

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS  
ESCUELA DE CONTADURÍA PÚBLICA**



**“POLÍTICAS DE INVERSIÓN EN NUEVOS PROYECTOS PARA EMPRESAS QUE  
PRESTAN SERVICIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO”**

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PRESENTADO POR

Johanna Beatriz Delgado Sánchez

Fátima Vanessa Mejía Vásquez

Jakelinne Xiomara Rivera Paredes

**PARA OPTAR EL GRADO DE:  
LICENCIADA EN CONTADURÍA PÚBLICA**

**MAYO, 2020**

**SAN SALVADOR, EL SALVADOR, CENTROAMÉRICA**

## **AUTORIDADES UNIVERSITARIAS**

Rector	: Msc. Roger Armando Arias Alvarado
Secretario General	: Lic. Cristóbal Hernán Ríos Benítez
Decano de la Facultad de Ciencias Económicas	: Lic. Nixon Rogelio Hernández Vásquez
Secretario de la Facultad de Ciencias Económicas	: Licda. Vilma Marisol Mejía Trujillo
Directora de la Escuela de Contaduría Pública	: Licda. María Margarita de Jesús Martínez de Hernández
Coordinador General de Seminario de Graduación	: Lic. Mauricio Ernesto Magaña Menéndez
Coordinador de Seminario de Graduación de la Escuela de Contaduría Pública	: Lic. Daniel Nehemías Reyes López
Docente Director	: Lic. Felipe Menéndez
Jurado Examinador	: Lic. Felipe Mejía : Lic. Carlos Fernández

Mayo 2020

## AGRADECIMIENTOS

*A Dios todopoderoso, por la vida y haberme permitido culminar con esfuerzo uno de mis principales objetivos. A mi madre por su apoyo incondicional, paciencia, por ser mi guía en mi camino en momentos difíciles, por hacer de mí una mujer con principios y valores, por su amor y cariño. A mi padre por brindarme las herramientas para poder llegar hasta donde he llegado ahora, por instruirme en el buen camino y su amor. A mi hermano, abuela, madrina y prima por brindarme su apoyo en cada paso de mi vida y de forma especial dedico este gran logro a mi hermanita Katherine Delgado quien más que una hermana fue el ejemplo perfecto de disciplina y perseverancia que a pesar de haber caminos difíciles los sueños y metas no hay razón para dejarlos atrás, que sin importar el desgaste físico, mental etc. se trabajan hasta donde Dios así lo permite.*

***Johanna Beatriz Delgado Sánchez***

*Agradezco infinitamente a Dios todo poderoso por que hasta este momento me ha dado fortaleza y no me abandono, me ayudo a culminar mis estudios universitarios. Ha sido mi mayor inspiración porque sin él no hubiera cumplido mis propósitos. A mi madre Alejandra Vásquez de Mejía que luchó tanto para que yo culminara mis estudios, a quien agradezco infinitamente por ayudarme a ser la persona que soy; gracias madre por tanto apoyo, sacrificio y amor que en mis noches de desvelo me brindaste sé que en el cielo estas feliz porque cumplí lo que tanto anhelabas besos hasta el cielo. A mi padre Pedro Ernesto Mejía Mejía por todo su apoyo incondicional y sacrificio que en el transcurso de mis estudios ha brindado. A mi esposo Ernesto Salvador Castaneda Ramírez por ayudarme y animarme siempre en los momentos difíciles. A mi abuelo José Cupertino Vásquez Flores por brindarme su apoyo incondicional en todo momento. A mis hermanos por su cariño, comprensión, apoyo moral y económico en los momentos difíciles. A los responsables del proceso de graduación a los docentes del departamento de ciencias económicas que contribuyeron en mi formación académica profesional.*

***Fátima Vanessa Mejía Vásquez***

*A DIOS, Quien ha sido mi guía en cada etapa de mi vida, mi amigo en cada momento, y porque Él ha permitido que mis metas puedan cumplirse gracias a su respaldo y poner a personas especiales en mi vida que han sido mi ejemplo y me han dado su apoyo. A mi Madre Raquel Paredes, que con mucho amor y esfuerzo me apoyó cada día según fuera mi necesidad y me dio la fuerza para salir adelante con sus palabras de ánimo y creer en que podría lograrlo. A mi Padre José Rivera, que demostraba que confiaba en mi esfuerzo para lograr mis objetivos al decirme que me admiraba. A mi Hermano Alberto Rivera, mi ejemplo a seguir y a quien le tengo toda mi admiración como persona por sus consejos. A mi Esposo Oswaldo Sánchez, que con amor cada día me apoyó de manera incondicional y me acompañó en cada momento desde el inicio de mi carrera. A todos mis Amigos, por ser parte de mi vida y contribuir con su amistad en este logro. A mis Docentes, quienes con su buena voluntad dedicaron tiempo para formarme académicamente para ser una profesional.*

***Jakelinne Xiomara Rivera Paredes***

## ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	i
INTRODUCCIÓN	iii
<b>CAPÍTULO I - PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</b>	<b>1</b>
1.1.    SITUACIÓN PROBLEMÁTICA SOBRE LOS INCUMPLIMIENTOS A LAS POLÍTICAS DE INVERSIÓN EN NUEVOS PROYECTOS PARA EMPRESAS QUE PRESTAN SERVICIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO	1
1.2.    FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	5
1.3.    DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA	6
1.3.1.    Teórica	6
1.3.2.    Temporal	6
1.3.3.    Geográfica	6
1.4.    OBJETIVOS	7
1.4.1.    Objetivo general	7
1.4.2.    Objetivos específicos	7
<b>CAPÍTULO II – MARCO TEÓRICO</b>	<b>8</b>
2.1.    ESTADO ACTUAL DE ELEMENTOS SOCIALES Y AMBIENTALES EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO	8
2.2.    ANTECEDENTES DE LA PROBLEMÁTICA MÁS COMÚN DEL SECTOR TRANSPORTE EN EL SALVADOR	9
2.3.    ANTECEDENTES DEL REEMPLAZO DE UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS	10
2.4.    OBJETIVOS QUE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO BUSCAN PARA LA MEJORA DEL SERVICIO	12
2.5.    VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LA ADQUISICIÓN DE NUEVAS UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO	13
2.5.1.    Ventajas	13
2.5.2.    Desventajas	13
2.6.    CONTENIDO ECONÓMICO-FINANCIERO DE LAS CONCESIONES Y EL SUBSIDIO AL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PERSONAS	14
2.7.    BASE LEGAL	16
2.8.    ANTECEDENTES DE LA PREPARACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS	20
2.9.    ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN	22
2.10.    LOS TRES PILARES DE LA EVALUACIÓN DE PROYECTOS	26
2.11.    CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN	27
2.12.    FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS	28

2.12.1.	Hipótesis de trabajo	29
2.12.2.	Determinación de variables	29
2.12.3.	Operacionalización de variables	29
	<b>CAPÍTULO III- METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN</b>	<b>31</b>
3.1.	ENFOQUE Y TIPO DE INVESTIGACIÓN	31
3.2.	UNIDADES DE ANÁLISIS	32
3.3.	POBLACIÓN Y MARCO MUESTRAL	32
3.4.	VARIABLES E INDICADORES	32
3.5.	PROCESOS Y TÉCNICAS DE RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN	33
3.6.	INSTRUMENTOS DE REGISTRO Y MEDICIÓN A UTILIZAR	33
3.7.	PRESENTACIÓN DE RESULTADOS	34
3.8.	DIAGNÓSTICO DE RESULTADOS OBTENIDOS	43
3.9.	CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES	45
	<b>CAPÍTULO IV- PROPUESTA DE SOLUCIÓN</b>	<b>47</b>
4.1.	PLANTEAMIENTO DEL CASO	47
4.2.	BENEFICIOS Y LIMITACIONES	47
4.2.1.	Beneficios de implementar políticas de inversión	47
4.2.2.	Limitaciones de implementación de políticas de inversión	48
4.3.	PROCEDIMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN DEL MANUAL DE POLÍTICAS DE INVERSIÓN	48
4.4.	ESTRUCTURA DEL MANUAL DE POLÍTICAS DE INVERSIÓN	50
4.5.	PROPUESTA DE POLÍTICAS DE INVERSIÓN PARA EMPRESAS QUE PRESTAN SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE PERSONAS	51
	<b>CONCLUSIONES</b>	<b>69</b>
	<b>RECOMENDACIONES</b>	<b>70</b>
	<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>71</b>
	<b>ANEXOS</b>	<b>73</b>

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>TABLA N<sup>a</sup> 1:</b> Resumen de base legal que regula a empresas que prestan servicios públicos de transporte de pasajeros	18
<b>TABLA N<sup>a</sup> 2:</b> Operacionalización de variables	30
<b>TABLA N<sup>a</sup> 3:</b> Resumen de resultados obtenidos en la entrevista realizada	35
<b>TABLA N<sup>a</sup> 4:</b> Cronograma de Actividades	46

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>FIGURA N<sup>a</sup> 1:</b> Niveles de los estudios de preinversión	24
<b>FIGURA N<sup>a</sup> 2:</b> Flujograma de procedimientos para la elaboración, aprobación e implementación del manual de políticas de inversión	49
<b>FIGURA N<sup>a</sup> 3:</b> Propuesta de Estructura organizacional para una empresa de servicios públicos de transporte de pasajeros	56

## ÍNDICE DE ANEXOS

<b>ANEXO N<sup>a</sup> 1:</b> Cuestionario para la entrevista	
<b>ANEXO N<sup>a</sup> 2:</b> Cuestionario resuelto (Resultados de la entrevista)	
<b>ANEXO N<sup>a</sup> 3:</b> Balance General y Estados de Resultados Comparativos en años (2017-2019)	
<b>ANEXO N<sup>a</sup> 4:</b> Razones Financieras	
<b>ANEXO N<sup>a</sup> 5:</b> Análisis a las Razones Financieras	

## **RESUMEN EJECUTIVO**

En el sector de servicio de transporte colectivo existen empresas que no cuentan con la liquidez suficientes ya sea para la adquisición de nueva flota de unidades de transporte, o poner en marcha un proyecto de inversión que necesiten llevar a cabo para la disminución o eliminación total de un problema, para lo cual es necesario prescindir de estrategias financiera para la toma de decisiones que orienten a la inversión, siendo un factor muy importante porque representa un costo de oportunidad para la empresa que no se está aprovechando.

Actualmente se observa que empresas cuentan con unidades en situaciones precarias, es decir que no cuentan con el mantenimiento adecuado para ofrecer un mejor servicio al público, no cuentan con oportunidades financieras que les dé la capacidad de emprender nuevos proyectos debido a que no tienen una planificación financiera que les oriente a tomar decisiones asertivas.

La desorganización en los procesos y el manejo empírico con el que operan ciertas empresas pequeñas y medianas del sector del transporte público, ha generado que el medio transportador sea conformista y establezca barreras para impedir cambios que beneficien las finanzas de las empresas.

Es por ello que se busca como objetivo principal proponer soluciones y estrategias que permitan la buena gestión en el manejo de los proyectos de inversión, y que a su vez empleen alternativas de solución al momento de afrontar dificultades en su organización. Es por ello que se requiere de la creación de un manual que contenga políticas de inversión, ya que es una herramienta que permite la estandarización de las actividades de inversión.

Para llevar a cabo la investigación se utilizó el método hipotético-deductivo, debido a que permite desarrollar las características de la problemática que representa para las empresas dedicadas al traslado de pasajeros, al no disponer de políticas de inversión que les alerte sobre si están aptas o no al momento de tomar un proyecto de inversión; y como siguiente paso se emplearon hipótesis siendo el resultado de dicha observación, para luego realizar entrevistas con las cuales se recolectó la información necesaria que permitió comprobar las hipótesis iniciales.

Como resultado de lo expuesto en el párrafo anterior, se procede a dar una propuesta de mejora en la aplicación de elementos como lo son las políticas financieras aplicables a empresas del sector transporte, las cuales se realizaron con el estudio de su organización, gestiones financieras, procedimientos operativos, revisión de leyes y reglamento que los regula, entre otros aspectos.

Concluyendo con resultados obtenidos de la información de la empresa, haciendo énfasis en la importancia de implementar la mejora continua y el cuidado de la buena gestión en los proyectos de inversión considerando la capacidad financiera de la entidad.



## INTRODUCCIÓN

Este documento contiene la investigación realizada que consiste en identificar y demostrar cómo afecta a las empresas que prestan servicio de transporte público colectivo de pasajeros el no contar con un manual de políticas financieras que contribuya a la evaluación de nuevos proyectos de inversión y determinar si resulta viable a la entidad ejecutarlo, considerando la importancia de esta herramienta para la toma de decisiones y la oportunidad de nuevas estrategias de inversión. También en el desarrollo de esta investigación se realiza una propuesta con base a información real de una entidad que presta servicios públicos de transporte de personas.

Con el objeto de lograr los objetivos de esta investigación mencionados en el párrafo anterior, se describen a continuación los capítulos que integran este documento.

Capítulo uno: Contiene antecedentes históricos del crecimiento del sector de transporte de pasajeros, desde su origen; cuáles son los efectos y causas por las cuales las empresas de transporte se limitan a contar con una herramienta que les oriente a una efectiva inversión para obtener rentabilidad; como también las dificultades que este tipo de empresas afrontan, estos datos conforman el planteamiento del problema; así mismo, se incluye en este contenido las delimitaciones de la investigación y los objetivos que motivaron la investigación.

Capítulo dos: Se exponen los datos actuales e históricos de la problemática más común en el sector transporte a nivel nacional, los objetivos que motivan a las empresas de transporte a una mejora continua del servicio prestado, las ventajas y desventajas de optar por adquisición de

unidades de transporte, el impacto económico-financiero de las concesiones y el subsidio al servicio de transporte público de personas y la base legal que regula este tipo de empresas; como también, se describen temas de interés para la comprensión de cómo se implementan las evaluaciones de los proyectos de inversión, incluyendo los antecedentes de la evaluación de proyectos y se hace énfasis en las etapas de un proyecto de inversión; y finalizando con la formulación, determinación y Operacionalización de las variables de las hipótesis de investigación.

Capítulo tres: Comprende la metodología de investigación es decir el enfoque y tipo de investigación a desarrollar, como la implementación de instrumentos para obtener la información, determinación del área geográfica, población, presentación e interpretación de los resultados, y el cronograma de actividades a desarrollar durante la investigación.

Capítulo cuatro: Está integrado por una propuesta de solución que tiene como objetivo sugerir políticas de inversión que contribuyan al uso eficiente de los recursos con que cuenta la entidad, y finalizando con las conclusiones y recomendaciones generales de toda la investigación.

## **CAPÍTULO I - PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

### **1.1.SITUACIÓN PROBLEMÁTICA SOBRE LOS INCUMPLIMIENTOS A LAS POLÍTICAS DE INVERSIÓN EN NUEVOS PROYECTOS PARA EMPRESAS QUE PRESTAN SERVICIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO**

En 1970, el sector de transporte de pasajeros mostró un crecimiento empresarial, existiendo en esa década grandes empresas que monopolizaron dicha actividad. Situación que provocó la unificación de pequeños y medianos empresarios, como una reacción para afrontar y poder equilibrar el nivel competitivo con las grandes empresas.

Fue así como en el año de 1977, se creó la Primera Asociación de Pequeños y Medianos Empresarios del Transporte de Pasajeros denominada Asociación de Empresarios Urbanos. Siguiendo este ejemplo y en ese mismo año, los empresarios de oriente fundan la Asociación Cooperativa de Empresarios de Transporte de Autobuses (A.C.E.T.A.), la cual por su sistema de organización sirvió de base para la creación de la Asociación de Empresarios de Autobuses Salvadoreños (A.E.A.S.) en el año de 1979, (Estrada Murillo, Nury Edel. y Vásquez Arévalo, Eva del Rosario, 2002).

Otro de los objetivos por los cuales se estableció esta asociación fue el de fomentar y promover el desarrollo económico, social y cultural de los empresarios dedicados a la actividad y servicio del Transporte Público en El Salvador; cumpliendo con las demandas del crecimiento de la población que desde el 2014 al año 2019 ha incrementado 1.45% según datos presentados por el departamento de asuntos económicos y sociales de las naciones unidas.

El efecto de lo citado en el párrafo anterior, es el aumento del número de autobuses en circulación; generando con ello, la necesidad de impulsar inversiones para aumentar la oferta del servicio de transporte.

Por lo tanto, algunos de los autobuses que normalmente son utilizadas para prestar este servicio, no se les da el mantenimiento adecuado y la mayoría sobrepasa sus años de vida útil para operar legalmente; y que hasta la fecha no han sido sustituidos, siendo el resultado de no implementar planes estratégicos por parte de las empresas para la proyección de inversiones futuras que conlleven al mejoramiento de su activo fijo y contribuyan al desarrollo económico de estas.

La aplicación de elementos financieros en las evaluaciones realizadas al sector transporte añaden no solamente un enfoque para el desarrollo económico de éste; sino también, una serie de efectos positivos en el entorno social; por tanto, por medio del estudio financiero se crea conciencia de la situación actual, satisfacer la demanda de los usuarios, incluir un beneficio que contribuya a la disminución de los problemas que afecta actualmente el medio ambiente, innovar el servicio de transporte, entre otros.

A partir del año 2019 al 2029 deben ser sustituidos el 72.43% de las unidades que actualmente están en circulación; es importante destacar que hay aspectos positivos en la renovación de unidades de transporte; los cuales son: mejorar el servicio a los usuarios, disminuir los egresos por mantenimiento, innovar en el servicio de transporte, entre otros; todo ello dependerá de las

políticas que los empresarios decidan implementar al momento de llevar a cabo el proyecto de inversión. (Peñate, 2019)

Generalmente, el estudio de la capacidad financiera de una empresa es realizada por parte de los contadores y administradores de las empresas de este sector, ya que son quienes recomiendan según la magnitud del proyecto de inversión que será realizado; es por ello que es importante definir qué políticas son clave para tomar en cuenta al momento de llevar a cabo un proyecto de inversión, y cuáles de ellas se recomiendan exclusivamente para la empresa al momento de invertir.

Es ahí donde se crea la necesidad del estudio de la situación actual que cada empresa está presentando en sus estados financieros y cuáles son los riesgos a los que están expuestas al momento de realizar una inversión, por lo que es imprescindible realizar un esquema que aporte una orientación ante la necesidad de invertir y que ésta sea de beneficio para las empresas de transporte público colectivo; con el propósito de que no solo busque obtener ganancias económicas ni suplir las necesidades de la demanda, sino también se cumplan los requerimientos dados por los diferentes organismos del gobierno entre ellos la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Estas decisiones estarán basadas en la selección de adquirir unidades de transporte nuevas o usadas, mejorar el mantenimiento a las unidades ya existentes, añadir elementos que añadan valor al servicio, entre otros aspectos; gracias a la evaluación de los resultados obtenidos por medio de los estudios financieros realizados a las empresas y la debida aplicación de políticas de inversión.

Un factor muy importante en las empresas de transporte es que al no contar con políticas de inversión se presentan diferentes aspectos contables y financieros que los limitan a:

- ✓ No realizar planes estratégicos a largo plazo.
- ✓ presentar presupuestos conservadores e ineficaces
- ✓ tener mala gestión financiera de los beneficios.

(© Emprenderalia, 2011-2019)

Causas por las cuales las empresas de transporte público no tienen políticas de inversión

- ✓ Falta de planificación financiera.
- ✓ No cuentan con personal capacitado en temas financieros.

Cabe destacar que el sector transporte la mayoría de veces cuenta con mucha competencia, ya que tienen que lidiar con varias rutas de buses que se les asignan recorridos similares y esto les perjudica en gran medida porque los ingresos van en disminución.

El sistema de concesión de rutas a las compañías de buses es altamente criticado. El Viceministerio de Transporte (VMT) autoriza las concesiones para operar el servicio de buses, pero en muchos casos se les asigna a varias compañías el derecho de operar en una misma ruta por lo que terminan compitiendo por pasajeros. Los usuarios en las discusiones perciben que este ambiente competitivo genera hacinamiento, estimula el manejo agresivo y peligroso, y produce maltrato a los pasajeros, así como un servicio poco confiable. La competencia entre buses de una misma ruta incluye competir por un lugar en las paradas de buses, las que, además, usualmente están saturadas por unidades de otras rutas.

Por lo tanto, al cumplir con las exigencias del entorno profesional un contador público tiene el compromiso de ofrecer propuestas para el desarrollo económico de las empresas a las que presta sus servicios; por otro lado, tiene responsabilidad social, teniendo la oportunidad de proponer soluciones ante los problemas actuales que aquejan a la sociedad.

El desarrollo de la investigación contribuirá a:

- ✓ Servir como instrumento para la planificación financiera.
- ✓ Proponer alternativas de inversión que beneficien a la empresa y a los usuarios.
- ✓ El cumplimiento de los objetivos y lineamientos que se las empresas de transporte público se han establecido.
- ✓ Mitigar los riesgos que se puedan presentar al implementar el proyecto de inversión.

