

**UNIVERSIDAD CATÓLICA LOS ÁNGELES
CHIMBOTE**

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

**FINANCIAMIENTO Y RENTABILIDAD DE LAS MYPE
EN EL SECTOR SERVICIOS RUBRO TRANSPORTE
DE CARGA PESADA DE LA CIUDAD DE HUARAZ - 2013**

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

AUTORA:

BACH. YENY MARLENE LEYVA CIRIACO

ASESOR:

DR. CPC. JUAN DE DIOS SUÁREZ SÁNCHEZ

HUARAZ – PERÚ

2015

FINANCIAMIENTO Y RENTABILIDAD DE LAS MYPE
EN EL SECTOR SERVICIOS RUBRO TRANSPORTE
DE CARGA PESADA DE LA CIUDAD DE HUARAZ - 2013
JURADO EVALUADOR

Mg. CPC. ENRIQUE ALBERTO BRONCANO DÍAZ
PRESIDENTE

Dr. CPC. FÉLIX RUBINA LUCAS

SECRETARIO

Mg. CPC. MARÍA RASHTA LOCK
MIEMBRO

AGRADECIMIENTO

Dios y la virgen de Guadalupe que me dieron fe, fortaleza, salud y la esperanza para terminar este trabajo, por fortalecer mi corazón e iluminar mi mente y por haber puesto en mi camino aquellas

personas que han sido mi soporte y
compañía durante todo
el

periodo de estudio.

A nuestra casa Superior Universidad Católica
Los Ángeles de Chimbote por albergarnos
durante nuestra vida estudiantil y a todos
nuestros docentes por brindarnos sus
conocimientos experiencias para formarnos
profesionalmente.

Al Dr. CPC. Juan de Dios Suárez Sánchez,
Docente Tutor Investigador;

de la ULADECH CATOLICA –

Centro Académico de Huaraz, por el apoyo,
que me ha brindado.

Yeny.

DEDICATORIA

Con mucho amor a mi Familia, por
acompañarme siempre en los momentos que más he
necesitado, por todo su apoyo incondicional

confianza, esfuerzo y sus valiosos consejos que
hicieron posible para la construcción

culminación de cumplir mi meta.

Yeny.

RESUMEN

El objetivo del presente trabajo de investigación titulada: financiamiento y rentabilidad de las MYPE en el sector servicios rubro transporte de carga pesada de la ciudad de Huaraz - 2013. La muestra estuvo conformada por 37 empresarios de los cuales se aplicó un cuestionario estructurado dirigido a los propietarios de las empresas de transporte de carga pesada de Huaraz a través de la técnica de la

encuesta de los cuales se obtuvieron los siguientes resultados: Que fueron en cuanto a la edad que el 76% contaban con edades de 25 a 39 años, el 78% varones, el 41% tenían de 6 a 10 años de funcionamiento de su empresa; el 95% solicitó crédito, el 57% solicitó el crédito en Entidad Bancaria de los cuales al 57% le otorgó el crédito el 57% solicitó crédito 3 veces en el año 2013, el 37% declaró que tuvo un margen de ganancia del 15% el 77% lo tuvieron de fuentes externas de financiamiento, el 57% lograron financiamiento del Banco de la Nación, el 64% de las Cajas, el 46% fue a corto plazo, el 37% se prestó de 3 a 5 años, el 40% se prestó de más de 12,000 nuevos soles; aunque un 52% afirman que el interés es alto, el 83% afirma que incremento su rentabilidad, el 77% percibió mayor rentabilidad en el 2013 y el 71% percibió que su rentabilidad se debió al crédito financiero. Se determinó y llegó a la conclusión que el financiamiento incide directamente en la Rentabilidad de las MYPE del sector servicios rubro transporte carga de Huaraz. El 40% de microempresarios obtuvieron créditos de más de 12,000 soles y 31% entre 10,000 a 12,000 nuevos soles el 77% que perciben que su rentabilidad fue mayor en el año 2013 ; y el 71% tienen una mejor percepción sobre la rentabilidad empresarial generado por el financiamiento Bancario y no Bancario.

Palabras clave: Financiamiento – Rentabilidad – MYPE y Transporte de carga.

ABSTRACT

The aim of the present investigation was to whether funding affects the profitability of MSEs Transport sector services heavy load category Huaraz – in 2013. The sample consisted of 37 entrepreneurs. They were administered a structured questionnaire aimed at business owners Huaraz tourist transport through the survey technique. Results: 76 % had ages of 25 to 39 years , 78 % male , 41 % were between 6-10 years of operation of the company , 95 % applied for credit , 57 % applied for

credit in Banking Entity which awarded him 57% credit , 57% applied for credit 3 times in 2012 , 37 % said they had a profit margin of 15% , 77% had external sources of funding , 57 % achieved funding Bank of the Nation , 64% of the box

Trujillo , 46% was short-term, 37% was paid for 3-5 years, 40 % was paid more than 12,000 new soles, but 52 % say that the interest is high , 83 % said they increased their profitability , 77 % perceived greater profitability in 2013 and 71% felt that their profitability was due to financial credit . Conclusion It has been determined that funding directly affects the profitability of MSEs Sector transport services Huaraz category. 40% of micro credits were over 12,000 suns and 31 % between 10000 to 12000 nevus soles The 77% who perceive that their profitability was higher in 2013, and 71 % had a better perception on business returns generated by the banking and non-bank financing.

Keywords: Finance - Profitability - Mses and Sightseeing Transportation.

INDICE

Titulo de la Tesis	ii
Firma del jurado y asesor	iii
Agradecimiento	iv
Dedicatoria	v
Resumen	vi

Abstract	vii	
Índice	viii	
Índice de figuras y tablas		x
I. INTRODUCCIÓN	01	
II. REVISIÓN DE LITERATURA	06	
III. METODOLOGÍA	41	
3.1. Diseño de la Investigación		41
3.2. Población y Muestra		42
3.3. Definición y operacionalización de variables e indicadores		43
3.4. Técnicas e instrumentos		47
3.5. Plan de análisis		47
3.6. Matriz de consistencia		48
3.7. Principios éticos		49
IV. RESULTADOS	50	
4.1. Resultados		50
4.2. Análisis de resultado		72
V. CONCLUSIONES	79	
VI. RECOMENDACIONES	80	
Referencias bibliográficas		82

RESULTADOS:

Datos Estadísticos	50
Datos generales	50
- Figura y tabla N°01: Edad	50
- Figura y tabla N°02: Sexo	51
Perfil de las MYPE	52
- Figura y tabla N° 03: Año de funcionamiento de las MYPE	52
Financiamiento	53
- Figura y tabla N° 04: Solicitud de crédito	53
- Figura y tabla N° 05: Entidad que recibió crédito	54
- Figura y tabla N° 06: Entidad bancaria	55
- Figura y tabla N° 07: Solicitud de microcrédito financiero	56
- Figura y tabla N° 08: Microcrédito financiero	57
- Figura y tabla N° 09: Fuente de Financiamiento	58
- Figura y tabla N° 10: Entidad financiera	59
- Figura y tabla N° 11: Institución bancarias	60
- Figura y tabla N° 12: Instituciones No bancarias	61

- Figura y tabla N° 13: Préstamos a entidades bancarias	62
- Figura y tabla N° 14: Tiempo de financiamiento	63
- Figura y tabla N° 15: Monto del crédito financiero	64
- Figura y tabla N° 16: Tasa de interés	65
Rentabilidad	
- Figura y tabla N° 17: Tipo Financiamiento que recurre	66
- Figura y tabla N° 18: Políticas de atención	67
- Figura y tabla N° 19: Rentabilidad y mejora de su empresa	68
- Figura y tabla N° 20: Rentabilidad y financiamiento recibido.	69
- Figura y tabla N° 21: Tipo de Rentabilidad	70
- Figura y tabla N° 22: Formas de rentabilidad	71

I. INTRODUCCIÓN

En la realización de un análisis en los diferentes aspectos; se encuentra primero que en el aspecto económico, las Micro y Pequeñas Empresas (MYPE) vienen a ser una unidad generadora de empleo, de aplicación tecnológica de crecimiento empresarial generadora de ingresos o recursos financieros para un individuo, familia y un país.

Haciendo un análisis de las MYPE, en el aspecto social se puede definir como una unidad satisfactoria de necesidades sociales, una unidad que permite alcanzar objetivos empresariales, grupales e individuales y finalmente viéndolo desde el aspecto político se puede decir que las MYPE, es una unidad de progreso nacional al trabajar en forma conjunta o grupal para aspirar entrar a un mercado competitivo, una unidad de intercambio cultural y generadora de expansión territorial de factores más importantes de la evolución económica, social y política. Dentro de los países en vías de desarrollo es la creación de empresas, las MYPE llegan a ser la base de la economía hasta de países desarrollados, Noriega (2011).

En la actualidad el país y el mundo avanzan a una velocidad acelerada hacia la globalización de la economía, la cultura y todas las esferas del que hacer de la humanidad. Esta situación plantea grandes retos a los países y a las MYPE, en cuanto a diversos temas como la generación de empleos

adecuados, mejora de la competitividad, promoción de las exportaciones y sobre todo el crecimiento del país a tasas mayores al 7% anual. Esta tasa permitiría reducir sustantivamente el 52% de pobreza, el 20% de extrema pobreza y las altas tasas de analfabetismo que actualmente hay en el país. Es decir, es posible promover el desarrollo humano en el país, teniendo a las MYPE como un componente clave.

El Perú actualmente, moviliza aproximadamente el 70% de su carga en camión (Tráiler/Remolcador-Semirremolque) y ello también ha originado un alto índice de informalidad, es por ello que se busca regular este servicio para que éste opere con una actitud formal y así contribuya con el país.

Hoy en día las empresas de este rubro destinan más de la mitad de sus ingresos totales a la adquisición de bienes y servicios. Si a esto se le suma el proceso creciente de la globalización que conduce a niveles cada vez más altos de competencia, resulta que el área de tributación en las empresas así como una adecuada planificación tributaria de las operaciones de las empresas es de vital importancia en las organizaciones ya que representa un gran potencial para mejorar la liquidez y rentabilidad de la organización haciendo que las empresas tributen lo justo y correcto, principio tributario universal y por tanto evitar contingencias tributarias.

En la Región Ancash, presenta una deficiente organización a nivel empresarial que involucra aspectos económicos, financieros y administrativos, que impide el desarrollo de experiencias asociativas de tipo gremial y empresarial. Así mismo, la escasa capacitación de las MYPE, no les permite tener capacidad competitiva frente a sus competidores, estas limitantes en la mayoría de los casos es porque los mismos microempresarios tienen poca valoración a la capacitación y desarrollo empresarial.

En la Ciudad de Huaraz, actualmente está creciendo siendo proyectado a seguir creciendo y está conformado por muchas micros y pequeñas empresas; es por eso que la dirección regional de trabajo y promoción de empleo de la ciudad, ha empezado a establecer mecanismos adecuados de coordinación, ejecución y supervisión de las políticas dictadas por el sector en concordancia con la política del estado con los planes sectoriales y regionales, para apoyar a las micro y pequeñas empresas mediante capacitación y financiamiento y de esta manera las micro y pequeñas empresas van a brindar trabajo a los pobladores que están a su alrededor y que por lo tanto, van a satisfacer las necesidades de los usuarios y al público en general.

El transporte de carga pesada en la Ciudad de Huaraz, se encuentra vinculado a todas las actividades económicas que se producen dentro de la misma, por lo que debe entenderse que hay una relación directa entre el

dinamismo de la economía de la ciudad con la cantidad de viajes y volumen de carga que se transporta. De este modo el transporte de carga pesada aumentará o disminuirá según el estado de la economía de la ciudad de Huaraz.

Para lo cual el enunciado del problema de investigación es el siguiente:

¿Cuáles son las principales características del financiamiento y rentabilidad de las MYPE en el sector servicios rubro transporte de carga pesada de la ciudad de Huaraz -2013?

Para lograr el enunciado antes planteado el siguiente **objetivo general:**

Describir las principales características del financiamiento y rentabilidad de las MYPE en el sector servicios rubro transporte de carga pesada de la Ciudad de Huaraz - 2013.

Asimismo, definiremos los siguientes **objetivos específicos** que nos permiten el logro de nuestro propósito de investigación:

- ✓ Describir las principales características del financiamiento de las MYPE en el sector servicios rubro de transporte de carga pesada de la ciudad de Huaraz - 2013.
- ✓ Describir las principales características de la rentabilidad de las MYPE en el sector servicios rubro de transporte de carga pesada de la Ciudad de Huaraz - 2013.

El trabajo de investigación, se justifica porque es importante conocer en el ámbito de estudio del financiamiento y rentabilidad de las MYPE en el sector servicios rubro transporte de carga pesada de la Ciudad de Huaraz, debido a que permitió identificar y clasificar los diversos tipos de financiamiento a los cuales han recurrido o tienen acceso las empresas del medio local denominadas MYPE, así como los efectos que se han generado producto de este financiamiento por parte de ellas, y como consecuencia, si se ha logrado incrementar la rentabilidad y los beneficios esperados por sus propietarios. Del mismo modo permitió comparar las formas de financiamiento existente, e identificar cuáles de las alternativas fueron las más convenientes. Los resultados de que se produzcan estos hechos o no en las MYPE, son la motivación para realizar el presente estudio por considerarlas de suma importancia en el mundo competitivo de hoy para el desarrollo de la economía del país, siendo este tipo de empresas las que actualmente brindan un gran número de fuentes de empleo para la población y son además las que impulsan el sostenimiento crecimiento del país.

Asimismo, el presente trabajo de investigación servirá como:

antecedentes y bases teóricas para otros estudios posteriores a ser realizados por los estudiantes de Contabilidad de nuestra Universidad.

Finalmente, esta tesis permitió a su autora profundizar sus conocimientos teóricos de cada una de las variables, haciendo posible su aplicación en la vida práctica.

II. REVISIÓN DE LITERATURA.

2.1. Antecedentes.

Marvin (2005) En su investigación sobre “El mercado para la identificación de negocios para una empresa de transporte de carga pesada o sobredimensionada por la Universidad de san Carlos de Guatemala” Sostiene que, en el mercado de transporte terrestre está dividido en dos segmentos: transporte de bienes y transporte de personas, el primero también se divide a su vez en transporté de materiales y/o de materiales de residuos peligrosos. El mercado de transporte especializado ha tenido un crecimiento considerable en el último año, prueba de ello es que el promedio de permisos otorgados para el año 2003, fue de 36 mensuales, en tanto que para el año 2004 el promedio subió a 45 permisos por mes lo que representa un aumento del 25%. Dirección General de Caminos, Depto. pesos y dimensiones, sección ingeniería de tránsito. Año 2004, este

incremento es el indicador de las oportunidades de negocio que este segmento del mercado representa.

Filippo (2009) En su investigación sobre “La aplicación de las políticas de financiamiento a las pymes en América Latina” nos indica que en los países de la región intervienen diversas instituciones para facilitar el acceso al financiamiento por un lado están las agencias de promoción de las pymes que actúan en distintas áreas siendo las más frecuentes el fomento a la creación de empresas y el apoyo para realizar innovaciones e introducir mejoras de gestión y trabajar en asociatividad y facilitar el acceso al crédito.

Sin embargo las políticas de financiamiento suelen concentrarse en las bancas de desarrollo, estas instituciones son una pieza fundamental en las políticas para mejorar el acceso al financiamiento de las empresas de menor tamaño y especialmente para garantizar la disponibilidad de préstamos a mediano y largo plazo para inversión.

Cabrera & Lahusen (2009) En su estudio titulado “Caja de ahorro con opción para el financiamiento de las micro y pequeñas empresas” mencionan que en México el rápido crecimiento de las MYPE, ha sido impulsado por programas que promueven el micro financiamiento gracias a la creación de órganos pertenecientes a la secretaría de Economía que busca apoyar a los sectores más necesitados.

Peña (2012) En su estudio sobre “El financiamiento y la asistencia internacional” menciona que los movimientos de capital a nivel mundial han crecido a un ritmo inusual a comienzos de la década de los 90, aunque siempre han estado presente en el esquema de endeudamiento internacional representados en créditos y préstamos internacionales, estos con el tiempo fue perdiendo fuerza, cediendo importancia a la Inversión Extranjera Directa (IED) que lidera hoy la tendencia cada vez más fuerte de la globalización económica y que trae consigo la liberalización del comercio, así como la inversión y la desregulación de los mercados jugando un papel cada vez más predominante del sector privado en cabeza de las empresas transnacionales frente a una presencia aún más reducida del Estado. La inversión extranjera directa se ha convertido en la fuerza pujante para regiones como América Latina pues le ha brindado apoyo en su proceso de reestructuración económica y ha contribuido en la adopción de nuevas tecnologías y formas de producción y le ha regalado un mayor crecimiento Económico.

Flores (2010) En su estudio sobre “Fuentes de Financiamiento para las Empresas” nos menciona que toda empresa para poder realizar sus actividades requiere de recursos financieros (dinero) ya sea para desarrollar sus funciones actuales o ampliarlas así, como nuevos proyectos que impliquen inversión. La falta de liquidez en las empresas hace que recurran a las fuentes de financiamiento que les permitan hacerse de dinero para

enfrentar sus gastos presentes en forma general. Entre ello abarca los principales objetivos que son: hacerse llegar recursos financieros frescos a las empresas, que les permitan hacerle frente a los gastos a corto plazo, modernizar sus instalaciones, reposición de maquinaria y equipo, llevar a cabo nuevos proyectos y reestructurar sus pasivos a corto y largo plazo.

