

**PLANIFICACIÓN FINANCIERA PARA EL MEJORAMIENTO DE LA
GESTIÓN EN LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS
FAMILIARES. CASO DE ESTUDIO: TRANSPORTE DE PRODUCTOS
QUÍMICOS “TRANSPORTE RIKZON, C.A.”**



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES
ÁREA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS MENCIÓN
FINANZAS
CAMPUS BÁRBULA



Línea de Investigación: Gestión Financiera y Sistema Empresarial
Venezolano

**PLANIFICACIÓN FINANCIERA PARA EL MEJORAMIENTO DE
LA GESTIÓN EN LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS
FAMILIARES. CASO DE ESTUDIO: TRANSPORTE DE PRODUCTOS
QUÍMICOS “TRANSPORTE RIKZON, C.A.”**

Autora:

Econ. Serrano Almeida, Hennerys Teresa

Bárbula, Mayo 2016



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES
ÁREA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
MENCIÓN FINANZAS
CAMPUS BÁRBULA



**PLANIFICACIÓN FINANCIERA PARA EL MEJORAMIENTO DE LA
GESTIÓN EN LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS
FAMILIARES. CASO DE ESTUDIO: TRANSPORTE DE PRODUCTOS
QUÍMICOS “TRANSPORTE RIKZON, C.A.”**

Autora:

Econ. Serrano Almeida, Hennerys Teresa

Tutor:

Trabajo de Grado Presentado para Optar al Título de Magíster en
Administración de Empresas Mención Finanzas

Bárbula, Mayo 2016



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES
ÁREA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS MENCIÓN
FINANZAS
CAMPUS BÁRBULA



CONSTANCIA DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

**PLANIFICACIÓN FINANCIERA PARA EL MEJORAMIENTO DE
LA GESTIÓN EN LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS
FAMILIARES. CASO DE ESTUDIO: TRANSPORTE DE PRODUCTOS
QUÍMICOS “TRANSPORTE RIKZON, C.A.”**

**Tutor:
Robert Parga**

Aceptado en la Universidad de Carabobo
Facultad de Ciencias Económicas y Sociales
Dirección de Estudios de Postgrado
Maestría en Administración de Empresas
Mención Finanzas
Del Economista: **Hennerys Teresa Serrano Almeida**

**Por: Robert Parga
C.I.: 14.070.795**

Bárbula, Mayo 2016



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES
ÁREA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS MENCIÓN
FINANZAS
CAMPUS BÁRBULA



CONSTANCIA DE AVAL DEL TUTOR
METODOLÓGICO

Dando cumplimiento a lo establecido en el Reglamento de Estudios de Postgrado de la Universidad de Carabobo en su artículo 133, quien suscribe **Robert Parga** titular de la cédula de identidad N° **14.070.795**, en mi carácter de Tutor del Trabajo de Grado del Programa de Maestría en Administración de Empresas mención Finanzas de la Universidad de Carabobo, titulado: **PLANIFICACIÓN FINANCIERA PARA EL MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN EN LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS FAMILIARES. CASO DE ESTUDIO: TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS "TRANSPORTE RIKZON, C.A."**, presentado por la ciudadana Serrano Almeida, Hennerys Teresa, titular de la cédula de identidad N° V-18.418.873, para optar al título de Magíster en Administración de Empresas Mención Finanzas, hago constar que dicho trabajo reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte del jurado examinador que se le designe.

En Valencia a los 03 días del mes de Mayo del año 2016

Firma
C.I: 14.070.795

Bárbula, Mayo 2016



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES
ÁREA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS MENCIÓN
FINANZAS
CAMPUS BÁRBULA



**CONSTANCIA DE APROBACIÓN DEL ASESOR
METODOLÓGICO**

En mi carácter de Asesor Metodológico del Proyecto de Trabajo de Grado presentado por la ciudadana Serrano Almeida, Hennerys Teresa, titular de la cédula de identidad N° V-18.418.873, para optar al Grado de Magíster en Administración de Empresas Mención Finanzas, considero que dicho trabajo reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte del jurado examinador que se le designe, cuyo título es: **PLANIFICACIÓN FINANCIERA PARA EL MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN EN LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS FAMILIARES. CASO DE ESTUDIO: TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS “TRANSPORTE RIKZON, C.A.”**

Eglee Fernández

C.I. 2.839.809

Bárbula, Mayo 2016



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
 FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES
 ÁREA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
 MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS MENCIÓN
 FINANZAS
 CAMPUS BÁRBULA



PLANIFICACIÓN FINANCIERA PARA EL MEJORAMIENTO DE
 LA GESTIÓN EN LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS
 FAMILIARES. CASO DE ESTUDIO: TRANSPORTE DE PRODUCTOS
 QUÍMICOS "TRANSPORTE RIKZON, C.A."
VEREDICTO

Autora: Hennerys Serrano

Tutor: Robert Parra

Nosotros, miembro del Jurado designado para la evaluación del Trabajo de Grado titulado **PLANIFICACIÓN FINANCIERA PARA EL MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN EN LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS FAMILIARES. CASO DE ESTUDIO: TRANSPORTE DE PRODUCTOS QUÍMICOS "TRANSPORTE RIKZON, C.A."** presentado por la ciudadana Serrano Almeida, Hennerys Teresa, titular de la cédula de identidad familiar N° V-18.418.873, para optar al Grado de Magíster en Administración de Empresas Mención Finanzas, estimamos que dicho trabajo reúne los requisitos para ser considerado como: APROBADO a los 09 días del mes de Junio del año 2016.

Nombre y Apellido	C.I.	Firma
<u>Martha A. Lopez</u>	<u>10.229252</u>	<u>[Firma]</u>
<u>Dora García</u>	<u>12.239298</u>	<u>[Firma]</u>
<u>Elio Tafan</u>	<u>3.922.812</u>	<u>[Firma]</u>

Línea de Investigación: Gestión Financiera y Sistema Empresarial Venezolano.

Descriptor: planificación financiera, gestión financiera, empresas familiares.



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES
ÁREA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
MENCIÓN FINANZAS
CAMPUS BÁRBULA



**PLANIFICACIÓN FINANCIERA PARA EL MEJORAMIENTO DE
LA GESTION EN LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS
FAMILIARES. CASO DE ESTUDIO: TRANSPORTE DE PRODUCTOS
QUÍMICOS “TRANSPORTE RIKZON, C.A.”**

Autora: Hennerys Serrano

Tutor: Robert Parga

Fecha: Octubre, 2015

RESUMEN

El propósito de la investigación consistió en diseñar un plan financiero que contribuya a mejorar la gestión en las pequeñas y medianas empresas familiares, tomando como caso de estudio la empresa “Transporte Rikzon, C.A.”. Se utilizaron las teorías fundamentales de la organización, planificación y finanzas. Para esto se realizó una investigación descriptiva y documental, utilizando técnicas de recolección de datos como la observación y extracción de información financiera a través de los estados financieros históricos de la empresa (no se usaron los estados financieros reexpresados debido a que la empresa no los posee) que permitió el cálculo de los indicadores financieros para el periodo 2010 – 2015 para su posterior análisis cualitativo y cuantitativo. Los resultados cuantitativos arrojaron que la empresa presenta problemas de liquidez, niveles altos de endeudamiento externo, y disminución de su capital de trabajo. Por otro lado, el análisis de la matriz DOFA mostró debilidades en la cultura organizacional de la empresa, y falta de normas y procedimientos, ausencia de lineamientos de cuentas por cobrar y cuentas por pagar y ausencia de lineamientos de endeudamiento. Se propone una la planificación financiera a través de la herramienta pronósticos financieros, donde se consideran las metas y objetivos planteados por los accionistas de la organización, luego de la formulación de la propuesta se recomienda en primer lugar aplicar dicha propuesta y no solo su aplicación sino su revisión continua y aplicación de ajustes de ser necesarios, con la finalidad de mejorar la gestión financiera de la empresa.

Línea de investigación: Gestión Financiera y Sistema Empresarial Venezolano.

Descriptor: planificación financiera, gestión financiera, empresas familiares.

ÍNDICE GENERAL

INTRODUCCION	14
CAPITULO I.....	17
EL PROBLEMA	17
Planteamiento del Problema.....	17
Formulación del Problema.	23
Objetivos de la Investigación	24
<i>Objetivo General</i>	24
<i>Objetivos Específicos</i>	24
Justificación de la Investigación.....	24
CAPITULO II	26
MARCO TEÓRICO.....	26
Antecedentes de la Investigación.	26
Bases Teóricas	30
<i>Teorías de la Administración</i>	31
<i>Proceso Administrativo</i>	37
<i>La planificación en la organización.</i>	38
<i>Planificación Financiera</i>	39
<i>Proceso de la planificación financiera.</i>	40
<i>Clasificación de la Planificación financiera</i>	41
<i>Planificación Financiera a Corto Plazo.</i>	42
<i>Herramientas de la Planificación Financiera</i>	48
<i>Indicadores Financieros</i>	52
<i>Empresa familiar</i>	57
<i>Bases Legales</i>	59
<i>Definición de Términos Básicos:</i>	64
CAPITULO III.....	66
MARCO METODOLOGICO	66
Nivel de Investigación.....	66
Diseño de Investigación	67

Técnicas e Instrumentos de Recolección de Información.....	67
Población y Muestra	69
Cuadro técnico metodológico	70
CAPITULO IV	72
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	72
<i>Estados Financieros de la Empresa Transporte Rikzon, C.A. para el periodo 2010-2015</i>	72
<i>Análisis de la Situación Financiera y Contable de la Empresa Transporte Rikzon, C.A. para el periodo 2010-2015.</i>	98
<i>Análisis de los Factores Internos y Externos mediante una matriz DOFA con relación a la gestión financiera de la empresa Transporte Rikzon, C.A.</i>	124
CAPITULO V	128
PLANIFICACION FINANCIERA	128
<i>Justificación de la Propuesta</i>	128
<i>Factibilidad de la Propuesta</i>	129
<i>Objetivo de la Propuesta</i>	130
<i>Objetivo General</i>	130
<i>Objetivos Específicos</i>	130
<i>Estructura de la Propuesta</i>	130
CONCLUSIONES	144
RECOMENDACIONES	146
LISTA DE REFERENCIAS	148

INDICE DE TABLAS

Tabla 1: Distribución de industrias manufactureras en Venezuela según su tamaño	18
Tabla 2: Proceso administrativo en los diversos niveles de la empresa.	38
Tabla N° 3: Capital de Trabajo para la empresa Transporte Rikzon para el periodo 2010 – 2015	99
Tabla N° 4: Razón Circulante de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el periodo 2010 – 2015	100

Tabla N° 5: Prueba Súper Ácida de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015	102
Tabla N° 6: Razón Fondo de Maniobra de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015	103
Tabla N° 7: Razón de Endeudamiento de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015	104
Tabla N° 8: Razón de Apalancamiento Externo de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015	106
Tabla N° 9: Razón de Apalancamiento Interno de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015	108
Tabla N° 10: Días Cuentas por Cobrar de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015	109
Tabla N° 11: Rotación de Cuentas por Cobrar de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015	111
Tabla N° 12: Rotación de Activo Fijo de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015	113
Tabla N° 13 Rotación de Capital de Trabajo de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015	115
Tabla N° 14: Margen de Utilidad en Operaciones de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015	116
Tabla N° 15: Margen de Utilidad Neta de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015	117
Tabla N° 16: ROA de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015	119
Tabla N° 17: ROE de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015	120
Tabla N° 18: Rendimiento sobre el Capital de Trabajo de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015	122
Tabla N° 19: Indicadores de Liquidez Proyectados para la Empresa Transporte Rikzon, C.A: para el año 2016	138
Tabla N° 20: Indicadores de Apalancamiento Proyectados para la Empresa Transporte Rikzon, C.A: para el año 2016	139
Tabla N° 21: Indicadores de Actividad Proyectados para la Empresa Transporte Rikzon, C.A: para el año 2016	140
Tabla N° 22: Indicadores de Rentabilidad Proyectados para la Empresa Transporte Rikzon, C.A: para el año 2016	140

INDICE DE GRAFICOS

Gráfico N° 1: Capital de Trabajo de Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015.....	99
Gráfico N° 2: Razón Circulante de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015.....	101
Gráfico N° 3: Prueba Súper Ácida de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015.....	102
Gráfico N° 4: Razón Fondo de Maniobra de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015.....	103
Gráfico N° 5: Razón de Endeudamiento de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015.....	105
Gráfico N° 6: Razón de Apalancamiento Externo de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015.....	107
Gráfico N° 7: Razón de Apalancamiento Interno de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015.....	108
Gráfico N° 8: Días Cuentas por Cobrar de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015.....	110
Gráfico N° 9: Rotación de Cuentas por Cobrar de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015.....	112
Gráfico N° 10: Rotación de Activo Fijo de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015.....	113
Gráfico N° 11: Rotación de Capital de Trabajo de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015.....	115
Gráfico N° 12: Margen de Utilidad en Operaciones de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015.....	116
Gráfico N° 13: Margen de Utilidad Neta de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015.....	118
Gráfico N° 14: ROA de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015.....	119

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Proporción de empresas según tamaño en América Latina y la OCDE (en porcentaje).....	18
Ilustración 2: Ciclo Operativo.....	44
Ilustración 3: Ciclo Operativo Vs Ciclo de Efectivo.....	44
Ilustración N° 4: Modelo Dupont.....	52

Ilustración 5: Interacción entre empresa y familia.....	58
Ilustración 6 Pirámide de Kelsen	60

INTRODUCCION

El uso eficiente de los recursos escasos es el tema central de discusión en el mundo empresarial, así como el aumento de la productividad, la reducción de los costos, la eficacia de la administración del capital, el manejo y motivación del personal, la cultura organizacional, la gestión financiera y muchos temas más.

Las empresas venezolanas además de prestar suma atención a todos los factores antes mencionados, deben prestar atención a otros factores que inciden en la gestión empresarial, por ejemplo: la crisis socio – económica por la cual está atravesando actualmente nuestro país, alza de la tasa de inflación, aun cuando el Banco Central de Venezuela no ha proporcionado información actualizada sobre los índices de precios al consumidor, la última información proporcionada por el BCV sobre los índices de precios indican que en el año 2015 alcanzó 108,2%, sin embargo, aun cuando no existe información oficial sobre la tasa de inflación del año en curso, es latente para todos los venezolanos el alza de los precios de los bienes y servicios, la acentuación de la escasez de varios productos, difícil adquisición de divisas, control cambiario, marco jurídico con variaciones constantes, leyes proteccionista al trabajador, entre otros factores que dificulta que la planificación realizada para el corto, mediano y largo plazo se cumplan a cabalidad.

Sin embargo, la planificación financiera debe realizarse y revisarse periódicamente para realizar los ajustes y las reestructuraciones necesarias, en este trabajo de investigación, se realizó el análisis de la situación financiera de una pequeña empresa del ramo químico, con la finalidad de formular una planificación financiera acorde a sus necesidades.

En el capítulo I se presentará el planteamiento del problema de la investigación el cual se centra en la planificación financiera que permita una toma de decisiones acertada por parte de los accionista incidiendo en el mejoramiento de la gestión financiera de la empresa, además se presentan los objetivos generales y específicos de la investigación, así como los fundamentos que justificación la realización de la misma.

En el capítulo II se encuentra plasmado el material revisado de investigaciones realizadas relativas a esta investigación y que generan un aporte a la misma, así como el fundamento teórico que sustentan las técnicas, herramientas utilizadas para formular la Planificación Financiera, y por ultimo encontrarán las bases legales que tienen pertinencia con esta investigación, y norman a las PyMEs.

En el capítulo III se describe la metodología utilizada, el nivel y tipo de la investigación, las fuentes de información utilizada, y se operacionalizan los objetivos de la investigación.

En el capítulo IV se presentan el análisis e interpretación de los resultados obtenidos, en este capítulo se presentan los estados financieros históricos (se presentan los estados históricos en vez de los estados financieros reexpresados según como lo indica las normas Ven – Nif, debido a que la empresa Transporte Rikzon, C.A. no posee los estados financieros reexpresados según las normas Ven – Nif, sin embargo se le propone a la directiva de la compañía aplicar la normativa correspondiente a los ajustes por inflación para los ejercicios económicos futuros) y los Indicadores Financieros históricos de la organización, así como su interpretación, además se presenta el análisis de los factores externos e internos que inciden en la empresa Transporte Rikzon, C.A.

Y por último, en el capítulo V se presenta la propuesta de la Formulación de Planificación Financiera, en donde se establecen los objetivos de la propuesta, su factibilidad, y el desarrollo de la misma. Del capítulo IV y V se desprenden las conclusiones y recomendaciones y estas se encuentran inmediatamente después del capítulo V.

CAPITULO I

EL PROBLEMA

Planteamiento del Problema.

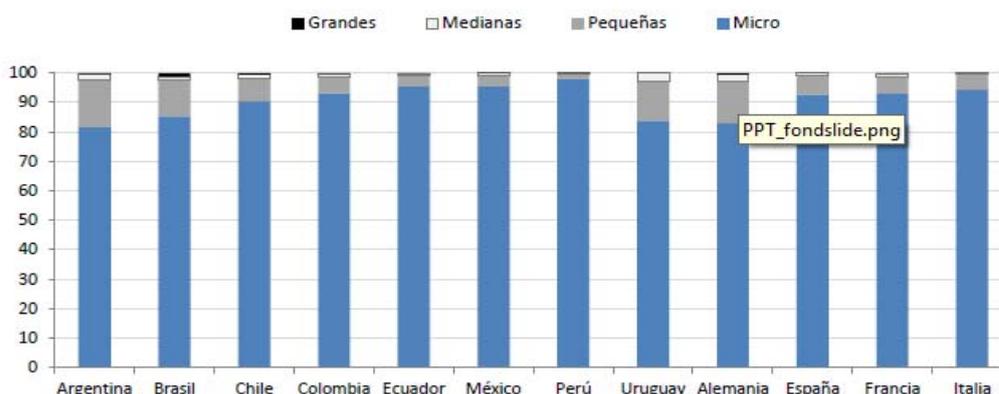
La actividad mundial empresarial está liderada por las empresas familiares, según un estudio realizado por la Universidad de Harvard el cual afirma que más del 60% de las empresas del mundo son empresas familiares, y en Venezuela esta tendencia es superada, pues el 91,5% de la empresas del sector privado de nuestro país son empresas familiares o por lo menos se denominan así mismas como empresas familiares. Salazar, G. (2012)

Dentro de las empresas familiares también encontramos a las PYMEs, y las mismas no se escapan de las situaciones, obstáculos y adversidades a las que se enfrenta una PYME no familiar, sin embargo no existe una receta específica para resolver todos los problemas porque cada empresa tiene su naturaleza, pertenecen a sectores diferentes y aun cuando sean similares pueden tener una posición competitiva diferente, es por esto, que antes de aplicar una solución se debe realizar un análisis del problema de la empresa para obtener un buen diagnóstico y así mismo la mejor solución. Biasca, R. (2009)

En la ilustración N° 1 se puede observar la distribución de las empresas según su tamaño para diferentes países de América Latina y la OCDE, que permite visualizar como la mayoría de las empresas de los diferentes países son micro, pequeñas y medianas empresas, en todos los países las PYMES representan más del

80% de las empresas. En la misma no está incluida Venezuela, sin embargo, en la tabla N° 1 se puede observar los resultados de la última encuesta industrial realizada por el INE en Venezuela, los cuales arrojaron que el 91% de las industrias manufactureras venezolanas son PyMEs, de tal manera que las empresas manufactureras grandes solo representan el 9%, por ende, Venezuela sigue el mismo comportamiento de los demás países latinoamericanos en cuanto a la distribución de las empresas según su tamaño.

Ilustración 1: Proporción de empresas según tamaño en América Latina y la OCDE (en porcentaje)



Fuente: Para los países de América Latina y México, elaboración con base en información oficial de los países; para Alemania, España, Francia e Italia, OECD (2011).

Tabla 1: Distribución de industrias manufactureras en Venezuela según su tamaño

INDICADORES	TOTAL INDUSTRIA MANUFACTURERA	ESTRATOS DE OCUPACION			
		GRAN	MEDIANA	MEDIANA	PEQUEÑA
		INDUSTRIA MAS DE 100	IND SUPERIOR 51 a 100	IND INFERIOR 21 a 50	INDUSTRIA 05 a 20
Número de establecimientos	6.309	591	440	1.137	4.141
Personal Ocupado	322.907	207.056	32.197	38.595	45.059
Porcentaje de establecimiento	100%	9%	7%	18%	66%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE), 2004

Sin embargo, no se pueden comparar objetivamente las PyMEs de Latinoamérica con las venezolanas, ya que la definición de PyMEs varía en cada país según tres atributos principales, los cuales son: número de empleados, ventas y activos. En Argentina analizan los tres atributos para definir a las PyMEs, pero en Brasil solo considera el atributo de ventas, por lo que no existe una definición uniforme para los países latinoamericanos. CONINDUSTRIA (2001)

Por otra parte, según Biasca, R. (2009) las PyMEs se encuentran en diversas situaciones que determina su competitividad a nivel mundial y dentro de esas situaciones se encuentra que las PyMEs no acceden a la información completa y perfecta debido a su costo, generando que la toma de decisiones se base a intuiciones, por ejemplo: lanzan un nuevo producto sin una buena investigación de mercado, otro ejemplo es que toman decisiones estratégicas como el cálculo del precio de los productos multiplicando por x valor el costo del mismo sin considerar el precio de la competencia, así también sucede con las decisiones financieras, se toman sin tener toda la información financiera de la empresa, lo que incide en la gestión financiera.

Cabe destacar, que este tipo de empresas por lo general son dirigidas por sus propios dueños y familiares más cercanos, existe una estrecha relación entre empresa y familia, y es por eso que su denominación. Se cree que dichas empresas enfrentan más conflictos que las empresas no familiares, y a la vez se considera que las empresas familiares tienen una mayor proyección a seguir su actividad económica en el futuro que las empresas no familiares. En una investigación empírica realizada por Salazar, B., Mendoza, J. y Hernández, M. (2010) denominada “Las PyMEs familiares y no familiares ¿Empresas diferentes?” determinaron que las empresas familiares y las empresas no familiares no presentan diferencia significativa en cuanto a la planificación estratégica, sin embargo la empresa familiar presta poca importancia a la planeación estratégica formal, por

lo que recomiendan prestar mayor atención a este aspecto para que no repercuta en los resultados.

Ahora bien, los procesos de cambio que se han desarrollado debido a los avances tecnológicos, el desarrollo económico, automatización de los procesos, y crecimiento de muchas empresas genera dificultad en la permanencia y progreso de los negocios y empresas que se encuentran en su entorno. Nava, M. (2009). Las empresas deben estar preparadas ante estos cambios y realizar la gestión de sus recursos económicos y financieros eficientemente, tomando decisiones financieras acordes a los objetivos de la organización. Nava, M. (2009)

Por otra parte, en Venezuela las empresas no solo se enfrentan a los procesos de cambio mencionados anteriormente, además se enfrentan actualmente a una crisis económica que se está acentuando cada día con mayor intensidad, según el Economista León, L. (2014) esta crisis económica que está atravesando el país se debe principalmente a la aplicación de políticas incorrectas en el ámbito de régimen cambiario, controles de precios aplicados desde hace más de diez años que aún se mantienen, las expropiaciones de empresas de diversos ramos durante 16 años, aplicación de instrumento legal laboral que beneficia a los trabajadores pero que genera estímulos negativos para el empresario, pues el trabajador está muy protegido por este instrumento generando así, disminución de la productividad de las empresas.

Según Las perspectivas económicas del Fondo Monetario Internacional reseñadas en el medio impreso elmundo.com.ve y de reconocidos economistas venezolanos no son nada alentadoras, se estima que la inflación casi llegue a

500% a final del año 2016, se estima además intensificación de la escasez de los productos, y profundización de la recesión económica.

Ante todos los procesos de transformación, la situación económica actual de Venezuela y las perspectivas económicas antes mencionadas, las empresas venezolanas deben tener la capacidad de gestionar sus recursos financieros de la manera más eficiente, a través del uso de herramientas financieras como lo son: el análisis financiero y la planificación financiera. Es importante mencionar que estas herramientas deben ser aplicadas por todo tipo de empresa, sea pequeña o grande, de cualquier actividad productiva, e independientemente de los factores externos. Nava, M. (2009)

Según Bodie, Z y Merton, R (2003) la planificación financiera: "...es un proceso dinámico que sigue un ciclo de elaborar planes, implantarlos y después revisarlos a la luz de los resultados reales...", en este sentido, los administradores de las organizaciones pronostican los factores claves que determinan la demanda del producto o servicio y los costos de producción, se fijan metas y objetivos y periódicamente se revisa el desempeño real comparándolo con las metas fijadas para tomar medidas correctivas si es necesario. Bodie, Z y Merton, R (2003)

El propósito de esta investigación es analizar la situación financiera actual de las empresas familiares venezolanas y de esta manera formular un modelo de planificación financiera adecuada, dado las limitaciones de recursos económicos, recursos humanos, factor tiempo y las diferentes naturalezas de las empresas con la finalidad de mejorar la gestión financiera de la empresa y reducir la toma de decisiones por intuición, se toma como factor de investigación la empresa de transporte de productos químicos Transporte Rikzon, C.A., la cual no está exenta de todo lo expuesto anteriormente, ya que esta empresa cuenta con las

características de una empresa familiar, el 60% del patrimonio pertenece a un accionista y el restante pertenece a uno de los integrantes del núcleo familiar, es decir, el 100% pertenece al núcleo familiar principal. Además está constituida por 6 empleados administrativos de los cuales 4 pertenecen al núcleo familiar y alrededor de 15 operadores de carga (choferes); esta empresa familiar se creó hace casi 13 años atrás, con solo un camión de carga y hoy en día poseen más de 13 camiones de carga de diferentes modelos y tamaños (ver anexo A, A1)

A pesar de mantener un crecimiento económico significativo existen debilidades en las áreas financieras y contables. Estas debilidades se ven marcadas por el registro inadecuado en años anteriores de las operaciones de compra y venta en los libros exigidos por las leyes venezolanas. Aun cuando se han realizado trabajos de auditoría y correcto registro de las operaciones en los libros contables, siguen existiendo algunas debilidades. Actualmente la empresa cuenta con una contabilidad actualizada, pero no posee una planeación financiera formal que le permita tomar correctamente las decisiones tales como: la adquisición de un vehículo de carga nuevo o vender los existentes que ya están depreciados.

Cabe destacar que las decisiones en esta empresa se toman con base en la intuición del Gerente General (quien a su vez es el accionista mayoritario) y con las ganas y la fe de que todo va a salir bien y podrán seguir trabajando para pagar los créditos, pero ¿hasta cuándo es eficiente dicha situación?, ¿cuáles son los niveles máximos de endeudamiento que debe poseer la empresa para que no presente problemas financieros en el corto, mediano o largo plazo? o ¿Cuáles serían las opciones de inversión que debería escoger la empresa? O decidir entre ventas al contado o a crédito, si son 45 días o una semana.

