,231.00	2,526,250.00	48.90%
Costo de ventas	-1,923,863.00	-2,854,781.00	-930,918.00	48.39%
Resultado bruto de utilidad	3,242,118.00	4,837,450.00	1,595,332.00	49.21%
Resultado bruto de pérdida	-	-	-	-
Gasto de ventas	-990,228.00	-1,349,432.00	-359,204.00	36.27%
Gasto de administración	-1,148,380.00	-1,503,328.00	-354,948.00	30.91%
Resultado de operación utilidad	1,103,510.00	1,984,690.00	881,180.00	79.85%
Resultado de operación pérdida	-	-	-	-
Gastos financieros	-199,386.00	-354,465.00	-155,079.00	77.78%
Ingresos financieros gravados	-	-	-	-
Otros ingresos gravados	-	-	-	-
Otros ingresos no gravados	-	-	-	-
Enaj. de val. y bienes del act. F.	-	-	-	-
Costo enajen. de val y bienes a. f.	-	-	-	-
Gastos diversos	-403,241.00	-799,352.00	-396,111.00	98.23%
REI del ejercicio positivo	-	-	-	-
Resultado antes de part. Utilidad	500,883.00	830,873.00	329,990.00	65.88%
Resultado antes de part. Pérdida	-	-	-	-
Distribución legal de la renta	-	-	-	-
Resultado antes del imp. - Utilidad	500,883.00	830,873.00	329,990.00	65.88%
Resultado antes del imp. - Pérdida	-	-	-	-
Impuesto a la renta	-133,282.00	-230,044.00	-96,762.00	72.60%
Resultado de ejercicio - Utilidad	367,601.00	600,829.00	233,228.00	63.45%

En la Tabla 4, se puede observar el aumento en las ventas en un 48.90% y el costo de ventas en un 48.39% lo cual nos indica que están incrementando de manera proporcional pero ligeramente menor al crecimiento de las ventas, teniendo en cuenta que, al revisar el análisis vertical para ambos años, los costos de venta respecto a las ventas netas son de aproximadamente del 37%. esto quiere decir que la empresa logro disminuir el costo de ventas respecto a las ventas en el 2024. Los gastos financieros crecieron un 77.78% entre los dos periodos, a pesar de verse una diferencia claramente notoria ante el incremento de las ventas su

variación absoluta no es tan representativa como el 98.23% de crecimiento de los gastos diversos, lo cual justifica la inversión realizada con terceros para la adquisición de vehículos.

Tabla 5. Análisis vertical del estado de situación financiera de los años 2023 y 2024

VIA PACIFICO E.I.R.L.				
20553871175				
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA				
ACTIVO	A DIC. 2023	(%)	A DIC. 2024	(%)
Efectivo y equivalentes de efectivo	742,492.00	15.77%	780,193.00	13.73%
Serv. y otros contratados por anticipado	301,363.00	6.40%	439,231.00	7.73%
Otros activos corrientes	125,748.00	2.67%	481,929.00	8.48%
Propiedades, planta y equipo	3,540,009.00	75.17%	3,982,032.00	70.06%
Depreciación de 1,2 y PPE acumulados				
TOTAL ACTIVO NETO	4,709,612.00	100.00%	5,683,385.00	100.00%
PASIVO				
Trib. y aport. sist. pens. y salud por pagar	34,669.00	0.74%	47,340.00	0.83%
Remuneraciones y particip. por pagar	24,090.00	0.51%	5,627.00	0.10%
Ctas. por pagar comerciales - terceros	52,478.00	1.11%		
Ctas. por pagar diversas - terceros	-		1,500,000.00	26.39%
Obligaciones financieras	2,524,902.00	53.61%	2,190,803.00	38.55%
TOTAL PASIVO	2,636,139.00	55.97%	3,743,770.00	65.87%
PATRIMONIO				
Capital	40,000.00	0.85%	40,000.00	0.70%
Capital adicional positivo	734,687.00	15.60%		
Resultados acumulados positivos	931,185.00	19.77%	1,298,786.00	22.85%
Utilidad del ejercicio	367,601.00	7.81%	600,829.00	10.57%
TOTAL PATRIMONIO	2,073,473.00	44.03%	1,939,615.00	34.13%
TOTAL PATRIMONIO Y PASIVO	4,709,612.00	100.00%	5,683,385.00	100.00%

De la Tabla 5, que representa el análisis vertical realizada al estado de situación financiera en los años 2023 y 2024, se puede rescatar de la mayor parte de los activos está representado por propiedad, planta y equipo con un 75.17% y 70.06% para los años 2023 y 2024 respectivamente, esto se debe a que la empresa realiza servicio de transporte y tiene a los buses como principal medio para realizar sus ventas. Teniendo en cuenta lo ya mencionado los pasivos para el año 2023 se ven representados en un 53.61% por obligaciones financiera, esto se debe que para dicho año mediante leasing con el banco se adquirieron dos unidades nuevas, por otro lado, para el año 2024 el pasivo se ve representado en dos subcuentas; obligación financieras con un 38.55% y cuentas por pagar terceros con un 26.39% esto dado por un

prestamos realizado para la adquisición de cuatro vehículos de segunda mano, dando como consecuencia que el total de pasivo tenga mayor representación que el patrimonio que para el año 2024 es del 34.13% a diferencia del año 2023 que tenía mayor participación con un 44.03%.

Tabla 6. Análisis vertical del estado de resultados de los años 2023 y 2024

VIA PACIFICO E.I.R.L.				
20553871175				
ESTADO DE RESULTADOS				
	31/12/2023	(%)	31/12/2024	(%)
Ventas netas o Ing. por servicios	5,165,981.00	100.00%	7,692,231.00	100.00%
Desc. rebajas y bonif. concedidas			-	
Ventas netas	5,165,981.00		7,692,231.00	
Costo de ventas	1,923,863.00	37.24%	2,854,781.00	37.11%
Resultado bruto de utilidad	3,242,118.00	62.76%	4,837,450.00	62.89%
Resultado bruto de pérdida			-	
Gasto de ventas	990,228.00	19.17%	1,349,432.00	17.54%
Gasto de administración	1,148,380.00	22.23%	1,503,328.00	19.54%
Resultado de operación utilidad	1,103,510.00	21.36%	1,984,690.00	25.80%
Resultado de operación pérdida	-		-	
Gastos financieros	199,386.00	3.86%	354,465.00	4.61%
Ingresos financieros gravados	-		-	
Otros ingresos gravados	-		-	
Otros ingresos no gravados	-		-	
Enaj. de val. y bienes del act. F.	-		-	
Costo enajen. de val y bienes a. f.	-		-	
Gastos diversos	403,241.00	7.81%	799,352.00	10.39%
REI del ejercicio positivo	-		-	
Resultado antes de part. Utilidad	500,883.00	9.70%	830,873.00	10.80%
Resultado antes de part. Pérdida	-		-	
Distribución legal de la renta	-		-	
Resultado antes del imp. - Utilidad	500,883.00	9.70%	830,873.00	10.80%
Resultado antes del imp. - Pérdida	-		-	
Impuesto a la renta	133,282.00	2.58%	230,044.00	2.99%
Resultado de ejercicio - Utilidad	367,601.00	7.12%	600,829.00	7.81%

La siguiente tabla muestra el análisis vertical realizado al estado de resultado en los años 2023 y 2024 se puede observar el costo de ventas a tenido una disminución del 0.13% en representación a las ventas netas del 2023 al 2024 esto se debe a se vendió una unidad defectuosa que generaba gastos incensarios, además de tener su propio almacén y comprar repuestos al por mayor. E igualmente se puede apreciar la representación de los gastos financieros y gastos diversos con una participación del 4.61% y 10.39% respectivamente para

el año 2024 evidenciando la diferencia con el año 2023 que tenían una representación del 3.86% y 4.61%.

Tabla 7. Ratios de liquidez general y prueba defensiva de los años 2023 y 2024

PERIODO	LIQUIDEZ GENERAL O CORRIENTE		
	ACTIVO CORRIENTE / PASIVO CORRIENTE		
2023	1,169,603.00	111,237.00	10.51
2024	1,701,353.00	52,967.00	32.12
	PRUEBA DEFENSIVA		
	CAJ. Y BAN. / PASIVO CORRIENTE		
2023	742,492.00	111,237.00	6.67
2024	780,193.00	52,967.00	14.73
	CAPITAL DE TRABAJO		
	ACTIVO CORRIENTE - PASIVO CORRIENTE		
2023	1,169,603.00	111,237.00	S/ 1,058,366.00
2024	1,701,353.00	52,967.00	S/ 1,648,386.00

