



UNIVERSIDAD CATÓLICA LOS ÁNGELES
CHIMBOTE

**FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES
FINANCIERAS Y ADMINISTRATIVAS**

ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

**CARACTERIZACIÓN DEL FINANCIAMIENTO DE
LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO
URBANO DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE
PIURA, EN EL AÑO 2016.**

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

AUTORA

BACH. ROCIO PILAR VELÁSQUEZ PECEROS

ASESORA

MGTR. MARIA FANY MARTÍNEZ ORDINOLA

PIURA – PERÚ

2017

**CARACTERIZACIÓN DEL FINANCIAMIENTO DE LAS
EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE
PASAJEROS DE LA CIUDAD DE PIURA, EN EL AÑO
2016.**

JURADO EVALUADOR DE TESIS

Mgr. Donald Errol Savitzky Mendoza
Presidente

Mgr. Jannyna Reto Gómez
Secretaria

Dr. Víctor Manuel Landa Machero
Miembro

Mgr. María Fany Martínez Ordinola
Asesora

AGRADECIMIENTO

A mi esposo e hijos, por el apoyo incondicional, que son fuente de inspiración y constante progreso profesional.

A Mgtr. María Fany Martínez Ordinola, que me brindó todo apoyo necesario para la realización de este trabajo. A quien agradezco por sus consejos y guía para la culminación exitosa de mi Tesis.

DEDICATORIA

Con mucho cariño, a mi madre María
Peceros Vda. De Velásquez: por su
apoyo incondicional en este proyecto
profesional.

A mi esposo Miguel, por su
comprensión y apoyo en esta etapa de
mi vida.

RESUMEN

La investigación tuvo como objetivo general: Determinar las principales características del financiamiento de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, en el año 2016. La investigación se ha desarrollado usando metodología de diseño no experimental, transeccional, descriptivo, bibliográfico y documental. Aplicando la técnica de la encuesta - entrevista y como instrumento de recolección de datos el cuestionario pre estructurado con preguntas relacionadas a la investigación, el cual fue aplicado a los propietarios, gerentes y/o representantes legales de las empresas en estudio, obteniendo como principales resultados: **respecto a los propietarios, gerentes y/o representantes legales**, el 60% de los encuestados tienen entre 31 a 45 años, el 80% son de sexo masculino, el 50% tienen grado de instrucción superior técnica y el 50% tienen entre 3 a 5 años en la actividad; **respecto a las características de las empresas**, el 90% de las empresas tienen entre 1 a 5 años en la actividad, el 100% corresponde a personas jurídicas, el 100% no emiten ningún tipo de comprobante de pago al público, 90% de las empresas tienen más de 50 trabajadores; **respecto al financiamiento**, el 100% de las empresas solicitado financiamiento, el 70% adquirió el financiamiento de bancos a través del leasing vehicular, el 100% de las empresas afirma que el monto otorgado para su financiamiento fue mayor a S/. 80,000 soles, el 70% obtuvo el crédito a mediano plazo (36 meses) a una tasa del 10% al 15%.

Palabras Clave: Transporte público, urbano, pasajeros.

ABSTRACT

The main objective of the research was: To determine the main characteristics of the financing of urban public passenger transport companies in the city of Piura in 2016. The research was developed using non-experimental, transectional, descriptive, bibliographic design methodology And documentary. Applying the survey technique - interview and as a data collection instrument the pre-structured questionnaire with questions related to the research, which was applied to the owners, managers and / or legal representatives of the companies under study, obtaining as main results : For owners, managers and / or legal representatives, 60% of respondents are between 31 and 45 years old, 80% are male, 50% have a higher technical education level and 50% have between 3 To 5 years in the activity; 90% of companies have between 1 and 5 years in the activity, 100% corresponds to legal entities, 100% does not issue any type of payment receipt, 90% of companies have More than 50 workers; Regarding financing, 100% of the companies requested financing, 70% acquired the financing of banks through leasing, 100% of the companies affirm that the amount granted for their financing was greater than 80,000 soles, 70% obtained Medium-term credit (36 months) at a rate of 10% to 15%.

Keywords: Public transportation, urban, passengers.

Contenido

	Pág.
TITULO	ii
JURADO EVALUADOR DE TESIS	iii
AGRADECIMIENTO	iv
DEDICATORIA	v
RESUMEN	vi
ABSTRACT	vii
ÍNDICE DE TABLAS	x
ÍNDICE DE GRÁFICOS	xii
I. INTRODUCCION	1
II. REVISIÓN DE LITERATURA	5
2.1 Antecedentes	5
2.1.1 Internacionales	5
2.1.2 Nacionales	10
2.1.3 Regionales	17
2.2 Bases Teóricas	21
2.2.1 Teoría de financiamiento	21
2.2.1.1 Financiamiento	24
2.3 Marco Conceptual	35
2.3.1 Financiamiento	35
2.3.2 Transporte urbano	39
III. METODOLOGÍA	41
3.1 Diseño de la investigación	41
3.2 Población y muestra	42
3.2.1 Población	42
3.2.2 Muestra	42
3.3 Técnicas e instrumentos	44
3.3.1 Técnicas	44
3.3.2 Instrumentos	44
3.4 Operacionalización de Variables	45
3.5 Matriz de consistencia lógica	49
3.6 Plan de análisis	50
3.7 Principios Éticos	50
IV. RESULTADOS	52
4.1 Resultados	52
4.1.1 Respecto al objetivo específico 1	52
4.1.2 Respecto al objetivo específico 2	58
4.1.3 Respecto al objetivo específico 3	69
4.2 Análisis de resultados	85
4.2.1 Respecto al objetivo específico 1	85
4.2.2 Respecto al objetivo específico 2	86
4.2.3 Respecto al objetivo específico 3	87

V. CONCLUSIONES.	89
5.1 Respecto al objetivo específico 1	89
5.2 Respecto al objetivo específico 2	90
5.3 Respecto al objetivo específico 3	91
VI. ASPECTOS COMPLEMENTARIOS	93
6.1 Referencias bibliográficas	93
6.2 Anexos	96

ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1: Edad de los propietarios, gerentes y/o representantes legales	52
Tabla 2: Sexo de los propietarios, gerentes y/o representantes legales	53
Tabla 3: Grado de Instrucción de los propietarios, gerentes y/o representantes legales	54
Tabla 4: Profesión de los propietarios, gerentes y/o representantes legales	55
Tabla 5: Cargo que ocupa en la empresa	56
Tabla 6: Tiempo en el cargo / actividad	57
Tabla 7: Tiempo de la empresa en la actividad de Transporte	58
Tabla 8: Constitución legal de la empresa	59
Tabla 9: Régimen tributario de la empresa	60
Tabla 10: Tipo de comprobante de pago emite la empresa	61
Tabla 11: Número de trabajadores	62
Tabla 12: Número de trabajadores permanentes	63
Tabla 13: Control contable	64
Tabla 14: Tipo de Capital	65
Tabla 15: Propiedad del local de funcionamiento	66
Tabla 16: Tipo de autorización	67
Tabla 17: ¿La empresa forma parte de una asociación o gremio?	68
Tabla 18: ¿Ha solicitado financiamiento para lograr objetivos empresariales?	69
Tabla 19: ¿De dónde proviene su financiamiento?	70
Tabla 20: ¿Qué instrumento financiero le fue otorgado?	71

Tabla 21: ¿Cuáles fueron los requisitos para la aprobación del crédito?	72
Tabla 22: ¿Qué documentos acreditaron su solvencia económica?	73
Tabla 23: ¿Qué documentos acreditaron su solvencia moral?	74
Tabla 24: ¿Presentó garantías para respaldar el crédito?	75
Tabla 25: ¿Qué tipo de garantía presentó?	76
Tabla 26: ¿Cuál fue el monto otorgado para financiamiento?	77
Tabla 27: ¿Cuál fue el plazo de devolución del crédito?	78
Tabla 28: ¿Cuál fue la tasa de interés que gravó el crédito?	79
Tabla 29: ¿Según su opinión qué factores limitan la obtención de financiamiento?	80
Tabla 30: ¿Qué desearía encontrar en las entidades financieras?	81
Tabla 31: ¿Considera que el financiamiento coadyuvó al cumplimiento de sus objetivos empresariales?	82
Tabla 32: ¿Considera que el financiamiento es una herramienta importante en el mundo empresarial?	83
Tabla 33: ¿Volvería a solicitar financiamiento para su empresa?	84

ÍNDICE DE GRÁFICO

	Pág.
Gráfico 1: Edad de los propietarios, gerentes y/o representantes legales	52
Gráfico 2: Sexo de los propietarios, gerentes y/o representantes legales	53
Gráfico 3: Grado de Instrucción de los propietarios, gerentes y/o representantes legales	54
Gráfico 4: Profesión de los propietarios, gerentes y/o representantes legales	55
Gráfico 5: Cargo que ocupa en la empresa	56
Gráfico 6: Tiempo en el cargo / actividad	57
Gráfico 7: Tiempo de la empresa en la actividad de Transporte	58
Gráfico 8: Constitución legal de la empresa	59
Gráfico 9: Régimen tributario de la empresa	60
Gráfico 10: Tipo de comprobante de pago emite la empresa	61
Gráfico 11: Número de trabajadores	62
Gráfico 12: Número de trabajadores permanentes	63
Gráfico 13: Control Contable	64
Gráfico 14: Tipo de Capital	65
Gráfico 15: Propiedad del local de funcionamiento	66
Gráfico 16: Tipo de autorización	67
Gráfico 17: ¿La empresa forma parte de una asociación o gremio?	68
Gráfico 18: ¿Ha solicitado financiamiento para lograr objetivos empresariales?	69
Gráfico 19: ¿De dónde proviene su financiamiento?	70
Gráfico 20: ¿Qué instrumento financiero le fue otorgado?	71

Gráfico 21: ¿Cuáles fueron los requisitos para la aprobación del crédito?	72
Gráfico 22: ¿Qué documentos acreditaron su solvencia económica?	73
Gráfico 23: ¿Qué documentos acreditaron su solvencia moral?	74
Gráfico 24: ¿Presentó garantías para respaldar el crédito?	75
Gráfico 25: ¿Qué tipo de garantía presentó?	76
Gráfico 26: ¿Cuál fue el monto otorgado para financiamiento?	77
Gráfico 27: ¿Cuál fue el plazo de devolución del crédito?	78
Gráfico 28: ¿Cuál fue la tasa de interés que gravó el crédito?	79
Gráfico 29: ¿Según su opinión qué factores limitan la obtención de financiamiento?	80
Gráfico 30: ¿Qué desearía encontrar en las entidades financieras?	81
Gráfico 31: ¿Considera que el financiamiento coadyuvó al cumplimiento de sus objetivos empresariales?	82
Gráfico 32: ¿Considera que el financiamiento es una herramienta importante en el mundo empresarial?	83
Gráfico 33: ¿Volvería a solicitar financiamiento para su empresa?	84

I. INTRODUCCIÓN

El transporte urbano es un componente clave de ciudades exitosas del siglo XXI. Ofrece flexibilidad y accesibilidad que muchas otras tecnologías no pueden competir, y puede abordar una serie de objetivos como la movilidad, la accesibilidad, la sustentabilidad y la prosperidad económica.

Sin embargo, los proveedores de transporte y las autoridades locales siguen enfrentándose a muchos retos difíciles. A pesar de una creciente presión para proporcionar medios de transporte más sustentables para las zonas urbanas, también estamos experimentando una época de oportunidades de financiación. El balancear estas demandas en competencia en conjunto con las presiones indirectas como el aumento de los costos de combustible, el aumento de la movilidad social y el cambio demográfico, requiere una apreciación completa de todos estos factores. **(Gleave, 2016).**

La oferta de Transporte Público en la ciudad de Piura, presenta la siguiente composición vehicular: El transporte público Urbano, es servida por Micro Bus (Coasther M3), así como el servicio de taxis – taxis colectivos, Moto Taxis y Motos (Lineales), vehículos menores que realizan el traslado de pasajeros por zonas.

El área de Transporte y Circulación Vial de la municipalidad provincial de Piura ve conveniente por la problemática de transporte en la ciudad, la implementación de un equipo técnico de especialistas, para el desarrollo de un sistema integral de rutas, en Plan Regulador de Rutas Urbanas e Inter urbanas para la Ciudad de Piura. El alcance del estudio es multidisciplinario, ya que el mismo no se limita únicamente al diseño de una red rutas de transporte público en autobús, sino que aborda aspectos

económicos, ambientales, legales y sociales, que se irán desarrollando a lo largo de sus distintas fases.

En el Plan regulador de rutas se especifica diversas acciones como son el ordenamiento de los paraderos, la informalidad en el transporte, la señalización moderna y semaforización (Fiscalización Electrónica), implementar el sistema de educación vial, promover la renovación del parque automotor a través del cambio de matriz energética al GNV, promover la inversión Privada para potenciar el sector de transporte y movilidad urbana. **(Rufasto, 2016).**

En el Perú, actualmente existen importantes fuentes de financiamiento para la expansión de las empresas, los cuáles son la mayor fuente de dinamismo de nuestra economía.

Sin embargo en los últimos tiempos las instituciones financieras bancarias y no bancarias se han focalizado en ellas, brindándoles el financiamiento que requieren con mecanismos favorables para satisfacer sus necesidades en un mercado competitivo y creciente en el rubro. Se sabe que en nuestra economía peruana las empresas son las mayores generadoras de empleo, además de contribuir con un alto porcentaje del PBI. Sin embargo, también es uno de los sectores con menos apoyo concreto y decidido por parte del gobierno. **(Atarama, 2014)**

Por lo anteriormente explicado la investigación se formula a través del siguiente enunciado: ¿Cuáles son las principales características del financiamiento de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, en el año 2016?

Siendo el objetivo general: Determinar las principales características del financiamiento de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, en el año 2016.

Como objetivos específicos:

1. Describir las principales características de los propietarios, gerentes y/o representantes legales de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, en el año 2016.
2. Describir las principales características de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, en el año 2016.
3. Describir las principales características del financiamiento de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, en el año 2016.

Finalmente la investigación se justifica:

Desde el punto de vista teórico: El motivo principal de esta investigación se fundamenta en la necesidad de conocer las principales características del financiamiento, así como de los propietarios y de las empresas de transporte urbano de la ciudad de Piura. En la actualidad la situación de financiamiento en las empresas, es mucho más accesible que en años anteriores, sin embargo, es necesario evaluar estas fuentes de financiamiento y cumplir con los requisitos establecidos por las entidades que brindan este servicio como son Bancos, Cajas Municipales, financieras, para esto debemos conocer y cotizar las tasas de interés que cada entidad financiera tiene y poder tomar una decisión de financiamiento. Por ello es importante esta investigación, ya que determina el financiamiento de las empresas, rubro transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Piura.

Desde el punto de vista práctico: Consideramos útil investigar el problema formulado para entender mejor la practicidad de las técnicas mencionadas en el estudio y la posibilidad de ser adecuadas conforme las diversas necesidades que las empresas afrontan en el mercado local. Consideramos que el aporte fundamental que se espera alcanzar con este estudio pueda proporcionar toda la información necesaria para el éxito de las empresas en el rubro de Transporte urbano.

Desde el punto de vista metodológico: Para lograr los objetivos de estudio, se acude al empleo de técnicas como, no experimental, transeccional, descriptivo, bibliográfico y documental; a las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, para conocer las características del financiamiento, así los resultados de la investigación se apoyan en técnicas de investigación validas en el medio.

II. REVISIÓN DE LITERATURA

2.1 Antecedentes.

Internacionales

En esta investigación se entiende por antecedentes internacionales, a todo trabajo de investigación hecho por otros investigadores en cualquier parte del mundo, menos Perú; que hayan utilizado las mismas variables y unidades de análisis de esta investigación.

Banco Mundial (2014) en su investigación titulada “*Transporte: resultados del sector*” el transporte es un factor crucial para impulsar el crecimiento económico, reducir la pobreza y lograr los objetivos de desarrollo del milenio (ODM). Las inversiones del Banco Mundial en este sector han facilitado un comercio más eficiente y un mejor desarrollo humano a través de una mayor movilidad, todo ello con la debida atención al cambio climático. Además, la participación del Banco Mundial en el transporte ferroviario, aéreo, marítimo y urbano está creciendo a un ritmo constante en respuesta a las necesidades mundiales de desarrollo. Desde 2002, los proyectos financiados por el Banco Mundial han ayudado a construir o rehabilitar más de 260 000 kilómetros de caminos.

Un Proyecto de Facilitación del Comercio y el Transporte por un monto de US\$20 millones, financiado por el BIRF y ejecutado entre los ejercicios de 2007 y 2012, ayudó a posibilitar el transporte de carga entre la ex República Yugoslava de Macedonia y los países vecinos de Europa sudoriental, a través de la eliminación de los embotellamientos en ciertas zonas fronterizas y el mejoramiento de la eficiencia y la calidad de las carreteras y los servicios de ferrocarriles a lo largo del Corredor X de la Red Transeuropea de Transporte. Por ejemplo, el tiempo de espera para

automóviles y buses en el cruce fronterizo de Blace se redujo de un promedio de 10 minutos en 2008 a 2,5 minutos en 2012 a la entrada y de 12 minutos en 2008 a 1,9 minutos en 2012 a la salida del país. Esto representa disminuciones en el tiempo de espera para los autos de 75% a la entrada y de 84% a la salida. El tiempo de tramitación de los trenes de carga bajó de 450 minutos a 90 minutos en las estaciones fronterizas ubicadas en el Corredor X, en parte gracias al moderno sistema de telecomunicaciones y los protocolos fronterizos relacionados con las operaciones de las aduanas y los ferrocarriles, los cuales fueron introducidos por el proyecto.

García (2010) en su investigación titulada *“Gestión de la movilidad urbana. Estudio del coste y el financiamiento de líneas de transporte público de baja densidad, dentro del sistema tarifario integral en la RMB”* determinó que el modelo de financiación del transporte público se basa principalmente en el instrumento del: contrato-programa, para financiar los servicios y las nuevas infraestructuras de transporte. El contrato-programa es un instrumento de financiación de los servicios de transporte público, tanto de operadores públicos como privados, en virtud del cual los tres niveles de Administración -estatal (Administración General del Estado), autonómica (Generalitat) y local (Ayuntamiento de Barcelona y EMT) participan, en porcentajes determinados, con cargo a sus respectivos presupuestos, en la financiación de los déficits de operación. El transporte público en la región metropolitana de Barcelona (RMB), financiado vía tarifas y subvenciones de las administraciones, ha pasado de 506 millones de euros anuales en el CP 1998-2001 a 1.076 millones de euros anuales en el CP 2007-2008, lo que supone más que doblar la cifra en 10 años.

Gutiérrez (2013) en su investigación titulada “*Transporte público de calidad y la movilidad urbana*” en financiamiento no hay mayor problema por el lado de la oferta de fondos. Los excedentes financieros están allí en el mercado buscando oportunidades de colocaciones en inversiones del sector real. Lo crítico es cómo se hace para concretar esas oportunidades con proyectos viables. No dispone de documentos maestros con estrategias y políticas enfocadas al logro de un transporte sustentable, como los de la Unión Europea (UE, 2001; UE, 2007).