Schupnik (2012) En su estudio sobre “Políticas de Financiamiento” menciona que las inversiones a largo plazo deben ser financiadas con créditos a largo plazo o con capital propio y que nunca debemos usar los recursos circulantes para financiar inversiones a largo plazo ya que provocaría la falta de liquidez para pago de sueldos, salarios, materia prima. etc. Los compromisos financieros siempre deben ser menores a la posibilidad de pago que tiene la empresa de no suceder así la empresa tendría que recurrir a financiamientos constantes hasta llegar a un punto de no poder liquidar sus pasivos, lo que en muchos casos es motivo de quiebra. Toda inversión genera flujos los cuales son analizados en base a su valor actual. Los créditos deben ser suficientes y oportunos y con el menor costo posible que alcancen a cubrir cuantitativamente la necesidad por el cual fueron solicitados.

Amorós (2004) San Luis de Potosí - México en su tesis, “influencia de la utilización de internet en el crecimiento de pequeñas y medianas empresas” Sostiene que el objetivo de este estudio consiste en medir el efecto del uso de los establecimientos en el crecimiento de las pequeñas y

medianas empresas (PYMES). La hipótesis general de investigación definida así, las PYMES que hacen un uso intensivo de internet son propensas a tener un mayor crecimiento.

La metodología y diseño de la investigación están basados en la aplicación de un cuestionario a una muestra de 102 PYMES de la ciudad de San Luis Potosí de México. Los resultados muestran evidencia significativa del efecto del contexto directivo e industrial en el uso de servicios que finalmente dados los resultados del modelo estructural de las PYMES estudiadas es con un porcentaje de la varianza que explica el crecimiento en un 47.6%.

Vargas (2005) En la tesis “El financiamiento como estrategia de para la mediana empresa en Lima Metropolitana” llegó a las siguientes conclusiones:

1. Uno de los principales problemas que enfrenta la mediana empresa es el financiamiento el mismo que restringe su crecimiento y desarrollo en mayor magnitud. Las instituciones financieras pueden solucionar estas demandas aplicando mejores políticas crediticias considerando la importancia que tiene este sector.
2. La mediana empresa tiene un papel importante en el desarrollo de la economía peruana, siendo uno de los estratos empresariales más representativos del país caracterizándose por ser generadora de un 20% del empleo y por su contribución al PBI.

3. Su evolución ha demostrado que se trata de un segmento rentable y atractivo para las instituciones financieras con una interesante perspectiva de desarrollo y crecimiento.
4. Existen los instrumentos financieros acordes a las necesidades de la mediana empresa ofrecidos por las instituciones financieras por lo que es necesario potenciar su utilización a través de un trato más flexible y menos costoso (menores tasas de interés y comisiones)
5. La mediana empresa también tiene que ser más atractiva hacia las Instituciones financieras y entender que es necesario dejar garantías como respaldo de sus operaciones.

Arocutipan & Sacari (2011) En su estudio titulado “Las micro finanzas y las MYPE en el Perú” mencionan que las micro y pequeñas empresas (MYPE) se ha convertido en un importante centro de atención para la economía especialmente para el sector financiero debido a que genera oportunidades de empleo e ingresos a la población y dinamiza la economía local. Hasta hace algunos años, el sistema financiero peruano está enfocado en los grupos económicos más solventes y no les prestaba suficiente atención a las más pequeñas. El financiamiento a las MYPE, es fundamental para impulsar el desarrollo de este sector económico que por mucho tiempo estuvo relegado no solo por las entidades financieras bancarias sino también por las instituciones del Estado, es por esto que el

presente trabajo trata de resaltar la relación que existe entre este sector de las finanzas y las pequeñas y microempresas.

Purilla (2012) En su estudio sobre “El financiamiento y las MYPE” indica que las MYPE se pueden financiar mediante deudas debe tener la supervisión necesaria de un contador para que le ayude a determinar la liquidez y la capacidad de pago de la empresa. Para que un banco otorgue un financiamiento necesariamente uno de los requisitos que piden los Estado Financieros, para ello el contador tendrá que contar con la información financiera de la empresa y el banco aceptara o no, otorgar el préstamo.

Díaz (2010) En su estudio sobre “El mercado financiero en Puno” menciona que en la ciudad de Puno y en la ciudad de Juliaca tiene una de las economías más dinámicas de la zona debido a la predominancia de la actividad comercial que moviliza una mayor cantidad de recursos financieros y forma parte de una gran red comercial debido a su estrecha relación con Arequipa cuya relación no se restringe al abastecimiento de productos de primera necesidad sino que existe un intercambio de productos agrícola y pecuarios como la carne, lana y otros productos. Además este departamento se caracteriza por poseer una impresionante potencial carga que sería el sector que dinamizaría la economía de esta zona del país. Con el propósito de posibilitar el desarrollo de la economía de esta zona, el mercado financiero adquiere un rol preponderante esto

muestra la presencia cada vez más creciente de las principales instituciones financieras.

Silupú (2008) Investigó que en la medida que la oferta crediticia orientada a las Micro y Pequeñas Empresas (MYPE) en el Perú sea limitada por el mayor riesgo crediticio que presenta este sector donde la tasa de interés que se cobran son superiores al promedio de mercado lo que impide su crecimiento y desarrollo y en donde se hace necesario dinamizar nuevas alternativas de financiamiento para atender la creciente demanda crediticia. Una alternativa reciente y con éxito en otros países son los fondos de capital riesgo que tienden a canalizar los recursos obtenidos por diferentes inversionistas hacia empresas con grandes potenciales de crecimiento, estos inversionistas están dispuestos asumir un riesgo a cambio de una rentabilidad esperada, para lo cual es necesario que el estado garantice un adecuado marco legal.

Novelo (2012) En su estudio sobre “El modelo de análisis correlacional para medir la rentabilidad entre competencias e indicadores” nos dice, que comprobar la rentabilidad entre competencias e indicadores es necesario determinar con objetividad tanto el beneficio para la organización como para los colaboradores a través de mecanismos que permitan sustentar mejores prácticas en la gestión y formación del capital humano.

Sánchez (2010) En su estudio “Análisis de rentabilidad de la empresa” nos dice, que los límites económicos de toda actividad empresarial son la rentabilidad y seguridad. Sin embargo es necesario tener en cuenta que el fin de solvencia o estabilidad de la empresa está íntimamente ligado al de rentabilidad ya que esta es un condicionante decisivo de la solvencia pues la obtención de rentabilidad es un requisito necesario para la continuidad de la empresa.

Prevé (2009) En su estudio sobre “La Rentabilidad de las empresas” nos dice que, es lo que miden los inversores al decidir si reinvierten sus ahorros en una determinada compañía. Es común escuchar decir a directivos y a empresarios que un negocio deja una rentabilidad. Si preguntamos a un grupo de ejecutivos que ensayen una definición de rentabilidad, normalmente nos dicen que es el beneficio obtenido en un determinado período de tiempo, con respecto a la inversión comprometida.

Granados & Anaya (2008) En la tesis “El financiamiento de los intermediarios financieros no Bancarios y su efecto en el crecimiento de las MYPE del sector transporte de la ciudad de Huaraz, periodo 2004 – 2008” de la Universidad Nacional Santiago Antúnez de Mayolo, llegaron a las siguientes conclusiones, la capacitación por los intermediarios financieros no bancarios es de 40%, no cubierto en la totalidad de la población

encuestada, se concluye que debe haber un mayor desarrollo de capacitación tanto en gestión empresarial y financiera se mejorará la rentabilidad de las MYPE.

2.2. Bases Teóricas

2.2.1. Financiamiento

2.2.1.1. Concepto

Se llama financiamiento al hecho de proporcionar o suministrar dinero o capital a una empresa o individuo para conseguir recursos o medios para la adquisición de algún bien o servicio. Según su plazo de vencimiento una financiación puede dividirse en corto y largo plazo. Siendo la de corto plazo aquella cuyo tiempo de devolución es menor a un año. La de largo plazo es aquella en la que el vencimiento es mayor a un año.

2.2.1.2. Teorías de Financiamiento:

Según Lira (2009) "El financiamiento es el abastecimiento y uso eficiente del dinero, líneas de crédito y fondos de cualquier clase que se emplean en la realización de un proyecto o en el funcionamiento de una empresa". El financiamiento empresarial puede definirse según, Acosta (2010) como la obtención de recursos o medios de pago que se destinan a la adquisición de los bienes de capital que la empresa necesita para el cumplimiento de sus fines. Según su origen las fuentes financieras suelen agruparse en financiación interna y financiación externa también conocidas

como fuentes de financiamiento propias y ajenas. El financiamiento empresarial puede definirse, como la obtención de recursos o medios de pago que se destinan a la adquisición de los bienes de capital que la empresa necesita para el cumplimiento de sus fines. Según su origen, las fuentes financieras suelen agruparse en financiación interna y financiación externa; también conocidas como fuentes de financiamiento propias y ajenas y que viene siendo el conjunto de recursos monetarios financieros utilizados para llevar a cabo una actividad económica con la característica de que generalmente se trata de sumas tomadas a préstamo que complementan los recursos propios. Es por ello que el financiamiento se contrata dentro o fuera del país a través de créditos, préstamos y otras obligaciones derivadas de la suscripción o emisión de títulos de crédito o cualquier otro documento pagadero a plazo.

Los requerimientos de financiamiento de una empresa pueden dividirse en una necesidad permanente y una necesidad temporal. La necesidad permanente está compuesta por el activo fijo más la parte que permanece del activo circulante de la empresa es decir la que se mantiene sin cambio a lo largo del año. La necesidad temporal es atribuible a la existencia de ciertos activos circulantes temporales esta necesidad varía durante el año.

El estudio del Financiamiento, busca equilibrios entre los costos y las ventajas del endeudamiento que una empresa o un sector económico puede poseer y que permitirá fundamentar los valores de apalancamiento y como la amortización de pasivos a plazos que se utilizarían para acrecentar los

niveles de capital en la empresa y que serían utilizados en diferentes operaciones económicas de índole operativa, financiera u otra con el fin de elevar dicho nivel al máximo posible.

El financiamiento es el abastecimiento y uso eficiente del dinero, líneas de crédito y fondos de cualquier clase que se emplean en la realización de un proyecto o en el funcionamiento de una empresa.

El estudio de financiamiento tendrá en cuenta las fechas en que se necesitan los recursos de inversión, de acuerdo con el programa de trabajo y el calendario de inversiones y se establecerá así un calendario o cronograma financiero.

Asimismo, deberá plantear el programa relativo a los componentes de la inversión en moneda nacional y moneda extranjera de su procedencia interna o externa en relación al proyecto y la determinación de la inversión fija y del capital de trabajo. (Díaz, 2010).

2.2.2. Tipos de fuentes de financiamiento

Es importante mencionar que las fuentes de financiamiento están definidas desde el punto de vista de la empresa. Así tenemos que las fuentes de financiamiento se clasifican según su procedencia en:

1. Fuentes internas 2.

Fuentes externas

1). Fuentes Internas:

Son las que se generan dentro de la empresa como resultado de sus Operaciones como: aportaciones de socios, flujo de efectivo y venta de activos.

Es aquél que proviene de los recursos propios de la empresa y que se ve reflejado en el activo, es por eso que se debe llevar a cabo un inventario de todo aquello de lo cual se pudiera echar mano en un momento dado para tener sobrante de capital de trabajo o bien hacerle frente a una situación difícil en materia financiera.

Algunos de ellos son:

- ✓ Aportaciones de los Socios, en el momento de constituir legalmente la sociedad (capital social) o mediante nuevas aportaciones con el fin de aumentar éste.
- ✓ Venta de Activos (desinversiones) como la venta de terrenos, edificios, maquinaria en desuso para cubrir necesidades financieras.
- ✓ Emisión de acciones (son títulos corporativos cuya principal función es atribuir al tenedor de la misma).

2). Fuentes Externas:

Por otro lado existen fuentes externas de financiamiento y que son aquellas otorgadas por terceras personas tales como:

- ✓ Bancos (créditos, descuento de documentos)

- ✓ Acreedores diversos (arrendamiento financiero)
- ✓ Público en general (emisión de obligaciones, bonos. etc.)
- ✓ Gobierno (fondos de fomento y garantía)

En términos financieros al uso de fuentes externas de financiamiento se le denomina "Apalancamiento Financiero" A mayor apalancamiento mayor deuda y que por el contrario un menor apalancamiento implicaría menos responsabilidad crediticia. En general el "Apalancamiento" es ventajoso para la estructura financiera de las empresas siempre y cuando se utilice en forma estratégica por ello respecto a las decisiones de financiamiento es conveniente e importante que se tengan políticas para la selección de la fuente que más convenga según las necesidades específicas y considerando siempre la "Carga financiera" que ello implique. Ahora bien con un adecuado "Apalancamiento" incrementa las utilidades en contraposición y un excesivo apalancamiento lo único que provoca es poner en manos de terceros a la empresa.

Una fuente externa importante en especial en el comercio mayorista y detallista son los créditos de proveedores por concepto de compra de materias primas y mercancías, estos créditos se otorgan de manera informal sin contratos, de igual forma ocurre con los anticipos de clientes que son cantidades que nos entregan de manera anticipada los clientes por concepto de compra de materiales o mercancías. Otra fuente externa de

financiamiento muy importante está representada por las instituciones bancarias, quienes otorgan créditos a corto y largo plazo.

La promoción y el financiamiento.

Según Flores (2010) En el Perú, después de muchas discusiones y presiones políticos – sociales se publicó en Setiembre de 2008, el reglamento de la Ley de Promoción de la Competitividad y desarrollo de la Micro y Pequeña Empresa y del acceso al empleo decente. Está considerada para acceder a los beneficios de la ley MYPE, deberá tener el certificado de inscripción vigente en el Registro Nacional de la Micro y pequeña empresa (REMIPE). La Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE), el Banco de la Nación y el Banco Agrario, son las instituciones encargadas para apoyar financieramente a las MYPE. COFIDE y el Banco de la Nación podrán diseñar nuevas tecnologías de intermediación financiera, asimismo el Estado podrá organizar y gestionar programas de financiamiento mediante convenios de fideicomiso con la participación de COFIDE, en esta parte del reglamento el excesivo cuidado de no transgredir la independencia de las instituciones financieras mencionadas y que por el contrario, estas normas deben ser más agresivas en cuanto al mandato y desempeño de estas instituciones.

El Estado o mejor dicho COFIDE, apoya en forma muy reducida a las MYPE y COFIDE, en el país generalmente apoya más a las Pymes exportadoras y eso con muchas condiciones. El Banco Agrario casi no juega ningún rol importante dado que no se la quiere tener como institución financiera, algo similar pasa con COFIDE. Por ello, una causa importante del crecimiento de las micro financieras supervisadas y no supervisadas por la Superintendencia de Banca y Seguros (SBS) es decir el rol central lo tiene el sector privado síntoma de ello es que los tipos de interés son altos asimismo el Banco de la Nación recién ha reaccionado promocionando créditos para las MYPE.

Un estudio en Costa Rica, sobre el financiamiento no tradicional a las micro pequeñas y mediana empresas (MIPYMES) se concluye que se debe replantear la necesidad de definir una política pública para fortalecer los apoyos y financiamientos no tradicionales, que les permita facilitar a estas empresas su nacimiento y crecimiento para insertarlos formalmente en la economía nacional y las prepare para el mercado externo. Los requisitos requeridos por las instituciones financieras costarricenses es la garantía ofrecida de los estados contables de la institución con un plan de negocios y estudios de factibilidad económica y con un historial de la empresa y de sus socios, entre otras para ser sujetos a créditos.

Por otro lado, dentro del tipo de financiamiento no tradicional a las MYPE de Costa Rica se encuentran las siguientes modalidades.

2.2.2. Rentabilidad

2.2.2.1. Concepto

La rentabilidad es la relación que existe entre la utilidad y la inversión necesaria para lograrla, ya que mide tanto la efectividad de la gerencia de una empresa, demostrada por las utilidades obtenidas de las ventas realizadas y utilización de inversiones, su categoría y regularidad es la tendencia de las utilidades. En la literatura económica, aunque el término de rentabilidad se utiliza de forma muy variada, y son muchas las aproximaciones doctrinales que inciden en una u otra faceta de la misma, en sentido general se denomina a la rentabilidad a la medida del rendimiento que en un determinado periodo produce los capitales utilizados en el mismo.

2.2.2.2. Teorías de la Rentabilidad

Según Dorta & León (2010) “El concepto más generalmente utilizado de tasa de rentabilidad se refiere a la relación entre los resultados o beneficios obtenidos en un periodo (usualmente un año) y los Capitales (o recursos) Propios de la empresa durante ese periodo”. Desde el enfoque del marketing la rentabilidad es “el porcentaje de margen de contribución variable que mide la capacidad que tiene un producto para generar utilidades a la empresa”. Desde el punto de vista de la Administración Financiera, “la rentabilidad es una medida que relaciona los rendimientos de la empresa con las ventas y los activos o el capital. Esta medida permite evaluar las ganancias de la empresa con respecto a un nivel dado de ventas

y de activos o la inversión de los dueños. La importancia de ésta medida radica en que para que una empresa sobreviva es necesario producir utilidades, por lo tanto la rentabilidad está directamente relacionada con el riesgo si una empresa quiere aumentar su rentabilidad debe también aumentar el riesgo y al contrario si quiere disminuir el riesgo debe disminuir la rentabilidad”.

Desde el punto de vista de la inversión de capital la rentabilidad es la tasa mínima de ganancia que una persona o institución tiene en mente, sobre el monto de capital invertido en una empresa o proyecto”. Por otra parte si se plantea desde el enfoque de Marketing que la rentabilidad mide la eficiencia general de la gerencia demostrada a través de las utilidades obtenidas de las ventas y por el manejo adecuado de los recursos, es decir la inversión de la empresa.