Por lo antes expuesto, es necesario crear y mantener una planificación financiera en la empresa que consolide y soporten las decisiones manteniendo al mínimo los niveles de riesgo, y teniendo en cuenta las posibles acciones que deben realizarse ante los diferentes escenarios que pueden presentarse en la economía del país y a su vez de la empresa.

Formulación del Problema.

¿A través de que herramienta financiera se podría mejorar la gestión de las pequeñas y medianas empresas familiares, específicamente para la empresa Transporte de Productos Químicos Transporte Rikzon, C.A?

¿Cuál es la situación financiera y contable actual de la empresa Transporte de Productos Químicos Transporte Rikzon, C.A?

¿A través de que herramienta se podría determinar los factores internos y externos que inciden en la gestión de la empresa Transporte de Productos Químicos Transporte Rikzon, C.A?

¿A través de que herramienta financiera se podría analizar la situación financiera y contable de la empresa Transporte de Productos Químicos Transporte Rikzon, C.A?

¿Qué herramienta financiera se podría aplicar acordes a las necesidades de la empresa Transporte de Productos Químicos Transporte Rikzon, C.A con la finalidad de mejorar la gestión de la misma?

Objetivos de la Investigación

Objetivo General

Generar una planificación financiera para el mejoramiento de la gestión en las pequeñas y medianas empresas familiares. Caso de Estudio: Transporte de Productos Químicos “Transporte Rikzon, C.A.”

Objetivos Específicos

- Conocer la situación financiera y contable actual de la empresa de transporte de productos químicos “Transporte Rikzon, C.A.”
- Confeccionar una matriz DOFA para la empresa de transporte de productos químicos “Transporte Rikzon, C.A.”
- Analizar las debilidades y fortalezas financieras que posee la empresa de transporte de productos químicos “Transporte Rikzon, C.A.”
- Diseñar una planificación financiera acorde a las necesidades de la empresa de transporte de productos químicos “Transporte Rikzon, C.A.” detectadas en el diagnóstico.

Justificación de la Investigación

La planificación financiera es importante para las organizaciones ya que permite prever el futuro a corto, mediano y largo plazo, y además es una herramienta importante en los procesos de toma de decisiones. Esta puede ser aplicada para todas las empresas sin distinción de tamaño, naturaleza, y/o actividad, debido a que permite mejorar la toma de decisiones anticipadas, así como plantear objetivos a cumplir para que sean evaluados posteriormente. Martínez, B. (2010)

En el mundo empresarial cada decisión es importante, cada decisión afecta no solo a la persona jurídica sino también a todos los integrantes de la organización. Y cuando se trata de las empresas familiares la incidencia en los integrantes de la organización con lazos sanguíneos es más evidente y trae consigo otras implicaciones. Es por esto que nace esta investigación, para diseñar una planificación financiera que disminuya la cantidad de toma de decisiones con base a la intuición del director de la empresa.

Esta investigación ofrece una propuesta de planificación financiera formal diseñada específicamente para la empresa de Transporte de Productos Químicos Transporte Rikzon, C.A. atendiendo sus necesidades, metas y objetivos, con la finalidad de que mejore la gestión de la empresa, y de esta manera se logren los objetivos y metas planteadas. En este mismo sentido, la propuesta de planificación financiera les otorga a los integrantes de la organización herramientas que le permitirán diseñar estrategias financieras, logísticas en función de maximizar los beneficios y aumentar la eficiencia.

Por otra parte, esta investigación es sumamente importante para el investigador, debido a que forma parte de los requisitos a cumplir para optar al título de Magíster en Administración de Empresas mención Finanzas, y así podrá aplicar todos los conocimientos adquiridos durante el programa de Maestría en Administración de Empresas mención Finanzas, y durante la realización de esta investigación dentro del ambiente laboral y académico, así mismo, esta investigación permitirá ser una referencia para futuras investigaciones sobre el diseño de la planificación financiera para pequeñas y medianas empresas familiares. Cabe destacar que la investigación se encuentra dentro de la línea de investigación: Gestión Financiera y Sistema Empresarial Venezolano

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

Según Hurtado, I., Toro, J. (2007) el marco teórico referencial tiene como finalidad recabar y revisar la mayor cantidad de información posible sobre el problema a investigar y de esta manera evitar la repetición de estudios ya realizados, como también se evita cometer los mismos errores que otros autores, y adicionalmente permite aclarar ideas sobre las hipótesis a formular, lo que podría conllevar a un replanteamiento del problema inicial.

El presente capítulo está constituido por: los antecedentes de la investigación, el cual comprende las investigaciones revisadas que tienen pertinencia con el presente estudio y generan un valor agregado al mismo, las bases teóricas, donde se delimitan los fundamentos teóricos de la investigación, la definición de términos básicos, y las bases legales, donde se especifican las leyes que regulan en materia de PYMES, Actividades Económicas, y afines.

Antecedentes de la Investigación.

Los antecedentes de la investigación constituyen un resumen de trabajos previos sobre el área de estudio de la investigación. La planificación financiera y la gestión administrativa y financiera de las PYMES familiares y no familiares es un tema de interés para algunos investigadores, por lo cual se desarrollaron varias investigaciones dedicadas a este tema. A continuación se presentan las más recientes investigaciones desarrolladas:

Bello, V. (2015) en su trabajo de Grado presentado ante la dirección de Estudios de Postgrado de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad de Carabobo para optar al título de Maestría en Administración de Empresas Mención Finanzas titulado: “Propuesta de un modelo de Planificación Financiera basado en el Balanced Score Card para la maximización de beneficios del Frigorífico Industrial Carabobo, ubicado en el Municipio Valencia, Estado Carabobo” presentó una propuesta de planificación financiera acorde a las necesidades y objetivos del Frigorífico Industrial Carabobo, a través del análisis de los indicadores financieros para el periodo 2008 – 2014, determinó la situación financiera de la empresa, por otra analizo las fortaleza y debilidades financieras como resultado de los índices para presentar la propuesta de planificación bajo el criterio del Balanced Score Card.

Una vez que analizó los datos, el autor concluyó que el Frigorífico Industrial Carabobo poseía una salud financiera poco favorable, por lo que no solo debía aplicar la planificación financiera, sino implementar además políticas que le permitan una mejora en las proyecciones financieras. Esta investigación genera un aporte a la presente investigación, debido a que se diseña una planificación financiera el cual es el propósito de esta investigación, y aun cuando no se utilizó la herramienta a utilizar en esta investigación, es importante conocer la gama amplia de herramientas financieras para diseñar la planificación financiera y de esta manera tener una mayor perspectiva al momento de elegir la herramienta financiera ideal.

Tello, A. (2013) en su trabajo de Grado presentado en la Universidad de Cuenca, México previo a la obtención de Grado de Magister en Gestión de Empresas con Mención en Finanzas denominado “La Planeación Financiera a mediano plazo, como soporte para la toma de decisiones. Caso práctico Distribuidor Pronaca Austro SANILSA, años de diagnóstico 2010 – 2011, años de proyección del 2012 al 2015, el cual comprendió el proceso de planeación financiera realizado a la

empresa antes mencionada, donde en primer lugar se realizó un diagnóstico financiero de la empresa para los años 2010 y 2011 analizando sus estados financieros y los indicadores financieros, luego se realizó la proyección de ventas, compras y gastos de la empresa para el periodo 2012 – 2015, obteniendo así las ventas proyectadas, el estado de resultado proyectado y el flujo de efectivo proyectado.

Por último, analizó los indicadores financieros proyectados comparándolos con los estándares de la empresa, y de esta manera calculó el punto de equilibrio para cada año proyectado. El autor realizó las proyecciones a través de análisis de correlación. El aporte a la presente investigación radica en que se realiza una planificación financiera a una PYME a través de análisis de la situación financiera de la empresa, análisis de los indicadores financieros para así diseñar la planificación financiera siendo un punto de referencia en el procedimiento y forma de presentación de la planificación financiera, además, la relevancia de esta investigación también radica en la recomendación principal, la cual se basa en sugerir el uso de la planeación financiera como una herramienta de uso frecuente y prolongado en el tiempo para optimizar la toma de decisiones, los costos y para el mejoramiento del rendimiento de la empresa el cual se ve mermado por las fallas administrativas.

González, Y. (2012) en su trabajo de Grado presentado ante la dirección de Estudios de Postgrado de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad de Carabobo para optar al título de Maestría en Administración de Empresas Mención Finanzas titulado: “Proponer estrategias productivas y financieras para mejorar las prácticas de mantenimiento mayor en los sistemas de transporte y distribución en PDVSA gas” realizó un análisis descriptivo con la modalidad de tipo no experimental de campo y apoyado en la revisión documental del proceso de desarrollo, ya que describe las estrategias productivas y financieras

para mejorar las prácticas de mantenimiento de los sistemas de transporte y distribución de PDVSA Gas.

Para el desarrollo del estudio realizó una encuesta al personal de la superintendencia de mantenimiento mayor. La muestra tomada es de 10 personas que laboran en los distintos cargos de dicha superintendencia. La recolección de datos evidencia deficiencias en el proceso productivo y financiero, desde la contratación hasta los tiempos de entrega, específicamente las estrategias de financieras y en base a los resultados se proponen estrategias productiva y financiera para la mejora de las prácticas de mantenimiento mayor de los sistemas de transporte y distribución. Dicha investigación contribuye al estudio ya que se evidencia como incide la falta de planificación financiera en la gestión de la empresa.

Hernández, A (2012) en su trabajo de grado presentando ante el área de Estudios de Postgrado de la Universidad de Carabobo para optar al título de Magister en Administración de Empresas, mención: Finanzas el cual lleva por título “Modelo de planificación que minimice el riesgo de liquidez para el control eficiente en la gestión financiera de la empresa Distribuidora Hergam, S.A.”, dicho estudio tuvo como finalidad desarrollar un modelo de planificación que permita minimizar el riesgo de liquidez para el control eficiente de la gestión financiera, se desarrolló bajo la modalidad de proyecto factible la información se recopiló mediante la aplicación de cuestionarios a ocho empleados de la gerencia de Finanzas de la empresa, como resultado de estos cuestionarios se determinó que se requiere destinar recursos en una adecuada planificación financiera para hacer más eficaz el proceso administrativo y alcanzar las metas establecidas permitiendo que la toma de decisiones sea oportuna.

Esta investigación contribuye con el estudio debido a que se diseña una planificación financiera para lograr la eficiencia en la gestión financiera, y se aplica

a una PYME familiar, donde se hace evidencia una vez más que la toma de decisiones se basaba en la percepción o intuición y no estaba sustentada en información financiera oportuna, la planificación financiera era nula por lo que la propuesta tenía como objetivo principal el uso de la planificación financiera como herramienta para toma de decisiones y la integración del equipo de trabajo en la elaboración, ejecución y control de dicho plan.

Rojas, M. (2011) en su trabajo de Grado presentado ante la Universidad de Los Andes, Facultad de Ciencias Economicas y Sociales, Postgrado en Administracion titulado “La planificación financiera: estrategia de fortalecimiento en las cajas rurales del Municipio Rangel del Estado Merida”, en el cual consistio en el diseño de una planificación financiera para las cajas rurales del Municipio Rangel, las cuales hasta el momento de la investigacion no empleaban la planificación financiera en su gestión, lo que generó que estas cajas rurales se encontraron en desventajas frente el entorno, esta investigacion fue un proyecto factible, en el cual se recolecto datos numéricos, análisis estadístico y descriptivo, se utilizaron técnicas especializadas como el flujograma, diagramas, organigramas, y distribuciones probabilísticas .

La relevancia de este estudio para la presente investigacion radica en la formulación de la planificación financiera, que permitió evaluar diferenres escenarios de inversión y financiamientos a través de indicadores financieros y estados financieros proyectados, los cuales son parte de las herramientas a emplear en esta investigación.

Bases Teóricas

Según Hurtado, I., Toro, J. (2007:83) “las bases teóricas o marco teórico son un conjunto de ideas, generalmente ya conocida en una disciplina, que permite organizar los datos de la realidad para lograr que de ellas puedan desprenderse nuevos conocimientos”. Dentro de este orden de ideas, las bases teóricas que se presentan a continuación son las teorías, ideas y definiciones del proceso administrativo, la planificación financiera, las razones financieras, entre otras, las cuales facilitan la comprensión de la investigación.

Teorías de la Administración

La administración tiene su origen en el siglo XX y el resultado de las contribuciones de diversos precursores filosóficos, físicos, economistas, sociólogos, y otros que fueron desarrollando y divulgando las teorías sobre el campo estudiado.

La administración ha sido influenciada por la filosofía a través de los trabajos e investigaciones realizadas por Platón con su obra *La Republica*, Aristóteles por su obra *Política* donde hace distinción a tres maneras en que se presenta la administración pública (monarquía, aristocracia y democracia), Bacon con su obra de la *Lógica Moderna*, Rene Descartes por la creación del método Cartesiano que influyo categóricamente en la Teoría de la Administración Científica, la Teoría Clásica de la Administración y la Teoría Neoclásica, entro otros filósofos. Chiavenato, I. (2007)

Por otra parte, ha sido influenciada por economistas como Adam Smith quien en su obra más importante *La Riqueza de las Naciones* hace mención a la importancia de la división del trabajo y de la especialización de las tareas, para que luego Taylor y Gilbreth postularan esas premisas como la base de la Teoría de la Administración

Científica. Karl Marx y Frederic Engel tienen un papel importante también en esta influencia pues con el Manifiesto Comunista, donde se analizan diversos aspectos económicos y sociales, y da fuerza y mayor importancia a la clase obrera en búsqueda de la dominación del Estado, y luego en la obra siguiente El Capital, se crea la teoría de la plusvalía, es decir, el valor del trabajo. Chiavenato, I. (2006).

Entre otras influencias, también se encuentra la influencia de la Revolución Industrial, con la creación de la maquina a vapor por James Watt surge una nueva concepción del trabajo que generó una modificación de la estructura social y comercial de la época. La mecanización de la industria y de la agricultura, la aplicación de la fuerza motriz a la industria, el desarrollo del sistema fabril, y la aceleración de los transporte y de las comunicaciones, contrajeron un creciente desarrollo económico, debido a la reducción de precios y aumento de la demanda de los productos las empresas, pero este crecimiento industrial era improvisado y basado en el empirismo, dando cabida al desarrollo de las teorías de la administración que hoy conocemos. Chiavenato, I. (2006)

Teoría de la Administración Científica

La teoría de la administración científica fue la pionera y se le atribuye principalmente a Frederick Taylor, sin embargo, existen otros autores que contribuyeron a la consolidación de esta teoría como Frank Gilbreth, Carl Barth, entre otros.

Según Chiavenato, I. (2007) esta teoría surge de la necesidad de dar forma a todo el crecimiento económico de que se generó como consecuencia de la Revolución Industrial, Taylor observaba que a pesar de la reducción de costo, aun se podría

conseguir mayor eficiencia. Taylor observó que los operarios aprendían la ejecución de las tareas a través de la observación de cómo realizaban las tareas sus compañeros de trabajo, y fue así como Taylor desarrolló un método científico que vendría a sustituir el método empírico que se realizaba hasta ese momento, y el cual denominó Organización Racional del Trabajo u ORT.

La ORT está fundamentada en el análisis del trabajo, tiempo y movimiento, en el estudio de la fatiga humana, en la división del trabajo, en el diseño de las tareas, en los incentivos económicos, en las condiciones de trabajo, en la estandarización de los métodos y en la supervisión de las funciones. Chiavenato, I. (2007)

Chiavenato, I. (2007) también especifica cuáles son los principios de la administración según la teoría de la Administración Científica, entre los cuales encontramos:

- Principio de planeación, este principio tiene como objetivo sustituir la improvisación por un método de trabajo planificado con argumentos científicos.
- Principio de preparación, en este principio la preparación no solo se trata de tener listas las máquinas sino que además se debe preparar, entrenar a los trabajadores, seleccionando a los más adecuados según las tareas asignadas.
- Principio de control, como su nombre lo indica este principio se basa en el control del trabajo, y de esta manera asegurar que las tareas se estén ejecutando según lo previsto.

- Principio de ejecución, en este principio se asigna atribuciones y responsabilidades de cada área del trabajo.

Por Ultimo, Chiavenato, I. (2007) indica que existen otros principios desarrollados por otros autores, que contribuyeron a la Teoría de la Administración Científica entro los cuales se encuentran principalmente:

- Principio de Eficiencia, desarrollado por Harrington Emerson basado en la selección y entrenamiento de los empleados, y el cual tiene como objetivo establecer normar estandarizadas de las condiciones del trabajo, dar instrucción precisas, establecer incentivos para incrementar la eficiencia, entre otros.
- Principios básicos de Ford, desarrollado por Henry Ford se constituyó básicamente en la simplicidad como punto clave para la producción en masa, Ford revoluciono el mundo al innovar la producción en masa logrando un incremento de la producción, con mayor calidad y menores costos.

Teoría Clásica de la Administración

Esta teoría fue desarrollada por Henri Fayol, quien tenía como objetivo incrementar la eficiencia de las empresas a través de la aplicación de principios científicos y la organización. En esta obra Fayol destaca las seis funciones básicas de la empresa (funciones técnicas, comerciales, financieras, de seguridad, contables y administrativas). Además, Fayol en Chiavenato, I (2007) define la administración como "... el acto de planear, organizar, dirigir, coordinar y controlar" (pág. 70). Fayol describió las funciones de la administración de la siguiente manera:

- Planeación, trazar un programa de acción

- Organización, construcción de la estructura material y social de la empresa
- Dirección, orientación al personal
- Coordinación, unión y enlace de todas las actividades
- Control, verificación de que las actividades se cumplan según lo previsto.

Estas funciones tienen gran similitud a los principios de la administración desarrollados por Taylor. Sin embargo, Hayol también desarrollo diversos principios de la administración y que se encuentran plasmados en Chiavenato, I (2007), y los cuales son los siguientes:

- División del trabajo.
- Autoridad y responsabilidad.
- Disciplina.
- Líneas de mando.
- Unidad de dirección.
- Subordinación de los intereses individuales a los generales.
- Remuneración del personal.
- Centralización.
- Cadena escalar.
- Orden.
- Equidad.
- Estabilidad del personal.
- Iniciativa.
- Espíritu de equipo.

Otras Teorías de la Administración.

En Chiavenato, I. (2007) encontramos otras teorías de la administración que se han desarrollado en el transcurso del tiempo, y que se mencionaran brevemente algunas de ellas:

- Teoría de las Relaciones Humanas: con un enfoque más humanista esta teoría se basa principalmente en el análisis del trabajo y de la adaptación del trabajador al trabajo. Se deriva del desarrollo de las ciencias sociales, especialmente de la Psicología y más específicamente de la Psicología del Trabajo.
- Teoría Neoclásica de la Administración: entre los autores más resaltantes de esta teoría se encuentran a Peter Drucker, Ernest Dale, Harold Koontz, entre otros. Esta teoría se caracteriza principalmente en el énfasis de la práctica de la administración, reafirmación de los postulados clásicos, énfasis en los objetivos y resultados y énfasis en los principios generales de la administración.
- Teoría de la Burocracia, su origen se ha atribuido al Economista y Sociólogo Max Weber, quien desarrollo esta teoría en la década de 1940 resaltando aspectos como: la fragilidad y parcialidad de las Teoría Clásica y de las Teoría de las Relaciones Humanas, la necesidad de un modelo organizacional racional, y el creciente tamaño y complejidad de las empresas.
- Teoría Estructuralista de la Administración: esta teoría es una síntesis de la Teoría Clásica de la Administración y la Teoría de las Relaciones Humanas con un enfoque más cercano al de Max Weber e influencias de los trabajos de Karl Marx, su enfoque está dirigido hacia el todo y para la relación de las partes que constituyen el todo, considerando la independencia de las partes.
- Teoría del Comportamiento en la Administración: la teoría del comportamiento es un nuevo enfoque dentro de las teorías

administrativas que resta valor a los postulados de las teorías anteriores y se centra en las personas dentro del contexto organizacional. En ella se encuentra la famosa Jerarquía de las necesidades desarrollada por Abraham Maslow donde se especifica como la motivación de la personas se enmarcan según las necesidades humanas representadas en una pirámide que jerarquiza las necesidades desde las necesidades primarias hasta las más elevadas.

Proceso Administrativo

Para ser eficaz en el ámbito empresarial es necesario planearse, organizarse, dirigirse y controlarse, y es que la planeación, organización, la dirección y el control conforman el denominado proceso administrativo, cuando estos elementos son considerados por separados se está realizando funciones administrativas pero si se considerada como un conjunto entonces se está llevando a cabo el proceso administrativo, dicho proceso no es un ciclo repetitivo de funciones, por lo contrario es un sistema en el que el resultado es mayor debido a la suma de las partes. (Chiavenato, I. 2001)

En la Tabla N° 2 se puede observar el proceso administrativo llevado a cabo en los diferentes niveles de la empresa cumpliéndose el ciclo del proceso administrativo que comienza con la planeación donde se establecen las metas y objetivos, luego se encuentra la etapa de la organización donde se estructuran los lineamientos a seguir para lograr las metas establecidas, luego está la etapa de la dirección donde se ejecutan los lineamientos establecidos en la etapa anterior y por último encontramos la etapa de control, donde se realizan evaluaciones a las actividades y de esa manera determinar si los objetivos se están alcanzando.

Tabla 2: Proceso administrativo en los diversos niveles de la empresa.

Proceso administrativo en los diversos niveles de la empresa				
Nivel de Actuación	Planeación	Organización	Dirección	Control
Institucional	Determinación de los objetivos y planeación de la estrategia	Diseño de la estructura organizacional	Política, directrices y conducción del personal	Controles globales y evaluación de desempeño empresarial
Intermedio	Planeación, táctica y asignación de recursos	Estructura de los órganos y cargos. Rutinas y procedimientos	Gerencia y aplicación de recursos para establecer la acción empresarial y lograr el liderazgo.	Controles departamentales y evaluación de desempeño departamental.
Operacional	Planes operacionales	Métodos y procesos de trabajo y operación.	Dirección, supervisión y motivación del personal	Controles individuales y evaluación de desempeño individual.

Fuente: Chiavenato, I. (2001) “Administración: teoría, procesos y practica”

La planificación en la organización.

La planificación es el punto de partida del proceso administrativo, considerándose como la función administrativa que establece cuales son los objetivos y metas que se desean alcanzar, y de qué manera deben alcanzarse. Si en la organización no existen objetivos bien definidos o los integrantes de la organización no conocen el objetivo, las tareas que todos los integrantes realicen probablemente no estén enmarcadas sobre un mismo rumbo. Chiavenato, I. (2001)

Maroto en su investigación “Planificación Financiera en la Empresa” plasma una definición de la planificación desde el punto de vista empresarial que integra diferentes definiciones realizadas por diversos autores lo que hace que sea más ampliada. Maroto define la planificación de la siguiente manera:

La planificación se trata de decidir lo que se debe hacer ahora, a la luz de la mejor estimación presente de la visión del futuro. Los planificadores piensan en el futuro con el fin de actuar sabiamente sobre el presente. Por lo que consiste en proyectar un futuro deseado y los medios efectivos para conseguirlo, a través de una actividad integral, que busca obtener el máximo de efectividad total para la empresa, de acuerdo con sus objetivos. (Pág. 4 y 5).

También se define la planificación como “el proceso de decidir anticipadamente que se ha de hacer y cómo, lo que supone la selección de objetivos y el desarrollo de políticas, programas y presupuestos para lograrlos”. Así mismo afirman que “la planificación es un instrumento de la dirección de la empresa a fin de llevar a cabo lo que ésta se proponga”. (Gil y Giner, 2010 en Hernández, A., 2012)

Planificación Financiera

Según Ortega (2008) en Delgado (2011:19), “la planeación financiera es una técnica que reúne un conjunto de métodos, instrumentos y objetivos con el fin de establecer los pronósticos y las metas económicas y financieras de una empresa, tomando en cuenta los medios que se tienen y los que se requieren para lograrlo”.

Según Weston (2006) en Quintero (2009) la planificación financiera implica elaborar proyecciones de ventas, ingresos y activos considerando como base de estrategias alternativas de producción y mercadotecnia, y la determinación de los recursos necesarios para el logro de dichas proyecciones. Para el buen

funcionamiento y supervivencia de la empresa es importante tener como actividad una adecuada planificación financiera.

Quintero (2009) menciona que existen un grupo de técnicas financieras que se utilizan en la elaboración de los planes financieros, entre las más utilizadas podemos mencionar el punto de equilibrio, la elaboración de presupuestos, el flujo de efectivo, el origen y aplicación de fondos y la elaboración de los estados financieros.

Proceso de la planificación financiera.

Según Quintero (2009) los elementos clave en el proceso de planificación financiera son los siguientes:

1. La planificación del efectivo consiste en la elaboración de presupuestos de caja. Sin un adecuado nivel de efectivo y pese al nivel de las utilidades la empresa está expuesta al fracaso.
2. La planificación de utilidades, se obtiene por medio de los estados financieros pro forma, los cuales muestran niveles anticipados de ingresos, activos, pasivos y capital social.
3. Los presupuestos de caja y los estados pro forma son útiles no sólo para la planificación financiera interna; sino que forman parte de la información que exigen los prestamistas tanto presentes como futuro.”

Por ende, el objetivo de la planificación financiera es minimizar el riesgo y aprovechar las oportunidades y los recursos financieros, decidir anticipadamente las necesidades de dinero y su correcta aplicación, buscando su mejor rendimiento y su máxima seguridad financiera. El sistema presupuestario es la herramienta más importante con la que cuenta la administración moderna para lograr sus objetivos. (pág. 3 y 4).

Según Maroto (1988) las etapas que componen el proceso de la planificación son las siguientes:

1. Determinación de los objetivos de la empresa.
2. Análisis de las posibilidades actuales de la empresa.
3. Comparación entre objetivos y posibilidades actuales.
4. Evaluación de las posibilidades y limitaciones de la empresa para acercarse a la consecución de los objetivos propuestos.
5. Toma de decisiones respecto de la asignación de los recursos disponibles para dicho acercamiento efectivo a lo largo del tiempo. (pág. 14 y 15)

Por otra parte, de acuerdo con Brealey y Myers (1993) en Vera (2001) la planificación financiera es un proceso que se comprende de la siguiente manera:

- 1) El análisis de las diferentes alternativas de inversión y financiamiento de la que disponen la empresa en un momento determinado.
- 2) La proyección de las consecuencias futuras de las decisiones presentes, a fin de evitar sorpresas y comprender las conexiones que existen entre las decisiones a tomar hoy, y las que se produzcan en el futuro.
- 3) La decisión de que alternativas adoptar para su posterior ejecución.
- 4) La comparación del comportamiento de las opciones ejecutadas con los objetivos establecidos en el plan.