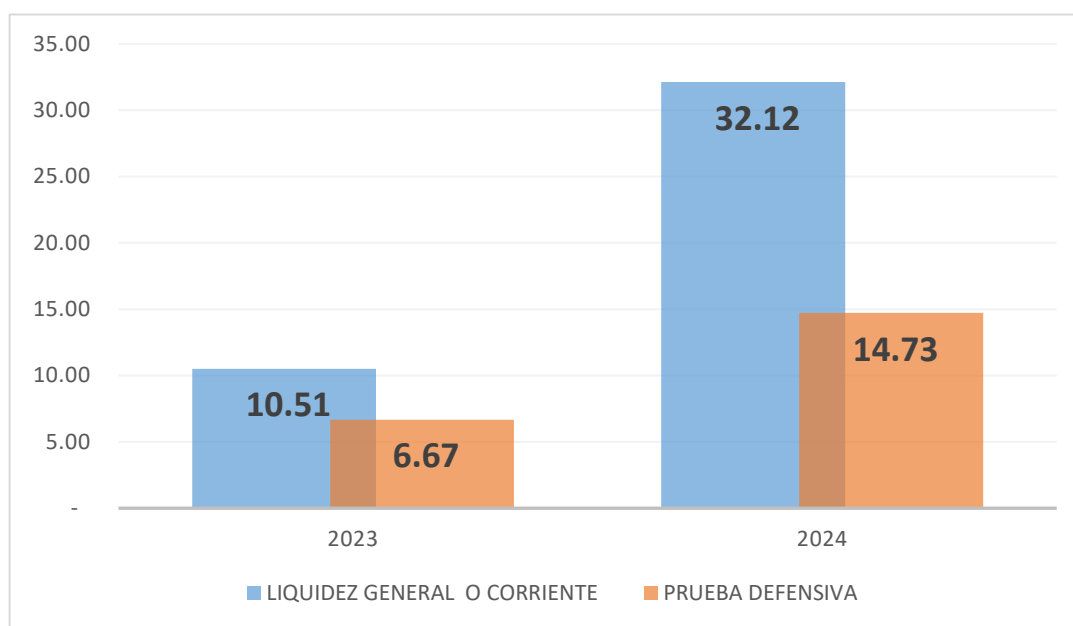


Figura 1. Liquidez general y prueba defensiva

Se observa en la Tabla 7 que, en el 2023 por deuda de S/. 1 a corto plazo, se tiene S/. 10.51 para atenderla, en cambio para el año 2024 vemos un aumento considerable en la liquidez a S/. 32.12 por cada sol en deuda. Sin embargo, esto puede ser reflejo a que las deudas se pueden atender de manera eficaz, pero hay un incremento de dinero ocioso pudiendo servir para otro tipo de inversión en vez de usarlo netamente para cubrir deudas. Por tanto, es necesario que la empresa lleve un control de clientes y ventas. Por otro lado, de manera general se muestra que para el 2024 por cada sol de deuda tienen S/. 6.67 en efectivo para poder atender, en el 2024 tienen S/. 14.73, a diferencia de su liquidez general su incremento no ha sido de la misma

magnitud Esto se puede asumir que es causado porque la empresa no hace uso correcto del efectivo, pero es importante aclarar que las ventas también influyen, por lo que se recomienda que la empresa estudie inversiones para aumentar su fuerza de ventas logrando un incremento en la cuenta de efectivo, además establecer una política de caja chica y mantener un registro de gastos con justificaciones puede ser beneficioso en tanto se pueda controlar los egresos.

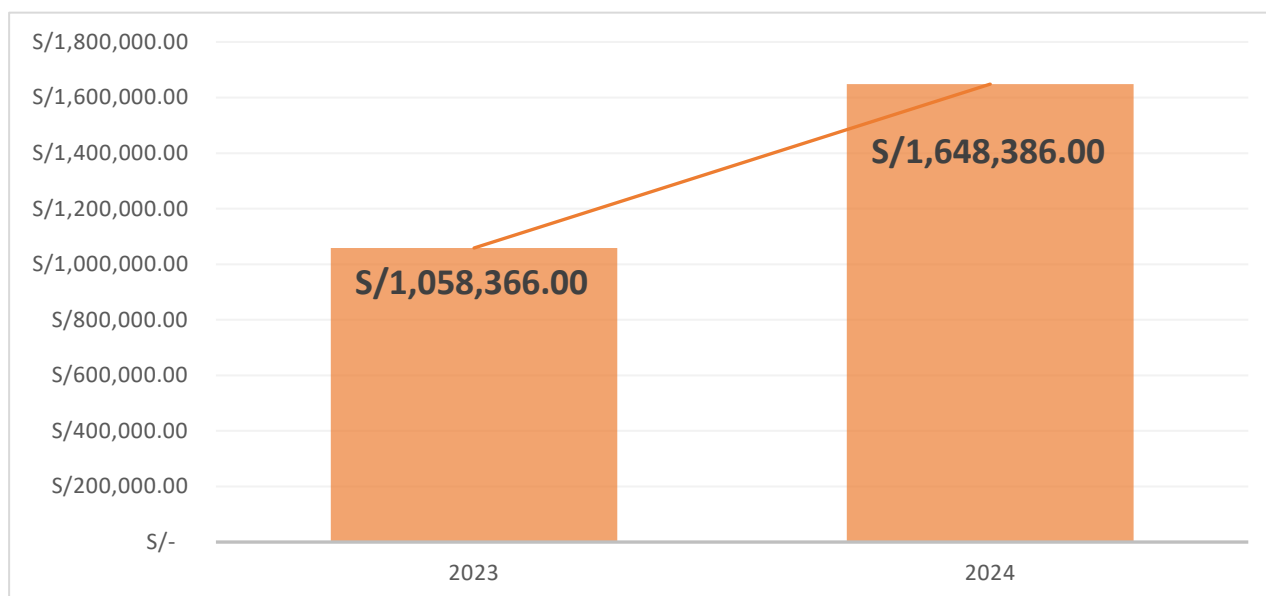


Figura 2. Capital de trabajo

En el año 2023 su capital de trabajo es de S/. 1,058,366.00, y para el año 2024 asciende a S/. 1,648,386.00, esto se debe que para el año 2023 se decide dejar de optar por financiamientos de terceros a adquirir dos buses nuevos mediante un leasing con el banco, lo cual ha reducido la deuda a corto plazo.

Tabla 8. Ratio de endeudamiento total, patrimonial, de corto y largo plazo

PERIODO	ENDEUDAMIENTO TOTAL		
	TOTAL PASIVO / TOTAL ACTIVO		
2023	2,636,139.00	4,709,612.00	55.97%
2024	3,743,770.00	5,683,385.00	65.87%
	ENDEUDAMIENTO PATRIMONIAL		
	TOTAL PASIVO / TOTAL PATRIMONIO		
2023	2,636,139.00	2,073,473.00	1.27
2024	3,743,770.00	1,939,615.00	1.93
a no esta e	ENDEUDAMIENTO A CORTO PLAZO		
	PASIVO CORRIENTE / TOTAL PATRIMONIO		
2023	111,237.00	2,073,473.00	5.36%
2024	52,967.00	1,939,615.00	2.73%
	ENDEUDAMIENTO A LARGO PLAZO		
	PASIVO NO CORRIENTE / TOTAL PATRIMONIO		
2023	2,524,902.00	2,073,473.00	1.22
2024	3,690,803.00	1,939,615.00	1.90