Según Sánchez (2002) La rentabilidad es una noción que se aplica a toda acción económica en la que se movilizan unos medios ya sean materiales, humanos y financieros con el fin de obtener unos resultados. En la literatura económica aunque el término rentabilidad se utiliza de forma muy variada y son muchas las aproximaciones doctrinales que inciden en una u otra faceta de la misma en sentido general se denomina rentabilidad a la medida del rendimiento que en un determinado periodo de tiempo producen los capitales utilizados en el mismo.

2.2.2.3. Niveles de análisis de rentabilidad

1). Rentabilidad económica

La rentabilidad económica o de la inversión es una medida, referida a un determinado periodo de tiempo, del rendimiento de los activos de una empresa con independencia de la financiación de los mismos. A la hora de definir un indicador de rentabilidad económica nos encontramos con tantas posibilidades como conceptos de resultado y conceptos de inversión relacionados entre sí. Sin embargo, sin entrar en demasiados detalles analíticos, de forma genérica suele considerarse como concepto de resultado, el Resultado antes de intereses e impuestos y como concepto de inversión el Activo total a su estado medio.

$$RE = \frac{\text{Resultados antes de interés e impuestos}}{\text{Activo total a su estado medio}}$$

El resultado antes de intereses e impuestos suele identificarse con el resultado del ejercicio prescindiendo de los gastos financieros que ocasiona la financiación ajena y del impuesto de sociedades. Al prescindir del gasto por impuesto de sociedades se pretende medir la eficiencia de los medios

empleados con independencia del tipo de impuestos, que además pueden variar según el tipo de sociedad.

2). Rentabilidad financiera

La rentabilidad financiera o de los fondos propios, denominada en la literatura anglosajona return on equity (ROE), es una medida, referida a un determinado periodo de tiempo, del rendimiento obtenido por esos capitales propios, generalmente con independencia de la distribución del resultado. Para el cálculo de la rentabilidad financiera, a diferencia de la rentabilidad económica, existen menos divergencias en cuanto a la expresión de cálculo de la misma. La más habitual es la siguiente:

$$\text{RE} = \frac{\text{Resultado neto}}{\text{Fondos propios a su estado medio}}$$

Como concepto de resultado la expresión más utilizada es la de resultado neto, considerando como tal al resultado del ejercicio.

3). Rentabilidad en el análisis contable

La importancia del análisis de la rentabilidad viene determinada porque, aun partiendo de la multiplicidad de objetivos a que se enfrenta una empresa, basados unos en la rentabilidad o beneficio, otros en el crecimiento la estabilidad e incluso en el

servicio a la colectividad, en todo análisis empresarial el centro de la discusión tiende a situarse en la polaridad entre rentabilidad y seguridad o solvencia como variables fundamentales de toda actividad económica.

Es decir, los límites económicos de toda actividad empresarial son la rentabilidad y la seguridad, normalmente objetivos contrapuestos, ya que la rentabilidad, en cierto modo es la retribución al riesgo y consecuentemente, la inversión más segura no suele coincidir con la más rentable. Sin embargo, es necesario tener en cuenta que, por otra parte, el fin de solvencia o estabilidad de la empresa está íntimamente ligado al de rentabilidad, en el sentido de que la rentabilidad es un condicionante decisivo de la solvencia, pues la obtención de rentabilidad es un requisito necesario para la continuidad de la empresa.

2.3.4. Micro y Pequeña Empresa

2.3.4.1. Concepto

La Micro y Pequeña Empresa es la unidad económica constituida por una persona natural o jurídica, bajo cualquier forma de organización o gestión empresarial contemplada en la legislación vigente que tiene como objeto desarrollar actividades de extracción, transformación, producción y comercialización de bienes y/o prestación de servicios.

2.3.4.2. Características

Decreto Supremo 1086, La ley 28015, ley de promoción y formalización de la micro y pequeña empresa define que: la micro y pequeña empresa es la unidad económica constituida por una persona natural o jurídica, bajo cualquier forma de organización o gestión empresarial contemplada en la legislación vigente, que tiene como objeto desarrollar actividades de extracción, transformación, producción, comercialización de bienes o prestación de servicios.

Artículo 3°. Características de las micro y pequeñas empresas: Deben reunir las siguientes características concurrentes:

- a) Microempresa: de uno (1) hasta diez (10) trabajadores y ventas anuales hasta el monto máximo de 150 Unidades Impositivas Tributarias (UIT).
- b) Pequeña Empresa: de uno (1) hasta cien (100) trabajadores y ventas anuales hasta el monto máximo de 1700 Unidades Impositivas Tributarias (UIT).
- c) El incremento en el monto máximo de ventas anuales señalado para la Pequeña Empresa será determinado por Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas cada dos (2) años

y no será menor a la variación porcentual acumulada del PBI nominal durante el referido período. El Peruano Diario Oficial.

2.3.4.3. Objetivos

El Decreto Legislativo N° 1086 tiene por objetivo la promoción de la competitividad, formalización y desarrollo de las Micro y Pequeñas Empresas para la ampliación del mercado interno y externo de éstas, en el marco del proceso de promoción del empleo, inclusión social y formalización de la economía, para el acceso progresivo al empleo en condiciones de dignidad y suficiencia.

2.3.4.4. Lineamientos.

La acción del Estado en materia de promoción de las MYPE, se orienta con los siguientes lineamientos estratégicos:

- a) Promueve y desarrolla programas e instrumentos que estimulen la Creación, el desarrollo y la competitividad de las MYPE, en el corto y largo plazo, que favorezcan la sostenibilidad económica, financiera y social, de los actores involucrados.
- b) Promueve y facilita la consolidación de la actividad y tejido empresarial, de las relaciones entre unidades productivas de distintos tamaños, fomentando al mismo tiempo la asociatividad de las MYPE y la integración en cadenas productivas y distributivas y

líneas de actividad con ventajas distintivas para la generación de empleo y desarrollo socio económico.

- c) Fomenta el espíritu emprendedor y creativo de la población y Promueve la iniciativa e inversión privada interviniendo en aquellas actividades en las que resulte necesario complementar las acciones que lleva a cabo el sector privado en apoyo a las MYPE.
- d) Busca la eficiencia de la intervención pública, a través de la Especialización por actividad económica.
- e) Difunde la información y datos estadísticos con que cuenta el Estado, y que gestionada de manera pública o privada representa un elemento de promoción, competitividad y conocimiento de la realidad de las MYPE.
- f) Propicia el acceso en condiciones de equidad de género de los hombres y mujeres que conducen o laboran en las MYPE, a las oportunidades que ofrecen los programas de servicios de promoción, formalización y desarrollo.
- g) Promueve la asociatividad y agremiación empresarial como estrategia de fortalecimiento de las MYPE.
- h) Promueve el aporte de la cooperación técnica de los organismos internacionales orientada al desarrollo y crecimiento de las MYPE.

2.3.4.5. Importancia

Las MYPE han adquirido un papel preponderante en la economía peruana ya que aquí encontramos al 99% de las empresas del Perú. Estas aportan el 49% del Producto Bruto Interno (PBI) y emplean a casi el 85% de la Población económicamente activa. Esto lo comprobamos fácilmente ya que actualmente nos topamos cada cinco minutos con un negocio o una persona ofreciendo diversos servicios. Este es el sector más importante ya que además genera ingresos para la población. Ahora también se le considera como motor generador de descentralización ya que gracias a su flexibilidad puede adaptarse a todo tipo de mercado, es por eso que está presente en todas las Regiones del Perú aunque la gran mayoría está aún centrada en Lima. Además la MYPE ha aportado a la elevación del índice de emprendedores en el Perú llegando a ser el país más emprendedor ya que de cada 100 peruanos, el 40% es emprendedor mientras que en otros países el índice promedio es de 9%. Es una de las principales fuentes de empleo que permite una inversión inicial pequeña, y el acceso a estratos de bajos y medianos recursos, además puede constituirse en apoyo importante para la gran empresa (Vela, 2009).

2.3.4.6. Formación de la Micro y Pequeña Empresa.

El proceso de formación legal de la MYPE en el Perú es la siguiente:

El recorrido inicia en la SUNAT donde deberá tramitar su número de RUC para lo cual solo se necesita el documento de identidad y los recibos de luz, agua y telefonía fija del local de la empresa. Luego debemos elegir el régimen tributario más conveniente, estos pueden ser: Régimen único Simplificado (RUS), Régimen Especial y Régimen General, realizado esto procedemos a imprimir los comprobantes de pago (en caso de haber elegido la segunda o tercera opción) .Luego procedemos a la obtención de permisos especiales, estos son otorgados por la institución correspondiente al giro de la empresa. Ejemplo, si el queremos abrir una empresa de transporte necesitamos el permiso del Ministerio de transporte y comunicaciones (MTC) para que se nos otorgue el numero de CNG. Seguido a esto pasamos a los libros de contabilidad que se llevan según el nivel de ventas de la empresa. A continuación tramitamos la licencia de funcionamiento municipal para lo cual la empresa debe cumplir con los requisitos especificados por la municipalidad de su distrito ejemplo de esto es el certificado de defensa civil, entre otros. Y finalmente el trámite con Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) en el cual se hace el registro de marcas y patentes de la empresa.

2.3.5. Transportes de carga pesada

2.3.5.1. Evolución de Carga Pesada

La revolución industrial, que comenzó durante el siglo XVIII en Inglaterra, cambió por completo los sistemas de transporte. Se construyeron

redes de canales fluviales para facilitar el movimiento de cargas pesadas y sobre todo la invención de la máquina de vapor dio lugar a la aparición del ferrocarril que dominó el transporte terrestre hasta la aparición del automóvil a fines del siglo XIX.

Al mismo tiempo los barcos se modernizaban hasta el punto de que se desarrollaron grandes transatlánticos y cargueros que pueden desplazar miles de toneladas y a principios del siglo XX, apareció el transporte aéreo. El transporte entendido como la capacidad de desplazar personas o materiales de un sitio a otro. Al principio caminar con todos sus enseres era la única forma de moverse que tenían nuestros ancestros pero con el pasar de los tiempos pronto se descubrió la rueda posiblemente inspirada en los troncos de árboles que se usaban para desplazar cargas pesadas.

En cuanto al transporte terrestre, estas rudimentarias embarcaciones debieron inventarse viendo los trozos de árboles que arrastraba el agua y que flotaban, de cualquier modo el transporte fluvial debe tener miles de años de antigüedad ya que las tribus primitivas en sus migraciones debieron atravesar ríos y hace 6,000 años ya se construían botes y se conocía la vela.

2.3.5.2. Concepto

El Transporte de Carga es considerado como parte de la cadena de distribución encargada del traslado de productos o bienes por un precio o flete, desde el lugar de producción (vendedor), hasta el lugar de consumo

(comprador) pasando eventualmente por lugares de embarque, almacenaje y desembarque. De lo anotado anteriormente se desprende que el servicio de transporte de carga, debe de entenderse como un eslabón de la cadena logística y distribución que es parte de esa cadena y sencillamente tiene como objetivo el traslado de bienes necesarios para las actividades económicas que se desarrollan dentro de la ciudad (y en el caso de Lima y Callao dentro de la ciudad y sus conexiones con el Puerto, Aeropuerto e interior del país).

Transporte, medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes.

El transporte comercial de personas se clasifica:

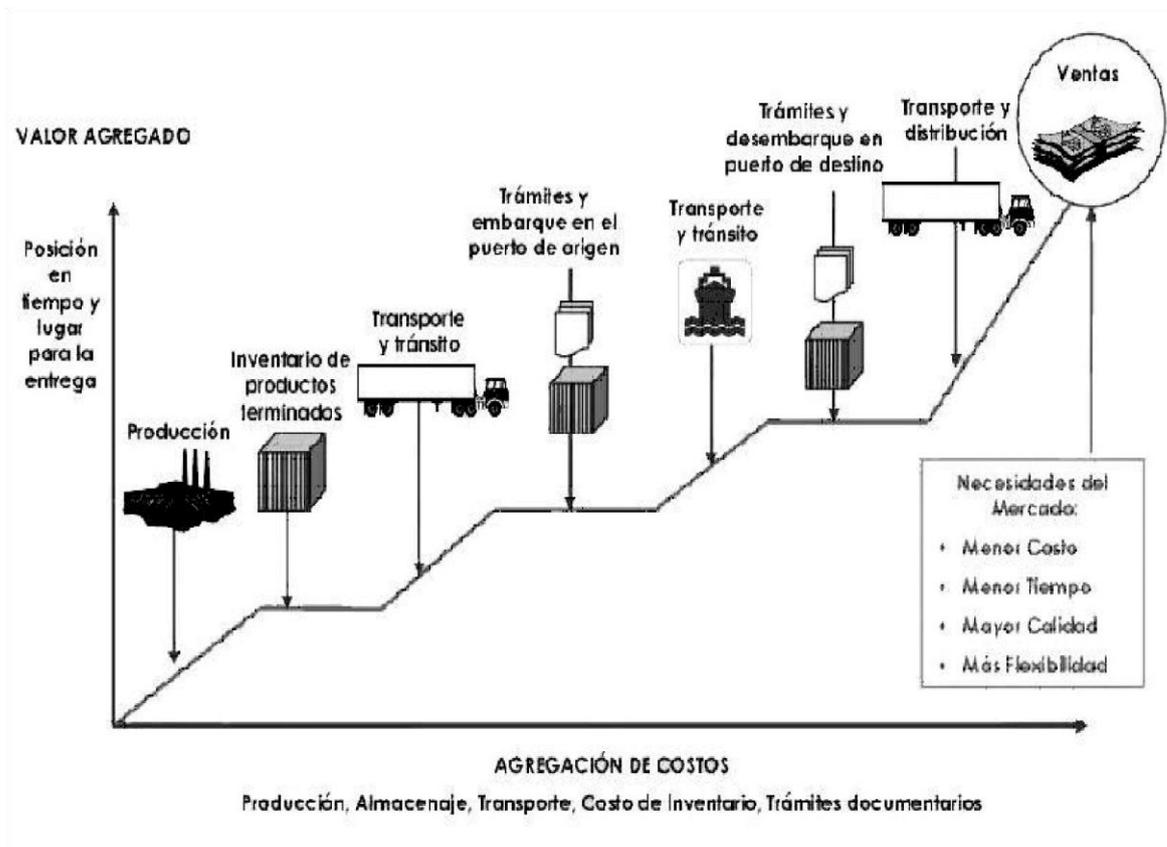
- a) Servicio de pasajeros y de bienes como servicio de mercancías en general.
- b) Materiales de residuos peligrosos.

Como en todo el mundo el transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas.

2.3.5.3. Posición del Transporte Terrestre dentro del Proceso Logístico

Integral

La siguiente figura presenta la posición del transporte de mercancías en camión como eslabón estratégico dentro del proceso logístico empresarial integral; se puede visualizar que, para acceder al mercado de servicios de carga en condiciones de menor costo y tiempo, debe administrarse el proceso logístico empresarial integral en todas sus fases.



2.3.5.4. Documentos debe contar el vehículo

Para el tránsito de mercancías, la empresa transportista debe contar durante el traslado de la carga o mercancías a nivel nacional, con los siguientes documentos:

- ✓ Brevete del conductor
- ✓ Tarjeta de propiedad de camión y del semirremolque (en caso sea necesario)
- ✓ Póliza de seguro vigente
- ✓ Seguro obligatorio de accidentes de tránsito – SOAT
- ✓ Certificado de revisión técnica vigente
- ✓ Certificado de habilitación vehicular
- ✓ Certificado de capacitación del conductor
- ✓ Guía de remisión de remitente (electrónicas) y guía de remitente de transportista (electrónicas) indicando el nombre de la empresa de transporte, la empresa generadora de carga, datos del bien transportado.

2.3.5.5. Factores de riesgo:

- ✓ Características de la carga
- ✓ Esfuerzo físico necesario

- ✓ Características del medio de trabajo

- ✓ Factores individuales de riesgo

2.3.5.6. Especificaciones mínimas exigidas para Transporte de Carga Pesada

Con el propósito de mejorar la seguridad y comodidad de los usuarios y transportación de carga, se establece a continuación las exigencias mínimas que deben ser cumplidas por vehículos destinados al transporte de carga pesada.

2.3.5.7. Características Generales:

1. Tipo de vehículo: Se considera un vehículo de carga pesada a aquél que cumple con las siguientes características:

a) Tipo de cabina: Cabina metálica sencilla con una sola fila de Asientos y con dos puertas laterales.

b) Capacidad: A partir de 30 TN.