Solo Brasil ha puesto en vigencia recientemente, en abril 2012, una moderna legislación de Movilidad Urbana (Ley n o. 12.587/2012) que ahora enfrenta el reto de su implementación. Allí donde existen planes urbanos y planes de movilidad estos están desconectados entre si y no tienen peso para vincular los proyectos de transporte urbano a las prioridades de la inversión pública. Los recursos públicos tienden a asignarse proyecto por proyecto, de arriba hacia abajo, con fuerte predominio de los mega proyectos (vías expresas, segundos pisos, metros, y recientemente BRT).

En toda la región se ha impuesto un enfoque infraestructuralista, que descuida sustancialmente el tema crucial del financiamiento de una operación de calidad. Y aquí debemos mirar de nuevo hacia Europa. La mayoría de los países europeos ha legislado sobre la financiación de la infraestructura y la operación del transporte colectivo para dar estabilidad de largo plazo al planeamiento y gestión de un servicio que está llamado a competir con los modos motorizados individuales y aportar a la regeneración de ciudades altamente motorizadas, lo que constituye una inversión estratégica con alto retorno económico, social y ambiental (con gran impacto en las

cuentas de salud de gobiernos, empresas, familias, en la calidad de vida y la competitividad de las ciudades) (ATUC, 2012).

Pese a tener tarifas que triplican el promedio latinoamericano y duplican el brasileño, el promedio de subsidio europeo al transporte colectivo está encima de 50%. Es importante anotar que los gobiernos nacionales europeos contribuyen significativamente en el financiamiento de este subsidio, condicionando por cierto este aporte a determinados estándares de calidad y eficiencia.

Garduño (2013) en su investigación titulada *“Invertir para movernos, prioridad inaplazable: diagnóstico de fondos federales para transporte y accesibilidad urbana”* precisó que los gobiernos locales en México cuentan con algunas fuentes de financiamiento federales para llevar a cabo inversiones para mejorar la movilidad y accesibilidad de la población urbana. Si bien limitados, estos recursos son fundamentales para las ciudades del país debido a la dependencia de gran parte de los municipios de recursos provenientes de la federación y a la escasa recaudación local, lo cual limita su capacidad para financiar proyectos que reduzcan la dependencia del uso del automóvil. El destino de los fondos federales puede marcar la diferencia entre mejorar la calidad de vida en las ciudades, a través de inversiones en transporte público y modos no motorizados, o continuar con un modelo centrado en el automóvil, que tiene altos costos para la sociedad.

Además de los fondos presupuestarios previstos en el PEF, los gobiernos locales en México pueden acceder al Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo (PROTRAM) para financiar inversiones en transporte público. El PROTRAM es un mecanismo especial del Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), fideicomiso

público creado en 2008 para promover la participación del sector privado y público en el desarrollo de infraestructura.

A la fecha, el FONADIN ha apoyado 66 proyectos, los cuales han implicado una inversión total de 188,587 millones de pesos. De estos recursos, 10,915 millones se han destinado para implementar nueve proyectos de transporte público masivo (el 5.8% del total de recursos), de los cuales el PROTRAM ha aportado directamente 3,290.5 millones de pesos. Estos recursos han servido para desarrollar sistemas de “Buses Rápidos Troncales” (BRT) en Baja California, Chihuahua, Estado de México, Guerrero, Nuevo León y Puebla. Sin embargo, cabe señalar que no todos estos sistemas de transporte han finalizado su etapa de implementación. Esto sugiere que, además de las cuestiones de financiamiento para infraestructura y estudios de factibilidad, los sistemas de BRT requieren de un acompañamiento federal más integral que asegure una buena capacidad institucional y de gestión en los gobiernos estatales y municipales para que dichos sistemas logren superar los retos de su puesta en marcha.

Valencia (2015) *“Las fórmulas extranjeras de financiamiento al transporte que redujeron el uso de subsidios”* determinó que en Londres el subsidio es muy bajo y las tarifas del transporte son mucho más altas que en Berlín, París, Frankfurt o Madrid. Para financiar una nueva línea de tren implementamos un impuesto a la propiedad a los edificios comerciales que más pagan. Con eso financiamos el 25%. Otro porcentaje lo costeamos con un préstamo al banco que se pagó después con las tarifas del tren”, explica Dave Wetzel, ex vicepresidente de Transport for London (autoridad metropolitana de transportes).

El mismo modelo se utiliza en Barcelona. "Aprobamos una ley de financiamiento que establece impuestos territoriales y también a la congestión que generan los vehículos", dice el director técnico de la autoridad de transporte de Barcelona, Lluís Alegre.

París también ha implementado un modelo propio. En la capital de Francia (y otras ciudades del país) se introdujo un impuesto a las empresas de más de nueve trabajadores para que lo paguen al Gobierno, con el objetivo de financiar el transporte público. Así logran financiar en 50% el costo operativo. Un modelo similar opera en Brasil, pero ahí las empresas pagan un bono al transporte público directo en la tarjeta de movilidad (como la Bip). También se puede utilizar en transporte público la tarifa de congestión de las autopistas o la generación de actividades comerciales en estaciones de metro.

Nacionales

En esta investigación se entiende por antecedentes nacionales, a todo trabajo de investigación hecho por otros investigadores en cualquier parte del Perú, menos en la ciudad de Piura; que hayan utilizado las mismas variables y unidades de análisis de esta investigación.

Gestión (2016) en su publicación titulada *“La CAF aprobó un crédito de US\$ 300 mlls, para el tren eléctrico”*, La Corporación Andina de Fomento (CAF) aprobó un crédito de 300 millones de dólares para la culminación y puesta en marcha del tramo Villa El Salvador – Avenida Grau, del Tren Eléctrico de Lima, que será ejecutado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través de la Autoridad Autónoma del Proyecto Especial de Transporte Masivo de Lima y Callao.

El financiamiento de la CAF representa cerca del 55% del costo total estimado del proyecto, el cual asciende a 549 millones de dólares, cuyo monto restante será aportado por la contraparte, precisó el organismo multilateral.

El MTC -precisa la agencia Andina- había solicitado a la CAF un crédito por 350 millones de dólares para financiar las obras civiles y de electromecánica del Tren Eléctrico.

El presidente ejecutivo de la CAF, Enrique García, manifestó que para dicha entidad es prioritario el apoyo a proyectos destinados a mejorar la calidad de vida de la población ubicada en las principales urbes latinoamericanas y facilitar servicios de transporte público destinados primordialmente a las poblaciones de menores recursos.

Este préstamo tiene como objetivo apoyar la culminación de un proyecto que se encuentra paralizado desde hace más de dos décadas, logrando así que los habitantes en la zona de influencia del mismo puedan disponer de un medio alternativo de transporte rápido, seguro y económico.

La CAF también aprobó una facilidad de financiamiento contingente por 300 millones de dólares para la atención integral de emergencias ocasionadas por fenómenos naturales, cuyo ejecutor será el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).

Al respecto, García indicó que Perú se encuentra expuesto a fenómenos de origen natural que constituyen una amenaza a la seguridad de la población y a la infraestructura de desarrollo.

Adicionalmente, los recursos con cargo a la facilidad de financiamiento podrán emplearse para financiar estudios de preinversión que puedan requerirse para la reconstrucción definitiva de obras necesarias y el fortalecimiento institucional en prevención de desastres en el país.

Hermoza (2013) en su investigación titulada *“Perú: mejora del transporte en Lima para mitigar el cambio climático”* a comienzos del año 2000, el transporte urbano en Lima se había vuelto insostenible y necesitaba una reestructuración profunda. La congestión del tráfico, los tiempos promedio de viaje y los gastos del transporte público eran altos. El sistema enfrentaba un aumento de los accidentes de tránsito y costos operativos elevados. Debido a estas ineficiencias, el consumo de combustible también era elevado. Esta situación, combinada con las emisiones considerablemente altas de contaminantes atmosféricos provenientes de una flota obsoleta, constituía una amenaza continua para la salud y una fuente importante de gases de efecto invernadero. La calidad de los servicios de transporte público era baja.

El principal instrumento que se utilizó para abordar los problemas del transporte urbano en Lima fue un préstamo para proyectos de inversión financiado por el Banco, con el cual se financió la infraestructura del primer corredor de tránsito rápido por autobús, que incluyó la pavimentación del corredor, las estaciones, las terminales, los depósitos para los autobuses, la infraestructura complementaria, las aceras y las sendas para ciclistas.

Con el préstamo también se financió el fortalecimiento institucional del sector de transporte público. El préstamo se complementó con este proyecto del FMAM, una serie de donaciones (con las cuales se financiaron estudios complementarios) y el

respaldo y asesoramiento técnico del Banco. Mediante el proyecto del FMAM, se financiaron las infraestructuras para bicicletas y las actividades de promoción para complementar las actividades de transporte no motorizado del préstamo. También se financiaron el fortalecimiento de la capacidad en el ámbito del transporte urbano sostenible, un estudio sobre el transporte urbano en Lima y el Callao, y actividades para reproducir el proyecto en otras partes del país.

Una donación del FMAM de US\$7,4 millones y un préstamo del Banco de US\$45 millones contribuyeron a la mejora del transporte urbano en Lima y el Callao, que incluyó el primer corredor de tránsito rápido por autobús de Lima. El respaldo del Banco incluyó varias donaciones pequeñas para realizar estudios complementarios y un diálogo continuo sobre políticas relacionadas con el transporte urbano sostenible.

Sarrazin (2016) en su investigación titulada *“Hacia dónde va el transporte público en América Latina”* en Lima los atascos diarios hacen que un viaje en coche del este al oeste de la ciudad pueda tardar más de dos horas. Para darle un nuevo rumbo a su transporte público, las autoridades limeñas trazaron un plan de acción con la idea de añadir dos nuevas líneas de metro a la red municipal de transporte.

Para la construcción de las nuevas líneas, las autoridades limeñas forjaron una alianza con un consorcio de empresas que está llevando a cabo las obras de construcción. Para la realización del proyecto, el Grupo Banco Interamericano de Desarrollo (BID) aprobó un total de US\$700 millones, entre un préstamo a la mano pública y otro al consorcio ejecutor aprobado a través de su brazo privado – ahora parte de la Corporación Interamericana de Inversiones (CII).

Cuando entren en operación en 2020, las nuevas líneas del metro se enfrentarán a una demanda estimada de 660.000 pasajeros al día. Para 2030, serán más de 800.000. Y ya hay planes para BRT (del inglés Bus Rapid Transit) es un término aplicado a una variedad de sistemas de transporte público que utilizan buses de una manera más eficiente que aquellos con vías 31 tradicionales de buses. Generalmente se modifica la infraestructura existente de manera que los buses puedan viajar rápido y siguiendo horarios establecidos. Estos sistemas son una alternativa mucho más económica que los sistemas de tranvías o trenes tradicionalmente utilizados en ciudades con ingresos per cápita altos.

Ponce (2012) en su investigación titulada *“Los retos del desarrollo de infraestructura de transporte urbano en Lima Metropolitana a través de asociaciones público – privadas”*, el BRT de Lima denominado Metropolitano (o COSAC) fue diseñado con el objetivo mejorar las condiciones de movilidad urbana de la población de Lima. El proyecto está incluido en el Programa de Transporte Urbano de Lima metropolitana (subsistema norte– sur). A su vez este plan recoge las recomendaciones del Plan Maestro de Desarrollo al 2025. En dicho plan se identificó la necesidad de desarrollar sistemas de transporte masivos: trenes y BRT. La construcción de las vías y paraderos del Metropolitano fue financiado con fondos públicos y su implementación –adquisición de buses- fue realizada por privados financiados por el cobro de tarifas. Este sistema se implementó en dos etapas: (1) diseño y construcción de infraestructura y (2) adquisición de equipos y vehículos y operación.

La construcción de la infraestructura, incluye las vías, paraderos, semaforización e implementación de chatarreo de unidades viejas, fue enteramente financiada con recursos públicos, mientras que los buses y el equipamiento fueron financiados por firmas privadas, a través de distintos operadores en las funciones de adquisición y operación de buses, equipamiento de patios, sistema de control y mantenimiento.

Para la construcción de la infraestructura se utilizó el esquema de contratación tradicional. Es decir el Estado construye a través de un contratista y asume la mayor parte de los 32 riesgos de construcción. El pago de la firma contratada está en función a los costos que genere la infraestructura requerida (diseñada por la parte pública). El factor de competencia fue menor costo requerido. Sin embargo, el contrato preveía el ajuste de costos en función de inflación y otros factores y la posibilidad de incrementar los costos por cambios en el diseño. En la práctica esto podría haber creado un incentivo perverso al operador en la medida que se le otorgan incentivos a aumentar los costos puesto que sus ingresos están en función directa a los mismos.

Suenaga (2015) en su investigación titulada *“financiamiento del servicio de transporte público”* concluyó que todas las situaciones por resolver en materia de transportes, tienen por lo general dos causas comunes; i) Organizaciones empresariales débiles e informales y como consecuencia, ii) Ausencia de programas de financiamiento; ambos casos han sido notorios durante el proceso de licitación de los llamados corredores llevado a cabo por la gestión 2011-2014 de la MML y actualmente es notoria durante la gestión 2015-2018 en las nuevas disposiciones.

Contrariamente, si las organizaciones empresariales fueran fuertes y formales, los programas de acceder a programas de financiamiento serían por no decir más fáciles de obtener; esto es lo que hasta ahora no comprenden los llamados empresarios de transportes que aun piensan que por lo que se apellidan tal o han logrado acumular un patrimonio a costa de la informalidad, es decir, existen programas u menús de financiamientos e inversión que gracias a la apertura del mercado y a los principios económicos abiertos que permiten el ingreso y salida de inversión nacional y extranjera.

Sumando todos los componentes que requieren las empresas o consorcios de transporte, adquirir una flota de 100 buses de 12 metros (con todos los equipamientos) considerando adicionalmente la inversión en infraestructura (patios estacionamiento, taller, estación de gnv, almacenes, desechos sólidos, construcción, equipamiento, instalaciones, inventarios, certificación de conductores, pólizas de seguros, contingencias, etc, el promedio de inversión requerida es de \$ 30 Millones por 100 Buses; si se requieren 1000 buses, se necesitan \$ 300 Millones y si Lima necesita 10,000 buses , el promedio de inversión es de \$ 3,000 millones.

El dinero está disponible en sus diversas formas y variables, las empresas pueden mejorar su estructura organizacional y estar dispuestas a compartir, sumando e invitando experiencias de gestión operacional, gestando gobiernos corporativos, innovando e incorporando tecnologías de administración y compartir utilidades; tienen derechos para acceder a programas de concesiones y luego a programas de financiamientos.

Regionales

En esta investigación se entiende por antecedentes locales, a todo trabajo de investigación hecho por otros investigadores en la región y ciudad de Piura; que hayan utilizado las mismas variables y unidades de análisis de esta investigación.

Tu Diario Piura (2014) en su publicación titulada “*Empresa de transporte Rosa de Guadalupe presentó a sus ómnibus*” manifestó que la empresa Rosa de Guadalupe presentó ayer ante el público piurano y sus autoridades los 25 buses que circularán en la ciudad de Piura. El representante de la mencionada empresa, Justo Naquiche Silupú, señaló que no ha sido fácil obtener de manera individual los préstamos bancarios porque las tres empresas que conforman el consorcio se encontraban en proceso de fusión.

El consorcio Rosa de Guadalupe la integran las empresas “Nuevo Rayo”, “28 de Agosto” y “Rosa de Guadalupe”, que reúne a 35 propietarios de vehículos. El dirigente indicó que está cumpliendo como concesionarios de la Ruta U9, que va desde la salida a Paita hasta la salida a Chulucanas.

Asimismo demandó que se mejoren las trochas carrozables y se establezcan paraderos, “Hay algunas trochas y esperamos que se pongan los paraderos establecidos para tener nuestros vehículos en óptimas condiciones”.

Municipalidad de Piura (2011) en su portal oficial, precisó que una propuesta de reestructuración de rutas debe contemplar diferentes escenarios de rentabilidad financiera teniendo en cuenta las tarifas actuales y el escenario tarifario que los

especialistas propongan. A tal efecto, se incorporaran las diferentes propuestas tarifarias que equilibren la rentabilidad del nuevo esquema de rutas.

El análisis económico-financiero, considerará los costes de implementación de las propuestas, así como el proceso de renovación vehicular que se desarrolle durante el Estudio, en cuanto a la tipología de unidades y al proceso de realización del mismo. Para el análisis económico-financiero se utilizarán, entre otros, indicadores clásicos del desempeño de los esquemas planteados, como son el Valor Actual Neto o la Tasa Interna de Retorno. Definición de especificaciones técnicas, proyectos de documentos de licitación, y modelos de contratos para concesionar rutas y/o servicios de transporte público propuestos. El Plan Regulador de rutas para cada eje vial, el otro gran producto esperado del Estudio consiste en la elaboración de especificaciones técnicas, proyectos de documentos de licitación, y modelos de contratos para concesionar rutas y/o servicios de transporte público propuestos, de forma consensuada con Municipalidad Provincial de Piura.

Chulucanas Noticias (2014) en su publicación titulada *“28 Buses a gas natural vehicular llegaron a Piura”* manifestó que como parte del Nuevo Plan Regulador de Rutas que opera en nuestra ciudad, proveniente de la ciudad de Lima, un convoy compuesto por 28 buses que funcionan a gas natural vehicular (GNV), totalmente nuevos y modernos que serán parte de la renovación del parque automotor en Piura. La finalidad de esta iniciativa es ahorrar los costos en combustible, disminuir la contaminación ambiental y dar un mejor servicio en el transporte urbano de personas, sin tener que incrementar el precio de los pasajes.

Este lote de vehículos que tienen capacidad para 36 pasajeros, corresponde a un total de 120 buses que vendrían a operar en nuestra ciudad. “Para conseguir el financiamiento de los vehículos los transportistas de Piura buscaron asociarse estratégicamente con COFIDE, Caja Municipal de Sullana y GASCOP, cuya inversión es de 10 millones de dólares”, indicó Carlos Atarama, Secretario General de los Transportistas de Piura. Se espera la llegada de un nuevo convoy de buses provenientes de la ciudad de Lima, así como el arribo de más unidades provenientes de China y que llegarían al Puerto de Paita.

Este proyecto viene siendo financiado en un 85% por COFIDE a través de la Caja Municipal de Sullana, la empresa encargada del ensamblaje de las unidades es la empresa peruana MODASA y el abastecimiento de combustible de las unidades es GASCOP.

Municipalidad Provincial de Piura (2015) en su portal oficial determinó que con la finalidad de reordenar el transporte en la ciudad, la Municipalidad Provincial de Piura, viene realizando un plan de trabajo con estrategias que permitan mejorar el servicio; a través de Gestiones de Convenios con instituciones; Gestión de la Movilidad (creación de condiciones que garantice la accesibilidad y desplazamiento eficiente en la ciudad y educación vial a la población para el cumplimiento de las reglas de tránsito y transporte); Gestión de Normativa (actualización y adecuación de instrumentos normativos para una visión del transporte y la movilidad urbana) y Gestión de Medio Ambiente (Disminución de emisiones contaminantes y promover el transporte sostenible).

Esto enmarca dentro de la Hoja de Ruta de Transporte y Movilidad Urbana de la Municipalidad Provincial de Piura, cuya herramienta está basada en ejes de desarrollo, objetivos, metas y acciones que promueven una ciudad de transporte seguro, que está comprendido en el plan de desarrollo de la actual gestión; cabe resaltar que la Hoja de Ruta está validada por el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF).