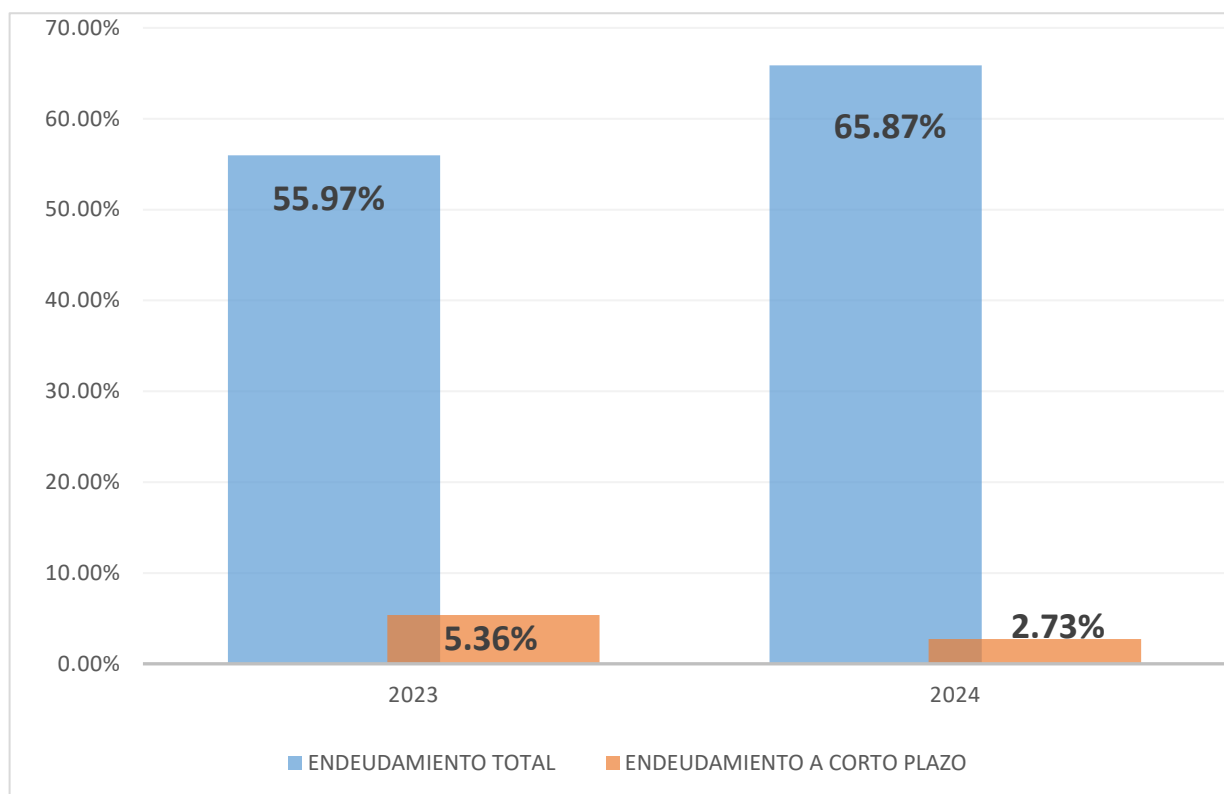


Figura 3. Endeudamiento total y endeudamiento a corto plazo

Se identifica de la Tabla 8, que la deuda con terceros para el 2023 comprenden el 5.36% del patrimonio, en el año 2024 se reduce a un 2.73%. Esto se debe a que para el año 2023 se adquirieron dos unidades completamente nuevamente mediante leasing con el banco. A diferencia del año 2024 que se decidió optar por tener financiamiento en efectivo para la compra de cuatro unidades seminuevas. Se puede determinar que las decisiones de financiación fueron conservadoras, pero tienen margen para solicitar crédito en caso de necesitarlo debido a que su índice de endeudamiento total aumenta de un 55.97% a un 65.87% para los años 2023 y 2024 respectivamente.

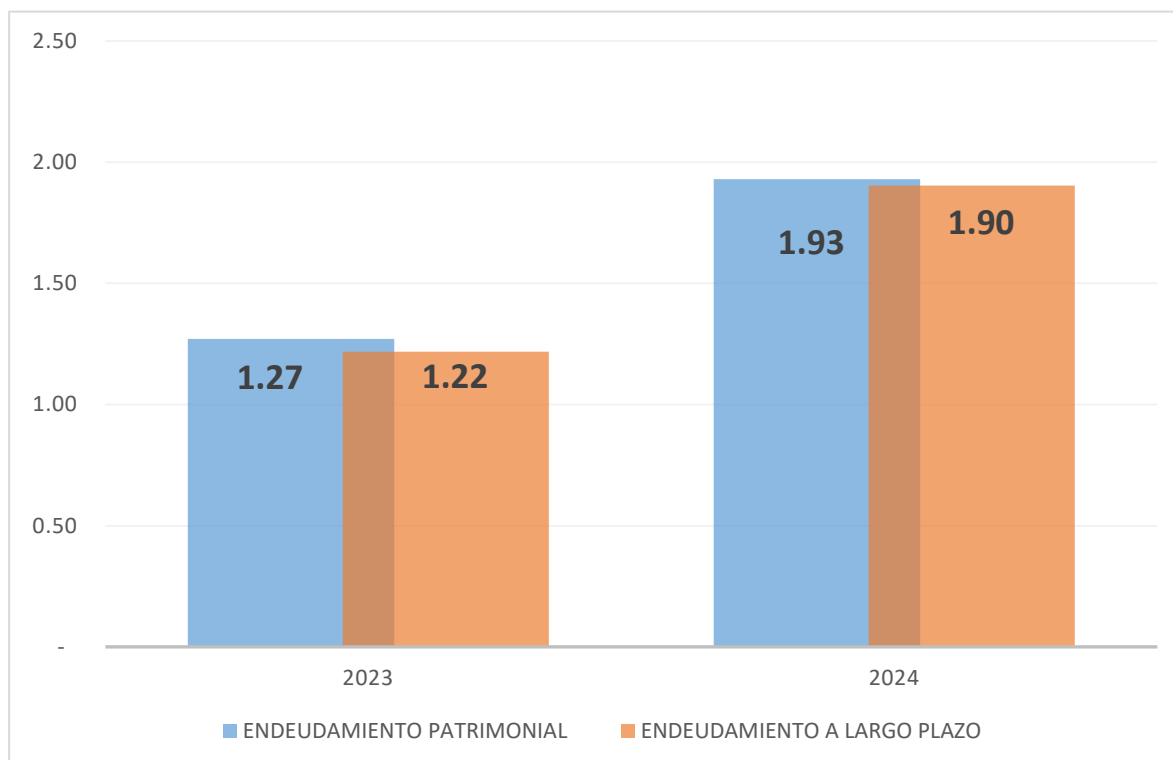


Figura 4. Endeudamiento patrimonial y endeudamiento a largo plazo

Se muestra que para el año 2023 gana S/. 1.27 por cada sol de capital invertido, y para el año 2024 es de S/. 1.93. Se observa que la ganancia es baja y tiene un amplio margen aportado por los acreedores es decir que representa una ganancia menos que el 2023, por lo que se deja ver problemas de gestión financiera. Igualmente se puede observar que la empresa en cuanto a sus deudas a largo plazo, comprenden la mayor parte de su patrimonio.

Tabla 9. Ratio de gestión

ROTACION DE CAPITAL DE TRABAJO			
VENTAS NETAS / CAPITAL DE TRABAJO			
2023	5,165,981.00	1,058,366.00	4.88
2024	7,692,231.00	1,648,386.00	4.67
ROTACION DE ACTIVOS			
VENTAS NETAS / TOTAL ACTIVO			
2023	5,165,981.00	4,709,612.00	1.10
2024	7,692,231.00	5,683,385.00	1.35

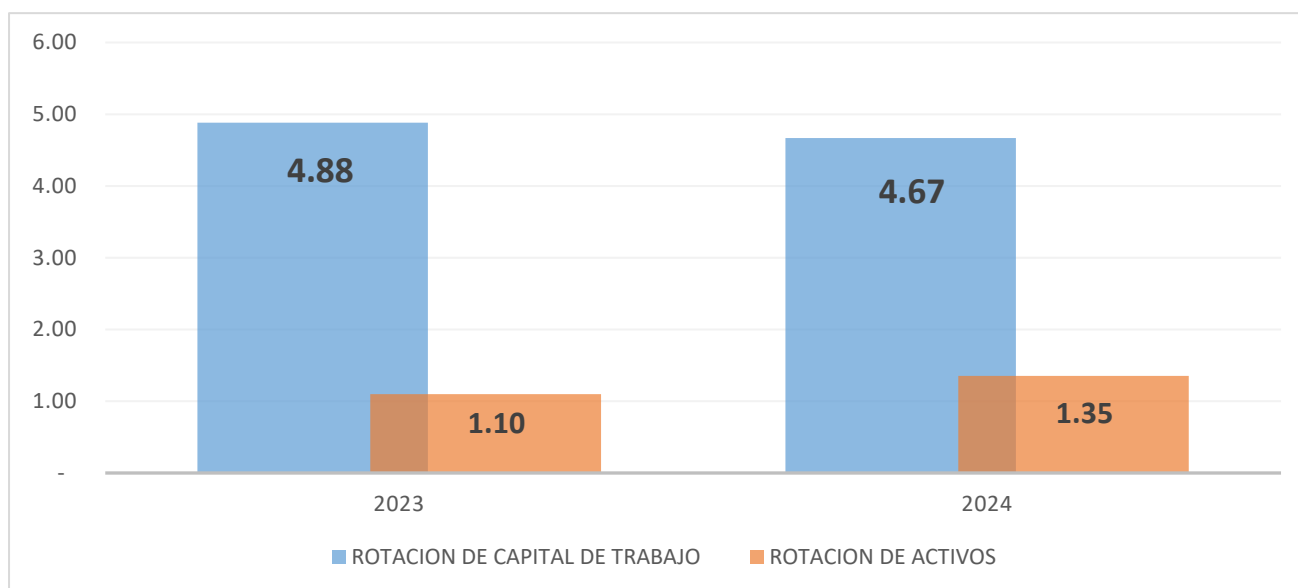


Figura 5. Rotación de capital de trabajo y rotación de activos

Como se puede observar en la Tabla 9, para el año 2023 la empresa cuenta con una rotación de capital de trabajo de 4.88 a comparación del año 2024 que decrece a un 4.67, esto indica que la empresa está usando ineficiente su capital de trabajo operativo ya que la empresa por cada sol invertido está obteniendo menos rendimiento a comparación del año pasado, se puede inferir que existe una mala gestión de sus créditos. A comparación de la rotación de sus activos la empresa incremento de 1.10 a 1.35 para los años 2023 y 2024 respectivamente, nos indica que los activos se están utilizando de forma óptima.

Tabla 10. Ratio de rentabilidad

ROA			
UTILIDAD NETA / TOTAL ACTIVO			
2023	367,601.00	4,709,612.00	7.81%
2024	600,829.00	5,683,385.00	10.57%
ROE			
UTILIDAD NETA / TOTAL PATRIMONIO			
2023	367,601.00	2,073,473.00	17.73%
2024	600,829.00	1,939,615.00	30.98%
ROCE			
NOPAT (EBITDA*(1-impst.) / CAPITAL EMPLEADO (tot			
2023	1,902,376.94	4,598,375.00	58.68%
2024	2,226,356.87	4,130,418.00	76.46%
ROIC			
NOPAT / CAPITAL INVERTIDO (pasivo + patrimonio			
2023	1,902,376.94	3,967,120.00	47.95%
2024	2,226,356.87	4,903,192.00	45.41%

En la Tabla 10, el análisis de los indicadores de rentabilidad revela un desempeño financiero favorable para la empresa entre 2023 y 2024. En primer lugar, el ROA aumenta de 7.81 % a 10.57 %, lo que refleja una mejora en la eficiencia para generar utilidades a partir de los activos, especialmente la flota de transporte. Este incremento sugiere una gestión operativa más eficiente y optimización en costos y rutas.