## **1.2.FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

Ante la importancia de identificar los factores que contribuyen a la búsqueda de disminuir los problemas económicos en relación con el entorno de las empresas de transporte y a raíz de los proyectos de inversión sugeridos por parte de los contadores o administradores, se genera a siguiente interrogante:

¿Cómo afecta a las empresas que prestan servicio de transporte público colectivo de pasajeros, al no disponer de un manual de políticas financieras para la selección de proyectos de inversión que busque mejorar su rentabilidad?

## **1.3.DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA**

### **1.3.1. Teórica**

La investigación se desarrolló por medio de la información financiera y antecedentes de inversiones realizadas por algunas empresas que prestan servicio público de transporte colectivo de pasajeros; como también, obtención de información bibliográfica relacionada a procesos de evaluación de proyectos de inversión, y a efectos ambientales producidos por el sector transporte; también se realizaron consultas de investigaciones realizadas por las instituciones de gobierno, con el fin de obtener datos estadísticos relacionados con el problema de investigación.

### **1.3.2. Temporal**

Se llevó a cabo con la información obtenida en un parámetro estimado de tres años, de los cuales se estiman del año 2017 al 2019; se tomó de base dicho periodo porque es información actualizada con respecto a las operaciones e inversiones realizadas por las empresas dando un parámetro muy fiable.

### **1.3.3. Geográfica**

El estudio se realizó visitando con frecuencia a las empresas de transporte público colectivo de personas que prestan sus servicios en la zona ubicada en el municipio de mejicanos del departamento de San Salvador.



## **1.4.OBJETIVOS**

### **1.4.1. Objetivo general**

Diseñar una propuesta de políticas financieras para proyectos de inversión aplicados en las empresas que prestan servicios de transporte público colectivo de personas, orientado a obtener rentabilidad.

### **1.4.2. Objetivos específicos**

- ✓ Desarrollar un análisis financiero con el fin de evaluar las posibilidades que una empresa de transporte público tiene para implementar nuevos proyectos de inversión y así proponer políticas que estén acorde a su actual situación.
  
- ✓ Determinar la rentabilidad del estado actual de las empresas de transporte público estudiadas con el propósito de evaluar las gestiones financieras que actualmente realizan.
  
- ✓ Evaluar posibles acciones que contribuyan a obtener resultados favorables; y que, a su vez, estén orientados al cumplimiento de las normas y leyes que las rigen.
  
- ✓ Elaborar un manual de políticas que incluya procesos operativos que contribuyan al buen desempeño de las estrategias financieras.

## **CAPÍTULO II – MARCO TEÓRICO**

### **2.1. ESTADO ACTUAL DE ELEMENTOS SOCIALES Y AMBIENTALES EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO.**

En la actualidad el sector transporte sigue siendo un sector muy demandado por parte de la población, siendo un servicio de primera necesidad; y en repetidas ocasiones son los protagonistas de las noticias sobre accidentes de tránsito, maltrato a los usuarios, incumplimiento de las normas de circulación vial, amenazas de suspensión de servicios, aumentos o disminuciones del subsidio que reciben por parte del estado, etc. (Peñate, 2019)

Tal situación permite que en los últimos años haya un descontento por parte de los usuarios ante los riesgos presentes al momento de viajar en una unidad de transporte colectivo, ocasionado por la deficiencia de las unidades de transporte en circulación, como también la poca oferta de éstas a los usuarios en dichas horas. (Peñate, 2019)

Por otro lado, al evaluar las unidades en circulación, estas no representan el cumplimiento de los niveles permitidos de emisión de material particulado que contamina el aire, y por ello el ocho de enero del año 2019 El Consejo Nacional de Sustentabilidad Ambiental y Vulnerabilidad (CONASAV), entregó a la Asamblea Legislativa una propuesta para reformar 13 artículos de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el objetivo de contribuir a la disminución de la contaminación del aire, principalmente por las emisiones causadas por el transporte colectivo. (Peñate, 2019)

Es importante destacar que la situación económica se ha complicado para el sector transporte y muchos empresarios han optado por refinanciar su deuda para cumplir con las obligaciones del crédito. De ahí que trabajan una propuesta para que el Gobierno autorice un fondo especial con una tasa de interés del 3 % anual para el cambio de unidades. (Susana Peñate, 2017)

Otro factor que dificulta la compra de buses nuevos sería la tarifa, que a criterio de los empresarios "está desfasada". En los últimos años ha aumentado el número de unidades nuevas para el servicio exclusivo con una tarifa de \$0.35. Sin embargo, el beneficio no sería igual para todas las rutas. (Susana Peñate, 2017)

Los transportistas coinciden en que el mantenimiento mecánico de las unidades usadas es más costoso y que, aunque muchas ya cuentan con motores Euro III y IV que son más ecológicos, el combustible alto en azufre que se vende en el país acelera su deterioro. (Susana Peñate, 2017)

## **2.2. ANTECEDENTES DE LA PROBLEMÁTICA MÁS COMÚN DEL SECTOR TRANSPORTE EN EL SALVADOR**

Las empresas que prestan servicio de transporte colectivo en El Salvador a través del tiempo se han visto afectadas por una serie de problemáticas las cuales se identifican de la siguiente manera: disminución en los flujos operativos, decremento en las utilidades y los costos se han visto elevados, es así que se determinó como objetivo principal la necesidad de buscar soluciones que contrarresten los problemas antes mencionados, como respuesta a la situación que persistía como propuesta obtenida en la década de los setenta fue el subsidio, donde para tal solución se realizó un estudio el cual fue dirigido por la Universidad de El Salvador, en donde el

tema de estudio fue “Viabilidad de renovación de flotas deterioradas del sector transporte colectivo”, (Daniel Olmedo, Silvia Alas, Madelyn Silva, 2012)

Por medio del estudio que llevó a cabo la Universidad de El Salvador se logró recopilar evidencia que los usuarios del transporte colectivo en El Salvador ya tenían la inconformidad por la maquinaria obsoleta, falta de reinversión, las empresas funcionaban con costos muy elevados de mantenimiento, como respuesta a dicha situación se crearon líneas de crédito accesibles a los empresarios, en que estos tuviesen la capacidad económica para mejorar el servicio que brindaban a los usuarios.

Tanto fue el impacto en los costos que se crea la Ley Transitoria para la Estabilización de las Tarifas del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros en noviembre de 2007, en consideración del incremento en los precios del combustible en esa época y para mantener inalterables los costos del pasaje, iniciando su aplicación en enero de 2008 y su vigencia fue hasta el 31 de julio de 2009. Después de eso, ha sido prorrogada y modificada. (Susana Peñate, 2017).

### **2.3. ANTECEDENTES DEL REEMPLAZO DE UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS**

Fue en la década de los noventa que se identificó resistencia por parte de los empresarios transportistas que se negaban cambiar su equipo y así mejorar el servicio, con el paso de los años, con la llegada de la crisis económica mundial desatada en 2008 cuyos restos se han prolongado, los flujos continuaron siendo afectados de forma considerable y agudizando la problemática de renovación de flota de vehículos, a pesar de esto, los empresarios mantienen en circulación sus

unidades al servicio del público, equipo que ha sufrido desgaste con el paso de los años, en consecuencia, surge la necesidad de buscar estrategias que ayuden a solucionar el problema de renovación. (Daniel Olmedo, Silvia Alas, Madelyn Silva, 2012)

En finanzas esta técnica es conocida como reemplazo de activos, la cual ha sido propuesta en varias ocasiones, pero no ha tomado efecto por la falta de orientación técnica financiera, en consecuencia, en la actualidad es aplicada en menor proporción.

El estudio desarrollado es muy importante para las empresas en funcionamiento, debido que las unidades de transportes representan el activo de los empresarios y si estas no cuentan con la capacidad de ser utilizadas o requieren un elevado costo de mantenimiento para que puedan circular o se vuelven obsoletos se deben reemplazar por nuevas unidades y para esto es necesario realizar un estudio periodo que evidencie el reemplazo ya sea presente o futuro de unidades de transporte en las empresas.

Por ello, en el artículo 27 B de la Ley de Transporte Público de Pasajeros Todas las unidades autorizadas para la prestación de los servicios de transporte especial de pasajeros, no deberán de exceder de los veinte años a que hace referencia el Art. 34 de dicha ley, por lo cual es una condición que forma parte de los requisitos para la obtención de la autorización para la prestación del transporte especial de pasajeros.

## **2.4. OBJETIVOS QUE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO BUSCAN PARA LA MEJORA DEL SERVICIO**

Un objetivo fundamental es obtener preferencia de parte del usuario, esto se logrará disponiendo de más unidades de las que se tienen; ya que la mayoría de las empresas no cuentan con unidades suficientes que satisfagan las necesidades del consumidor, y que a la vez se puedan reducir los costos y ayuden a mejorar los flujos de efectivo a corto y a largo plazo.

También se busca promover esta alternativa financiera de tal manera que oriente a los empresarios no solo a aumentar sus ingresos sino también a brindar y contribuir con un mejor servicio a la población, esto se logrará al ejecutar un proyecto cuya finalidad sea la de aumentar los ingresos y disminuir los costos operativos relacionados directamente con la cobertura y el alcance del servicio de transporte.

Otro de los propósitos más comunes, es la modernización de las unidades de transporte, y con ello generar un ingreso extra por medio de la publicidad presentada en las unidades; esta puede ser externamente por medio de imágenes alusiva a algún anuncio publicitario, como también internamente por medio de una televisión instalada en la unidad en la cual se transmiten variedad de anuncios publicitarios y contenido de interés para los pasajeros.

## **2.5. VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LA ADQUISICIÓN DE NUEVAS UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO**

### **2.5.1. Ventajas**

En base a los objetivos planteados de adquirir nuevas unidades de transporte se podrá contar con los siguientes beneficios:

- a) Reducción de costos operativos de mantenimiento y reparaciones.
- b) Disminución de la emisión de gases contaminantes.
- c) Innovación Tecnológica: La adquisición de nuevos vehículos viene acompañada de una oportunidad para mejorar tecnológicamente la flota, así como para conseguir unidades más eficientes y que incorporen una tecnología más avanzada que las actuales
- d) Mejora del servicio prestado a la creciente demanda de usuarios.
- e) Mayor Disponibilidad: Las unidades más antiguas requieren más actividades de mantenimiento y reparación. Aumentan los días de inmovilización técnica, es decir, los días que la unidad está inactiva, pero podría estar operando. Por lo tanto, cuanto más vieja es una flota menor es su disponibilidad para prestar el mismo servicio.

### **2.5.2. Desventajas**

Por otra parte, se mencionan algunos puntos que enfrenta la propuesta:

- a) Que al reemplazar la flota aún no se cuente con las suficientes unidades para cubrir la demanda de usuarios.
- b) Se corre el riesgo de que al momento del traslado de la flota de buses ocurra una pérdida u robo de las unidades.

- c) La implementación de reemplazo de unidades necesita tiempo, los beneficios obtenidos no serán visibles a corto plazo por tratarse de activos no corrientes fijos.
- d) Que la empresa no tenga la capacidad financiera suficiente para implementar un proyecto de esa naturaleza.

## **2.6.CONTENIDO ECONÓMICO-FINANCIERO DE LAS CONCESIONES Y EL SUBSIDIO AL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PERSONAS**

La concesión, Es el otorgamiento de un derecho por el cual el Estado encomienda a personas naturales o personas jurídicas escogida en función de sus particulares características, previamente definida en los pliegos de licitación, la gestión por tiempo determinado de un Servicio Público de transporte colectivo de pasajeros, por su cuenta y riesgo, a cambio de un precio dado en dinero. (MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y DE VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO, 2002)

Según el art. 47 del Reglamento General de transporte terrestre la retribución del concesionario por la prestación del servicio estará a cargo de los usuarios a través del pago de la tarifa establecida por el Ministerio de Economía, a propuesta del Viceministerio de Transporte es por ello que los valores tarifarios deberán ser justos, razonables, proporcionales y uniformes, en igualdad de condiciones para todos los usuarios, como también deberán ser fijados conforme a la naturaleza de cada servicio, convirtiendo algunas de estas en tarifas fijas.



En el art. 51 del reglamento del transporte terrestre se menciona con exactitud la metodología para la determinación de los valores tarifarios, y se hará con arreglo a las siguientes reglas:

- a) Definición de una fórmula polinómica, que contemple los rubros más significativos de los costos de operación de la actividad, en las condiciones de prestación de los servicios establecidos por este reglamento.
- b) Los principales rubros para considerar dentro de la fórmula serán: capital necesario para la prestación de los servicios, combustibles y lubricantes, mano de obra, seguros obligatorios, neumáticos, mantenimiento y amortización de las unidades, mejoras y cambios tecnológicos en general: y
- c) Consideración de los volúmenes de demanda transportada y cantidad de kilómetros recorridos en la explotación, información que obligatoriamente deberán realizar los concesionarios al Viceministerio de Transporte, en forma mensual y discriminada por modalidad de servicio y nivel tarifario aplicado.

Con base al art. 52 del reglamento los concesionarios podrán solicitar modificaciones en los niveles tarifarios vigentes cuando, con fundamento en estudios técnicos, estimen que se ha producido una alteración en la ecuación económico-financiera de la concesión superior al 10%, siempre y cuando la misma sea fehacientemente acreditada y no se deba al incremento unilateral y/o inconsulta de salarios del personal dependiente de los concesionarios. En el mismo supuesto,

podrá el Viceministerio de Transporte disponer la disminución de los valores tarifarios, con igual fundamento.

Así mismo la ley transitoria para la estabilización de las tarifas del servicio público de transporte colectivo de pasajeros establece que el hecho generador para dicha contribución especial es la venta o cualquier forma de transferencia de propiedad de diésel y gasolinas regular o especial, fondo del cual está destinado para subsidiar con cuatrocientos dólares para los autobuses y doscientos dólares para microbuses, ambos mensuales; dichos montos fueron actualizados en el año 2008, y que hasta la fecha se sigue prorrogando.

Según el párrafo anterior, el subsidio entregado a las empresas o transportistas que tienen concesión no solamente es un apoyo que se obtiene solo por tener autobuses o microbuses, si no que para obtenerlo se deben cumplir ciertos requisitos los cuales son mencionados en Ley de Tránsito Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y en el Reglamento General de Transporte Terrestre.

## **2.7.BASE LEGAL**

### **Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**

La ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial entró en vigencia, el primero de enero de mil novecientos noventa y seis, previa publicación en el Diario Oficial, quien es encargada de la regulación de las normas del Transporte y de la circulación de los vehículos que presten el servicio de Transporte; así como las que por razones de Seguridad Vial han de regir para

la circulación de peatones y semovientes por las vías terrestres; estableciéndose para tal efecto los derechos y obligaciones de los transportistas y usuarios.

Esta ley detalla que los vehículos dedicados al servicio del transporte público de pasajeros, no deberán exceder de los veinte años de fabricación, además deberán cumplir con las normas de conducción y deberán ser sometidos por lo menos a dos revisiones técnicas por año, en la actualidad existen empresas que prestan servicios de transporte colectivo que las unidades que utilizan para dar el servicio cuentan con una vida útil obsoletas, no cumplen los requisitos que la ley manda, impidiendo que puedan ofrecer a los pasajeros un servicios de buena calidad a los usuarios.

Por otra parte, también existen otros documentos legales que regulan a los transportistas como lo es la Ley Transitoria para la estabilización de las Tarifas del Servicio Público y Transporte Colectivo de Pasajeros, el Reglamento General de Transporte Terrestre, entre otros, los cuales se detalla un resumen en la tabla 1.

Tabla 1.

*Resumen de base legal que regula a empresas de servicios públicos de transporte de pasajeros*

<b>Leyes y reglamentos</b>	<b>Base legal</b>	<b>Asunto</b>
<b>Reglamento interno del órgano ejecutivo</b>	Art. 43 literal "c",	Compete al Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano, en el área de transporte, la planificación, análisis, coordinación, y ejecución de la política del Estado en materia de transporte terrestre, regular y aprobar sus tarifas, así como realizar las acciones necesarias como autoridad máxima del transporte, a fin de garantizar la eficiencia y seguridad en el servicio público de transporte.
<b>Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</b>	Art. 32	Las líneas y rutas son propiedad del Estado, las cuales, de conformidad con los registros que se llevan en el Viceministerio de Transporte, han sido otorgadas en concesión a los particulares, para la prestación del servicio público de transporte, de conformidad con el artículo 47.
<b>Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</b>	Art. 47	Toda persona natural o jurídica, que pretenda prestar el servicio de transporte colectivo público de pasajeros, con excepción de los servicios de oferta libre, deberá contar con la concesión respectiva para la prestación de dicho servicio, la cual será otorgada por el Viceministerio de transporte para un período de diez años, prorrogables en iguales condiciones, siempre que para tal efecto el concesionario cumpla con lo establecido en la ley.

<b>Reglamento General de Transporte Terrestre</b>	Artículo 55	<p>El Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano, puede modificar los sistemas de percepción tarifaria, a fin de lograr una mayor eficiencia en beneficio del usuario y del sector.</p>
<b>Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</b>	Artículo 34	<p>Este artículo establece que los vehículos dedicados al servicio del transporte público de pasajeros, no deberán exceder de los veinte años de fabricación, además deberán cumplir con las normas de conducción y deberán ser sometidos por lo menos a dos revisiones técnicas por año. Asimismo, no podrán importarse cuando tengan más de 8 años de fabricación.</p>
<b>Reglamento General de Transporte Terrestre</b>	Artículo 75	<p>Contiene los requisitos para funcionamiento legal los cuales separa las categorías según el tipo de transporte público colectivo de pasajeros; en las cuales se menciona la capacidad permitida, los documentos debidamente legalizados, entre otros lineamientos para el control de los pasajeros.</p>

Fuente: elaboración propia

## **2.8. ANTECEDENTES DE LA PREPARACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS**

Durante el paso del tiempo evaluadores de proyectos se han dado cuenta que es necesario tomar decisiones fundadas con sólidos argumentos, de tal manera que no sean fáciles de refutar y más aún, dejarlas a un lado a la hora de determinar y aprobar la asignación de recursos para la ejecución de una idea o proyecto.

Los evaluadores de proyectos utilizan la técnica de preparación y evaluación de proyectos, debido a que esta ha venido ser de gran relevancia entre los agentes económicos que participan en las etapas de asignación de recursos, ya que sin duda estos agentes necesitan saber y tener claro los fundamentos que les permiten decidir y llevar a cabo la implementación de las iniciativas de inversión.

La preparación y evaluación de proyectos es una técnica que busca recopilar, crear y analizar sistemáticamente un conjunto de antecedentes técnicos y económicos que permitan juzgar cualitativa y cuantitativamente las ventajas y desventajas de asignar recursos a una determinada iniciativa.

De acuerdo con los autores Nassir y Reinaldo Sapag, la preparación y evaluación de proyectos es un instrumento de decisión que permite determinar la aceptación o rechazo de un proyecto. Por ejemplo, si el proyecto es rentable debe implementarse, pero si este no lo es, deberá abandonarse.

La posición de estos autores sobre la preparación y evaluación de proyectos se basa en que básicamente esta técnica no sea tomada como decisional, sino que sea considerada como una posibilidad de poder proporcionar más información a quien debe decidir.

Es importante tener una definición clara y precisa sobre el concepto de proyecto, ya que sin duda un evaluador de proyectos debe tener una visión clara de cómo poder enfrentar un problema y cómo buscar y seleccionar la mejor alternativa que lo solucione.

No obstante es importante considerar la definición Proyecto, según Nassir y Reinaldo Sapag, el cual define proyecto como la búsqueda de una solución inteligente al planteamiento de un problema interesado a resolver, entre muchos por ejemplo: el reemplazar un equipo viejo por uno nuevo ya que producto de desgaste este no cumple con los rendimientos esperados y además se hace necesario otro de mayor capacidad, por lo tanto se debe hacer un análisis sobre cuáles serían las alternativas que entreguen una solución al problema.

En conclusión, a la definición de proyecto, se puede entender que sea la idea que se pretenda implementar, conlleva necesariamente a la búsqueda de alternativas convenientes que satisfagan el requerimiento insatisfecho o necesidad.

Por lo tanto, al identificar un problema que se va a solucionar con el proyecto o una oportunidad de negocio que pretende ser viable, se deberán buscar todas las opciones que permitan llegar al objetivo de hacer que la solución sea la óptima y viable para resolver el problema. (Nassir Sapag Chain, Reinaldo Sapag Chain, 2008).

## 2.9. ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN

Como anteriormente se ha dicho, un proyecto es cualquier idea que satisface una necesidad o solución a un problema; por lo tanto, existen cuatro etapas las cuales son: preinversión, inversión, operación y liquidación. La evaluación financiera de un proyecto se encuentra en la primera etapa, pues es ahí donde se debe decidir su ejecución.

Es necesario tener siempre presente que la rentabilidad del proyecto estará fuertemente influenciada por la singularidad de la idea que le dio origen. Por lo que se sugiere que el inversionista se pregunte: ¿Qué es lo que se pretende ofrecer?, ¿satisface una necesidad del segmento objetivo que no está satisfecha de manera idónea, o no lo es en absoluto?, ¿el proyecto tendrá tasas de rentabilidad superiores a las del resto de la industria?; si la respuesta es afirmativa entonces es seguro que, si es factible ejecutarlo.