La gerente de Territorial y Transporte de la Municipalidad Provincial de Piura, Ing. Rosario Chumacero Córdova, en conferencia de prensa realizada esta tarde en despacho de alcaldía junto al burgomaestre, explicó que en la Hoja de Ruta se especifica diversas acciones como son el ordenamiento de los paraderos, la informalidad en el transporte, la señalización moderna y semaforización (Fiscalización Electrónica), implementar el sistema de educación vial, promover la renovación del parque automotor a través del cambio de matriz energética al GNV, promover la inversión Privada para potenciar el sector de transporte y movilidad urbana.

La funcionaria agregó, que es importante la participación de los agentes del transporte; además manifestó que revisarán las ordenanzas municipales actuales y proyectar su modificación o adecuación a la realidad actual así como a las normas vigentes, así mismo, se deberán proyectar nuevas ordenanzas municipales propuestas para lograr el ordenamiento vehicular.

2. 2 Bases Teóricas.

2.2.2 Teoría del financiamiento

Desde el punto de vista teórico, el comportamiento de las empresas en materia de financiamiento a dado lugar a diversas explicaciones siendo incluso a veces contradictorios.

Teoría del Financiamiento según Modigliani & Miller (1958)

Donde los últimos son los únicos que afirman la ausencia del impacto del financiamiento sobre el valor de la firma, después muchos autores explican teóricamente el caso contrario. La primera explicación está dada por las teorías tradicionales al comienzo de los años 60's, las cuales afirman la existencia de una estructura óptima de capital, que resulta de un arbitraje entre las economías impositivas relacionadas a la 20 deducción de los gastos financieros y a los riesgos de quiebra: en estos aspectos fue donde avanzaron los teóricos al demostrar la existencia de un equilibrio entre costos y las ventajas del endeudamiento.

La segunda explicación está fundamentada por la corriente contractual, donde la teoría de los costos de agencia propone los medios específicos para minimizar los costos de adquisición de fondos. Estos tratan de reducir el conflicto de intereses susceptibles de aparecer entre los diferentes actores de la firma a saber: el directivo, el accionario y el acreedor.

Jensen & Meckling (1976)

Identifican dos tipos de conflictos: el primero de naturaleza interna, concerniente entre los dirigentes y los accionistas y el segundo en lo que respecta a los accionistas y los acreedores. Estas divergencias de intereses son la base de ciertas ineficiencias en materia de gestión tales como la imperfección de la asignación de recursos de las 4 firmas o el consumo excesivo de los directivos (la tesis del despilfarro de recursos de la empresa que son suntuarios cuando existen flujos de caja libre o excedentes de tesorería).

Paralelamente a la teoría de la agencia se desarrolló el fundamento sobre la asimetría de información. Los avances de la teoría de las asimetrías en el entorno del financiamiento de las firmas ofrece una tercera explicación complementaria diferente a las dos anteriores: los recursos de financiamiento son jerárquicos.

Dentro del contexto de la asimetría de información, donde los dirigentes respetan el mandato de los accionistas, la mejor selección es el autofinanciamiento. Los que la empresa no se puede beneficiar de esta posibilidad para asegurar el crecimiento, la emisión de una deudas es preferible al aumento de capital.

Teoría del financiamiento jerárquico o pecking order theory (POT)

Desarrollada por Myers y Majluf (1984). Esta es aparentemente en relación a las teorías tradicionales, muy innovadoras y más próximas a la realidad. Dicha teoría ha sido muy controvertida. Pero es en si la POT la teoría más simple o la más acertada con la realidad. Algunos elementos pueden ayudar a responder tal cuestionamiento y es hallar una explicación a través de la teoría de juegos.

J. Von Neumann & Oskar Morgenstern (1944), pusieron en contexto un análisis del comportamiento de los agentes económicos como un juego de suma cero. Esto ofrece un método de resolver por un juego de dos agentes generalizándose a varios agentes J.Nash (1950) y en definitiva el equilibrio de Nash como una solución de juegos donde cada uno de los 21 jugadores maximiza su ganancia teniendo en cuenta la selección de los otros agentes.

La teoría tradicional de la estructura financiera

La teoría tradicional sobre la estructura financiera propone la existencia de una determinada combinación entre recursos propios y ajenos que define la estructura financiera óptima EFO. Esta teoría puede considerarse intermedia entre la posición “RE” y “RN”. Durand en 1952 publicó un trabajo donde defendió la existencia de una determinada EFO en base a las imperfecciones del mercado. La teoría tradicional no tiene un basamento teórico riguroso, pero ha sido defendida por empresarios y financieros, sin olvidar que la EFO depende de varios factores, como son: el tamaño de la empresa, el sector de la actividad económica y la política financiera de la empresa; el grado de imperfección del mercado y la coyuntura económica en general.

Teoría de Modigliani y Miller M&M, Los planteamientos anteriores sirvieron de base a Modigliani y Miller para enunciar su teoría sobre la estructura de capital en 1958, los cuales suponen que el costo del capital medio ponderado y el valor de la empresa son totalmente independientes de la composición de la estructura financiera de la empresa; por tanto se contraponen a los tradicionales. MM parten de varios supuestos y argumentan su teoría a través de tres proposiciones.

Proposición I: Brealey y Myers (1993: 484), afirman al respecto: “El valor de la empresa se refleja en la columna izquierda de su balance a través de los activos reales; no por las proporciones de títulos de deuda y capital propio emitidos por la empresa”. Según esta proposición la política de endeudamiento de la empresa no tiene ningún efecto sobre los accionistas, por lo tanto el valor total de mercado y el costo de capital de la empresa son independientes de su estructura financiera.

Proposición II: Brealey y Myers (1993: 489), plantean sobre ella: “La rentabilidad esperada de las acciones ordinarias de una empresa endeudada crece proporcionalmente al ratio de endeudamiento, expresada en valores de 22 mercados”. Este crecimiento se da siempre que la deuda sea libre de riesgo. Pero, si el apalancamiento aumenta el riesgo de la deuda, los propietarios de ésta demandarán una mayor rentabilidad sobre la deuda. Lo anterior hace que la tasa de crecimiento de la rentabilidad esperada de las acciones disminuya. **(Jaramillo, 2016)**

2.2.2.1 Financiamiento

Es todo recurso que obtiene una empresa ó persona de un tercero, comprometiéndose en una fecha futura a devolver el préstamo más los respectivos intereses, comisiones, gastos, etc.

Al obtener el financiamiento deberá conseguir las mejores condiciones (plazos, periodos de gracia, intereses, etc.).

Para conseguir el préstamo, el empresario deberá acudir a las fuentes de financiamiento convencionales (Bancos, Cajas Municipales, Cajas Rurales, EDPYMES, Cooperativas, Etc.) y no convencionales (ONG's), por lo que es básico

que él empresario conozca e identifique las fuentes de financiamiento de la zona; así mismo deberá conocer la marcha económica de su empresa (Costos, Balances, Estados de Ganancias y Pérdidas, así como saber elaborar flujos de Cajas y Perfiles de Inversión, para sustentar financiamiento). (**Enciclopedia de Clasificaciones, 2016**).

Tipos de Financiamiento:

Corto Plazo.- Cuando los préstamos tienen un plazo máximo de un año (año comercial 360 días). Generalmente el financiamiento a Corto Plazo se utiliza para financiar capital de trabajo, no es recomendable financiar Activos Fijos en el corto plazo.

Las modalidades de Financiamiento a Corto Plazo son:

- a) Letra de Cambio (Como Crédito de un Proveedor).- Constituye un documento de crédito, que sirve para respaldar el préstamo que le está haciendo el proveedor, a un plazo determinado y se establece un monto (algunas empresas proveedoras cobran intereses por el financiamiento de mercaderías).
- b) Letra de Cambio (Como Descuento en un Intermediario Financiero).- Cuando vendemos nuestros productos al crédito, podemos hacer que el comprador nos firme una letra que servirá como garantía, esta letra la podemos descontar en una Institución Financiera, nos abonarán el importe de la letra menos los intereses que se cobran por adelantado, a un plazo fijo. Al vencimiento de la letra nuestro cliente la pagará directamente al intermediario financiero.

- c) Préstamos: Algunas Instituciones Financieras, al financiamiento que realizan lo consideran como un préstamo y los pagos como cuotas (Caja Municipal, Caja Rural, Cooperativas, Edypymes), y hacen firmar un pagare al prestamista, dicho pagare se guarda en custodia y sirve únicamente como una de la(s) garantía(s) de la obligación.

- d) Pagaré: Un pagaré es una promesa legal escrita, en donde la persona se obliga a devolver el valor adeudado más los intereses en una fecha futura, siendo una promesa de pago legal. Generalmente los Bancos son quienes descuentan los pagarés. En esta modalidad de financiamiento existen pagarés a interés vencido y pagarés a interés adelantado.

- e) Crédito Pignoraticio Tipo de crédito que se caracteriza por ser rápido de otorgar; siendo el único requisito entregar a la Institución Financiera "Joyas" como garantía.

- f) Cartas Fianza y Avaluos: Documento emitido por una Institución Financiera, que garantiza un crédito ante otra Institución Financiera y/ o terceros.

Mediano y Largo Plazo.- Se considera así a todo financiamiento que otorga una Institución Financiera a un plazo mayor de un año, generalmente este tipo de préstamos se utilizan para la compra de activos fijos (maquinarias, equipos), instalaciones, edificaciones. Los Intermediarios Financieros generalmente otorgan financiamiento a un plazo máximo de 5 años; se pueden encontrar líneas de crédito de con plazos de hasta 15 años. Los préstamos a mediano plazo, se

van cancelando mediante pagos periódicos, estos pagos pueden ser mensuales, trimestrales, etc., e inclusive puede considerar períodos de gracia.

- a) Hipoteca: Es cuando una propiedad del deudor pasa a manos (Acreedor) a fin de garantizar el pago del préstamo.
- b) Acciones: Es un instrumento inscrito.
- c) Bonos: Es un instrumento escrito certificado, en cual el prestatario hace la promesa incondicional, de pagar una suma especificada y en una fecha determinada, junto con los intereses calculados a una tasa determinada y en fechas determinadas.

Otorgamiento de financiamiento

Los créditos son otorgados por diversas entidades públicas y privadas, a las que desagregamos de la siguiente forma: créditos gubernamentales, créditos internacionales, créditos bancarios y créditos de otras instituciones.

Créditos Internacionales Actualmente, la CAF (Corporación Andina de Fomento) otorga créditos para el apoyo y fortalecimiento de la pymes.

Créditos de Bancos Privados Locales

Los bancos son la fuente más común de financiamiento.

Como ya mencionamos, en la actualidad han desarrollado diversos productos dirigidos a las MYPE cuyo acceso no resulta difícil.

Entre estos bancos tenemos los siguientes:

1. Banco de Crédito del Perú.
2. Banco del Trabajo
3. Banco Financiero del Perú.
4. Mi banco – Banco de la Microempresa.
5. Scotiabank.

Crédito de otras Instituciones

Hay diversas instituciones financieras y no financieras que también otorgan créditos directos.

La mayor parte de estas está ubicada en provincias. Entre estas, tenemos:

1. EDPYME.
2. Cajas Municipales.
3. Cajas Rurales.
4. ONG.

Tasas de interés

Es un monto de dinero que normalmente corresponde a un porcentaje de la operación de dinero que se esté realizando.

Si se trata de un depósito, la tasa de interés expresa el pago que recibe la persona o empresa que deposita el dinero por poner esa cantidad a disposición del otro. Si se trata de un crédito, la tasa de interés es el monto que el deudor deberá pagar a quien le presta, por el uso de ese dinero.

Tasa interna de retorno

TIR es la tasa que iguala el valor presente neto a cero. La tasa interna de retorno también es conocida como la tasa de rentabilidad producto de la reinversión de los flujos netos de efectivo dentro de la operación propia del negocio y se expresa en porcentaje. También es conocida como Tasa crítica de rentabilidad cuando se compara con la tasa mínima de rendimiento requerida (tasa de descuento) para un proyecto de inversión específico.

La evaluación de los proyectos de inversión cuando se hace con base en la Tasa Interna de Retorno, toman como referencia la tasa de descuento. Si la Tasa Interna de Retorno es mayor que la tasa de descuento, el proyecto se debe aceptar pues estima un rendimiento mayor al mínimo requerido, siempre y cuando se reinviertan los flujos netos de efectivo. Por el contrario, si la Tasa Interna de Retorno es menor que la tasa de descuento, el proyecto se debe rechazar pues estima un rendimiento menor al mínimo requerido. **(Váquino, 2012).**

Planificación Financiera

La planificación financiera es un proceso que consiste en la elaboración de un plan general, metódicamente organizado y detallado, para alcanzar los objetivos financieros determinados por una persona, así como los plazos, costos y recursos necesarios para lograrlos.

Garantías Financieras

Las garantías financieras se consideran destinadas a garantizar el cumplimiento de las obligaciones adquiridas, y varían dependiendo de cuál sea el activo o las condiciones exactas que se suscriban entre el prestamista y el prestatario.

- a) **Aval:** la figura del avalista, pudiendo ser una persona física o jurídica, plantea el caso más común de todos. Si se produce una situación de impago por parte del primer pagador, y por tanto no se hace cargo de la deuda, el avalista tendrá que hacerse cargo de la misma, y así sucesivamente con todos los avalistas que suscribieran la garantía original (pueden ser uno o varios).

- b) **Hipoteca:** la entidad financiera con la que hayamos suscrito nuestro activo financiero podrá hacerse con una propiedad personal como garantía en caso de que se produzca un impago. Normalmente hablamos de bienes inmuebles, aunque en ocasiones se puede dar el caso de bienes muebles o inembargables bajo inspección judicial.

- c) **Fianza o pignoración:** es la menos usada, pero es una garantía que se deposita de forma anterior a la suscripción del contrato, haciendo una figura similar a

la de un aval voluntario. Su uso está muy generalizado como señal de confianza para el alquiler de diversos tipos de inmovilizado, ya que es un seguro con el que el arrendatario cuenta desde el primer momento.

(Enciclopedia financiera, 2015)

Tipos de créditos

La palabra crédito proviene del latín *credĭtum*, cuyo significado es “cosa confiada”. Actualmente se le denomina crédito a una suma de dinero que se le debe a alguna entidad. Generalmente se estipula una fecha límite de devolución y esta debe realizarse con intereses.

Algunos de los créditos que existen son:

- a) De consumo: este es una suma de dinero que recibe un individuo del banco o cualquier entidad financiera para pagar algún bien o servicio. Generalmente estos créditos se pagan en el corto y mediano plazo, es decir, en menos de cuatro años.

- b) Hipotecario: este es una suma de dinero que recibe un individuo del banco o entidad financiera para comprar un terreno, propiedad o bien para pagar la construcción de algún bien raíz. Estos créditos son entregados con la hipoteca sobre el bien en sí como garantía. Los créditos hipotecarios suelen ser pagados en el mediano o largo plazo, es decir entre los 8 y 40 años.

- c) Comercial: este es un crédito que el banco o entidad financiera le entrega a una empresa para que esta logre satisfacer sus necesidades relacionadas con la compra de bienes, el capital de trabajo, para el pago de servicios o proveedores. Estos créditos, suelen ser pagados en el corto y mediano plazo.
- d) Personal: este es una suma de dinero que el banco o entidad financiera le entrega a una persona física, nunca jurídica, para que esta adquiera bienes muebles. Estos préstamos suelen ser pagados en el corto y mediano plazo.
- e) Prendario: es una suma de dinero que recibe una persona física por parte del banco o entidad financiera. Este préstamo se realiza para que la persona pueda realizar la compra de un bien. Este debe ser aprobado por la entidad bancaria o financiera y quedará con prenda hasta que la deuda sea pagada en su totalidad.
- f) Automotor: este es una suma de dinero recibida por una empresa o persona para financiar la compra de un auto, ya sea nuevo o usado. **(Enciclopedia de tipos, 2016).**

Leasing o contrato de arrendamiento financiero

El leasing o arrendamiento financiero es un producto financiero conformado por un contrato de arrendamiento con opción de compra mediante el cual una persona o empresa (arrendatario o usuario) solicita a un banco, institución financiera o sociedad de leasing (arrendador) que adquiera la propiedad de un bien (generalmente maquinaria) para que posteriormente le ceda su uso a cambio del pago de rentas periódicas (se lo arriende) por un plazo determinado, y en el cual, una vez concluido, se tenga la opción de comprarle el bien.

El leasing puede considerarse como una forma de financiamiento ya que el banco o sociedad de leasing nos financian la adquisición de un activo fijo, pudiendo nosotros hacer uso de éste sin necesidad de tener que invertir o pagar el valor total del bien.

Líneas de crédito

Es un monto de dinero que el banco entrega al dueño de la cuenta corriente, para ser utilizado cuando no tiene fondos en ésta.

La Línea de Crédito representa un crédito permanente para ser usado en cualquier momento y debe ser cubierto en los plazos que se indiquen en el contrato entre el cliente y el banco.

De esta manera si en un momento determinado llega un cheque a cobro y el cliente no tiene fondos, el banco tomará el dinero de la línea de crédito y de esta manera se evitará el protesto del documento cobrado.

Normalmente una Línea de Crédito ocasiona el pago de intereses sobre el monto que se haya utilizado, aunque dependiendo del caso, también puede originar comisiones por su utilización y por seguros asociados (por ejemplo, de desgravamen).

Letras de cambio

Una letra de cambio es un documento título valor mediante el cual una persona expresa y dirige una orden incondicional por escrito, para que otra persona le pague una suma de dinero a un tercero. Es decir que este documento está diseñado para operaciones en las que intervienen tres actores.

- a) Girador: Es la persona que elabora la letra de cambio, de manera tal que es quien da la orden de pago, o para efectos prácticos, quien presta el dinero.
- b) Girado u obligado: Es la persona a quien se le da la orden de pagar, es decir, a quien se le presta el dinero.
- c) Beneficiario: Es la persona a quien se le debe pagar, es decir, quien tiene el derecho de cobrar la suma de dinero. Es posible que el beneficiario de una letra de cambio sea el portador.

2.3 Marco conceptual

2.3.1 financiamiento

Aportación económica de una entidad para poder alcanzar un importe suficiente para realizar una determinada inversión. Esta financiación, como todo dinero prestado, va ligada al pago de una cantidad por concepto de los intereses que genera este dinero. Esta financiación suele ser un porcentaje de la cantidad total requerida.

Formas de financiamientos

a) Los ahorros personales: Para la mayoría de los negocios, la principal fuente de capital, proviene de ahorros y otras formas de recursos personales. Frecuentemente, también se suelen utilizar las tarjetas de crédito para financiar las necesidades de los negocios.

b) Los amigos y los parientes: Las fuentes privadas como los amigos y la familia, son otra opción de conseguir dinero. Éste se presta sin intereses o a una tasa de interés baja, lo cual es muy benéfico para iniciar las operaciones.

c) Entidades financieras: este Es el nombre que se le da a las organizaciones que mantiene líneas de crédito para proyectos de desarrollo y pequeños proyectos productivos a favor de las poblaciones pobres. Incluyen los organismos internacionales, los gobiernos y las ONG internacionales o nacionales.