En cuanto al ROE, el resultado se eleva de 17.73 % a 30.98 %, mostrando un mayor retorno para los accionistas. Este incremento puede deberse a una mayor utilidad neta y a un uso efectivo del apalancamiento financiero, aunque también implica revisar la estructura de deuda para evaluar riesgos potenciales.

Respecto al ROCE, el indicador pasa de 58.68 % a 76.46 %, demostrando una capacidad sobresaliente para generar beneficios operativos con el capital empleado. Este comportamiento señala un uso eficiente de los recursos operativos, lo cual es destacable en un sector de altos costos como el transporte.

Por último, el ROIC se mantiene elevado, aunque con una leve disminución de 47.95 % a 45.41 %. Esta variación sugiere un incremento del capital invertido que aún no se traduce plenamente en rendimientos, probablemente por inversiones en flota o expansión de servicios.

En conjunto, los indicadores refuerzan una tendencia de mejora en la rentabilidad de la empresa, evidenciando capacidad para generar valor mediante una gestión eficiente de sus recursos.

Resultado 02: Descripción la planificación financiera en una empresa de transporte en Chiclayo.

A. Financiamiento

La entrevista realizada permitió analizar la situación actual de la empresa desde el punto de vista del titular – gerente. En primer lugar, se dedica al servicio de transporte interprovincial de personas, el gerente afirma que percibe a la empresa como estable, pero con diferentes deficiencias que le gustaría poder arreglar o mejorar, sin embargo, la contadora percibe que la empresa debe mejorar su situación financiera por medio del uso correcto de los recursos, así como también el análisis antes de la toma de decisiones. Si bien se tiene clara las deficiencias, no se promueven objetivos medibles o cuantificables, sino son indicadores dadas por la misma gerencia que en este caso es el propietario.

Como primer financiamiento se tuvo un prestamos de 632,000.00 soles con el BCP para la adquisición de cuatro unidades de la empresa Movil bus que estaban para reparación, se decidió invertir en la carrocería y repararlos, ese préstamo se sacó por un plazo de cinco años, actualmente es el único préstamo que se viene arrastrando desde antes del año 2023.

El gerente nos comenta que para el año 2023 y 2024 se han tomado mayores decisiones de inversión y financiamiento debido a que una amistad del propietario les comento sobre la compra de buses que puede hacer a través del banco (leasing), sin embargo, indica que no contaron con propuestas de diferentes bancos, sino se optó por el BBVA debido a que su familiar ya tenía un producto financiero con ellos.

Para el año 2023 se tomó la decisión de recurrir al leasing con el BBVA para la compra de dos ómnibus marca Mercedes Benz modelo 2024, con una inversión de 2,305,084.68, además, ya se tenía un préstamo persona de 280,000.00 para la implementación de un espacio para oficinas administrativas, se adquirió un software para llevar control de las ventas y se sistematizo gran parte de sus procesos. Esa fue la principal inversión que se realizó en los últimos años, la cual fue dada por medio de un establecimiento financiero generando altos intereses, sin tomar en cuenta que el dueño pudo evaluar otras alternativas de financiación.

Ya en el 2024 se optó por maximizar la flota y alquilar un terminal en la Ciudad de Chiclayo en donde también funcionarían las oficinas administrativas, ya que solo había punto de ventas en el Terminal Terrestre Ormeño, espacio que es compartido por más empresas del mismo rubro, cabe destacar que esa decisión fue dada en conjunto con su familia del gerente por ello se adquirieron dos préstamos en el BBVA, se volvió a optar por esa entidad financiera debido a que el funcionario de la misma entidad le dijo al propietario que era la mejor tasa y mejores opciones, sin evaluar otras alternativas.

Tabla 11. Préstamos bancarios activos al 31/12/2024

Nº PRESTAMO	ENTIDAD BANCARIA	FECHA DE DESEMBOLSO	ULTIMA FECHA DE PAGO	CAPITAL DESEMBOLSADO	CAPITAL AMORTIZADO AL 31/12/2024	CAPITAL POR AMORTIZAR	CUOTAS	TEA	TCEA	SEGURO DESGRABAMEN	TASA PROMEDIO DE PRESTAMO
1	BCP	30/11/2022	30/11/2027	S/ 632,000.00	S/ 373,498.50	S/ 258,501.50	60	13.65%	16.04%	1.08%	11.94%
2	BCP	18/07/2023	18/07/2025	S/ 280,000.00	S/ 187,967.47	S/ 92,032.53	24	17.50%	18.75%	1.08%	13.89%
3	BBVA	18/10/2023	18/10/2028	S/ 2,305,084.68	S/ 780,304.43	S/ 1,524,780.25	60	12.15%	13.51%	0.00%	13.68%
4	BBVA	07/10/2024	07/10/2027	S/ 300,000.00	S/ -	S/ 300,000.00	36	12.44%	12.44%	0.00%	12.86%
5	BBVA	24/12/2024	24/12/2030	S/ 221,482.62	S/ -	S/ 221,482.62	72	9.99%	10.90%	0.069%	12.82%
				3,738,567.30		2,396,796.90					

En la Tabla 11, se observa que al 31 de diciembre del año 2024 la empresa cuenta con cinco prestamos activos en dos diferentes entidades financieras, en primer lugar, la empresa desde el año 2022 viene arrastrando una deuda aun por tres años más. Analizando el primer préstamo, se debe tener en cuenta que al tener una TCEA del 16.04% es algo elevada pero competitiva en el sector, sin embargo, el destino del préstamo fue para adquirir cuatro buses usados del año 2012, estos requieren inversión adicional y la conveniencia depende del control de mantenimiento, es decir, que, si uno o más buses se desactivan por mantenimiento prolongado, puede afectar los pagos.

Para el año 2023 la empresa adquirió un préstamo tradicional para la expansión de la flota adquiriendo unidades de segunda mano teniendo en mente invertir nuevamente en su mantenimiento para su operatividad, este financiamiento es moderado debido al alto costo, pero viable si genera ingresos rápido, en el mismo periodo se decidió apostar por un leasing financiero con el BBVA por cinco años, muy conveniente cuenta con una tasa baja, a largo plazo y activos que generaran un aumento en la producción. En el siguiente año y con una mejor oferta se adquirió un préstamo estructurado con gracia, este fue conveniente debido al buen costo y diseño flexible en los pagos, pero la empresa al tener un buen índice de liquidez no resulta necesario o viable el pagar por diez meses solo intereses. Finalmente se tiene registro de un préstamo general sin un destino claro, este préstamo representa un riesgo muy grande, porque a pesar de tener la tasa más baja el no tener un objetivo claro y definido pierde sentido financiero. En conclusión, desde el punto de vista de tasa, los préstamos 3 y 4 son los más saludables y logran el mejor balance pagos manejables con retorno en el tiempo, el 2 es costoso y el 5, aunque barato, puede ser improductivo.

Tabla 12. Descripción de préstamo a Banco de Crédito del Perú (BCP)*Descripción de préstamo a Banco de Crédito del Perú (BCP)*

Prestamo Ant	280,000.00
TEA (BCP)	17.50%
TCEA	18.75%
Años	2
Periodos	24
Cuota	13,928.88

Detalle del préstamo al Banco de Crédito del Perú (BCP)						
Periodo	Vencimientos	Saldo	Amortización	Interes	Seg. Desg.	Cuota
1	18/08/2023	280,000.00	9,718.11	3,953.94	256.83	13,928.88
2	18/09/2023	270,281.89	9,902.23	3,778.73	247.92	13,928.88
3	18/10/2023	260,379.66	10,174.88	3,522.87	231.13	13,928.88
4	18/11/2023	250,204.78	10,201.34	3,498.04	229.50	13,928.88
5	18/12/2023	240,003.44	10,468.66	3,247.18	213.04	13,928.88
6	18/01/2024	229,534.78	10,509.28	3,209.06	210.54	13,928.88
7	18/02/2024	219,025.50	10,665.84	3,062.14	200.90	13,928.88
8	18/03/2024	208,359.66	11,025.01	2,725.08	178.79	13,928.88
9	18/04/2024	197,334.65	10,988.99	2,758.88	181.01	13,928.88
10	18/05/2024	186,345.66	11,242.26	2,521.21	165.41	13,928.88
11	18/06/2024	175,103.40	11,320.19	2,448.07	160.62	13,928.88
12	18/07/2024	163,783.21	11,567.55	2,215.94	145.39	13,928.88
13	18/08/2024	152,215.66	11,661.17	2,128.09	139.62	13,928.88
14	18/09/2024	140,554.49	11,834.90	1,965.05	128.93	13,928.88
15	18/10/2024	128,719.59	12,073.08	1,741.54	114.26	13,928.88
16	18/11/2024	116,646.51	12,191.08	1,630.80	107.00	13,928.88
17	18/12/2024	104,455.43	12,422.90	1,413.26	92.72	13,928.88
18	18/01/2025	92,032.53	12,557.78	1,286.68	84.42	13,928.88
19	18/02/2025	79,474.75	12,744.87	1,111.11	72.90	13,928.88
20	18/03/2025	66,729.88	13,030.95	842.67	55.26	13,928.88
21	18/04/2025	53,698.93	13,128.87	750.75	49.26	13,928.88
22	18/05/2025	40,570.06	13,343.96	548.91	36.01	13,928.88
23	18/06/2025	27,226.10	13,523.26	380.65	24.97	13,928.88
24	18/07/2025	13,702.84	13,702.93	185.40	12.16	13,900.49
			280,000.09		3,338.59	
				50,926.05		334,264.73