Una vez que se tiene la idea, esta tiene que pasar por el tamiz de los estudios de viabilidad, los cuales comprenden tres niveles ordenados en base al grado de rigurosidad de la estimación de los beneficios y costos del proyecto. El primero, y menos riguroso es el denominado perfil; el segundo, es el de prefactibilidad; y el tercero, más preciso en los cálculos, es el de factibilidad como se muestra en la figura 1.

EL estudio del perfil permite adoptar alguna de las siguientes decisiones:

- ✓ Profundizar el estudio en los aspectos del proyecto que lo requieran. Para facilitar esta profundización conviene formular claramente los términos de referencia.



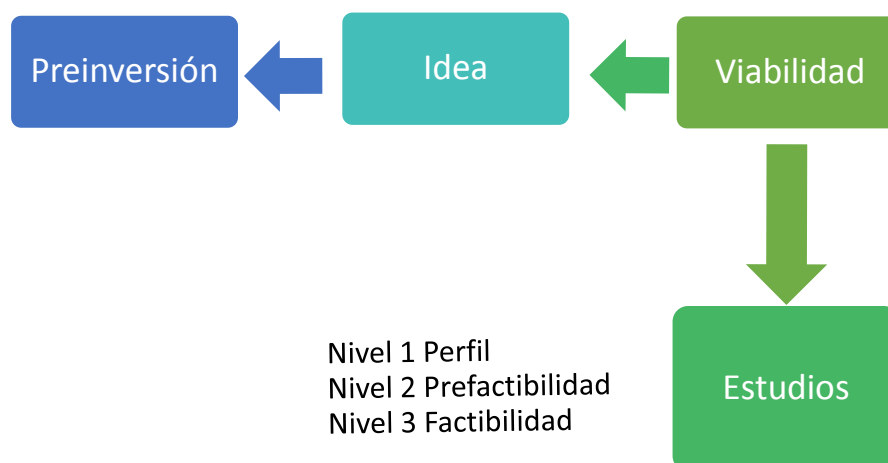
- ✓ Ejecutar el proyecto con los antecedentes disponibles en esta fase, o sin ellos, siempre que se haya llegado a un grado aceptable de certidumbre respecto a la conveniencia de materializarlo.
- ✓ Abandonar definitivamente la idea si el perfil es desfavorable a ella.
- ✓ Postergar la ejecución del proyecto.

El propósito principal de la etapa anteriormente mencionada es aprobar la ejecución del proyecto y destacar algunas o todas las alternativas estudiadas a través de análisis sencillos.

En esta fase se examinan en detalles las alternativas consideradas más convenientes, las que fueron determinadas en general en la fase anterior. Para la elaboración del informe de prefactibilidad del proyecto deben analizarse en detalle los aspectos identificados en la fase de perfil, especialmente los que inciden en la factibilidad y rentabilidad de las posibles alternativas.

Entre estos aspectos sobresalen:

- ✓ El mercado.
- ✓ La tecnología.
- ✓ El tamaño y la localización.
- ✓ Las condiciones de orden institucional y legal.



*Figura 1. Niveles de los estudios de preinversión. Paúl Lira Briceño (2014).*

El estudio de prefactibilidad, en cambio, utiliza fuentes de primer nivel; es decir, información especialmente elaborada para el proyecto y presenta un análisis más detallado de la alternativa de inversión escogida en el estudio anterior.

Quienes promuevan el proyecto encontrarán estimaciones más rigurosas en cuanto al costo de la inversión, la demanda esperada, el precio del o los servicios, las necesidades de capital de trabajo y la estructura del financiamiento.

El estudio de factibilidad, por su parte, se realiza cuando el proyecto representa montos de inversión considerables, o se está empleando una tecnología todavía no probada en la industria; por lo que se debe tener en cuenta que, inevitablemente, el grado de precisión buscado irá de la mano con mayores costos del estudio.

Sobre la base de las recomendaciones hechas en el informe de prefactibilidad, y que han sido incluidas en los términos y referencia para el estudio de factibilidad, se deben definir aspectos técnicos del proyecto, tales como localización, tamaño, tecnología, calendario de ejecución y fecha de puesta en marcha. El estudio de factibilidad debe orientarse hacia el examen detallado y preciso de la alternativa que se ha considerado viable en la etapa anterior. Además, debe afinar todos aquellos aspectos y variables que puedan mejorar el proyecto, de acuerdo con sus objetivos, sean sociables o de rentabilidad.

Una vez que el proyecto ha sido caracterizado y definido deben ser optimizados. Por optimización se entiende la inclusión de todos los aspectos relacionados con la obra física, el programa de desembolsos de inversión, la organización por crear, puesta en marcha y operación del proyecto. El análisis de la organización para la implementación del proyecto debe considerar el tamaño de la obra física, la capacidad empresarial y financiera del inversionista, el nivel técnico y administrativo que su operación requiere las fuentes y los plazos para el financiamiento.

Con la etapa de factibilidad finaliza el proceso de aproximaciones sucesivas en la formulación y preparación de proyectos, proceso en el cual tiene importancia significativa la secuencia de afinamiento y análisis de la información. El informe de factibilidad es la culminación de la formulación de un proyecto, y constituye la base de la decisión respecto de su ejecución. Sirve a quienes promueven el proyecto, a las instituciones financieras, a los responsables de la implementación económica global, regional y sectorial.

Por otro lado, no se debe olvidar el estudio de impacto ambiental. Su propósito es simple: mitigar los efectos que el proyecto pueda causar al medio ambiente. Esto puede hacerse aumentando la inversión (por ejemplo, adquiriendo equipo adicional o inversiones más avanzadas y menos contaminantes de uno ya existente), o incrementando la estructura de costos (el utilizar insumos adicionales, es un buen ejemplo de ello), (Briceño, 2014).

## **2.10. LOS TRES PILARES DE LA EVALUACIÓN DE PROYECTOS**

Al invertir en un proyecto hoy, implica tomar una decisión de una inversión cuyos ingresos y egresos se producirán en el futuro; si se hace sin aplicar las técnicas de evaluación de proyectos es seguro que se fracasará, pero empleándolas la posibilidad de perder disminuye; aunque no se elimina.

Es importante recordar que evaluar un proyecto implica determinar si genera valor para los accionistas, a fin de incorporarlo al portafolio de proyectos denominado empresa. La respuesta a la pregunta “¿genera o no valor?” se sienta en tres pilares que, en conjunto, conforman las técnicas modernas de la evaluación de proyectos.

El primero, es proyectar el flujo de caja del proyecto; el segundo, es incluir el riesgo (esto es, la probabilidad que no ocurra lo que se espera) en la evaluación; y el tercero, no por eso menos importante, es determinar la tasa de rentabilidad (el famoso COK o el WACC) que se aplicará para descontar los flujos futuros, (Briceño, 2014).

## 2.11. CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN

La valuación de una propuesta de inversión es de gran relevancia para el negocio, ya que ayuda a la entidad a formar un panorama de los posibles resultados, que conlleva a tomar la decisión de invertir y así determinar si es viable obtener beneficios económicos. Algunos de los criterios a tomar en cuenta para un análisis de un proyecto de inversión son:

- ✓ Conocer y definir el proyecto de inversión.

Esta etapa es de carácter cualitativo y en ella, antes de proponer la solución en forma de un proyecto de inversión, hace falta describir el problema para dar paso a la solución.

- ✓ Realizar el estudio de mercado.

Es clave para estimar si hay demanda potencial para que el proyecto sea sostenible en el tiempo, y dé los beneficios económicos que espera el negocio. La profundidad del análisis estará definida por el monto previsto de inversión y la complejidad del emprendimiento.

- ✓ Realizar el análisis técnico.

Determinar los aspectos técnicos relevantes para la inversión inicial y estimar los costos futuros, así como la capacidad que la empresa tiene al realizar la inversión y para ellos se aplican las razones financieras las cuales aportan coeficientes que describen la situación financiera de la empresa.

- ✓ Definir los parámetros económicos.

En esta etapa es necesario definir la inversión inicial y cuantificar tanto los beneficios económicos, como los costos que va a generar el proyecto, y usar esta información para construir un cuadro de flujos de fondos para la vida útil de la inversión

- a) Para los costos de inversión, se agrupan en dos apartados, el costo del bien, o activo sujeto de la inversión, y los costos operativos, o derivados de la explotación de la misma.
- b) Para el cálculo de los flujos de fondos, los flujos netos de caja se obtendrán por diferencia entre los flujos de entradas y los de salidas de fondos, dando lugar a los saldos con sus correspondientes signos positivos o negativos.

✓ Calcular indicadores clave.

A partir de los flujos de fondos se puede estimar la rentabilidad del proyecto usando indicadores financieros. Estos valores permiten comparar fácilmente entre proyectos alternativos.

Los que se emplean con mayor frecuencia son: Valor Actual Neto (VAN), Tasa Interna de Retorno (TIR), Periodo de Recuperación de la Inversión (Payback). (Economipedia, 2019)

## **2.12. FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS**

Al analizar la información obtenida del tema de investigación, se puede notar la importancia que tienen las políticas financieras al momento de llevar a cabo un proyecto de inversión, con el objeto de darle cumplimiento al propósito que estos tienen y así obtener resultados satisfactorios en relación a la rentabilidad y a la mejora continua de su capacidad financiera.

El sector transporte público, es un bien fundamental para el desarrollo económico de un país, ya que forma parte de los servicios de primera necesidad y aporta un gran beneficio para la movilización de las personas y en el cual se cuenta con la intervención del gobierno para la asignación de las tarifas.

Por otra parte, las limitantes del financiamiento a este tipo de empresas transportistas genera algunos de los problemas sociales que son temas muy frecuentes, siendo la misma población la afectada ante esta situación, por lo que actualmente se ha identificado que hay problemas de inseguridad dentro de las unidades de transporte, fallas en el mantenimiento, entre otros; es por ello que hay una relación muy estrecha entre las políticas utilizadas para las nuevas inversiones con los resultados futuros para obtener rentabilidad.

### **2.12.1. Hipótesis de trabajo**

“La aplicación de políticas financieras en la planificación de nuevos proyectos de inversión, contribuye a mejorar la rentabilidad en los resultados futuros de las empresas que se dedican al sector de transporte público colectivo”.

### **2.12.2. Determinación de variables**

- ✓ Variable Independiente: Políticas Financieras.
- ✓ Variables Dependientes: La rentabilidad.

### **2.12.3. Operacionalización de variables**

En la tabla 2, se hace una breve descripción de la Operacionalización de las variables:

Tabla 2.  
Operacionalización de variables.

Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	¿Qué mide?
<b>Políticas Financieras</b>	Elementos considerados previamente que influyen para la toma de decisiones ante una situación.	Se aplican estándares para llevar a cabo un negocio y que este no afecte negativamente la situación financiera, la problemática social y ambiental.	El cumplimiento se ve reflejado en los resultados económicos y la utilidad social y ambiental del negocio.
<b>La rentabilidad</b>	Está asociada a la obtención de ganancias a partir de una cierta inversión incluyendo la capacidad que se tiene para poder llevar a cabo inversiones o pagos en un determinado periodo de tiempo.	Aplica evaluaciones financieras con el fin de cumplir con las políticas ya establecidas	La seguridad financiera, la rentabilidad y la liquidez de una empresa.

Fuente: Elaboración Propia



## **CAPÍTULO III- METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN**

### **3.1. ENFOQUE Y TIPO DE INVESTIGACIÓN**

El proyecto de investigación consiste en hacer uso de elementos teóricos financieros y en realizar indagaciones en la práctica con respecto a la forma de administrar empresas de transporte público colectivo de personas al momento de realizar una nueva inversión, es por ello que el enfoque consiste en conocer con amplitud la forma correcta de aprovechar recursos existentes en este tipo de empresas, de manera de obtener beneficios económicos que contribuyan a la mejora de la prestación de servicios.

Para la investigación se utilizó el método hipotético-deductivo, debido a que permite desarrollar las características de la problemática que representa para las empresas dedicadas al traslado de pasajeros, al no disponer de políticas de inversión que les alerte sobre si están aptas o no al momento de tomar un proyecto de inversión.

Como siguiente paso se emplearon hipótesis siendo el resultado de dicha observación, para luego realizar entrevistas con las cuales se recolectó la información necesaria que permitió comprobar las hipótesis iniciales; en consecuencia de ello, se procede a dar una propuesta de mejora en la aplicación de elementos como lo son las políticas financieras aplicables a este tipo de empresas.

### 3.2. UNIDADES DE ANÁLISIS

Para esta investigación, las unidades de análisis fueron el contador y administrador de una empresa dedicada al transporte público de pasajeros en el municipio de Mejicanos, San Salvador.

### 3.3. POBLACIÓN Y MARCO MUESTRAL

Por las características que contiene esta investigación se contó con un universo de una empresa; por tanto, las evaluaciones serán aplicadas a la entidad en sí; es por ello que a efectos de las evaluaciones a realizar se limitará a establecer un marco Muestral.

La empresa considerada para este proyecto de investigación se dedica a prestar servicios públicos de transporte colectivo de pasajeros, las cuales su domicilio está ubicado en el municipio de mejicanos del departamento de San Salvador.

### 3.4. VARIABLES E INDICADORES

**Variable independiente:** Políticas de Inversión.

- ✓ La utilidad que tiene el contenido de los manuales de políticas de inversión que deben usar los contadores de las empresas transportistas para evaluar un Proyecto de inversión.
- ✓ Factibilidad de aplicación del manual de políticas inversión.

**Variable dependiente:** La rentabilidad.

- ✓ Nivel de conocimiento de los contadores o administradores de las empresas de transporte respecto a la evaluación financiera de proyectos de inversión.
- ✓ Evaluación financiera de la situación actual de la entidad para la aplicación de un manual de políticas de inversión.
- ✓ Medición de posibles resultados al establecer parámetros en la toma de decisiones para un proyecto de inversión con respecto a la rentabilidad del negocio.

### **3.5. PROCESOS Y TÉCNICAS DE RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN**

La técnica utilizada en la recopilación de la información para este proyecto fue por medio de la entrevista dirigida al contador quien es en algunos casos el que evalúa la situación financiera de las empresas con el propósito de aportar recomendaciones a los accionistas para las inversiones futuras; para ello se visitaron las instalaciones de las oficinas administrativas de las empresas mencionadas en este capítulo como población a estudiar.

### **3.6. INSTRUMENTOS DE REGISTRO Y MEDICIÓN A UTILIZAR**

Para llevar a cabo la entrevista se diseñó un cuestionario dividido en tres categorías que son: Financiamiento, Inversión y Operación; este fue utilizado como instrumento de recopilación de la información, el cual contiene preguntas abiertas que permiten conocer con amplitud los criterios y acciones que normalmente son aplicadas para la toma de decisiones al momento de

enfrentar una situación que tendrá como resultado una nueva inversión en una empresa de transporte público colectivo.

### **3.7. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS**

Como resultado de la investigación de campo a través de la entrevista realizada al contador de la empresa de estudio que se dedica al servicio de transporte público colectivo de pasajeros, se ha obtenido información relevante sobre la situación actual de las gestiones administrativas y operativas de dicha empresa la cual esta presentada en la tabla 3.

Tabla 3.

*Resumen de resultados obtenidos en la entrevista realizada*

N°	PREGUNTA	RESPUESTA	ANÁLISIS
<b>FINANCIAMIENTO</b>			
1	<p>¿De acuerdo con su experiencia como contador de la empresa, se encuentra capacitado para realizar análisis financieros que orienten una nueva inversión?</p>	<p>Sí, aunque es necesario tener un manual de políticas de inversión, porque la empresa no cuenta y solo invierten sin basarse en algún manual.</p>	<p>La empresa cuenta con personal que realiza el análisis a los estados financieros, pero están conscientes que es necesario contar con un instrumento que permita establecer parámetros financieros.</p>
2	<p>¿Se realizan análisis a los estados financieros con la finalidad de tener un conocimiento claro de la situación financiera de la empresa?</p>	<p>Si, se realiza análisis en los estados financieros.</p>	<p>La entidad realiza análisis a los estados financieros para determinar la situación de la entidad, lo cual es conveniente porque reconoce como hacerle frente a las obligaciones.</p>
3	<p>¿En alguna ocasión tuvo problemas para obtener préstamos bancarios?</p>	<p>Si, la empresa en muchas ocasiones tuvo problemas para que se le otorgaran préstamos bancarios.</p>	<p>De acuerdo a los resultados obtenidos en la entrevista se puede concluir que la empresa ha tenido dificultades al obtener un crédito, ocasionando realizar préstamos con tasas muy altas.</p>

4

En repetidas ocasiones que la empresa intentó gestionar créditos con el La empresa en varias ocasiones objetivos de la adquisición de unidades tuvo dificultad para que le de transporte las instituciones financieras otorgaran un préstamo bancario ya se los negaron ya que las mayorías de las unidades que tenían estaban en garantías por las cuales se les que la mayoría de los buses ya unidades que tenían estaban en garantías difícilto obtener estaban en garantías en otro banco en otras instituciones financieras que le préstamos bancarios? y eso les impidió el no comprar los habían otorgado crédito anteriormente, y autobuses que se tenían que considerando que para los bancos es de sustituir en ese tiempo. suma importancia un bien en garantía, tal situación generó problemas para aplicar a créditos bancarios.

5

Con los resultados obtenidos se puede determinar que la entidad no cuenta con ¿Actualmente cuentan con Generalmente cuando los buses financiamiento ni caja chica para los financiamiento para hacer requieren de mantenimiento se gastos de mantenimiento que puedan frente a futuros gastos toma dinero de los ingresos presentarse en su momento, el cual está para mantenimiento de las obtenidos y si no alcanza los socios generando un consumo dentro de la unidades de transporte en otorgan préstamos a la empresa operación, por lo tanto muchas veces de circulación? para poder reparar los buses. esta manera no se controlan los límites del gasto.

---

<p><b>6</b> ¿Qué tipo de financiamiento entre préstamos o fondos propios utiliza con más frecuencia cuando ejecuta un proyecto de inversión?</p>	<p>El financiamiento que la empresa utiliza es el bancario y no fondos propios, ya que al momento de invertir en una flota de buses o cualquier otro proyecto no logra cubrirlos con los fondos propios de la misma y recurrimos al financiamiento de la banca.</p>	<p>De acuerdo al estudio realizado a la entidad el tipo de financiamiento que utilizan es el bancario debido que al ejecutar proyectos de inversión los recursos propios con que cuenta la entidad no son lo suficiente para cubrir el proyecto hasta su terminación.</p>
--	---	---

---

### ***INVERSIÓN***

---

<p><b>1</b> ¿Actualmente cuentan con proyectos de inversión en ejecución?</p>	<p>Actualmente planean invertir en la compra de 6 buses porque ya caducaron con su vida útil, y al no sustituir las unidades se estaría perdiendo el subsidio que serían \$2,400 menos de los que reciben; porque el gobierno paga \$400 por cada bus.</p>	<p>Actualmente la empresa cuenta con 6 unidades de transporte a sustituir en el siguiente año, debido que ya cumplieron con su vida útil de acuerdo a la ley, y por tal razón la entidad debe gestionar la adquisición de nuevas unidades para no perder la compensación que el estado otorga por cada unidad ya que entre los requisitos primordiales que cada unidad debe cumplir para que se otorguen dichas compensaciones es el buen estado de esta unidades y vida útil menos a 20 años.</p>
---	--	--

---

---

**2** ¿Cuáles son los elementos fundamentales que la empresa considera al momento de tomar la decisión de invertir?

Algunos elementos al momento de invertir es la rentabilidad ya que desde este elemento se puede ver si para la empresa es rentable ya sea invertir en una flota de buses usados o una flota de buses nuevos.

Entre los elementos esenciales que la entidad considera al tomar decisiones de inversión es el factor tiempo que comprenderá la inversión, el financiamiento que utilizaran para llevar a cabo una inversión.

---

**3** ¿Al invertir qué parámetros analiza para considerar hacerlo a corto o largo plazo?

El parámetro que se considera es la liquidez de la empresa porque dependiendo de la liquidez de la empresa se pagan los préstamos, la empresa actualmente no cuenta con liquidez así que se toma el préstamos a largo plazo.

La entidad como parámetro de inversión a largo o corto plazo se basa en la liquidez que la empresa tenga en ese momento, ya que es de suma importancia para ellos determinar si la empresa cuenta con los recursos para la obligación de pago al invertir.



---

**4** ¿Qué le es más fiable a la empresa: invertir en mantenimiento de las unidades de transporte o en adquisición de nuevos autobuses?

Para la empresa le es más fiable De acuerdo al estudio realizado la entidad por la poca liquidez que cuenta, las entidades financieras no les otorgan comprar buses nuevos, porque los el monto total requerido para adquirir bancos no les prestan el monto total nuevas unidades, por lo que recurren al mantenimiento y adquisición de nuevos por la poca liquidez que la unidades usadas. empresa tiene.

---

### *OPERACIÓN*

---

**1** ¿Con cuántos autobuses en circulación cuenta la empresa actualmente?

La empresa cuenta con 21 autobuses en circulación en los cuales cada cinco días se realizan procedimientos de monitoreo por cada bus para verificar que están en buen estado mecánico y a la vez darle el mantenimiento necesario.

La entidad cuenta con un total de 21 unidades en circulación, las cuales cada cinco días son sujetas a un monitoreo de rutina para detectar cualquier falla que impida que esta pueda operar normalmente.