Los tipos de créditos son:

Financiamiento a corto plazo:

a) Crédito comercial: Es el uso que se le hace a las cuentas por pagar de la empresa, del pasivo a corto plazo acumulado, como los impuestos a pagar, las cuentas por cobrar y del financiamiento de inventario como fuentes de recursos.

b) Crédito bancario: Es un tipo de financiamiento a corto plazo que las empresas obtienen por medio de los bancos con los cuales establecen relaciones funcionales.

c) Línea de crédito: Significa dinero siempre disponible en el banco, pero durante un período convenido de antemano.

d) Papeles comerciales: Esta fuente de financiamiento a corto plazo, consiste en los pagarés no garantizados de grandes e importantes empresas que adquieren los bancos, las compañías de seguros, los fondos de pensiones y algunas empresas industriales que desean invertir a corto plazo sus recursos temporales excedentes.

e) Financiamiento por medio de la cuentas por cobrar: Consiste en vender las cuentas por cobrar de la empresa a un factor (agente de ventas o comprador de cuentas por cobrar) conforme a un convenio negociado previamente, con el fin de conseguir recursos para invertirlos en ella.

f) Financiamiento por medio de los inventarios: Para este tipo de financiamiento, se utiliza el inventario de la empresa como garantía de un préstamo, en este caso el acreedor tiene el derecho de tomar posesión de esta garantía, en caso de que la empresa deje de cumplir.

Financiamiento a largo plazo:

a) Hipoteca: Es cuando una propiedad del deudor pasa a manos del prestamista (acreedor) a fin de garantizar el pago del préstamo.

b) Acciones: Es la participación patrimonial o de capital de un accionista, dentro de la organización a la que pertenece.

c) Bonos: Es un instrumento escrito certificado, en el cual el prestatario hace la promesa incondicional, de pagar una suma especificada y en una fecha determinada, junto con los intereses calculados a una tasa determinada y en fechas determinadas.

d) Arrendamiento Financiero: Contrato que se negocia entre el propietario de los bienes(acreedor) y la empresa (arrendatario), a la cual se le permite el uso de esos bienes durante un período determinado y mediante el pago de una renta específica, las estipulaciones pueden variar según sea la situación y las necesidades de cada una de las partes.

Términos relacionados al Financiamiento

Arrendamiento: Contrato por el que el propietario de un bien cede el uso y disfrute del mismo en la forma y el tiempo pactados, a otra persona física o jurídica cambio de una contra prestación monetaria.

Banco: Empresa comercial que realiza operaciones financieras con el dinero procedente de accionistas y clientes.

Crédito: es una operación financiera donde una persona (acreedor) presta una cantidad determinada de dinero a otra persona (deudor), en la cual, este último se compromete a devolver la cantidad solicitada en el tiempo o plazo definido según las condiciones establecida.

Dinero: Cualquier objeto generalmente aceptado como pago final por bienes o servicios.

Empresas: Unidades económicas que demandan recursos productivos de hogares y ofrecen bienes y servicios a estos y a agencias públicas.

Entidades financieras: Persona jurídica (privada o pública) cuya actividad típica consiste en la intermediación habitual entre la oferta y la demanda de recursos financieros.

Financiamiento: Acción de suministrar dinero a una persona o empresa para que desarrolle una actividad o un plan de financiamiento estatal.

Garantías: Es un negocio jurídico mediante el cual se pretende dotar de una mayor seguridad al cumplimiento de una obligación o pago de una deuda.

Interés: pagos por el uso de capital real o financiero en un lapso de tiempo, realizados por los usuarios del capital a sus dueños.

Liquidez: Representa la cualidad de los activos para ser convertidos en dinero efectivo de forma inmediata sin pérdida significativa de su valor.

Pago: Contraprestación monetaria en cancelación por el cumplimiento de una operación.

Compatible: Es la cualidad de ser compatible, de poder concurrir en buenas condiciones con algo o alguien.

Retribución: Cantidad de dinero o cosa con que se paga un trabajo. **(Prado, 2014).**

2.3.2 Transporte urbano

Transporte urbano es todo aquel transporte de personas que discurra íntegramente por suelo urbano, definido por la legislación urbanística, así como los que estén exclusivamente dedicados a comunicar entre sí núcleos urbanos diferentes situados dentro de un mismo término municipal.

Tipos de transporte público

Autobuses y microbuses, Son sistemas de transporte en superficie, bajo conducción manual y en carretera. Utilizan motores de combustión y con energía fósil, mayoritariamente gasoil. Existen diferentes tipos de vehículos –microbús, autobús pequeño, estándar y articulado– en función de la capacidad y tamaño del vehículo. No disponen de una infraestructura de soporte exclusiva sino que la comparten con otros medios de transporte. A mayor tamaño, mayor capacidad, mayor consumo energético y menor manejabilidad.

Taxis, Aunque los taxis no dejan de ser automóviles, su diferente uso permite marcar diferencias con el vehículo privado. Su accesibilidad para cualquier persona que quiera utilizarlo convierte al taxi en una alternativa al automóvil privado en el

interior de las ciudades, donde pueden resultar una buena opción en determinados trayectos mal comunicados por transporte público o para viajes que requieran de una mayor velocidad o aproximación.

Taxi colectivo, varios usuarios que comparten el mismo vehículo en trayectos comunes.

Ferrocarriles urbanos y metropolitanos, Son medios de transporte que se caracterizan por ser medios ferroviarios guiados, que disponen de una infraestructura particular, normalmente requieren de energía eléctrica y en algunos casos de diesel, y en ocasiones (como en el caso de los tranvías) pueden tener plataforma compartida. La principal diferencia entre los diferentes ferrocarriles la marca el ancho de gálibo³. Cuanto mayor es dicho ancho de gálibo mayores son los vehículos que pueden circular y por tanto mayor la capacidad, pero también son más importantes los costes de infraestructura.

III.- METODOLOGÍA

3.1 Diseño de la investigación

La investigación utilizó el diseño No experimental, transeccional, descriptivo, bibliográfico y documental.

a) No experimental: Es no experimental porque, se realiza sin manipular deliberadamente variables. Se basa fundamentalmente en la observación de fenómenos tal y como se dan en su contexto natural para analizarlos con posterioridad.

b) Transeccional: Es transeccional o transversal porque se recolectan datos en un solo momento, en un tiempo único. Su propósito es describir variables, y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado

c) Descriptivo: Este método implica la recopilación y presentación sistemática de datos para dar una idea clara de una determinada situación. En el estudio descriptivo el propósito del investigador es describir situaciones y eventos.

d) Bibliográfico: Es Cuando recurrimos a la utilización de datos secundarios, es decir, aquellos que han sido obtenidos por otros y nos llegan elaborados y procesados de acuerdo con los fines de quienes inicialmente los elaboran y manejan, por lo cual decimos que es un diseño bibliográfico.

e) **Documental:** Es aquella que se basa en la obtención y análisis de datos provenientes de materiales impresos u otros tipos de documentos.

3.2 Población y muestra:

3.2.1 Población:

La Población considerada correspondió a 10 empresas de transporte público urbano de pasajeros ubicadas en la ciudad de Piura, en el año 2016.

Criterios de inclusión:

- a) Empresas formalmente constituidas
- b) Empresas ubicadas en la ciudad de Piura
- c) Empresas con actividad en el rubro.

3.2.2 Muestra

La muestra representativa no aleatoria por conveniencia correspondió a la misma población, 10 empresas que cumplen los criterios de inclusión.

Muestra representativa

N°	Razón Social
01	CONETRANS S.A.C
02	ACCIONISTAS Y PROPIETARIOS UNIDOS S.A.C
03	TRANSPORTES EL SOL DE PIURA S.A.C
04	EMPRESA DE TRANSPORTISTAS UNIDOS SUPER STAR S.R.L
05	CONTINUADORES DE EMUTSA CALLE GARCÍA ASOCIADOS S.C.
06	EMPRESA DE TRANSPORTES ROSA DE GUADALUPE S.R.L
07	EMPRESA DE TRANSPORTES 6M BUSS S.A.A
08	CONSORCIO TRANS PIURA S.R.L
09	EMPRESA DE TRANSPORTE URBAN 3 S.A.C
10	EMPRESA A S.A.C

3.3 Técnicas e instrumentos

3.3.1 Técnica

Para el recojo de la información se utilizó la técnica de la revisión bibliográfica y documental.

3.3.2 Instrumento:

Para el recojo de la información se utilizó la entrevista, la encuesta y el cuestionario, el cual estuvo compuesto por 33 preguntas. Las respuestas estuvieron condicionadas a un SI o NO, algunas con alternativas de respuesta redactadas de manera sencilla para fácil comprensión de los encuestados.

3.4 Operacionalización de las variables

Variable Principal	Definición Conceptual	Definición Operacional: Indicadores	Escala de Medición
De los propietarios, gerentes y/o representantes legales de las Empresas	Representante Legal es la persona a quien la ley le faculta actuar en representación de una empresa, institución o entidad. (Gerencie, 2012)	Edad	Razón: De 20 – 30 años De 31 a 45 años De 46 a 60 años Mayor a 60 años
		Sexo	Nominal: Masculino Femenino
		Grado de Instrucción	Razón: Secundaria Superior técnica Superior universitaria Magister Doctor
		Profesión	Razón: Contador Administrador Ingeniero Otro Sin profesión
		Cargo que ocupa en la empresa	Razón: Gerente Administrador Representante legal Otro
		Tiempo que desempeña la actividad	Razón: De 1 a 2 años De 3 a 5 años Más de 5 años

Variable Principal	Definición Conceptual	Definición Operacional: Indicadores	Escala de Medición
Empresas de transporte urbano	El transporte público urbano permite el desplazamiento de personas de un punto a otro en el área de una ciudad y es, por tanto, parte esencial de las ciudades. (Gonzales, 2007)	Tiempo de la empresa en la actividad comercial	Razón: 1 a 5 años 6 a 10 años Más de 10 años
		Constitución legal	Nominal: Persona natural Persona jurídica
		Régimen tributario	Nominal: Régimen General Régimen Especial Nuevo RUS
		Tipo de comprobante de pago emite la empresa	Nominal: Facturas Boletas de venta Ticket de transporte Ninguno
		Número de trabajadores	Cuantitativa: De 10 a 20 De 21 a 30 De 31 a 50 Más de 50 trabajadores
		Número de trabajadores permanentes	Cuantitativa De 1 a 5 De 6 a 10 De 11 a 20 Más de 20 trabajadores
		Control contable	Nominal: No lleva ningún registro contable El propietario lleva sus cuentas personalmente Cuenta con los servicios de un contador
Tipo de Capital	Nominal: Individual Social		

		Propiedad del local comercial	Nominal: Propio Alquilado
		Tipo de autorización	Nominal: Vigencia temporal Indefinida
		¿La empresa forma parte de una asociación o gremio?	Nominal: Sí No

Variable Principal	Definición Conceptual	Definición Operacional: Indicadores	Escala de Medición
Financiamiento	Aportación económica de una entidad para poder alcanzar un importe suficiente para realizar una determinada inversión. (Definición ABC, 2007).	¿Ha solicitado financiamiento para lograr sus objetivos?	Nominal: Sí No
		¿De dónde proviene su financiamiento?	Nominal Bancos Cajas Municipales Financieras Proveedores Mercado financiero informal
		¿Qué instrumento financiero le fue otorgado?	Nominal : Línea de crédito Tarjeta de crédito Leasing vehicular Crédito hipotecario Préstamo
		¿Cuáles fueron los requisitos para la aprobación del crédito?	Nominal: Solvencia económica Solvencia moral
		¿Qué documentos acreditaron su solvencia económica?	Nominal: Flujo de Caja Extracto bancario EE.FF Inventarios
		¿Qué documentos acreditaron su solvencia moral?	Cuantitativa: Especifique:
		¿Presentó garantías para respaldar el crédito?	Nominal: Sí No

		¿Qué tipo de garantía presentó?	Nominal: Terreno Solvencia económica Aval Prendas (joyas)
		¿Cuál fue el monto otorgado para financiamiento?	Cuantitativa: Especifique:
		¿Cuál fue el plazo de devolución del crédito?	Cuantitativa: Especifique:
		¿Cuál fue la tasa de interés que gravó el crédito?	Cuantitativa: Especifique:
		¿Según su opinión qué factores limitan la obtención de financiamiento?	Nominal: Especifique:
		¿Qué desearía encontrar en las entidades financieras?	Nominal: Especifique:
		¿Considera que el financiamiento coadyuvó al cumplimiento de sus objetivos empresariales?	Nominal: Sí No
		¿Considera que el financiamiento es una herramienta importante en el mundo empresarial?	Nominal: Sí No
		¿Volvería a solicitar financiamiento para su empresa?	Nominal: Sí No Solo si es necesario

3.5 Matriz de consistencia lógica

Enunciado del Problema	Objetivo general	Objetivos específicos	Variable	Metodología
¿Cuáles son las principales características del financiamiento de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, en el año 2016?	Determinar las principales características del financiamiento de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, en el año 2016.	<p>-Describir las principales características de los propietarios, gerentes y/o representantes legales de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, en el año 2016.</p> <p>- Describir las principales características de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, en el año 2016.</p> <p>- Describir las principales características del financiamiento de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, en el año 2016.</p>	Financiamiento	<p>Diseño: No experimental transeccional descriptivo, bibliográfico y documental.</p> <p>Técnica. Revisión bibliográfica y documental.</p> <p>Instrumento: Encuesta y cuestionario,</p>

3.6 Plan de análisis

Los datos recolectados en la investigación se analizaron haciendo uso de la estadística descriptiva. Para la tabulación y gráfica de los resultados se utilizó los programas de Word y Excel.

3.7 Principios Éticos

Respeto por las personas

Se basa en reconocer la capacidad de las personas para tomar sus propias decisiones, es decir, su autonomía. A partir de su autonomía protegen su dignidad y su libertad. El respeto por las personas que participan en la investigación (mejor “participantes” que “sujetos”, puesto esta segunda denominación supone un desequilibrio) se expresa a través del proceso de consentimiento informado, que se detalla más adelante.

Es importante tener una atención especial a los grupos vulnerables, como pobres, niños, marginados, prisioneros. Estos grupos pueden tomar decisiones empujados por su situación precaria o sus dificultades para salvaguardar su propia dignidad o libertad.

Beneficencia

La beneficencia hace que el investigador sea responsable del bienestar físico, mental y social del encuestado. De hecho, la principal responsabilidad del investigador es la protección del participante. Esta protección es más importante que la búsqueda de nuevo conocimiento o que el interés personal, profesional o científico de la investigación. Implica no hacer daño o reducir los riesgos al mínimo, por lo que también se le conoce como principio de no maleficencia.

Justicia

El principio de justicia prohíbe exponer a riesgos a un grupo para beneficiar a otro, pues hay que distribuir de forma equitativa riesgos y beneficios. Así, por ejemplo, cuando la investigación se sufraga con fondos públicos, los beneficios de conocimiento o tecnológicos que se deriven deben estar a disposición de toda la población y no sólo de los grupos privilegiados que puedan permitirse costear el acceso a esos beneficios. **(Ramírez, 2015).**

IV. RESULTADOS

4.1 Resultados

4.1.1 Respecto al objetivo específico 1

Describir las principales características de los propietarios, gerentes y/o representantes legales de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, en el año 2016.

TABLA 1

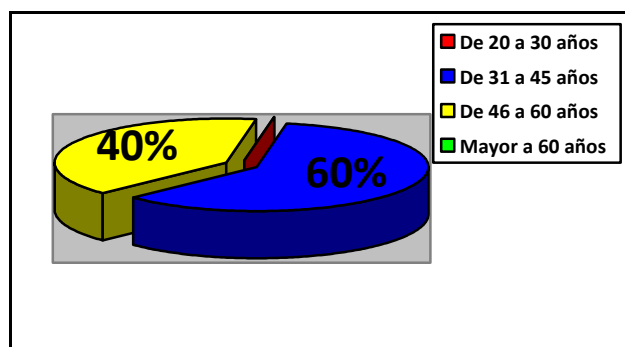
1. Edad de los propietarios, gerentes y/o representantes legales.

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
De 20 – 30 años	0	0%
De 31 a 45 años	6	60%
De 46 a 60 años	4	40%
Mayor a 60 años	0	0%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 60% de los propietarios y/o representantes legales de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, tienen entre 31 a 45 años y el 40% restante entre 46 a 60 años.

GRÁFICO 1



Distribución porcentual de la edad de los encuestados
Fuente: Tabla 1

TABLA 2

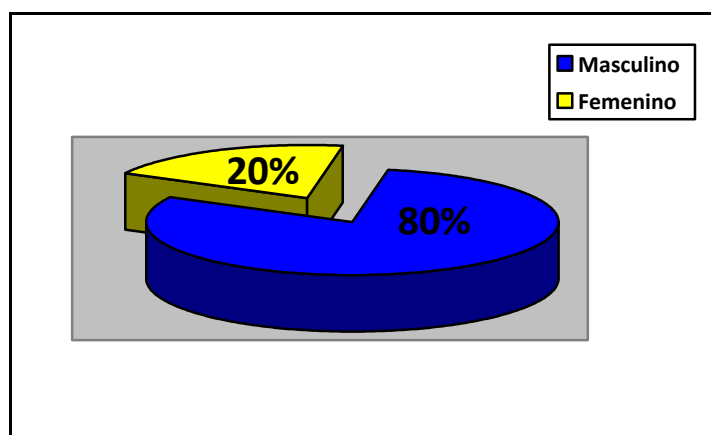
2. Sexo de los propietarios, gerentes y/o representantes legales.

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Masculino	8	80%
Femenino	2	20%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 80% de los propietarios y/o representantes legales de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, son de sexo masculino y el 20% restante son de sexo femenino.

GRÁFICO 2



Distribución porcentual del Sexo de los encuestados.

Fuente: Tabla 2.

TABLA 3

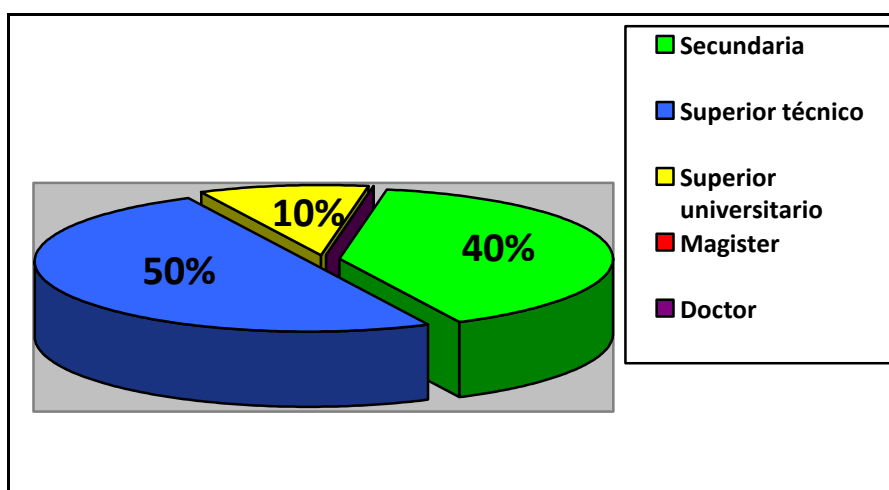
3. Grado de Instrucción de los propietarios, gerentes y/o representantes legales.

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Secundaria	4	40%
Superior técnica	5	50%
Superior universitaria	1	10%
Magister	0	0%
Doctor	0	0%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 50% de los propietarios y/o representantes legales de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, tienen grado de instrucción superior técnica, el 40% grado de instrucción secundaria y el 10% restante tiene grado de instrucción superior universitaria.