Para el primer préstamo desembolsado en el año 2023, se puede observar en la tabla 12 que tiene una TCEA del 18.75% muy por encima del promedio de los préstamos no revolventes para automóviles, sin embargo, esto se debe a que la empresa ha financiado los préstamos sin garantía, cabe destacar que no es una tasa baja, pero está dentro del rango razonable para una empresa de transportes. Sin embargo, si la empresa se hubiera asesorado hubiera adquirido un crédito vehicular con garantía que su rango típico de TCEA es entre 12% a 20%. En conclusión, el préstamo es financieramente rentable por que el rendimiento del capital invertido (ROIC) es de 47.95% quien supera la TCEA del 18.75% para el año 2023.

Tabla 13. Descripción de leasing a BBVA

<i>Descripcion del leasing a BBVA</i>						
Prestamo Anl	2,305,084.68	SALDO INICIAL				
Saldo Inicial	449,491.51					
TEA (BBVA)	12.15%					
TCEA	13.51%					
Años	5					
Periodos	60					
Cuota	46,876.14					

Detalle del leasing al BBVA						
Periodo	Vencimientos	Amortizacion	Interes	Verced Conductiva	IGV	Cuota
1	18/11/2023	20,727.18	18,998.36	39,725.54	7,150.60	46,876.14
2	18/12/2023	23,804.25	15,921.29	39,725.54	7,150.60	46,876.14
3	18/01/2024	22,326.17	17,399.37	39,725.54	7,150.60	46,876.14
4	18/02/2024	21,990.77	17,734.77	39,725.54	7,150.60	46,876.14
5	18/03/2024	24,414.51	15,311.03	39,725.54	7,150.60	46,876.14
6	18/04/2024	23,008.20	16,717.34	39,725.54	7,150.60	46,876.14
7	18/05/2024	22,701.89	17,023.65	39,725.54	7,150.60	46,876.14
8	18/06/2024	24,515.91	15,209.63	39,725.54	7,150.60	46,876.14
9	18/07/2024	24,224.31	15,501.23	39,725.54	7,150.60	46,876.14
10	18/08/2024	23,433.80	16,291.74	39,725.54	7,150.60	46,876.14
11	18/09/2024	24,681.90	15,043.64	39,725.54	7,150.60	46,876.14
12	18/10/2024	24,918.88	14,806.66	39,725.54	7,150.60	46,876.14
13	18/11/2024	24,670.15	15,055.39	39,725.54	7,150.60	46,876.14
14	18/12/2024	25,395.00	14,330.54	39,725.54	7,150.60	46,876.14
15	18/01/2025	24,222.74	15,502.80	39,725.54	7,150.60	46,876.14
16	18/02/2025	26,335.34	13,390.20	39,725.54	7,150.60	46,876.14
17	18/03/2025	27,035.06	12,690.48	39,725.54	7,150.60	46,876.14
18	18/04/2025	24,595.29	15,130.25	39,725.54	7,150.60	46,876.14
			⋮			
55	18/05/2028	37,513.28	2,212.26	39,725.54	7,150.60	46,876.14
56	18/06/2028	37,749.35	1,976.19	39,725.54	7,150.60	46,876.14
57	18/07/2028	38,285.79	1,439.75	39,725.54	7,150.60	46,876.14
58	18/08/2028	38,565.91	1,159.63	39,725.54	7,150.60	46,876.14
59	18/09/2028	38,948.60	776.94	39,725.54	7,150.60	46,876.14
60	18/10/2028	39,347.92	377.62	39,725.54	7,150.60	46,876.14
61	18/10/2028	3.50	-	3.50	0.63	4.13
		1,798,169.69		2,383,536.04		2,812,572.53
			585,366.35		429,036.49	

En la Tabla 13, se observa que en el mismo año 2023 se adquiere un leasing para el financiamiento de dos buses completamente nuevos, se puede observar en la tabla 13 la TCEA del 13.51% en leasing vehicular empresarial es muy competitiva, especialmente en Perú, donde la banca suele ofrecer entre 13% y 18% para leasing de transporte pesado, sin embargo, se debe ir teniendo en cuenta que se espera un margen operativo del 30%, el ingreso bruto por bus debe facturar al menos S/ 78,000 mensuales para poder llegar al punto de equilibrio y cubrir cómodamente el leasing y gastos.

Tabla 14. Descripción del primer préstamo a BBVA*Descripción de préstamo a BBVA*

Préstamo Anu: 300,000.00	
TEA (BBVA)	12.44%
TCEA	12.44%
Años	3
Periodos	36
Cuota	14,116.99

Detalle del préstamo al BBVA

Periodo	Vencimientos	Saldo	Amortizacion	Interes	Seg. Desg.	Cuota
1	07/11/2024	300,000.00	-	-	-	-
2	07/12/2024	300,000.00	-	-	-	-
3	07/01/2025	300,000.00	-	2,846.95	-	2,846.95
4	07/02/2025	300,000.00	-	3,044.29	-	3,044.29
5	07/03/2025	300,000.00	-	2,748.34	-	2,748.34
6	07/04/2025	300,000.00	-	3,044.29	-	3,044.29
7	07/05/2025	300,000.00	-	2,945.61	-	2,945.61
8	07/06/2025	300,000.00	-	3,241.75	-	3,241.75
9	07/07/2025	300,000.00	-	2,748.34	-	2,748.34
10	07/08/2025	300,000.00	-	3,044.29	-	3,044.29
11	07/09/2025	300,000.00	-	3,143.00	-	3,143.00
12	07/10/2025	300,000.00	-	2,846.95	-	2,846.95
			⋮			
27	07/01/2027	120,973.27	12,759.91	1,357.08	-	14,116.99
28	07/02/2027	108,123.68	12,849.59	1,267.40	-	14,116.99
29	07/03/2027	94,997.22	13,126.46	990.53	-	14,116.99
30	07/04/2027	81,812.98	13,184.24	932.75	-	14,116.99
31	07/05/2027	68,499.29	13,313.69	803.30	-	14,116.99
32	07/06/2027	55,077.41	13,421.88	695.11	-	14,116.99
33	07/07/2027	41,501.21	13,576.20	540.79	-	14,116.99
34	07/08/2027	27,832.68	13,668.53	448.46	-	14,116.99
35	07/09/2027	13,979.82	13,852.86	264.13	-	14,116.99
36	07/10/2027	-	13,979.82	137.26	-	14,117.08
			300,000.00		-	368,461.66
				68,461.66		

En la tabla 14, se puede observar, que en el año 2024 se adquiere un segundo préstamos con el BBVA, pero se cambian las condiciones de pago debido a que se otorga un periodo de gracia total por dos meses y un periodo de gracia parcial de diez meses pagando solo interés sin amortizar capital, en total, el préstamo dura 36 meses, pero el pago real de capital empieza recién al mes trece. A pesar de contar con una TCEA del 12.44% que es excelente para un crédito empresarial y el plazo de 36 meses que es corto y busca reducir costos, si bien es cierto se sabe que el periodo de gracia aumenta el costo total, pero te da liquidez al inicio, en este caso se debe tener en cuenta que la empresa para el año 2024 tiene una liquidez de 32.12 por cada sol de deuda.