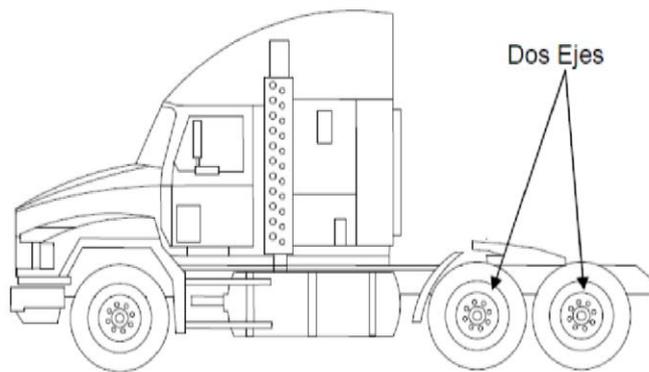
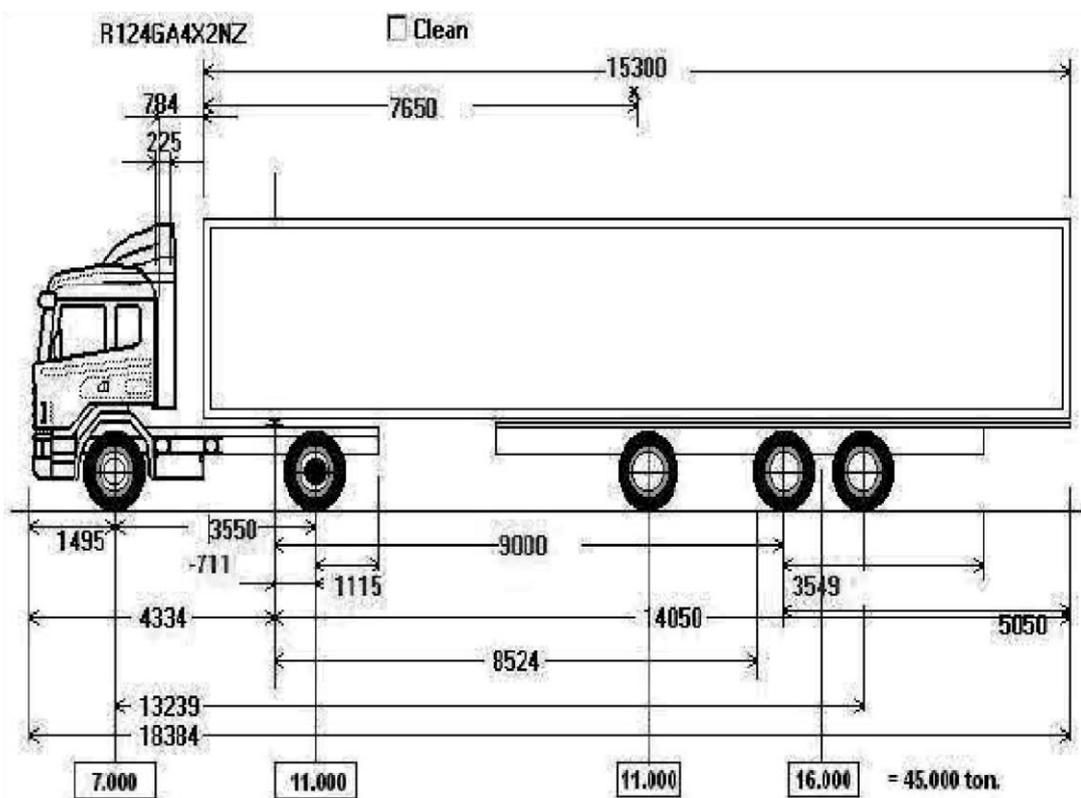


Figura 2-3: Esquema de un cabezal de ejes dobles o tandem



- c) **Diseño Exterior:** Identificación: La UMT establecerá los distintivos para este tipo de transporte, mismos que serán dados a conocer a cada organización de este servicio.
- d) **Carreta:** Tanto en la parte externa como interna de la carrocería no deberán existir elementos sueltos o rotos que constituyan un riesgo para la integridad física de los usuarios.
- e) **Parabrisas y Ventanas:** De no poseer los parabrisas y ventanas originales, los nuevos deberán cumplir con las mismas características, es decir el parabrisas de tipo laminado y las ventanas de tipo templado, así como también una transparencia mínima del 80 %; todo en base a la norma.
- f) **Iluminación exterior:** Deberá cumplir con las normas nacionales de tránsito en lo que respecta a su ubicación, funcionamiento y color; de tal manera que garantice la máxima visibilidad del conductor y que la presencia del vehículo sea fácilmente detectada por parte de los peatones y de otros conductores. Los colores empleados se detallan a continuación:

Luces guía o media luz: Delante de color blanco o amarillo. Atrás de color rojo.

Direccionales y emergencia (parqueo): Delante y atrás de color amarillo.

Laterales: Luces o pantallas refractivas de color amarillo. Pantallas reflectoras posteriores: Ubicadas a una altura no mayor a

900 m. y de color rojo.

Neblineros o luces adicionales: Deben estar instalados

correctamente e incorporados a la instalación eléctrica general.

Luces giratorias (circulina).

Luces rojas ni adhesivos de tipo reflectivo en la parte delantera.

g) Asientos: Los asientos deberán estar correctamente fijados a la carrocería, y el tapizado en buen estado, garantizando la comodidad de los usuarios. No deberán por ningún concepto disponerse asientos en la parte posterior del vehículo.

h) Dispositivos de seguridad: cada unidad deberá cumplir con los siguientes aspectos relacionados a seguridad:

- ✓ Un extintor de polvo químico seco o CO₂ de 3 Kg., este equipo debe estar con el indicador de carga en rango óptimo de trabajo y encontrarse en vigencia de uso.
- ✓ Un botiquín de primeros auxilios equipado adecuadamente, tanto el extintor como el botiquín estarán ubicados en lugares seguros, visibles y accesibles para una eventual utilización.
- ✓ Dos triángulos de seguridad.

✓ Cinturones de seguridad para los ocupantes del asiento frontal.

i) Instrumentos del tablero de control: Los indicadores del tablero de control tales como indicadores de temperatura, presión de aceite, nivel de combustible, odómetro y el velocímetro deben funcionar correctamente.

2. Elementos mecánicos

Los diferentes sistemas y componentes del vehículo descritos a continuación deberán garantizar la confianza y seguridad a sus ocupantes:

a) Motor: Su normal funcionamiento estará determinado por la emisión y contaminación mínima permitida para los gases de escape.

b) Escape: Se recomienda respetar el diseño original del tubo de escape. De haberse realizado modificaciones, el vehículo deberá tener una sola salida en la parte posterior izquierda del vehículo .carrocería con una curvatura aproximada de 45° en dirección al suelo. No deberán existir obstrucciones por aplastamiento ni fugas de gases.

c) Baterías: Dispondrán de un anclaje sólido y estarán en un lugar de fácil acceso.

d) Suspensión: Los elementos de este sistema tales como muelles, hojas de resorte, amortiguadores y otros no deberán tener roturas ni desgastes excesivos.

e) Frenos: Deberá funcionar en óptimas condiciones. En caso de que el circuito de frenos sea hidráulico, las cañerías no deberán estar dobladas, aplastadas o tener soldaduras, ni existir fugas del líquido.

El freno de estacionamiento debe estar en perfecto funcionamiento.
f) Transmisión: No deben existir fugas de aceite, desgastes ni ruidos anormales fuertes en los componentes de este sistema (caja de cambios, diferencial, crucetas, etc.)

g) Neumáticos: La altura de la labor deberá tener como mínimo 3 mm de profundidad incluido el neumático de emergencia.

h) Sistema de combustible: Tanto el depósito como los conductos y demás elementos no deberán presentar fugas de combustible.

2. Adhesivos y sellos

a) Los adhesivos que contienen el Registro Municipal serán colocados por el personal de la UMT y deben mantenerse en esa posición, en buen estado.

b) No está permitida la colocación de sellos y adhesivos adicionales en la carrocería, parabrisas y pantallas protectoras de las luces del

vehículo, excepto aquellos sellos y adhesivos que se encuentren debidamente autorizados por esta dependencia.

c) Los tickets con los nombres, propagandas de concesionarios y servicentros de vehículos, talleres de reparación, imágenes o frases religiosas, entre otros, no están autorizados en ningún lugar de la carrocería.

d) En caso de disponer de propaganda adicional, la misma deberá cumplir con las ordenanzas respectivas o autorización del organismo competente.

2.3.5.2. Importancia

El crecimiento de estas empresas se da pese a que tienen una estructura de costos muy exigente, pues no solo contratan personas experimentadas en el volante, sino que también tienen toda una estructura de servicio alrededor de ellas que incluye profesionales encargados del mantenimiento de las unidades

III. METODOLOGÍA.

3.1. Diseño de la Investigación.

El tipo de investigación que se realizó fue de enfoque cuantitativo. Porque se ha efectuado el procesamiento cuantificado de tabulación de las encuestas aplicadas mediante tablas y figuras que han sido analizadas e interpretadas y que inclusive se han abordado los resultados mediante la apreciación de la estructura porcentual acorde a los criterios establecidos y según los ítems correspondientes.

3.2 . Nivel de investigación de tesis.

El nivel de investigación de la tesis se realizó de manera descriptivo, porque se recopilaban datos de la realidad natural sin modificar, es decir se registraron los hechos y fenómenos tal y como se presentan en la realidad empírica.

3.3 . Diseño de investigación.

El diseño de investigación fue no experimental, porque esta investigación permitió observar los fenómenos tal y como se dan en la realidad. Asimismo no se manipulo deliberadamente las variables de la investigación que fue de corte transversal, porque se recolectaron los datos en un solo momento y en un tiempo único.

3.4. Población y muestra.

3.4.1. Población.

Es el conjunto de todos los elementos (unidades de análisis que pertenecen al ámbito espacial donde se desarrolla el trabajo de investigación.

La población estuvo conformado por 37 Empresarios asociados de las Empresas de transportes del sector servicios rubro transporte de carga pesada, en la Ciudad de Huaraz, inscritos en los registros públicos, SUNAT y el MTC.

N= 37 propietarios y trabajadores del sector transportes rubro cargas pesadas.

3.4.2. Muestra.

Una parte o fragmento representativo de la población, cuyas características esenciales son las de ser objetiva y reflejo fiel de ella, de tal manera que los resultados obtenidos en la muestra pueden generarse a todos los elementos que conforman dicha población. El tamaño de la muestra se obtuvo mediante el muestreo no probabilístico intencional por decisión de la responsable de la investigación.

n= 37 Empresarios y trabajadores del sector transportes rubro cargas pesadas.

3.5. Definición y Operacionalización de Variables.

Posición de variables	Definición Teórica	Dimensiones	Ítems o Preguntas	Índices de medición	Niveles de medición
I. Perfil de las MYPE y de los Propietarios.	MYPE es la unidad Económica constituida por una persona natural o jurídica, bajo cualquier forma de organización o gestión empresarial.	Son algunas características los propietarios de las MYPE	1. ¿Edad?	a) 25 a 29 años b) 30 a 34 años c) 35 a 39 años d) 40 a 44 años e) 45 a 49 años	Razón
			2. ¿Sexo?	a) Masculino b) Femenino	Nominal
			3. ¿Año de funcionamiento de las MYPE?	a) 0 a 5 años b) 06 a 10 años c) 10 a más años	Razón
II: El Financiamiento De las MYPE	La gestión financiera está relacionada con la toma de decisiones relativas al tamaño y composición de los activos, al nivel y estructura de la financiación.	Clasificación de financiamiento	4. ¿Solicitó crédito?	a) Sí b) No	Nominal
			5. ¿Recibió crédito?	a) Sí b) No	Nominal

	6.¿Entidad que le otorgó El crédito?	a) Bancaria b) No bancaria	Nominal
	8. ¿Cree que el microcrédito financiero que obtuvo Contribuyó al incremento de la rentabilidad anual de su empresa?		
	9. ¿Qué tipo de fuente de Financiamiento adquiere usted?	a) Interna b) Externa	Nominal
Tipos de Financiamiento	10. ¿Cuál es el tipo de financiamiento q utiliza su empresa?	a)finanzas publicas b)finanzas privadas	Nominal

Forma de Financiamiento	11. ¿en que institución bancario adquirió su financiamiento?	a) Banco de la Nación b) Banco Interbanck c) Banco BCP d) Otros	Nominal
----------------------------	--	--	---------

Desarrollo del Financiamiento	12. ¿En qué instituciones No bancarias adquirió Ud. el financiamiento?	a) Edificar b) Caja Rural Trujillo c) Caja Rural Chavín d) Otros Especifique	Nominal
----------------------------------	--	---	---------

7. ¿Cuántas veces en el año 2013 solicitó un microcrédito financiero?	a) Una vez b) Dos veces c) Tres veces a más d) Ninguno	Nominal
---	---	---------

a) Sí – 10% b) Sí – 15%	Razón
----------------------------	-------

c) Sí – 20%

d) Sí más del 20%

Desarrollo del Financiamiento	13. ¿Si realiza préstamos a bancarias, qué forma de financiamiento le resulta más conveniente? a) Largo plazo entidades bancarias b) Mediano plazo de financiamiento c) Corto plazo	Nominal
Tiempo De financiamiento	14. ¿Cada qué tiempo solicita un Financiamiento? a) De 6 meses a 1 año b) De 1 a 3 años. c) De 3 a 5 años d) De 5 años a mas	Nominal
Monto del financiamiento	15. ¿Cuál es el monto del crédito financiero que obtuvo en los dos Últimos años? a) S/. 300 – 1000 b) S/. 1100 – 9000 c) S/10,000- 12000 d) S/. 12000 a mas	Intervalo
Tasa del financiamiento	16. ¿Si realiza préstamos, la tasa de interés es? a) Muy Alta b) Alta c) Media d) Baja	De Razón
	17. ¿Su Empresa que tipoa) Los ahorros personales b) Los amigos y los parientes c) Bancos. Financiamiento recurre?	Nominal

d) Empresa de inversión de capital de

III. Rentabilidad de las MYPE	La rentabilidad es la relación que existe entre la utilidad y la inversión necesaria para lograrla, ya que mide tanto la efectividad de la gerencia de una empresa, demostrada por las utilidades obtenidas de las Ventas realizadas y utilización de inversiones.	Clasificación de la rentabilidad	18. ¿Cree Usted que dentro de las políticas de atención de las entidades financieras está el incremento de la rentabilidad de las MYPE del sector servicio? a) Sí b) No	Nominal
			19. ¿Cree o percibe que la rentabilidad de su empresa ha mejorado en el año 2013? a) Sí b) No	Nominal
			20. ¿Cree Usted que la rentabilidad de su negocio ha mejorado por el financiamiento recibido? a) Sí b) No	Nominal
			a) Rentabilidad Económica Nominal b) Rentabilidad Financiera	

c) Ambos

a) Intensidad de Inversión
Nominal

b) Calidad de servicio

c) Reducción de Costos Fletes

21¿qué tipo de Rentabilidad utiliza su Empresa?

22¿De qué forma Usted eleva su Rentabilidad de su Empresa?

3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.

- **Técnica.**

La técnica de la revisión bibliográfica que se utilizó para obtener información teórica fue mediante, fichas textuales y de resumen y por otra parte se aplicó la técnica de la encuesta para recoger la opinión de los empresarios de transporte de carga pesada, acorde a la muestra.

- **Instrumentos.**

Los instrumentos que se aplicaron, fueron con los materiales de fichas textuales y de resumen para lograr información teórica, y mediante el cuestionario para recoger la opinión de los empresarios acorde a la muestra, finalizando con los cuadros estadísticos para presentar los datos recolectados mediante las técnicas descritas anteriormente.

3.5. Plan de análisis.

Los resultados obtenidos, con la aplicación de la encuesta a los empresarios se procesó con el programa Microsoft Excel, mediante tablas y figuras de cada uno de los ítems que responde a los indicadores de las dimensiones de las variables operacionalizadas.

El análisis de los datos que fueron procesados en cada una de las tablas y figuras que se realizó, señalando la prevalencia de los resultados según la estructura porcentual de los mismos.

La interpretación de los resultados analizados se efectuó indicando el más prevalente.

3.7 Matriz de consistencia.

Problema	Objetivos	Operacionalización de variables	Metodología
<p>¿Cuáles son las principales características del financiamiento y rentabilidad de las MYPE en el sector servicios rubro transporte de carga pesada de la ciudad de Huaraz 2013?</p>	<p>Objetivo general:</p> <p>Describir las principales características del financiamiento y rentabilidad de las MYPE en el sector servicios rubro transporte de carga pesada de la Ciudad de Huaraz 2013.</p> <p>Objetivos específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Describir las principales características del financiamiento de las MYPE en el sector servicios rubro de transporte de carga pesada de la ciudad de Huaraz - 2013. ✓ Describir las principales características de la rentabilidad de las MYPE en el sector servicios rubro de transporte de carga pesada de la Ciudad de Huaraz – 2013. 	<p>Variable independiente</p> <p>MYPE</p> <p>Indicadores:</p> <ul style="list-style-type: none"> - características <p>Variable dependiente</p> <p>Financiamiento y rentabilidad</p> <p>Indicadores:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Clasificación -Tipos -Forma de financiamiento desarrollo de financiamiento 	<p>Tipo de investigación</p> <p>El estudio será de tipo cuantitativo</p> <p>2. Población</p> <p>La población de nuestro trabajo está constituida por 37 propietarios de las empresas de transporte carga de la Ciudad de Huaraz</p> <p>3. Muestra</p> <p>La muestra se considera censal, debido a que se seleccionó el 100% de la población, los mismos que hacen un total de por 37 propietarios de las empresas de transporte carga de la Ciudad de Huaraz</p> <p>4. Técnicas de recolección de datos</p> <p>Entrevista, encuesta y la observación dirigida a los empresarios de ciudad de Huaraz.</p>

3.8 Principios éticos.

Los principios éticos fueron desarrollados en base a los siguientes términos:

- ✓ **Dignidad.-** Se consideró a cada persona como a un semejante, con un accionar libre que le posibilite trascender a través de los otros. Se dio lo mejor de sí, poniendo en funcionamiento todo su potencial acorde a lo que los demás esperan de él, de modo que resulte merecedor de respeto y estima.
- ✓ **Independencia.-** Su actuación fue autónoma, por el ordenamiento legal, las normas éticas, las reglas técnicas de su profesión. Por consiguiente, se mantuvo libre de influencias o amenazas que comprometan la independencia de su juicio profesional.
- ✓ **Imparcialidad.-** Se actuó y dictamino sin prevención y con equidistancia, respecto a las diferentes partes, personas o cosas que intervienen o a los intereses involucrados.
- ✓ **Transparencia.-** Se actuó de manera que su proceder y conclusiones puedan en todo momento someterse al juicio crítico de sus pares y demás interesados.
- ✓ **Veracidad.-** No se distorsiono lo que a su leal entendimiento se presente como un hecho relevante, procurando a este efecto poseer un cabal conocimiento de las circunstancias que rodean a la tarea.
- ✓ **Responsabilidad.-** En la medida en que es libre, y por encima de sus conveniencias personales, se respondió de forma hábil, eficiente y

adecuada. Haciéndose cargo ante la comunidad de sus propios actos o de los actos de terceros cuando corresponda.