Clasificación de la Planificación financiera

Existen dos niveles básicos para la planificación financiera, los cuales son:

- Plan a largo plazo, correspondiente al ciclo largo, en el cual las variables serían las inversiones a realizar y el financiamiento necesario. Cuantitativamente se

expresan como el presupuesto de Capital, el cual está formado por un presupuesto parcial de inversiones y de financiamientos. Quintero (2009)

- Plan a corto plazo, correspondiente al ciclo corto, para el cuál estarían prefijadas las estructuras económicas como lo es el activo permanente y las estructuras financieras como el pasivo fijo. Las variables en este plan son el volumen de ingresos, y el coste de los mismos. Se expresa cuantitativamente como presupuesto de explotación. Quintero (2009)

Planificación Financiera a Corto Plazo.

Administración del capital de trabajo.

Según Quintero (2009) el capital de trabajo neto es asociado con la toma de decisiones financieras a corto plazo, sin embargo, este término no es más que la diferencia entre los activos y pasivos circulantes. A la administración financiera a corto plazo se le denomina a menudo administración del capital de trabajo, es por esto que ambas definiciones tienen el mismo significado.

Cuando una empresa adquiere materia prima, paga en efectivo, vende los productos terminados en el transcurso de un año a cambio de efectivo, por lo general se presentan decisiones financieras a corto plazo. De alguna manera, estas decisiones son más fáciles que las decisiones a largo plazo, y esto no quiere decir que sean menos importantes. Una empresa puede reconocer oportunidad de inversión de capital valiosa, puede obtener la razón de endeudamiento óptimo y aun así podría presentar problemas de liquidez porque nadie se preocupó en la búsqueda de liquidez para el pago de las facturas de vencimiento más inmediato, es por esto que la planificación a corto plazo es importante, para evitar tales situaciones. Quintero (2009)

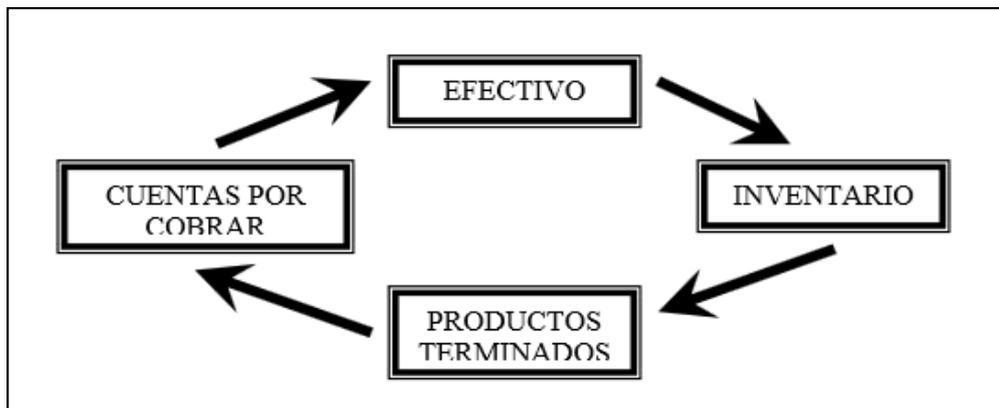
Ciclo operativo.

Van Horne, J. y Wachowicz, J. (2002) definen el ciclo operativo como: "...el periodo a partir del compromiso de efectivo para realizar compras hasta la recuperación de las cuentas por cobrar derivadas de la venta de bienes y servicios" (pág.143). Así mismo ellos hacen distinción del ciclo en dos etapas:

- Etapa I: es el tiempo que se requiere para adquirir y vender el inventario, el cual se denomina periodo de inventario o rotación del inventario
- Etapa II: es el tiempo que se requiere para cobrar las ventas, el cual se denomina periodo de cuentas por cobrar o rotación de cuentas por cobrar.

En la ilustración N° 2 se observa el ciclo operativo, comenzando con el efectivo, el cual es usado para adquirir el inventario (suponiendo que las compras realizadas son a contado, no existe cuentas por pagar se representan las compras por el inventario adquirido), se convierte en producto terminado (aplica a manufactura), y una vez vendido el inventario suponiendo que las ventas son a crédito se convierte en cuentas por cobrar, al tener el efectivo de las cobranzas el ciclo se repite.

Ilustración 2: Ciclo Operativo



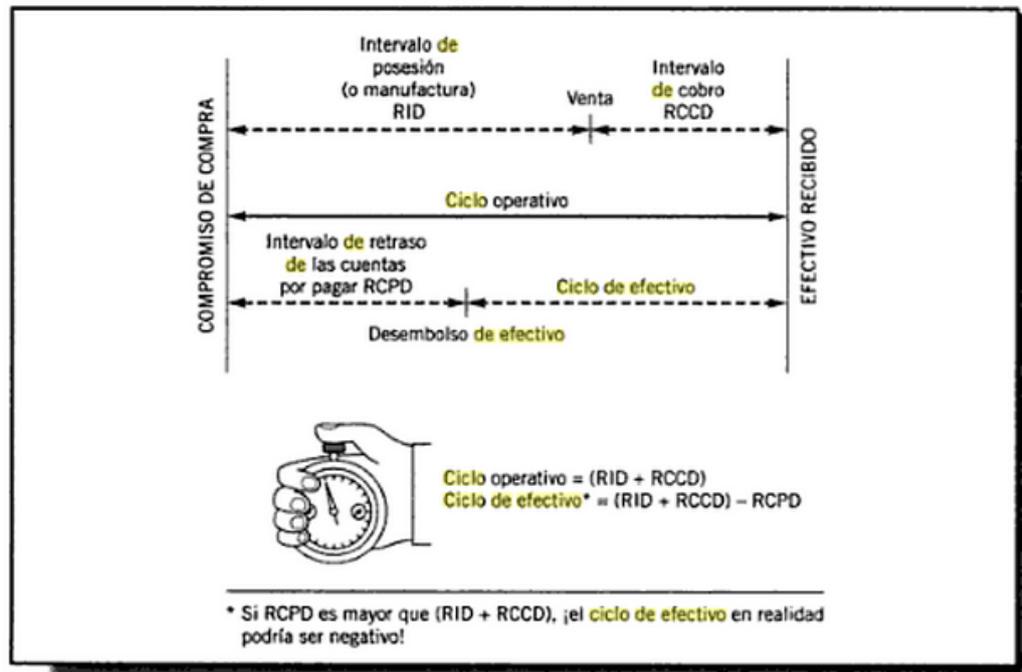
Fuente: Delfino, M en <http://es.slideshare.net/jennytola/ciclo-operativo-y-ciclo-de-efectivo>

Ciclo de Efectivo

Según Van Horne, J. y Wachiwicz, J. (2002) el ciclo de efectivo es el periodo a partir del cual ocurre un desembolso real del efectivo para adquirir inventario hasta el cobro de la cuentas por cobrar asociadas a las ventas de bienes y servicios.

La diferencia entre el ciclo operativo y el ciclo de efectivo radica en que en el ciclo operativo comienza desde el momento que se compromete el efectivo para adquirir el inventario, en cambio el ciclo de efectivo comienza en el momento que ocurre el desembolso de dinero para la adquisición del inventario, esto sucede porque existen empresas que poseen crédito con sus proveedores y el desembolso del dinero no es inmediato sino al vencimiento de la factura, en la Ilustración N° 3 se puede observar la diferencia entre ambas.

Ilustración 3: Ciclo Operativo Vs Ciclo de Efectivo



Fuente: Horne, J., Wachowicz, J. (2002) "Fundamentos de Administración Financiera"

Cuando las compras realizadas para adquirir el inventario son bajo la condición de pago a crédito, el ciclo del efectivo difiere del ciclo operativo, y su cálculo se realiza de la siguiente manera:

$$\text{CE} = \text{CO} - \text{DCPP}$$

Donde,

CE: Ciclo de Efectivo

CO: Ciclo operativo

DCPP: Días de cuentas por pagar.

Van Horne, J. y Wachowicz, J. (2002) expresan que la importancia del ciclo operativo se centra en que este ciclo permite evaluar las necesidades de activo circulante de la organización, mientras mas corto sea el periodo de duración del ciclo las empresas pueden operar efectivamente con una cantidad reducida de activo

circulante, y las razones de circulante bajas. Por otra parte, si el tiempo de duración del ciclo es prolongado esto podría significar que hay excesivo inventario y cuentas por cobrar, interpretándose así como un aspecto negativo de la liquidez real de la organización.

Flujos de efectivo.

Según Quintero (2009) el presupuesto de flujo de efectivo permite realizar el registro de las proyecciones de entradas y salidas de efectivo y el resultado estimado de superávit o déficit en los flujos. El mayor aporte a las entradas de efectivo es proveniente de las ventas de la empresa. Por otra parte, las salidas están asociadas a pago de cuentas por pagar; gasto de personal, administrativo y otros; inversiones de capital y por ultimo impuestos, intereses y pago de dividendos.

Quintero (2009) también expresa que el flujo de efectivo nos indica cuánto financiamiento se necesita obtener para hacerle frente a las operaciones planificadas. Además, la administración de las cuentas por cobrar es otra variable a considerar en la planificación financiera a corto plazo, debido que según la política de otorgamiento de crédito a los clientes y el seguimiento al vencimiento de las facturas, se puede planificar a corto plazo el ingreso de efectivo al flujo.

Por último, Quintero (2009) explica que las obligaciones ya sean bancarias o no es una variable muy importante a considerar en el flujo de efectivo, pues representan una salida de efectivo de carácter obligatorio y legal que debe realizarse de manera oportuna.

Financiamiento a corto plazo.

Según Weston (2006) en Quintero (2009) el financiamiento a corto plazo no es más que cualquier obligación obtenida con el compromiso de liquidarse en un periodo de un año o menos. La deuda a corto plazo por lo general es más riesgosa que la deuda a largo plazo, sin embargo es menos costosa y se puede obtenerse con mayor rapidez y bajo términos más flexibles. Estas afirmaciones dependen en gran parte del tipo de crédito a corto plazo que realmente se use.

Por otra parte, Brigham, Ehrhardt (2007) expresa que este financiamiento es riesgoso por dos motivos: en primer lugar si la compañía se financia a corto plazo las tasas de interés real serán más altas a la del financiamiento a largo plazo, y en segundo lugar si la empresa se financia en gran parte a corto plazo en una recesión temporal no podría cumplir con las obligaciones y perder su reputación crediticia.

Existen diversas fuentes de financiación a corto plazo entre los cuales encontramos los siguientes:

1. Préstamos bancarios a corto plazo: esta fuente de financiamiento es otorgada por entidades de intermediación financiera por un monto específico, el cual genera intereses a pagar según las condiciones del préstamo y para ser liquidado en un periodo no superior a un año según las condiciones del préstamo, puede ser con abonos a capital mensuales, bimestrales, semestrales o la cancelación total al vencerse dicho préstamo. Brigham, Ehrhardt (2007)
2. Papel Comercial: es un tipo de pagare sin garantía el cual emiten grandes empresas y se las venden a otras empresas, a las aseguradoras, a los fondos mutuales y a los bancos. Este instrumento se vence generalmente entre 1 día

- y 9 meses, y quienes los usan son un número pequeño de grandes corporaciones cuyo riesgo crediticio es pequeño. Brigham, Ehrhardt (2007)
3. Cuentas por pagar: es un crédito comercial otorgado por otras empresas, el cual surge de las transacciones ordinarias de los negocios, entre las partes acuerdan el periodo de este crédito. Quintero (2009)

Herramientas de la Planificación Financiera

La planificación financiera puede aplicarse en las empresas a través de diversas herramientas, según la naturaleza, características y necesidades de la empresa. Entre esas herramientas encontramos las siguientes:

Punto de Equilibrio:

El punto de equilibrio es la relación existente entre el monto de los desembolsos e inversiones y el volumen de ventas que son requeridos para obtener rentabilidad en las operaciones de la empresa, también es conocido como relación Costo – Volumen – Utilidad.

Según Martínez, B. (2010) esta herramienta consiste en predeterminar un valor en el cual la empresa no obtenga pérdidas ni ganancias, en otras palabras, el punto donde las ventas igualen a los costos y los gastos. Martínez, B. (2010) también especifica que existen varios tipos de punto de equilibrio, los cuales se mencionan brevemente a continuación:

- Punto de equilibrio basado en costos: para aplicar esta herramienta de debe en primer lugar reclasificar los costos y gastos en costos fijos y

costos variables, luego se aplica las siguientes formulas según el objetivo de la empresa:

1. Si el objetivo de la empresa es no perder ni ganar se usará esta fórmula:

$$\text{Ingresos en el punto de equilibrio} = \frac{\text{Costos Fijos}}{1 - \frac{\text{Costos variables}}{\text{Ventas}}}$$

2. Si el objetivo de la empresa es obtener una utilidad de x unidades monetarias, se usará esta fórmula:

$$\text{Ventas} = \frac{\text{Costos fijos} + \text{Utilidad}}{1 - \frac{\text{costos variables}}{\text{ventas}}}$$

- Punto de equilibrio basado en unidades de producción: este punto de equilibrio se basa en la planificación de las utilidades, y se utiliza la formula siguiente:

$$P. E. \text{ en unid. de producción} = \frac{CFV}{PVU - CVU}$$

En donde:

CFT: Costos fijos totales.

PVU: precio de venta unitario.

CVU: Costo variable unitario.

- Punto de equilibrio basado en totales: este punto de equilibrio posee la ventaja de que puede ser usado cuando la empresa posea varios productos similares con diferentes precios de venta, además solo necesita información mínima como las ventas, costos fijos y costos variables.

Pronósticos Financieros.

Según Martínez, B. (2010) los pronósticos financieros se realizan con la intención de predecir lo que pasara en un periodo determinado, es decir, permite calcular el comportamiento futuro de las empresas, prediciendo la evolución de las cifras e indicadores, los pronósticos financieros se clasifican en:

- Pronósticos financieros estáticos: los cuales están representados por las cifras del estado de situación financiera.
- Pronósticos financieros dinámicos: los cuales están representados por las cifras del estado de resultados.

Además Martínez, B. (2010) expresa que esta herramienta es un modelo de planificación financiera tiene como objetivo proyectar una estimación de las cifras estáticas y dinámicas de la empresa que facilite la toma de decisiones y el cumplimiento de los objetivos, y el cual se puede aplicar a través de diversos modelos, entre los cuales se encuentran principalmente los siguientes:

- Modelo matemático simple: al usar este modelo se aplicará la siguiente formula:

$$\text{Pronostico Simple} = a + bx$$

Donde:

a: es la primera cifra de la serie

b: promedio de variaciones dinámicas

x: número de ejercicios.

- Método de porcentaje de ventas: este método consiste en expresar las partidas del balance general y del estado de resultado como porcentaje de las ventas anuales, este método en ocasiones es restrictivo debido a que supone una relación lineal implícita entre las partidas.

Análisis Financiero.

Según Nava, M. (2009) el análisis financiero “es un instrumento disponible para la gerencia, que sirve para predecir el efecto que pueden producir algunas decisiones estratégicas en el desempeño futuro de la empresa.”, Nava también lo describe como una fase gerencial que abarca desde la utilización de la información

contable expresada en los estados financieros, el empleo de herramientas para predecir el futuro, a través del cálculo de indicadores hasta el diagnóstico y evaluación de la situación financiera de la empresa.

El análisis financiera se puede realizar horizontal o verticalmente.

Análisis horizontal: en este análisis se pretende determinar la variación absoluta o relativa de cada partida de los estados financieros de la empresa en un periodo con respecto a otro periodo. De este análisis se desprende información que permite realizar proyecciones y definir metas y objetivos.

Análisis vertical: este análisis es importante cuando se desea conocer si una empresa posee una distribución de sus activos equitativos, acorde a las necesidades financieras y operativas de la empresa.

Modelo DuPont

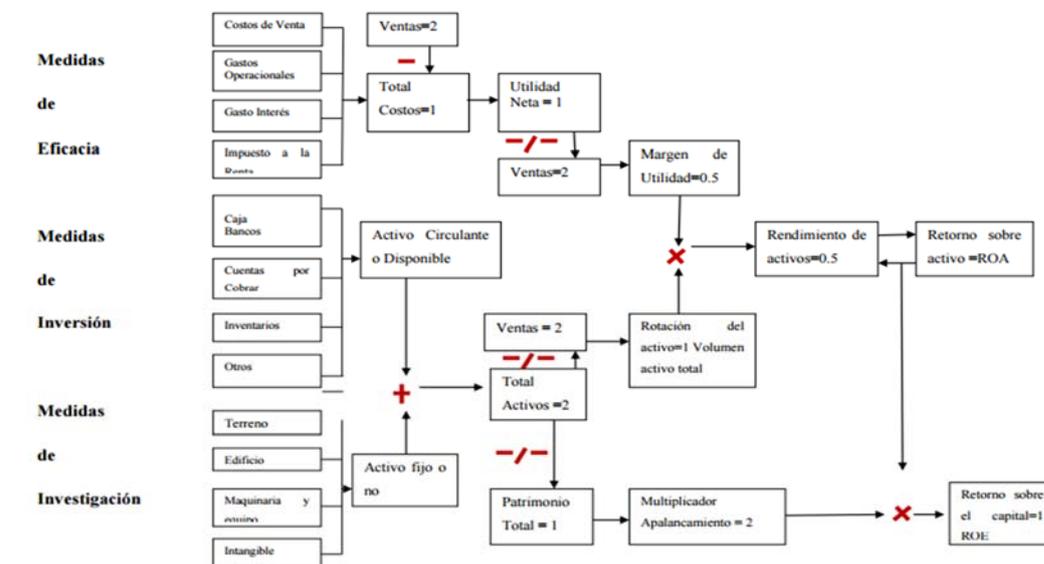
El modelo DuPont es una herramienta de la planificación financiera, que fue creada por Donaldson Brown y aplicado en la empresa General Motors para el diagnóstico de sus finanzas. Este modelo combina diversos indicadores financieros para determinar la eficiencia en el uso de los activos de la empresa, el capital de trabajo y el apalancamiento financiero. Restrepo, J. (et al)

La fórmula que representa el modelo DuPont es la siguiente:

$$\frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Ventas}} \times \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Total}} \times \text{Multiplicador de capital}$$

En la ilustración N° 4 se observa cómo el modelo DuPont desglosado, permitiendo observar a través de un diagrama de árbol de donde se deriva la información para aplicar este modelo.

Ilustración N° 4: Modelo Dupont



Fuente: Llerena, P. (2011) “Modelo de Control de Gestión para la empresa SERVIFACONZA, basados en indicadores financieros y no financieros”.

Indicadores Financieros

Los indicadores financieros, también conocidos como razones financieras permiten a los analistas financieros, como a los gerentes del área revisar diferentes aspectos de la salud financiera de la empresa. Las razones financieras son una herramienta muy importante para la realización de la planificación financiera, debido a que permite realizar un análisis comparativo de un periodo y otro con cifras y números más fáciles de procesar y analizar. Van Horne, J.; Wachowicz, J. (2002).

Cabe destacar que los indicadores financieros por sí solo no representan un plan financiero, pero si es una herramienta para la realización de la planificación financiera. Y aun cuando la empresa no realice planificación financiera, puede usar esta herramienta para evaluar la situación financiera de la empresa a partir de la información otorgada por los estados financieros de la misma. Martínez, B. (2010)

Las formas de cálculo de los indicadores financieros usados son los siguientes:

Razones de Liquidez: miden la capacidad de la empresa para satisfacer o cubrir sus obligaciones a corto plazo, en función a la tenencia de activos líquidos, mas no a la capacidad de generación de efectivo. Entre estos encontramos:

1. Capital de Trabajo: representa la inversión neta en recursos circulantes, producto de las decisiones de inversión y financiamiento a corto plazo.

Fórmula:

$$\text{Capital de Trabajo} = \text{Activo Circulante} - \text{Pasivo Circulante}$$

2. Razón Circulante: mide el número de unidades monetarias de inversión a corto plazo, por cada unidad de financiamiento a corto plazo contraído.

Fórmula:

$$\text{Razón Circulante} = \frac{\text{Activo Circulante}}{\text{Pasivo Circulante}}$$

3. Prueba Súper Ácida: mide el número de unidades monetarias en activos efectivamente líquidos, por cada unidad monetaria de deuda a corto plazo.

Fórmula

$$\text{Prueba Super Acida} = \frac{\text{Efectivo y sus equivalentes} + \text{Cuentas por cobrar}}{\text{Pasivo Circulante}}$$

4. Razón fondo de maniobra: mide la inversión neta en recursos circulantes, con relación a la inversión bruta total.

Fórmula:

$$\text{Razón de fondo de maniobra} = \frac{\text{Capital de Trabajo}}{\text{Total Activo}}$$

Razones de apalancamiento: miden el grado o la forma en que los activos de la empresa han sido financiados, considerando tanto la contribución de terceros como la de los propietarios. Entre estas razones encontramos las siguientes:

1. Razón de endeudamiento: mide la proporción de la inversión de la empresa que ha sido financiada, por deuda, por lo cual se acostumbre presentar en forma de porcentajes.

Fórmula:

$$\text{Endeudamiento} = \frac{\text{Total Pasivo}}{\text{Total Activo}}$$

2. Razón de apalancamiento externo: mide la relación entre la utilización del endeudamiento como mecanismo de financiación y la utilización de los fondos de los propietarios. Indica cuantas unidades monetarias han venido de afuera del negocio, por cada unidad monetaria provista por los propietarios.

Fórmula:

$$\text{Apalancamiento externo} = \frac{\text{Total Pasivo}}{\text{Total Patrimonio}}$$

3. Razón de apalancamiento interno: representa “cuantas unidades monetarias han sido aportadas al financiamiento de la inversión por los accionistas, por cada unidad monetaria tomada de terceros”.

Fórmula:

$$\text{Apalancamiento interno} = \frac{\text{Total Patrimonio}}{\text{Total Pasivo}}$$

Razones de actividad: evalúan la habilidad con la cual la empresa utiliza los recursos de que dispone. A continuación se presentan algunas de las razones de actividad:

1. Días de cuentas por cobrar: representa, en promedio, el número de días que la empresa está tardando en recuperar sus ventas.

Fórmula

$$\text{Días de cuentas por cobrar} = \frac{\text{Cuentas por Cobrar} * 360}{\text{Ventas}}$$

2. Rotación de cuentas por cobrar: indica el número de veces en que, en promedio, han sido renovadas las cuentas por cobrar.

Fórmula:

$$\text{Rotación de Cuentas por cobrar} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Cuentas por Cobrar}}$$

3. Rotación de activo fijo: mide la relación que existe entre el monto de los ingresos y el monto de la inversión en activos fijos.

Fórmula:

$$\text{Rotación de Activo Fijo} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Fijo}}$$

4. Rotación capital de trabajo: mide la relación que existe entre el monto de los ingresos y el monto de la inversión neta en recursos a corto plazo.

Fórmula:

$$\text{Rotación del capital de trabajo} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Capital de Trabajo}}$$

Razones de rentabilidad: miden la capacidad de la empresa para generar utilidades, a partir de los recursos disponibles. Entre ellas encontramos:

1. Margen de utilidad en operaciones: permite medir si la empresa está generando suficiente utilidad para cubrir sus actividades de financiamiento.

Fórmula:

$$\text{Margen de Utilidad en Operaciones} = \frac{\text{Utilidad en operaciones}}{\text{Ventas}}$$

2. Margen de utilidad neta: mide el porcentaje que está quedando a los propietarios por operar la empresa.

Fórmula:

$$\text{Margen de Utilidad Neta} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}}$$

3. Rendimiento sobre activos (ROA): mide el rendimiento que se está obteniendo sobre la inversión.

Fórmula:

$$\text{Rendimientos sobre activos} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Total Activos}}$$

4. Rendimiento sobre patrimonio (ROE): mide la rentabilidad que están obteniendo los inversionistas.

Fórmula:

$$\text{Rendimiento sobre patrimonio} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio}}$$

5. Rendimiento sobre el capital de trabajo: mide la rentabilidad que se está obteniendo sobre los recursos o inversión neta a corto plazo.

Fórmula:

$$\text{Rendimiento sobre capital de trabajo} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Capital de Trabajo}}$$

Empresa familiar

Es común la asociación del concepto de empresa familiar con el concepto de pequeñas empresas, esto es debido a que las empresas familiares se han caracterizado como empresas pertenecientes a la categoría de pequeñas y medianas empresas (PYME), sin embargo, en nuestro país existen grandes empresas familiares como Polar, Central Madeirense Farmatodo y otros. Por lo que es necesario aclarar, que las empresas familiares no necesariamente son PYME.

Según FUNDES (2002:7) la empresa familiar “es aquella en la cual las personas de una o más familias ligadas por vínculos de parentesco poseen la suficiente propiedad accionaria de la empresa, el control de las decisiones y aplican un modelo de gestión interdependiente con el proceso de sucesión.”

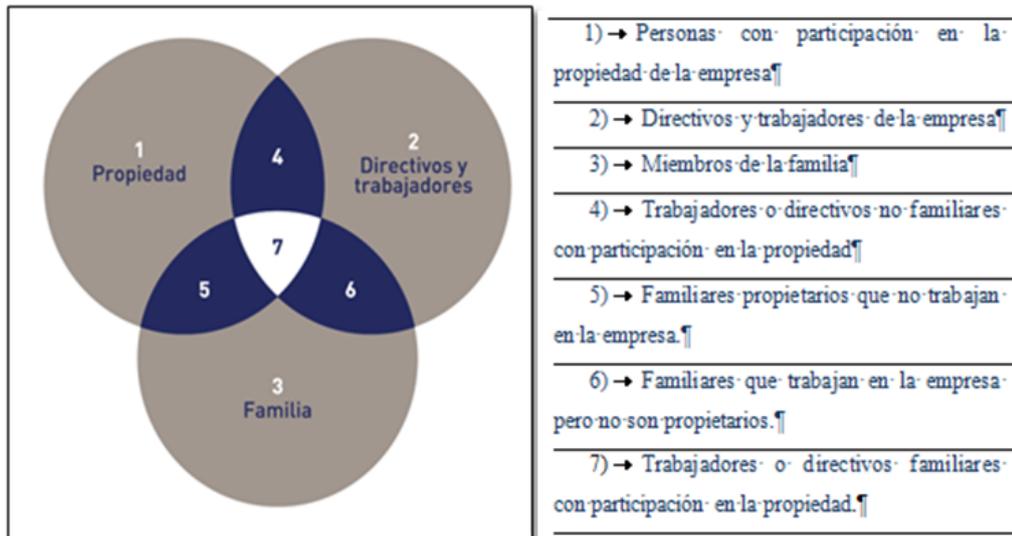
Las empresas familiares son entidades dinámicas, mientras mayor sea la madurez, el número de personas involucradas en los tres círculos antes mencionados aumentan también, profundizando la complejidad de las relaciones. Es por esto, que las necesidades materiales e inmateriales de las diferentes personas involucradas en los círculos son más difíciles de manejar. Fundes (2002).