Tabla 15. Descripción del segundo préstamo a BBVA

<i>Descripción de préstamo a BBVA</i>	
Prestamo Anual	221,482.62
TEA (BBVA)	9.99%
TCEA	10.90%
Años	6
Periodos	72
Cuota	4,163.61

Detalle del préstamo al BBVA						
<i>Periodo</i>	<i>Vencimientos</i>	<i>Saldo</i>	<i>Amortizacion</i>	<i>Interes</i>	<i>Seg. Desg.</i>	<i>Cuota</i>
1	24/01/2025	221,482.62	-	-	-	-
2	24/02/2025	221,482.62	-	-	-	-
3	24/03/2025	221,482.62	-	-	-	-
4	24/04/2025	212,445.72	2,242.98	1,767.56	153.07	4,163.61
5	24/05/2025	210,244.23	2,201.49	1,805.76	156.36	4,163.61
6	24/06/2025	207,839.72	2,404.51	1,618.87	140.23	4,163.61
7	24/07/2025	205,475.28	2,364.44	1,655.76	143.41	4,163.61
8	24/08/2025	203,209.41	2,265.87	1,746.51	151.23	4,163.61
9	24/09/2025	200,804.88	2,404.53	1,618.87	140.21	4,163.61
10	24/10/2025	198,379.54	2,425.34	1,599.71	138.56	4,163.61
11	24/11/2025	195,990.66	2,388.88	1,633.29	141.44	4,163.61
12	24/12/2025	193,523.64	2,467.02	1,561.36	135.23	4,163.61
			⋮			
67	24/07/2030	20,270.93	3,953.89	193.00	16.72	4,163.61
68	24/08/2030	16,300.43	3,970.50	177.72	15.39	4,163.61
69	24/09/2030	12,273.21	4,027.22	125.52	10.87	4,163.61
70	24/10/2030	8,215.85	4,057.36	97.78	8.47	4,163.61
71	24/11/2030	4,128.13	4,087.72	69.84	6.05	4,163.61
72	24/12/2030	-1.00	4129.13	31.73	2.75	4,163.61
				66,812.94		287,289.09
			214,689.70		5,786.45	

Teniendo en cuenta que lo observado en la Tabla 15 es el quinto y último crédito adquirido en el año 2024 y con una TCEA de 10.9% en Perú para un crédito empresarial es baja y muy competitiva, especialmente para plazos largos como 72 meses. En comparación créditos empresariales comunes que van entre un 12% al 20% o en un leasing que es entre el 9% al 13%, está en el rango más bajo del mercado, sin embargo, el costo financiero no es el problema; el uso del dinero sí podría serlo debido a que no se tiene bien definido para que se adquirió ese préstamo generando así una deuda improductiva, si el crédito no se usa en algo productivo, las cuotas saldrán directamente del flujo operativo actual de la empresa, esto significa que la empresa comprometerá casi S/ 50,000 anuales de flujo durante 6 años.

B. Inversión

Tabla 16. *Compra de bienes en los que se invirtieron en el año 2023*

<i>Concepto</i>	<i>#</i>	<i>Costo unitario</i>	<i>Costo total</i>	<i>TC</i>	<i>Importe Soles</i>
Maquinaria					
Omnibus con carrocería Comil (Mercedes Benz) NUEVOS	2	\$ 339,999.99	\$ 679,999.98	S/ 3.77	S/ 2,561,559.92
Set de herramientas vehiculares	2	S/ 260.00	S/ 520.00	S/	S/ 520.00
Muebles y enseres					
Silla gerencial giratoria	3	S/ 320.00	S/ 960.00	S/	S/ 960.00
Escritorio de melamine	2	S/ 850.00	S/ 1,700.00	S/	S/ 1,700.00
Estante de melamine	2	S/ 300.00	S/ 600.00	S/	S/ 600.00
Equipos diversos					
Impresora multifuncional	2	S/ 900.00	S/ 1,800.00	S/	S/ 1,800.00
Celular	5	S/ 532.00	S/ 2,660.00	S/	S/ 2,660.00
Intangibles					
Software administrativo	1	S/ 4,956.00	S/ 4,956.00	S/	S/ 4,956.00
Capacitación	1	S/ 700.00	S/ 700.00	S/	S/ 700.00
Ingeniero para soporte	1	S/ 1,500.00	S/ 1,500.00	S/	S/ 1,500.00
Total inversión					S/ 2,576,955.92

En la Tabla 16, se observa que la compra de los ómnibus fue una de las necesidades de la empresa para incrementar sus ventas. Ya que contaban con unidades del año 2012 operando, además fue necesaria la compra de un set de herramientas que le permita al vehículo poder estar en óptimas condiciones para su funcionamiento diario.

Los muebles y enseres fueron indispensables para la implementación de una primera oficina que fue ubicada en la casa del propietario, en donde se empezó a tener mayor control de la venta de pasajes, sin embargo, aún no se tenía claro en que se gastaba el dinero producto de las ventas, por ello también se adquirieron impresoras para poder archivar las facturas de las compras y un celular donde se solicitan aprobaciones de gastos. Y para consolidar toda la información se optó por los servicios de un ingeniero de sistema para que nos diseñe un software administrativo desde el inicio, cabe destacar que el sistema aún sigue en desarrollo y día a día está sujeto a actualizaciones y modificaciones aspectos que traen consecuencias en la rapidez tanto a la hora de vender el boleto, como solicitar reportes.

Tabla 17. *Compra de bienes en los que se invirtieron en el año 2024*

<i>Concepto</i>	<i>#</i>	<i>Costo unitario</i>	<i>Costo total</i>	<i>Importe Soles</i>
Maquinaria				
Omnibus con carroceria Marcopolo (Mercedez Benz) - SEGUNDA	2 S/	150,000.00 S/	300,000.00 S/	300,000.00
Muebles y enseres				
Silla de oficina	2 S/	270.00 S/	540.00 S/	540.00
Bancas 5 asientos sala de espera	3 S/	325.00 S/	975.00 S/	975.00
Estante de melamine	1 S/	320.00 S/	320.00 S/	320.00
Equipos diversos				
Computadora ASUS AMD Rysen 5	2 S/	1,920.00 S/	3,840.00 S/	3,840.00
Repuestos para omnibus	1 S/	30,000.00 S/	30,000.00 S/	30,000.00
Extintor	6 S/	70.00 S/	420.00 S/	420.00
Botiquin	2 S/	120.00 S/	240.00 S/	240.00
Gastos de remodelacion				
Materiales de remodelacion	1 S/	4,200.00 S/	4,200.00 S/	4,200.00
Mano de obra	3 S/	600.00 S/	1,800.00 S/	1,800.00
Total inversion				342,335.00

Para el año 2024 se tomó la decisión de adquirir dos ómnibus de segunda mano, debido a la alta demanda que se presentó para el año 2023, además, se alquiló un espacio que sirve como cochera de ómnibus, taller de reparaciones, oficinas administrativas y punto de ventas, por lo cual se compraron bancas para el espacio de sala de espera, estantes para archivar la información de ventas y sillas de oficinas, al igual que la compra de dos computadoras completamente nuevas para el área administrativa y contable, adecuándose a las normas y permisos que solicita la municipalidad para funcionar adquiriendo botiquines y extintores. Por último, se fabricó un almacén donde se guardarán todos los repuestos que se compraron para los buses, se contrató un mecánico permanente y así no tener que acudir a talleres externos y tener mejor control de las piezas. A pesar de ello, no se lleva un conforme inventario de las compras que se realizan, no existe programaciones de compras y no se controla adecuadamente el tiempo de vida de los repuestos.

Tabla 18. Matriz FODA de la empresa Vía Pacífico E.I.R.L.

MATRIZ FODA	FORTALEZAS <ol style="list-style-type: none"> 1. Cobertura nacional de rutas con buena demanda. 2. La mitad de la flota está compuesta por buses nuevos, modernos y cómodos. 3. Ubicación estratégica de la estación 4. Mantiene relaciones comerciales con proveedores que le permiten obtener crédito o negociar precio 5. Afluencia constante de público a la estación de servicio. 6. Conductores con experiencia y buen historial de seguridad. 7. Experiencia operativa de años en el sector. 8. Fidelización de los clientes. 	DEBILIDADES <ol style="list-style-type: none"> 1. El 50% de la flota es antigua (año 2012), con mayores costos de mantenimiento. 2. No se verifican ingresos bancarios ni conciliaciones contables. 3. No se realiza un control formal de los gastos o egresos del día. 4. Todas las compras (repuestos, combustible, etc.) son al contado sin respaldo bancario o facturas. 5. El dueño realiza personalmente todos los pagos, sin controles ni registros. 6. No existe inventario ni control de los repuestos que se compran para los buses. 7. No se cuenta con información ordenada para la toma de decisiones.
OPORTUNIDADES <ol style="list-style-type: none"> 1. Aumento del turismo nacional/interprovincial postpandemia. 2. Mayor demanda de buses cómodos, seguros y con servicios extra (WiFi, entretenimiento, etc.). 3. Existen herramientas digitales accesibles para reservas, control contable y mantenimiento. 4. Posibilidad de financiamiento para modernización o renovación de flota. 5. Alianzas con agencias de viaje, apps de movilidad y comercios regionales. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ofrecer servicios diferenciados (WiFi, entretenimiento, asientos reclinables) en rutas con mayor competencia o demanda turística. 2. Hacer alianzas con hoteles, agencias de viaje y apps de venta de pasajes 3. Realizar campañas en redes sociales destacando los buses nuevos y la seguridad 4. Implementar un sistema de fidelización o descuentos para pasajeros frecuentes 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vender los buses antiguos (2012) gradualmente y reinvertir en unidades nuevas o semi nuevas. 2. Implementar un sistema de control de repuestos (Excel, Kardex o software básico). 3. Asignar un responsable de almacén o mecánico jefe con funciones administrativas 4. Capacitar al personal en gestión operativa básica (ventas, control, mantenimiento)

6. Mayor exigencia del cliente por seguridad, formalidad y puntualidad (lo que puede usarse a favor).		
<p>AMENAZAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Competencia de aerolíneas low-cost, otras empresas de transporte y apps de viajes compartidos. 2. Fiscalización más rigurosa por parte de SUTRAN u otras autoridades (multas por informalidad). 3. Inseguridad en rutas (robos, bloqueos, accidentes). 4. Incremento de costos operativos (combustibles, peajes, repuestos). 5. Desabastecimiento de combustible 6. El local es alquilado, la propietaria puede decidir o no seguir con el contrato de alquiler. 7. Riesgo de pérdidas económicas por mala gestión interna. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Usar buses nuevos en rutas más competitivas (contra low-cost o empresas grandes). 2. Promocionar el historial de seguridad como valor de marca 3. Utilizar la reputación operativa para evitar perder mercado ante empresas informales o piratas. 4. Establecer turnos de mantenimiento preventivo para buses antiguos 5. Diseñar un protocolo de contingencia para emergencias en carretera (robo, bloqueos) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Formalizar todas las operaciones (facturas, compras, pagos, ingresos) con respaldo bancario y comprobantes. 2. Delegar progresivamente funciones operativas y administrativas 3. Implementar control de caja diario y conciliación bancaria semanal 4. Tener un plan de retiro progresivo de buses más antiguos, para evitar el aumento de costos y riesgos por mantener unidades obsoletas. 5. Tercerizar ciertas funciones (contabilidad, marketing, reservas online)

Fuente: Elaboración propia.