---

---

<p><b>2</b> ¿Cada cuánto se realizan procedimientos para evaluar el estado de las unidades?</p>	<p>Cada 5 días.</p>	<p>El control de mantenimiento que la entidad implementa en promedio es favorable ya que se maneja un control.</p>
<p><b>3</b> ¿Qué aspectos considera para decidir sustituir los autobuses por nuevas adquisiciones?</p>	<p>Principalmente la vida útil porque si ya caduco con su vida útil, estamos obligados a sustituirlos por otro porque si no perdemos el derecho al subsidio del bus que ya cumplió con sus 20 años de vida útil.</p>	<p>Como aspecto para sustitución de las unidades de transporte se basan en la vida útil del bien, ya que si este ya cumplió con la vida útil de acuerdo a la ley estos deben ser sustituidos para continuar con los beneficios de la compensación que otorga el estado a las empresas de transporte colectivo.</p>
<p><b>4</b> ¿Qué requisitos deben cumplir los autobuses para ser comprados y tenerlos en circulación según la empresa?</p>	<p>Que su año de fabricación no sea menos del año 2005, que los papeles del bus estén en regla.</p>	<p>Se cumple el requisito, ya que de esta manera se tiene el autobús operando y de alguna manera se va recuperando la inversión inicial al momento de adquirir el autobús.</p>

---

---

**5** ¿La empresa realiza labores de supervisión para el cumplimiento de las normas que los regulan, y cuáles son?

Si realizan labores de supervisión para mantener el subsidio realizan exámenes anuales, rotulación de buses, numeración de asientos, lavado de buses diariamente.

La entidad realiza labores control de cumplimiento a de leyes que las regulan, esto es favorable porque no se deja de percibir por cada unidad la contribución especial para a la estandarización de tarifas.

---

**6** ¿Cuánto es el monto en promedio de los ingresos por autobús que se reciben diariamente en la empresa?

Por cada bus se están recibiendo \$110.00 diarios en promedio.

El promedio de ingresos que la entidad recibe por el servicio de transporte colectivo asciende a un valor optimista.

---

**7** ¿Considera usted que la competencia entre rutas que tienen recorridos similares es un factor que disminuye los ingresos diarios por autobús?

La competencia entre rutas que tienen recorridos similares si es un factor que perjudica ya que disminuye los ingresos diarios de la entidad

A pesar de los horarios de cada recorrido siempre se encontrará competencia, la mejor manera de disminuir es dando un mejor servicio y obtener la preferencia de los usuarios.

---

8 **Mencione el nombre de las rutas de autobuses que considera competencia para la empresa** Ruta 26 bus, Ruta 30, Ruta 46 microbús C y B y Ruta 23.

Para la entidad la competencia directa son rutas que hacen recorridos similares, es muy difícil competir cuando no se tienen los recursos para mejorar el servicio.

9 **¿Las unidades con las que cuenta la empresa están en óptimas condiciones para brindar transporte a los usuarios de forma adecuada?** Si, la mayoría de buses con los que cuenta la empresa si están en óptimas condiciones para brindar un buen servicio.

La empresa estudiada da certeza que se les están aplicando los procesos de mantenimiento a cada uno de los autobuses en circulación, por lo tanto es un factor muy positivo, ya que se tienen en circulación el tiempo debido.

10 **¿Considera que las unidades que tienen en circulación cumplen con los estándares de emisión de gases permitidos por la ley del medio ambiente?** SI, las unidades que circulan cumplen con los estándares de emisión de gases.

La empresa opta con que si se les hace el control de emisión de gases, ya que este proceso es muy importante porque es parte de los requisitos que se deben cumplir para tener en circulación las unidades de transporte.

### 3.8. DIAGNÓSTICO DE RESULTADOS OBTENIDOS

Tal y como ha sido planteado en la hipótesis del trabajo de investigación: *“La aplicación de políticas financieras en la planificación de nuevos proyectos de inversión, contribuye a mejorar la rentabilidad en los resultados futuros de las empresas que se dedican al sector de transporte público colectivo”*.

Como resultado de la investigación de campo a través de la entrevista realizada al contador de la empresa que tienen unidades en circulación y hace su recorrido en el Área Metropolitana de San Salvador, partiendo del municipio de Mejicanos, se ha obtenido el siguiente diagnóstico:

La unidad de análisis está de acuerdo con la creación de un manual de políticas financieras para la creación de nuevos proyectos de inversión, porque les brindaría una guía para un mejor desempeño profesional al momento de realizar una nueva inversión. Luego del análisis de la información recopilada se observó que la empresa en varias ocasiones tuvo dificultad para que le otorgaran un préstamo bancario ya que la mayoría de los buses ya estaban en garantías en otro banco y eso les impidió el no comprar los autobuses que se tenían que sustituir en ese tiempo.

Un punto importante que fue señalado en la entrevista realizada es que la entidad usualmente no logra cubrir los gastos de mantenimiento de las unidades y recurren a los socios de la empresa para que estos otorguen un préstamo para poder reparar las unidades que se encuentran en taller.

Actualmente planean invertir en la compra de 6 buses porque ya caducaron con su vida útil (20 años de fabricación), y al no sustituir las unidades se estaría perdiendo el subsidio que serían \$2,400 menos de los que reciben; porque el gobierno paga \$400 por cada autobús.

El financiamiento que la empresa utiliza es el bancario y no el de fondos propios, ya que al momento de invertir en una flota de buses o cualquier otro proyecto no logra cubrirlos con los fondos propios de la misma y recurren al financiamiento de la banca. Cabe destacar que también toman algunos elementos al momento de invertir como lo es la rentabilidad.

El elemento clave es la rentabilidad de los proyectos y por ello se puede ver si para la empresa es rentable ya sea invertir en una flota de buses usados o una flota de buses nuevos. Como también toman en cuenta el tiempo de la inversión y quien les financiará la inversión.

Para la empresa le es más fiable invertir en el mantenimiento de los buses o comprar buses usados que comprar buses nuevos, porque los bancos no les prestan el monto total que se necesita para comprar buses nuevos por la poca liquidez que la empresa tiene, y con esta estrategia busca adquirir más números de autobuses usados, por lo bajos costos que estos tienen en comparación con los autobuses nuevos.

La empresa cuenta con veintiún autobuses en circulación en los cuales cada cinco días se realizan procedimientos de monitoreo por cada bus para verificar que están en buen estado mecánico y a la vez darle el mantenimiento necesario.

Las unidades que se tienen en circulación cumplen con los estándares de emisión de gases permitidos por la ley del medio ambiente porque cada año se realizan las respectivas emisiones de gases ya que al no realizarlas no se podría renovar la tarjeta y el permiso de circulación de cada autobús.

La competencia entre rutas que tienen recorridos similares si es un factor que perjudica ya que disminuye los ingresos diarios de la entidad; algunas de las rutas que se consideran competencia para la empresa son: Ruta 26 bus, Ruta 30, Ruta 46 microbús C y B, y Ruta 23.

La política de inversión es un elemento de esencial importancia para la entidad. Entender la política de inversión de un fondo le permitirá obtener una serie de beneficios al inversor; beneficios que no son únicamente monetarios.

### **3.9. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES**

Para el desarrollo de esta investigación, se realizó una programación de las actividades, con el propósito de dar cumplimiento a los objetivos propuestos al inicio de esta investigación, el cual está comprendido a partir del mes de marzo del 2019 hasta principios del mes de mayo 2020, la duración tuvo el propósito de incluir la información y resultados financieros correspondiente al año 2019, para lograr estudiar las gestiones de los procesos no solo financieros, sino también operativos y de organización, tal como se muestra en la Tabla 4.

Tabla 4.  
Cronograma de actividades.

N°	ÁREA / PROYECTO	mar-19				abr-19				may-19				jun-19				jul-19				ago-19				sep-19				oct-19				nov-19				dic-19				ene-20				feb-20				mar-20				abr-20				may-20				jun-20			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4								
1	Asesoría para la selección del tema	■	■	■	■																																																												
2	Selección del tema para anteproyecto					■	■																																																										
3	Investigación previa del tema seleccionado					■	■	■	■	■	■	■	■																																																				
4	Elaboración del anteproyecto					■	■	■	■	■	■	■	■																																																				
<b>ELABORACION DEL CAPITULO I</b>																																																																	
5	Planteamiento del problema									■	■	■	■																																																				
6	Formulación del problema									■	■	■	■																																																				
7	Delimitación de la investigación									■	■	■	■																																																				
8	Objetivos de la investigación									■	■	■	■																																																				
<b>ELABORACION DEL CAPITULO II</b>																																																																	
9	Marco historico													■	■	■	■																																																
10	Marco conceptual													■	■	■	■																																																
11	Marco legal y normativo													■	■	■	■																																																
12	Formulación de hipótesis													■	■	■	■																																																
<b>ELABORACION DEL CAPITULO III</b>																																																																	
13	Determinación de las unidades de análisis																	■	■	■	■																																												
14	Determinación del universo y muestra																	■	■	■	■																																												
15	Elaboración de entrevistas																	■	■	■	■																																												
16	Aprobación de entrevistas																	■	■	■	■																																												
17	Recolección de la información																	■	■	■	■																																												
18	Procesamiento de la información																	■	■	■	■																																												
19	Análisis de la información																	■	■	■	■																																												
20	Diagnóstico de la información																	■	■	■	■																																												
21	Presentación de resultados																	■	■	■	■																																												
22	Correcciones del capítulo III																	■	■	■	■																																												
23	Entrega del capítulo III																	■	■	■	■																																												
<b>ELABORACIÓN DEL CAPÍTULO IV</b>																																																																	
24	Correcciones del capítulo IV																																																																
25	Entrega del capítulo IV																																																																
26	Entrega del trabajo final																																																																
27	Inicio de exámenes de grado																																																																

Fuente: Elaboración Propia



## **CAPITULO IV- PROPUESTA DE SOLUCIÓN**

### **4.1. PLANTEAMIENTO DEL CASO**

La propuesta de solución denominada “Políticas de inversión en nuevos proyectos para empresas que prestan servicios de transporte colectivo” ha sido estructurada con el objetivo de sugerir una estrategia que ayude hacer uso eficiente de los recursos con que cuenta la entidad, diseñando así un conjunto de políticas que proporcionen una mejor evaluación de proyectos con intención a ejecutar la entidad.

El diseño de las políticas de inversión ayudará al negocio a implementar un proceso de análisis y evaluación previo a la decisión de inversión en un proyecto, contribuyendo a minimizar el nivel de riesgo de obtener una rentabilidad muy baja para la empresa y en consecuencia afecte su liquidez y sostenibilidad económica.

### **4.2. BENEFICIOS Y LIMITACIONES**

#### **4.2.1. Beneficios de implementar políticas de inversión.**

Al diseñar un manual de políticas de inversión, la empresa se situará con un alto grado de competitividad al evaluar proyectos que puedan ser considerados nuevas oportunidades de crecimiento económico.

- ✓ Predecir resultados futuros que favorezcan la toma de decisiones.

- ✓ Desarrollar un análisis financiero con el fin de evaluar las posibilidades que una empresa tiene para implementar nuevos proyectos de inversión.
- ✓ Diversificación de proyectos para crecimiento de la empresa.
- ✓ Evaluación de nuevas oportunidades de inversión.
- ✓ Reducción de riesgo a implementar un nuevo proyecto de inversión.

#### **4.2.2. Limitaciones de implementación de políticas de inversión.**

Algunas de las limitaciones que pueden surgir al implementar políticas de inversión son:

- ✓ Que la empresa no cuente con el personal idóneo para ejecutar una eficiente gestión de cumplimiento.
- ✓ Que el personal responsable del cumplimiento, evaluación y la implementación de políticas de inversión, resistan a un fiel cumplimiento.
- ✓ Que la administración no asuma su rol principal de aceptación al conjunto de políticas diseñadas, y no divulgue de ellas al personal involucrado.

### **4.3. PROCEDIMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN DEL MANUAL DE POLÍTICAS DE INVERSIÓN**

Es imprescindible después del estudio de las empresas involucradas en esta investigación el establecer los procesos que conllevan a la formulación del contenido de la propuesta del manual de políticas; ya que, éste tipo de documentos debe ser personalizado, es por ello que en la figura 2 se presenta el flujograma de los procedimientos, desde el estudio de la empresa para la elaboración del manual de procedimientos hasta la implementación.

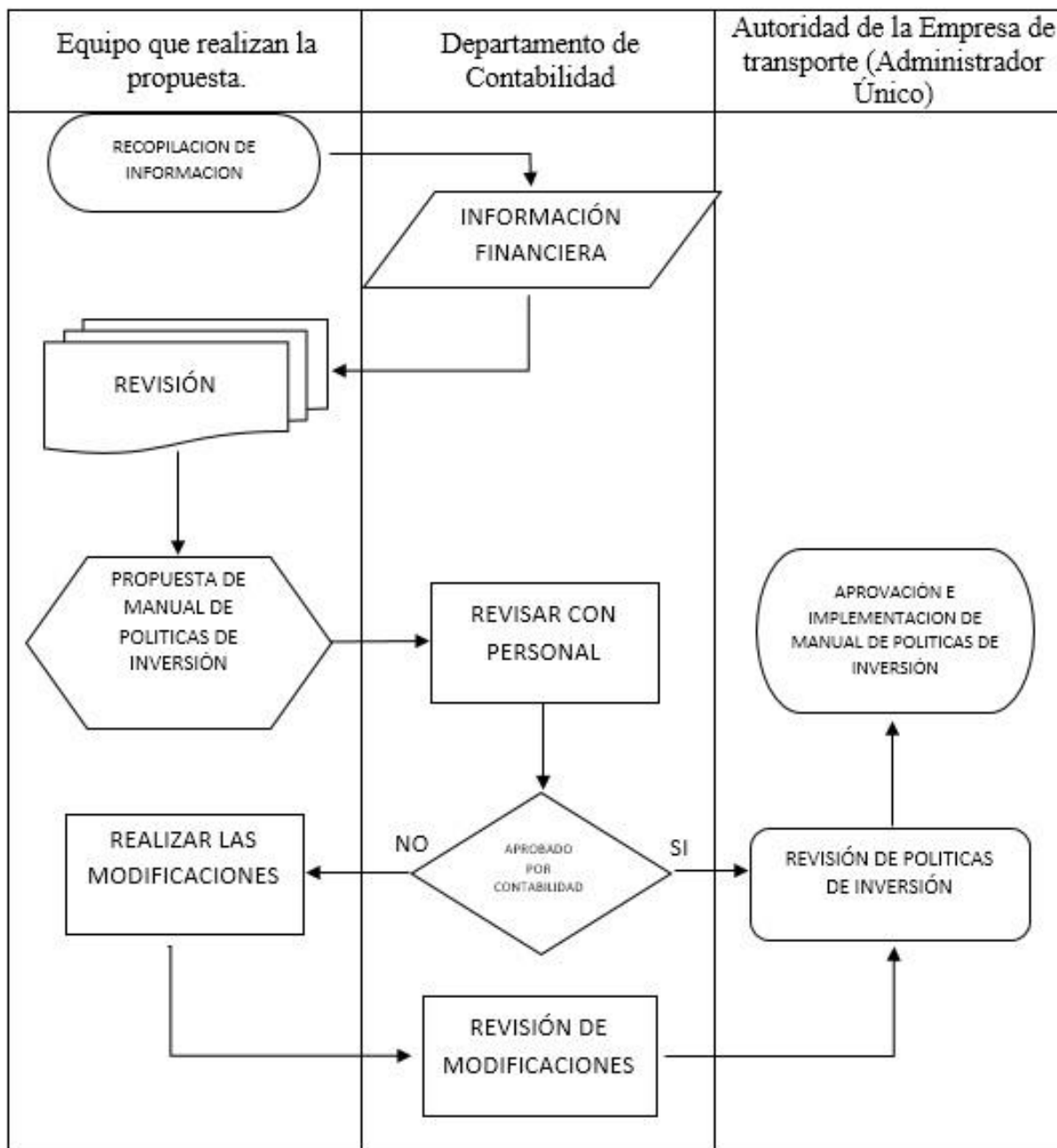


Figura 2. Flujograma de procedimientos para la elaboración, aprobación e implementación del manual de políticas de inversión. Elaboración Propia.

#### 4.4. ESTRUCTURA DEL MANUAL DE POLÍTICAS DE INVERSIÓN

Para el diseño de la estructura del contenido del manual de políticas de inversión se incluyen aspectos de suma importancia para la comprensión por parte de los usuarios, es por ello que aparte del contenido introductorio del manual, se incluyen también complementos como lo son el alcance de cada una de las políticas, como también los procedimientos a seguir y que documentos los respaldan. Es por ello que a continuación se define cada una de las partes de dicho manual.

- 1. Introducción:** Es considerada la antesala del contenido del manual, es decir; describe brevemente el manual de políticas de inversión en nuevos proyectos.
- 2. Objetivos:** Contiene los propósitos principales de la creación del manual de políticas de inversión para los nuevos proyectos.
- 3. Alcance:** Define las áreas a emplearse el manual de políticas de inversión
- 4. Aspectos importantes:** En esta etapa se consideran lineamientos aplicables a la evaluación de proyectos.
- 5. Metodología:** hace una breve explicación respecto a la presentación de las políticas y cuáles son los elementos que contiene cada una de ellas.
- 6. Políticas organizacionales:** se hace un breve resumen de la organización de las empresas de transporte como propuesta organizativa.
- 7. Políticas de Inversión:** como resultado del estudio de las operaciones de la empresa estudiada, se obtuvieron algunos aspectos a los cuales se deben cuidar en el momento de implementar un proyecto de inversión; estas políticas permitirán la buena administración de la entidad, ya que busca obtener liquidez, rentabilidad y disminuir riesgos a los cuales todas las empresas de

transporte colectivo están expuestas. También en este apartado se definen los aspectos a considerar al momento de realizar una inversión ya sea a corto o largo plazo, también se definen algunos aspectos a cuidar como lo son el financiamiento, el cumplimiento de las leyes y ciertos controles operativos de calidad que ayudarán a obtener beneficios económicos para la empresa.

#### **4.5. PROPUESTA DE POLITICAS DE INVERSION PARA EMPRESAS QUE PRESTAN SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE PERSONAS**

##### **Introducción**

Este documento contiene de manera detallada políticas de inversión aplicables a empresas que prestan servicio de transporte público colectivo de personas, las cuales se dividen en aspectos que contienen las clasificaciones de las diferentes formas que una empresa de este tipo puede realizar sus inversiones; cada una de ellas estructuradas según el estudio de la situación actual, por lo tanto se pueden aplicar para la asertividad en la toma de decisiones ante el momento de invertir.

##### **Objetivos**

- a) Diseñar un instrumento que contenga de manera clara y precisa, las diferentes políticas y procedimientos que deberán ser sometidos los procesos administrativos y operativos que la entidad tenga intención de implementar.
- b) Mantener una mejora continua en la entidad, que permitan alcanzar los objetivos estratégicos.
- c) Proporcionar al personal que está involucrado en la toma de decisiones una guía que le permita implementar acciones que beneficien las gestiones para lograr tener una mejora de

su rentabilidad en su negocio y así mejorar la probabilidad de éxito en la implementación de nuevos proyectos.

### **Alcance**

Ante los efectos de las políticas que están redactadas en este documento, se encuentran las operaciones realizadas por el personal administrativo y operativo de la empresas transportista, es por ello que no solo se busca estandarizar acciones que sean aportes del inversionista, si no que toda la organización debe dar cumplimiento a los lineamientos para alcanzar las metas estratégicas de la empresa.

### **Aspectos Importantes**

Las políticas financieras son planes de inversión enfocados a contribuir en la toma de decisiones por parte de los inversionistas, las cuales también están definidas como lineamientos que permiten el buen desempeño del capital invertido; es por ello que se tiene la necesidad de establecer parámetros estratégicos con el fin de orientar a los inversionistas en qué esperar de una inversión ya sea a corto o a largo plazo.

A continuación, se recomienda considerar al menos las siguientes cinco etapas al momento de implementar una nueva inversión.

1. **Conocer el proyecto:** Obtener un diagnóstico amplio del proyecto que la entidad tiene como propósito implementar. Los administrativos identifican la necesidad o problema en la empresa al cual el proyecto de inversión pretende disminuir o eliminar, con el fin de establecer los

requerimientos económicos que se van a precisar para el cumplimiento de las obras que se realizarán, como también su fiabilidad y beneficios. Esta etapa se divide en sub etapas:

**IDEA:** Resulta de la indagación del problema, con el fin de encontrar una alternativa que conlleve a la posible solución o disminución de la dificultad.

**PERFIL:** Trata en la obtención de la información como estudios del proyecto a implementar y propuestas de presupuestos proyectados tanto de costos como beneficios esperados.

**FACTIBILIDAD:** Comparación y evaluación entre diferentes opciones ya antes presentadas en las etapas anteriores.

2. **Conocimiento de la entidad:** Esta etapa identifica la situación actual de la empresa, incluyendo aspectos cualitativos y cuantitativos; con el fin de establecer la capacidad que tiene la empresa para la implementación del proyecto de inversión seleccionado.
3. **Planificación:** Esta fase considera las estrategias generales que la entidad requiere para llevar a cabo una inversión en un proyecto, todo esto luego de un estudio amplio que le permita determinar la factibilidad que el proyecto posee de generar beneficios económicos.
4. **Implementación:** Esta etapa es realizar los procedimientos ya definidos previamente según los resultados de la fase anterior, los cuales son en sí de los que se esperan resultados en pro de los beneficios económicos.