Según la guía para la empresa y mediana empresa familiar desarrolla por el Ministerio de Economía de España, la empresa familiar tiene características que la diferencia de las otras empresas, entre las que encontramos las siguientes:

1. La propiedad de la empresa se encuentra concentrada en un grupo familiar.
2. El grupo familiar participa en la gestión de la empresa
3. Existe una vocación de continuidad, de transmisión de los valores empresariales propios de la familia.

En la Ilustración N° 5 se puede observar un entramado de situaciones que se pueden presentar en las empresas familiares, es la interacción entre las personas que poseen acciones de la empresa, los directivos de la empresa y los miembros de la familia.

Ilustración 5: Interacción entre empresa y familia



Fuente: Guía para la pequeña y mediana empresa familiar (2003)

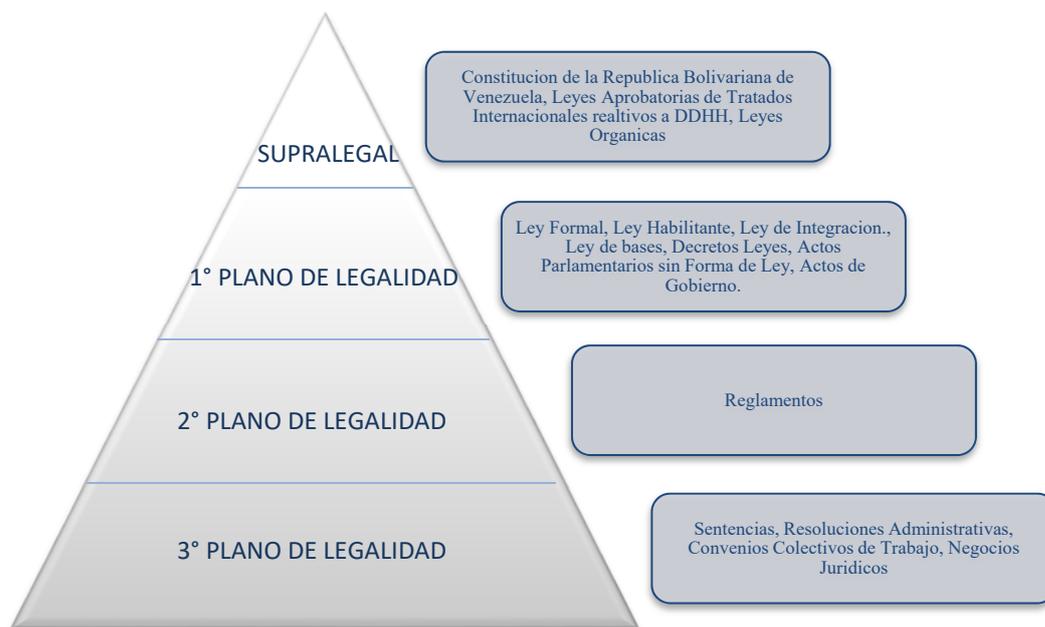
Primer caso son las personas que poseen acciones de la empresa y a su vez son directivos y trabajadores de la empresa, pero no son parte del grupo familiar. El segundo caso son las personas que poseen acciones y son miembros de la familia pero no laboran en la organización., el tercer caso se da cuando hay personas que pertenecen al grupo familiar y laboran en la organización pero no poseen acciones de la empresa y el último caso es cuando la persona cumple las tres condiciones, es decir, poseen acciones de la empresa forman parte de la organización como directivo y trabajador y son miembro del grupo familiar.

Bases Legales

En esta investigación se considera las leyes, reglamentos y normas que regulan todo lo concerniente a las pequeñas y medianas empresas en Venezuela, se toma

como criterio de observación la jerarquía según la pirámide de Kelsen, la cual está representada en la ilustración N° 5.

Ilustración 6 Pirámide de Kelsen



Fuente: Elaboración Propia a partir de <https://derecho2008.wordpress.com/piramide-de-hans-kelsen/>

De acuerdo a la pirámide de Kelsen representada en la Ilustración N° 5, las leyes, reglamentos, decretos y normas están jerarquizadas, las bases legales de esta investigación se presentan a continuación según la jerarquía establecida en la pirámide de Kelsen en Venezuela:

Decreto Con Rango, Valor y Fuerza de Ley para la Promoción y Desarrollo de la Pequeña y Mediana Industria y Unidades de Propiedad Social

En el Decreto N° 6.215 15 de julio de 2008, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38999 del 21 de agosto de 2008 Con Rango, Valor y Fuerza de Ley para la Promoción y Desarrollo de la Pequeña y Mediana Industria y Unidades de Propiedad Social, es una base fundamental para esta investigación, ya que en ella se concentran los fundamentos para la promoción de las PyMEs en Venezuela.

Este decreto en el Art. N° 5 define las PyMEs como:

“...Toda unidad organizada jurídicamente con la finalidad de desarrollar un modelo económico productivo mediante actividades de transformación de materias prima en insumos, en bienes industriales elaborados o semielaborados, dirigidas a satisfacer las necesidades de la comunidad. Se considerará Pequeña Industria a aquéllas que tengan una nómina promedio anual de hasta cincuenta (50) trabajadores y con una facturación anual de hasta cien mil Unidades Tributarias (100.000 UT). Se considerará Mediana Industria a aquéllas que tengan una nómina promedio anual de hasta cien (100) trabajadores y con una facturación anual de hasta doscientas cincuenta mil Unidades Tributarias (250.000 UT). Tanto en la Pequeña como en la Mediana Industria ambos parámetros son concurrentes.”

Por otra parte, en el Art. N° 6 literal 7, se mencionan uno de los deberes de las PyMEs, el cual es pertinente a la investigación:

7.- Cumplir a cabalidad los requerimientos contractuales propios de la producción nacional eficiente de los bienes y servicios de la pequeña y mediana industria y unidades de propiedad social.

En este literal se expresa el deber de las pequeñas y medianas empresas a realizar producción eficiente, lo cual es posible a través de una gestión financiera eficiente.

Decreto Con Fuerza de Ley de Creación, Estimulo, Promoción y Desarrollo del Sistema Microfinanciero.

La Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 37.164 del 22 de Marzo de 2001, donde se promulga el Decreto con Fuerza de Ley de Creación, Estimulo, Promoción y Desarrollo del Sistema Microfinanciero tiene como objetivo crear, estimular, promocionar y desarrollar el sistema microfinanciero, y es base fundamental para esta investigación debido a que esta ley se dirige a las pequeñas y medianas empresas, entre otras.

En el artículo N° 2 de la Ley antes mencionada define al microempresario como: "... persona natural o jurídica que bajo cualquier forma de organización o gestión productiva, desarrolle o tenga iniciativas para realizar actividades de comercialización, prestación de servicios, transformación, y producción industrial, agrícola, o artesanal de bienes..."

Ley de Impuesto Sobre la Renta

La Ley del Impuesto Sobre la Renta de Venezuela establece en su Artículo 1, lo siguiente: "Los enriquecimientos anuales, netos y disponibles obtenidos en dinero o en especie causarán impuestos según las normas establecidas en esta

ley”. Lo anterior define al año civil como medida del ciclo económico de la empresa.

Código de Comercio

El código de comercio venezolano en su artículo 35 establece que: “todo comerciante al comenzar su giro y al final de cada año, hará en el libro de Inventarios una descripción estimatoria de todos sus bienes, tanto muebles como inmuebles y de todos sus créditos, sus activos y sus pasivos vinculados o no al comercio”.

Definición de Términos Básicos:

Activo: representan todos los bienes y derechos que posee la empresa, en otras palabras, son todos los recursos económicos que posee y que se espera sean de beneficios en el futuro. Olivo, Maldonado, De Franca (2011)

Capital: también conocido como patrimonio de la empresa, están representado por los aportes realizados por los socios de la empresa en el momento de iniciar la empresa y pueden ser modificados por aportes realizados por los socios a lo largo del tiempo, así como también se incrementa o disminuye según el resultado del ejercicio económico, si hubo ganancia o pérdida. Olivo, Maldonado, De Franca (2011)

Ciclo de efectivo: es el periodo que transcurre entre el desembolso real de efectivo para realizar compra de mercancía hasta el cobro de las cuentas por cobrar. Bodie, Z.; Merton, R. (2003)

Ciclo Operativo: es el periodo a partir del compromiso de efectivo para realizar compras hasta la recuperación de las cuentas por cobrar de la empresa que se derivan de las ventas de bienes y servicios. Bodie, Z.; Merton, R. (2003)

Cuentas por cobrar: las cuentas por cobrar son los derechos que posee la empresa sobre terceras personas, generalmente están representadas por ventas a créditos y están representadas por la emisión de una factura. Olivo, Maldonado, De Franca (2011)

Cuentas por pagar: estas cuentas están referidas a la adquisición de bienes y derechos a crédito a través de la aceptación de una factura, la cual tiene una fecha de vencimiento. Olivo, Maldonado, De Franca (2011)

Egresos: son todas aquellas erogaciones realizadas por la organización que disminuyen el patrimonio. Olivo, Maldonado, De Franca (2011)

Estados Financieros: según el Instituto Americano de Contadores Públicos Independientes, los estados financieros se preparan con la finalidad de mostrar una revisión periódica de como la administración ha progresado, y evaluar la situación financiera de la empresa. Olivo, Maldonado, De Franca (2011)

Finanzas: a través de las finanzas se estudia la manera de asignar los recursos escasos a través del tiempo. Bodie, Z.; Merton, R. (2003)

Ingreso: son todas las percepciones de bienes y derechos para la organización, los cuales mayormente se derivan de su actividad principal. Olivo, Maldonado, De Franca (2011)

Pasivo: está conformado por las deudas y obligaciones contraídas por la empresa con terceras personas, mediante la adquisición de activos, operaciones financieras, entre otros. Olivo, Maldonado, De Franca (2011)

CAPITULO III

MARCO METODOLOGICO

En esta sección se presenta la metodología mediante el cual se desarrolló esta investigación. Se presentan el nivel y diseño de la investigación, población, técnicas de recolección de datos, instrumentos y técnicas de análisis.

Nivel de Investigación

Arias (2006) define el nivel de la investigación como: "...el grado de profundidad con que se aborda un fenómeno u objeto de estudio." (pág. 21). Además Arias (2006) clasifica el nivel de investigación en: investigación exploratoria, investigación descriptiva e investigación explicativa. Por otra parte Tamayo (1996) define a la investigación descriptiva como aquella que comprende el registro, análisis, e interpretación de la naturaleza actual o composición de los fenómenos, se considera que la investigación será de nivel descriptivo, debido a que se realizará un análisis de la situación financiera en la empresa de transporte de productos químicos y desechos peligrosos "Transporte Rikzon, C.A." donde el investigador será solo observador de las actividades administrativas y financieras empleadas en dicha empresa.

Diseño de Investigación

En el caso que ocupa, la investigación planteada, cuyo objetivo central está referido al diseño de una planificación financiera para el mejoramiento de la gestión en las pequeñas y medianas empresas familiares, se aplicó un diseño de investigación de campo, específicamente proyecto factible.

Para esta investigación se requirió un diseño de documental, la cual es un proceso basado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos secundarios, es decir, los obtenidos y registrados por otros investigadores en fuentes documentales: impresas, audiovisuales o electrónicas. Arias (2006).

A través de este diseño se analizó y adaptó el análisis DOFA, y la planificación financiera para la empresa TRANSPORTE RIKZON, C.A., de esta manera se lograron los objetivos de la investigación previamente planteados.

Todos los datos financieros fueron otorgados directamente por la empresa sin manipulación alguna por parte del investigador, esto implica que la fuente de la información es primaria. Sin embargo, la información plasmada en el capítulo II proviene de una fuente secundaria, ya que se extrajo de investigaciones realizadas por otros autores.

Técnicas e Instrumentos de Recolección de Información

En función de los objetivos definidos en el presente estudio, donde se plantea el Diseño de una planificación estratégica para el mejoramiento de la gestión en las pequeñas y medianas empresas familiares, específicamente para la empresa Transporte Rikzon, C.A., ubicado dentro de la modalidad de Investigación Descriptiva, se empleó una serie de instrumentos y técnicas de recolección de

información, orientadas de manera esencial a alcanzar los fines propuestos. Entre los instrumentos y técnicas utilizados se encuentra el fichaje, la observación directa, y la observación no estructurada.

Para esta estrategia, necesariamente se cumplió con tres fases básicas, la primera de ellas, está referida con la delimitación de todos los aspectos teóricos de la investigación, vinculados a la formulación y delimitación del problema objeto de estudio, elaboración del marco teórico, entre otros.

La segunda implicó la realización de un diagnóstico organizacional relacionado a la planificación financiera, y la gestión administrativa de la empresa Transporte Rikzon, C.A. Por último, la tercera etapa está ligada al diseño antes mencionado

Dada la naturaleza del estudio y en función de los datos que se requieren, tanto la información teórica como metodológica de la investigación, se sitúan diversas técnicas y protocolos instrumentales de la investigación. Empleándose fundamentalmente el análisis de las fuentes documentales para el desarrollo del marco teórico de la investigación, así como la observación documental, la presentación resumida, resumen analítico, entre otros. Dentro de este ámbito, también se usó algunas técnicas documentales como lo son: el subrayado, de citas y notas de referencias bibliográficas y de ampliación de texto, entre otros.

Las técnicas utilizadas para el desarrollo de cada objetivo son las siguientes:

Para el desarrollo del primer objetivo de la investigación el cual consiste en conocer la situación financiera y contable actual de la empresa de transporte de productos químicos “Transporte Rikzon, C.A se presentaron los estados

financieros históricos de la empresa para el periodo 2010 – 2015, no se usaron los estados financieros reexpresados como lo establece las normas Ven – Nif debido a que la empresa no cumple con esta normativa.

Para el desarrollo del segundo y tercer objetivo de la investigación el cual consiste en Confeccionar una matriz DOFA y analizar las debilidades y fortalezas que posee la empresa de transporte de productos químicos “Transporte Rikzon, C.A.”, se utilizó el Análisis DOFA a través de la técnica de observación directa, junto con la información obtenida del cálculo y análisis de los indicadores financieros de la empresa, así se logró la identificación de las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas de la empresa, y se desarrollaron las estrategias FO, FA, DO y DA.

Y para el desarrollo del cuarto y último objetivo, el cual consiste en diseñar una planificación financiera acorde a las necesidades de la empresa de transporte de productos químicos “Transporte Rikzon, C.A.” detectadas en el diagnóstico, se utilizó la observación no estructurada, la cual se ejecuta en función de un objetivo, pero sin una guía prediseñada que especifique cada uno de los aspectos que deben ser observados. Arias (2006). Con este objetivo se propuso una planificación financiera que reducirá la toma de decisiones sin bases ni hechos que lo soporten, o toma de decisiones con base a la intuición.

Población y Muestra

Según Arias (2006) la población está representada por: “...un conjunto finito o infinito de elementos con características comunes para los cuales serán extensivas las conclusiones de la investigación...”. Para efectos de esta investigación la unidad

de estudio es la empresa Transporte Rikzon, C.A., y la información proveniente de los cierres de los ejercicios económicos desde el año 2010 al 2015.

Por otra parte, Hurtado, I. y Toro, J. (2007:28) definen la muestra como:”... una parte representativa de una población, cuya características deben reproducirse en ella, lo más exactamente posible”

Debido a que la población es finita no se aplicó fórmula alguna para determinar el tamaño de la muestra, para esta investigación la muestra es igual a la población, de tal manera que la muestra son de igual forma los ejercicios económicos de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el periodo 2010 – 2015.

Cuadro técnico metodológico

A continuación se presenta el Cuadro N° 1: Cuadro Técnico Metodológico para la operacionalización de la investigación, y el cual está integrado por los tres (3) objetivos específicos de la investigación:

CUADRO N° 1: CUADRO TECNICO METODOLOGICO 1

Objetivos	Dimensiones	Indicadores	Instrumento	Fuentes
Conocer la situación financiera y contable actual de la empresa de transporte de productos químicos “Transporte Rikzon, C.A.”	Presentación de los Estados Financieros históricos	<ul style="list-style-type: none"> • Estado de Situación Financiera • Estado de Resultados 	Estados Financieros históricos	Transporte Rikzon, C.A.
Confeccionar una matriz DOFA para la empresa de transporte de productos químicos “Transporte Rikzon, C.A.”	Características de la empresa	<ul style="list-style-type: none"> Debilidades Fortalezas Amenazas Oportunidades 	Observación Directa/ Observación Estructurada	Transporte Rikzon, C.A.
Analizar las debilidades y fortalezas financieras que posee la empresa de transporte de productos químicos “Transporte Rikzon, C.A.”	Cálculo y Análisis de Indicadores Financieros	<ul style="list-style-type: none"> • Razones de liquidez • Razones de apalancamiento • Razones de actividad • Razones de rentabilidad 	Indicadores desde los estados financieros históricos	Transporte Rikzon, C.A.
Diseñar una planificación financiera acorde a las necesidades de la empresa de transporte de productos químicos “Transporte Rikzon, C.A.” detectadas en el diagnóstico.	Formulación de una planificación financiera	Planificación Financiera	Elaboración Propia	Elaboración Propia

CAPITULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

En el presente capítulo se muestra los resultados obtenidos durante la investigación, así como la interpretación de dichos resultados. En primer lugar se presentan los Estados Financieros de la empresa para el periodo 2010 – 2015, de los cuales se desprenden los Indicadores Financieros, luego la matriz FODA de la empresa que permitió desarrollar la propuesta de planificación financiera como una solución al problema expuesto en el capítulo I.

Estados Financieros de la Empresa Transporte Rikzon, C.A. para el periodo 2010-2015

Los estados Financieros permiten evaluar la situación financiera de la empresa a una fecha específica, considerando la evolución de las cuentas reales (activo, pasivo y patrimonio) o evaluar la situación de la empresa en un ejercicio económico específico.

Según las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) para PYMES, las empresas deben presentar al cierre de cada ejercicio económico el Estado de Resultado, en el cual se presentan los ingresos por ventas o servicios realizados de la actividad principal de la empresa, los costos de ventas asociados a la actividad principal, obteniendo la utilidad bruta en ese ejercicio económico, luego se presentan los gastos operativos los cuales se restan a la utilidad bruta y se obtiene la utilidad en operaciones, luego se presentan gastos financieros (si aplica) que disminuye la utilidad y otros ingresos obtenidos (si aplica) que aumentan la utilidad y de esta manera se obtiene la utilidad ante de provisión de Impuesto sobre la Renta,

una vez calculado el Impuesto sobre la Renta a pagar se le resta a la utilidad ante de provisión de Impuesto sobre la Renta y se obtiene la Utilidad Neta.

Por otra parte, el Balance de Situación Financiera de la empresa se divide en tres componentes importantes: Activos, Pasivos y Patrimonios, estos a su vez se descomponen, en cuanto al activo en activo corriente y no corriente, los activos corrientes son el activo más líquido de la empresa, y dentro de estos activos hay activos más líquidos que otros; en cuanto a los pasivos también se descomponen entre pasivos corrientes y pasivos no corrientes, la diferencia entre estos se centra en la inmediatez de las obligaciones, los pasivos corrientes son obligaciones que deben ser canceladas en un periodo menor a un año y los pasivos no corrientes deben ser canceladas en un periodo mayor a un año.

Cada uno de los componentes del Estado de Resultado y del Balance de Situación Financiera permite evaluar la situación financiera de la empresa a través de las razones o indicadores financieros, para mitigar los efectos de la inflación sobre las partidas monetarias y realizar un análisis más exacto se debe usar los estados financieros reexpresados tal como lo establece la norma Ven – Nif, sin embargo, la empresa Transporte Rikzon, C.A. no proporcionó esa información ya que no cuentan con estados financieros reexpresados.

Por tal motivo, se presentan a continuación los Estados Financieros de la Empresa Transporte Rikzón, C.A a valores corrientes y no constantes y los cuales constituyen la base de datos para el cálculo de los Indicadores Financieros de la Empresa Transporte Rikzon, C.A. para el periodo 2010 – 2015.

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
31 DE DICIEMBRE DE 2010
(Expresado en Bolívares)

ACTIVO

ACTIVO CORRIENTE:

Efectivo en Caja y Bancos	2.344.119,85
Cuentas por Cobrar:	
Cuentas por Cobrar Clientes	1.565.984,99
Cuentas por cobrar Empleados	3.980,00
Total Cuentas por Cobrar	1.569.964,99
Gastos pagados por anticipado	52.292,08
Anticipo de Proveedores	
Total Activo Corriente	3.966.376,92

MOBILIARIO Y EQUIPO:

Mobiliario y Equipo	286.263,79
Maquinaria y Equipo	381.246,67
Vehículo	1.469.179,90
	<hr/> 2.136.690,36
Menos - Depreciación Acumulada	(629.946,80)
	<hr/> <u>1.506.743,56</u>

OTROS ACTIVOS:

Mejoras a Inmueble arrendado	237.355,64
Software	188.328,93
	<hr/> 425.684,57
Menos - Amortización acumulada Software	(95.953,26)
	<hr/> <u>329.731,31</u>

Total Activo 5.802.851,79

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
31 DE DICIEMBRE DE 2010
(Expresado en Bolívares)

PASIVO Y PATRIMONIO

PASIVO CORRIENTE:

Préstamos y sobregiros bancarios:	938.758,70
Cuentas por Pagar:	
Cuentas por Pagar Proveedores	225.450,00
Otras cuentas por pagar	74.550,00
	<hr/> 300.000,00 <hr/>
Impuesto sobre la Renta por pagar	203.665,00
Gastos acumulados por Pagar:	2.846,65
Total Pasivo Corriente	<hr/> 1.445.270,35 <hr/>

PATRIMONIO:

Capital Social	
Capital Social Pagado	2.000.000,00
Ganancias Retenidas	
Reserva Legal	200.000,00
Utilidades no Distribuidas	2.157.581,44
Total Patrimonio	<hr/> 4.357.581,44 <hr/>
 Total Pasivo y Patrimonio	 5.802.851,79

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE RESULTADOS
POR EL PERIODO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2010
(Expresado en Bolívares)

INGRESOS:

Ventas Netas 10.333.403,53

COSTO DE VENTAS

4.895.673,24

Utilidad bruta

5.437.730,29

GASTOS DE OPERACIÓN:

Gastos de Administración

761.217,61

Gastos de Ventas

158.251,89

Total Costos y Gastos

919.469,50

Ganancia en Operaciones

4.518.260,79

Gastos Financieros

132.177,45

Otros (ingresos) egresos, neto

1.025.847,25

Ganancia antes de Provisión para Impuesto Sobre la Renta.

3.360.236,09

PROVISION PARA IMPUESTO SOBRE LA RENTA:

Aplicable a la renta gravable

1.109.980,27

Ganancia neta

2.250.255,82

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO
POR EL PERIODO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2010
 (Expresado en Bolívares Nominales)

		<u>Ganancias Retenidas</u>			
	Capital Social	Superávit (déficit) Acumulado	Reserva Legal	Total Patrimonio	
Saldos al 31 de diciembre de 2009	2.000.000,00	(92.674,38)	200.000,00	2.107.325,62	
Resultado del ejercicio	-	2.250.255,82	-	2.250.255,82	
Ajustes de años anteriores					
Traspaso a reserva legal	-			-	
Saldos al 31 de Diciembre de 2010	2.000.000,00	2.157.581,44	200.000,00	4.357.581,44	

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
31 DE DICIEMBRE DE 2011
(Expresado en Bolívares)

ACTIVO

ACTIVO CORRIENTE:

Efectivo en Caja y Bancos 592.136,80

Cuentas por Cobrar:

Cuentas por Cobrar Clientes 2.391.983,60

Cuentas por cobrar Empleados 26.790,00

Total Cuentas por Cobrar 2.418.773,60

Gastos pagados por anticipado 839.142,78

Anticipo de Proveedores

Total Activo Corriente 3.850.053,18

MOBILIARIO Y EQUIPO:

Mobiliario y Equipo 286.263,79

Maquinaria y Equipo 381.246,67

Vehículo 1.762.091,37

2.429.601,83

Menos - Depreciación Acumulada (429.946,80)

1.999.655,03

OTROS ACTIVOS:

Mejoras a Inmueble arrendado 237.355,64

Software 188.328,93

425.684,57

Menos - Amortización acumulada Software (97.174,93)

328.509,64

Total Activo 6.178.217,85

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
31 DE DICIEMBRE DE 2011
(Expresado en Bolívares)

PASIVO Y PATRIMONIO

PASIVO CORRIENTE:

Préstamos y sobregiros bancarios:	762.222,16
Cuentas por Pagar:	
Cuentas por Pagar Proveedores	104.532,77
	<hr/>
	104.532,77
	<hr/>
Impuesto sobre la Renta por pagar	195.467,23
Gastos acumulados por Pagar:	6.511,65
Total Pasivo Corriente	<hr/> 1.068.733,81

PATRIMONIO:

Capital Social	
Capital Social Pagado	2.000.000,00
Ganancias Retenidas	
Reserva Legal	200.000,00
Utilidades no Distribuidas	2.909.484,04
	<hr/>
Total Patrimonio	5.109.484,04
	<hr/>
Total Pasivo y Patrimonio	6.178.217,85

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE RESULTADOS
POR EL PERIODO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2011
(Expresado en Bolívares)

INGRESOS:

Ventas Netas 7.961.056,43

COSTO DE VENTAS

3.960.342,21

Utilidad bruta

4.000.714,22

GASTOS DE OPERACIÓN:

Gastos de Administración

987.432,67

Gastos de Ventas

653.718,03

Total Costos y Gastos

1.641.150,70

Ganancia en Operaciones

2.359.563,52

Gastos Financieros

717.204,06

Otros (ingresos) egresos, neto

627.988,45

Ganancia antes de Provisión para Impuesto Sobre la Renta.