Del FODA cruzado realizado se tomado como medidas vender buses antiguos e incorporar unidades nuevas vía leasing, buscando así la reducción de costos de mantenimiento y mayor rentabilidad operativa. A demás, implementar software contable y de mantenimiento teniendo como resultado un mejor control integrado de ingresos, egresos y activos. Junto con ello implementar control de caja diario, conciliaciones y registro de gastos, así se tendrá la información financiera confiable y detección temprana de fugas de dinero. Las compras y pagos deben contar con comprobantes y cuentas bancarias para tener mayor orden financiero y respaldo ante fiscalizaciones. Y por último fomentar alianzas con agencias y promociones digitales esperando un crecimiento de ingresos y fidelización de clientes

Resultado 03: Diseñar estrategias financieras en una empresa de transporte en Chiclayo, periodo 2023 – 2024.

Tabla 19. Proyección del flujo de caja

	Flujo inicial	Flujos operativos						
	0	1	2	3	4	5		
Ventas		2,211,300.00	2,321,865.00	2,437,958.25	2,559,856.16	2,687,848.97		
Costo Vts		1,450,489.09	1,450,489.09	1,450,489.09	1,450,489.09	1,450,489.09		
Gastos Administrativos		51,480.00	51,480.00	51,480.00	51,480.00	51,480.00		
Depreciación		252,000.00	252,000.00	252,000.00	252,000.00	252,000.00		
Ebit o Utilidad Operativa		457,330.91	567,895.91	683,989.16	805,887.07	933,879.88		
IR		134,912.62	167,529.29	201,776.80	237,736.69	275,494.56		
NOPAT		322,418.29	400,366.61	482,212.35	568,150.38	658,385.31		
(+) Deprec		252,000.00	252,000.00	252,000.00	252,000.00	252,000.00		
NWC	-	1,176,753.60	-	-	-	1,176,753.60		
Ingreso x venta		703,000.00						
Inversión inicial	-S/	3,696,753.60					VAN	
FCE	-	4,170,507.20	574,418.29	652,366.61	734,212.35	820,150.38	2,087,138.91	4.377%
Leasing 1		360,000.00						
Leasing 2		270,000.00						
Pago L1		114,557.22	114,557.22	114,557.22	114,557.22			
Pago L2		84,491.40	84,491.40	84,491.40	84,491.40			
EFI 1		10,269.50	8,622.38	5,542.00	2,063.68			
EFI 2		7,020.22	5,313.80	3,400.90	1,256.54			
FCF		-3,540,507.20	392,659.38	467,254.17	544,106.64	624,421.99	2,087,138.91	TIR
								4.02%
Variación del capital de trabajo								
		1	2	3	4	5		
		1,176,753.60	1,176,753.60	1,176,753.60	1,176,753.60	1,176,753.60		
	-	1,176,753.60	-	-	-	1,176,753.60		

El flujo de caja evaluado muestra que, si bien la inversión inicial es elevada y la TIR obtenida (4.02%) resulta inferior al costo del financiamiento, la operación del negocio genera flujos positivos constantes que evidencian capacidad de recuperación en el mediano plazo. Los ingresos proyectados crecen de manera sostenida y los costos se mantienen estables, lo que confirma que la empresa cuenta con un modelo operativo sólido. Además, la incorporación de activos productivos mejora la eficiencia y potencia la rentabilidad futura del negocio. Aunque los indicadores financieros tradicionales no resultan atractivos, el proyecto puede ser viable para la empresa debido al incremento de la demanda, el fortalecimiento de rutas y la mejora en su estructura operativa. Se recomienda implementar este flujo de caja acompañado de una planificación financiera rigurosa, optimización progresiva de costos y una gestión eficiente del capital de trabajo, lo cual permitirá que el proyecto funcione adecuadamente y genere beneficios sostenidos en el tiempo.

Discusión

De acuerdo al objetivo referente a la descripción de la situación financiera y económica, Párraga et al. (2021), afirma que el diagnóstico financiero implica evaluar exhaustivamente la situación financiera para identificar fortalezas y debilidades que condicionan la toma de decisiones. Ordoñez (2021) encontró que empresas sin un diagnóstico financiero estructurado presentan disminución de ingresos, altos costos operativos y escasa capacidad para afrontar competencia, debido a la falta de análisis de sus indicadores económicos. Los resultados de la empresa analizada coinciden con este antecedente, ya que se encontraron costos operativos elevados, liquidez reducida y un flujo de caja irregular, mostrando una estructura financiera débil. Sin embargo, a diferencia del antecedente, en esta empresa se identificó además ausencia total de políticas de control de gastos y pagos no bancarizados, lo cual agrava la falta de gestión financiera detectada.

Respecto al objetivo tratado sobre la planificación financiera, Valle (2020) señala que es una herramienta clave que permite desarrollar objetivos y anticipar riesgos para mejorar la gestión empresarial. Vivanco (2023) evidenció que la falta de planificación financiera impide definir objetivos, limita la capacidad de obtener recursos y deteriora la toma de decisiones en las empresas de distintos países. Asimismo, Nina (2022) demostró que la escasa capacitación financiera en el personal impide elaborar y cumplir objetivos financieros. Los resultados coinciden plenamente con ambos antecedentes, ya que la empresa no posee presupuestos, no realiza proyecciones y el personal encargado desconoce conceptos de inversión y financiamiento. No obstante, difiere en que, además de no planificar, la empresa presenta prácticas empíricas como pagos en efectivo y ausencia de control digital, lo que evidencia un nivel más grave de informalidad financiera que el reportado en los estudios previos.

Para el tercer objetivo se diseñó estrategias financieras. Según Huertas-La Torre et al. (2025) afirman que las estrategias financieras permiten definir rutas para alcanzar objetivos económicos a corto, mediano y largo plazo, optimizando recursos y gestionando adecuadamente el riesgo. Barrera (2024) encontró que implementar un plan financiero con seguimiento adecuado permite optimizar costos, aumentar la rentabilidad y mejorar la toma de decisiones estratégicas. De igual manera, Mejía (2021) demostró que una planificación estructurada genera incrementos progresivos en la rentabilidad neta de las empresas. Las estrategias propuestas responden directamente a las deficiencias encontradas. Sin embargo, a

diferencia de los estudios mencionados, las estrategias encontradas se enfocan específicamente en la problemática recurrente del sector transporte (peajes, combustible, repuestos, viáticos), lo que aporta un enfoque más operativo y contextualizado que el reportado por los autores.

Conclusiones

La evaluación de la situación económico-financiera de la empresa permitió confirmar que su desempeño presenta avances en términos de crecimiento, pero también evidencia limitaciones estructurales que afectan su solidez. El análisis realizado muestra que la empresa no cuenta con mecanismos adecuados de control interno, orden financiero ni procesos contables formales, lo cual genera brechas en la gestión de liquidez, endeudamiento y administración de recursos. En consecuencia, se valida la premisa de que la ausencia de una gestión financiera organizada restringe la eficiencia operativa y condiciona la rentabilidad.

El estudio de la planificación financiera revela que las decisiones de inversión y financiamiento se ejecutan sin una estructura metodológica ni un análisis comparativo de alternativas, lo que confirma que la empresa opera sin una planificación formal. Se concluye que la inexistencia de presupuestos, proyecciones y políticas de control limita significativamente la capacidad para optimizar los recursos y anticipar necesidades financieras. Este hallazgo permite reafirmar que una planificación financiera deficiente incide de manera directa en la estabilidad y el desempeño económico del negocio.

La formulación de estrategias financieras demostró que la empresa puede mejorar sustancialmente su rentabilidad mediante la adopción de herramientas de planificación, control interno y gestión contable. Las alternativas propuestas, orientadas a modernizar procesos, fortalecer registros financieros y optimizar la estructura de inversión y financiamiento, permiten concluir que la planificación financiera constituye un factor determinante para elevar la eficiencia operativa y la generación de valor. Con ello, se confirma la hipótesis de que una adecuada planificación financiera contribuye positivamente al incremento de la rentabilidad de la empresa.