GRÁFICO 3



Distribución porcentual del grado de instrucción de los encuestados.

Fuente: Tabla 3

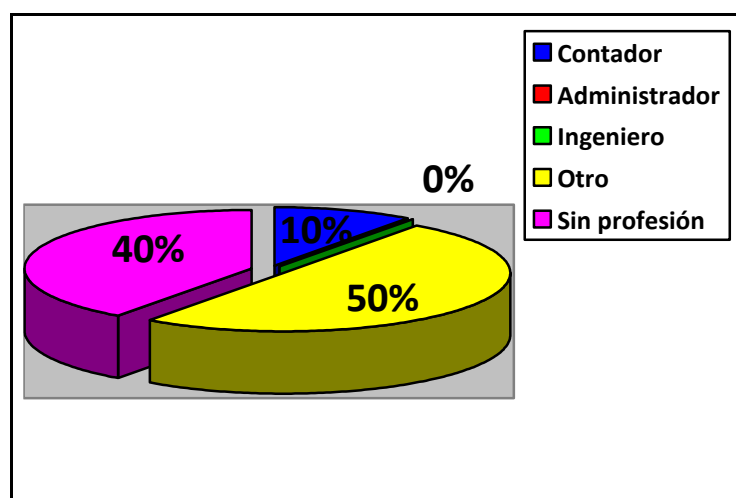
TABLA 4
4. Profesión de los propietarios, gerentes y/o representantes legales.

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Contador	1	10%
Administrador	0	0%
Ingeniero	0	0%
Otro	5	50%
Sin profesión	4	40%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 50% de los propietarios y/o representantes legales de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, tienen profesiones diferentes a las indicadas en la tabla; el 40% no tienen profesión; el 10% se desempeñan como contadores.

GRÁFICO 4



Distribución porcentual de la profesión de los encuestados.

Fuente: Tabla 4

TABLA 5

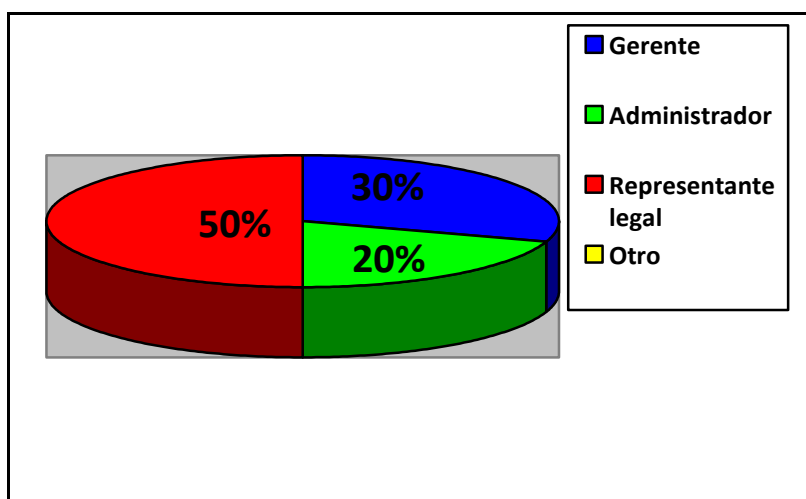
5. Cargo que ocupa en la empresa

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Gerente	3	30%
Administrador	2	20%
Representante legal	5	50%
Otro	0	0%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 50% de los entrevistados afirman ser los representantes legales de la empresa; el 30% dicen ser los gerentes; otro 20% dice ser administradores en la empresa.

GRÁFICO 5



Distribución porcentual del cargo que ocupan los encuestados en la empresa.

Fuente: Tabla 5

TABLA 6

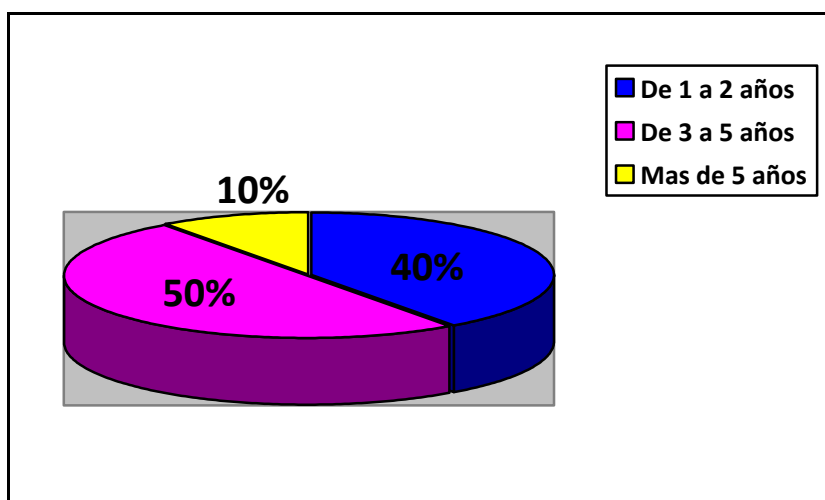
6. Tiempo en el cargo / actividad

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
De 1 a 2 años	4	40%
De 3 a 5 años	5	50%
Más de 5 años	1	10%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 50% de los propietarios y/o representantes legales de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura tienen entre 3 a 5 años en la actividad; el 40% tiene entre 1 a 2 años en la actividad y el 10% tiene más de 5 años en la actividad.

GRÁFICO 6



Distribución porcentual del tiempo en el cargo que ocupan los encuestados en la empresa.

Fuente: Tabla 6

4.1.2 Respecto al objetivo específico 2

Describir las principales características de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, en el año 2016.

TABLA 7

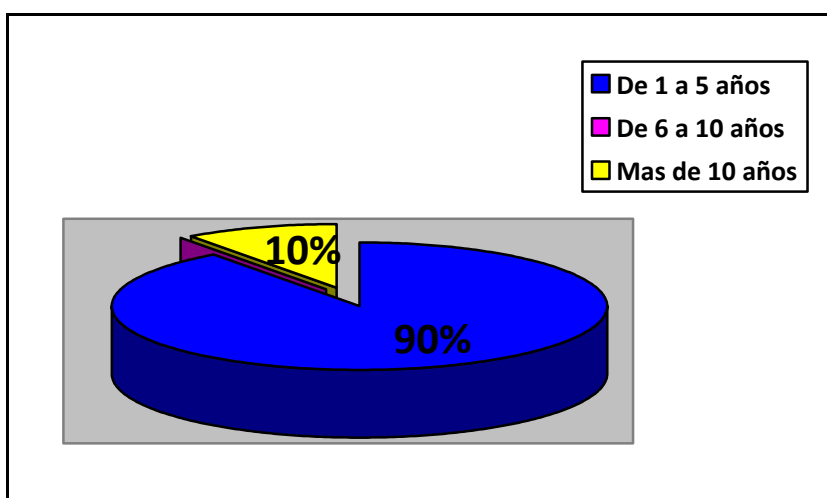
7. Tiempo de la empresa en la actividad de Transporte

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
1 a 5 años	9	90%
6 a 10 años	0	0%
Más de 10 años	1	10%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 90% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura tienen entre 1 a 5 años en la actividad; el 10% tiene más de 10 años en la actividad.

GRÁFICO 7



Distribución porcentual del tiempo de la empresa en actividad de transporte.

Fuente: Tabla 7

TABLA 8

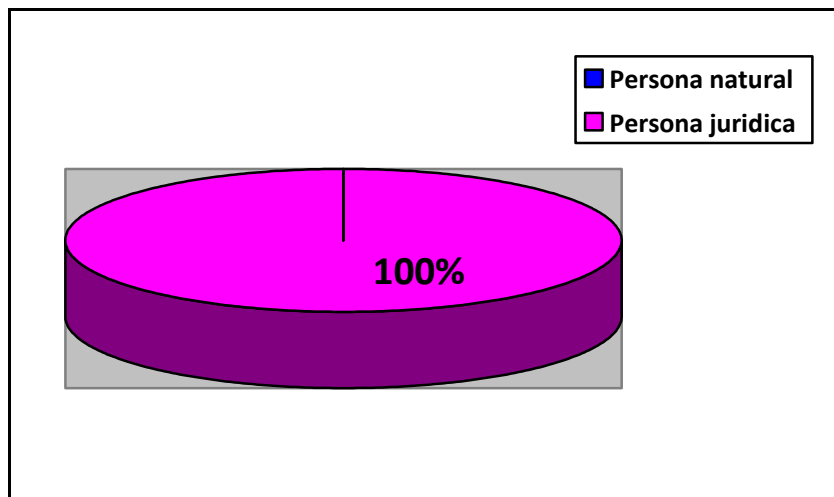
8. Constitución legal de la empresa

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Persona natural	0	0%
Persona jurídica	10	100%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 100% corresponde a personas jurídicas.

GRÁFICO 8



Distribución porcentual de la constitución legal de la empresa.

Fuente: Tabla 8

TABLA 9

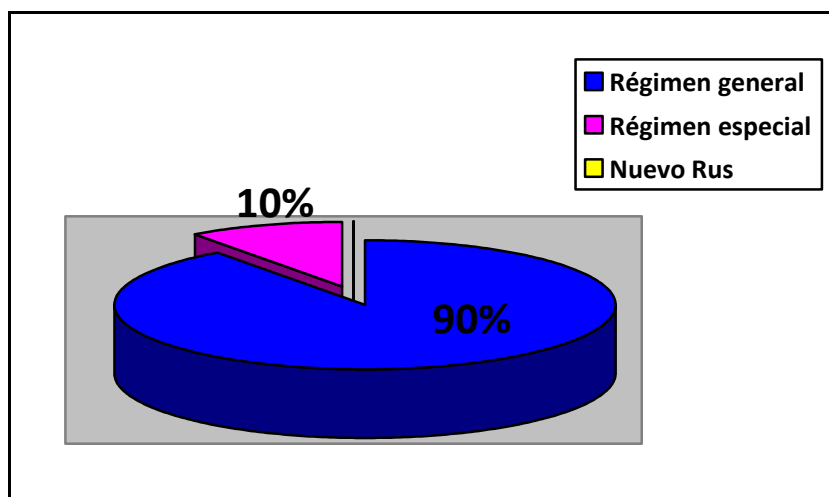
9. Régimen tributario de la empresa

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Régimen General	9	90%
Régimen Especial	1	10%
Nuevo RUS	0	0%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 90% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura se encuentran en el régimen general y el 10% en el régimen especial.

GRÁFICO 9



Distribución porcentual del Régimen Tributario de la empresa
Fuente: Tabla 9

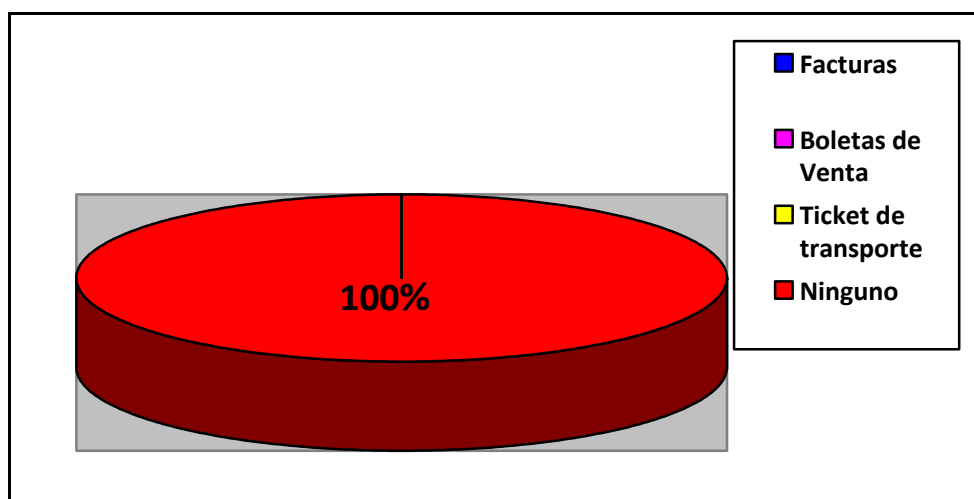
TABLA 10
10. Tipo de comprobante de pago emite la empresa

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Facturas	0	0%
Boletas de venta	0	0%
Ticket de transporte	0	0%
Ninguno	10	100%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 100% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura no emiten ningún tipo de comprobante de pago al público, pero están autorizados por SUNAT para emitir comprobantes de pago.

GRÁFICO 10



Distribución porcentual del tipo de comprobante de pago que emite la empresa.

Fuente: Tabla 10

TABLA 11

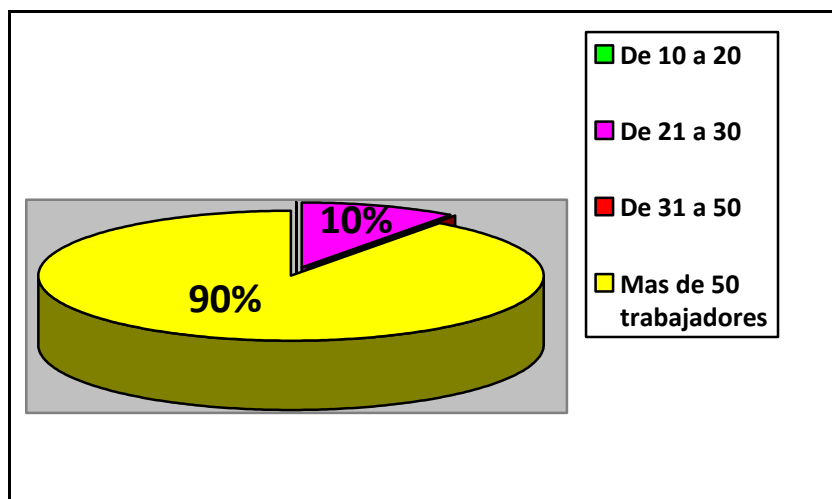
11. Número de trabajadores

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
De 10 a 20	0	0%
De 21 a 30	1	10%
De 31 a 50	0	0%
Más de 50 trabajadores	9	90%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 90% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura tienen más de 50 trabajadores y el 10% tiene entre 21 a 30 trabajadores.

GRÁFICO 11



Distribución porcentual del número de trabajadores de la empresa

Fuente: Tabla 11

TABLA 12

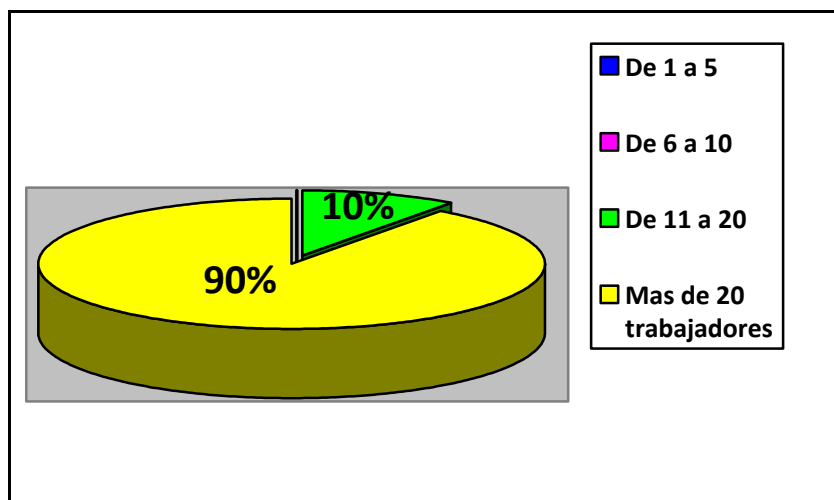
12. Número de trabajadores permanentes

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
De 1 a 5	0	0%
De 6 a 10	0	0%
De 11 a 20	1	10%
Más de 20 trabajadores	9	90%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 90% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura tienen más de 20 trabajadores permanentes; el 10% tiene de 11 a 20 trabajadores permanentes.

GRÁFICO 12



Distribución porcentual del número de trabajadores permanentes de la empresa.

Fuente: Tabla 12

TABLA 13

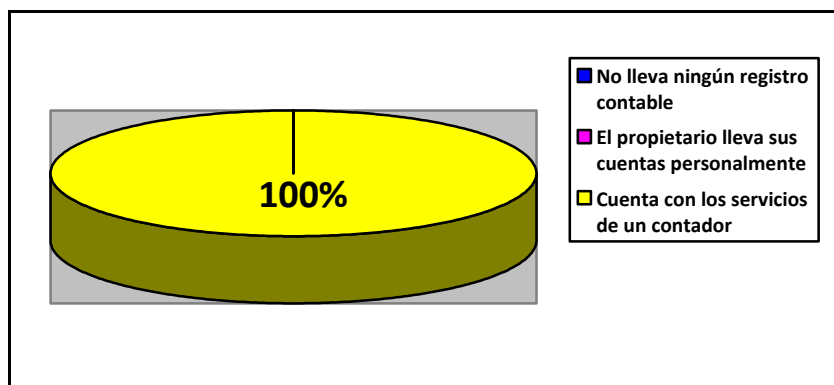
13. Control contable

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
No lleva ningún registro contable	0	0%
El propietario lleva sus cuentas personalmente	0	0%
Cuenta con los servicios de un contador	10	100%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 100% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, cuenta con los servicios de un contador, quien es el responsable del control contable.

GRÁFICO 13



Distribución porcentual del control contable de la empresa.

Fuente: Tabla 13

TABLA 14

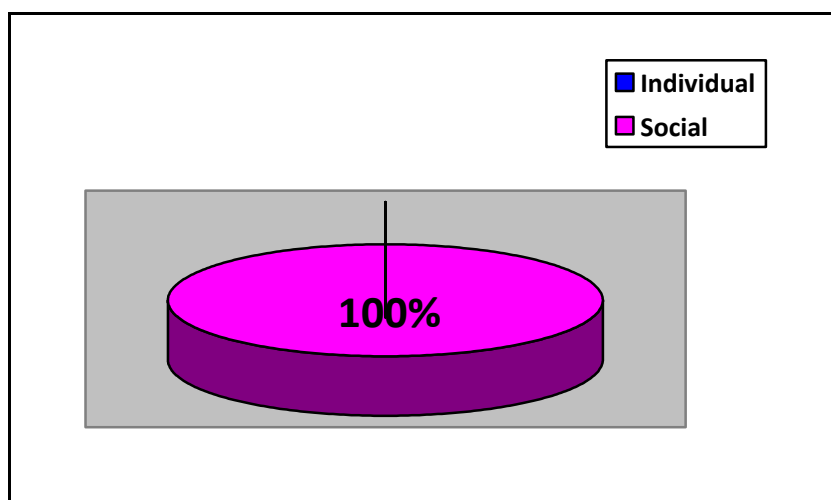
14. Tipo de Capital

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Individual	0	0%
Social	10	100%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 100% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura tienen capital del tipo social.