IV. RESULTADOS

4.1 Resultados.

Respecto a Los Empresarios

Tabla 1.

Distribución de la muestra, según edad

Edad	Fi	%
25 - 29	7	19
30 - 34	9	25
35 - 39	12	32
40 - 44	6	16
45 - 49	3	8
Total	37	100

Fuente: Encuesta aplicada a los directivos y trabajadores de las Empresas de transporte de carga de Huaraz.

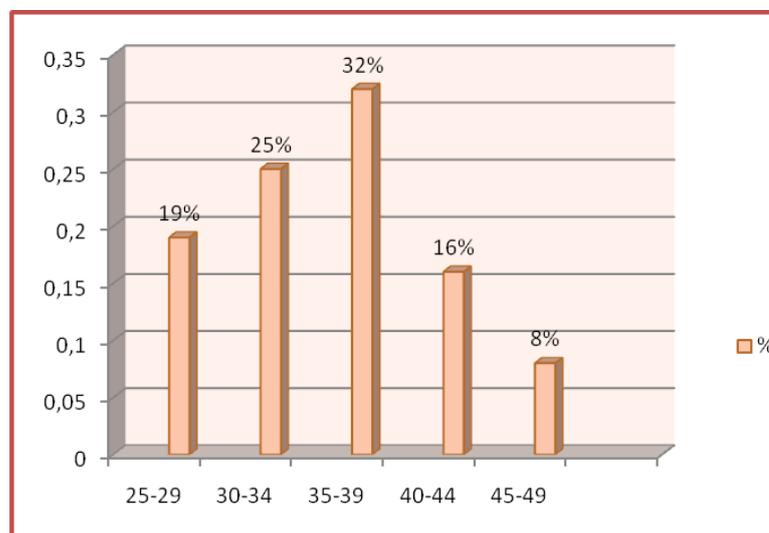


Figura 1: Edad de los representantes legales de las MYPE del Sector transporte de carga pesada.

Fuente: Tabla 1.

Interpretación: En la tabla y figura 01, se observa que el 32% de los propietarios de las empresas de transporte de carga tienen edades que fluctúan

entre 35 – 39 años, a diferencia del 8% que tenían edades entre 45 – 49 años, el 25% tenía entre 30 – 34 años, el 19% entre 25– 29 años y el 16% entre 40 – 44 años de edad.

Tabla 2.
Distribución de la muestra, según sexo

Sexo	Fi	%
Masculino	29	78
Femenino	28	22
Total	37	100

Fuente: Encuesta aplicada a los directivos y trabajadores de Las empresas de transporte de carga pesada de Hz.

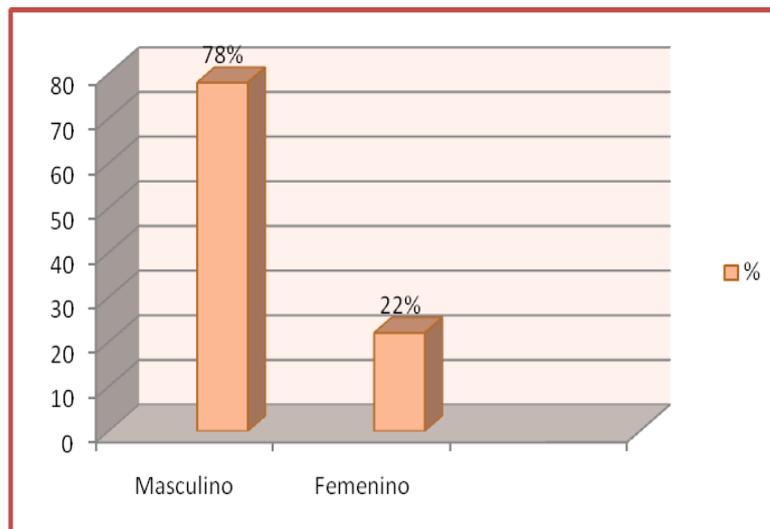


Figura 2: distribución de la muestra según el sexo de los Trabajadores del sector transportes de carga pesada.

Fuente: Tabla 2.

Interpretación: En la tabla y figura 02 se observa que, el 78% de los propietarios de las empresas de transporte de carga son varones y el 22% son mujeres.

Respecto al perfil de las MYPE

Tabla 3.

Distribución de la muestra, según año de funcionamiento de la empresa

Año de funcionamiento de la empresa	Fi	%
a) 00 – 05	12	32
b) 06 – 10	15	41
c) 10 a más	10	27
Total	37	100

Fuente: Encuesta aplicada a los Directivos y trabajadores de las empresas de transporte de carga pesada de Hz.

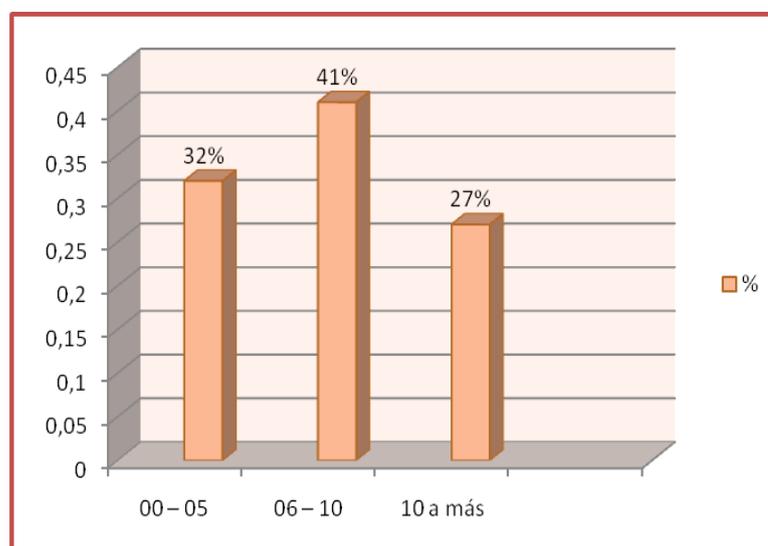


Figura 3: Año de funcionamiento de la empresa de los trabajadores del sector transporte de carga pesada.

Fuente: Tabla 3.

Interpretación: En la tabla y figura 03 se observa que, el 41% de los propietarios de las empresas de transporte de carga afirmaron que sus empresas tenían entre 06 – 10 años de funcionamiento, a comparación del 27% que dijeron que tenían entre 10 años a más y el 32% dijeron tener entre 00 – 05 años de funcionamiento.

Respecto al financiamiento

Tabla 4.

Distribución de la muestra, según solicitud de crédito

Solicitud de crédito	Fi	%
a) Sí	35	95
b) No	2	5
Total	37	100

Fuente: Encuesta aplicada a los Directivos y trabajadores de las empresas de transporte carga de Hz.

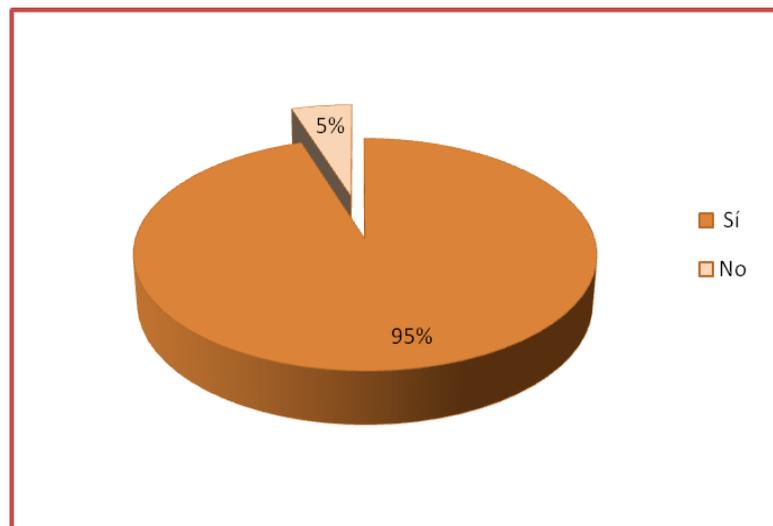


Figura 4: Solicitud de crédito de los de los trabajadores del sector transportes de carga pesada. **Fuente:** Tabla 4.

Interpretación: En la tabla y figura 04 se observa que, el 95% de los propietarios de las empresas de transporte carga afirmaron haber solicitado alguna vez crédito para su empresa y el 5% respondieron no haber solicitado ningún crédito para su empresa.

Tabla 5.

Distribución de la muestra, según Recibió el crédito

Recibió el crédito	Fi	%
a) Sí	34	91
b) No	3	9
Total	37	100

Fuente: Encuesta aplicada a los directivos y trabajadores de las empresas de transporte carga de Huaraz.

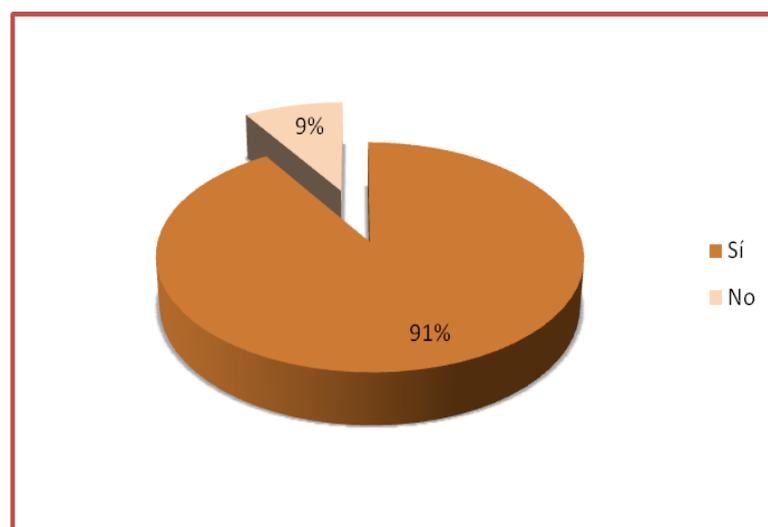


Figura 5: Distribución de la muestra, según recibió el crédito **Fuente:** Tabla 5.

Interpretación: En la tabla y figura 05 se observa que, el 91% de los propietarios de las empresas de transporte carga afirmaron haber recibido el crédito luego de solicitarlo y el 9% dijeron no haber recibido el crédito luego de solicitarlo.

Tabla 6.

Distribución de la muestra, según entidad donde se solicitó el crédito

Entidad donde se solicitó el crédito	Fi	%
a) Entidad Bancaria	22	57
b) Entidad No bancaria	15	43
Total	37	100

Fuente: Encuesta aplicada a los Directivos y trabajadores de Las empresas de transporte carga de Hz.

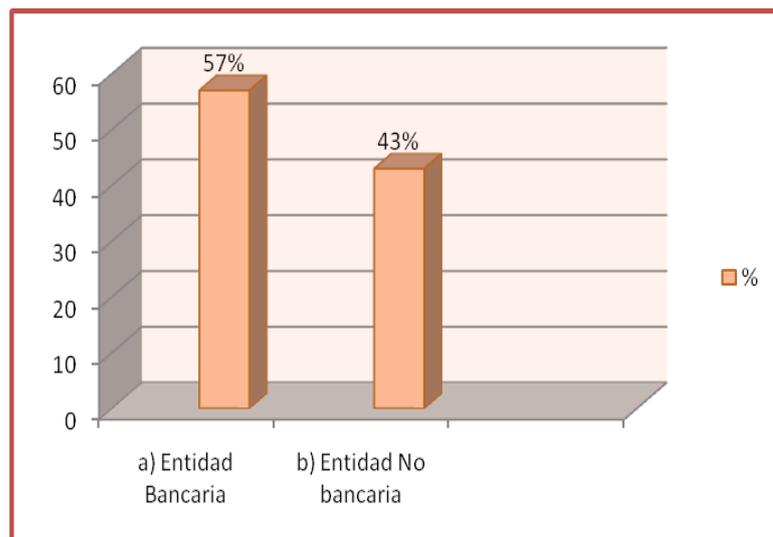


Figura 6: entidad donde se solicito el crédito los trabajadores del Sector transporte de carga pesada.

Fuente: Tabla 6.

Interpretación: En la tabla y figura 06 se observa que, el 57% de los propietarios de las empresas de transporte carga respondieron haber solicitado su crédito en las Entidades Bancarias y el 43% dijeron en las Entidades no

Bancarias.

Tabla 7.

Distribución de la muestra, según cantidad de solicitud de microcrédito en el año 2013

Cantidad de solicitud de microcrédito en año 2013	Fi	%
a) Una vez	3	9
b) Dos veces	13	34

c) Tres veces	21	57
d) Ninguno	0	0
Total	37	100

Fuente: Encuesta aplicada a los Directivos y trabajadores de Las Empresas de transporte carga de Hz.

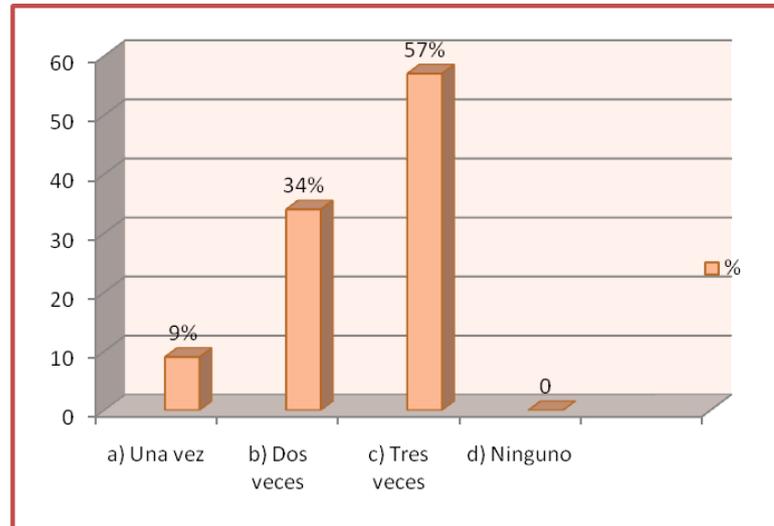


Figura 7: Solicitud de cantidad de solicitud de microcrédito en el año a los trabajadores del sector transportes de carga pesada.
Fuente: Tabla 7.

Interpretación: En la tabla y figura 07 se observa que, el 57% de los propietarios de las empresas de transporte carga afirmaron haber solicitado en el año 2013 tres veces microcrédito financiero, a diferencia del 9% que dijeron haber solicitado solo una vez y el 34% respondieron haber solicitado dos veces el microcrédito financiero.

Tabla 8.

Distribución de la muestra, según opinión sobre contribución al incremento de la rentabilidad anual de su empresa

Opinión sobre contribución

al incremento de la rentabilidad anual de su empresa	Fi	%
a) Sí 10%	7	17
b) Sí 15%	13	37
c) Sí 20%	11	32
d) Sí más de 20%	6	14
Total	37	100

Fuente: Encuesta aplicada a los Directivos y trabajadores de Las empresas de transporte carga de Hz.

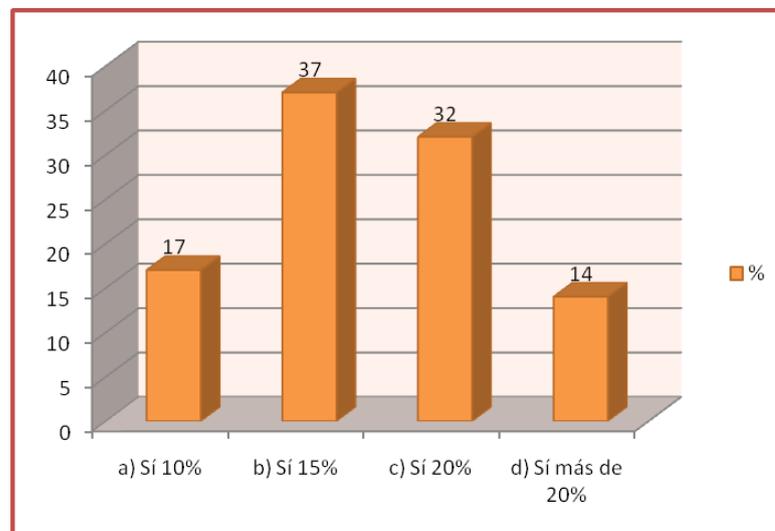


Figura 8: Opinión sobre contribución al incremento de la Rentabilidad anual a los trabajadores del sector transportes de carga pesada. **Fuente:** Tabla 8.

Interpretación: En la tabla y figura 08 se observa que, el 37% de los propietarios de las empresas de transporte carga opinaron que sí el microcrédito financiero contribuyó al incremento de la rentabilidad anual de su empresa, a comparación del 14% que dijeron que Sí en más del 20%, el 32% respondieron que sí en el 20% y el 17% dijeron sí 10%.