1.014.371,01

PROVISION PARA IMPUESTO SOBRE LA RENTA:

Aplicable a la renta gravable

262.468,41

Ganancia neta

751.902,60

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO
POR EL PERIODO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2011
 (Expresado en Bolívares Nominales)

	Capital Social	Superávit (déficit) Acumulado	Ganancias Retenidas		Total Patrimonio
			Reserva Legal	Reserva Legal	
Saldos al 31 de diciembre de 2010	2.000.000,00	2.157.581,44	200.000,00	200.000,00	4.357.581,44
Resultado del ejercicio	-	751.902,60	-	-	751.902,60
Ajustes de años anteriores					
Traspaso a reserva legal	-				-
Saldos al 31 de Diciembre de 2011	2.000.000,00	2.909.484,04	200.000,00	200.000,00	5.109.484,04

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
31 DE DICIEMBRE DE 2012
(Expresado en Bolívares)

ACTIVO

ACTIVO CORRIENTE:

Efectivo en Caja y Bancos 1.207.124,87

Cuentas por Cobrar:

Cuentas por Cobrar Clientes 2.012.533,09

Total Cuentas por Cobrar 2.012.533,09

Gastos pagados por anticipado 882.188,13

Total Activo Corriente 4.101.846,09

MOBILIARIO Y EQUIPO:

Mobiliario y Equipo 396.987,32

Maquinaria y Equipo 381.246,67

Vehículo 4.339.904,25

5.118.138,24

Menos - Depreciación Acumulada (686.953,00)

4.431.185,24

OTROS ACTIVOS:

Mejoras a Inmueble arrendado 197.450,34

Software 188.328,93

385.779,27

Menos - Amortización acumulada Software (57.269,63)

328.509,64

Total Activo 8.861.540,97

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
31 DE DICIEMBRE DE 2012
(Expresado en Bolívares)

PASIVO Y PATRIMONIO

PASIVO CORRIENTE:

Préstamos y sobregiros bancarios:	3.874.590,00
Cuentas por Pagar:	
Cuentas por Pagar Proveedores	578.342,80
	<hr/>
	578.342,80
Gastos acumulados por Pagar:	91.363,51
Total Pasivo Corriente	<hr/> 4.544.296,31

PATRIMONIO:

Capital Social	
Capital Social Pagado	2.000.000,00
Ganancias Retenidas	
Reserva Legal	200.000,00
Utilidades no Distribuidas	2.117.244,66
	<hr/>
Total Patrimonio	4.317.244,66
Total Pasivo y Patrimonio	<hr/> 8.861.540,97

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE RESULTADOS
POR EL PERIODO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2012
(Expresado en Bolívares)

INGRESOS:

Ventas Netas 13.013.575,75

COSTO DE VENTAS

9.132.467,34

Utilidad bruta 3.881.108,41

GASTOS DE OPERACIÓN:

Gastos de Administración 921.567,23

Gastos de Ventas 700.831,75

Total Costos y Gastos 1.622.398,98

Ganancia en Operaciones 2.258.709,43

Gastos Financieros 1.097.039,57

Otros (ingresos) egresos, neto 1.953.909,24

Perdida neta

(792.239,38)

TRANSPORTERIKZON, C.A.
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO
POR EL PERIODO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2012
 (Expresado en Bolívares Nominales)

	Capital Social	Superávit Acumulado	<u>Ganancias Retenidas</u>	Total Patrimonio
			Reserva Legal	
Saldos al 31 de diciembre de 2011	2.000.000,00	2.909.484,04	200.000,00	5.109.484,04
Resultado del ejercicio	-	(792.239,38)	-	(792.239,38)
Ajustes de años anteriores				
Traspaso a reserva legal	-			-
Saldos al 31 de Diciembre de 2012	2.000.000,00	2.117.244,66	200.000,00	4.317.244,66

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
31 DE DICIEMBRE DE 2013
(Expresado en Bolívares)

ACTIVO

ACTIVO CORRIENTE:

Efectivo en Caja y Bancos 3.286.358,78

Cuentas por Cobrar:

Cuentas por Cobrar Clientes 2.584.688,87

Total Cuentas por Cobrar 2.584.688,87

Gastos pagados por anticipado 872.063,10

Anticipo de Proveedores 698.992,00

Total Activo Corriente 7.442.102,75

MOBILIARIO Y EQUIPO:

Mobiliario y Equipo 286.263,79

Maquinaria y Equipo 381.246,67

Vehículo 2.323.941,02

2.991.451,48

Menos - Depreciación Acumulada (516.743,70)

2.474.707,78

OTROS ACTIVOS:

Mejoras a Inmueble arrendado 545.876,50

Software 188.328,93

734.205,43

Menos - Amortización acumulada Software (97.174,93)

637.030,50

Otras Cuentas por cobrar a largo plazo 1.341.109,98

Total Activo 11.894.951,01

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
31 DE DICIEMBRE DE 2013
(Expresado en Bolívares)

PASIVO Y PATRIMONIO

PASIVO CORRIENTE:

Préstamos y sobregiros bancarios: 4.679.350,75

Cuentas por Pagar:

Cuentas por Pagar Proveedores 1.856.745,00

1.856.745,00

Gastos acumulados por Pagar:

822.926,41

Total Pasivo Corriente

7.359.022,16

PATRIMONIO:

Capital Social

Capital Social Pagado 2.000.000,00

Ganancias Retenidas

Reserva Legal 200.000,00

Utilidades no Distribuidas 2.335.928,85

Total Patrimonio

4.535.928,85

Total Pasivo y Patrimonio

11.894.951,01

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE RESULTADOS
POR EL PERIODO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2013
(Expresado en Bolívares)

INGRESOS:

Ventas Netas 19.897.789,78

COSTO DE VENTAS

14.332.967,34

Utilidad bruta

5.564.822,44

GASTOS DE OPERACIÓN:

Gastos de Administración

3.567.825,00

Gastos de Ventas

1.417.383,90

Total Costos y Gastos

4.985.208,90

Ganancia en Operaciones

579.613,54

Gastos Financieros

258.399,80

Otros (ingresos) egresos, neto

79.298,87

Ganancia antes de Provisión para Impuesto Sobre la Renta.

241.914,87

PROVISION PARA IMPUESTO SOBRE LA RENTA:

Aplicable a la renta gravable

23.230,68

Ganancia neta

218.684,19

TRANSPORTERIKZON, C.A.
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO
POR EL PERIODO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2013

(Expresado en Bolívares Nominales)

	Capital Social	Ganancias Retenidas		Total Patrimonio
		Superávit (déficit) Acumulado	Reserva Legal	
Saldos al 31 de diciembre de 2012	2.000.000,00	2.117.244,66	200.000,00	4.317.244,66
Resultado del ejercicio	-	218.684,19	-	218.684,19
Ajustes de años anteriores				
Traspaso a reserva legal	-			-
Saldos al 31 de Diciembre de 2013	2.000.000,00	2.335.928,85	200.000,00	4.535.928,85

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
31 DE DICIEMBRE DE 2014
(Expresado en Bolívares)

ACTIVO

ACTIVO CORRIENTE:

Efectivo en Caja y Bancos	5.894.105,57
Cuentas por Cobrar:	
Cuentas por Cobrar Clientes	2.983.257,22
Cuentas por Cobrar Empleados	45.850,00
Total Cuentas por Cobrar	3.029.107,22
Gastos pagados por anticipado	3.756.890,54
Anticipo de Proveedores	1.835.967,62
Total Activo Corriente	14.516.070,95

MOBILIARIO Y EQUIPO:

Mobiliario y Equipo	286.263,79
Maquinaria y Equipo	381.246,67
Vehículo	4.212.316,58
	<hr/> 4.879.827,04
Menos - Depreciación Acumulada	(935.620,60)
	<hr/> <hr/> 3.944.206,44

OTROS ACTIVOS:

Mejoras a Inmueble arrendado	545.876,50
Software	188.328,93
	<hr/> 734.205,43
Menos - Amortización acumulada Software	(121.468,66)
	<hr/> <hr/> 612.736,77
Otras Cuentas por cobrar a largo plazo	1.341.109,98
Total Activo	<hr/> <hr/> 20.414.124,14

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
31 DE DICIEMBRE DE 2014
(Expresado en Bolívares)

PASIVO Y PATRIMONIO

PASIVO CORRIENTE:

Préstamos y sobregiros bancarios:	7.877.295,56
Cuentas por Pagar:	
Cuentas por Pagar Proveedores	2.850.678,33

2.850.678,33

Gastos acumulados por Pagar:	4.278.300,50
Total Pasivo Corriente	15.006.274,39

PASIVO NO CORRIENTE:

Préstamos y sobregiros bancarios:	853.710,19
-----------------------------------	------------

 Total Pasivo: **15.859.984,58**

PATRIMONIO:

Capital Social	
Capital Social Pagado	2.000.000,00

Ganancias Retenidas	
Reserva Legal	200.000,00
Utilidades no Distribuidas	2.354.139,56

 Total Patrimonio **4.554.139,56**

Total Pasivo y Patrimonio **20.414.124,14**

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE RESULTADOS
POR EL PERIODO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014
(Expresado en Bolívares)

INGRESOS:

Ventas Netas 26.944.712,82

COSTO DE VENTAS

21.567.359,90

Utilidad bruta

5.377.352,92

GASTOS DE OPERACIÓN:

Gastos de Administración

2.974.500,50

Gastos de Ventas

1.376.115,83

Total Costos y Gastos

4.350.616,33

Ganancia en Operaciones

1.026.736,59

Gastos Financieros

875.391,59

Otros (ingresos) egresos, neto

131.619,96

Ganancia antes de Provisión para Impuesto Sobre la Renta.

19.725,04

PROVISION PARA IMPUESTO SOBRE LA RENTA:

Aplicable a la renta gravable

1.514,32

Ganancia neta

18.210,72

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO
POR EL PERIODO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014
 (Expresado en Bolívares Nominales)

	Capital Social	Superávit (déficit) Acumulado	Ganancias Retenidas		Total Patrimonio
			Reserva Legal	Reserva Legal	
Saldos al 31 de diciembre de 2013	2.000.000,00	2.335.928,85	200.000,00	200.000,00	4.535.928,85
Resultado del ejercicio	-	18.210,72	-	-	18.210,72
Ajustes de años anteriores					
Traspaso a reserva legal	-				-
Saldos al 31 de Diciembre de 2014	2.000.000,00	2.354.139,56	200.000,00	200.000,00	4.554.139,56

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
31 DE DICIEMBRE DE 2015

(Expresado en Bolívares)

ACTIVO

ACTIVO CORRIENTE:

Efectivo en Caja y Bancos 3.159.148,16

Cuentas por Cobrar:

Cuentas por Cobrar Clientes 10.085.472,48

Cuentas por Cobrar Empleados 67.850,00

Total Cuentas por Cobrar 10.153.322,48

Gastos pagados por anticipado 987.520,00

Anticipo de Proveedores 3.587.500,00

Total Activo Corriente 17.887.490,64

MOBILIARIO Y EQUIPO:

Mobiliario y Equipo 795.863,79

Maquinaria y Equipo 381.246,67

Vehículo 4.188.022,85

5.365.133,31

Menos - Depreciación Acumulada (1.345.980,20)

4.019.153,11

OTROS ACTIVOS:

Mejoras a Inmueble arrendado 545.876,50

Software 188.328,93

734.205,43

Menos - Amortización acumulada Software (145.762,40)

588.443,03

Otras Cuentas por cobrar a largo plazo 1.341.109,98

Total Activo 23.836.196,76

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
31 DE DICIEMBRE DE 2015
(Expresado en Bolívares)

PASIVO Y PATRIMONIO

PASIVO CORRIENTE:

Préstamos y sobregiros bancarios:	6.301.836,45
Cuentas por Pagar:	
Cuentas por Pagar Proveedores	3.363.800,43

3.363.800,43

Gastos acumulados por Pagar:	2.909.244,34
Total Pasivo Corriente	12.574.881,22

Total Pasivo: **12.574.881,22**

PATRIMONIO:

Capital Social	
Capital Social Pagado	2.000.000,00

Ganancias Retenidas	
Reserva Legal	200.000,00
Utilidades no Distribuidas	9.061.315,54

Total Patrimonio **11.261.315,54**

Total Pasivo y Patrimonio 23.836.196,76

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE RESULTADOS
POR EL PERIODO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2015
(Expresado en Bolívares)

INGRESOS:

Ventas Netas 62.234.997,12

COSTO DE VENTAS

41.685.283,85

Utilidad bruta 20.549.713,27

GASTOS DE OPERACIÓN:

Gastos de Administración 6.519.246,64

Gastos de Ventas 2.980.525,20

Total Costos y Gastos 9.499.771,84

Ganancia en Operaciones 11.049.941,43

Gastos Financieros 719.146,88

Otros (ingresos) egresos, neto 254.451,07

Ganancia antes de Provisión para Impuesto Sobre la Renta. 10.076.343,48

PROVISION PARA IMPUESTO SOBRE LA RENTA:

Aplicable a la renta gravable 3.350.956,78

Ganancia neta 6.725.386,70

TRANSPORTERIKZON, C.A.
ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO
POR EL PERIODO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2015
 (Expresado en Bolívares Nominales)

	Capital Social	Ganancias Retenidas		Total Patrimonio
		Superávit (déficit) Acumulado	Reserva Legal	
Saldos al 31 de diciembre de 2014	2.000.000,00	2.335.928,85	200.000,00	4.535.928,85
Resultado del ejercicio	-	6.725.386,70	-	6.725.386,70
Ajustes de años anteriores				
Traspaso a reserva legal	-			-
Saldos al 31 de Diciembre de 2015	2.000.000,00	9.061.315,54	200.000,00	11.261.315,54

Análisis de la Situación Financiera y Contable de la Empresa Transporte Rikzon, C.A. para el periodo 2010-2015.

Para realizar el análisis de la situación financiera de la Empresa Transporte Rikzon, C.A. para el periodo 2010 – 2015 se realizaron diversos indicadores financieros que permitieron medir el nivel de liquidez, apalancamiento, actividad y rentabilidad. A continuación se presentan dichos indicadores:

Razones de Liquidez

A continuación se presentan las razones de liquidez calculadas para la empresa Transporte Rikzon, C.A. durante el periodo 2010-2015

Capital de Trabajo

En el Gráfico N° 1 se muestra la evolución del capital de trabajo de la empresa Transporte Rikzon, C.A. durante el periodo 2010-2015, en donde se puede observar un incremento en el año 2011 con respecto al año 2010 para luego producirse un descenso considerable del capital del trabajo en el año 2012 con respecto al año 2011, esto indica que la empresa presentó una disminución en la inversión neta en sus recursos circulantes, debido a decisiones de inversión y/o financiamiento a corto plazo.

Para el año 2013 se incrementó el capital de trabajo, 2014 el capital de trabajo se mantuvo en niveles aproximados al año 2012, esto nos indica, que la empresa desde el año 2012 ha mantenido un nivel de endeudamiento de corto plazo que no puede ser cubierto en su totalidad por sus activos líquidos, en el año 2015 se

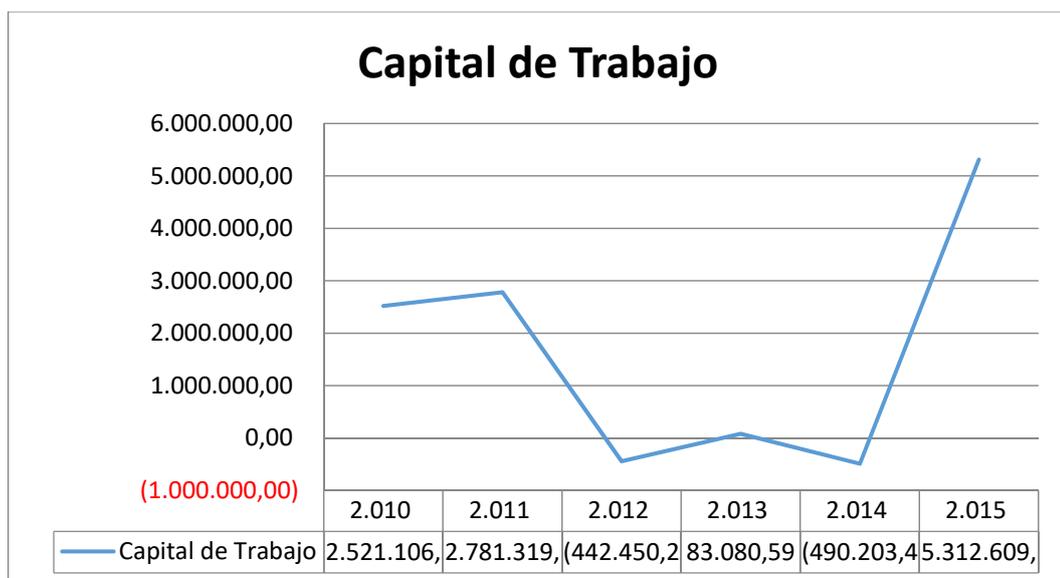
incrementa nuevamente su capital de trabajo. Es importante también destacar que un capital de trabajo negativo representa problemas de liquidez, durante el periodo 2012 y 2014 la empresa presento problemas de liquidez

Tabla N° 3: Capital de Trabajo para la empresa Transporte Rikzon para el periodo 2010 – 2015

Año	Activo Circulante	Pasivo Circulante	Capital de Trabajo
2.010	3.966.376,92	1.445.270,35	2.521.106,57
2.011	3.850.053,18	1.068.733,81	2.781.319,37
2.012	4.101.846,09	4.544.296,31	-442.450,22
2.013	7.442.102,75	7.359.022,16	83.080,59
2.014	14.516.070,95	15.006.274,39	-490.203,44
2.015	17.887.490,64	12.574.881,22	5.312.609,42

Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A.

Gráfico N° 1: Capital de Trabajo de Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015



Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A.

Razón Circulante

En la Tabla N° 4 se observa la razón circulante de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el periodo 2010 – 2015, con la finalidad de analizar el comportamiento de esta variable a través del tiempo.

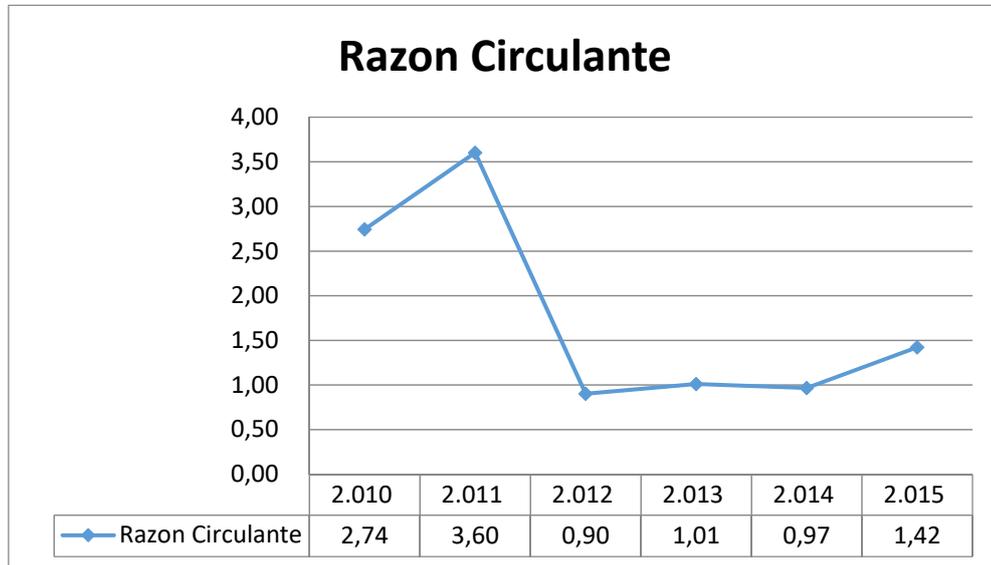
En el gráfico N° 2 se observa la evolución de la razón circulante de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015 en la que se muestra el mismo comportamiento del gráfico anterior, indicando así que el número de unidades monetarias de inversión a corto plazo por cada unidad de financiamiento a corto plazo contraído ha disminuido en el periodo 2010-2012 para luego mantenerse en valores aproximados para el periodo 2013-2014 en comparación al año 2012. Indicando así el incremento del nivel de financiamiento a corto plazo de la empresa en relación al activo corriente. Para el año 2015 la razón circulante presento un incremento, sin embargo, no se acerca al punto más alto que se generó en el año 2011

Tabla N° 4: Razón Circulante de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el periodo 2010 – 2015

Año	Activo Circulante	Pasivo Circulante	Razon Circulante
2.010	3.966.376,92	1.445.270,35	2,74
2.011	3.850.053,18	1.068.733,81	3,60
2.012	4.101.846,09	4.544.296,31	0,90
2.013	7.442.102,75	7.359.022,16	1,01
2.014	14.516.070,95	15.006.274,39	0,97
2.015	17.887.490,64	12.574.881,22	1,42

Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A.

Gráfico N° 2: Razón Circulante de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015



Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A.

Prueba Súper Ácida

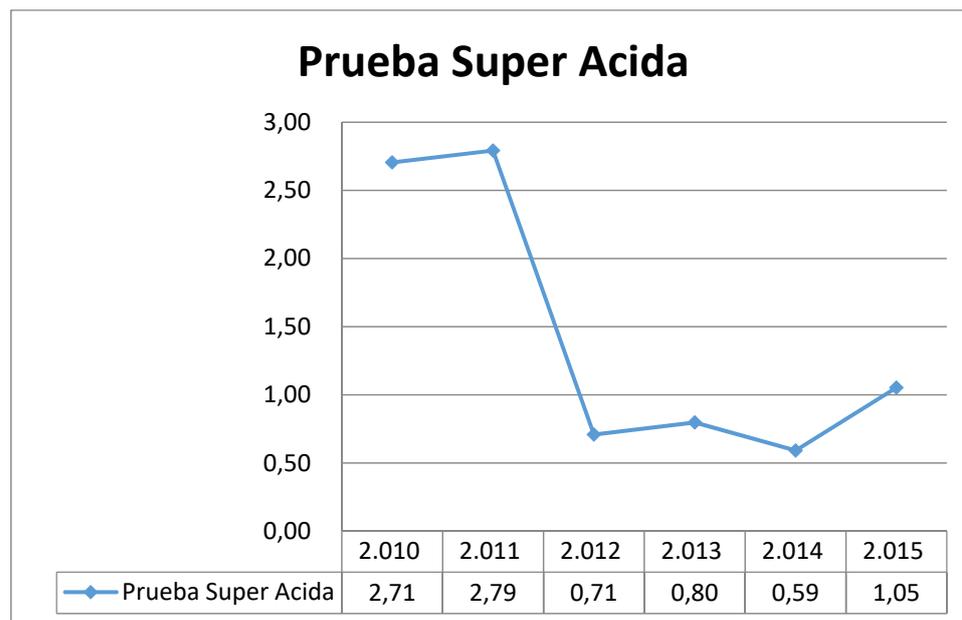
En el gráfico N° 3 se puede observar como la prueba supera acida experimenta un incremento desde el 2010 al 2011 para luego caer en el 2012 de 2,79 a 0,71, en el 2011 la empresa poseía 2,79 unidades monetarias de activos líquidos por cada unidad monetaria de deuda a corto plazo para luego pasar a tener solo 0,71 unidad monetaria de activos líquidos por cada unidad monetaria de deuda a corto plazo en el año 2012. La empresa perdió tal capacidad de tener liquidez desde ese periodo que no ha podido recuperar, sin embargo en el 2015 se incrementó a 1,05 por lo que se manifiesta así un incremento de la capacidad de liquidez de la empresa por cada bolívar de obligaciones contraídos, este incremento se debió a la disminución del pasivo corriente contraído por la empresa en el año 2015, y aunado a eso las cuentas por cobrar de año 2015 se incrementaron 3 veces las cuentas por cobrar del año 2014.

Tabla N° 5: Prueba Súper Ácida de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015

Año	Efectivo y Equival.	Cuentas por Cobrar	Pasivo Circulante	Prueba Super Ácida
2.010	2.344.119,85	1.565.984,99	1.445.270,35	2,71
2.011	592.136,80	2.391.983,60	1.068.733,81	2,79
2.012	1.207.124,87	2.012.533,09	4.544.296,31	0,71
2.013	3.286.358,78	2.584.688,87	7.359.022,16	0,80
2.014	5.894.105,57	2.983.257,22	15.006.274,39	0,59
2.015	3.159.148,16	10.085.472,48	12.574.881,22	1,05

Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A.

Gráfico N° 3: Prueba Súper Ácida de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015



Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A.

Razón Fondo de Maniobra

En la Tabla N° 6 se muestra la base de datos utilizada para calcular la razón de fondo de maniobra de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el periodo 2010-2015, y en el gráfico N° 4 se observa la representación gráfica del cálculo de la razón

fondo de maniobra para la empresa Transporte Rikzon, C.A., el cual muestran el mismo comportamiento que los indicadores anteriores, de tal manera que ratifica como la empresa en el año 2012 pierde liquidez y lo mismo sucede en el año 2014.

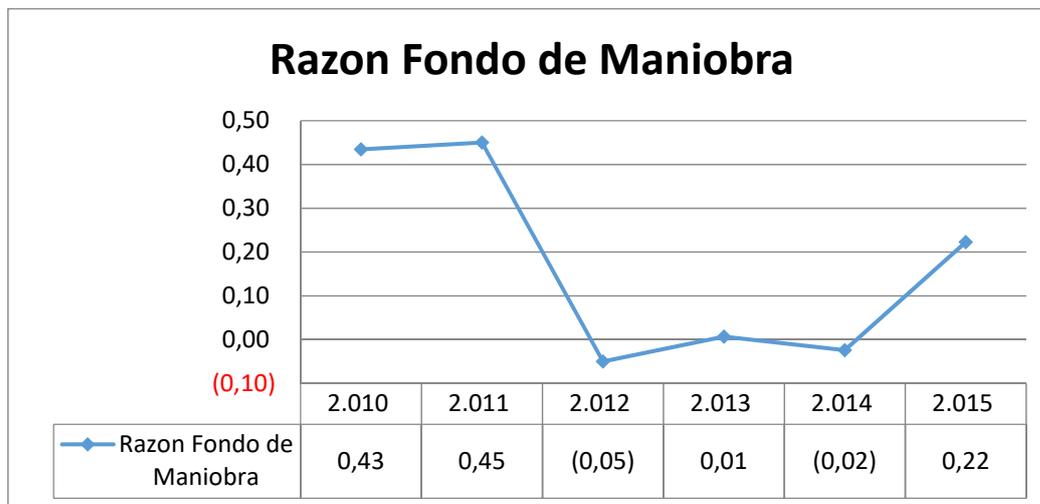
Tabla N° 6: Razón Fondo de Maniobra de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015

Año	Capital de Trabajo	Activo Total	Razon Fondo de Maniobra
2.010	2.521.106,57	5.802.851,79	0,43
2.011	2.781.319,37	6.178.217,85	0,45
2.012	-442.450,22	8.861.540,97	-0,05
2.013	83.080,59	11.894.951,01	0,01
2.014	-490.203,44	20.414.124,14	-0,02
2.015	5.312.609,42	23.836.196,76	0,22

Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A.