- 5. Control:** Esta última etapa se considera un control constante, para que el proyecto pueda brindar los resultados esperados.

### **Metodología de este manual**

En el desarrollo de este documento se define inversión como una disponibilidad de recursos económicos ya sean monetarios o de activos fijos pertenecientes a una empresa de transporte público que se disponen para aumentar su valor u obtener un beneficio; es por ello, que la primera sección está enfocada en un resumen de cómo las empresas de transporte público colectivo de personas están organizadas, haciendo una breve descripción de su naturaleza y organización.

En el siguiente apartado de este documento se detallan las políticas de organización ya que son parte de las gestiones que se deben realizar dentro de la empresa con el propósito de definir obligaciones en los puestos de trabajo, como siguiente apartado se encuentran las políticas de inversión calificadas según su naturaleza de aplicación, y controles operativos los cuales están enfocadas en establecer aspectos a considerar ante la toma de decisión para realizar una inversión en las cuales se incluye el riesgo, rentabilidad y liquidez.



## **POLÍTICAS ORGANIZACIONALES**

### **Naturaleza de la organización**

Las empresas de transporte en las cuales está enfocado este manual, son organizaciones dedicadas al traslado de pasajeros por medio de autobuses, este tipo de empresas pueden estar administradas por sociedades o tener un administrador único.

Los procesos administrativos y operativos son claves para la generación de ingresos en este tipo de negocios; la cual, es una productora de servicios, Ahora bien, la empresa es prestadora de un servicio para la ciudad, se encarga de trasladar a las personas a sus lugares de destino de la forma más segura; además, se debe pensar en términos de tiempo de viajes, calidad del servicio, accidentalidad vial, sostenibilidad ambiental, regulaciones del gobierno, mantenimientos, sustitución de unidades, entre otros.

### **Estructura organizacional**

La estructura organizacional de las empresas de transporte, se encuentra constituida como se muestra en la figura 3, en ella se encuentran la jerarquía según las actividades realizadas dentro de las empresas de transporte, este organigrama es una propuesta para el uso de jefaturas o encargados según sean las funciones con el fin de descentralizar por departamentos las obligaciones que cada empleado tiene.

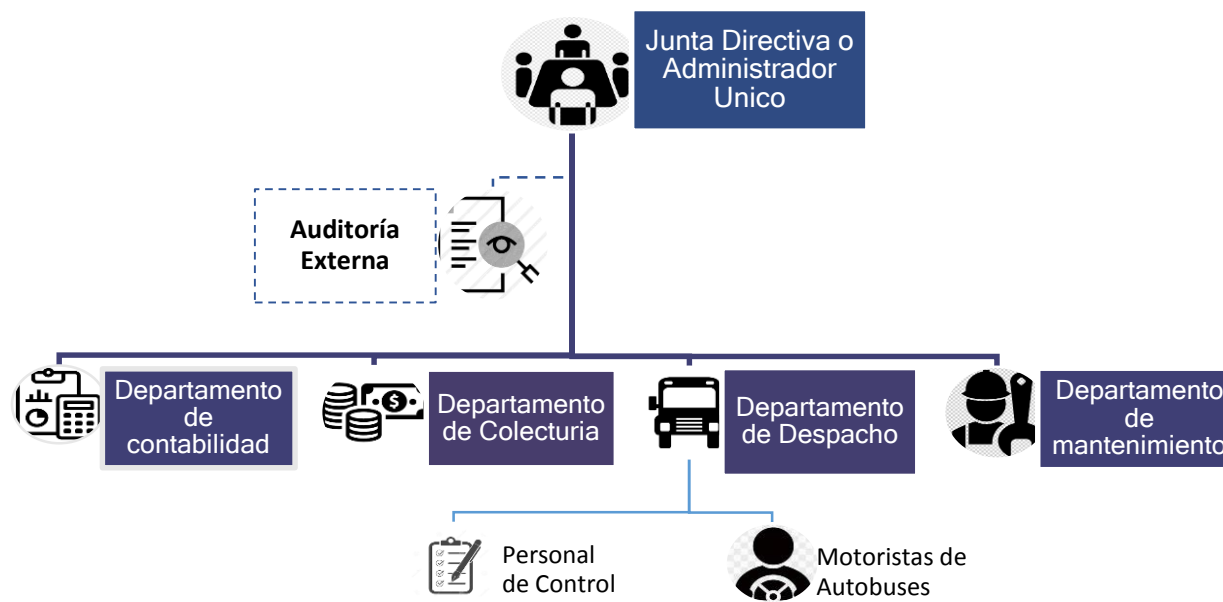


Figura 3. Propuesta de estructura organizacional para una empresa de servicios públicos de transporte de pasajeros. Elaboración propia.

A continuación se describen los puestos por departamento según la estructura organizacional.

- ✓ **Junta Directiva o Administrador Único:** Son las personas accionistas o la persona propietaria, en el caso de ser un grupo de accionistas hay una persona nombrada para representante legal, quien es el encargado de autorizar y presentar a su nombre las obligaciones de la empresa; como también es quien normalmente autoriza compras o pagos a proveedores, el resto del grupo de la junta directiva son quienes en sesiones toman decisiones y son acreedores de los beneficios económicos de la entidad.

- ✓ **Auditoría Externa:** Puede ser una firma o una sola persona que realiza la labor de examinar los procesos contables, confrontar la información presentada a los diferentes órganos de gobierno, como también las obligaciones tributarias que la empresa tiene, entre otros aspectos.
  
- ✓ **Departamento de Contabilidad:** Es el departamento responsable de registrar, evaluar y presentar la información contable ante el personal de auditoría externa, a los accionistas de la entidad o al administrador único según sea el caso; también es el encargado de presentar todos los requerimientos tributarios; y en algunos casos hasta es quien presenta la información para los trámites con el viceministerio de transporte por el tipo de servicio que presta. Muy a menudo las evaluaciones financieras de la empresa son realizadas por este departamento ya que es el personal adecuado y capacitado para llevar a cabo el estudio de factibilidad según los proyectos de inversión que se pretenda desarrollar dentro de la empresa.
  
- ✓ **Departamento de Colecturía:** Es el personal que se encarga de la recolección del efectivo en concepto de ingresos por parte de cada unidad de transporte, este se encarga de realizar los abonos a las cuentas bancarias y realizar los desembolsos para el pago de proveedores previamente con la autorización de la persona responsable; cabe mencionar que también genera reportes de ingresos según el número de pasajeros reportados por el personal de control que pertenece al departamento de despacho.

- ✓ **Departamento de despacho:** Está conformado por el personal de control de recorrido y tiempo de las unidades en circulación y por los conductores de autobuses; ellos tienen trato directo con los usuarios del transporte ya que son quienes brindan el servicio.
  
- ✓ **Departamento de Mantenimiento:** El personal que conforma este departamento, es como los descritos anteriormente muy imprescindible; ya que es consciente del mantenimiento que cada unidad de transporte necesita, y del cual no se debe descuidar por los riesgos que corren la vida de las personas que abordan las unidades como también las pérdidas materiales y económicas que pueden suceder al no implementar un plan de mantenimiento preventivo y en algunos casos reparaciones. Se establecen también entre dichas obligaciones el control de cumplimiento según lo describen las leyes y reglamentos del transporte terrestre y su división de transporte público colectivo de pasajeros.

Cabe mencionar que cada uno de los departamentos descritos son de mucha importancia para el funcionamiento de la entidad; cabe mencionar que puede existir una unidad que se dedique a gestionar compras, pero muchas veces en este tipo de empresas los procesos de compra son incluidos a estos departamentos; ya que según sea la necesidad del departamento, así es la requisición del bien o servicio que se solicita al administrador único o a una persona encargada dentro del grupo de accionistas según sea el caso.

## **POLÍTICAS DE INVERSIÓN**

### ***Objetivo de las inversiones***

Obtener como resultado un crecimiento favorable en los beneficios económicos dentro de la rama del negocio de transporte público colectivo de personas, explotando los recursos económicos y activos propiedad de la empresa.

### ***Diversificación de inversiones***

Es adecuado promover la inversión diversa que impliquen un nivel de riesgo aceptable para la entidad, cuando la liquidez de la entidad sea adecuada, y estas sean permitidas.

### ***Evaluaciones de criterios previos a la inversión***

Es sumamente primordial realizar evaluaciones a los proyectos de inversión antes de ejecutarlos, es por ello que se debe diseñar lineamientos según sea el tipo de inversión. Es por ello que se deben cumplir los siguientes requisitos antes de poner en marcha un proyecto.

- ✓ Mantener la información financiera de la entidad actualizada y completa, con el fin de realizar estudios de su capacidad y grados de liquidez para establecer parámetros económicos y evaluar el tipo de inversión que la empresa puede financiar.
- ✓ Realizar un estudio financiero a los proyectos posibles a ejecutar; este debe incluir la evaluación de parámetros financieros como el valor actual neto (VAN), la tasa interna de retorno (TIR), el periodo de recuperación de la inversión (PLAYBACK), un flujo de caja estimado, entre otros aspectos que sean considerados dependiendo de la inversión. En caso

de ser posible realizar una comparación entre proyectos de inversión similares, se debe seleccionar el que mejor convenga a la entidad.

- ✓ Realizar un presupuesto general de los costos y beneficios esperados.
- ✓ Establecer el grado de rentabilidad esperado.
- ✓ Garantizar la factibilidad del proyecto con relación a la información financiera de la empresa.
- ✓ Capacitar al personal involucrado en los temas relacionados a la nueva inversión a realizar, con el objeto de disminuir riesgos por mala implementación.
- ✓ Planificar el desarrollo de la inversión y definir metas y objetivos esperados.
- ✓ Predecir los riesgos que se puedan presentar en el transcurso de la implementación de las inversiones.

### ***Procesos administrativos en la implementación de proyectos de inversión***

La finalidad es estandarizar los procesos al momento de aceptar e iniciar una nueva inversión, desde la documentación inicial requerida, hasta la liquidación de esta.

- ✓ La dirección (en el caso de ser administrador único), o quienes componen la Junta directiva de la entidad (si su naturaleza es una sociedad), serán quienes aporten propuestas sobre las inversiones y junto con el personal del departamento de contabilidad serán quienes gestionen las investigaciones para seleccionar las mejores alternativas, también podrán contar con el asesoramiento de expertos en ese campo.
- ✓ Se debe definir una justificación del porqué se desea implementar el proyecto de inversión, determinando si es un requisito para disminuir o eliminar un problema que afecta a la

entidad; o solamente se busca diversificar inversiones para tener mayores beneficios económicos.

- ✓ Las propuestas de nuevos proyectos deberán contemplar la determinación del riesgo, rendimiento y plazos aceptable para la entidad, sin que se vea afectada las operaciones normales de la empresa.
- ✓ Las inversiones a ejecutarse deberán ser sometidas a un proceso de evaluación para su posterior aprobación por la alta gerencia.
- ✓ Todos los puntos anteriores se deben documentar, dejando constancia de aprobaciones y autorizaciones por parte de la junta directiva o el administrador único de la entidad.

### ***Duración de las inversiones financieras***

La duración de las inversiones realizadas, deben sobrepasar el resultado del periodo de recuperación ya definido con antelación al momento que se hace la propuesta de la inversión.

### ***Inversión en la sustitución de las unidades de transporte en circulación***

La adquisición de las unidades de autobuses a sustituir que son parte de los autobuses que están en circulación prestando el servicio de transporte público colectivo, no deben haber alcanzado su vida útil mínimo quince años de fabricación, ya que es uno de los requisitos principales para poner en circulación una unidad de transporte destinada al servicio de transporte público de pasajeros. Otro factor muy importante es que todos los documentos a los que hace referencia el autobús estén debidamente en regla; es decir, cumpla con todas las regulaciones para el préstamo del servicio del transporte público de personas según las leyes aplicadas a este rubro de negocio.

### ***Selección de unidades de transporte para sustituir***

Para la selección de las nuevas unidades de autobuses, se debe evaluar el costo de oportunidad; es decir, al adquirir un autobús usado se debe realizar una evaluación previa por el personal del departamento de mantenimiento y estimar costos en caso de que fuera necesaria una reparación, este diagnóstico permitirá seleccionar de la mejor manera el nuevo activo; porque la empresa cuenta con equipo mecánico y evaluará los impactos económicos de la inversión al elegir o no el autobús.

### ***Autobuses usados y nuevos***

Ya que la empresa cuenta con un departamento dedicado al mantenimiento y se tienen todo el equipo mecánico para realizar los mantenimientos ya sean preventivos o de reparación, se considerará seleccionar autobuses usados que no hayan sobrepasado su vida útil de quince años como se expresa en una de las políticas que antecede a esta; todo lo anterior se refiere a que es más rentable invertir en un autobús usado ya que se cuenta con el equipo adecuado para realizar los mantenimientos, generando así que los costos de adquisición por la compra de un autobús usado es mucho menor a uno nuevo que casi no necesita mantenimiento.

### ***Inversión en innovación de los servicios***

Como todo negocio, este tiene sus riesgos de competencia y es por ello que se implementarán planes anuales de inversión en la innovación de los servicios prestados a los usuarios, entre estos están: uso de tecnología, seguridad, un ambiente agradable, sistema de servicio a pasajeros con discapacidad, entre otros.



### ***Explotación de recursos y activos***

Otra manera de emplear una inversión es explotando recursos o activos que aparte de ser para la operatividad de la empresa, también pueden ser usados para obtener algún beneficio extraordinario.

### ***Fondo de caja General:***

Los excedentes de caja general cuando sobrepasen a \$150 por autobús serán depositados a plazo en una entidad financiera, con el propósito de contar con un fondo emergente y este pueda ser manejado cuando la empresa necesite realizar pagos de primas para la adquisición de un autobús.

### ***Predios de parqueo***

Los espacios desocupados en el predio de parqueo de autobuses, podrán ser arrendados a terceras personas para el aprovechamiento de los beneficios del espacio y de la seguridad.

### ***Vallas Publicitarias en autobuses***

Se dispondrán los autobuses como medio de publicidad para otras empresas interesadas, con el propósito de obtener beneficios económicos extraordinarios.

### ***Tanque de combustible en uso***

El tanque de combustible de la empresa podrá suplir las necesidades de combustible a otras empresas de transportes en el momento que estas lo requieran a cambio de contraprestaciones monetarias.

### ***Arrendamientos***

Al tener un activo fijo disponible en ocio se darán en arrendamiento como: inmuebles de la entidad, equipos, vehículos, autobuses, entre otros; con el propósito de generar ingresos por el uso de estos activos en desuso a la entidad.

### ***Controles de las inversiones***

Las inversiones financieras que la empresa realice deberán ser efectuadas y administradas con estricto apego y sujeción a:

- ✓ Las Leyes
- ✓ Las disposiciones normativas y reglamentarias de los organismos reguladores
- ✓ Normas Internacionales Contables.
- ✓ Lo dispuesto en la presente política y en las demás políticas internas existentes.
- ✓ Las estrategias de negocio que establezca la junta directiva o el administrador único, estudios financieros y de Control.

### ***Seguimiento de las inversiones***

Dependiendo de la magnitud de la inversión, se considerará implementar controles de seguimiento de la inversión, ya sean capacitaciones oportunas al personal, ajustes a los planes estratégicos, entre otros.

### ***Cumplimiento***

Para la efectividad de la administración de los riesgos financieros, se deben establecer procedimientos de identificación, evaluación, monitoreo, control, mitigación y comunicación de la información, con el fin de dar cumplimiento a las metas y objetivos esperados.

### ***Riesgo***

Evitar que la entidad asuma un nivel de riesgo al cual no es capaz de responder.

### ***Financiamiento de proyectos de inversión***

Al considerar llevar a cabo un proyecto de inversión de mayor magnitud, este debe ser financiado con fondos propios y por medio de créditos ya sea por parte de accionistas de la entidad y entidades del sistema financiero, con el propósito de mantener a la empresa con liquidez monetaria para mantener las oportunidades de invertir en otros proyectos.

### ***Créditos para el financiamiento de proyectos de inversión***

Cuando se implemente un financiamiento por parte de terceros, es decir por préstamos con entidades financieras o con algún accionista, se debe seleccionar la oferta que mejor sea considerada con respecto a los bajos costos en concepto de interés.

### **Garantías por adquisición de préstamos con entidades financieras**

Es normal que las entidades financieras soliciten garantías sobre los préstamos según sea su magnitud económica, es por ello que al gestionar un préstamo será frecuente utilizar las unidades de transporte como garantía.

### ***Plazo en los créditos para la inversión***

Los préstamos realizados con el propósito de adquirir unidades de transporte deben ser realizados a largo plazo, esto con la finalidad de mantener liquidez durante el año, ya que este tipo de préstamos es requerido en cada año por la sustitución de autobuses que se deben hacer al cumplir el plazo permitido de vida útil.

### ***Examinar el cumplimiento legal y operativo***

Se deben efectuar controles operativos con el propósito de examinar los cumplimientos según las regulaciones de las actividades económicas en concepto de servicios públicos de transporte colectivo de pasajeros, con el propósito de no dejar de percibir la contribución especial para la estabilización de las tarifas de dicho servicio.

Con base a lo expuesto en el párrafo anterior, se realizará un chequeo semestral por cada autobús y conductor tomando en cuenta todos los requisitos que se deben cumplir descritos en la ley transitoria para la entrega de la compensación económica y estabilización de las tarifas del servicio público de transporte colectivo de pasajeros, el reglamento general de transporte terrestre, ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, entre otras que regulan el rubro de transporte.

### ***Controles mecánicos***

Con el propósito del cuidado de los activos, ya sea estos autobuses, maquinaria, herramientas, entre otros; se deberá establecer un programa calendarizado para el mantenimiento preventivo para cada uno de los elementos antes mencionados y para el caso de los autobuses, este no afecte su horario de circulación.

### ***Mejora en los servicios públicos de transporte de pasajeros***

Capacitar al personal operativo con temas sobre atención al cliente para la mejora y dar valor agregado a los servicios prestados por la entidad por parte del dicho personal, esto con el propósito de implementar medidas que contribuyan al aumento de la preferencia de los usuarios beneficiando de esta forma el incremento de ingresos y ser competitivos ante la demanda.

### ***Conocimiento de los aportes del personal***

Es prioridad conocer el desempeño del personal en su puesto de trabajo, ya que se busca la mejora continua de los procesos a los que estos están involucrados, es por ello que se realizarán evaluaciones anuales a los empleados, con el propósito de medir las fortalezas y debilidades, como también su dedicación a la excelencia de su desenvolvimiento en su puesto.

### ***Administración de riesgos***

El Riesgo Operacional es la probabilidad de que sucesos ocurran o no, a estos sucesos se les relaciona con pérdidas consecuencia de fallas o deficiencias de procesos dentro de las actividades económicas realizadas por parte de la entidad, en estas también se incluyen las faltas del personal, errores en sistemas y amenazas externas.

Para las entidades de transporte el riesgo operacional también incluye los conflictos legales asociados a faltas por descuidos o accidentes las cuales tienen como resultado las sanciones por parte de los entes reguladores e indemnizaciones por daños a usuarios o a terceras personas.

Es por ello que se establece los pasos a seguir para realizar la reparación y mantenimiento de unidades destinadas al transporte colectivo, con el fin de no perder la concesión ni la prestación mensual de subsidio de transporte para cada una de las unidades de transporte en circulación según lo dictan las regulaciones aplicadas a este rubro; las cuales son las siguientes:

- ✓ El personal de mantenimiento realizará una supervisión general de las unidades una vez semanal, en busca de cualquier falla mecánica que pueda presentarse y evite el mal funcionamiento de las unidades.
- ✓ Analizar las fallas encontradas a la flota de vehículos y determinar si puede ser reparada o se requiere de sustitución total de la unidad.
- ✓ Realizar la debida supervisión de la documentación de los conductores.
- ✓ Evaluar que las unidades en circulación cumplen con los estándares de emisión de gases permitidos por la ley del medio ambiente.
- ✓ Mantener un control exhaustivo de las unidades en circulación, que cumplan con los requisitos de ley para poder circular y prestar el servicio de transporte de pasajeros.
- ✓ El supervisor del departamento de mantenimiento mantendrá un inventario actualizado de las unidades y herramientas asignadas a conductores.
- ✓ El personal mecánico velará por el correcto uso y custodia de las unidades y herramientas asignadas a empleados.
- ✓ Las herramientas y equipos cotidianos de trabajo estarán resguardadas en el centro de trabajo.

## CONCLUSIONES

Al finalizar con la investigación se presentan conclusiones sobre los resultados financieros producto de la evaluación financiera actual de la empresa objeto de estudio, y es muy importante considerarlos ante la toma de decisiones para la implementación de inversión en nuevos proyectos, basada en una exhaustiva evaluación financiera y de resultados que ilustran las gestiones realizadas dentro de la empresa.