Tabla 9.

Distribución de la muestra, según tipo de fuente de financiamiento para su Empresa

Tipo de fuente de financiamiento para su empresa	Fi	%
a) Fuentes internas (generado por la misma empresa)	9	23
b) Fuentes externas (préstamo de terceros, entidades bancarias y no bancarias)	28	77
Total	37	100

Fuente: Encuesta aplicada a los Directivos y trabajadores de las empresas de transporte carga de Hz.

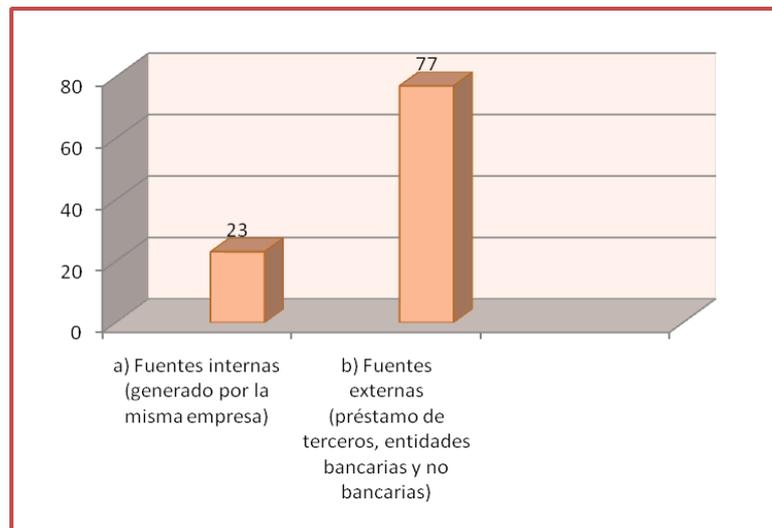


Figura 9: Tipo de fuente de financiamiento para su Empresa a los Trabajadores del sector transportes de carga pesada. **Fuente:** Tabla 9.

Interpretación: En la tabla y figura 9 se observa que, el 77% de los propietarios de las empresas de transporte carga respondieron que el tipo de fuente de financiamiento que adquieren para su empresa eran las fuentes externas (préstamo de terceros, entidad bancaria y no bancaria) y el 23% dijeron que adquirirían de fuentes internas (generado por la misma empresa).

Tabla N° 10

Distribución de la muestra según, tipo de financiamiento que utiliza su Empresa. Fi %

	Fi	%
a) Finanzas Publicas	6	14
b) Finanzas Privadas	31	86
Total	37	100

Fuente: Encuesta aplicada a los Directivos y trabajadores de Las empresas de transporte carga de Hz.

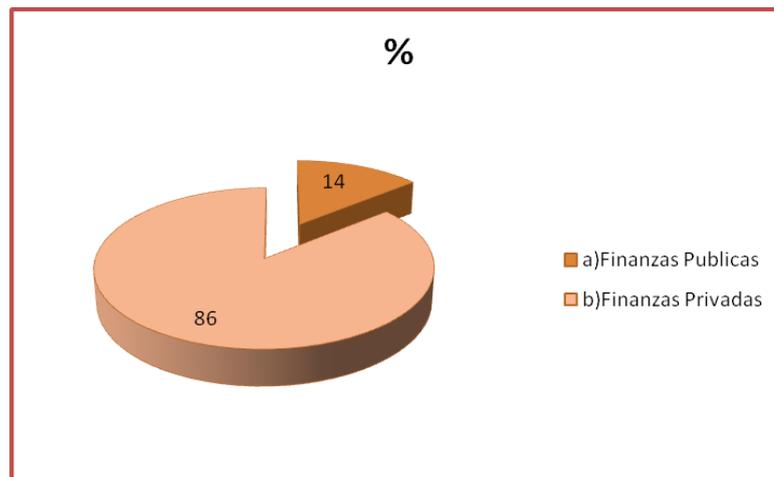


Figura 10: Opinión de la tasa de interés de los préstamos los Trabajadores del sector transportes de carga pesada. **Fuente:** Tabla 10.

Interpretación: Como se observa en la tabla y gráfico N° 10, del 100% igual a 37 encuestados, el 86% respondieron por las finanzas privadas, a diferencia del 14% que dijeron por las finanzas Públicas.

Tabla 11.

Distribución de la muestra, según Institución Bancaria del financiamiento

Institución Bancaria del financiamiento	Fi	%
a) Banco de la Nación	15	57
b) Banco Interbanck	4	10
c) Banco BCP	11	33
d) Otros	0	0
Total	37	100

Fuente: Encuesta aplicada a los Directivos y trabajadores de Las empresas de transporte carga de Hz.

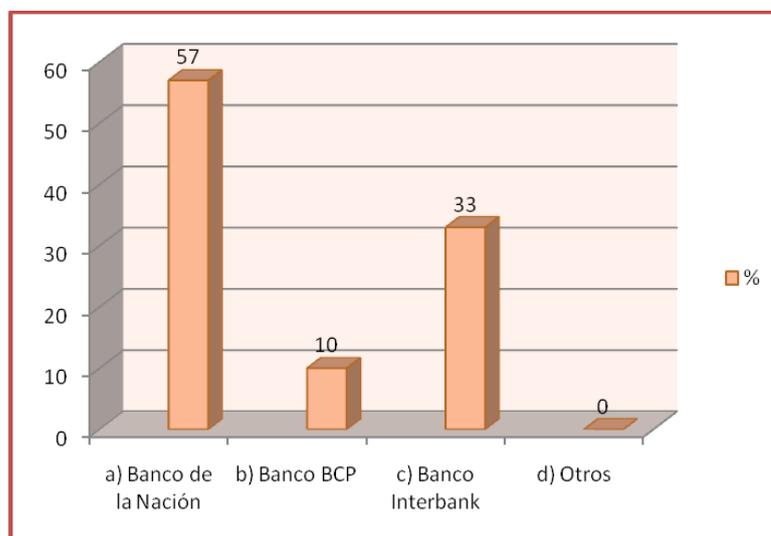


Figura 11: solicitud de la Institución Bancaria del financiamiento para su empresa a los Trabajadores del sector transportes de carga pesada.

Fuente: Tabla 11.

Interpretación: En la tabla y figura N°11 se observa que, el 57% de los propietarios de las empresas de transporte carga afirmaron haber adquirido el financiamiento de instituciones bancarias como el banco de la Nación, a diferencia del 10% que dijeron del Banco interbank y el 33% respondieron Banco BCP.

Tabla 12.

Distribución de la muestra, según Institución Financiera no Bancaria

Institución Financiera no Bancaria	Fi	%
a) Edificar	9	36
b) Caja Rural Trujillo	28	64
c) Caja Rural Chavín	0	0
d) Otros	0	0
Total	37	100

Fuente: Encuesta aplicada a los Directivos y trabajadores de Las empresas de transporte carga de Hz.

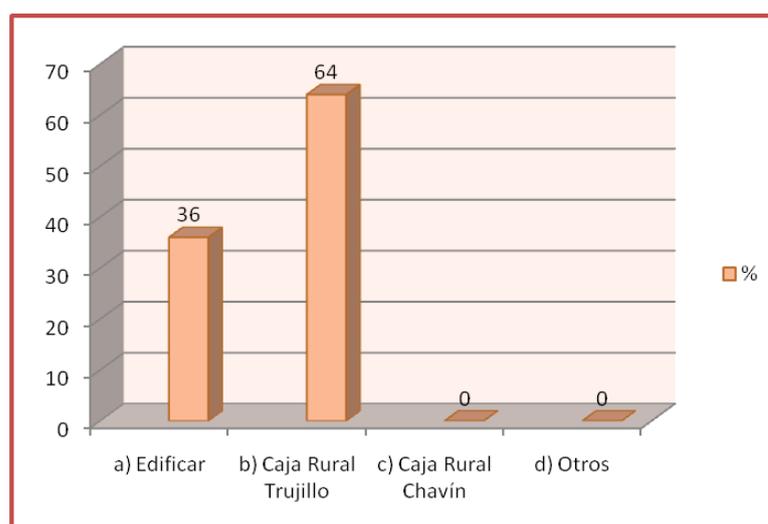


Figura 12: solicitud de Institución Financiera no Bancaria a los del sector transportes de carga pesada.

Fuente: Tabla 12.

Interpretación: En la tabla y figura 12 se observa que, el 64% de los propietarios de las empresas de transporte carga respondieron que las Instituciones no Bancarias donde adquirieron el préstamo fue Caja Rural Trujillo y el 36% dijeron haber adquirido en Edificar.

Tabla 13.

Distribución de la muestra, según Formas de financiamiento

Formas de financiamiento	Fi	%
a) Largo plazo	12	31
b) Mediano plazo	9	23
c) Corto plazo	16	46
Total	37	100

Fuente: Encuesta aplicada a los Directivos y trabajadores de Las empresas de transporte carga de Hz.

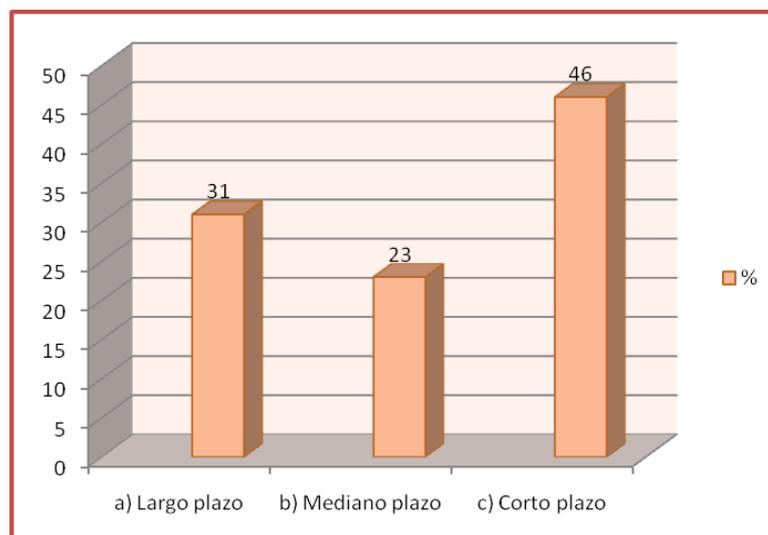


Figura 13: Formas de financiamiento de los Trabajadores del sector Transportes de carga pesada.

Fuente: Tabla 13.

Interpretación: En la tabla y figura 13 se observa que, el 46% de los propietarios de las empresas de transporte carga afirmaron que la forma de financiamiento más conveniente era a largo plazo, a diferencia del 23% que respondieron a mediano plazo y el 31% dijeron a largo plazo.

Tabla

14.

Distribución de la muestra, según tiempo de solicitud de los financiamientos

Tiempo de solicitud de los financiamientos	Fi	%
a) De 6 meses a 1 año	2	6
b) De 1 año a 3 años	13	34
c) De 3 años a 5 años	14	37
d) De 5 años a más	8	23
Total	37	100

Fuente: Encuesta aplicada a los Directivos y trabajadores de las Las empresas de transporte carga de Hz.

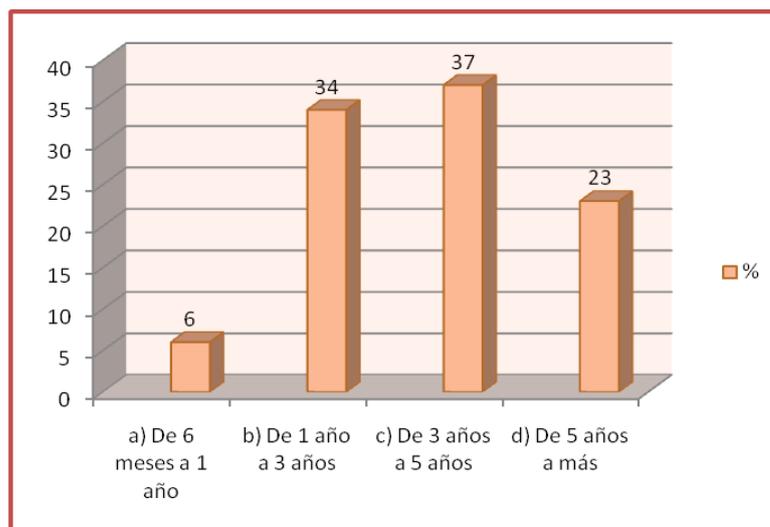


Figura 14: Tiempo de solicitud de los financiamientos de los trabajadores del sector transportes de carga pesada. **Fuente:** Tabla 14.

Interpretación: En la tabla y figura N°14 se observa que, el 37% de los propietarios de las empresas de transporte carga afirmaron que el tiempo en que solicita financiamientos era de 3 a 5 años, a diferencia del 6% que

Tabla

respondieron de 6 meses a 1 año, el 34% dijeron de 1 a 3 años y el 23% respondieron de 5 años a más.

N° 15

Distribución de la muestra, según monto del crédito financiero en los últimos años

Monto del crédito financiero en los últimos años	Fi	%
a) De S/.300 a 1000 soles	3	9
b) De S/.1100 a 9000 soles	8	20
c) De S/.10000 a 12000	11	31
d) De S/.12000 a más	15	40
Total	37	100

Fuente: Encuesta aplicada a los Directivos y trabajadores de Las empresas de transporte carga de Hz.

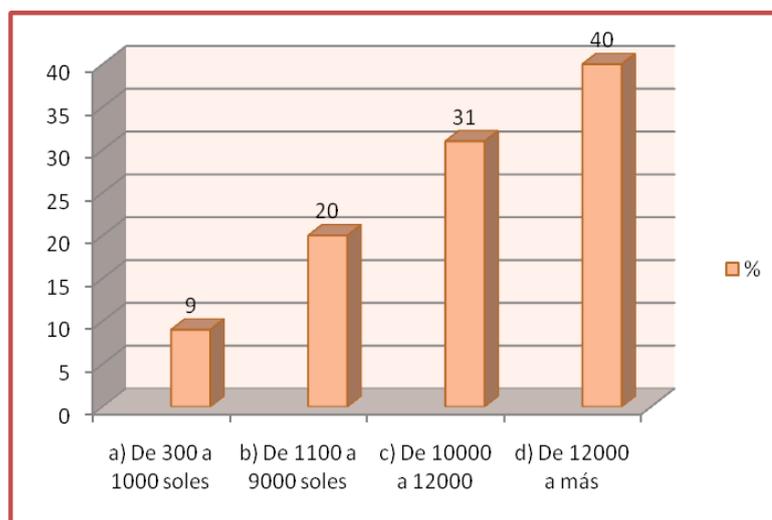


Figura 15: Monto del crédito financiero en los últimos años los Trabajadores del sector transportes de carga pesada. **Fuente:** Tabla 15.

Tabla

Interpretación: En la tabla y figura 15 se observa que, el 40% de los propietarios de las empresas de transporte carga respondieron que el monto del crédito que obtuvo en los últimos años fue de S/.12000 a más, a diferencia del 9% que dijeron de S/.300 a 1000 soles, el 31% respondieron de S/.10000 a S/.12000 y el 20% de S/.1100 a S/.9000 soles.

16.

Distribución de la muestra, según opinión de la tasa de interés de los préstamos

Opinión de la tasa de interés de los préstamos	Fi	%
a) Muy alto	6	17
b) Alta	19	52
c) Media	12	31
d) Baja	0	0
Total	37	100

Fuente: Encuesta aplicada a los Directivos y trabajadores de las empresas de transporte carga de Hz

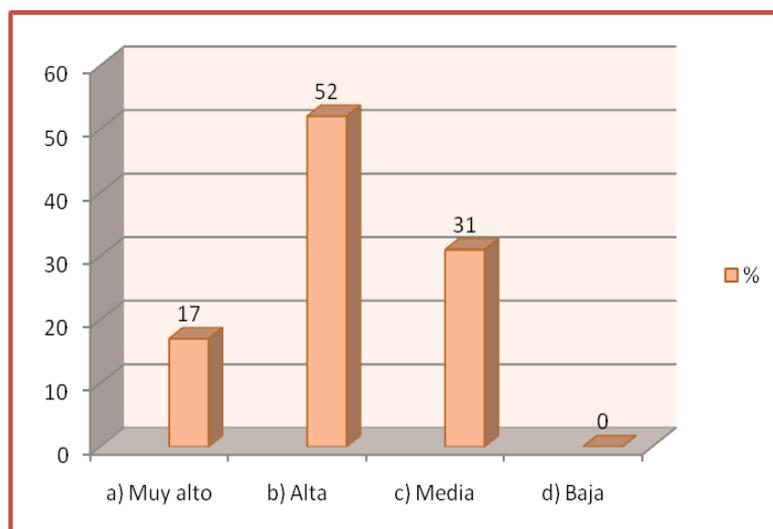


Figura 16: Opinión de la tasa de interés de los préstamos los Trabajadores del sector transportes de carga pesada.

Tabla**Fuente:** Tabla 16.

Interpretación: En la tabla y figura N°16 se observa que, el 52% de los propietarios de las empresas de transporte carga afirmaron que las tasas de interés de los préstamos eran altas, a comparación del 17% que respondieron muy altas y el 31% dijeron que eran medias.

Tabla N° 17

Distribución de la muestra según, tipo de financiamiento que recurre su empresa

	Fi	% su
a) los ahorros personales	9	23
b) los amigos o los pariente	10	26
c) Bancos	16	45
d) <u>Empresa de capital de Inversión</u>	2	6
Total	37	100

Fuente: Encuesta aplicada a los Directivos y trabajadores de las empresas de transporte carga de Hz.