Para los años 2010 y 2011 la razón de fondo de maniobra se ubicaba entre 0,43 y 0,45 luego muestra un franco descenso a -0,05. Esta caída en el fondo de maniobra se mantuvo para los años siguientes la empresa ha perdido liquidez, y para el año 2015 mostro un incremento a 0,22 permitiendo concluir que para ese año la empresa presento mejora en su liquidez, además se concluye que la razón de fondo de maniobra mejoró en el año 2015, debido a que el capital de trabajo en el año 2014 era de -490.203,44 y para el año 2015 era de 5.132.609,42, es decir, que para el año 2015 la empresa contaba con activos que cubrían la deuda a corto plazo adquirida, generando que la empresa

Gráfico N° 4: Razón Fondo de Maniobra de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015



Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

Razones de apalancamiento

A continuación se muestran los resultados de las razones de apalancamiento calculados para la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el periodo 2010 – 2015:

Razón de endeudamiento

A continuación se presenta en la Tabla N° 7 los datos utilizados para calcular esta razón para la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el periodo 2010 - 2015, y los resultados obtenidos:

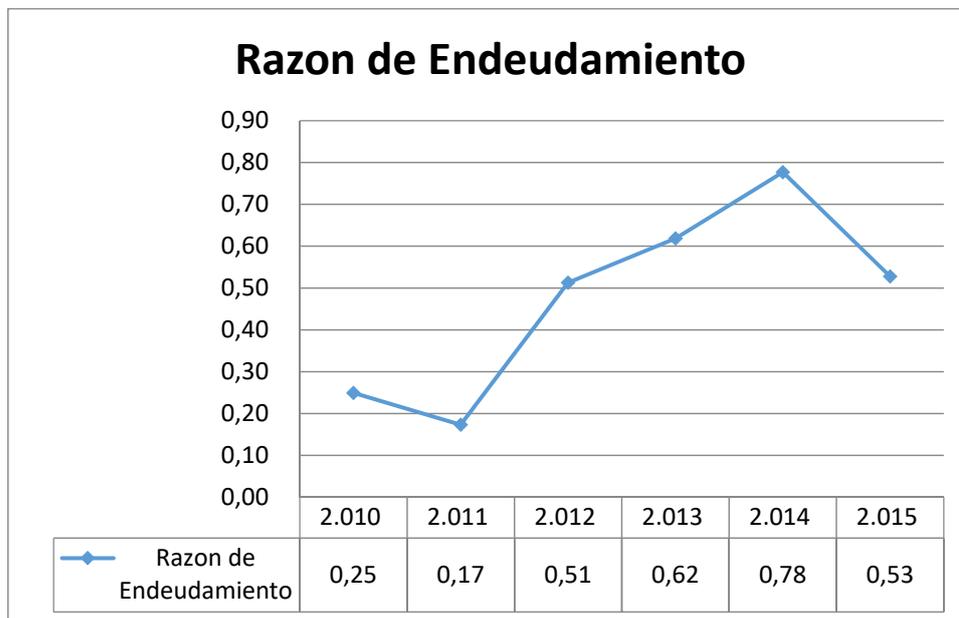
Tabla N° 7: Razón de Endeudamiento de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015

Año	Pasivo Total	Activo Total	Razon de Endeudamiento
2.010	1.445.270,35	5.802.851,79	0,25
2.011	1.068.733,81	6.178.217,85	0,17
2.012	4.544.296,31	8.861.540,97	0,51
2.013	7.359.022,16	11.894.951,01	0,62
2.014	15.859.984,58	20.414.124,14	0,78
2.015	12.574.881,22	23.836.196,76	0,53

Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

En el gráfico N° 5 se observa el comportamiento de la razón de endeudamiento de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el periodo 2010-2015, se muestra como para los años 2010 y 2011 el nivel de la inversión de la empresa que fue financiada por deuda no superaba el 25%, luego en el 2012 se presenta un incremento de esta proporción para ubicarse en un 51% y seguir incrementándose en años posteriores hasta llegar en el 2014 a un 80%. Lo que nos indica que la empresa realizo inversiones que cada vez más fueron financiadas con deuda, y esto tiene concordancia con los resultados arrojados por los indicadores de liquidez, en el 2015 la empresa no presento problema de liquidez lo que no la incentivo a incrementar los niveles de endeudamiento, y es por eso que en año 2015 la razón de endeudamiento disminuye hasta ubicarse en 53%

Gráfico N° 5: Razón de Endeudamiento de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015



Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

Razón de apalancamiento externo

En el gráfico N° 6 se observa que esta relación refleja incrementos considerable en el periodo de estudio. Para los años 2010 y 2011 la empresa se financiaba con recursos externos con 0,33 y 0,21 bolívar por cada bolívar provisto por los propietarios, para los años siguientes esta situación cambia y la empresa empezó a incrementar el nivel de bolívares de deuda externa por cada bolívar provisto por los propietarios.

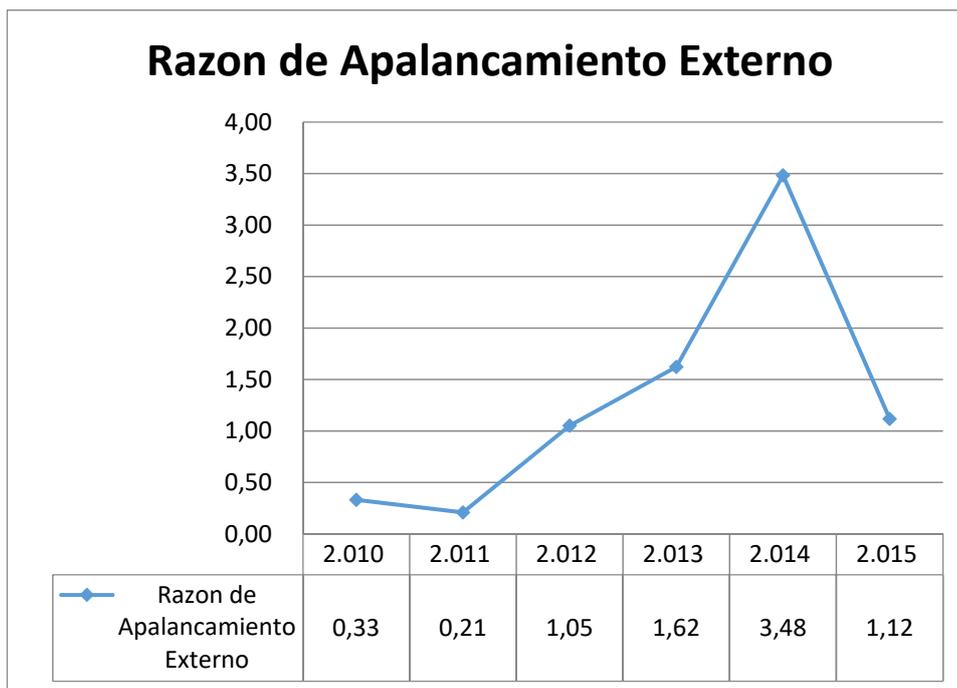
Para el año 2012 la empresa se financiaba con deuda externa casi en la misma proporción que el uso de los fondos propietarios pero para el 2014 esta relación se cuadruplicó, y luego en el año 2015 disminuye esta razón y la empresa se financia 1,12 Bolivares por cada bolívar provisto por los accionistas. En resumen, el apalancamiento externo fue incrementándose año tras año desde el 2010 hasta el 2014, y luego sufre un franco descenso en el 2015.

Tabla N° 8: Razón de Apalancamiento Externo de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015

Año	Pasivo Total	Capital Total	RAE
2.010	1.445.270,35	4.357.581,45	0,33
2.011	1.068.733,81	5.109.484,04	0,21
2.012	4.544.296,31	4.317.244,66	1,05
2.013	7.359.022,16	4.535.928,85	1,62
2.014	15.859.984,58	4.554.139,56	3,48
2.015	12.574.881,22	11.261.315,54	1,12

Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

Gráfico N° 6: Razón de Apalancamiento Externo de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015



Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

Razón de apalancamiento interno

En la Tabla N° 9 se muestra la información utilizada para el cálculo de esta razón, y los resultados obtenidos para el periodo en estudio, y en el grafico N° 7 se muestra el comportamiento del apalancamiento internos para el periodo 2010 -2015.

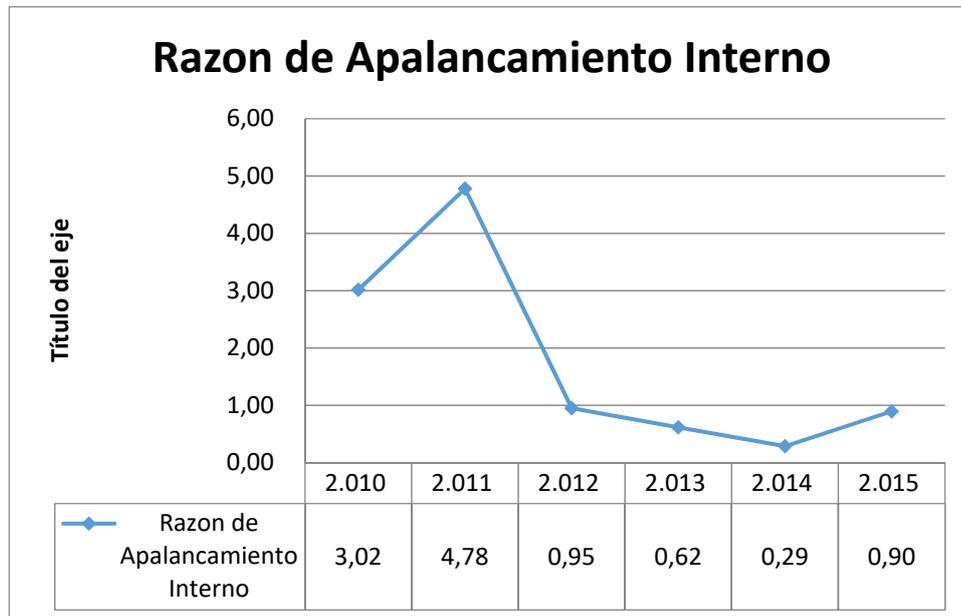
Se observa que el nivel de apalancamiento interno para los años 2010 y 2011 era alto en comparación a años posteriores, la empresa se financiaba más con recursos internos que con recursos externos. Esto cambio en forma drástica en los cuatro años siguientes, para el año 2014 la empresa aportó 0,29 bolívares por cada bolívar de deuda externa y para el año 2015 la empresa aportó 0,90 bolívares por cada bolívar de deuda externa En conclusión, la empresa incremento el apalancamiento externo y disminuyo el apalancamiento interno.

Tabla N° 9: Razón de Apalancamiento Interno de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015

Año	Capital Total	Pasivo Total	RAI
2.010	4.357.581,45	1.445.270,35	3,02
2.011	5.109.484,04	1.068.733,81	4,78
2.012	4.317.244,66	4.544.296,31	0,95
2.013	4.535.928,85	7.359.022,16	0,62
2.014	4.554.139,56	15.859.984,58	0,29
2.015	11.261.315,54	12.574.881,22	0,90

Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

Gráfico N° 7: Razón de Apalancamiento Interno de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015



Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

Razones de actividad

Ya se han analizado la capacidad de liquidez de la empresa como sus niveles de endeudamiento y apalancamiento, ahora se analizará los niveles de eficiencia. A continuación se presentan algunos indicadores de actividad:

Días de cuentas por cobrar

Este indicador muestra el promedio de día en que la empresa tarda en recuperar sus ventas. Es importante conocer que la empresa posee una cartera de clientes, los cuales poseen días de crédito entre 30 y 45 días. Uno de sus principales clientes es Grace Venezuela, S.A. y tiene crédito de 45 días, la facturación de la empresa en su gran parte es para dicha empresa.

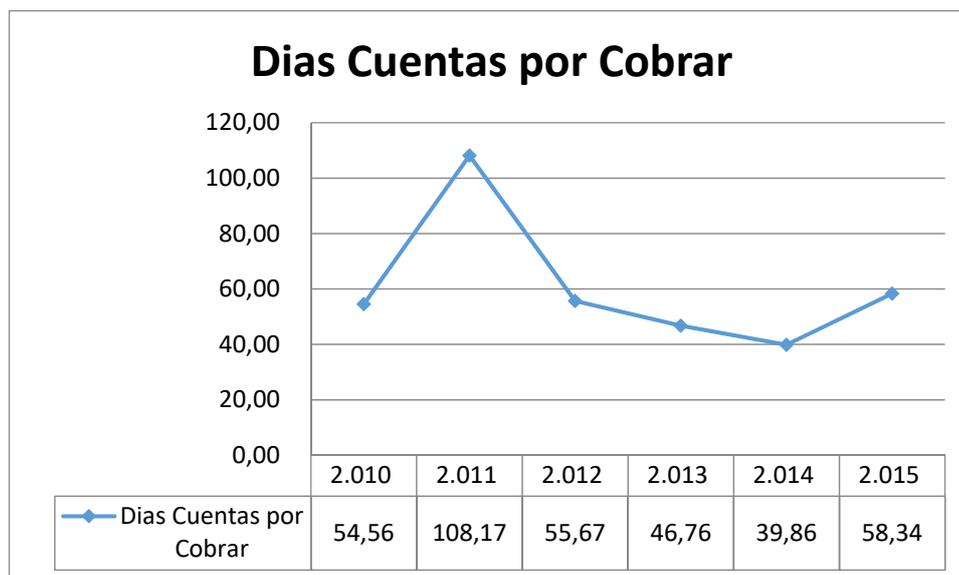
Tabla N° 10: Días Cuentas por Cobrar de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015

Año	Cuentas por Cobrar	Ventas	Dias Cuentas por Cobrar
2.010	1.565.984,99	10.333.403,53	54,56
2.011	2.391.983,60	7.961.056,43	108,17
2.012	2.012.533,09	13.013.575,75	55,67
2.013	2.584.688,87	19.897.789,78	46,76
2.014	2.983.257,22	26.944.712,82	39,86
2.015	10.085.472,48	62.234.997,12	58,34

Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

En la Tabla N° 10 se muestran los días de cuentas por cobrar de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el periodo 2010 – 2015, y en el gráfico N° 8 se muestra la misma información, la cual indica que en promedio la empresa recupera sus ventas en 54,56 días, este número no es preocupante porque ya se sabe que la empresa otorga a sus principales cliente 45 días de crédito, y que se pueden presentar retardos en las cobranzas de unos días. El único año donde se presentó un número alarmante fue en el año 2011 donde la empresa recuperó sus ventas en 108 días, esta es una situación atípica, esto se debe a que las ventas en ese periodo disminuyeron pero las ventas a crédito aumentaron, por lo que generó que la empresa recuperara sus ventas en casi el doble de tiempo promedio.

Gráfico N° 8: Días Cuentas por Cobrar de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015



Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

Rotación de cuentas por cobrar

A continuación se presenta la información sobre la rotación de cuentas por cobrar de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el periodo 2010 – 2015 en la Tabla N° 11 y en el Grafico N° 9, de los cuales se desprenden varios análisis.

Tabla N° 11: Rotación de Cuentas por Cobrar de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015

Año	Ventas	Cuentas por Cobrar	Rotacion Cuentas Por Cobrar
2.010	10.333.403,53	1.565.984,99	6,60
2.011	7.961.056,43	2.391.983,60	3,33
2.012	13.013.575,75	2.012.533,09	6,47
2.013	19.897.789,78	2.584.688,87	7,70
2.014	26.944.712,82	2.983.257,22	9,03
2.015	62.234.997,12	10.085.472,48	6,17

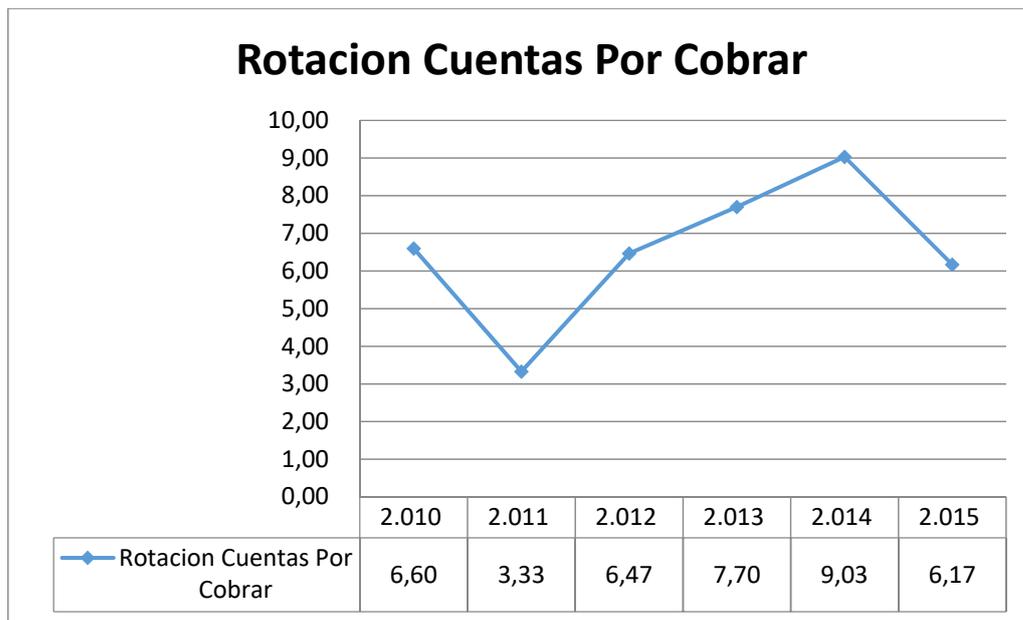
Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

En el gráfico N° 9 se muestra la rotación de las cuentas por cobrar, en el año 2010 las cuentas por cobrar rotó en promedio 6 veces, para el 2011 disminuye la rotación

y solo rotó en promedio 3,33 veces y esto sucedió por la disminución de las ventas y el incremento de las ventas a crédito.

Luego en el año 2012 la rotación de las cuentas por cobrar sube a 6,47 veces en promedio, y sigue aumentando en los años siguientes para ubicarse en una rotación de 9 veces, esto sucede por el aumento de las ventas totales, mientras que las ventas a crédito se fueron manteniendo en valores aproximados a los años anteriores, para el año 2015 las cuentas por cobrar rotaron 6,17 veces, aun cuando las ventas se incrementaron no fue en la misma proporción que el aumento de las cuentas por cobrar y es lo que genera la disminución de la rotación en comparación al año 2014

Gráfico N° 9: Rotación de Cuentas por Cobrar de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015



Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

Rotación de activo fijo

La rotación de los activos fijos de la empresa es importante en esta compañía, ya que su operación depende netamente del buen estado de su principal activo fijo que son los camiones, sin embargo se debe considerar que los camiones son activos fijos que tienen un vida útil de aproximadamente 10 años, por lo que la rotación de estos activos no debería ser tan alta.

En la Tabla N° 12 se muestra las Ventas y los Activos Fijos de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el periodo 2010 – 2015, con datos se obtiene el cociente que mide la rotación de activos fijos de la empresa.

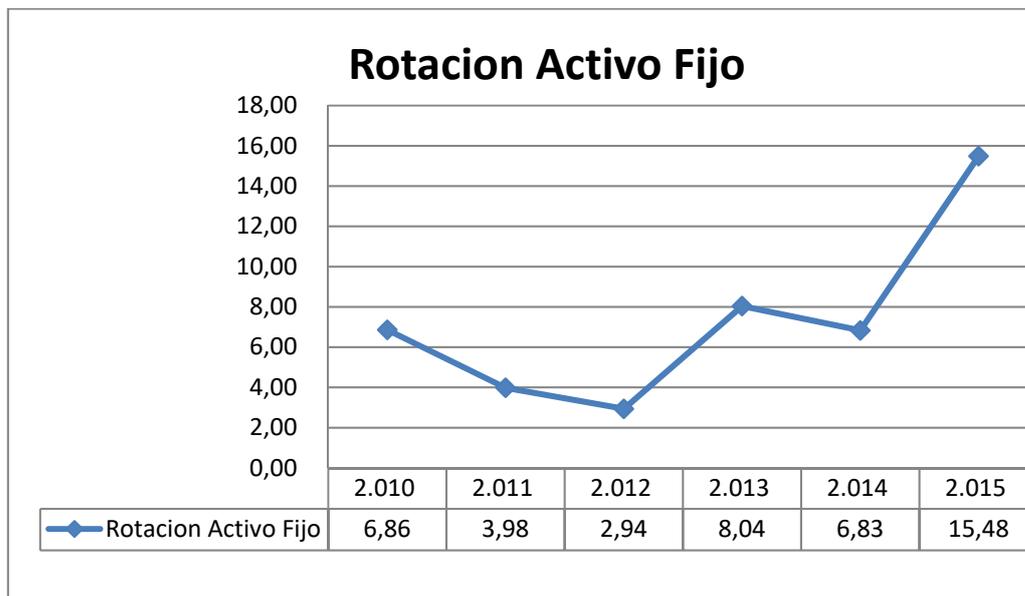
Tabla N° 12: Rotación de Activo Fijo de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015

Año	Ventas	Activo Fijo	Rotacion Activo Fijo
2.010	10.333.403,53	1.506.743,56	6,86
2.011	7.961.056,43	1.999.655,03	3,98
2.012	13.013.575,75	4.431.185,24	2,94
2.013	19.897.789,78	2.474.707,78	8,04
2.014	26.944.712,82	3.944.206,44	6,83
2.015	62.234.997,12	4.019.153,11	15,48

Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

En el gráfico N° 10 se observa la relación existente entre los ingresos y el monto de la inversión en activos fijos. En el año 2010 la empresa obtuvo 6,86 Bs de ventas netas por cada bolívar de activo fijo invertido, esta relación disminuye en el 2011 a Bs. 3,98 y luego en el 2010 a Bs. 2,94 lo que indica que la empresa empleo un nivel mayor de activos para generar ventas, y para los años siguientes la rotación se incrementa esto podría causarse a la disminución de los márgenes de utilidad de la empresa.

Gráfico N° 10: Rotación de Activo Fijo de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015



Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

Para el año 2015 la relación se incrementa por lo que está asociado a un incremento de las ventas, ya que el activo fijo se incrementó muy poco, para este año la empresa obtuvo Bs. 15,48 de ventas netas por cada bolívar de activo fijo invertido.

Rotación capital de trabajo

Este indicador mide la relación que existe entre el monto de los ingresos y el monto de la inversión neta en recursos a corto plazo. En la Tabla N° 13 se muestra esa relación para el periodo 2010 – 2015.

En el gráfico N° 11 se puede observar como la empresa Transporte Rikzon, C.A. fue perdiendo eficiencia a través del tiempo, para el año 2010 la empresa rotaba 4 veces su capital de trabajo, es decir, sus ventas eran equivalentes a 4 veces su capital, luego en el año 2012 esta situación cambia bruscamente, la rotación es negativa y esto se debe a la pérdida de liquidez de empresa desde ese año hasta el 2014, en los indicadores de liquidez analizados anteriormente se observa que la empresa presenta problemas de liquidez haciendo así que su capital de trabajo sea negativo. En el año

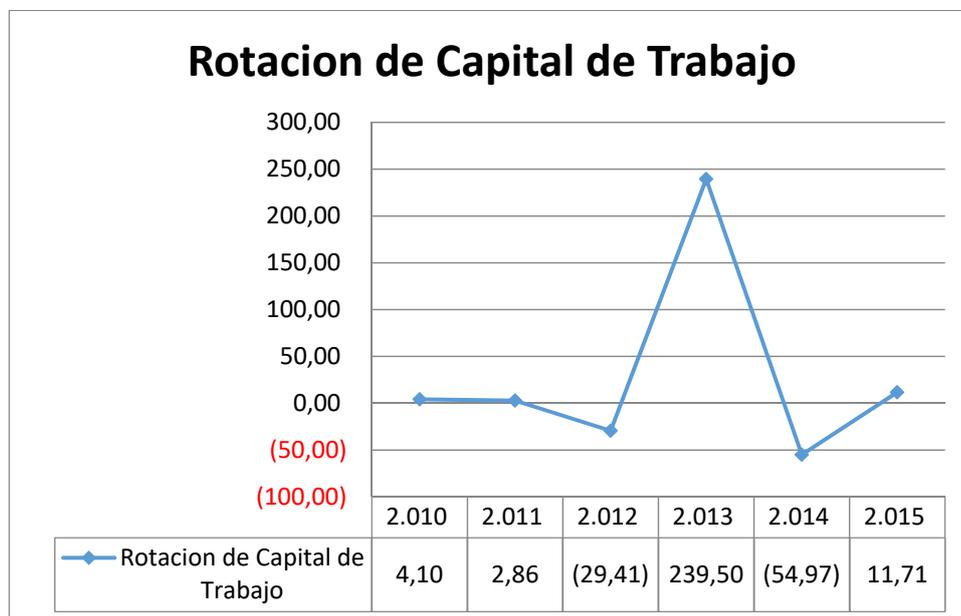
2015 se muestra un incremento de la rotación de capital de trabajo situándose en una rotación de 11,71 veces, es decir, las ventas del año 2015 fueron equivalentes a 11,71 veces el capital de trabajo de la empresa.

Tabla N° 13 Rotación de Capital de Trabajo de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015

Año	Ventas	Capital de Trabajo	Rotacion de Capital de Trabajo
2.010	10.333.403,53	2.521.106,57	4,10
2.011	7.961.056,43	2.781.319,37	2,86
2.012	13.013.575,75	-442.450,22	-29,41
2.013	19.897.789,78	83.080,59	239,50
2.014	26.944.712,82	-490.203,44	-54,97
2.015	62.234.997,12	5.312.609,42	11,71

Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

Gráfico N° 11: Rotación de Capital de Trabajo de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015



Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

Razones de rentabilidad

Por último se presentan los indicadores de rentabilidad, los mismos miden la capacidad de la empresa para generar utilidades dado los recursos disponibles. A continuación se presentan algunas de estas razones financieras:

Margen de utilidad en operaciones

En la tabla N° 14 se presenta la utilidad en operaciones obtenidas por la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el periodo 2010 – 2015, así como las ventas para el mismo periodo y el cociente entre ellos, que no es más que el margen de utilidad neta en operaciones.

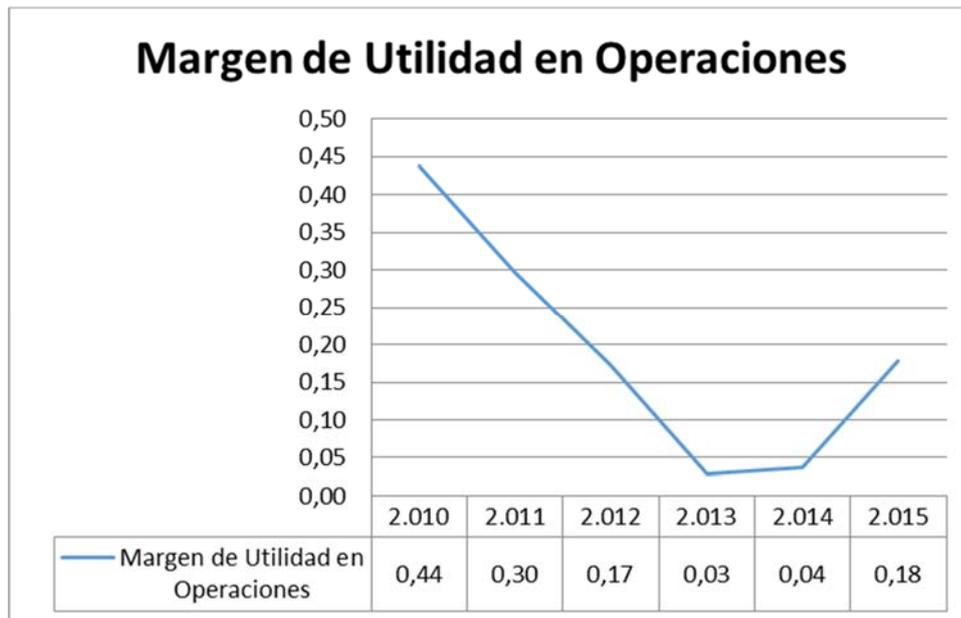
Tabla N° 14: Margen de Utilidad en Operaciones de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015

Año	Utilidad en Operaciones	Ventas	MUO
2.010	4.518.260,79	10.333.403,53	0,44
2.011	2.359.563,52	7.961.056,43	0,30
2.012	2.258.709,43	13.013.575,75	0,17
2.013	579.613,54	19.897.789,78	0,03
2.014	1.026.736,59	26.944.712,82	0,04
2.015	11.049.941,43	62.234.997,12	0,18

Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

En el gráfico N° 12 se observa la disminución del margen de utilidad en operación durante el periodo de estudio, aun cuando este margen sigue siendo positivo no muestra resultados alentadores, la empresa ha perdido capacidad de producir beneficios. En el año 2010 la empresa tenía una utilidad bruta superior al 40% con respecto a las ventas, y luego en el año 2014 escasamente logra una utilidad bruta del 4% con respecto a las ventas, y en el año 2015 este margen se incrementa hasta alcanzar el 18%

Gráfico N° 12: Margen de Utilidad en Operaciones de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015



Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

Margen de utilidad neta

En la Tabla N° 15 se presenta de manera resumida la utilidad neta y las ventas de la empresa para el periodo 2010 – 2015, y el cociente de estos dos factores arroja el margen de utilidad neta.