- ✓ La empresa no cuenta con un fondo monetario fijo emergente que le ayude a solventar necesidades que puedan surgir en un momento dado, siendo dicho fondo de mucha importancia para mantener las unidades en circulación; con el estudio realizado se puede identificar que la entidad al no contar con un fondo monetario para dar solución a problemáticas relacionadas a la compra de repuesto de las unidades se ve forzada a tomar fondos de los ingresos diarios y de ser posible de gestionar préstamos por parte de los accionista a la empresa, elevando de esta manera sus obligaciones con terceros.
- ✓ El estudio financiero realizado muestra que la empresa requiere atención en los porcentajes de liquidez con que cuenta, y en la distribución de los ingresos para mantener la fuente generadora, evitando un nivel de endeudamiento.
- ✓ La entidad estudiada de acuerdo a la investigación realizada no cuenta con una diversificación al momento de invertir, es decir no posee un amplio panorama de decisión de inversión que le ayude a generar beneficios económicos a corto plazo que le ayude a confrontar gastos varios de mantenimiento de la unidades de transporte colectivo.
- ✓ De acuerdo a los resultados obtenidos en el estudio la entidad y el recurso humano no cuentan con las herramientas que orienten al análisis de inversión.

## RECOMENDACIONES

- ✓ Gestionar fondos orientados a solventar problemas de desembolsos menores que generalmente la entidad sabe que son imprescindibles.
- ✓ Motivar a la práctica de nuevas estrategias organizativas y financieras que promuevan la liquidez a la entidad.
- ✓ Promover la diversificación de inversión en el mercado financiero, realizando análisis a la propuesta de inversión en busca de ejecutar inversiones que a corto plazo pueda contribuir a la generación de beneficio económico a favor de la entidad.
- ✓ Implementar el manual de inversión propuesto, ya que puede ser personalizado según convenga, con el fin de apoyar a los contadores y administradores que buscan estandarizar los procesos relacionados a un proyecto de inversión.
- ✓ Crear valor a la entidad por medio de implementación de procesos que busquen la mejora continua, como por ejemplo: actualizando procesos, capacitando al personal, entre otros.



## BIBLIOGRAFÍA

- © Emprenderalia. (2011-2019). *Las 5 causas más frecuentes del Fracaso Empresarial*. Obtenido de Emprenderalia Magazine: <https://www.emprenderalia.com/las-5-causas-mas-frecuentes-del-fracaso-empresarial/>
- Briceño, P. L. (2014). *Evaluación de proyectos de inversión*. Bogotá.: Ediciones de la U.
- CONASAV propone a Asamblea Legislativa reformas a la Ley de Transporte Terrestre. (8 de enero de 2019). Obtenido de Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales: <http://www.marn.gob.sv/conasav-propone-a-asamblea-legislativa-reformas-a-la-ley-de-transporte-terrestre/>
- Daniel Olmedo, Silvia Alas, Madelyn Silva. (2012). *Análisis de los Problemas Financieros y Administrativos de las Empresas de Transporte Urbano del País*. San Salvador: Universidad de El Salvador.
- Economipedia. (Septiembre de 2019). *economipedia.com*. Obtenido de Evaluación de proyectos de inversión: <https://economipedia.com/definiciones/evaluacion-proyectos-inversion.html>
- EL CONSEJO DE MINISTROS. (1989). *REGLAMENTO INTERNO DEL ÓRGANO EJECUTIVO*. San Salvador: Publicado en el Diario Oficial No. 70, del 18 de abril de 1989.
- Estrada Murillo, Nury Edel. y Vásquez Arévalo, Eva del Rosario. (MARZO de 2002). *Trabajos de Investigación de Pregrado*. Obtenido de Repositorio Institucional: <http://hdl.handle.net/11592/7434>
- Fraille, A. (8 de Mayo de 2018). *¿Qué son las finanzas sostenibles y cuál está siendo su evolución?* Obtenido de BBVA: [www.bbva.com/es/finanzas-sostenibles-esta-siendo-evolucion](http://www.bbva.com/es/finanzas-sostenibles-esta-siendo-evolucion)
- Hamilton, M., & Pezo, A. (2005). *"formulacion y evaluacion de proyectos tecnológicos empresariales aplicados, volumen de 147 de serie gestores tecnológicos empresariales aplicables, CAB, ciencia y tecnología"*. convenio Andrés Bello.
- Lic. Prof. Carlos E. Rodríguez, M. (2009). *Diccionario de economía*.
- Massolo, L. (2015). *Introducción a las herramientas de gestión*. Editorial de la Universidad de la Plata.
- MDI. Javier Meixueiro Garmendia, Lic. Marco Antonio Pérez Cruz , 2008. (2008). *METODOLOGÍA GENERAL PARA LA EVALUACIÓN DE PROYECTOS*. México: Centro de Estudios para la Preparación y Evaluación Socioeconómica de Proyectos. .
- Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN). (2017). *Informe Nacional del Estado del Medio Ambiente*. San Salvador: Unidad de Comunicaciones del MARN.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y DE VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO. (15 de Febrero de 2002). *REGLAMENTO GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE. Decreto Ejecutivo*. San Salvador, San Salvador, El Salvador: Diario Oficial 32.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y DE VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO. (2018). *LEY TRANSITORIA PARA LA ENTREGA DE LA COMPENSACIÓN ECONÓMICA Y ESTABILIZACIÓN DE LAS*

*TARIFAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS*. San salvador: Diario oficial, Decreto Número 874.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y DE VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO. (1995). *Ley del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial*. El salvador: Diario Oficial.

Ministerio de Salud Ambiental, Ministerio de Salud. (15 de Diciembre de 2017). *Ministerio de Salud*.  
Obtenido de Caldad del Aire:  
<http://usam.salud.gob.sv/index.php/component/content/article/716>

Nassir Sapag Chain, Reinaldo Sapag Chain. (2008). *Preparación y evaluación de proyectos, Quinta edición*. Bogotá: McGraw-Hill Interamericana S.A.

Oliva, X. G. (29 de abril de 2017). Estudio detecta elevada contaminación en el aire por diésel. *elsalvador.com*.

Peñate, S. (21 de Enero de 2019). Más del 70 % del transporte público está a media vida. *La Prensa Gráfica*.

Susana Peñate. (19 de Diciembre de 2017). *La pelea eterna por el subsidio al transporte público*.  
Obtenido de [www.laprensagrafica.com](http://www.laprensagrafica.com): <https://www.laprensagrafica.com/elsalvador/La-pelea-eterna-por-el-subsidio-al-transporte-publico-20171218-0126.html>

Y.Bernal, J. C. (2019). *Diccionario Económico y Financiero*.

# ANEXOS



**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS**  
**ESCUELA DE CONTADURÍA PÚBLICA**



**Cuestionario dirigido a contadores encargados de las finanzas de las empresas de transporte público colectivo de personas**

**Tema de Investigación:** Políticas de Inversión en nuevos proyectos para empresas que prestan servicios de transporte público colectivo.

**Objetivo:** Recopilar información necesaria sobre criterios de evaluación de proyectos de inversión que se llevan a cabo en las empresas dedicadas al servicio de transporte público colectivo.

**FINANCIAMIENTO.**

1. ¿De acuerdo con su experiencia como contador de la empresa, se encuentra capacitado para realizar análisis financieros que orienten una nueva inversión?

---

---

2. ¿Se realizan análisis a los estados financieros con la finalidad de tener un conocimiento claro de la situación financiera de la empresa?

---

---

3. ¿En alguna ocasión tuvo problemas para obtener préstamos bancarios?

---

---

4. ¿Cuáles fueron las causas por las cuales se les dificultó obtener préstamos bancarios?

---

---

---

5. ¿Actualmente cuentan con financiamiento para hacer frente a futuros gastos para mantenimiento de las unidades de transporte en circulación?

---

---

6. ¿Qué tipo de financiamiento entre préstamos o fondos propios utiliza con más frecuencia cuando ejecuta un proyecto de inversión?

---

---

**INVERSIÓN.**

1. ¿Actualmente cuentan con proyectos de inversión en ejecución?

---

---

2. ¿Cuáles son los elementos fundamentales que la empresa considera al momento de tomar la decisión de invertir?

---

---

3. ¿Al invertir qué parámetros analiza para considerar hacerlo a corto o largo plazo?

---

---

4. ¿Qué le es más fiable a la empresa: invertir en mantenimiento de las unidades de transporte o en adquisición de nuevos autobuses?

---

---

**OPERACIÓN.**

1. ¿Con cuántos autobuses en circulación cuenta la empresa actualmente?

---

---

2. ¿Cada cuánto se realizan procedimientos para evaluar el estado de las unidades?

---

---

3. ¿Qué aspectos considera para decidir sustituir los autobuses por nuevas adquisiciones?

---

---

4. ¿Qué requisitos deben cumplir los autobuses para ser comprados y tenerlos en circulación según la empresa?

---

---

5. ¿La empresa realiza labores de supervisión para el cumplimiento de las normas que los regulan, y cuáles son?

---

---

6. ¿Cuánto es el monto en promedio de los ingresos por autobús que se reciben diariamente en la empresa?

---

---

7. ¿Considera usted que la competencia entre rutas que tienen recorridos similares es un factor que disminuye los ingresos diarios por autobús?

---

---

8. Mencione el nombre de las rutas de autobuses que considera competencia para la empresa

---

---

9. ¿Las unidades con las que cuenta la empresa están en óptimas condiciones para brindar transporte a los usuarios de forma adecuada?

---

---

10. ¿Considera que las unidades que tienen en circulación cumplen con los estándares de emisión de gases permitidos por la ley del medio ambiente?

---

---





**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS**  
**ESCUELA DE CONTADURÍA PÚBLICA**



**Cuestionario dirigido a contadores encargados de las finanzas de las empresas de transporte público colectivo de personas**

**Tema de Investigación:** Políticas de Inversión en nuevos proyectos para empresas que prestan servicios de transporte público colectivo.

**Objetivo:** Recopilar información necesaria sobre criterios de evaluación de proyectos de inversión que se llevan a cabo en las empresas dedicadas al servicio de transporte público colectivo.

**FINANCIAMIENTO.**

1. **¿De acuerdo con su experiencia como contador de la empresa, se encuentra capacitado para realizar análisis financieros que orienten una nueva inversión?**

*Si, aunque si es necesario tener un manual de políticas de inversión, porque la empresa no cuenta con uno y solo invierte sin basarse en uno.*

2. **¿Se realizan análisis a los estados financieros con la finalidad de tener un conocimiento claro de la situación financiera de la empresa?**

*Si, se realizan constantemente análisis en los estados financieros de la empresa.*

3. **¿En alguna ocasión tuvo problemas para obtener préstamos bancarios?**

*En varias ocasiones no fue favorable para la empresa la resolución de los préstamos solicitados.*

4. **¿Cuáles fueron las causas por las cuales se les dificultó obtener préstamos bancarios?**

*Una de las causas fue que todos los buses ya estaban en garantías con otros bancos y el banco precisamente pedía de garantía los buses que la empresa posee y están en vigencia con su vida útil.*

5. **¿Actualmente cuentan con financiamiento para hacer frente a futuros gastos para mantenimiento de las unidades de transporte en circulación?**

*Generalmente cuando los buses requieren de mantenimiento se toma dinero de los ingresos obtenidos y si no se logra cubrir con los ingresos los socios brindan un préstamo a la empresa para poder reparar los buses.*

6. **¿Qué tipo de financiamiento entre préstamos o fondos propios utiliza con más frecuencia cuando ejecuta un proyecto de inversión?**

*El financiamiento que se ocupa es el del préstamo ya que para adquirir nuevos buses siempre se acude a un banco para que financie la inversión que se hará.*

## **INVERSIÓN.**

1. **¿Actualmente cuentan con proyectos de inversión en ejecución?**

*Si, se planea invertir en la compra de 5 autobuses para sustituir 5 que ya caducaron con su vida útil y se tienen que sustituir para no perder el subsidio de esas unidades pendientes de sustituir.*

2. **¿Cuáles son los elementos fundamentales que la empresa considera al momento de tomar la decisión de invertir?**

*La rentabilidad, ya que se evalúa si en la empresa será rentable el invertir en buses usados o nuevos, como también se toma en cuenta quién financiará la inversión en mención.*

**3. ¿Al invertir qué parámetros analiza para considerar hacerlo a corto o largo plazo?**

*El parámetro que se toma es la liquidez de la empresa, porque dependiendo de la liquidez que obtenga la empresa así se pagará el préstamo; pero la empresa actualmente no cuenta con liquidez así que se toma el préstamo a largo plazo.*

**4. ¿Qué le es más fiable a la empresa: invertir en mantenimiento de las unidades de transporte o en adquisición de nuevos autobuses?**

*Para la empresa le es más fiable invertir en el mantenimiento de los buses porque no cuenta con el financiamiento para que pueda invertir en buses nuevos.*

**OPERACIÓN.**

**1. ¿Con cuántos autobuses en circulación cuenta la empresa actualmente?**

*Actualmente se cuentan con 21 unidades activas en circulación*

**2. ¿Cada cuánto se realizan procedimientos para evaluar el estado de las unidades?**

*Se hacen procedimientos cada 5 días para verificar en qué estado se encuentran los buses en cuanto a mantenimiento.*

**3. ¿Qué aspectos considera para decidir sustituir los autobuses por nuevas adquisiciones?**

*Principalmente la vida útil, porque si el autobús ya caduco con su vida útil se está en la obligación a sustituirlo por otro; porque si no se realiza la debida sustitución se pierde el derecho al subsidio del bus que ya cumplió con sus 20 años de vida útil.*

**4. ¿Qué requisitos deben cumplir los autobuses para ser comprados y tenerlos en circulación según la empresa?**

- ✓ *Que su año de fabricación no sea menor que el año 2005*
- ✓ *Que los documentos del autobús (tarjeta de circulación y permiso) estén vigentes.*

**5. ¿La empresa realiza labores de supervisión para el cumplimiento de las normas que los regulan, y cuáles son?**

*Si se realizan labores de supervisión para de esta manera mantener activo el pago del subsidio y estos son:*

- ✓ *Se realizan emisiones anuales a los buses*
- ✓ *Se les realizan las debidas rotulaciones*
- ✓ *Se enumeran los asientos de cada autobús*
- ✓ *se lavan los buses diariamente*

**6. ¿Cuánto es el monto en promedio de los ingresos por autobús que se reciben diariamente en la empresa?**

*Por cada bus se están recibiendo \$110 diarios en promedio*

**7. ¿Considera usted que la competencia entre rutas que tienen recorridos similares es un factor que disminuye los ingresos diarios por autobús?**

*Sí, es un factor que perjudica a la empresa porque hay varias rutas de buses que hacen el mismo recorrido y tienden a bajar las entregas diarias.*

**8. Mencione el nombre de las rutas de autobuses que considera competencia para la empresa**

- ✓ *Ruta 26*
- ✓ *Ruta 30*
- ✓ *Ruta 46 microbús C y B*
- ✓ *Ruta 23*

**9. ¿Las unidades con las que cuenta la empresa están en óptimas condiciones para brindar transporte a los usuarios de forma adecuada?**

*Si, la mayoría de los buses con los que cuenta la empresa si están en óptimas condiciones para brindar un buen servicio.*

**10. ¿Considera que las unidades que tienen en circulación cumplen con los estándares de emisión de gases permitidos por la ley del medio ambiente?**

*Si, cada año se les hacen sus respectivas emisiones, porque si no se realizan las emisiones a cada bus no podemos renovar tarjeta de circulación ni el permiso de cada bus.*

**BALANCE GENERAL Y ESTADO DE RESULTADOS COMPARATIVO 2017 -2019**

Un factor complementario a la viabilidad de la investigación es la recopilación de estados financieros, ya que dicha información será de gran apoyo para la implementación del respectivo análisis de la situación de la empresa; con el objeto de establecer las políticas financieras acorde a su estado actual, los estados financieros proporcionados por El Transporte Feliz, S.A. de C.V., son:

**a) Balance General**

<b>TRANSPORTE FELIZ,S.A DE C.V</b>			
<b>BALANCE GENERAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2019,2018 Y 2017</b>			
<b>(Expresado en dolares de los Estados Unidos de America)</b>			
	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b><u>ACTIVO CORRIENTE</u></b>			
Efectivo y Equivalentes de Efectivo	\$ 65,500.00	\$ 52,300.00	\$ 35,100.00
Cuentas y documentos por cobrar	\$ 15,200.00	\$ 35,200.00	\$ 56,500.00
Materias primas	\$ 20,200.00	\$ 15,100.00	\$ 25,000.00
Anticipo a cuenta	\$ 1,200.00	\$ 950.60	\$ 1,350.60
<b>Total Activo Corriente</b>	<b>\$ 102,100.00</b>	<b>\$ 103,550.60</b>	<b>\$ 117,950.60</b>
<b><u>ACTIVO NO CORRIENTE</u></b>			
Propiedad, planta y equipo	\$380,470.09	\$ 362,444.27	\$ 350,200.00
<b>Total Activo no Corriente</b>	<b>\$380,470.09</b>	<b>\$362,444.27</b>	<b>\$350,200.00</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>\$ 482,570.09</b>	<b>\$ 465,994.87</b>	<b>\$ 468,150.60</b>
<b><u>PASIVO CORRIENTE</u></b>			
cuentas por pagar a proveedores	\$ 8,500.00	\$ 10,800.00	\$ 25,300.00
Otras cuentas por pagar	\$ 46,326.00	\$ 55,800.00	\$ 35,100.00
Impuesto por pagar	\$ 12,960.60	\$ 10,300.00	\$ 8,500.00
<b>Total Pasivo Corriente</b>	<b>\$ 67,786.60</b>	<b>\$ 76,900.00</b>	<b>\$ 68,900.00</b>
<b><u>PASIVO NO CORRIENTE</u></b>			
Cuentas por pagar a largo plazo	\$ 139,200.50	\$ 149,400.00	\$ 112,388.43
Prestamos hipotecarios	\$ 149,287.99	\$ 100,412.40	\$ 198,739.60
<b>Total Pasivo no Corriente</b>	<b>\$ 288,488.49</b>	<b>\$ 249,812.40</b>	<b>\$ 311,128.03</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>\$ 356,275.09</b>	<b>\$ 326,712.40</b>	<b>\$ 380,028.03</b>
<b><u>PATRIMONIO</u></b>			
Capital Social	\$ 30,458.00	\$ 30,458.00	\$ 30,458.00
Reserva Legal	\$ 3,600.00	\$ 3,816.50	\$ 1,060.60
Utilidad de Ejercicios Anteriores	\$ 56,237.00	\$ 66,842.97	\$ 45,998.00
Utilidad del Presente Ejercicio	\$ 36,000.00	\$ 38,165.00	\$ 10,605.97
<b>Total Patrimonio</b>	<b>\$ 126,295.00</b>	<b>\$ 139,282.47</b>	<b>\$ 88,122.57</b>
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>\$ 482,570.09</b>	<b>\$ 465,994.87</b>	<b>\$ 468,150.60</b>

## b) Estado de resultados

<b>EL TRANSPORTE FELIZ,S.A DE C.V</b>			
<b>ESTADO DE RESULTADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2019,2018 Y 2017</b>			
<b>(Expresado en dolares de los Estados Unidos de America)</b>			
	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>INGRESOS</b>			
Ingresos por servicios de transporte	\$ 417,228.57	\$ 478,396.43	\$ 408,751.38
<b>TOTAL DE INGRESOS</b>	<b>\$ 417,228.57</b>	<b>\$ 478,396.43</b>	<b>\$ 408,751.38</b>
(-) Costo de servicio de Transporte	\$ 120,600.00	\$ 144,275.00	\$ 165,000.00
<b>UTILIDAD BRUTA</b>	<b>\$ 296,628.57</b>	<b>\$ 334,121.43</b>	<b>\$ 243,751.38</b>
<b>GASTOS DE OPERACIÓN</b>			
(-)Gastos de Ventas	\$55,000.00	\$ 68,100.00	\$ 75,100.00
(-) Gastos de Administración	\$155,200.00	\$ 169,300.00	\$ 105,200.00
(-)Gastos Financieros	\$35,000.00	\$ 42,200.00	\$ 48,300.00
<b>TOTAL DE GASTOS DE OPERACIÓN</b>	<b>\$245,200.00</b>	<b>\$279,600.00</b>	<b>\$228,600.00</b>
UTILIDAD DE OPERACIÓN	\$ 51,428.57	\$ 54,521.43	\$ 15,151.38
(-)RESERVA LEGAL	\$ 3,600.00	\$ 3,816.50	\$ 1,060.60
<b>UTILIDADES ANTES DE IMPUESTO</b>	<b>\$ 51,428.57</b>	<b>\$ 54,521.43</b>	<b>\$ 15,151.38</b>
(-)IMPUESTO SOBRE LA RENTA	\$ 15,428.57	\$ 16,356.43	\$ 4,545.41
<b>UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO</b>	<b>\$ 36,000.00</b>	<b>\$ 38,165.00</b>	<b>\$ 10,605.97</b>

## RAZONES FINANCIERAS

Las razones financieras también llamados ratios financieros, son coeficientes o razones que proporcionan unidades contables y financieras de medida y comparación, a través de las cuales, la relación entre sí de dos datos financieros directos, permiten analizar el estado actual o pasado de una entidad.