Recomendaciones

Se recomienda implementar un plan financiero que incluya presupuestos, proyecciones, políticas financieras y capacitación del personal para optimizar la gestión económica. Asimismo, se sugiere evaluar inversiones y fuentes de financiamiento de manera periódica, priorizando alternativas de bajo costo y bajo riesgo.

Se recomienda fortalecer la gestión financiera mediante el control de costos, un plan de financiamiento eficiente, indicadores de rentabilidad mensuales y la digitalización de procesos, complementado con inversiones progresivas que reduzcan gastos operativos. Asimismo, se sugiere diversificar los excedentes en instrumentos de bajo riesgo para asegurar estabilidad y sostenibilidad económica.

Referencias bibliográficas

- Barrera Ramos, M. Y. (2024). *Elaboración de un plan financiero para mejorar la rentabilidad de industrias gracia del departamento de Santa Ana* [Tesis de Maestría, Universidad del Salvador]. <https://repositorio.ues.edu.sv/server/api/core/bitstreams/d525e3a0-c18b-4406-8a9d-21b8fd0e420d/content>
- Bodie, Z.; Kane, A.; Marcus, A. J. (2021). *Principios de inversiones* (12th ed.). McGraw-Hill
- Castro Chango, K. N. (2020). *La Planificación Financiera y su incidencia en la rentabilidad de la empresa Bluecorp S.A. año 2022* [Tesis de Maestría, Universidad Católica de Santiago de Guayaquil]. <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/>
- Chaihuaque Dueñas, B. (2021). *Análisis de la relación entre rentabilidad y sostenibilidad empresarial en empresas peruanas*. Cuadernos de Economía y Administración, 8(2), 227-237. <https://www.doi.org/10.33326/27086062.2025.1.2172>
- Gitman, L. J.; Zutter, C. J. (2018). *Principios de la administración financiera* (15^a ed.). Pearson.
- Mayett Moreno, Y.; Zuluaga Muñoz, W. y Guerrero Cabarcas, M. J. (2022). *Gestión financiera y desempeño en MiPyMes colombianas y mexicanas*. Investigación Administrativa, 51(150), 1-20.
- Nina Laura, K. E. (2022). *Planificación financiera y su influencia en la rentabilidad en la empresa Lubrimás distribuciones SAC de la ciudad de Arequipa, 2021* [Tesis de Maestría, Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa].

<https://repositorio.unsa.edu.pe/server/api/core/bitstreams/98670e42-7625-4695-af2a-18ee63af01f8/content>.

Ordoñez Ordoñez, J. I.; Noles Aguilar, D. E. y Soto Gonzales, C. O. (2021). *La planificación financiera como herramienta sustancial para medir la rentabilidad empresarial*. Caso Dekautopartes S.A ciudad de Machala. Digital Publisher, 6(6), 169-180.

<https://doi.org/10.33386/593dp.2021.6.754>

Pucho Gutiérrez, Y. M. (2024). *Incidencia de la planificación financiera en la rentabilidad de la empresa constructora e inmobiliaria Alejandra Viajes y servicios S.R.L. Cusco 2022* [Tesis de Maestría, Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco].

<https://repositorio.unsaac.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12918/10414/253T20241334-TC.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Mejía, J. (2021). *Planificación financiera y su impacto en la rentabilidad de una empresa textil de Lima* [Tesis de licenciatura, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas]. Repositorio Institucional UPC.

Rodríguez, D. y Gómez, Y. (2020). *Propuesta de plan financiero para mejorar la rentabilidad* [Tesis de Maestría, Universidad Abierta para Adultos].

<https://rai.uapa.edu.do/bitstream/handle/123456789/1251/>

Ross, S. A.; Westerfield, R. W.; Jordan, B. D. (2018). *Fundamentos de administración financiera (10ª ed.)*. McGraw-Hill.

Párraga Franco, S.; Pinargote Vázquez, N., García Álava, C.; Zamora Sornoza, J. (2021). *Indicadores de gestión financiera en pequeñas y medianas empresas en Iberoamérica: una revisión sistemática*. Dilemas contemporáneos: educación, política y valores, 8(26), 1–24. <https://doi.org/10.46377/dilemas.v8i.2610>

Rodríguez, L. y Reyes, J. (2023). *Planificación Financiera como herramienta para la rentabilidad en empresas proveedoras* [Tesis de Maestría, Universidad Privada Dr. Rafael Belloso Chacin]. <https://virtual.urbe.edu/tesispub/0109654/preliminares.pdf>

Urdaibay Zubillaga, D. E.; Flores Quispe, Y.; Lujano Vilca, J. y Calisaya Quenta, W. (2024). *Incidencia del planeamiento financiero en la rentabilidad de las empresas constructoras de la ciudad del Cusco – Perú 2024*. Ciencia Latina, 8(4), 11535-11562.

https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i4.13315

Weygandt, J. J.; Kimmel, P. D.; Kieso, D. E. (2020). *Financial accounting (11ª ed.)*. Wiley.

Valle Núñez, A. P. (2020). *La planificación financiera una herramienta clave para el logro de los objetivos empresariales*. Universidad y Sociedad, 12(3), 160-166.

- Villafane Pérez, L. (2020). *Planeamiento financiero y la rentabilidad en la empresa Premium Brands SAC, año 2019* [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo]. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/43125/Villafane_PL.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Vivanco Florido, J. S. (2023). *La planeación financiera como base de permanencia de las Micro, Pequeñas y Medianas Empresas*. Trascender, Contabilidad y Gestión, 8(23), 105-115. <https://doi.org/10.36791/tcg.v8i23.214>
- Superintendencia de Banca y Seguros del Perú. (2024). Noticia institucional. <https://www.sbs.gob.pe/noticia/detallenoticia/idnoticia/2658>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2024). Movimiento vehicular aumentó 6.1% en abril de 2024. <https://www.gob.pe/institucion/inei/noticias/977090-a-nivel-nacional-el-movimiento-de-vehiculos-aumento-6-1-en-abril-de-2024>
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2025). *Informe de precios N.º 2 – Febrero 2025*. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7568468/6426852-informe-de-precios-n-2-febrero-2025-variacion-de-los-indicadores-de-precios-de-la-economia.pdf>
- Ministerio de la Producción. (2024). *Demografía empresarial del Perú – I trimestre 2024*. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6461465/5647064-demografia-empresarial-en-el-peru-i-trimestre-2024.pdf>
- Labanda, E. F. (2021). *Ratios de endeudamiento aplicados en el sector comercial, Santa Elena, 2020* [Tesis de Grado, Universidad Estatal Península de Santa Elena] <https://repositorio.upse.edu.ec/xmlui/handle/46000/6421>
- Estupiñán Gaitan, R. (2020). *Análisis financiero y de gestión (3ª ed.)*. ECOE Ediciones
- Morales Castro, A.; Morales Castro, J. A. (2014). *Planeación financiera (1ª ed.)*. Grupo Editorial Patria

Anexos

Presupuesto:

Para llevar a cabo la investigación, es necesario contar con diferentes materiales, los cuales se describen en las siguientes tablas:

<i>Nombre y característica técnica</i>	<i>Unidad de medida</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Precio Unitario</i>	<i>Total</i>
<u>Bienes de consumo</u>				
<i>Papel Bond</i>	<i><u>Paq. (500 und.)</u></i>	<i>1</i>	<i>15.20</i>	<i>15.20</i>
<i>Engrampador</i>	<i><u>Und.</u></i>	<i>1</i>	<i>11.50</i>	<i>11.50</i>
<i>Perforador</i>	<i><u>Und.</u></i>	<i>1</i>	<i>9.00</i>	<i>9.00</i>
<i>Archivador</i>	<i><u>Und.</u></i>	<i>1</i>	<i>13.20</i>	<i>13.20</i>
<i>Separadores</i>	<i><u>Bol.</u></i>	<i>1</i>	<i>6.80</i>	<i>6.80</i>
<i>Grapas</i>	<i><u>Caj.</u></i>	<i>2</i>	<i>3.30</i>	<i>6.60</i>
<u>TOTAL POR CONSUMO</u>				<i>S/ 62.30</i>
<u>Bienes de inversión</u>				
<i>Computadora ASUS AMD <u>Rysen 5</u></i>	<i><u>Und.</u></i>	<i>1</i>	<i>1,920.00</i>	<i>1,920.00</i>
<i>Memoria USB 32 GB</i>	<i><u>Und.</u></i>	<i>1</i>	<i>36.50</i>	<i>36.50</i>
<u>TOTAL POR INVERSION</u>				<i>S/ 1,956.50</i>
<u>Servicios</u>				
<i>Pasajes</i>	<i><u>Veces</u></i>	<i>10</i>	<i>5.00</i>	<i>50.00</i>
<i>Fotocopias</i>	<i><u>Und.</u></i>	<i>100</i>	<i>0.05</i>	<i>5.00</i>
<i>Internet</i>	<i><u>Horas</u></i>	<i>480</i>	<i>1.00</i>	<i>480.00</i>
<u>TOTAL POR SERVICIO</u>				<i>S/ 535.00</i>
<u>PRESUPUESTO TOTAL DE LA INVESTIGACION</u>				<i>S/ 2,553.80</i>