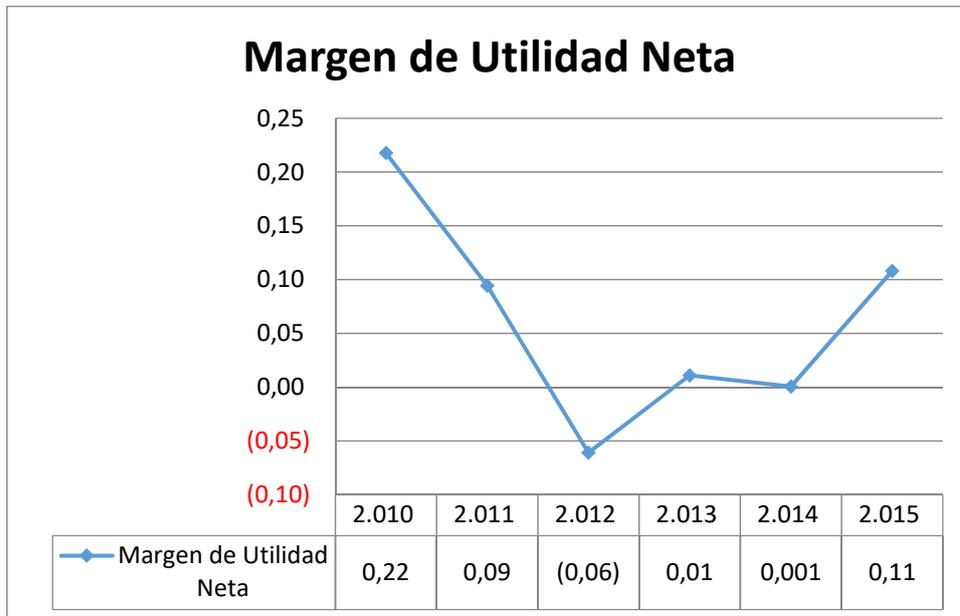
En el Grafico N° 13 la empresa Transporte Rikzon, C.A. también muestra una disminución del margen de utilidad neta durante el periodo de estudio, en el año 2012 presento perdida. Esto es clave en el análisis ya que en la mayor parte de los indicadores analizados el punto de quiebre de la empresa sucede en este año. La empresa no ha sido muy eficiente en la capacidad de producir utilidades netas en el año 2010 el margen de utilidad era del 2% sobre las ventas, y para el año 2014 apenas llega al 0,1% de utilidad y en el año 2015 presentó un incremento obteniendo una utilidad neta del 11%.

Tabla N° 15: Margen de Utilidad Neta de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015

Año	Utilidad Neta	Ventas	MUN
2.010	2.250.255,82	10.333.403,53	0,22
2.011	751.902,60	7.961.056,43	0,09
2.012	-792.239,38	13.013.575,75	-0,06
2.013	218.684,19	19.897.789,78	0,01
2.014	18.210,72	26.944.712,82	0,001
2.015	6.725.386,70	62.234.997,12	0,11

Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

Gráfico N° 13: Margen de Utilidad Neta de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015



Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

Rendimiento sobre activos (ROA)

Los rendimientos sobre los activos es indicador que permite medir el rendimiento obtenido sobre la inversión realizada, para calcular este indicador se necesitan dos factores como lo son la utilidad neta y los activos totales, y la formula es la siguiente:

$$\text{Rendimientos sobre activos} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Total Activos}}$$

En la Tabla N° 16 se muestra los resultados obtenidos del cociente de los dos factores antes mencionados de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el periodo 2010 – 2015, y no es más que los rendimientos sobre activos.

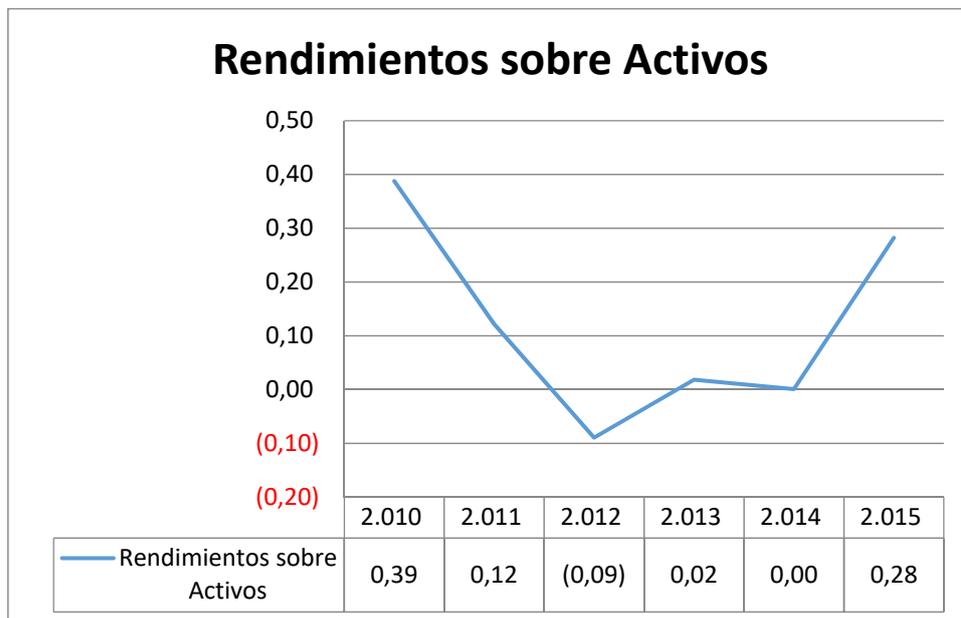
Tabla N° 16: ROA de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015

Año	Utilidad Neta	Activo Total	ROA
2.010	2.250.255,82	5.802.851,79	0,39
2.011	751.902,60	6.178.217,85	0,12
2.012	-792.239,38	8.861.540,97	-0,09
2.013	218.684,19	11.894.951,01	0,02
2.014	18.210,72	20.414.124,14	0,00
2.015	6.725.386,70	23.836.196,76	0,28

Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

Los rendimientos sobre activos para la empresa Transporte Rikzon, C.A. se muestran en el gráfico N° 14 para el año 2010 el ROA mostraba un rendimiento aceptable, la empresa obtuvo un rendimiento del casi 40% sobre la inversión y luego estos rendimientos disminuyeron de forma considerable, en el año 2012 se muestra que no hubo rendimientos y en el año 2013 la empresa se recupera un poco llegando a casi un 2% de rendimiento sobre los activos, y finalmente en el año 2014 el rendimiento fue de 0,0% sobre los activos, es decir, no hubo rendimiento ni pérdidas, y finalmente para el año 2015 los rendimientos sobre los activos se incrementaron hasta llegar a 28%

Gráfico N° 14: ROA de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015



Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

Rendimiento sobre patrimonio (ROE)

En la tabla N° 17 se muestra el ROE para la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el periodo 2010 – 2015, y así mismo se muestra en el gráfico N° 15 la evolución del ROE de la empresa para el mismo periodo.

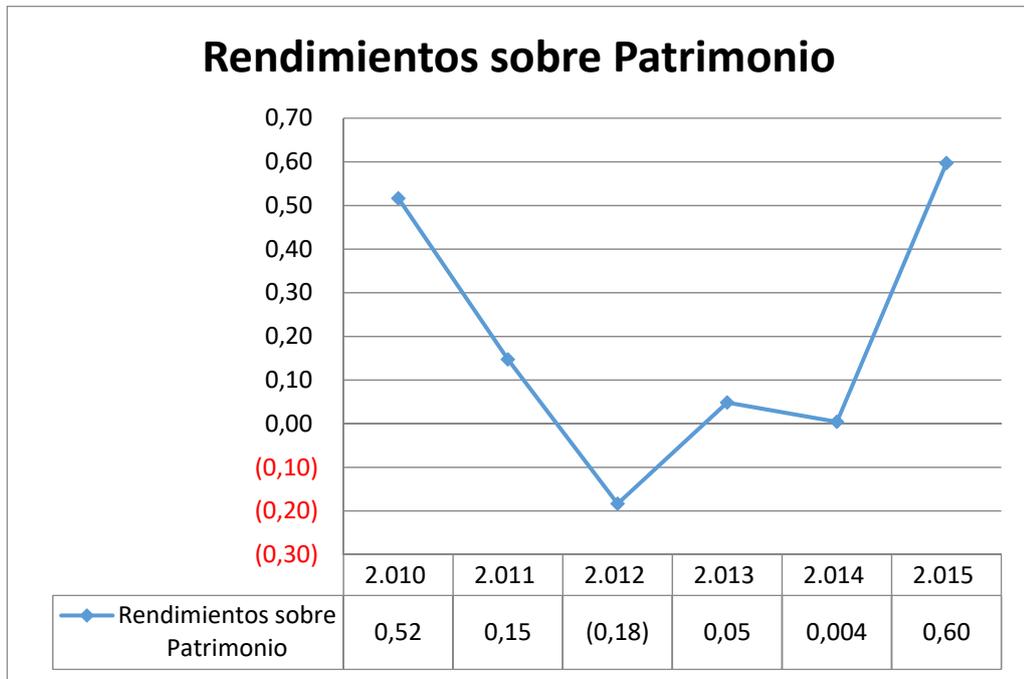
Para el año 2010 los inversionistas obtuvieron rendimientos de más del 50% del patrimonio, se muestra el mismo comportamiento que en los indicadores de rentabilidad anteriores, donde en el año 2012 los inversionistas no obtuvieron rendimientos sino pérdidas y en el año 2014 escasamente reciben un rendimiento del 0,44% del patrimonio, pero en el año 2015 el rendimiento se incrementó a 60% siendo el rendimiento más alto dentro del periodo en estudio.

Tabla N° 17: ROE de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015

Año	Utilidad Neta	Patrimonio	ROE
2.010	2.250.255,82	4.357.581,45	0,52
2.011	751.902,60	5.109.484,04	0,15
2.012	-792.239,38	4.317.244,66	-0,18
2.013	218.684,19	4.535.928,85	0,05
2.014	18.210,72	4.554.139,56	0,004
2.015	6.725.386,70	11.261.315,54	0,60

Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

Gráfico N° 15: ROE de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015



Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

Rendimiento sobre el capital de trabajo

En la tabla N° 18 se muestra el rendimiento sobre el capital de trabajo de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el periodo 2010 – 2015, y los datos que se usaron para su cálculo, como lo son la utilidad neta y el capital de trabajo.

Tabla N° 18: Rendimiento sobre el Capital de Trabajo de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015

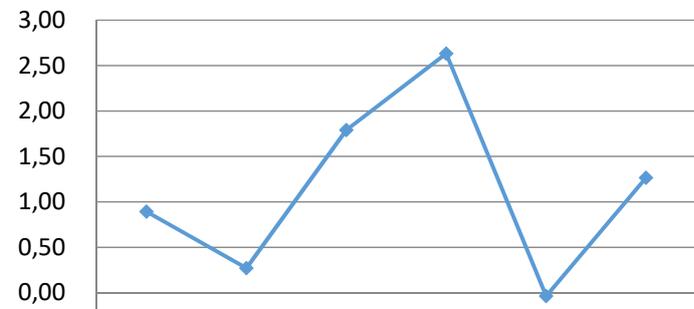
Año	Utilidad Neta	Capital de Trabajo	RCT
2.010	2.250.255,82	2.521.106,57	0,89
2.011	751.902,60	2.781.319,37	0,27
2.012	-792.239,38	-442.450,22	1,79
2.013	218.684,19	83.080,59	2,63
2.014	18.210,72	-490.203,44	-0,04
2.015	6.725.386,70	5.312.609,42	1,27

Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

En el gráfico N° 16 se observa como en el año 2010 la empresa obtuvo un rendimiento sobre el capital de trabajo del 89%, en el año 2011 disminuyó el rendimiento para situarse en un 27% y en el año 2012 el rendimiento aumenta obteniéndose un 179% de rendimiento sobre el capital de trabajo, este incremento se debe a una disminución del capital de trabajo que llegó a valores negativos, y se sabe que el año 2012 se obtuvo pérdidas en vez de utilidad, la pérdida obtenida ese año duplicó al capital de trabajo que también estaba negativo y es por eso que se muestra un valor positivo, sin embargo, no es realmente un rendimiento sino todo lo contrario. Para los años 2013 se muestra un rendimiento sobre el capital de trabajo de 263% y para el año 2014 la empresa muestra pérdidas sobre el capital de trabajo, esto se debe también a que el capital de trabajo para este año fue negativo y no se reportó margen de utilidad neta sobre las ventas, y para el año 2015 el rendimiento sobre el Capital de Trabajo se incrementó a 127%, lo que está asociado al incremento del capital de trabajo en el año 2015 en comparación al año 2014, y al margen de utilidad neta sobre las ventas obtenido en el año 2015 que alcanzó el 11%

Gráfico N° 16: Rendimiento sobre el Capital de Trabajo de la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el período 2010-2015

Rendimientos sobre Capital de Trabajo



(0,50)

	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015
—◆ Rendimientos sobre Capital de Trabajo	0,89	0,27	1,79	2,63	(0,04)	1,27

Fuente: Elaboración Propia a través de los datos proporcionados por la empresa Transporte Rikzon, C.A

Análisis de los Factores Internos y Externos mediante una matriz DOFA con relación a la gestión financiera de la empresa Transporte Rikzon, C.A.

El análisis DOFA es una metodología que permite estudiar la situación de la empresa analizando características internas como lo son las debilidades y fortalezas, y su situación externa como lo son las amenazas y oportunidades. Con la finalidad de analizar los factores internos y externos que afectan la gestión financiera de la empresa Transporte Rikzon, C.A. se utiliza esta metodología, a continuación se presentan los resultados obtenidos de este análisis, y las estrategias planteadas.

En la matriz DOFA se analizaron los factores internos y externos que inciden en la empresa Transporte Rikzon, C.A., estos factores no son financieros al 100%, sin embargo tienen impacto en la gestión financiera y contable de la empresa. Las actividades operativas de la empresa impactan la gestión financiera de la misma debido a que el uso excesivo de la flota de camiones sin una planificación logística que no permita la revisión continua de los camiones podría generar daños mecánicos y aumento del mantenimiento correctivo, que a su vez impacta en los costos y gastos mermando la utilidad de la empresa.

Por otra parte, el no tener plasmado de forma clara los procedimientos genera que cada integrante de la organización realice las actividades según su perspectiva que no necesariamente sea la manera más eficiente ni la más eficaz de realizarlo, así mismo, no tener definidos los objetivos y metas de la organización a corto, mediano a largo plazo, ocasiona que las actividades realizadas por cada uno de los integrantes no tengan concordancia, y/o trabajan sin un rumbo, y por ende, las metas que los accionistas tengan en mente no se logran de esta manera.

Como todas las empresas del país también están afectada por la situación económica del país, los altos niveles de inflación han generado incremento en los costos de ventas de la empresa, y los gastos de operación, adicionalmente, la empresa ha tenido que realizar ajustes en su tabulador de precios de los fletes que nominalmente reflejan un incremento de las ventas pero que no se puede determinar si efectivamente las rutas cubiertas se han incrementado.

Es por esto que es necesario diseñar una planificación financiera, además del diseño del Manual de Normas y Procedimientos que permita en primer lugar establecer objetivos claros a corto, mediano y largo plazo en el ámbito financiero, y operativo, en segundo lugar, esta planificación es un punto de referencia para los accionistas evaluar mensual, trimestral o semestralmente si los resultados esperados se están logrando, o si se debe replantear los objetivos

	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
	1) Alta demanda del servicio de transporte. 2) Apoyo de transportistas independientes. 3) Trayectoria en el mercado ofreciendo servicio de excelente calidad 4) Precios competitivos 5) La tasa de interés activa del mercado es menor a la tasa de inflación, por lo que la tasa de interés activa real es negativa.	1) Aumento del costo y de la escasez de los repuestos para camiones 2) Aumento del costo de los camiones debido a la alta inflación. 3) Instrumento legal laboral que beneficia mayormente al trabajador.
FORTALEZAS	ESTRATEGIAS (FO)	ESTRATEGIAS (FA)
1) Cuentan con un sistema administrativo diseñados para sus necesidades. 2) Mantenimiento preventivo programado y continuo a la flota de camiones. 3) Planificación logística semanal de las rutas a cubrir y seguimiento de las mismas. 4) Posee un buen historial crediticio con las entidades bancarias. 5) Capacidad crediticia con la banca nacional.	FO₁: Incrementar la oferta del servicio de transporte a partir de la consolidación del apoyo de transportistas independientes y el personal de la empresa, para ofrecer un mejor servicio y abarcar más rutas por clientes, y así incrementar los ingresos principales de la empresa. FO₂: Afianzar las relaciones con las entidades bancarias con la finalidad de obtener financiamiento externo que permita el apalancamiento.	FA₁: Garantizar la continuidad del mantenimiento preventivo de las unidades, para evitar daños mayores, a través de revisiones técnicas periódicas con la finalidad de reducir los costos de ventas. FA₂: Establecer lineamientos y políticas de cobranzas que permita fluidez de los fondos de efectivos y sus equivalentes.
DEBILIDADES	ESTRATEGIAS (DO)	ESTRATEGIAS (DA)
1) Ausencia de Normas y Procedimientos preestablecidos para la realización de las actividades	DO₁: Fijar metas, y objetivos a corto, mediano y largo plazo con revisiones continuas con el fin de mejorar la gestión financiera de la organización.	DA₁: Diseñar manual de Normas y Procedimientos fomentando la eficiencia y eficacia en los procesos administrativos y operativos.

<p>2) No se establecen metas, ni objetivos a cumplir en el corto, mediano y largo plazo.</p> <p>3) Retardo en las cobranzas de las facturas de los clientes a crédito.</p> <p>4) Ausencia de planificación financiera.</p>	<p>DO₂: Diseñar una planificación financiera acorde a los objetivos y metas planteados, con revisiones continuas para evaluar el cumplimiento de dicha planificación y realizar ajustes de ser necesario.</p>	<p>DA₂: Establecer mecanismos de control de gestión para el registro, control, medición y seguimientos de las actividades administrativas, financieras y operativas.</p>
--	---	--

CAPITULO V

PLANIFICACION FINANCIERA

El propósito de la investigación es el diseño de una planificación financiera para el mejoramiento de la gestión en las pequeñas y medianas empresas familiares, en esta oportunidad para la empresa familiar Transporte Rikzon, C.A.

En este capítulo se presenta una propuesta de formulación de planificación financiera acorde a las necesidades de la empresa, desarrollando las estrategias propuestas en el análisis de la matriz FODA en el capítulo anterior, y considerando el análisis financiero realizado a través de los indicadores financieros.

Justificación de la Propuesta

La propuesta se manifiesta en virtud de la importancia de la planificación financiera en el mundo empresarial, las empresas que no tienen un objetivo definido pueden perder su rumbo, y cuando una empresa es dirigida sin difundir los objetivos de la empresa cumplir dichos objetivos se ha cuesta arriba, es por esto, la necesidad de proponer a la empresa Transporte Rikzon, C.A. una planificación financiera en función de sus necesidades.

Esta empresa se caracteriza por seguir las decisiones del Gerente General que a su vez es el accionista mayoritario, el problema radica en que el Gerente General

no realiza planificación normativa ni estratégica, él se enfoca en la planificación operativa y la logística de las rutas.

Factibilidad de la Propuesta

Factibilidad Técnica

El análisis de la factibilidad técnica consiste en la revisión de los recursos técnicos, vehículos, y equipos. La propuesta beneficia los vehículos, ya que se enfoca en el constante mantenimiento de los mismos tanto preventivos como correctivos.

Factibilidad Operativa

La propuesta requiere de aplicaciones de normas y procedimientos que conlleva un cambio estructural, como un cambio en la cultura organizacional pero que busca es aumentar la productividad. Por lo que es factible operativamente solo con la colaboración de los integrantes de la organización.

Factibilidad Económica

Se requiere realizar ciertos gastos para la aplicación de esta propuesta, como la contratación de un outsourcing en materia de consultoría financiera y organizacional que realicen actividades tales como: las normas y procedimientos ya que no se cuenta con personal capacitado para esta actividad, aplicación del diseño de la planificación

financiera, entrenamiento al personal de la organización y otras actividades inherentes a la propuesta. Cabe destacar que la empresa cuenta con los recursos necesarios para cubrir este gasto.

Objetivo de la Propuesta

Objetivo General

Diseñar una planificación financiera acordes a las necesidades de la empresa Transporte Rikzon, C.A.

Objetivos Específicos

- Fijar metas, y objetivos a corto plazo con revisiones continuas con el fin de mejorar la gestión financiera de la organización.
- Establecer lineamientos y políticas de cuentas por cobrar y cuentas por pagar que permita fluidez de los fondos de efectivos y sus equivalentes.
- Establecer lineamientos de apalancamiento.
- Formular una planificación financiera acorde a los objetivos y metas planteados, con revisiones continuas para evaluar el cumplimiento de dicha planificación y realizar ajustes de ser necesario.
- Establecer mecanismos de control de gestión para el registro, control, medición y seguimientos de las actividades administrativas y operativas.

Estructura de la Propuesta

Metas, y Objetivos Financieros:

Tras reuniones con El Gerente General y la Gerente de Administración, quienes a su vez son los accionistas de la empresa Transporte Rikzon, C.A., se definieron las siguientes metas y objetivos financieros:

- Incrementar las ventas en un 30% en el año 2016 en comparación a las ventas del año 2015.
- Reducir la relación Costo de Venta - Ventas (Costo de Ventas/Ventas) en un 10% en el año 2016 en comparación a los costos del año 2015.
- Incrementar el margen de utilidad en operaciones en por lo menos un 20% en el año 2016 en comparación al año 2015.
- Incrementar el margen de utilidad neta en por lo menos un 20% en el año 2016 en comparación al año 2015.
- Apalancar las operaciones de la empresa a través de un 80% de financiamiento interno y un 20% de financiamiento externo.

Lineamientos y Políticas de Cuentas por Cobrar y Cuentas por Pagar

Dentro de las estrategias de la matriz DOFA se encuentra la realización del Manual de Normas y Procedimientos, y la cual dentro de esta investigación no se desarrollara, pero es necesario definir algunos lineamientos en la administración de los fondos para desarrollar la propuesta de la Planificación Financiera, esos lineamientos permitirán mejorar los ciclos de conversión de efectivos, y son los siguientes:

- Cancelar las cuentas por pagar lo más tarde posible, sin afectar la credibilidad crediticia y si existe descuentos por pronto pago deben ser aprovechados, se debe ser cauteloso con este lineamiento.
- Cobrar las cuentas por cobrar lo más rápido posible sin perder ventas futuras, todo lo contrario, ofrecerle al cliente cierto beneficio si cancela su deuda pronto.

- Ofrecer a los clientes descuento por pronto pago, la empresa ofrece a sus principales clientes crédito por 45 días, lo que afecta la liquidez de la empresa y también podría descapitalizarla, debido a que no posee líneas de créditos con sus proveedores de tantos días de holgura, y la inflación del país es muy alta.

Lineamientos de Apalancamiento

Dentro de las fortalezas obtenidas al realizar el análisis de los factores externos e internos a través de la matriz DOFA, se encontró que la empresa Transporte Rikzon, C.A. cuenta con un buen historial crediticio con las entidades bancarias, además en el análisis de la situación financiera de la empresa a través del análisis de los indicadores financieros se encontró que la empresa se ha apalancado con financiamiento interno, dado esto se establecen los siguientes lineamientos de apalancamiento:

- Establecer normas y políticas de financiamiento de la empresa, ya sea financiamiento interno o externo.
- Pagar oportunamente la amortización de la deuda y los intereses que se derivan de los préstamos.
- Analizar los indicadores de liquidez constantemente, de tal manera que le permita planificar con antelación la solicitud de financiamiento externo de ser necesario, y no afectar de manera negativa el flujo de efectivo de la empresa.
- Evaluar las tasas de interés ofrecidas por las entidades bancarias no solo para el apalancamiento de las operaciones, sino también para el apalancamiento del pago de impuesto sobre la renta.

Formulación de la Planificación Financiera

Una vez definido los objetivos y metas financieras, y establecidos los lineamientos de cuentas por cobrar y cuentas por pagar se formula la Planificación Financiera con el fin de lograr los objetivos antes planteados y mejorar la gestión financiera de la empresa.

Se utilizara la herramienta pronósticos financieros, en primer lugar se proyectaran los estados financieros y luego se calcularan los indicadores financieros proyectados.

Se consideró en la formulación de esta propuesta de plan financiero las proyecciones económicas del Fondo Monetario Internacional que indican profundización de la recesión económica, estancamiento en los indicadores macroeconómicos, inflación que llegue casi al 500%, sin embargo el Banco Central de Venezuela quien es el ente encargado de publicar la tasa oficial de inflación no ha proporcionado información actualizada de este indicador, generando incertidumbre en los empresarios y que se genere alza de los precios por expectativas.