Fundamentalmente los ratios están divididos en 4 grandes grupos:

- a) **Índices de liquidez:** Evalúan la capacidad de la empresa para atender sus compromisos de corto plazo.
- b) **Índices de gestión, eficiencia o actividad:** Estos miden la utilización del activo y comparan la cifra de ventas con el activo total, el inmovilizado material, el activo circulante o elementos que los integren.
- c) **Índices de endeudamiento o apalancamiento:** Ratios que relacionan recursos y compromisos.
- d) **Índices de rentabilidad:** Miden la capacidad de la empresa para generar riqueza (rentabilidad económica y financiera).



## RAZONES FINANCIERAS

NOMBRE DEL RATIO	AÑOS			FORMULAS
	2019	2018	2017	
<b>RAZONES DE LIQUIDEZ</b>				
Razón Corriente	1.51	1.35	1.71	$\frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}}$
<b>RAZONES DE SOLVENCIA</b>				
Razón de endeudamiento	0.74	0.70	0.81	$\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Activo Total}}$
Endeudamiento patrimonio	2.82	2.35	4.31	$\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Patrimonio}}$
Endeudamiento Activo Fijo	0.33	0.38	0.25	$\frac{\text{Patrimonio}}{\text{Activo Fijo Neto}}$
Apalancamiento	3.82	3.35	5.31	$\frac{\text{Activo Total}}{\text{Patrimonio}}$
Apalancamiento Financiero	2.27	1.89	1.27	$\frac{\text{UAI/Patrimonio}}{\text{UAI /Activo Total}}$
<b>RAZONES DE GESTION</b>				
Rotación de activo fijo	1.10	1.32	1.17	$\frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Fijo}}$
Rotación de ventas	0.86	1.03	0.87	$\frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Totales}}$
Impacto de Gastos de Administración y Ventas	0.50	0.50	0.44	$\frac{\text{Gastos de Administración y de Ventas}}{\text{Ventas}}$
Impacto de la Carga Financiera	0.08	0.09	0.12	$\frac{\text{Gastos Financieros}}{\text{Ventas}}$
<b>RAZONES DE RENTABILIDAD</b>				
Rentabilidad Neta del Activo (Du Pont)	0.07	0.08	0.02	$(\text{Utilidad Neta/Ventas}) * (\text{Ventas/Activo Total})$
Margen Bruto	0.71	0.70	0.60	$\frac{\text{Ventas Netas - Costo de Ventas}}{\text{Ventas}}$
Margen Operacional	0.59	0.58	0.56	$\frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Ventas}}$
Rentabilidad Neta de Ventas	0.09	0.08	0.03	$\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}}$
Rentabilidad Operacional del patrimonio	1.94	2.01	2.59	$\frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Patrimonio}}$

## ANÁLISIS DE LAS RAZONES FINANCIERAS

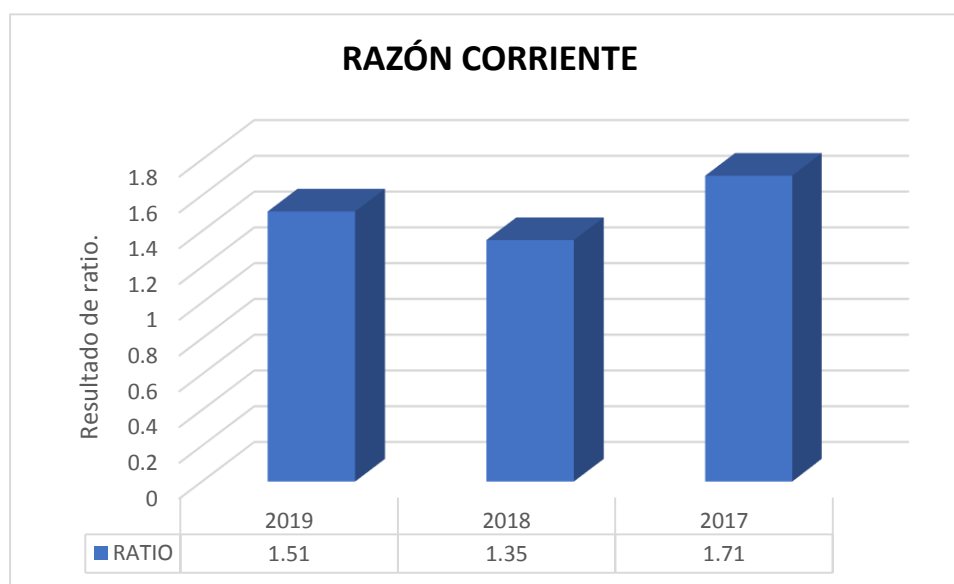
### 1. RAZONES DE LIQUIDEZ

El análisis financiero forma parte de los procesos para la generación de información, cuyo objetivo principal es brindar datos que muestre el desempeño del negocio y de esta manera tomar decisiones, mediante el cálculo de razones financieras

#### 1.1. RAZÓN CORRIENTE

**OBJETIVO:** Evaluar si la entidad cuenta con la liquidez suficiente para estar frente a sus obligaciones financieras en el corto plazo.

FÓRMULA	AÑO					
	2019	RATIO	2018	RATIO	2017	RATIO
Activo corriente	\$102,100.00	\$1.51	\$103,550.60	\$1.35	\$117,950.60	\$1.71
Pasivo corriente	\$ 67,786.60		\$ 76,900.00		\$ 68,900.00	



**Análisis e interpretación de resultados.**

Al analizar la liquidez del negocio se observó que la entidad cuenta con una capacidad de pago amplia para solventar sus obligaciones en el corto plazo sin embargo esta ha presentado variaciones durante periodo sin ser una amenaza para la empresa, iniciando en 2017 con \$ 1.71 de activo corriente por cada \$1 de deuda a corto plazo, disminuyendo en 2018 a razón de \$0.36 llegando a \$ 1.35, sin embargo elevándose para el 2019 y alcanzando \$ 1.51 es decir que la entidad cuenta con la liquidez necesaria para respaldar cada \$1.00 de deuda que posee sin afectar significativamente su equilibrio.

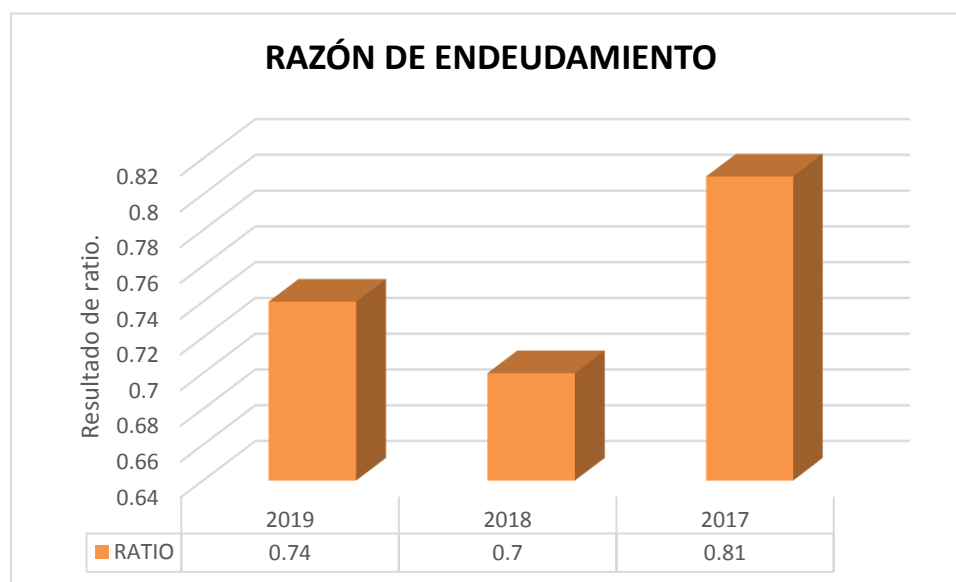
## 2. RAZONES DE SOLVENCIA

Con los cálculos siguientes se tiene como objetivo conocer el monto en término monetario de terceros, que se ha requerido para la generación de utilidades, esto mediante el uso de razones de endeudamiento que permiten evaluar la necesidad y composición del financiamiento

### 2.1. RAZÓN DE ENDEUDAMIENTO

**OBJETIVO:** Determinar el nivel global de endeudamiento o porcentaje de fondos aportados por los acreedores a la entidad.

FÓRMULA	AÑO					
	2019	RATIO	2018	RATIO	2017	RATIO
Pasivo total	\$356,275.09	0.74	\$326,712.40	0.70	\$380,028.03	0.81
Activo total	\$482,570.09		\$465,994.87		\$468,150.60	



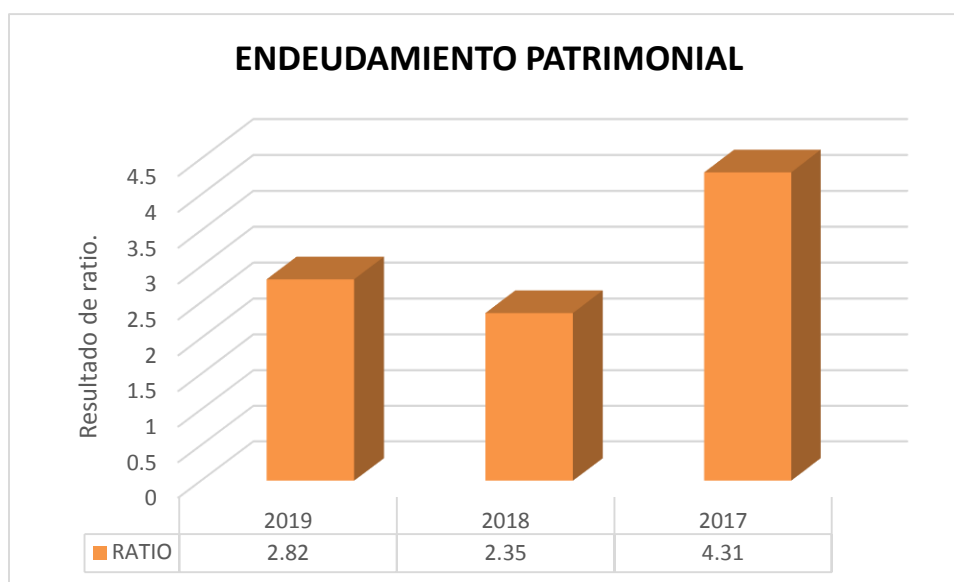
#### Análisis e interpretación de resultados.

En base a los resultados obtenidos para la empresa analizada en el año 2017, el 81% de los activos totales es financiado por los acreedores, para el año 2018 se presentó una disminución de financiamiento de activos por los acreedores llegando un 70% mientras que en el 2019 dicha relación tiene un leve incremento en un 4% con un 74% de los activos.

## 2.2. ENDEUDAMIENTO PATRIMONIAL

**OBJETIVO:** Definir la participación que tienen los financiamientos propios con respecto al financiamiento por terceros.

FÓRMULA	AÑO					
	2019	RATIO	2018	RATIO	2017	RATIO
Pasivo total	\$356,275.09	2.82	\$326,712.40	2.35	\$380,028.03	4.31
Patrimonio	\$126,295.00		\$139,282.47		\$ 88,122.57	



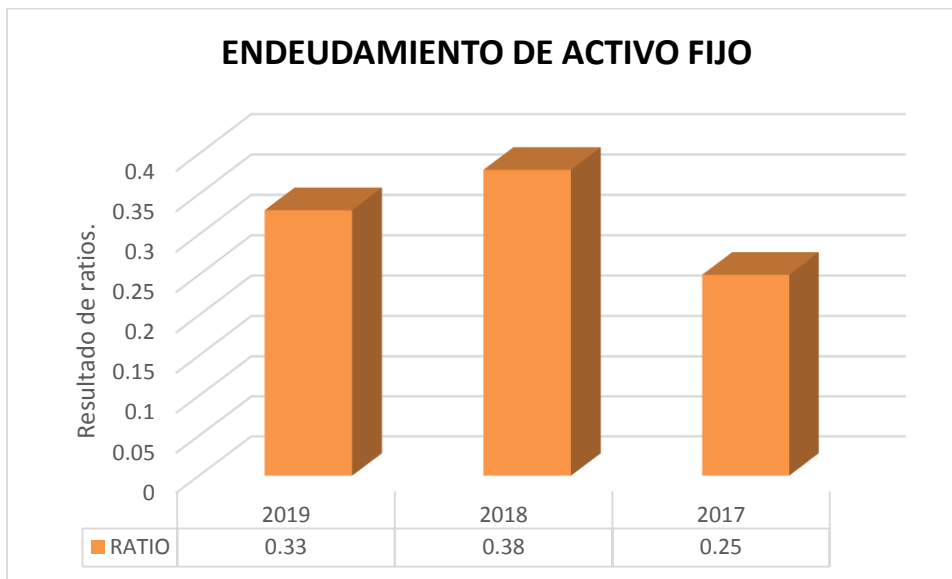
### Análisis e interpretación de resultados.

Para los tres periodos estudiados se aprecia que las obligaciones son mayores que el patrimonio de la entidad, para el año 2017 hay \$4.31 financiado por terceros, en el 2018 disminuyó significativamente a \$2.35 lo aportado por los acreedores, en el 2019 el endeudamiento tuvo un leve incremento a \$2.82.

### 2.3. ENDEUDAMIENTO DE ACTIVO FIJO

**OBJETIVO:** Evaluar la participación del patrimonio en la formación del activo fijo de la empresa.

FÓRMULA	AÑO					
	2019	RATIO	2018	RATIO	2017	RATIO
Patrimonio	\$126,295.00	0.33	\$139,282.47	0.38	\$ 88,122.57	0.25
Activo fijo neto	\$380,470.09		\$362,444.27		\$350,200.00	



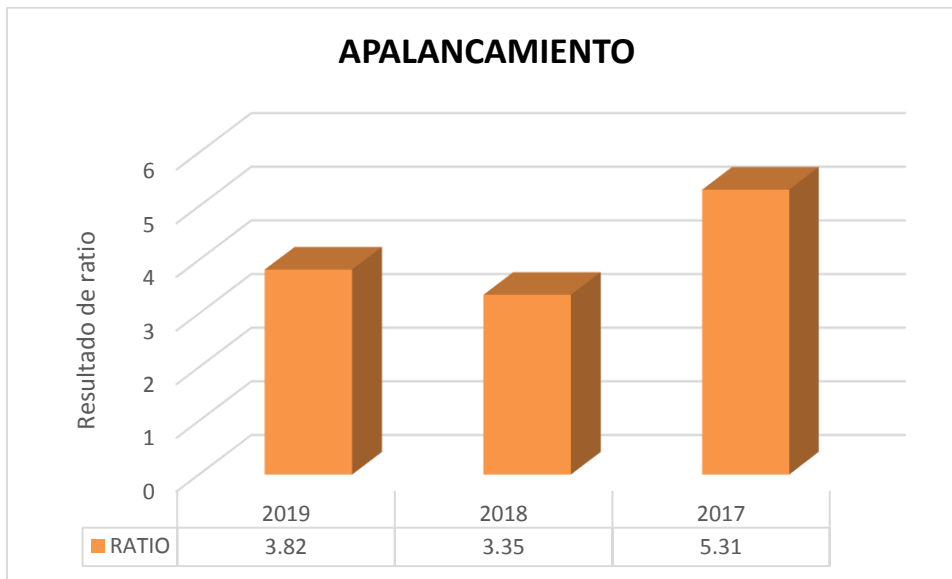
#### Análisis e interpretación de resultados.

Al analizar el endeudamiento del activo fijo de la empresa puede observarse que la misma es notoriamente y que para formar nuevo activo fijo se recurre a crédito de acreedores, según se muestra en el 2017 con 25% representa el grado de participación del patrimonio de la entidad sobre los activos, en 2018 a razón del 38%, así mismo para el 2019 en un 33%.

## 2.4.APALANCAMIENTO

**OBJETIVO:** Evaluar el porcentaje de recurso propio con que cuenta la empresa.

FÓRMULA	AÑO					
	2019	RATIO	2018	RATIO	2017	RATIO
Activo total	\$482,570.09	3.82	\$465,994.87	3.35	\$468,150.60	5.31
Patrimonio	\$126,295.00		\$139,282.47		\$ 88,122.57	



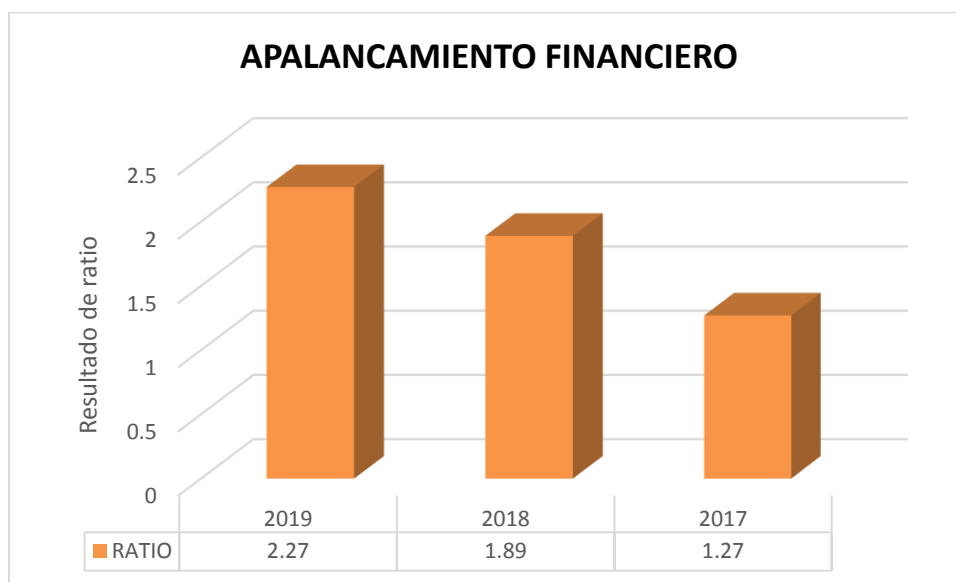
### Análisis e interpretación de resultados.

Al analizar el apalancamiento de la empresa presenta un nivel de endeudamiento alto que con el tiempo sea visto disminuido con sus acreedores, es decir que para el año 2017 es del 531%, 2018 es el 335%, en el 2019 del 382%.

## 2.5. APALANCAMIENTO FINANCIERO

**OBJETIVO:** Determinar el porcentaje de recursos ajenos que financian la generación de beneficios en la empresa.

FÓRMULA	AÑO					
	2019	RATIO	2018	RATIO	2017	RATIO
UAI / Patrimonio	\$ 0.41	2.27	\$ 0.39	1.89	\$ 0.17	1.27
UAI / Activo total	\$ 0.18		\$ 0.21		\$ 0.14	



### Análisis e interpretación de resultados.

Al analizar el apalancamiento financiero se debe tener en cuenta lo siguientes aspecto: Si el resultado es  $< 1$  la deuda no conviene; si el resultado es  $> 1$  la deuda si es conveniente y si el resultado es  $= 1$  la deuda no altera la rentabilidad; por tanto los resultado de los años en estudio resultaron arriba de uno por tanto la deuda es conveniente para la generación de beneficios a la empresa.



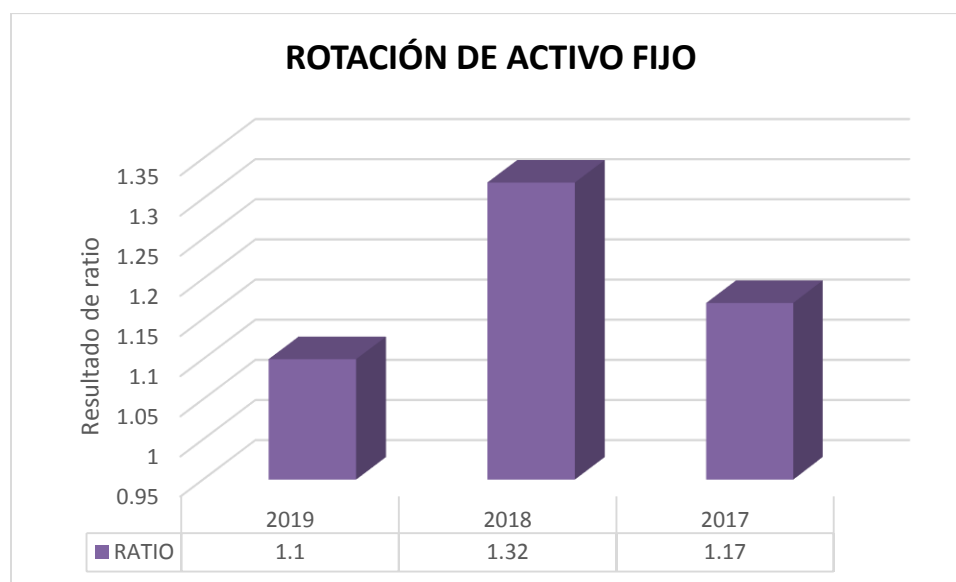
### 3. RAZONES DE GESTIÓN

Los ratios de rotación, también llamados de giro, miden los rendimientos originados por los activos que obtiene en un período una entidad, se utilizan como complemento de los ratios de rentabilidad y su resultado se mide en número de veces.