GRÁFICO 14



Distribución porcentual del tipo de capital de la empresa.
Fuente: Tabla 14

TABLA 15

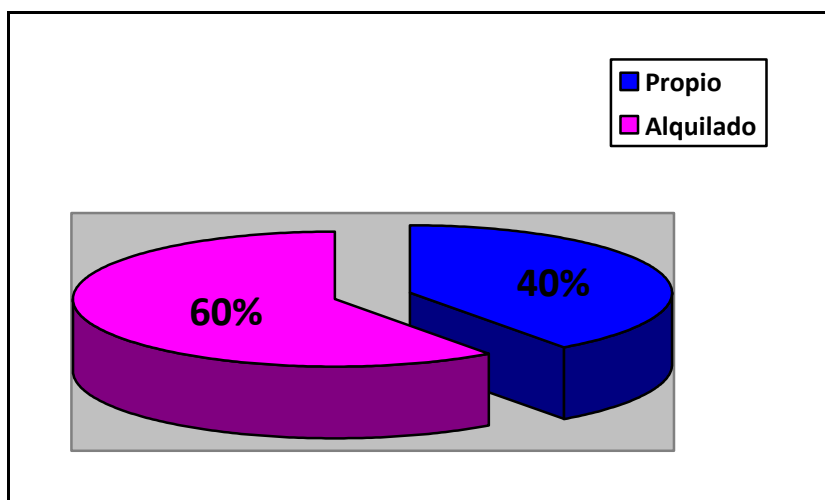
15. Propiedad del local de funcionamiento

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Propio	4	40%
Alquilado	6	60%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 60% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura tienen local de funcionamiento alquilado y el 40% restante local propio.

GRÁFICO 15



Distribución porcentual de la propiedad del local de funcionamiento de la empresa
Fuente: Tabla 15

TABLA 16

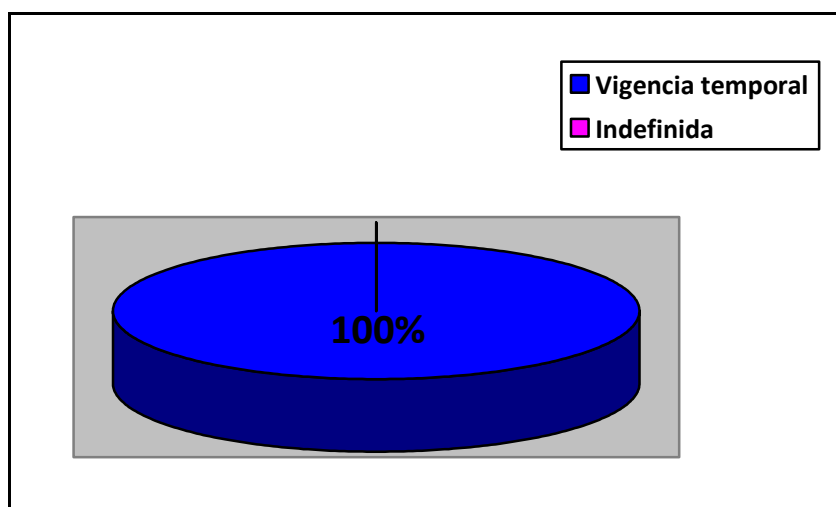
16. Tipo de autorización

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Vigencia temporal	10	100%
Indefinida	0	0%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 100% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura cuentan con autorización de vigencia temporal.

GRÁFICO 16



Distribución porcentual del tipo de licencia de la empresa

Fuente: Tabla 16

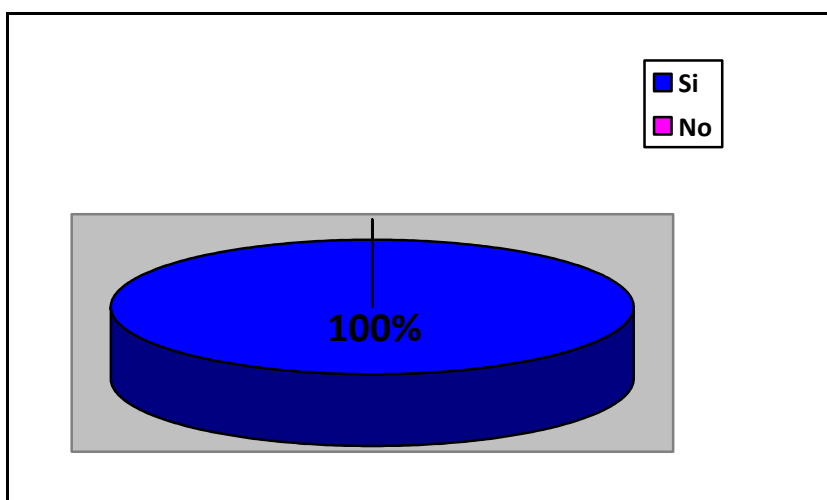
TABLA 17
17. ¿La empresa forma parte de una asociación o gremio?

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Si	10	100%
No	0	0%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 100% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura forman parte de una asociación o gremio.

GRÁFICO 17



Distribución porcentual de la empresa si forma parte de una asociación o gremio
 Fuente: Tabla 17

4.1.3 Respecto al objetivo específico 3

Describir las principales características del financiamiento de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, en el año 2016.

TABLA 18

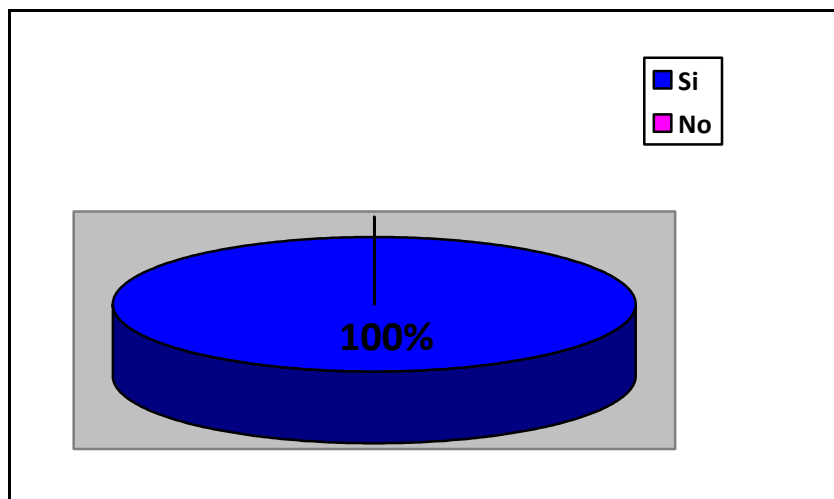
18. ¿Ha solicitado financiamiento para lograr objetivos empresariales?

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Si	10	100%
No	0	0%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 100% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura ha solicitado financiamiento para lograr sus objetivos empresariales.

GRÁFICO 18



Distribución porcentual del financiamiento de la empresa
Fuente: Tabla 18

TABLA 19

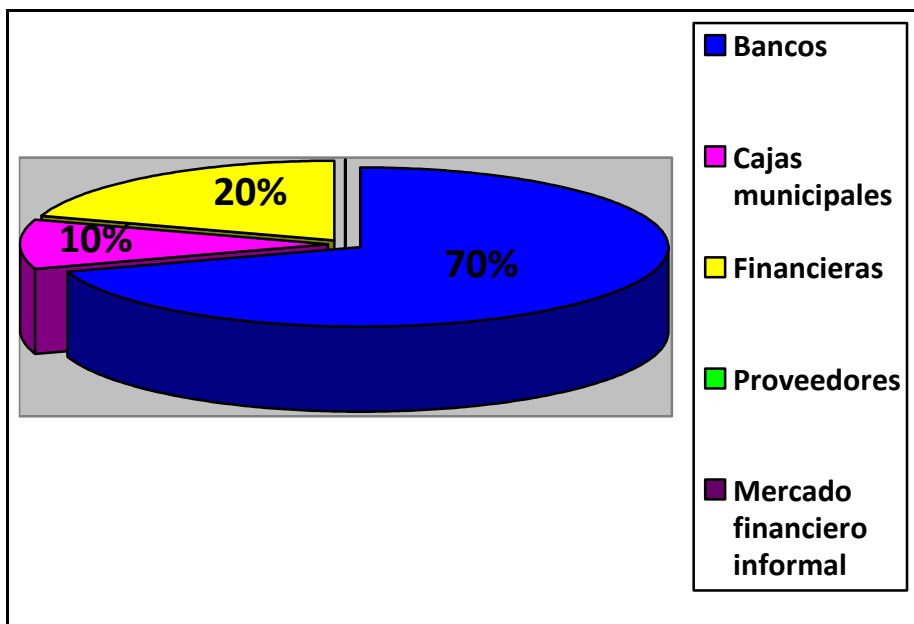
19. ¿De dónde proviene su financiamiento?

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Bancos	7	70%
Cajas Municipales	1	10%
Financieras	2	20%
Proveedores		
Mercado financiero informal		
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 70% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, adquirió el financiamiento de bancos, el 20% de financieras y un 10% de cajas Municipales.

GRÁFICO 19



Distribución porcentual de donde proviene su financiamiento para su empresa
Fuente: Tabla 19

TABLA 20

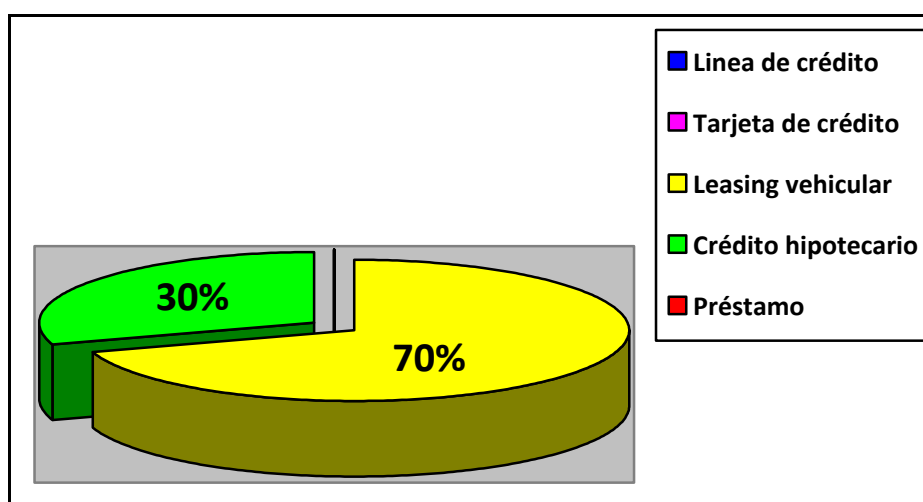
20. ¿Qué instrumento financiero le fue otorgado?

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Línea de crédito	0	0%
Tarjeta de crédito	0	0%
Leasing Vehicular	7	70%
Crédito hipotecario	3	30%
Préstamo	0	0%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 70% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura le fue otorgado leasing vehicular y el 30% un crédito hipotecario.

GRÁFICO 20



Distribución porcentual del instrumento de financiamiento que le fue otorgado a la empresa

Fuente: Tabla 20

TABLA 21

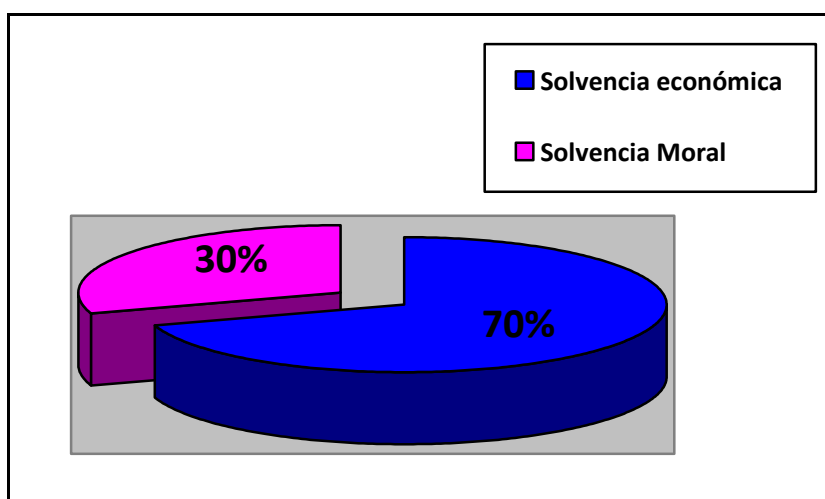
21. ¿Cuáles fueron los requisitos para la aprobación del crédito?

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Solvencia económica	7	70%
Solvencia moral	3	30%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 70% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura afirman que le solicitaron solvencia económica y un 30% solvencia moral.

GRÁFICO 21



Distribución porcentual de los requisitos para la aprobación del crédito.

Fuente: Tabla 21

TABLA 22

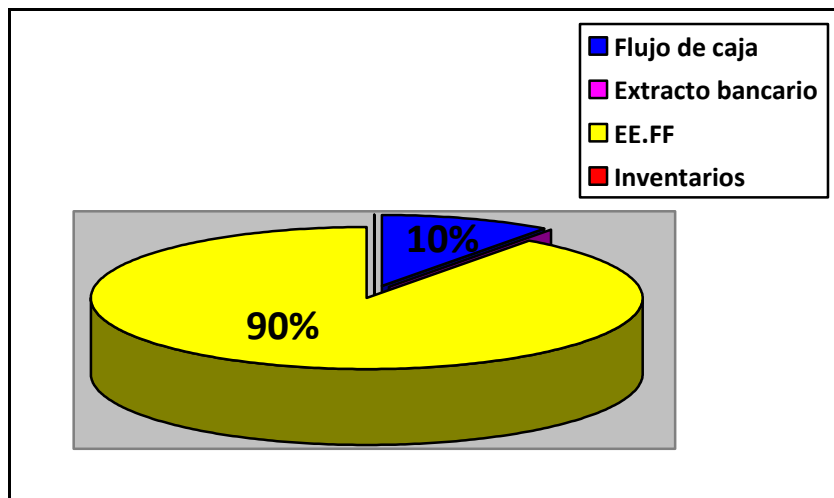
22. ¿Qué documentos acreditaron su solvencia económica?

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Flujo de Caja	1	10%
Extracto bancario		
EE.FF	9	90%
Inventarios		
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 90% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura acreditaron su solvencia económica con los EE.FF y el 10% con flujo de caja.

GRÁFICO 22



Distribución porcentual de documentos que acreditaron su solvencia económica de la empresa

Fuente: Tabla 22

TABLA 23

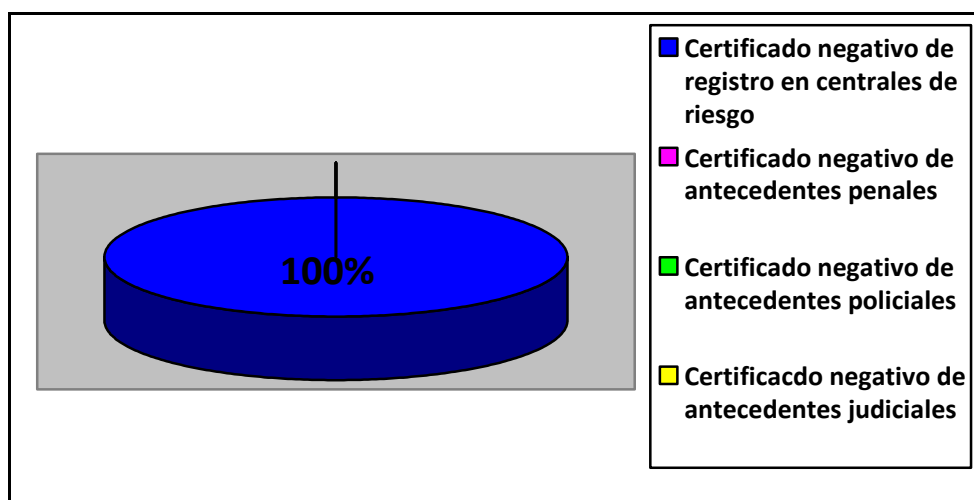
23. ¿Qué documentos acreditaron su solvencia moral?

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Certificado negativo de registro en centrales de riesgo	10	100%
Certificado negativo de antecedentes penales		
Certificado negativo de antecedentes policiales		
Certificado negativo de antecedentes judiciales		
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 100% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, acreditaron certificado negativo de registro en centrales de riesgo para acreditar su solvencia moral.

GRÁFICO 23



Distribución porcentual de documentos que acreditaron su solvencia moral.

Fuente: Tabla 23

TABLA 24

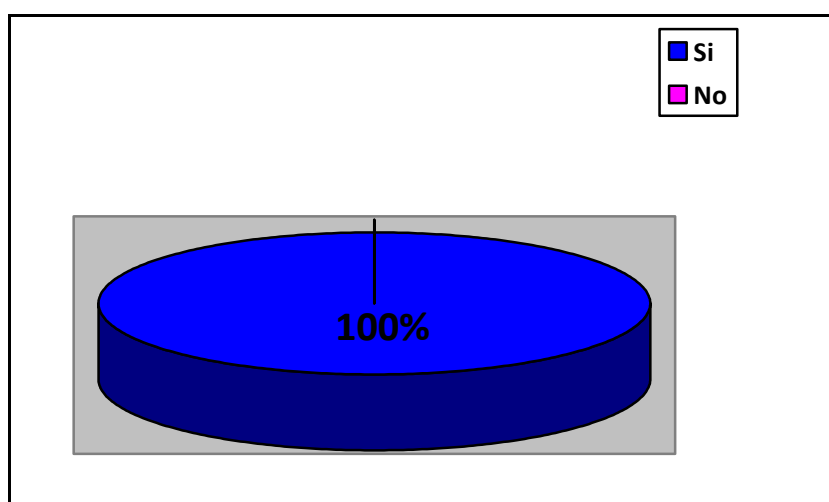
24. ¿Presentó garantías para respaldar el crédito?

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Si	10	100%
No	0	0%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 100% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura necesitaron presentar garantías para respaldar el crédito solicitado.

GRÁFICO 24



Distribución porcentual de garantías para respaldar su crédito.

Fuente: Tabla 24

TABLA 25

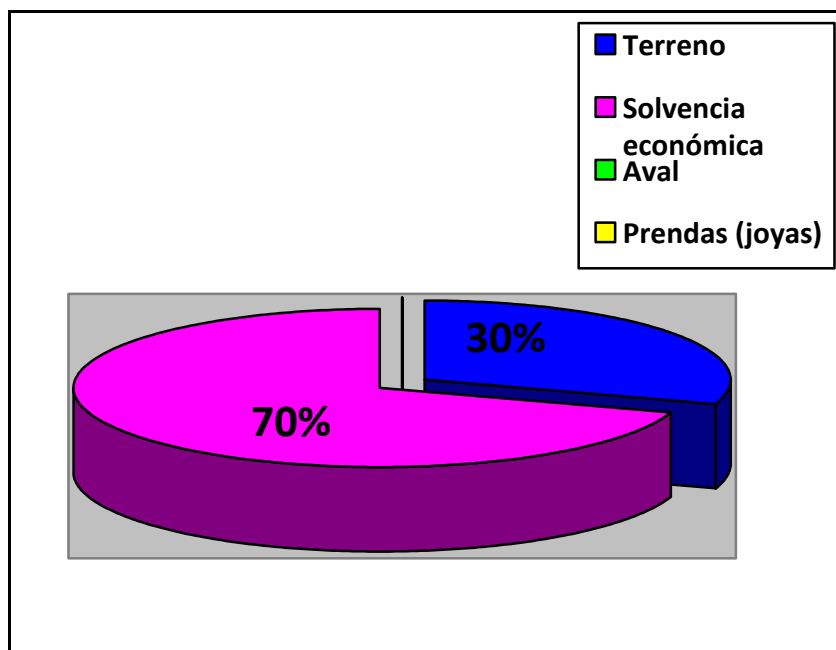
25. ¿Qué tipo de garantía presentó?

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Terreno	3	30%
Solvencia económica	7	70%
Aval		
Prendas (joyas)		
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 70% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura presento solvencia económica como garantía para respaldar su crédito y el 30% presento terreno como garantía para su préstamo.

GRÁFICO 25



Distribución porcentual del tipo de garantías que presento para el préstamo.

Fuente: Tabla 25

TABLA 26

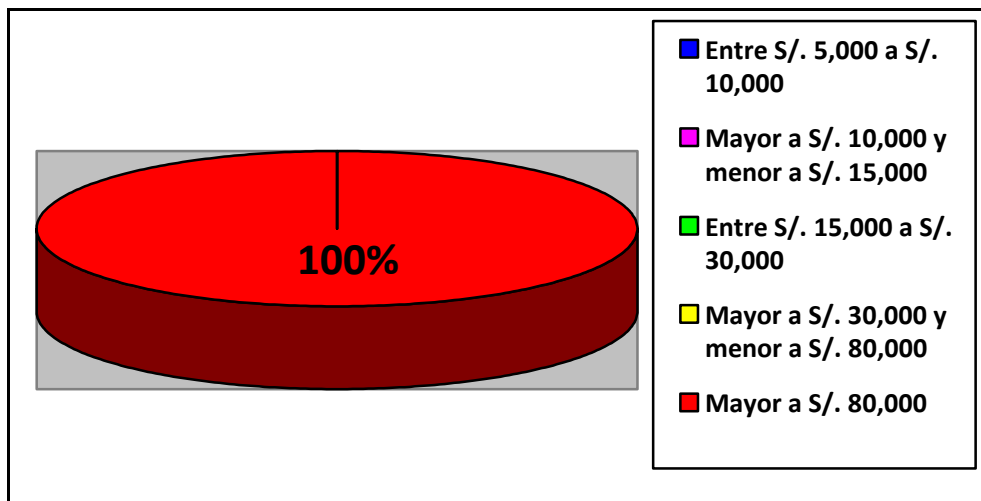
26. ¿Cuál fue el monto otorgado para financiamiento?

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Entre S/. 5,000 a S/. 10,000	0	0%
Mayor a S/. 10,000 y menor a S/. 15,000	0	0%
Entre S/. 15,000 a S/. 30,000	0	0%
Mayor a S/. 30,000 y menor a S/. 80,000	0	0%
Mayor a S/. 80,000	10	100%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 100% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura afirma que el monto otorgado para su financiamiento fue mayor a S/. 80,000 soles.

GRÁFICO 26



Distribución porcentual del monto otorgado para su funcionamiento.

Fuente: Tabla 26

TABLA 27

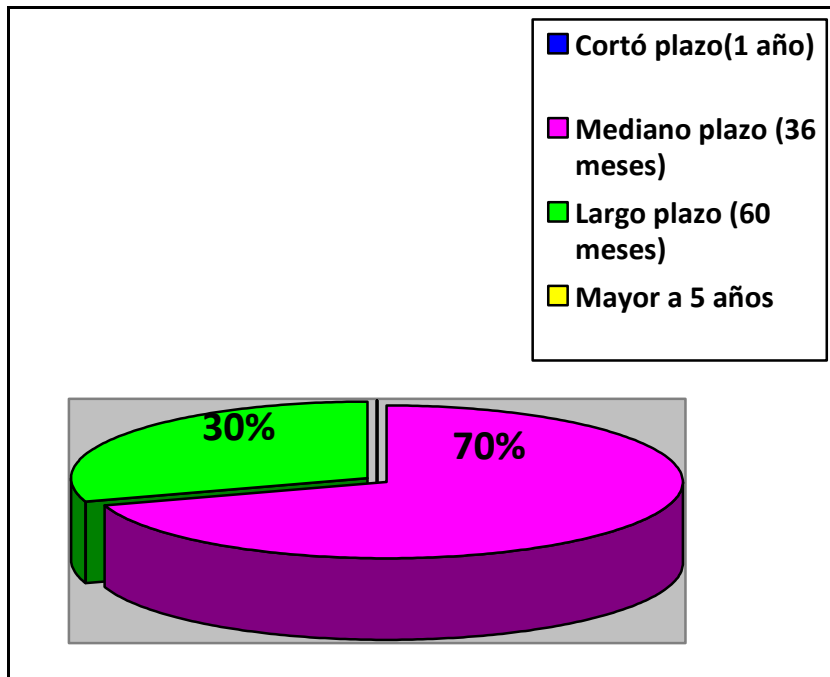
27. ¿Cuál fue el plazo de devolución del crédito?

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Corto plazo (1 año)	0	0%
Mediano plazo (36 meses)	7	70%
Largo plazo (60 meses)	3	30%
Mayor a 5 años	0	0%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 70% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura obtuvo el crédito a mediano plazo (36 meses), el 30% a largo plazo (60) meses.

GRÁFICO 27



Distribución porcentual del plazo de devolución del crédito.

Fuente: Tabla 27

TABLA 28

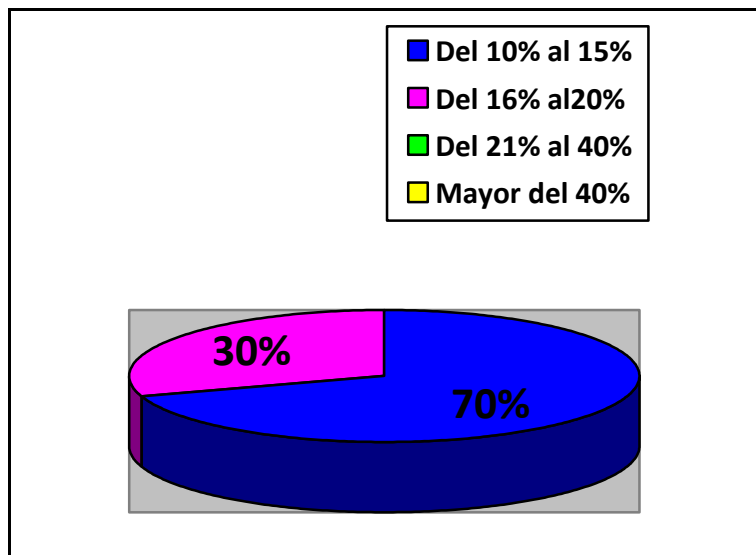
28. ¿Cuál fue la tasa de interés que gravó el crédito?

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Del 10% al 15%	7	70%
Del 16% al 20%	3	30%
Del 21% al 40%	0	0%
Más del 40%	0	0%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 70% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura obtuvo el crédito a una tasa del 10% al 15% y un 30% del 16% al 20%.

GRÁFICO 28



Distribución porcentual de la tasa de interés que gravó el crédito.

Fuente: Tabla 28

TABLA 29

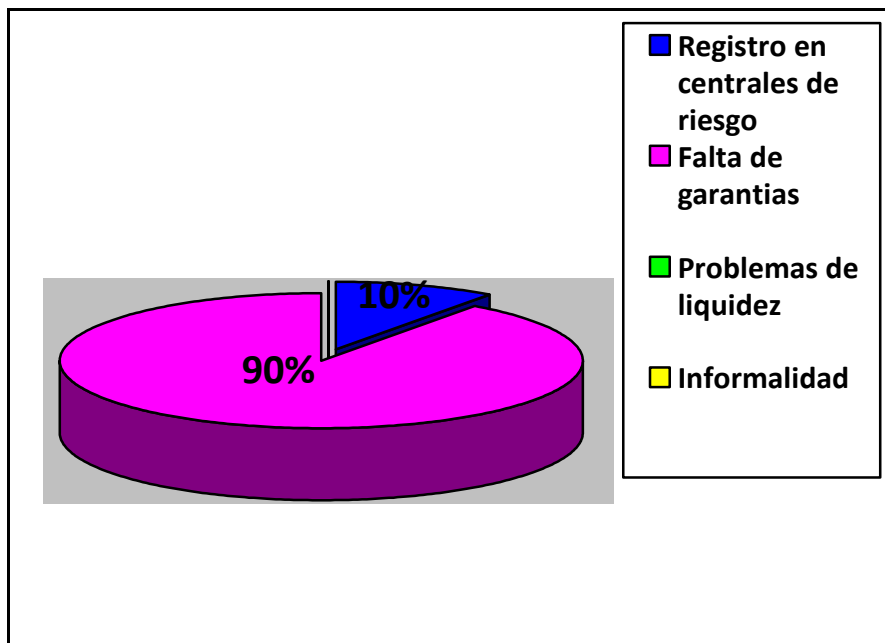
29. ¿Según su opinión qué factores limitan la obtención de financiamiento?

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Registro en centrales de riesgo	1	10%
Falta de garantías	9	90%
Problemas de liquidez		
Informalidad		
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 90% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura opinan que la falta de garantías limitan la obtención de financiamiento y el 10% por registro en centrales de riesgo.

GRÁFICO 29



Distribución porcentual de los factores que limitan la obtención de financiamiento

Fuente: Tabla 25

TABLA 30

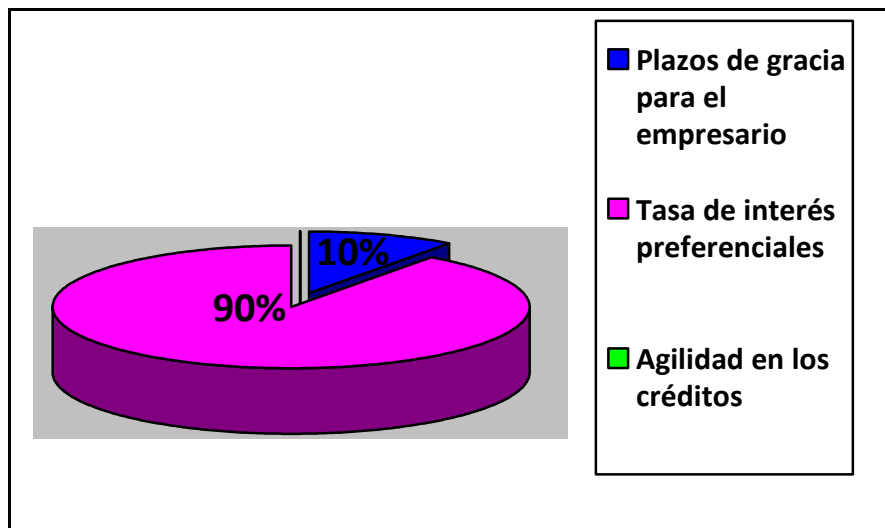
30. ¿Qué desearía encontrar en las entidades financieras?

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Plazos de gracia para el empresario	1	10%
Tasa de interés preferenciales	9	90
Agilidad en los créditos	0	0%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 90% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura desearían encontrar en la entidades financieras tasa de interés preferenciales y un 10% plazos de gracia para el empresario.

GRÁFICO 30



Distribución porcentual de lo que desearía encontrar en las entidades financieras los encuestados.

Fuente: Tabla 30

TABLA 31

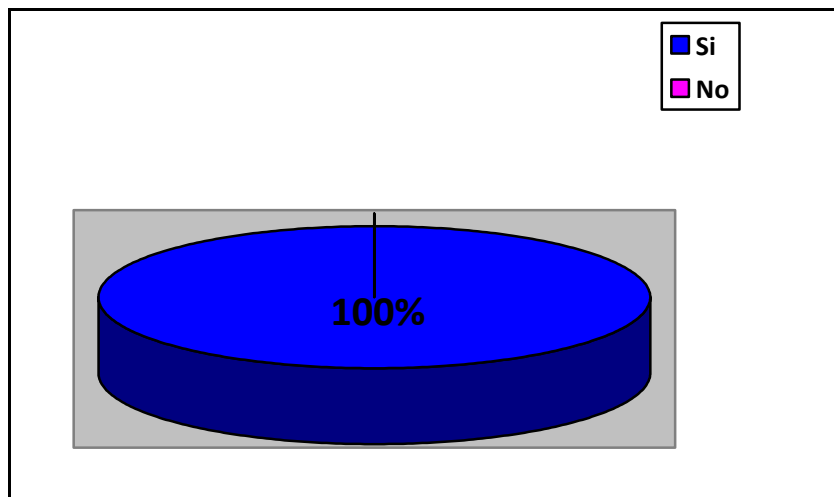
31. ¿Considera que el financiamiento coadyuvó al cumplimiento de sus objetivos empresariales?

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Si	10	100%
No	0	0%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 100% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura considera que si, el financiamiento coadyuvó al cumplimiento de sus objetivos empresariales.

GRÁFICO 31



Distribución porcentual de si considera que el financiamiento coadyuvó al cumplimiento de sus objetivos empresariales.

Fuente: Tabla 31

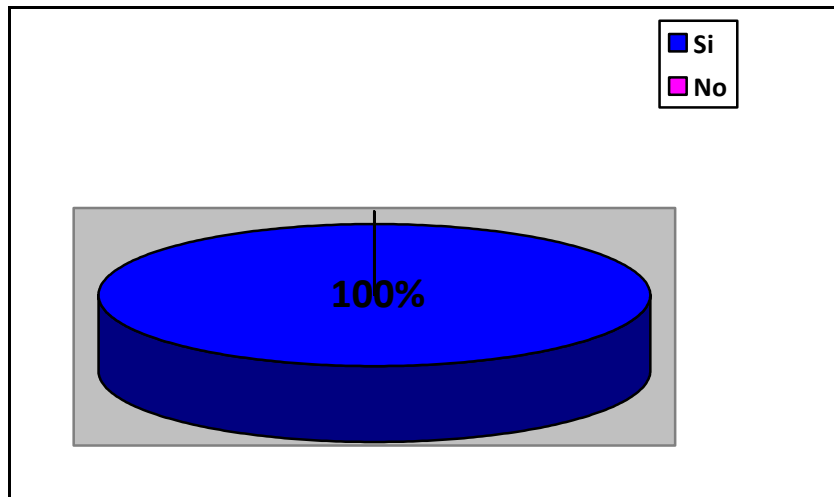
TABLA 32
32. ¿Considera que el financiamiento es una herramienta importante en el mundo empresarial?

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Si	10	100%
No	0	0%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 100% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura considera que el financiamiento es una herramienta importante en el mundo empresarial.

GRÁFICO 32



Distribución porcentual de si el financiamiento es una herramienta importante en el mundo empresarial.

Fuente: Tabla 32

TABLA 33

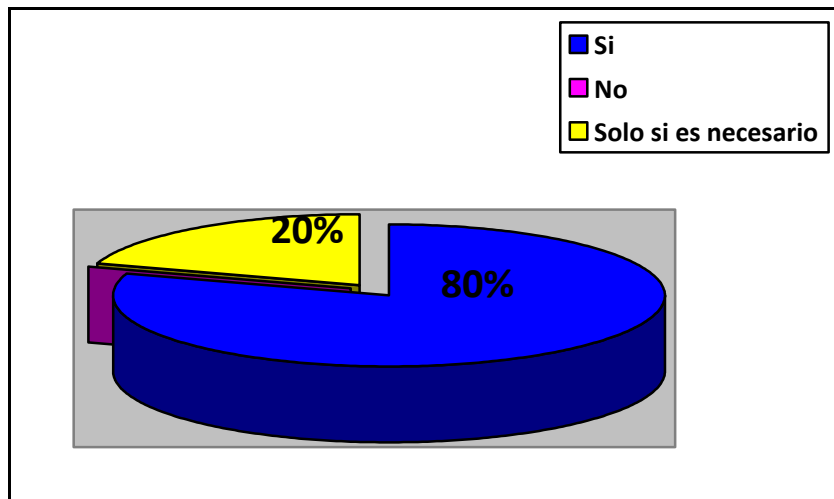
33. ¿Volvería a solicitar financiamiento para su empresa?

Alternativas	Frec. Relat.	Frec. Abs.
Si	8	80%
No		
Solo si es necesario	2	20%
Total	10	100%

Fuente: Elaboración propia, en base a cuestionario aplicado.

Según los resultados tabulados: El 80% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura volvería a solicitar financiamiento para su empresa y un 20 % considera que solicitaría financiamiento solo si es necesario.

GRÁFICO 33



Distribución porcentual de si Volvería a solicitar financiamiento para su empresa.

Fuente: Tabla 33

4.2 Análisis de los Resultados

4.2.1 Respecto al Objetivo específico 1

Describir las principales características de los propietarios, gerentes y/o representantes legales de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, en el año 2016.

1.- De las empresas encuestadas se establece que el 60% de los propietarios, gerentes y/o representantes legales son personas adultas ya que sus edades oscilan entre 31 a 45 años, el 80% de los encuestados, son de sexo masculino y el 20% restante son de sexo femenino demostrando que hoy en día el sexo femenino está incursionando en un campo que era visto solo para varones.

2.- El 50% de los encuestados tienen grado de instrucción superior técnica, los propietarios, gerentes y/o representantes legales de las empresas tienen profesiones diferentes a las indicadas en la tabla (4); lo cual demuestra que para ser empresario no necesariamente necesitas tener un título universitario.

3.- El 50% de los entrevistados afirman ser los representantes legales de la empresa; tienen entre 3 a 5 años en la actividad tiempo que coincide con la reforma de transporte público en la ciudad de Piura.

4.2.2 Respecto al Objetivo específico 2

Describir las principales características de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, en el año 2016.

1.- El 90% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura tienen entre 1 a 5 años en la actividad; coincidiendo con la reforma de transporte (Adjudicación de rutas). El 100% de las empresas corresponde su constitución legal a personas jurídicas, el 90% de las empresas se encuentran en el régimen general y el 10% en el régimen especial.

2.- El 100% de las empresas de transporte público urbano no emiten ningún tipo de comprobante de pago al público. Debido al que el costo del pasaje no supera el mínimo exigido por la SUNAT. (S/. 5.00)

3.- El 90% de las empresas de transporte público urbano tienen más de 50 trabajadores y más de 20 trabajadores son permanentes

4.- El 100% de las empresas cuentan con los servicios de un contador, quien es el responsable del control contable, tienen capital del tipo social. Debido a que fue un requisito que estuvo plasmado en las bases de la licitación.

5.- El 60% de las empresas tienen local de funcionamiento alquilado y el 100% de las empresas cuentan con autorización de vigencia temporal por 10 años.

4.2.3 Respecto al objetivo específico 3

Describir las principales características del financiamiento de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, en el año 2016.

1.- El 100% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura ha solicitado financiamiento para lograr sus objetivos empresariales, el 70% de las empresas adquirió el financiamiento de bancos a través del leasing vehicular y el 30% con crédito hipotecario, el 70% de las empresas afirman que le solicitaron solvencia económica y un 30 % solvencia moral.

2.- El 90% de las empresas acreditaron su solvencia económica con los EE.FF y el 10% con flujo de caja; el 100% de las empresas acreditaron certificado negativo de registro en centrales de riesgo para acreditar su solvencia moral para respaldar el crédito solicitado.

3.- El 70% de las empresas de transporte público urbano presento solvencia económica como garantía para respaldar su crédito y el 30% presento terreno como garantía para su préstamo.

4.- El 100% de las empresas afirma que el monto otorgado para su financiamiento fue mayor a S/. 80,000 soles, el 70% de las empresas de transporte público obtuvo el crédito a mediano plazo (36 meses) a una tasa del 10% al 15%.

5.- El 90% de las empresas opinan que la falta de garantías limita la obtención de financiamiento y desearían encontrar en la entidades financieras tasa de interés preferenciales.

6.- El 100% de las empresas considera que si, el financiamiento coadyuvó al cumplimiento de sus objetivos empresariales siendo una herramienta importante en el mundo empresarial y el 80% de las empresas volvería a solicitar financiamiento para su empresa y un 20 % considera que solicitaría financiamiento solo si es necesario.

V. CONCLUSIONES

5.1 Respecto al Objetivo específico 1

Describir las principales características de los propietarios, gerentes y/o representantes legales de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, en el año 2016.

1.- El 60% de los propietarios, gerentes y/o representantes legales de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, tienen entre 31 a 45 años y el 40% restante de 46 a 60 años; el 80% son de sexo masculino y el 20% de sexo femenino demostrando que hoy en día el sexo femenino está incursionando en un campo que era visto solo para varones.

2.- El 50% de los encuestados tienen grado de instrucción superior técnica (electricistas, mecánicos y técnicos en computación), el 40% secundaria y el 10% restando superior universitaria (contador).

3.- El 50% de los encuestados son los representantes legales de las empresas, el 30% gerentes y 20% administradores de las empresas; el 50% de los encuestados tienen entre 3 a 5 años en el cargo, el 40% de los encuestados de 1 a 2 años en el cargo y el 10% restante tienen más de 5 años en el cargo.

5.2 Respecto al Objetivo específico 2

Describir las principales características de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, en el año 2016.

1.- El 90% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura tienen entre 1 a 5 años en la actividad, el 10% restante más de 10 años en actividad; el 100% de las empresas corresponde su constitución legal a personas jurídicas; el 90% se encuentran en el régimen general y el 10% en el especial.

2.- El 90% de las empresas tienen más de 50 trabajadores, de los cuales más de 20 trabajadores son permanentes, el 10% restante de 21 a 30 trabajadores siendo de 10 a 20 trabajadores permanentes.

3.- El 100% de las empresas cuentan con los servicios de un contador, quien es el responsable del control contable; el 100% de las empresas tienen capital del tipo social; el 60% de las empresas tienen local de funcionamiento alquilado y el 40% propio.

4.- El 100% cuentan con autorización de vigencia temporal por 10 años como lo establece el reglamento nacional de administración de transportes (Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre).

5.3 Respecto al Objetivo específico 3

Describir las principales características del financiamiento de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, en el año 2016.

1.- El 100% de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura ha solicitado financiamiento para renovar toda su flota, por la reforma del transporte público urbano de la ciudad de Piura.

2.- El 70% de empresas adquirió el financiamiento de bancos (Scotiabank y BBVA continental), el 20% de financieras (EDYFICAR) y el 10% restante lo adquirió de Cajas municipales (Caja Sullana). La fuente de financiamiento del 70% de empresas fue a través de leasing vehicular, la mayoría de empresas eligió este mecanismo financiero por los beneficios de acceder al crédito sin cuota inicial, sólo con una prima de seguro y con una tasa porcentual de interés menor al del crédito hipotecario, las amortizaciones mensuales son cubiertas con el mismo ingreso que genera el vehículo y en términos tributarios, el IGV fue aprovechado por la empresa como crédito fiscal durante el plazo del contrato. El 30% de empresas optó por financiamiento a través de crédito hipotecario, ya que no cumplían los requisitos solicitados para Leasing.

3. El 70% de empresas en estudio, acreditaron su solvencia económica para la aprobación del crédito, la solvencia económica es muy importante para demostrar la capacidad que tiene la empresa para atender las obligaciones adquiridas, el 30% de empresas acreditó solvencia moral, a través de registro negativo en centrales de

riesgo, reporte positivo de cumplimiento de préstamos en entidades financieras, certificados negativos de antecedentes penales y judiciales.

4.- Todas las empresas necesitaron presentar garantías para respaldar el crédito solicitado; el 70% presentó solvencia económica como garantía a través de sus estados financieros y flujos de caja y el 30% presentó como garantía un bien inmueble o terreno.

5.- El plazo otorgado para la devolución del crédito Leasing al 70% de las empresas fue a mediano plazo (36 meses) y para el 30% de empresas que optaron por hipoteca fue a largo plazo (60 meses).

6.- El monto de financiamiento otorgado para Leasing e hipoteca fue mayor a los S/ 80,000 .00 soles. La tasa porcentual de interés para el Leasing correspondió al 15% TEA y la hipoteca pagó una tasa porcentual de interés del 20% anual.

7.- Según consideración de los encuestados, el financiamiento es una herramienta importante que contribuyó al cumplimiento de sus metas y objetivos empresariales. El 80% de los empresarios afirmó que volvería a solicitar financiamiento para aumentar su flota a mediano plazo. El 20% de empresas financiaría solo si fuera necesario.

VI. ASPECTOS COMPLEMENTARIOS

6.1 Referencias bibliográficas

Atarama, Y. (2014). “*Caracterización del financiamiento, capacitación y rentabilidad de las micro y pequeñas empresas (mypes) del sector servicios – rubro transporte de pasajeros de la ciudad de Piura, periodo 2012*”, Piura – Perú. Disponible en: <http://erp.uladech.edu.pe/bibliotecavirtual/#>

Banca fácil (2016). *¿Qué es la Línea de Crédito?*, Chile. Disponible en: <http://www.bancafacil.cl/bancafacil/servlet/Contenido?indice=1.2&idPublicacion=3000000000000021&idCategoria=6>

Banca fácil (2016). *¿Qué es la Tasa de Interés?*, Chile. Disponible en: <http://www.bancafacil.cl/bancafacil/servlet/Contenido?indice=1.2&idPublicacion=1500000000000026&idCategoria=4>

Banco Central De Reserva Del Perú (2011). “*Glosario de Términos Económicos*”, Lima – Perú. Disponible en: <http://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Glosario/Glosario-BCRP.pdf>

Banco Mundial (2014). “*Transporte: Resultados del sector*”, Disponible en: <http://www.bancomundial.org/es/results/2013/04/14/transport-results-profile>

BBVA Continental (2015). “*Tipos de garantías financieras*”, Disponible en: <https://www.bbva.com/es/noticias/economia/bancos/tipos-garantias-financieras/>

Carduño, J. (2013). “*Invertir para movernos, prioridad inaplazable: diagnóstico de fondos federales para transporte y accesibilidad urbana*”, México. Disponible en: http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/ITDP_Fondosfederales_19-11-2013_2.pdf

Chulucanas Noticias (2014). “*28 Buses a Gas Natural Vehicular llegaron a Piura*”. Piura – Perú. Disponible en: <http://chulucanasnoticias.com/28-buses-a-gas-natural-vehicular-llegaron-a-piura/>

Costa, G. (2015). “*Transporte público: continuidad o ruptura*”. El comercio, Lima – Perú. Disponible en: http://elcomercio.pe/sociedad/lima/transporte-publico-continuidad-ruptura-gino-costa-noticia-1788679?ref=flujo_tags_515250&ft=nota_27&e=titulo

Crece Negocios (2012). “*Concepto de leasing*”, Disponible en: <http://www.crecenegocios.com/concepto-de-leasing/>

Enciclopedia de Clasificaciones (2016). “*Tipos de créditos*”. Disponible en: <http://www.tiposde.org/economia-y-finanzas/479-tipos-de-creditos/>

Enciclopedia de Clasificaciones (2016). “*Tipos de financiamiento*”, Disponible en: <http://www.tiposde.org/economia-y-finanzas/686-financiamiento/>

Enciclopedia Financiera (2016). “*Tasa Interna de Retorno*”. Disponible en: <http://www.encyclopediainanciera.com/finanzas-corporativas/tasa-interna-de-retorno.htm>

Gallardo, J. (2011). “*Gestión Tecnológica y Empresarial del Transporte Urbano: Propuesta de Autoridad Metropolitana de Transporte*”. Universidad Nacional de Ingeniería de Lima - Perú. Disponible en: http://cybertesis.uni.edu.pe/bitstream/uni/1224/1/gallardo_tj.pdf

Garcia, J. (2010). “*Gestión de la movilidad urbana. Estudio del coste y el financiamiento de líneas de transporte público de baja densidad, dentro del sistema tarifario integral en la RMB*”. Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona – España. Disponible en: http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/21505/JorgeOmarGarcia_TFM.pdf?sequence=1

Gestión (2016). “*La CAF aprobó un crédito de US\$ 300 mlls. para el Tren Eléctrico*”. Lima – Perú. Disponible en: <http://gestion.pe/noticia/329786/caf-aprobo-credito-us-300-mlls-tren-electrico>

Gutiérrez, L. (2013). “*Transporte Público De Calidad Y La Movilidad Urbana*”. Lima – Perú. Disponible en: [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/A51043F477187F5E05257C8400626870/\\$FILE/Transporte_p%C3%BAblico_de_calidad_y_la_movilidad_urbana.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/A51043F477187F5E05257C8400626870/$FILE/Transporte_p%C3%BAblico_de_calidad_y_la_movilidad_urbana.pdf)

Gleave, D. (2016). “*Transporte Público urbano*”. Disponible en: <http://la.steerdaviesgleave.com/servicios/transporte-colectivo-urbano>

Hermoza, D. (2013). “*Perú: Mejora del transporte en Lima para mitigar el cambio climático*”. Banco Mundial. Disponible en: <http://www.bancomundial.org/es/results/2013/04/24/Peru-better-transport-for-Lima-to-mitigate-climate-change>

Las Teorías Sobre Estructura Financiera Optima.Doc. (2016). Disponible en: <https://docs.google.com/document/d/13mp7UOnjSXhWSntF2iz4T5YOLD0plum84emWeKJkau4/edit?hl=en>

Método descriptivo (2016). Disponible en:

http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lhr/victoria_a_a/capitulo3.pdf

Ministerio de Transporte y Comunicación (2016). “*Autoridad de Transporte Urbano para Lima y el Callao*”. Lima – Perú. Disponible en: <https://www.mtc.gob.pe/estadisticas/Autoridad%20de%20Transporte%20Urbano%20para%20Lima%20y%20Callao-144dpi.pdf>

Ponce, O. (2012). “*Los retos del desarrollo de infraestructura de transporte urbano en Lima Metropolitana a través de asociaciones público – privadas*”. Universidad del Pacífico. Lima – Perú. Disponible en: <http://www.cies.org.pe/sites/default/files/investigaciones/los-retos-del-desarrollo-de-infraestructura-de-transporte-urbano-en-lima.pdf>

Sarrazin, T. (2016). “*Hacia dónde va el transporte Público en América Latina*”. Disponible en: <http://blog.iic.org/2016/09/22/hacia-donde-va-el-transporte-publico-en-america-latina/>

Silva, L. (2015). “*Metropolitano y metro: más del 60% de usuarios satisfechos*”. El comercio. Lima – Perú. Disponible en: <http://elcomercio.pe/sociedad/lima/metropolitano-y-metro-mas-60-usuarios-satisfechos-noticia-1828250>

Suenaga, C. (2015). “*financiamiento del servicio de transporte público*”. Lima – Perú. Disponible en: <http://www.gestionytransporte.com/financiera/financiamiento-del-servicio-de-transporte-publico/>

Técnica de Estudio (2016). “Disponible en: <http://www.tecnicas-de-estudio.org/investigacion/investigacion37.htm>

Tesis de Investigación (2011). Disponible en:

<http://tesisdeinvestig.blogspot.pe/2011/09/marco-metodologico.html>

Torres, E. (2014). “*Caracterización De La Formalización, Financiamiento Y Rentabilidad De Las Mypes Del Sector Servicio, Rubro Transportes De La Provincia De Santiago De Chuco, Año 2013*”. Universidad Uladech, Trujillo – Perú. Disponible en: http://tesis.uladech.edu.pe/bitstream/handle/ULADECH_CATOLICA/272/TESIS%20TORRES%20RODR%C3%8DGUEZ.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Tu Diario Piura (2014). “*Empresa de transporte Rosa de Guadalupe presentó a sus ómnibus*”. Piura – Perú. Disponible en: <https://tudiariopiura.wordpress.com/2014/02/22/empresa-de-transporte-rosa-de-guadalupe-presento-a-sus-omnibus/>

Valencia, M. (2015). “*Las Fórmulas Extranjeras De Financiamiento Al Transporte Que Redujeron El Uso De Subsidios*”. El Mercurio- Chile. Disponible en: <http://www.latinamerica.uitp.org/es/las-f%C3%B3rmulas-extranjeras-de-financiamiento-al-transporte-que-redujeron-el-uso-de-subsidios>

6.2 Anexos

Anexo 1



UNIVERSIDAD CATÓLICA LOS ÁNGELES
CHIMBOTE

**FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES FINANCIERAS Y ADMINISTRATIVAS
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD**

CUESTIONARIO

La presente encuesta forma parte de un trabajo de investigación, cuyo objetivo es determinar las principales características del financiamiento de las empresas de transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Piura, en el año 2016. Se agradece por anticipado la información que usted proporcione, la misma que será guardada con absoluta confidencialidad y sólo servirá para fines académicos y de investigación.

Encuestador: Rocio Pilar Velásquez Peceros

Fecha: Piura, 10 de Diciembre del 2016

Instrucciones: Sírvase a marcar con una “X” la opción que usted considere correcta.

I. RESPECTO AL PERFIL DEL PROPIETARIO Y/O REPRESENTANTE LEGAL

1. Edad

- a) De 20 – 30 años
- b) De 31 a 45 años
- c) De 46 a 60 años
- d) Mayor a 60 años

2. Sexo

- a) Masculino
- b) Femenino

3. Grado de Instrucción

- a) Secundaria
- b) Superior técnica
- c) Superior universitaria
- d) Magister
- e) Doctor

4. Profesión

- a) Contador
- b) Administrador
- c) Ingeniero
- d) Otro
- e) Sin profesión

5. Cargo que ocupa en la empresa

- a) Gerente
- b) Administrador
- c) Representante legal
- d) Otro

6. Tiempo que desempeña la actividad

- a) De 1 a 2 años
- b) De 3 a 5 años
- c) Más de 5 años

II.- RESPECTO AL PERFIL DE LA EMPRESA

7. Tiempo de la empresa en la actividad comercial

- a) 1 a 5 años
- b) 6 a 10 años
- c) Más de 10 años

8. Constitución legal

- a) Persona natural
- b) Persona jurídica

9. Régimen tributario

- a) Régimen General
- b) Régimen Especial
- c) Nuevo RUS

10. Tipo de comprobante de pago emite la empresa

- a) Facturas
- b) Boletas de venta
- c) Ticket de transporte
- d) ninguno

11. Número de trabajadores

- a) De 10 a 20
- b) De 21 a 30
- c) De 31 a 50
- d) Más de 50 trabajadores

12. Número de trabajadores permanentes

- a) De 1 a 5
- b) De 6 a 10
- c) De 11 a 20
- d) Más de 20 trabajadores

13. Control contable

- a) No lleva ningún registro contable
- b) El propietario lleva sus cuentas personalmente
- c) Cuenta con los servicios de un contador

14. Tipo de Capital

- a) individual
- b) Social

15. Propiedad del local comercial

- a) Propio
- b) Alquilado

16. Tipo de autorización

- a) Vigencia temporal
- b) Indefinida

17. ¿La empresa forma parte de una asociación o gremio?

- a) Si
- b) No

III. RESPECTO AL FINANCIAMIENTO

18. ¿Ha solicitado financiamiento para lograr sus objetivos?

- a) Si
- b) No

19. ¿De dónde proviene su financiamiento?

- a) Bancos
- b) Cajas Municipales
- c) Financieras
- d) Proveedores
- e) Mercado financiero informal

20. ¿Qué instrumento financiero le fue otorgado?

- a) Línea de crédito
- b) Tarjeta de crédito
- c) Leasing vehicular
- d) Crédito hipotecario
- e) Préstamo

21. ¿Cuáles fueron los requisitos para la aprobación del crédito?

- a) Solvencia económica
- b) Solvencia moral

22. ¿Qué documentos acreditaron su solvencia económica?

- a) Flujo de Caja
- b) Extracto bancario
- c) EE.FF
- d) Inventarios

23. ¿Qué documentos acreditaron su solvencia moral?

- a) Certificado negativo de registro en centrales de riesgo
- b) Certificado negativo de antecedentes penales
- c) Certificado negativo de antecedentes policiales
- d) Certificado negativo de antecedentes judiciales

24. ¿Presentó garantías para respaldar el crédito?

- a) Si
- b) No

25. ¿Qué tipo de garantía presentó?

- a) Terreno
- b) Solvencia Económica
- b) Aval
- c) Prendas (joyas)

26. ¿Cuál fue el monto otorgado para financiamiento?

- a) Entre S/. 5,000 a S/. 10,000
- b) Mayor a 10,000 y menor a S/. 15,000
- c) Entre S/. 15,000 a S/. 30,000
- d) Mayor a S/. 30,000 y menor a S/. 80,000
- e) Mayor a S/. 80,000

27. ¿Cuál fue el plazo de devolución del crédito?

- a) Corto plazo (1 año)
- b) Mediano plazo (36 meses)
- c) Largo plazo (60 meses)
- d) Mayor a 5 años

28. ¿Cuál fue la tasa de interés que gravó el crédito?

- a) Del 10% al 15%
- b) Del 16% al 20%
- c) Del 21% al 40%
- d) Más del 40%

29. ¿Según su opinión qué factores limitan la obtención de financiamiento?

- a) Registro en centrales de riesgo
- b) Falta de garantías
- c) Problemas de liquidez
- d) Informalidad

30. ¿Qué desearía encontrar en las entidades financieras?

- a) Plazos de gracia para el empresario
- b) Tasa de interés preferenciales
- e) Agilidad en los créditos.

31. ¿Considera que el financiamiento coadyuvó al cumplimiento de sus objetivos empresariales?

- a) Si
- b) No

32. ¿Considera que el financiamiento es una herramienta importante en el mundo empresarial?

- a) Si
- b) No

33. ¿Volvería a solicitar financiamiento para su empresa?

- a) Si
- b) No
- c) Sólo si es necesario

Gracias por su apoyo en la investigación.

Anexo 2

Cronograma de Actividades

Actividades	Periodo de Tiempo											
	expresado en meses y semanas											
	Noviembre 2016				Diciembre 2016				Enero 2017			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Título												
Revisión de literatura												
Antecedentes												
Bases Teóricas												
Marco Conceptual												
Metodología												
Diseño de la investigación												
Población y muestra												
Técnicas e instrumentos.												
Operacionalización de Variables												
Matriz de consistencia lógica												
Plan de análisis												
Principios Éticos												
Encuestas												
Resultados												
Análisis de resultados												
Conclusiones												
Anexos												
Informe final												
Sustentación												

Anexo 3

I. Presupuesto

Bienes

Detalle	Descripción	Costo unit.	Total
USB	01unid.	40.00	40.00
CD	01unid.	3.00	3.00
Total			S/. 43.00

Servicios

Detalle	Descripción	Costo unit.	Total
Pasajes	Asistir a tutorías y encuestas	1.50	40.00
Fotocopias	Encuestas	0.10	6.00
Impresiones	4 tomos	0.10 B/n 0.20 A/c	60.00
Anillados	4 unid.	3.00	12.00
Gravado de CD.	01	2.00	2.00
Empastado	01 tomo		150.00
Asesoría			1,800.00
Total			S/. 2, 070.00

III. Resumen del presupuesto

RUBROS	IMPORTE S/.
Bienes	S/. 43.00
Servicios	S/. 2, 070.00
TOTAL S/.	S/. 2,113.00

III. Financiamiento

Tesis autofinanciada por el investigador.