Dado ese panorama financiero el Estado de Resultado Proyectado para el año 2016 se realizó bajo las siguientes premisas:

- Estimación de un incremento de las Ventas del 600% en comparación a las Ventas del año 2015, esta estimación se realiza considerando los pronósticos del FMI donde expresa que para finales de 2016 la inflación anualizada alcanzara el 500%, sin embargo se considera un 100% más para garantizar algún margen de utilidad.
- Incremento de los Costos de Ventas del 500% en comparación al Costo de Venta del año 2015, esta estimación debe revisarse mensualmente debido a los altos niveles de inflación de nuestro país., sin embargo se puede lograr si se realiza el mantenimiento preventivo de los vehículos, entre otras actividades. (Se estima un incremento debido al escenario inflacionario que predicen varios Economistas reconocidos y el Fondo

Monetario Internacional, sin embargo en los objetivos del plan se establece incrementar el margen de utilidad bruta, el margen de utilidad en operaciones y el margen de utilidad neta)

- Incremento de los Gastos de Administración del 500% en comparación al año 2015, esta estimación se realiza bajo un escenario altamente inflacionario. (Se estima un incremento debido al escenario inflacionario que predicen varios Economistas reconocidos y el Fondo Monetario Internacional, sin embargo en los objetivos del plan se establece incrementar el margen de utilidad bruta, el margen de utilidad en operaciones y el margen de utilidad neta)
- Incremento de los Gastos de Ventas del 550% en comparación a los gastos del año 2015. Se estima un alto aumento por los altos niveles de inflación así como los ajustes salariales continuos que se decretan en nuestro país. (Se estima un incremento debido al escenario inflacionario que predicen varios Economistas reconocidos y el Fondo Monetario Internacional, sin embargo en los objetivos del plan se establece incrementar el margen de utilidad bruta, el margen de utilidad en operaciones y el margen de utilidad neta)
- Incremento de los Gastos Financieros en 200% en comparación a los Gastos Financieros del año 2015. (Se estima un incremento debido al escenario inflacionario que predicen varios Economistas reconocidos y el Fondo Monetario Internacional, sin embargo en los objetivos del plan se establece incrementar el margen de utilidad bruta, el margen de utilidad en operaciones y el margen de utilidad neta)
- Apalancamiento de las operaciones de la empresa según la siguiente proporción, 20% de apalancamiento externo y 80% de apalancamiento interno.

Una vez realizada la estimación, el Estado de Resultado Proyectado para el año 2016 resulto de la siguiente manera:

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE RESULTADOS PROYECTADO

POR EL PERIODO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2016

(Expresado en Bolívares)

	2015	2016
INGRESOS:		
Ventas Netas	62.234.997,12	373.409.982,72
COSTO DE VENTAS	41.685.283,85	208.426.419,25
Utilidad bruta	20.549.713,27	164.983.563,47
GASTOS DE OPERACIÓN:		
Gastos de Administración	6.519.246,64	32.596.233,21
Gastos de Ventas	2.980.525,20	16.392.888,60
Total Costos y Gastos	9.499.771,84	48.989.121,81
Ganancia en Operaciones	11.049.941,43	115.994.441,66
Gastos Financieros	719.146,88	1.438.293,76
Otros (ingresos) egresos, neto	254.451,07	1.272.255,35
Ganancia antes de Provisión para Impuesto Sobre la Renta.	10.076.343,48	113.283.892,55
PROVISION PARA IMPUESTO SOBRE LA RENTA:		
Aplicable a la renta gravable	3.350.956,78	38.428.023,47
Ganancia neta	6.725.386,70	74.855.869,09

Fuente: Elaboración Propia

Por otra parte, se estimó el Estado de Situación Financiera, considerando que se cumplen los Lineamiento y Políticas de Cuentas por Cobrar y Cuentas por Pagar, la partida Efectivos en Caja y Bancos se incrementará en un 68,33%, las Cuentas por Cobrar se incrementan en solo 35% y las Cuentas por Pagar en 10%, dado estas premisas el Estado de Situación Financiera Proyectado para el año 2016 quedará de la siguiente manera:

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA PROYECTADO
31 DE DICIEMBRE DE 2016
 (Expresado en Bolívares)

	2.015	2.016
ACTIVO CORRIENTE:		
Efectivo en Caja y Bancos	3.159.148,16	10.770.361,76
Cuentas por Cobrar:		
Cuentas por Cobrar Clientes	10.085.472,48	25.213.681,20
Cuentas por Cobrar Empleados	67.850,00	-
Total Cuentas por Cobrar	10.153.322,48	25.213.681,20
Gastos pagados por anticipado	987.520,00	1.185.024,00
Anticipo de Proveedores	3.587.500,00	6.680.844,49
Total Activo Corriente	17.887.490,64	43.849.911,45
MOBILIARIO Y EQUIPO:		
Mobiliario y Equipo	795.863,79	795.863,79
Maquinaria y Equipo	381.246,67	381.246,67
Vehículo	4.188.022,85	94.188.022,85
	5.365.133,31	95.365.133,31
Menos - Depreciación Acumulada	(1.345.980,20)	(10.457.877,23)
Total Mobiliario y Equipo	4.019.153,11	84.907.256,08
	-	
OTROS ACTIVOS:	-	
Mejoras a Inmueble arrendado	545.876,50	545.876,50
Software	188.328,93	188.328,93
	734.205,43	734.205,43
Menos - Amortización acumulada Software	(145.762,40)	(160.338,64)
Total Otros Activos	588.443,03	1.308.072,22
	-	
Otras Cuentas por cobrar a largo plazo	1.341.109,98	-
	-	
Total Activo	23.836.196,76	130.065.239,75

Fuente: Elaboración Propia

TRANSPORTE RIKZON, C.A.
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA PROYECTADO
31 DE DICIEMBRE DE 2016
 (Expresado en Bolívares)

	2.015	2.016
PASIVO CORRIENTE:		
Préstamos y sobregiros bancarios:	6.301.836,45	10.801.836,45
Cuentas por Pagar:	-	
Cuentas por Pagar Proveedores	3.363.800,43	8.745.881,12
	-	
Total Cuentas por Pagar	3.363.800,43	8.745.881,12
	-	
	-	
Gastos acumulados por Pagar:	2.909.244,34	6.400.337,55
Total Pasivo Corriente	12.574.881,22	25.948.055,12
	-	
PASIVO NO CORRIENTE:		
Préstamos y sobregiros bancarios:	-	18.000.000,00
	-	
Total Pasivo No Corriente:	-	18.000.000,00
Total Pasivo:	12.574.881,22	43.948.055,12
PATRIMONIO:	-	
Capital Social	-	
Capital Social Pagado	2.000.000,00	2.000.000,00
	-	
Ganancias Retenidas	-	
Reserva Legal	200.000,00	200.000,00
Utilidades no Distribuidas	9.061.315,54	83.917.184,63
	-	
Total Patrimonio	11.261.315,54	86.117.184,63
	-	
Total Pasivo y Patrimonio	23.836.196,76	130.065.239,75

Fuente: Elaboración Propia

Una vez proyectado el Estados de Situación Financiera y el Estado de Resultado se proyectan los indicadores Financieros, los cuales se presentan a continuación:

Tabla N° 19: Indicadores de Liquidez Proyectados para la Empresa Transporte Rikzon, C.A: para el año 2016

	Indicador	2015	2016	Formula	Interpretacion
LIQUIDEZ	Capital de Trabajo	5.312.609,42	17.901.856,33	$\text{Capital de Trabajo} = \text{Activo Circulante} - \text{Pasivo Circulante}$	Una vez que la empresa canceló el total de sus obligaciones corrientes en el año 2015 le quedó Bs. 5.312.609,42 para atender las obligaciones que surgen del desarrollo normal de su actividad económica, para el año 2016 se espera que ese capital ascienda a Bs. 17.901.856,33
	Razon Circulante	1,4225	1,6899	$\text{Razon Circulante} = \frac{\text{Activo Circulante}}{\text{Pasivo Circulante}}$	La empresa Transporte Rikzon, C.A. tendrá 1,69 Bolívars de Inversión a Corto Plazo por cada bolívar de financiamiento contraído a corto plazo por la empresa.
	Prueba Super Acida	1,0533	1,3868	$\text{PSA} = \frac{\text{Efectivo y sus equivalentes} + \text{Cuentas por cobrar}}{\text{Pasivo Circulante}}$	La empresa Transporte Rikzon, C.A. tendrá 1,39 Bolívars de Inversión a Corto Plazo por cada bolívar de financiamiento contraído a corto plazo por la empresa.
	Razon de Fondo de Maniobra	0,2229	0,1376	$\text{RFM} = \frac{\text{Capital de Trabajo}}{\text{Total Activo}}$	La Razon de Fondo de Maniobra proyectado para el año 2016 indica que la empresa Transporte Rikzon, C.A. no presentara problemas para enfrentar sus deudas a corto plazo con el activo corriente.

Fuente: Elaboración Propia

Tabla N° 20: Indicadores de Apalancamiento Projectados para la Empresa Transporte Rikzon, C.A: para el año 2016

	Indicador	2015	2016	Formula	Interpretacion
APALANCAMIENTO	Razon de Endeudamiento	0,53	0,34	$Endeudamiento = \frac{Total\ Pasivo}{Total\ Activo}$	Para el año 2016 se espera que la empresa Transporte Rikzon, C.A. financie con deuda el 34% de su inversion .
	Razon de Apalancamiento Externo	1,12	0,51	$Apalancamiento\ externo = \frac{Total\ Pasivo}{Total\ Patrimonio}$	Se espera que la empresa Transporte Rikzon, C.A. en el año 2016 se financie con recursos externos con Bs. 0,51 por cada bolivar provisto por los accionistas
	Razon de Apalancamiento Interno	0,90	1,96	$Apalancamiento\ interno = \frac{Total\ Patrimonio}{Total\ Pasivo}$	Para el año 2016 se estima que la empresa Transporte Rikzon, C.A. se financie con recursos internos con Bs. 1,96 por cada bolivar de financiamiento externo contraido.

Fuente: Elaboración Propia

Tabla N° 21: Indicadores de Actividad Projectados para la Empresa Transporte Rikzon, C.A: para el año 2016

	Indicador	2015	2016	Formula	Interpretacion
ACTIVIDAD	Dias de Cuentas por Cobrar	58,34	24,31	$\text{Dias de cuentas por cobrar} = \frac{\text{Cuentas por Cobrar} * 360}{\text{Ventas}}$	Los dias de cuentas por cobrar promedio que se estiman para el año 2016 es de 24,31 días, disminuye 34,03 días en comparacion al año 2015 favoreciendo el flujo de efectivo de la empresa
	Rotacion de Cuentas por Cobrar	6,17	14,81	$\text{Rotación de Cuentas por cobrar} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Cuentas por Cobrar}}$	Los numeros de veces estimados que seran renovadas las cuentas por cobrar para el año 2016 será de 14,81 veces. La rotacion aumenta 8,64 veces en comparacion a la rotaciones de cuentas por cobrar del año 2015
	Rotacion de Activos Fijos	15,48	4,40	$\text{Rotación de Activo Fijo} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Fijo}}$	La empresa obtendrá Bs. 4,40 de ventas netas por cada bolivar de activo fijo invertido. La rotacion disminuirá debido a que la incorporacion de un nuevo vehiculo es muy costoso, y los activos fijos se incrementarán en mayor proporcion que las Ventas
	Rotación de Capital de Trabajo	11,71	20,86	$\text{Rotación del capital de trabajo} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Capital de Trabajo}}$	Se estima que la empresa Transporte Rikzon, C.A. tendrá Ventas equivalentes a 20,86 veces su capital para el año 2016.

Fuente: Elaboración Propia

Tabla N° 22: Indicadores de Rentabilidad Projectados para la Empresa Transporte Rikzon, C.A: para el año 2016

	Indicador	2015	2016	Formula	Interpretacion
RENTABILIDAD	Margen de Utilidad en Operaciones	0,1776	0,3106	$\text{Margen de Utilidad en Operaciones} = \frac{\text{Utilidad en operaciones}}{\text{Ventas}}$	Se estima que el Margen de Utilidad en Operaciones para la Empresa Transporte Rikzon, C.A. en el año 2016 sea de 31%
	Margen de Utilidad Neta	0,1081	0,2005	$\text{Margen de Utilidad Neta} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}}$	Se estima para el año 2016 el Margen de Utilidad Neta de la empresa Transporte Rikzon, C.A. sea del 20%, es decir, casi 9 puntos porcentuales mayor al margen del año 2015
	Rendimiento sobre Activos	0,2822	0,5755	$\text{Rendimientos sobre activos} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Total Activos}}$	Se estima que la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el año 2016 tendrá Rendimientos sobre Activos del 57,6%, es decir, se incrementan los rendimientos sobre activos en 29 puntos porcentuales en comparacion al año 2015
	Rendimiento sobre Patrimonio	0,5972	0,8692	$\text{Rendimiento sobre patrimonio} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio}}$	Para el año 2016 se estima que la empresa Transporte Rikzon, C.A. obtenga Rendimientos sobre Patrimonio del 87%, 27 puntos porcentuales mas que el Rendimiento sobre Patrimonio Obtenido en el año 2015, esto se debe que el incremento del Patrimonio será en menor proporción que el incremento de la Utilidad Neta
	Rendimiento sobre Capital de Trabajo	1,2659	4,1815	$\text{Rendimiento sobre capital de trabajo} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Capital de Trabajo}}$	Se estima que la empresa Transporte Rikzon, C.A. obtenga Rendimiento sobre el Capital de Trabajo del 418,15% superando casi tres veces el rendimiento sobre el capital de trabajo obtenido en el año 2015

Fuente: Elaboración Propia

Modelo DuPont

Dado los indicadores proyectados que se derivan de los estados financieros proyectados para el año 2016, se aplica el modelo de DuPont, con la finalidad de conocer cuál será la rentabilidad de la empresa para el año 2016, de ser cumplido el plan a cabalidad. La fórmula a utilizar es la siguiente:

$$\frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Ventas}} \times \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Total}} \times \text{Multiplicador de capital}$$

De este modelo se obtiene el ROA y el ROE, que son indicadores de rentabilidad de la empresa.

En primer lugar se calculará el ROA, a través de la siguiente fórmula:

$$ROA = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Ventas}} \times \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Total}}$$
$$ROA = \frac{12.958.901,02}{80.905.496,26} \times \frac{80.905.496,26}{46.422.402,25}$$

$$ROA = 0,279151883$$

El ROA (Rendimiento sobre activos) mide la eficiencia de la administración en la generación de utilidad a partir de los activos operativos de la empresa. La capacidad que tendrá la empresa para generar utilidad a partir de los activos operativos de la empresa para el año 2016 será del 28%, es decir, por cada bolívar de activo operativo se generará 0,28 bs de utilidad.

Ahora, se calculará el ROE (Rendimiento sobre el capital), este cociente mide la eficiencia de la administración en generar utilidad a partir de la cantidad de invertida por los accionistas. Y la misma se calcula con la siguiente fórmula:

$$ROE = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Ventas}} \times \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Total}} \times \text{Multiplicador de capital}$$

$$ROE = \frac{12.958.901,02}{80.905.496,26} \times \frac{80.905.496,26}{46.422.402,25} \times (1,9166799)$$

$$ROE = 0,535044804$$

El ROE que obtendrá la empresa Transporte Rikzon, C.A. si cumple el plan financiero será del 54%, es decir, que la empresa tendrá la capacidad de generar 0,54 bs de utilidad por cada bolívar de capital invertido por los accionistas.

Para cumplir con la Planificación Financiera propuesta la organización debe sufrir un proceso de reestructuración organizacional, pues la empresa no cuenta con lineamientos, ni políticas claras de ventas, cobranzas, pagos, entre otros.

Por otra parte, los Estados Financieros, y los Indicadores Proyectados son un punto de referencia que les permitirá a los accionistas tomar decisiones cuando analicen la situación financiera de la empresa, y la decisión se tomara con fundamento y no por intuición.

CONCLUSIONES

Tras analizar la situación financiera de la empresa Transporte Rikzon, C.A. se desprende varias conclusiones como lo son:

La empresa durante el periodo 2010 – 2014 empezó a presentar problemas de liquidez, que luego en el año 2015 fueron solventados, sin embargo es necesario realizar un plan de ventas que permite que los fondos de efectivos y sus equivalentes fluyan y estos problemas de liquidez no se presenten nuevamente.

La empresa históricamente muestra en los indicadores de apalancamiento el incremento del apalancamiento externo y disminuyendo el interno, en economías inflacionarias como la nuestra este comportamiento no está erróneo, ya que las tasas de intereses del mercado están muy por debajo de la tasa de inflación. Por lo que el apalancamiento externo es una herramienta que permite combatir la inflación.

Los rendimientos de la empresa para el periodo 2010 – 2015 fueron disminuyendo, debido a toda la situación económica del país. En Venezuela es bien conocido que existe escasez de repuestos de vehículos de carga pesada. Así como escasez de lubricantes y cauchos. Sin embargo en el año 2015 los rendimientos se incrementaron y de ser aplicada la propuesta los rendimientos para el año 2016 se incrementarán también.

La empresa se maneja de manera desorganizada, aun cuando existen departamento de administración y logística, no existen normas y procedimientos que establezcan claramente los lineamientos para llevar a cabo todas las actividades del empleado según su cargo. Las normas están dictadas de manera verbal mediante reuniones con los empleados. En esta propuesta se recomienda el uso de lineamientos y políticas de cuentas por cobrar y pagar que de ser cumplidas tendrá incidencia positiva en el proceso de cobranza y pago, y a su vez, en el flujo de efectivo de la empresa.

Se concluye además que la empresa por ser una empresa familiar no posee el nivel de profesionalización requerida para el desarrollo eficiente de las actividades, los integrantes de la empresa son familiares de los accionistas, y poseen un conocimiento básico de sus actividades pero no es suficiente.

De la Planificación Financiera propuesta de ser aplicada, se cumplirá con los objetivos definidos por los accionistas como lo son:

- Incremento de las Ventas en un 600% en comparación a las ventas del año 2015
- Reducir la relación Costo de Venta – Ventas (Costo de Ventas/Ventas) en un 10% en el año 2016 en comparación a los costos del año 2015
- Incrementar el margen de utilidad en operaciones en por lo menos un 20% en el año 2016 en comparación al año 2015
- Incrementar el margen de utilidad neta en por lo menos un 20% en el año 2016 en comparación al año 2015.
- Apalancar las operaciones de la empresa a través de un 80% de financiamiento interno y un 20% de financiamiento externo.

Con la propuesta se incrementara el margen de Utilidad en Operaciones al 31% y el margen de Utilidad Neta al 20%, es decir, se cumple con los objetivos planteados por los accionistas. Por otra parte, se cumple además la meta de apalancamiento tanto interno como externo.

RECOMENDACIONES

Del análisis de los factores externos e internos a través de la matriz DOFA se derivaron estrategias que pueden ser aplicadas en la organización con la finalidad de mejorar la gestión financiera de la misma, así como la propuesta de Planificación Financiera, y su aplicación es la recomendación central.

- Aplicar la Planificación Financiera propuesta en esta investigación para la empresa Transporte Rikzon, C.A. para el año 2016, de tal manera, que se garanticen el cumplimiento de los objetivos planteados, con revisiones continuas para evaluar el cumplimiento de dicha planificación y realizar ajustes de ser necesario.
- Difundir los objetivos y metas planteados a nivel Gerencial a los integrantes de la organización con la finalidad de trabajar en equipo y sinergia para el cumplimiento de los mismos.
- Fortalecer las relaciones con los transportistas independientes ofreciendo mayor respaldo y apoyo en el cumplimiento de las rutas, como en el mantenimiento de las unidades para ofrecer un servicio óptimo.
- Afianzar las relaciones con las entidades bancarias con la finalidad de obtener financiamiento externo que permita el apalancamiento.
- Garantizar la continuidad del mantenimiento preventivo de las unidades, para evitar daños mayores, a través de revisiones técnicas periódicas con la finalidad de reducir los costos de ventas.
- Diseñar manual de Normas y Procedimientos fomentando la eficiencia y eficacia en los procesos administrativos y operativos.
- Establecer mecanismos de control de gestión para el registro, control, medición y seguimientos de las actividades administrativas y operativas

- Fijar metas, y objetivos a corto, mediano y largo plazo con revisiones continuas con el fin de mejorar la gestión financiera de la organización.
- Presentar la información financiera de la empresa según lo establecido en las normas Ven - Nif.

LISTA DE REFERENCIAS

Arias, Fidas (2006) “El Proyecto de Investigación: Introducción a la Metodología Científica”. Editorial Episteme, C.A.. Caracas, Venezuela.

Balestrini, Mirian (2006) “Como se elabora el proyecto de investigación” BL Consultores Asociados. Venezuela

Bello, Victoria (2015) “Propuesta de un modelo de Planificación Financiera basado en el Balanced Score Card para la maximización de beneficios del Frigorífico Industrial Carabobo, ubicado en el Municipio Valencia, Estado Carabobo

Bodie, Zvi y Merton, Robert (2003) “Finanzas”, Pearson Educación, México.

Brigham, Eugene y Ehrhardt, Michael (2007) “Finanzas Corporativas” Segunda Edición, Cengage Learning.

Chiavenato, Idalberto (2001) “Administración, Teoría, Proceso y Práctica” Tercera Edición Mc Graw Hill

Chiavenato, Idalberto (2006) “Administración, Teoría, Proceso y Práctica” Sexta Edición Mc Graw Hill

Chiavenato, Idalberto (2007) “Administración, Teoría, Proceso y Práctica” Séptima Edición Mc Graw Hill

Código de Comercio. Gaceta Extraordinaria N° 475 de fecha 21 de Diciembre de 1955

Constantino, Miled (2009) “Modelo de Planificación Financiera a Largo Plazo Caso de Estudio: Comunitel, C.A.

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999). Gaceta Oficial N° 36.860, de fecha 30 de Diciembre de 1999.

Cortés, Enrique; Rienda, Laura; Quer, Diego (2008) “Percepción del riesgo ante la actividad internacional. Evidencia empírica para las empresas familiares” Cuadernos de CC EE, N° 55, pág. 109-129.

Daude, Christian (2015) “Perspectivas Económicas de América Latina: Política de pymes para el cambio estructural” Head Desk Américas – Centro de Desarrollo de la OCDE

Decreto con Fuerza de Ley de Creación, Estimulo, Promoción y Desarrollo del Sistema Microfinanciero. Gaceta Oficial N° 37.164 de fecha 22 de Marzo de 2001

Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley para la Promoción y Desarrollo de la Pequeña y Mediana Industria y Unidades de Propiedad Social. Gaceta Oficial N° 38.999 de fecha 21 de Agosto de 2008.

Delgado, Verónica. (2011) “La planificación financiera y su incidencia en la rentabilidad de la distribuidora Skandunavo en el año 2010”.

Emen (13-04-2016) FMI endurece proyecciones económicas para Venezuela en 2016. Disponible en:

<http://www.elmundo.com.ve/noticias/economia/internacional/fmi-endurece-proyecciones-economicas-para-venezuel.aspx#ixzz4CFc1dCCL>

Fundación para el Desarrollo Sostenible (FUNDES) (2002) “Indicadores del Entorno de la Pequeña y Mediana Empresa (PYME) en los Países”

González, Yuleidy (2012) “Proponer estrategias productivas y financieras para mejorar las prácticas de mantenimiento mayor en los sistemas de transporte y distribución en PDVSA gas”

Hernández, Aleida (2012) “Modelo de planificación que minimice el riesgo de liquidez para el control eficiente en la gestión financiera de la empresa Distribuidora Hergam, S.A.”

Huanca, Catalina; Medina, Antonio (2013) “Diseño de un Modelo de Planificación Financiera y su incidencia en los resultados, en la Compañía Minera “Tocadolomo S.A.”, de la Provincia de El Oro, período 2011”

Hurtado, Ivan y Toro, Josefina (2007) “Paradigmas y métodos de investigación en tiempos de cambios” Editorial CEC, S.A: Los Libros de El Nacional.

Lattuf, Isaías (2007) “Modelo para la planificación financiera del capital de trabajo en una PYME de servicios”

Ley de Impuesto sobre la Renta. Gaceta Oficial N° 38.628 de fecha 16 de Febrero de 2007.

Llerena, Paul (2011) “Modelo de Control de Gestión para la empresa SERVIFACONZA, basados en indicadores financieros y no financieros”. Universidad Politecnica Salesiana Sede Quito.

Maroto, Juan (1988) “La Planificación Financiera en la empresa” Universidad Complutense. España

Martínez, Beatriz (2010) “Análisis Comparativo de las Principales Herramientas de Planeación Financiera”. México.

Nava, Marbelis (2009) “Análisis financiero: una herramienta clave para una gestión financiera eficiente” Universidad del Zulia (LUZ)

Navas, Julio (2007) “Conflictos por superposición de cargos gerenciales en las pequeñas y medianas empresas familiares y su incidencia en el rendimiento eficaz de la organización. Caso de Estudio: Industria Vetutil, C.A.”

Olivo de Latouche Marfa, Maldonado Gonzalez Ricardo y De Franca Lucila (2011) “Fundamentos de Contabilidad Financiera” tercera edición. Dirección de Medios y Publicaciones de la Universidad de Carabobo, Departamento de Producción Editorial.

Ortega, Alfonso (2008). Planeación financiera estratégica. México: Mc Graw Hill. Pág. 19

Quintero, Julio (2009) “*Planificación para el futuro*” en Contribuciones a la Economía, disponible en <http://www.eumed.net/ce/2009b/>

Rojas, Marling. (2011) “La planificación financiera: estrategia de fortalecimiento en las cajas rurales del Municipio Rangel del Estado Merida”,

Salazar, Blanca; Mendoza, Jessica; Hernández, Martín (2010) “Las PYMES familiares y no familiares ¿Empresas diferentes? Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo. Disponible en http://www.uaeh.edu.mx/investigacion/icea/LI_SistOrgSocMedEfec/mendoza_moheno_jessica/pymes_familiares_y_no_familiares_empresas_diferentes.pdf

Tamayo, Mario (1996) “El proceso de la Investigación Científica” Tercera Edición. Editorial Limusa. Noriega.

Tello, Adrian (2013) “La Planeación Financiera a mediano plazo, como soporte para la toma de decisiones. Caso práctico Distribuidor Pronaca Austro SANILSA, años de diagnóstico 2010 – 2011, años de proyección del 2012 al 2015”

Toro, Noel (2010) “Plan Estratégico para optimizar la gestión financiera de COMTRACA C.A. ubicada en la zona industrial de Valencia, Estado Carabobo”

Van Horne, James y Wachowicz, Jhon Jr. (2002) “Fundamentos de administración financiera” Pearson Educación, México.

Vera, Mary (2001) “Gestión Financiera de la Pequeña y Mediana Industria en la ciudad de Maracaibo”. LUZ.

Weston, T., (2006) “Fundamentos de Administración Financiera” Vol II y III, La Habana, Editorial Félix Varela.

Páginas Web Revisadas:

www.bcv.org.ve

www.ine.gob.ve

<http://www.elmundo.com.ve>

ANEXOS

ANEXO A

Razón Social: Transporte Rikzon, C.A.

Rif: J-30733216-6

Misión

Transporte Rikzon, C.A. es una empresa especializada en brindar atención y servicio a sus clientes.

Visión

Asumimos con agrado el reto de servir a nuestros clientes con la mayor mística de servicio orientada a satisfacer sus exigencias.

Objetivos

Es una empresa de transporte de carga especializada en el ramo químico y manejo de materiales peligrosos, comprometida a brindar atención y servicio a sus clientes, actualizada en los procesos de cambios y mejoras que garanticen mantener ventajas competitivas sustentándose en nuestro potencial humano el cual mantenemos a disposición de nuestros clientes.

ANEXO A1

Organigrama de la Empresa Transporte Rikzon, C.A.