#### 3.1. ROTACIÓN DE ACTIVO FIJO

**OBJETIVO:** Medir como se maximizan las ventas con el mínimo de activo fijo que posee la entidad.

FÓRMULA	AÑO					
	2019	RATIO	2018	RATIO	2017	RATIO
Ventas	\$417,228.57	1.10	\$478,396.43	1.32	\$408,751.38	1.17
Activo fijo	\$380,470.09		\$362,444.27		\$350,200.00	



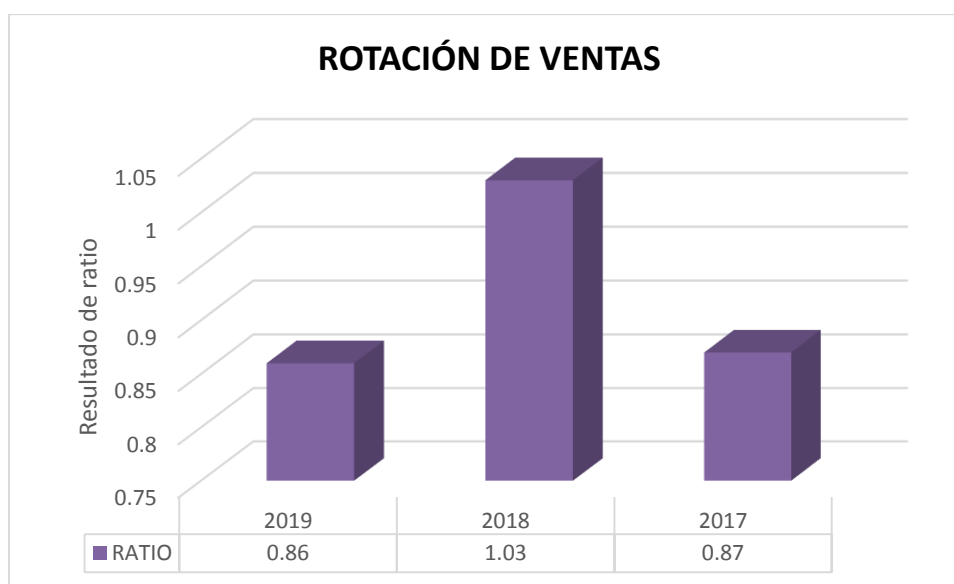
#### Análisis e interpretación de resultados.

Al analizar el índice para el año 2017, fue de 1.17 esto indica la cantidad de veces que se generaron ingreso por cada \$1 invertido en activo, para 2018 incrementó en un 15% ya que alcanzó 1.32, para el año 2019 disminuyó en un 22% con respecto al año anterior.

### 3.2. ROTACIÓN DE VENTAS

**OBJETIVO:** Determinar la capacidad que tienen los activos totales, para generar ingresos a la empresa.

FÓRMULA	AÑO					
	2019	RATIO	2018	RATIO	2017	RATIO
Ventas	\$417,228.57	0.86	\$478,396.43	1.03	\$408,751.38	0.87
Activo Total	\$482,570.09		\$465,994.87		\$468,150.60	



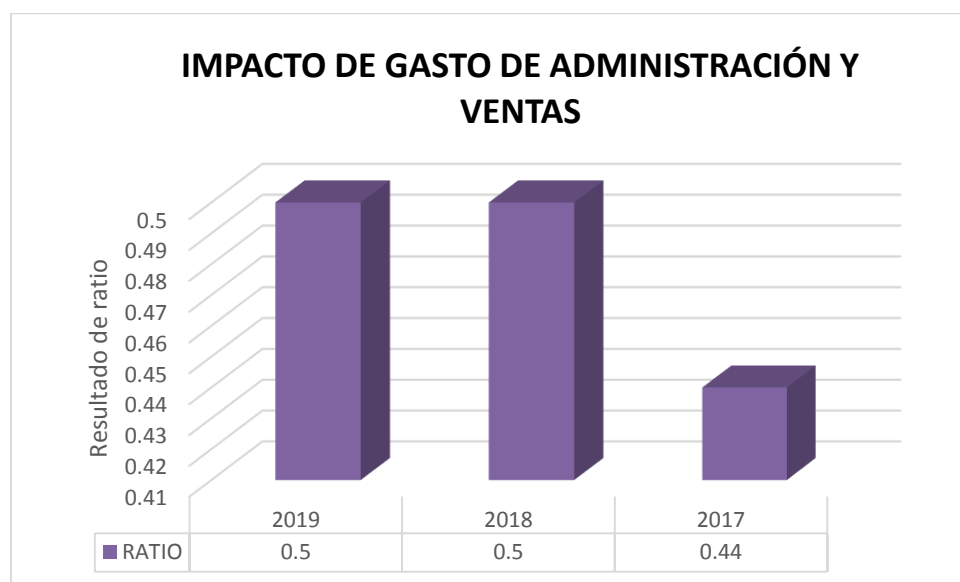
#### Análisis e interpretación de resultados.

En el año 2017 el índice fue de 0.87, esto indica que es la cantidad de veces que se generaron ingresos por cada \$1 invertido en la empresa, para el 2018 el indicador fue de 1.03 veces, para el 2019 disminuyó en comparación con el año anterior en 17%, en 2019 alcanzó el 0.86 veces.

### 3.3.IMPACTO DE GASTOS DE ADMINISTRACIÓN Y VENTAS

**OBJETIVO:** Conocer el riesgo de endeudamiento que restrinja los beneficios que generaría la empresa

FÓRMULA	AÑO					
	2019	RATIO	2018	RATIO	2017	RATIO
Gastos Admo y de Ventas	\$210,200.00	0.50	\$237,400.00	0.50	\$180,300.00	0.44
Ventas	\$417,228.57		\$478,396.43		\$408,751.38	



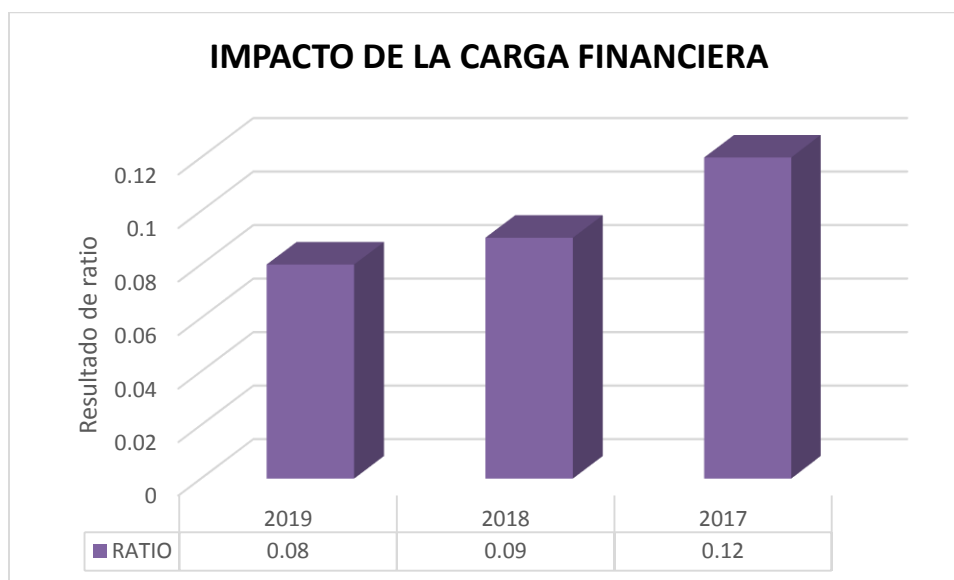
#### **Análisis e interpretación de resultados.**

Como podemos observar la participación de los gastos administrativos y de ventas sobre las ventas fue del 44% para el 2017 y para el año 2018 incrementó en un 6% en el año 2019 ha mantenido fijo para estos dos periodos.

### 3.4.IMPACTO DE LA CARGA FINANCIERA

**OBJETIVO:** Identificar la incidencia que tienen los gastos financieros sobre los ingresos de la empresa.

FÓRMULA	AÑO					
	2019	RATIO	2018	RATIO	2017	RATIO
Gastos financieros	\$ 35,000.00	0.08	\$ 42,200.00	0.09	\$ 48,300.00	0.12
Ventas	\$417,228.57		\$478,396.43		\$408,751.38	



#### Análisis e interpretación de resultados.

Como se puede observar la participación de los gastos financieros sobre los ingresos en el año 2017 es de 12% es decir que la entidad deberá destinar de la ventas cada año un 12% para pagar los gastos financieros, en el 2018 el impacto gasto financieros disminuyen en un 3% llegando a 9% lo que indica que cada año se destinará de las ventas 9% para el pago de gastos financieros, para el año financiero se presentó una leve disminución en 1% en relación al año anterior.

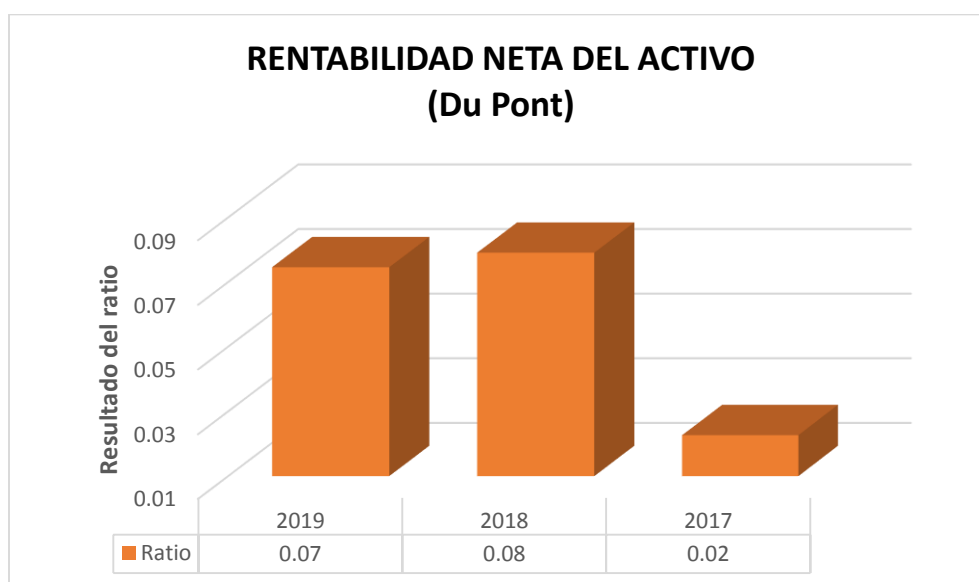
#### 4. RAZONES DE RENTABILIDAD

Evalúan las ganancias de la entidad con respecto a su nivel de ventas, mediante la obtención de porcentajes que indican cuánto se obtuvo en términos monetarios por cada dólar de ventas. Medir la efectividad de la administración de la empresa para controlar los costos y gastos y, de esta manera, convertir las ventas en utilidades.

##### 4.1. RAZÓN RENTABILIDAD NETA DEL ACTIVO (DU PONT)

**OBJETIVO:** Medir la capacidad del desempeño de la rentabilidad del activo

FÓRMULA	AÑO					
	2019	RATIO	2018	RATIO	2017	RATIO
Utilidad Neta/Ventas	\$ 0.09	0.07	\$ 0.08	0.08	\$ 0.03	0.02
Ventas/Activo Total	\$ 0.86		\$ 0.99		\$ 0.87	



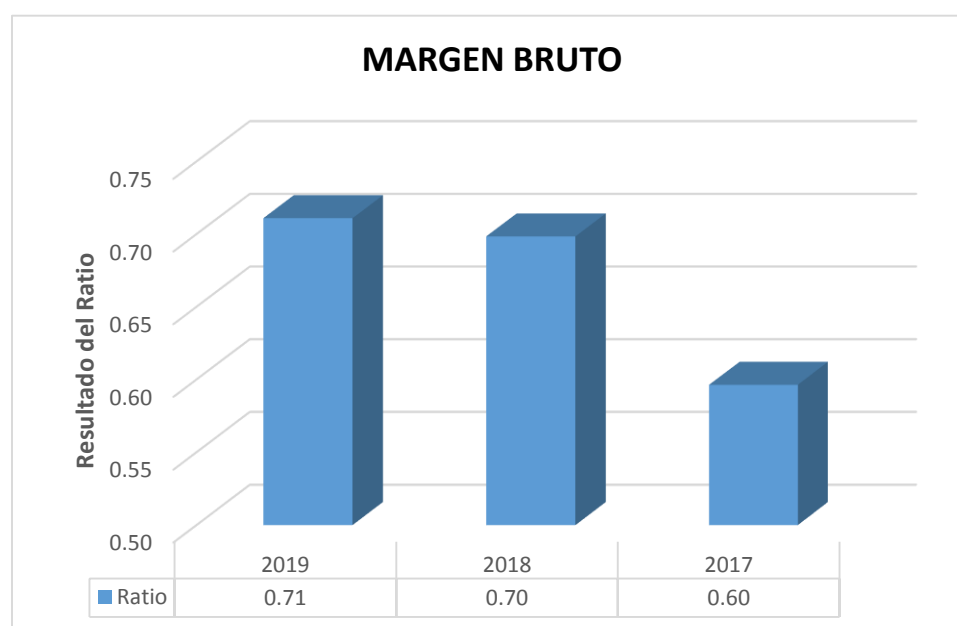
##### Análisis e Interpretación de Resultados.

El índice DuPont refleja que la rentabilidad en el 2017 fue del 2% y en el año 2018 fue de un 8% aumentando en un 6% a comparación del año anterior, pero en 2019, disminuyó al 7% teniendo una disminución del 1%.

## 4.2. RAZÓN DE MARGEN BRUTO

**OBJETIVO:** Conocer la rentabilidad de las ventas frente al costo de ventas y la capacidad de la empresa para cubrir los gastos operativos y generar utilidades antes de deducciones e impuestos.

FÓRMULA	AÑO					
	2019	RATIO	2018	RATIO	2017	RATIO
Ventas Netas - Costo de Ventas	\$296,628.57	0.71	\$334,121.43	0.70	\$243,751.38	0.60
Ventas	\$417,228.57		\$478,396.43		\$408,751.38	



### Análisis e interpretación de resultados

La representación gráfica nos indica que por cada dólar vendido en el año 2017 existe un 60% de utilidad bruta y costo de ventas que representa un 40% del total de las ventas. Para el año 2018 la gráfica nos refleja que por cada dólar vendido en este año existe un 70% de utilidad bruta y costo de venta que representan un 29% del total de las ventas obtenidas en este año, en el año 2019 se presenta un leve aumento de un 71% en la utilidad bruta y un 29% en los costos de ventas representando un pequeño aumento del 1% con respecto a los años anteriores.

### 4.3.RAZÓN MARGEN OPERACIONAL

**OBJETIVO:** indica si el negocio es o no lucrativo, en sí mismo, independientemente de la forma como ha sido financiado.

FÓRMULA	AÑO					
	2019	RATIO	2018	RATIO	2017	RATIO
Utilidad Operacional	\$ 51,428.57	0.12	\$ 54,521.43	0.11	\$ 15,151.38	0.04
Ventas	\$417,228.57		\$478,396.43		\$408,751.38	



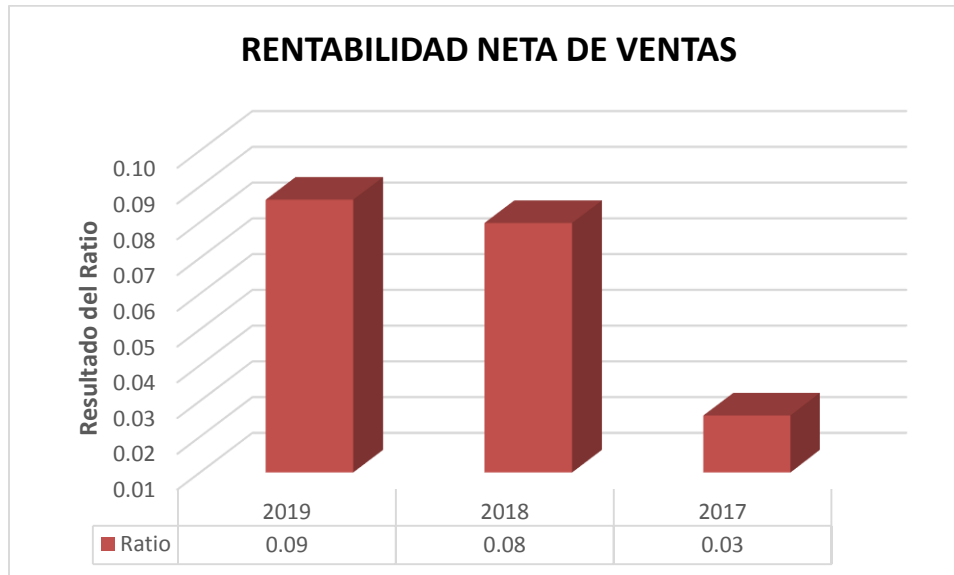
#### Análisis e interpretación de resultados.

La gráfica muestra que el margen de utilidad después de deducir los costos de venta y los gastos de operación para el año 2017 fue de 4%, un margen inaceptable para la entidad por estar bajo del índice mínimo aceptable. Sin embargo se observa un aumento para el año 2018 a 11% generando un margen de aceptación por estar justo en el indicador mínimo, en el año 2019 la tendencia sigue ascendiendo presentando otro aumento de un 1% más en la utilidad de operación.

#### 4.4. RAZÓN RENTABILIDAD NETA DE VENTAS

**OBJETIVO:** Determina el porcentaje que queda en cada venta después de deducir todos los gastos incluyendo los impuestos.

FÓRMULA	AÑO					
	2019	RATIO	2018	RATIO	2017	RATIO
Utilidad Neta	\$ 36,000.00	0.09	\$ 38,165.00	0.08	\$ 10,605.97	0.03
Ventas	\$417,228.57		\$478,396.43		\$408,751.38	



#### Análisis e interpretación de resultados

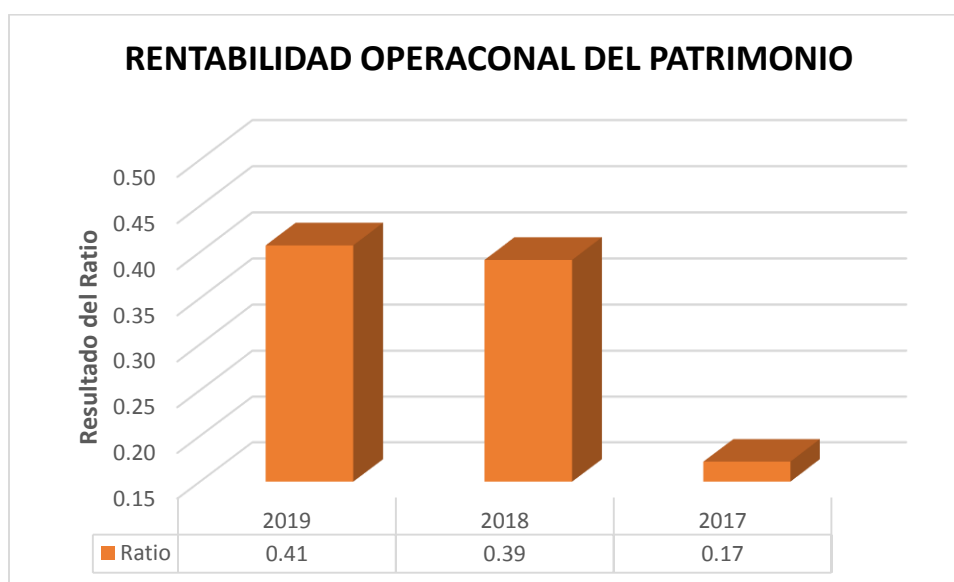
Según se observa en la gráfica la rentabilidad sobre las ventas para el año 2017 representa un 3% porcentaje favorable por estar dentro del límite de aceptación del ratio financiero, se observa que en el año 2018 hubo un aumento del 8% de igual forma para año 2019 existe un nuevo crecimiento de 1% y representando el porcentaje de las utilidades netas obtenidas.



#### 4.5. RAZÓN RENTABILIDAD OPERACIONAL DEL PATRIMONIO

**OBJETIVO:** Mide el rendimiento obtenido frente al patrimonio neto correspondiente a cada ejercicio contable utilizado en el análisis. Permite identificar la rentabilidad que les ofrece a los socios o accionistas el capital que han invertido en la empresa.

FÓRMULA	2019		2018		2017	
	Utilidad Operacional	RATIO	Utilidad Operacional	RATIO	Utilidad Operacional	RATIO
Utilidad Operacional	\$ 51,428.57	0.41	\$ 54,521.43	0.39	\$ 15,151.38	0.17
Patrimonio	\$126,295.00		\$139,282.47		\$ 88,122.57	



#### Análisis e interpretación de resultados

La gráfica muestra que la empresa generó un rendimiento sobre el patrimonio por cada unidad monetaria invertida para el año 2017 de 17% siendo este porcentaje aceptable porque demuestra recuperación de inversión y ganancia para los accionistas, de igual forma para el año 2018 que se obtuvo 39% de rentabilidad y para el 2019 incrementó en un 41% lo cual es bastante bueno ya que el indicador financiero demuestra rentabilidad y ganancia.