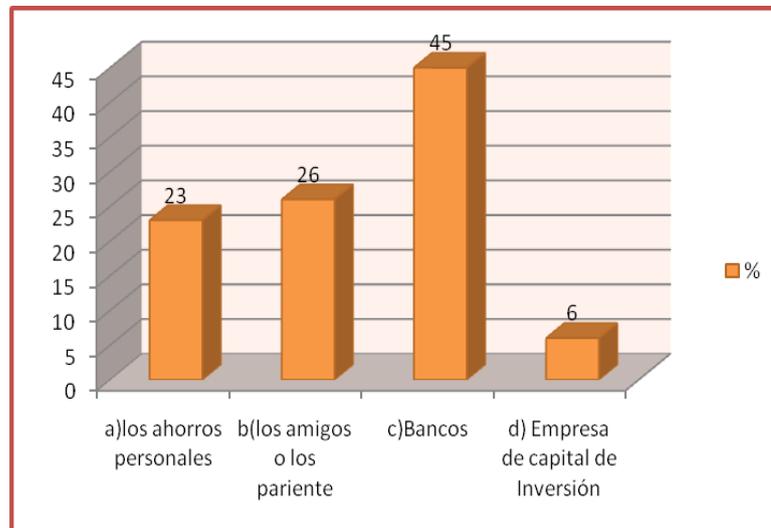


Figura 17: Distribución de la muestra según, tipo de financiamiento que recurre su empresa.

Fuente: Tabla 17

Interpretación: Como se observa en la tabla y gráfico N° 17, del 100% igual a 37 elementos de la muestra, el 45 % respondieron que en el que tienen el financiamiento a través de los bancos, a diferencia del 6% que dijeron que se utilizaba a capital de Inversión, el 23% dijeron por los ahorros personales, el 26% respondieron por los amigos o parientes.

Respecto a la Rentabilidad.

Tabla 18.

Distribución de la muestra, según opinión sobre políticas de atención de las entidades favorecen el incremento de la rentabilidad de las MYPE del sector servicio

Opinión sobre políticas de atención de las entidades favorecen el incremento de la rentabilidad de las MYPE del sector servicio	Fi	%
a) Sí	30	83
b) No	7	17
Total	37	100

Fuente: Encuesta aplicada a los Directivos y trabajadores de las empresas de transporte carga de Hz.

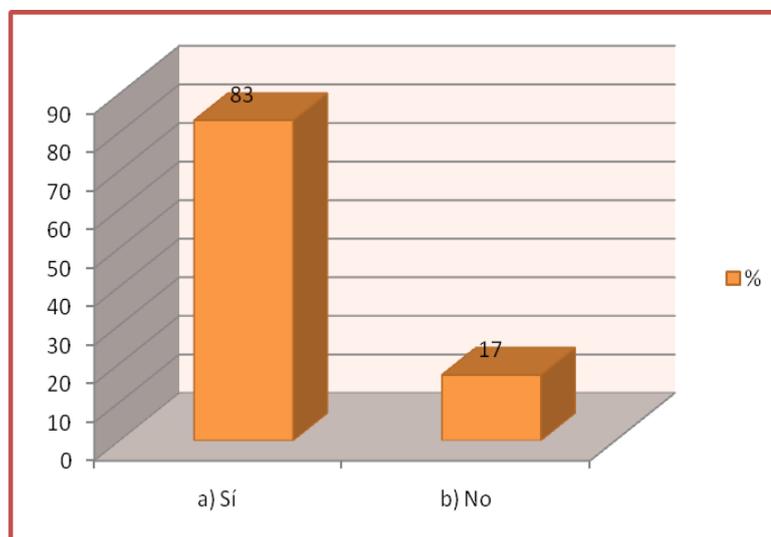


Figura 18: Opinión sobre políticas de atención de las entidades Favorecen el incremento de la rentabilidad de las MYPE.

Fuente: Tabla 18.

Interpretación: En la tabla y figura N° 18 se observa que, el 83% de los propietarios de las empresas de transporte carga afirmaron que dentro de las políticas de atención de las entidades financieras era favorecer el incremento de la rentabilidad de las MYPE del sector servicio y el 17% respondieron que no.

Tabla 19.

Distribución de la muestra, según percepción de la rentabilidad de su empresa mejoró en el año 2013

Percepción de la rentabilidad de su empresa mejoró en el año 2013	Fi	%
a) Sí	29	77
b) No	8	23
Total	37	100

Fuente: Encuesta aplicada a los Directivos y trabajadores de Las empresas de transporte carga de Hz.

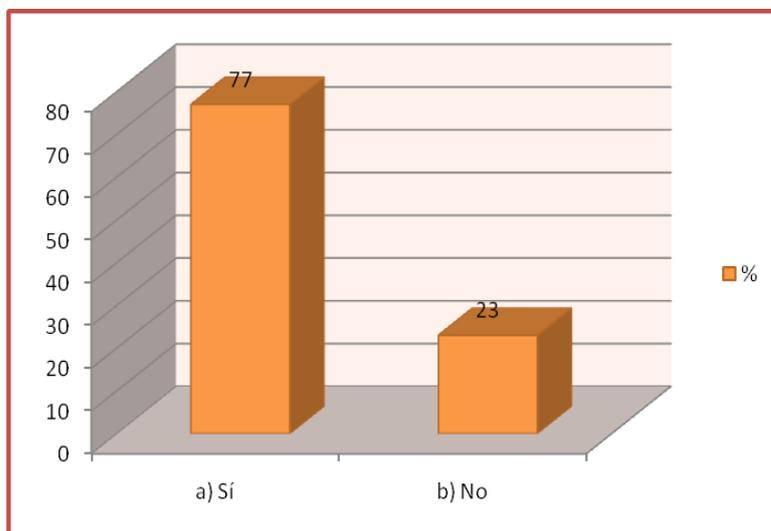


Figura 19: Percepción de la rentabilidad de su empresa mejoró en el año 2013.

Fuente: Tabla 19.

Interpretación: En la tabla y figura N° 19 se observa que, el 77% de los propietarios de las empresas de transporte carga afirmaron percibir que la rentabilidad de su empresa había mejorado en el año 2013 y el 23% respondieron que no percibían esa mejora.

Tabla 20.

Distribución de la muestra, según percepción de la mejora de rentabilidad en su empresa por el financiamiento		
Percepción de la mejora de rentabilidad en su empresa por el financiamiento	Fi	%
a) Sí	27	71
b) No	10	29
Total	37	100

Fuente: Encuesta aplicada a los Directivos y trabajadores de las de transporte carga de Hz.

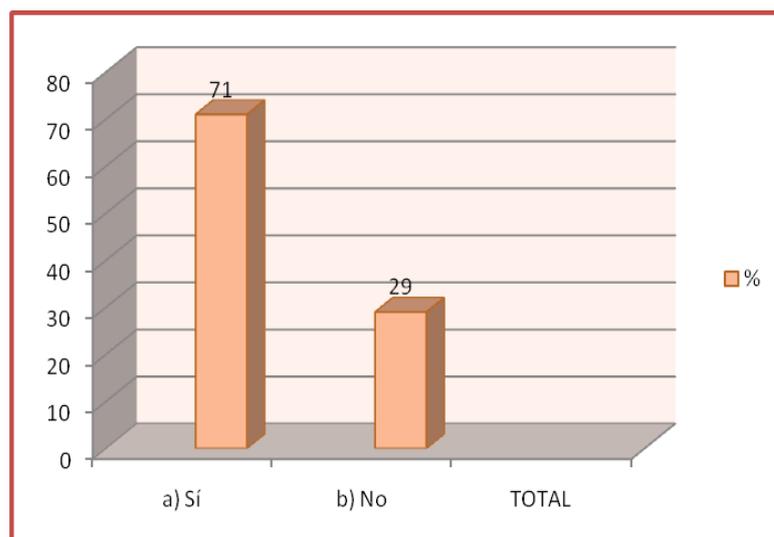


Figura 20: Percepción de la mejora de rentabilidad en su empresa de transporte de carga por el financiamiento **Fuente:** Tabla 20.

Interpretación: En la tabla y figura N° 20 se observa que, el 71% de los propietarios de las empresas de transporte carga respondieron percibir que la rentabilidad de su empresa había mejorado por el financiamiento obtenido y porque favorecen las políticas de las transacciones de las entidades financieras y el 29% dijeron que no.

Tabla N° 21

Distribución de la muestra según, que tipo de Rentabilidad utiliza su Empresa

<u>Tipo de rentabilidad</u>	<u>Fi</u>	<u>%</u>
a) Rentabilidad Económica		
b) Rentabilidad Financiera	20	57
c) Ambos	7	14
Total	37	100

Fuente: Encuesta aplicada a los Directivos y trabajadores de Las empresas de transporte carga de Hz.

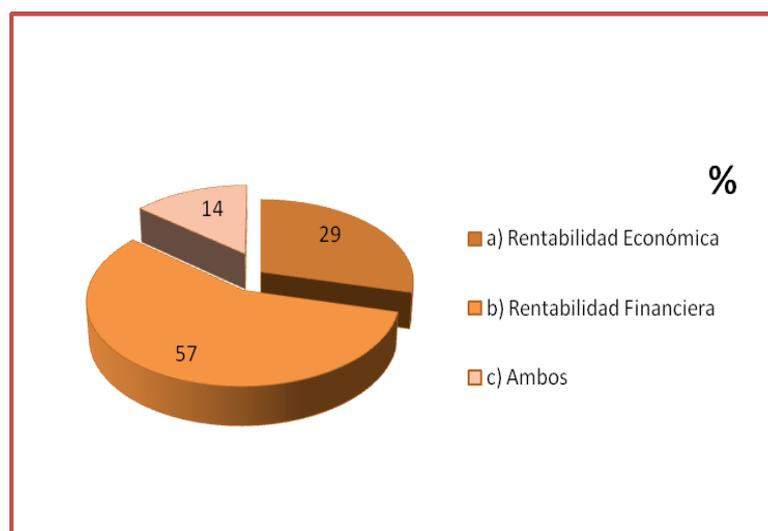


Figura 21: Percepción de la mejora de rentabilidad en su empresa de transporte de carga por el financiamiento **Fuente:** Tabla 21.

Interpretación: Del 100% igual a 37 elementos de la muestra el 57% afirmaron que la Rentabilidad Financiera que utiliza su Empresa a diferencia del 14% respondió que la Rentabilidad que utiliza su Empresa son ambas y el 29% dijeron que su Empresa utiliza la Rentabilidad Económica.

Tabla N° 22
Distribución de la muestra según,
de qué forma elevan los
empresarios su Rentabilidad en su
Empresa

	Fi	%
a) Intensidad de Inversión	5	11
b) Calidad de servicio	15	43
c) Reducción de Costos Fletes	17	46
Total	37	100

Figura 22: Distribución de la muestra según, de qué forma que los empresarios de transporte elevan su Rentabilidad.

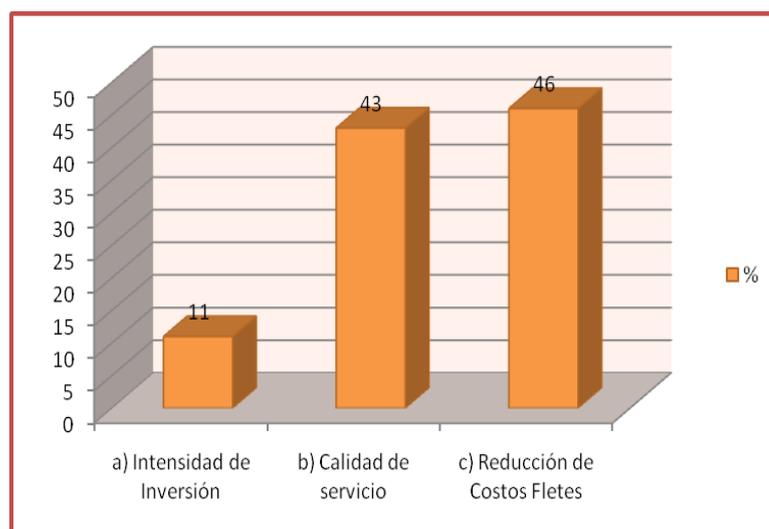


Figura 22: Distribución de la muestra según, de qué forma que los empresarios de transporte elevan su Rentabilidad en su Empresa
Fuente: Tabla 22.

Interpretación: Como se observa en la tabla y gráfico N° 22, del 100% igual a 37, encuestados, el 46% respondieron que las reducción de costos de fletes, a diferencia del 11% que dijeron que las la intensidad de Inversión para poder generar más opciones de trabajo y el 43% respondieron que la calidad de servicio que brinda por cada Empresa de transportes.

4.2. Análisis de los resultados:

- **Respecto a los empresarios.**

La edad de los propietarios de las empresas de transporte carga de la ciudad de Huaraz, oscila entre 25 y 49 años de edad de los cuales el 76% tienen edades entre 25 y 39 años; este hecho estaría indicando que los propietarios de las empresas de transportes pertenecen al grupo de edad de adulto, joven y maduro. Más de las tres cuartas partes de la población igual a 78% son del sexo masculino; este fenómeno requiere estudiar a profundidad la razón porque las mujeres no se igual en proporción a los varones.

- **Respecto al perfil de las MYPE.**

El 41% de las empresas tienen de 6 a 10 años de funcionamiento que equivale a las dos quintas parte de la población y de las empresas lo que

significa que las MYPE no tienen mucha antigüedad. Aunque hay un significativo 32% de MYPE con una antigüedad menor o igual a 5 años; así como el 27% con una antigüedad de más de 10 años.

- **Respecto al Financiamiento**

El 95% de empresarios de las MYPE de transportes solicitaron crédito; así como el 91% recibieron el crédito de acuerdo a su solicitud; lo que implica que muy pocas solicitudes fueron denegadas. Las entidades a que más solicitaron con el 57% fueron las Entidades Bancarias, probablemente por el desembolso mayor que estas entidades efectúan; este hecho concuerda con el otorgamiento del crédito al 57% de solicitantes que la Entidad Bancaria otorgo el crédito. En el año 2013 el 57% de empresarios de transportes solicitaron créditos tres veces; esto indica que puede haber realizado el microempresario mayor movimiento económico o mayor prestación de servicios a los clientes, y/o ampliación de flotas de transporte. Estos resultados se relacionan con la investigación realizada por Filippo (2009) quien sostenía que las agencias de promoción de Pymes en América Latina actúan en distintas áreas, siendo las más frecuentes el fomento de la creación de empresas, apoyo para realizar innovaciones, introducir mejoras de gestión, trabajar en asociatividad. Otro estudio similar de Flores (2010) afirma que la falta de liquidez en la micro empresas hace que recurran a las fuentes financiamientos, que les permite enfrentar su gastos presentes. El 73% de microempresarios de transportes afirmaron que su rentabilidad anual

se incrementó de 15 a 20% y más en el ejercicio anual; esta circunstancia permite valorar que el financiamiento Bancario y no Bancario, contribuyen a incrementar la rentabilidad empresarial. En una investigación relacionada con los resultados obtenidos del autor Amorós (2004) afirma que la utilización de los créditos y el internet han influido en el crecimiento de las pequeñas y medianas empresas.

Quien afirma que las micro finanzas en el Perú se han convertido en un centro de atención para la economía especialmente para el sector financiero, dinamizando el empleo e ingresos a la población y la economía global, referido al financiamiento y las MYPE indica que las MYPE deben tener una liquidez y la capacidad de pago en caso de lograr un financiamiento bancario, para no ser denegado el crédito. Al respecto Díaz (2010) en su estudio del mercado financiero en Puno considera que en la ciudad de Juliaca las economías de los transportistas con cada día más dinámicas, aglutinando el 75% de los depósitos y colocaciones del sistema financiero. Más de las tres cuartas partes de la población igual a 77% indicaron que el tipo de financiamiento para su empresa fueron de fuentes externas (prestamos de terceros, entidades bancarias y no bancarias) este hecho ratifica lo antes indicado que necesariamente los empresarios de transportes requieren de préstamos bancarios. De acuerdo a los resultados el 57% de empresarios obtuvieron financiamiento del Banco de la Nación, probablemente por los bajos interés que cobra esta Entidad Financiera; seguido por el 64% de la Caja Rural Trujillo como institución Financiera no Bancaria; sin embargo en las formas de financiamiento el 46% de empresarios de transporte prefirieron

el financiamiento de corto plazo, porque los intereses se recargan mucho como en el préstamo de mediano y largo plazo. La mayoría de empresarios, el 60% solicitaron financiamiento de tres a 5 y más años, que indica tener una flexibilidad en el pago de sus adeudos siendo el 71% de empresarios que solicitaron de S/.10, 000 a S/.12, 000 a más soles de crédito financiero en los últimos años, en donde las tasas de interés fueron según opinión de los empresarios del 52% alta y un significativo 17% muy alto. Sánchez (2010) sostiene que los límites económicos de toda actividad empresarial son la rentabilidad y seguridad, normalmente objetivos contrapuestos, teniendo en cuenta que la rentabilidad es la retribución al riesgo.

También como se observa que el 86% de los empresarios de transporte respondieron por optar sus créditos de las finanzas privadas por el bajo precio de interés, a diferencia de otros empresarios con un abaja del 14% que optaron por las finanzas Públicas. El estudio de Sánchez (2006) Realizó una investigación sobre los intermediarios bancarios y no bancarios en el desarrollo de las PYMES. El presente informe de investigación tuvo como finalidad, identificar los intermediarios bancarios y no bancarios en el desarrollo de las MYPES, enfocado en las personas que buscan crear un nuevo negocio. Para efectos de diseñar estrategias que permitieron lograr la subsistencia y el progreso de las redes de mercadeo, y que a su vez logren desarrollar fortalezas para que puedan competir con ventajas en un mundo globalizado. Para lograr ello el trabajo se había subdividido estructuralmente en tres secciones: la primera, los objetivos de estudio; en la segunda sección se habla del marco teórico en donde se explica los antecedentes de estudio, la base legal, la operativización de las

variables y finalmente se presentan las conclusiones a las se ha llegado y las recomendaciones pertinentes. Existe una relación directa entre los resultados obtenidos en la presente investigación y el estudio por las personas naturales y jurídicas.

Al respecto con los prestamos de financiamiento los elementos de la muestra, nos dice que el 45 % respondieron que en obtienen financiamiento través de los bancos, a diferencia del 6% que dijeron que se utilizaba a capital de Inversión, el 23% dijeron por los ahorros personales, el 26% respondieron por los amigos o parientes. Los resultados de la presente investigación se relacionan con el estudio de Díaz (2011). Identificar el nivel de influencia de las formas de acceso al financiamiento de las MYPES. La especialidad de administración de Transportes de cargas pesadas. En su investigación sostiene que, permitan lograr la subsistencia y el progreso de las PYMES, y que a su vez logren desarrollar fortalezas para que puedan competir con ventajas en un mundo globalizado. Para lograr ello el trabajo se ha subdividido estructuralmente en tres secciones: la primera, los objetivos de estudio; en la segunda sección se habla del marco teórico en donde se explica los antecedentes de estudio, la base legal, la operativización de las variables y finalmente se presentan las conclusiones a las se ha llegado y las recomendaciones pertinentes. En consecuencia los resultados empíricos y teóricos se relacionan en forma relevante.

- **Respecto a la Rentabilidad Empresarial**

El 83% de la población de empresarios opinaron que las políticas de atención de las entidades financieras favorecen el incremento de la

rentabilidad de más MYPE del sector servicio, rubro transportes lo que implica que los transportistas son conscientes que el apalancamiento económico de parte de las entidades financieras y no bancarias es favorable para sus empresas.

Al respecto Amorós (2004) indican que existen en la actualidad perspectivas de crecimiento y generación de empleo en la actividad de transporte carga en el Perú. Concluye que el 85.71% de los micros y pequeñas empresas son rentables. El 77% de microempresarios de transportes percibieron una mejora en la rentabilidad de su empresa en el año 2013, hechos que concuerdan con los resultados antes analizados. El 71% de microempresarios de transportes percibieron la mejora de rentabilidad en su empresa debido al financiamiento obtenido de las entidades financieras. Con relación a la rentabilidad de las empresas de transporte.

Prevé (2009) indica que la rentabilidad es lo que mide los inversores al decidir si reinvierte sus ahorros en una determinada empresa, o por el contrario retiran sus fondos. El imaginario popular y un emprendimiento que logra producir ingresos mayores que sus costos y que generan resultados positivos que se considera un emprendimiento rentable. Cuando los empresarios indican que la rentabilidad es 10 eso quiere decir que el negocio deja un margen de 10% sobre las ventas, en consecuencia la empresa de transporte carga es rentable.

Del 100% igual a 37 elementos de la muestra el 57% afirmaron que la Rentabilidad Financiera que utiliza su Empresa a diferencia del 14% respondió

que la Rentabilidad que utiliza su Empresa son ambas y el 29% dijeron que su Empresa utiliza la Rentabilidad Económica.

Marvin (2005) en su tesis, Identificación de negocios para una empresa de transporte de cargas pesadas; Sostiene que la rentabilidad empresarial cobra la mayor importancia en la medida en que es una manifestación de creación de valor para el socio o accionista. La creación de valor, como supremo objetivo de la gerencia, el diseña un modelo inductivo, piramidal e integrado por cuarenta ratios que ponen en relación las magnitudes contables primarias con un indicador sintético de la posición económica de la empresa: la rentabilidad financiera, indicador que se hace función de seis variables inmediatas, operando en cuatro sumandos cuyo mensaje permite conocer la rentabilidad económica, el efecto apalancamiento producido por deudas no retribuidas, el mismo efecto del endeudamiento explícitamente retribuido y la contribución de los resultados extraordinarios a la rentabilidad financiera.

Como se observa al igual a los 37 encuestados, el 46% respondieron que las reducción de costos de fletes, a diferencia del 11% que dijeron que las la intensidad de Inversión para poder generar más evasiones de trabajo y el 43% respondieron que la calidad de servicio que brinda por cada Empresa de transportes.

V.CONCLUSIONES.

1. Se ha descrito las principales características del financiamiento y rentabilidad del sector servicios rubro transporte de carga pesada de la Ciudad de Huaraz – 2013, con el 57% de la modalidad de crédito Bancario y el 43% de entidades no Bancarias y un 57% que obtuvieron los créditos 3 veces al año.

2. Quedan descritas las principales características del financiamiento del sector servicios rubro transporte de carga pesada de la Ciudad de Huaraz – 2013, en cuanto al financiamiento el 40% de microempresarios obtuvieron créditos de más de 12,000 soles y 31% entre S/.10,000 a S/.12,000 nuevos soles . El 77% que perciben que fue mayor en el año 2013, y el 71% tienen una mejor percepción generado por el financiamiento Bancario y no Bancario.

3. Se han descrito las principales características de la rentabilidad de las MYPE del sector servicios rubro transporte carga pesada de Huaraz – 2013, con el 37% y 32% que tuvieron un incremento en su rentabilidad anual empresarial de 15% a 20%; con un significativo 14% que tuvieron una rentabilidad de más del 20% . Así como el 83% opinan que las políticas de atención de las entidades financieras favorecen el incremento de la rentabilidad de las MYPE del sector servicios, rubro transportes.

VI. RECOMENDACIONES.

1. Es necesario que los propietarios y/o gerentes de las MYPE de transporte de carga pesada fortalezcan su financiamiento mediante la reinversión de sus utilidades en la compra de activos fijos; así como recurrir a entidades financieras bancarias y no bancarias para la obtención de créditos y/o a proveedores quienes pueden facilitarles créditos para la mejora de la

empresa y así aprovechar que en la actualidad se vienen cambios con la nueva administración de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria – SUNAT, y aprovechar obtener mayores flotas de transporte y que las empresas de este rubro trabajen de manera formal y competitiva.

2. Es importante que los empresarios de transporte de la Ciudad de Huaraz se informen y capaciten con la ayuda y orientación de la SUNAT, sobre transportes, que viene siendo tema de información y actualización y progreso para la ciudad, con el fin de buscar competitividad con relación a las otras empresas del mismo rubro; con lo que elevarían el nivel de calidad crear mayor satisfacción al cliente. Ser una empresa formal y así tener mayores oportunidades en el mercado, porque se abre la gran posibilidad de incrementar sus utilidades.

3. Es necesario que los empresarios del rubro de transportes de la ciudad de Huaraz, realicen una reinversión de su rentabilidad empresarial, con el fin de reducir la dependencia financiera de entidades bancarias y no bancarias, elevando la capacitación del personal; contribuyendo el crecimiento económico y financiero en las MYPE.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Alonso, C. (2003). *Análisis de financiamiento de las pequeñas microempresas.*
(1ª.ed) Perú. Editorial Edpymes.

Arocutipan, A. & Sacari, R. (2011). *Las Micro finanzas y las MYPE en el Perú.*
Trabajo presentado para conocer el sector de las micros finanzas y su influencia
en las MYPE del Perú. Recuperado de:
<http://www.plusnetwork.com.financiamiento/inicio.html>.

Aguilar, M. (2004). *El financiamiento de las micro y pequeñas empresas en puno.*
Lambayeque: Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo. [Publicación de Internet].
Recuperado de: <http://www.ibm.com/expressadvantage/pe/financing.phtml>

Amorós, E. (2004). *La influencia de la utilización de internet en el crecimiento de
pequeñas y medianas empresas.* (Tesis Doctoral). Recuperado de:
http://www.usc.es/econo/RGE/Vol16_1/Castelan/htm.

Acosta, A. (2010). *La teoría del análisis e interpretación financiera.*
Caracas. [Acceso 2015 Ener. 20]. Recuperado de:
<http://www.ciberconta.unizar.es/leccion/anarenta/analisisr.pdf>

Cabrera, R. & Lahusen, M. (2009). *Caja de ahorro con opción para el financiamiento de las micro y pequeñas empresas.* (Tesis doctoral Universidad las Américas). Puebla – México. Recuperado de:

http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/ladi/cabrer.pdf

Díaz, C. (2010). *El Mercado Financiero En Puno.* (Tesis de Maestría, Universidad Católica del Perú). Recuperado de:

<http://cies.org.pe/files/active/0/pbc0313.pdf>.

Dorta, J. & León, J. (2010). *Análisis Externo de la Rentabilidad Financiera consolidada, doctores en ciencias económicas y empresariales profesor del departamento de economía financiera y contabilidad.* España: Universidad De las Palmas Gran Canaria. [Acceso 2015 Ener. 20]. Recuperado de:

<http://scienti.colciencias.gov.co:8084/publindex/docs/articulos/1692-2913/31/131.pdf>

Filippo, A. (2009). *La aplicación de las políticas de financiamiento a las pymes en América latina.* CEPAL. Buenos Aires. [Acceso 2015 Ener. 20]. Recuperado de:

http://www.eclac.org/ddpe/publicaciones/xml/0/45220/Financiamiento_apymes.pdf.

Flores, S. (2010). *Fuentes de Financiamiento para las Empresas.* (Tesis de Titulación, Universidad Autónoma Metropolitana).

Recuperado de:

http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lcp/romero_o_j/capitulo2.pdf

Lira, B. (2009). *Finanzas y Financiamiento.* Recuperado de:

http://www.crecemype.pe/portal/images/stories/files/FINANZAS_FINANCIAMIENTO.pdf

Marvin, J. (2005). *Identificación de negocios para una empresa de transporte de cargas pesadas.* (Tesis de Titulación, Universidad San Carlos de Guatemala).

Recuperado de:

<http://sigb.uladech.edu.pe/intranet-tmpl/prog/es-ES/PDF/19353.pdf>

Santos, Q. (2006). *Entidades de desarrollo para la pequeña Micro empresa* (Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Tumbes).

Recuperado de:

http://www.ecofinanzas.com/diccionario/E/EMPRESAS_PRIVADAS.htm

Silupú, L. (2008). *El financiamiento de los intermediarios financieros no bancarios y su efecto en el crecimiento de la MYPE del sector servicio de las MYPE de la ciudad de Huaraz.* (Tesis de titulación, Universidad: Santiago Antúnez de Mayolo, Huaraz – Región Ancash.

Novelo, G. (2012). *Modelo de análisis correlacional para medir la rentabilidad entre competencias e indicadores.* Docente de Economía – UCV – Lima.

Recuperado de: <http://www.gestiopolis.com>.

Noriega, N. (2011). *Caracterización de las MYPE en el Perú y en el Mundo, Coordinador de proyectos del Centro de Desarrollo Emprendedor.* (Tesis doctoral, Universidad ESÁ). Recuperado de:

<http://www.buenastareas.com/ensayos/Caracterizacion-De-Las-MYPE>

Sánchez, P. (2010). *Análisis De Rentabilidad De La Empresa,* Doctor En Ciencias Económicas Y Empresarial. Tesis de Maestría. Por La Universidad: De Murcia España. Recuperado de:

<http://ciberconta.unizar.es/leccion/anarenta/analisisR.pdf>

- Schupnik, W. (2012).** *Políticas de Financiamiento*. Tesis de Titulación. México 2009. Facultad De Contaduría Y Ciencias Administrativas. Recuperado de:
<http://www.fcca.umich.mx/descargas/apuntes/Academia>.
- Peña, O. (2012).** *El Financiamiento y la asistencia internacional*. Santo Domingo República dominicana. [Acceso 2015 Ener. 20]. Recuperado de:
<http://www.monografias.com/trabajos13/comer/comer2.shtml>
- Purilla, G. (2012).** *El financiamiento y las MYPE*. Lambayeque: Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo. [Publicación de Internet]. Recuperado de:
<http://www.ibm.com/expressadvantage/pe/financing.phtml>
- Prevé, L. (2009).** *La Rentabilidad de las Empresas*, [Publicación de Internet]. [Publicación de Internet]. Recuperado de:
<http://www.eumed.net/librosgratis/2011c/981/concepto%20de%20rentabilidad.html>.
- Vallado, R. (2009).** *Formulación y evaluación de la teoría de la evaluación del impacto financiero*. Recuperado de:
www.uady.mx/~contadur/material/proyectosdeinversion.ppt
- Vargas, M. (2005).** *El financiamiento como estrategia de desarrollo para las Medianas empresas en Lima Metropolitana*. (Tesis de Titulación, Universidad UNMSM). UPGFCA; Lima.
Recuperado de: <http://www.ibm.com/expressadvantage/pe/financing.phtml>
- Villasante, A. (2009).** *financiamiento, la competitividad y la rentabilidad*. [Publicación de Internet]. [Publicación de Internet]. Recuperado de:

[http://www.eumed.net/librosgratis/2011c/981/concepto%20de%20rentabilidad.h
tml](http://www.eumed.net/librosgratis/2011c/981/concepto%20de%20rentabilidad.html)

ANEXOS

UNIVERSIDAD CATÓLICA LOS ÁNGELES DE CHIMBOTE
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, FINANCIERAS Y
ADMINISTRATIVAS
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

CUESTIONARIO DIRIGIDO A LOS PROPIETARIOS DE LAS EMPRESAS DE
TRANSPORTE DE CARGA PESADA DE LA CIUDAD DE HUARAZ - 2013

CUESTIONARIO CONFIDENCIAL AMPARADO EN EL DECRETO
LEGISLATIVO N° 604 – SECRETO ESTADÍSTICO

Instrucciones : Lea cada una de las preguntas y responda con Absoluta libertad, honestidad y sinceridad tal como piensa, actúa y refleja en la realidad observable.

I. DATOS DE INFORMACIÓN:

Género : F M

II. DATOS DE GENERALES:

Razón social de la Empresa
.....

III. PREGUNTAS DE CONTENIDO:

3. ¿Año de funcionamiento de las MYPE?

- a) 0 a 5 años
- b) 06 a 10 años
- c) 10 a más años

4. ¿Alguna vez Solicitó Ud. crédito para su empresa?

- a) Si
- b) No

5. ¿Solicitado el préstamo, ¿recibió el crédito?

- a) Si
- b) No

6. ¿Entidad en la que solicitó el crédito fue?

- a) Entidad bancaria
- b) Entidad no bancaria

7. ¿Cuántas Veces en el año 2013, solicitó un microcrédito financiero?

- a) Una vez
- b) Dos veces
- c) Tres veces
- d) Ninguno

8. ¿Cree Ud. Que el microcrédito financiero que obtuvo contribuyó al Incremento de la rentabilidad anual de su empresa?

- a) Si 10%
- b) Si 15%
- c) Si 20%
- d) Si más del 20%

9. ¿Qué tipo de fuente de financiamiento adquiere Ud. para su empresa?

- a) Fuentes Internas (generado por la misma empresa)
- b) Fuentes externas (generado por préstamos por terceros, entidades Bancarias y no bancarias)

10. ¿Cuál es el tipo de financiamiento q utiliza su empresa?

- a) finanzas Pública
- b) finanzas Privada

11. ¿En qué instituciones bancarias adquirió Ud. el financiamiento?

- a) Banco de la Nación
- b) Banco financiero
- c) Banco Interbank
- d) Banco BCP

12. ¿En qué instituciones No bancarias adquirió Ud. el financiamiento?

- a) Edificar
- b) Caja Rural Trujillo
- c) Caja Rural Chavín
- d) Otros Especifique

13. ¿Si realiza los préstamos a entidades bancarias y no bancarias ¿Qué forma de financiamiento le resulta más conveniente?

- a) Largo Plazo
- b) Mediano Plazo
- c) Corto plazo

14. ¿Cada qué tiempo solicita un financiamiento?

- a) De 6 meses a 1 año
- b) De 1 a 3 años
- c) De 3 años a 5 años
- d) De 5 años a más

15. ¿Cuál es el monto del crédito financiero que obtuvo en los dos Últimos años?

- a) S/. 300 – 1000
- b) 1100 – 9000
- c) 10,000- 12000
- d) 12000 a mas

16. ¿Si realiza préstamos, la tasa de interés es?

- a) Muy Alta
- b) Alta
- c) Media
- d) Baja

17. ¿Su Empresa que tipo Financiamiento recurre?

- a) Los ahorros personales
- b) Los amigos y los parientes
- c) Bancos
- d) Empresa de capital de Inversión

RENTABILIDAD:

18. ¿Cree Usted que dentro de las políticas de atención de las entidades Financieras favorece el incremento de la rentabilidad de las MYPE del Sector servicio?

- a) Si
- b) No

Si su respuesta es afirmativa de qué manera favorece

Especifique.....

19. ¿Cree o percibe que la rentabilidad de su empresa ha mejorado en el año 2012?

- a) Si
- b) No

20. ¿Cree o percibe que la rentabilidad de su empresa ha mejorado por el financiamiento obtenido de las entidades financieras?

- a) Si
- b) No

Si su respuesta es afirmativa de qué manera Cree Ud. Especifique:

.....
.....

21. ¿Qué tipo de Rentabilidad utiliza su Empresa?

- a) Rentabilidad Económica
- b) Rentabilidad Financiera
- c) Ambos

22. ¿De qué forma Usted eleva su Rentabilidad de su Empresa?

- a) Intensidad de Inversión
- b) Calidad de servicio
- c) Reducción de Costos Fletes.

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN.