Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión

Facultad de Ciencias Económicas, Contables y Financieras

Escuela Profesional de Ciencias Contables y Financieras

Flujo de efectivo y la rentabilidad financiera de las empresas de transporte de la Provincia de Barranca 2025

Tesis

Para optar el Título Profesional de Contador Público

Autores

Jafet Fisher Tello Evangelista

Alisson Stefany Romero Mayhuay

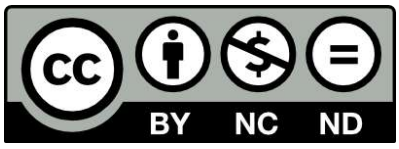
Asesor

MG. CPCC. Héctor Orlando Echegaray Romero

UNIVERSIDAD NACIONAL JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS CONTABLES Y FINANCIERAS
M(o). CPCC. Héctor Orlando Echegaray Romero
Código N° DNU 233

Huacho - Perú

2026



Reconocimiento - No Comercial – Sin Derivadas - Sin restricciones adicionales
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/
Reconocimiento: Debe otorgar el crédito correspondiente, proporcionar un enlace a la licencia e indicar si se realizaron cambios. Puede hacerlo de cualquier manera razonable, pero no de ninguna manera que sugiera que el licenciante lo respalda a usted o su uso. No Comercial: No puede utilizar el material con fines comerciales. Sin Derivadas: Si remezcla, transforma o construye sobre el material, no puede distribuir el material modificado. Sin restricciones adicionales: No puede aplicar términos legales o medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros de hacer cualquier cosa que permita la licencia.

UNIVERSIDAD NACIONAL

JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN

LICENCIADA

Resolución de Consejo Directivo N° 012- 2020- SUNEDU/CD de fecha 27/01/2020)

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, CONTABLES Y FINANCIERAS

ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS

INFORMACIÓN

DATOS DE LOS AUTORES:		
NOMBRES Y APELLIDOS	**DNI**	**FECHA DE SUSTENCIÓN**
Alisson Stefany Romero Mayhuay	71909247	18/08/2026
Jafet Fisher Tello Evangelista	47675937	18/08/2026
DATOS DEL ASESOR:		
NOMBRES Y APELLIDOS	**DNI**	**CÓDIGO ORCID**
Héctor Orlando Echegaray Romero	15607816	https://orcid.org/0000-0002-9198-9058
DATOS DE LOS MIEMBROS DE JURADOS - POSGRADO-MAESTRÍA-DOCTORADO:		
NOMBRES Y APELLIDOS	**DNI**	**CÓDIGO ORCID**
Dr. CPCC. Fredy Javier Huachua Huarancca	15609670	https://orcid.org/0000-0002-2777-3287
Dr. CPCC. Renato Efraín Romero Huamán	42839245	https://orcid.org/0009-0001-2786-2562
Mtro. CPCC. José Eduardo Mauricio Valladares	06118452	https://orcid.org/0009-0001-9443-5907

ROMERO MAYHUAY y TELLO EVANGELISTA 2026-0...

Flujo de efectivo y la rentabilidad financiera de las empresas de transporte de la provincia de Barranca 2025

Unidad de Investigación FCECYF-Pregrado 2026

UNIDAD DE INVESTIGACION DE LA FCECYF-2026

Facultad de Ciencias Económicas, Contables y Financieras

Detalles del documento

Identificador de la entrega
trn:oid:::1:3586742862

Fecha de entrega
4 jun 2026, 8:44 a.m. GMT-5

Fecha de descarga
4 jun 2026, 10:21 a.m. GMT-5

Nombre del archivo
BORRADOR_DE_TESIS_1_.docx

Tamaño del archivo
221.7 KB

70 páginas

19.157 palabras

111.107 caracteres

14% Similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para ca...

Filtrado desde el informe

- Bibliografía
- Coincidencias menores (menos de 10 palabras)

Fuentes principales

13% Fuentes de Internet
6% Publicaciones
8% Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

Marcas de integridad

N.º de alertas de integridad para revisión

No se han detectado manipulaciones de texto sospechosas.

Los algoritmos de nuestro sistema analizan un documento en profundidad para buscar inconsistencias que permitirían distinguirlo de una entrega normal. Si advertimos algo extraño, lo marcamos como una alerta para que pueda revisarlo.

Una marca de alerta no es necesariamente un indicador de problemas. Sin embargo, recomendamos que preste atención y la revise.

DEDICATORIA:

Primero y sobre todo a Dios, el me brindó la fe que necesitaba para poder conseguir mi título profesional y lograr mis propósitos en la vida.

AGRADECIMIENTO:

Quiero aprovechar este momento para dar un agradecimiento sincero a mis padres, que siempre estuvieron ahí, brindándome no solo su amor incondicional, sino también ese apoyo constante que me permitió seguir adelante en cada paso de mi formación académica. La verdad es que, sin ellos, este camino habría sido mucho más difícil.

Y, por supuesto, no quiero dejar de mencionar a los catedráticos que formaron parte de mi vida profesional. Su guía, sus enseñanzas y su dedicación me han marcado profundamente, y a cada uno de ellos les debo tanto.

ÍNDICE

DEDICATORIA: IV
AGRADECIMIENTO: VI
ÍNDICE VII
INDICE DE TABLAS IXI
RESUMEN XI
ABSTRACT XII
INTRODUCCIÓN 12
CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA 14
1.1. Descripción de la realidad problemática 14
1.2. Formulación de problema 15
1.3. Objetivo de la investigación 16
1.4. Justificación de la investigación 16
1.5. Delimitación del estudio 16
1.6. Viabilidad del estudio 18
CAPITULO II MARCO TEÓRICO 21
2.1. Antecedentes de la investigación 22
2.2. Bases teóricas 27
2.3. Hipótesis de investigación 43
2.3.1. Hipótesis general 43
2.3.2. Hipótesis específicas 43
CAPITULO III METODOLOGÍA 46
3.1. Diseño metodológico 46
3.2. Población y muestra 46
3.3. Técnicas de recolección de datos 47
3.4. Técnicas para el procedimiento de la información 47
Matriz de consistencia 48
Capitulo IV RESULTADOS 49
Capitulo V Discusión de resultados 55
5. Discusión de resultados 55
Capitulo VI Conclusiones y recomendaciones 58

6.1. Conclusiones 58
6.2. Recomendaciones 58
CAPITULO V REFERENCIAS 63
Anexo 68
UNIVERSIDAD 68

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 *Nivel de la planificación y proyección del flujo* 49

Tabla 2 *Nivel de la gestión operativa de cobros y pagos* 49

Tabla 3 *Nivel del control, monitoreo y financiamiento de caja* 50

Tabla 4 *Flujo de efectivo* 50

Tabla 5 *Nivel de la dimensión del Margen de rentabilidad.* 51

Tabla 6. *Nivel de la dimensión eficiencia en el uso de sus activos* 51

Tabla 7 *Nivel de la dimensión "Apalancamiento y costo financiero"* 51

Tabla 8 *Nivel global de la variable "Rentabilidad financiera"* 52

Tabla 9 *Correlación entre el flujo de efectivo y la rentabilidad.* 52

Tabla 10 *Correlación entre la planificación y proyección del flujo y la rentabilidad.* 53

Tabla 11 *Correlación entre la gestión operativa de cobros y la rentabilidad.* 53

Tabla 12 *Correlación entre el control, monitoreo y financiamiento y la rentabilidad.* 54

RESUMEN

El presente estudio tuvo como objetivo principal determinar en qué medida el flujo de efectivo influye en la rentabilidad financiera de las empresas de transporte de la provincia de Barranca, 2025. El flujo de efectivo se entiende como la adecuada gestión de las entradas y salidas de dinero que permite a las empresas cumplir con sus obligaciones, sostener sus operaciones y generar utilidades, mientras que la rentabilidad financiera refleja la capacidad de generar beneficios a partir del capital invertido.

Para el desarrollo de la investigación se empleó un enfoque cuantitativo, de nivel correlacional, con un diseño no experimental de corte transversal. La recolección de datos se realizó mediante la aplicación de encuestas estructuradas a 120 gerentes y responsables financieros de empresas de transporte de la provincia de Barranca. La información obtenida fue procesada y analizada a través de técnicas estadísticas descriptivas e inferenciales, utilizando el coeficiente de correlación de Spearman, lo que permitió identificar la relación existente entre las variables de estudio.

Los resultados obtenidos permiten advertir, en primer lugar, la existencia de una relación positiva moderada y estadísticamente significativa entre el flujo de efectivo y la rentabilidad financiera (Rho = 0.612; $p < 0.01$). No obstante, más allá de la evidencia cuantitativa, este hallazgo invita a una lectura más crítica: si bien una gestión eficiente del efectivo se asocia con mejores niveles de rentabilidad, dicha relación no alcanza un nivel alto, lo que sugiere la presencia de otros factores estructurales y contextuales que también inciden en el desempeño financiero empresarial. En esa misma línea, la planificación y proyección del flujo, la gestión operativa de cobros y pagos, así como el control, monitoreo y financiamiento de caja muestran igualmente relaciones positivas moderadas con la rentabilidad, lo cual confirma su relevancia, aunque también evidencia que su impacto no es absoluto ni aislado.

Palabras clave: flujo de efectivo, rentabilidad financiera, empresas de transporte, gestión financiera.

ABSTRACT

The main objective of this study was to determine the extent to which cash flow influences the financial profitability of transportation companies in the province of Barranca in 2025. Cash flow is understood as the proper management of cash inflows and outflows that allows companies to meet their obligations, sustain their operations, and generate profits, while financial profitability reflects the ability to generate returns on invested capital.

A quantitative, correlational approach with a non-experimental, cross-sectional design was used for the research. Data collection was carried out through structured surveys administered to 120 managers and financial officers of transportation companies in the province of Barranca. The information obtained was processed and analyzed using descriptive and inferential techniques, including Spearman's rank correlation coefficient, which allowed for the identification of the relationship between the study variables.

The results showed a moderate and significant positive relationship between cash flow and financial profitability (Rho = 0.612; $p < 0.01$), demonstrating that efficient cash management is associated with higher levels of profitability. Furthermore, cash flow planning and forecasting, operational management of collections and payments, and cash control, monitoring, and financing were identified as having moderate positive relationships with financial profitability, confirming the influence of each of these dimensions on the financial performance of companies.

In conclusion, the research highlights the importance of comprehensive and strategic cash flow management as a key factor in improving the financial profitability of transportation companies. The findings suggest that strengthening financial planning, optimizing operational processes, and exercising rigorous cash control significantly contribute to the stability, sustainability, and competitiveness of the transportation sector in the province of Barranca.

Keywords: cash flow; financial profitability; transportation companies; financial managemet

INTRODUCCIÓN

La investigación que aquí se presenta tiene como fin comprender el impacto del flujo de efectivo en la rentabilidad financiera de las empresas de transporte de la provincia de Barranca durante 2025. En términos sencillos, el flujo de efectivo es uno de esos elementos claves en el entorno empresarial que, aunque a menudo pasa desapercibido, define en gran medida la capacidad de una organización para mantenerse a flote. ¿Por qué? Porque les permite a las empresas cumplir con sus obligaciones financieras a tiempo, gestionar sus actividades y, sobre todo, generar beneficios sostenibles. En el caso del sector transporte, esta gestión se vuelve aún más crítica debido a los ingresos impredecibles y la presión constante por los costos operativos, que en muchos casos están fuera de su control.

El estudio, en este sentido, busca entender cómo las empresas de transporte de Barranca gestionan su flujo de efectivo, sobre todo cuando se observan falencias en la planificación, en el manejo de cobros y pagos, y en el control de la liquidez. Estos puntos, más que simples detalles administrativos, son los que, en muchos casos, marcan la diferencia entre una empresa exitosa y una que lucha por sobrevivir. Así que, con este panorama, hemos establecido los marcos teóricos y metodológicos necesarios para explicar la relación entre flujo de efectivo y rentabilidad, siempre guiados por los principios académicos que rigen este tipo de investigaciones.

Para empezar, en el primer capítulo, abordamos el planteamiento del problema. Aquí se detalla la situación de las empresas de transporte en Barranca, con un enfoque en los problemas financieros que afectan su desempeño. Además, se presentan los objetivos de la investigación, las hipótesis y las justificaciones que le dan sentido a este estudio. Es en este capítulo donde se empieza a ver la necesidad de estudiar la gestión financiera como una herramienta que puede transformar la realidad empresarial de la provincia.

El segundo capítulo, por otro lado, se adentra en el marco teórico. Aquí se revisan investigaciones previas, tanto a nivel nacional como internacional, sobre el flujo de efectivo y la rentabilidad financiera. No es solo una recopilación de antecedentes, sino que también se establecen las bases conceptuales que sustentan todo el análisis. Este marco es, sin duda, esencial para dar profundidad al estudio y asegurar que las variables y sus dimensiones estén bien fundamentadas.

Ya en el tercer capítulo, pasamos a la metodología. Aquí se explica detalladamente cómo se llevó a cabo la investigación, desde el tipo de estudio, el nivel y el diseño, hasta las técnicas e instrumentos utilizados para la recolección de datos. Este capítulo es fundamental para entender cómo, a través de un enfoque cuantitativo, se garantiza que los resultados sean confiables y válidos.

El cuarto capítulo, en cambio, se dedica a los resultados. Aquí se presentan las cifras, las tablas y los análisis estadísticos que permiten interpretar los hallazgos de manera clara y directa. Es aquí donde se pone a prueba la hipótesis inicial, comparando lo que se esperaba con lo que realmente sucedió.

En el quinto capítulo se profundiza en la discusión de los resultados. Los hallazgos se contrastan con estudios previos y se analiza su relevancia en relación con los objetivos establecidos al principio. Esta parte no solo valida los resultados obtenidos, sino que también proporciona una perspectiva crítica sobre lo que estos resultados realmente significan para las empresas de transporte de Barranca.

Finalmente, en el sexto capítulo, se llega a las conclusiones y recomendaciones. A partir de lo analizado, se proponen soluciones prácticas para mejorar la gestión del flujo de efectivo y, con ello, la rentabilidad financiera. Las recomendaciones están orientadas a impulsar la estabilidad económica de las empresas de transporte de la provincia, un paso esencial para su desarrollo a largo plazo.

Es por eso que, aunque este estudio sigue una estructura bastante clara, lo que realmente importa aquí no son solo los datos, sino lo que se puede hacer con ellos. El flujo de efectivo no es solo una cifra en una hoja de cálculo, sino un reflejo directo de la salud financiera de las empresas. Por ende, entender cómo gestionarlo es, sin duda, una clave para la sostenibilidad y el crecimiento económico en Barranca

CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática

Las pequeñas empresas de transporte enfrentan serios problemas financieros que ponen en peligro su estabilidad y crecimiento, tanto a nivel internacional como local. En el ámbito internacional, especialmente en Estados Unidos, muchas de estas empresas luchan por mantener un flujo de caja confiable. A diferencia de las grandes empresas, que suelen tener ingresos más predecibles, las pequeñas empresas de transporte ven cómo sus ingresos varían mes a mes. Además, los plazos de pago de hasta 60 días que imponen algunos clientes hacen aún más difícil la tarea de cubrir los gastos operativos y planificar a largo plazo. Esta falta de flujo constante de dinero crea un ambiente de incertidumbre que hace que muchos transportistas estén más preocupados por cubrir los gastos inmediatos que por pensar en el futuro (Posea, 2025).

A esto se suman los gastos operativos impredecibles. Los costos del combustible, que suelen ser los más altos para estas empresas, pueden cambiar drásticamente según los precios del petróleo, lo que dificulta la elaboración de presupuestos. También, los gastos de mantenimiento y reparación de los vehículos pueden surgir de forma inesperada, representando otro gasto importante que puede desestabilizar las finanzas de la empresa. Por si fuera poco, el costo de los equipos, como camiones y remolques, es elevado y las primas de los seguros son caras. Para una pequeña empresa, esto puede ser una carga financiera difícil de soportar. Además, muchas de estas empresas no cuentan con un equipo contable dedicado, lo que lleva a una gestión inadecuada de las finanzas, dificultando el seguimiento de los ingresos y egresos (Posea, 2025).

En América Latina, la situación es aún más crítica. Encalada (2021) menciona que muchas micro y pequeñas empresas en la región no cuentan con una buena gestión financiera, lo que les impide planificar y controlar adecuadamente sus recursos. Esta falta de organización se traduce en una falta de liquidez, lo que a su vez impide que las empresas generen ganancias consistentes. La Comisión Económica para América Latina (CEPAL, 2021) señala que, debido al impacto del COVID-19, las empresas latinoamericanas se han endeudado tanto con fuentes internas como externas para hacer frente a la crisis. A pesar de los esfuerzos por mantenerse a flote, muchas empresas aún enfrentan dificultades económicas

debido a la lenta recuperación y la falta de liquidez. Según una encuesta de la OCDE (2021), el 60% de las empresas de la región fueron afectadas por la pandemia, lo que resultó en problemas con los pagos a proveedores y empleados, y un aumento significativo de las deudas.

A nivel local, en la región de Piura, las empresas también enfrentan problemas financieros debido a una mala gestión. Según un estudio de Huacchillo, Ramos y Pulache (2021), muchas empresas no toman decisiones adecuadas porque carecen de conocimientos sobre los costos y gastos de operación, lo que les impide conocer su rentabilidad o niveles de endeudamiento. Además, los gerentes de estas empresas, que a menudo toman decisiones sin una preparación financiera formal, no utilizan herramientas de gestión financiera como los estados de resultados y el análisis de riesgos. Esto provoca que muchas empresas sigan pidiendo préstamos a largo plazo sin evaluar adecuadamente las consecuencias de sus deudas, lo que termina afectando su estabilidad financiera.

En este panorama, las pequeñas empresas de transporte en la provincia de Barranca se encuentran atrapadas en una situación similar. La falta de una adecuada gestión financiera, el mal manejo de los recursos y la escasez de herramientas para planificar los ingresos y gastos están generando dificultades para mantener una rentabilidad estable. Sin embargo, existen herramientas como el factoring de facturas, ofrecido por empresas como OTR Solutions, que pueden ayudar a mejorar la situación financiera. El factoraje permite a las empresas recibir el pago inmediato por los servicios prestados, lo que mejora su flujo de caja y les permite cubrir los gastos operativos sin tener que esperar largos períodos para recibir los pagos. Además, OTR Solutions ofrece un factoring sin recurso, en el que asume el riesgo de impago, brindando una mayor seguridad a las empresas que lo utilizan (Posea, 2025).

1.2. Formulación de problema

1.2.1. Problema general

¿En qué medida el fujo de efectivo influye en la rentabilidad financiera de las empresas de transportes de Barranca 2025?

1.2.2. Problema especifico

¿En qué medida la planificación y proyección del flujo influye en la rentabilidad financiera de las empresas de transportes de Barranca 2025?

¿En qué medida la gestión operativa de cobros y pagos influye en la rentabilidad financiera de las empresas de transportes de Barranca 2025?

¿En qué medida el control, monitoreo y financiamiento de caja influye en la rentabilidad financiera de las empresas de transportes de Barranca 2025?

1.3. Objetivo de la investigación

1.3.1. Objetivo genera1

Determinar en qué medida el fujo de efectivo influye en la rentabilidad financiera de las empresas de transportes de la provincia de Barranca 2025

1.3.2. Objetivo especifico

- Analizar en qué medida la planificación y proyección de flujo influye en la rentabilidad financiera de las empresas de transportes de Barranca 2025
- Determinar en qué medida la gestión operativa de cobros y pagos influye en la rentabilidad financiera de las empresas de transportes de Barranca 2025
- Analizar en qué medida el control, monitoreo y financiamiento de caja influye en la rentabilidad financiera de las empresas de transportes de Barranca 2025

1.4. Justificación de la investigación

Justificación teórica

La investigación que estamos llevando a cabo se enmarca dentro de la teoría de la gestión financiera y la rentabilidad empresarial, con un enfoque específico en el sector de transporte. Es decir, nos centramos en cómo las empresas de este sector manejan sus recursos, especialmente el flujo de efectivo, que es un elemento clave para mantener la estabilidad financiera. Y es que, el flujo de efectivo no solo ayuda a las empresas a cubrir sus compromisos a corto plazo, sino también a planificar su crecimiento y evitar posibles problemas de insolvencia. Desde el punto de vista de la teoría económica, un manejo inadecuado del flujo de efectivo no solo afecta la solvencia, sino que puede tener efectos negativos en el rendimiento general de la empresa.

Para las empresas de transporte, gestionar adecuadamente su flujo de efectivo es aún más crucial. ¿Por qué? Porque sus ingresos suelen ser inestables, con largos plazos de pago, mientras que los egresos, como los costos de combustible, mantenimiento y seguros, son constantes e

impredecibles. Es por eso que este estudio se basa en modelos teóricos que examinan la relación entre la liquidez (es decir, el flujo de efectivo) y la rentabilidad financiera. Lo interesante aquí es cómo esta relación se puede observar en empresas de transporte de pequeña y mediana escala, como las que operan en Barranca, y cómo estos modelos pueden ayudar a entender mejor su comportamiento económico.

Utilizando la teoría de la correlación, el estudio analiza cómo los cambios en el flujo de efectivo pueden afectar los indicadores de rentabilidad financiera de estas empresas. Este enfoque teórico nos permite justificar la importancia de estudiar esta relación para generar recomendaciones prácticas que mejoren la estabilidad y competitividad del sector.

Justificación práctica

En cuanto a la práctica, este estudio resulta fundamental para las empresas de transporte en Barranca. Muchas de ellas, lamentablemente, no cuentan con una planificación financiera adecuada, lo que afecta directamente su rentabilidad. El diseño de la investigación, que es no experimental y de corte transversal, nos permite observar cómo el flujo de efectivo influye en la rentabilidad en un momento específico, sin intervenir en los procesos de las empresas ni manipular las variables. De esta manera, podemos obtener una visión clara y directa de la situación financiera de las empresas del sector, lo que nos permitirá ofrecer resultados aplicables de inmediato.

Lo que buscamos con este estudio es que los empresarios de Barranca comprendan cómo el flujo de efectivo se relaciona con la rentabilidad financiera. Este conocimiento les permitirá tomar decisiones más informadas, mejorar sus procesos de gestión financiera y optimizar el uso de los recursos disponibles. Las recomendaciones que se derivarán de esta investigación ayudarán a las empresas a mejorar su administración de recursos, lo que, a su vez, contribuirá a su estabilidad financiera y a garantizar su supervivencia a largo plazo.

Además, los resultados de la investigación permitirán a los gestores de empresas de transporte en Barranca identificar áreas críticas donde la gestión del flujo de efectivo puede mejorarse, lo que resultará en mejores márgenes de rentabilidad y en la reducción de riesgos financieros. Las soluciones prácticas que surjan del estudio podrán ser implementadas rápidamente para

enfrentar desafíos como la falta de liquidez o los gastos imprevistos, aspectos que afectan a muchas empresas en este sector.

Justificación metodológica

En términos metodológicos, el enfoque de esta investigación es cuantitativo, con un diseño no experimental de corte transversal. Este enfoque es ideal porque permite medir y analizar la relación entre el flujo de efectivo y la rentabilidad financiera de las empresas de transporte de Barranca sin intervenir ni manipular las variables de estudio. De esta forma, obtenemos una visión clara y precisa de la situación actual de las empresas, sin alterar sus procesos naturales.

Para recolectar los datos, se aplicarán encuestas estructuradas a los gerentes y administradores de las empresas de transporte. Ellos proporcionarán información valiosa sobre su flujo de efectivo, ingresos, gastos y rentabilidad. Analizando estos datos cuantitativos, podremos identificar patrones y establecer relaciones claras entre las variables que estamos estudiando.

Este diseño no experimental tiene la ventaja de ser eficiente y rápido, lo cual es clave si buscamos generar recomendaciones útiles a corto plazo. Además, al ser un enfoque correlacional, nos permitirá determinar con claridad cómo el flujo de efectivo impacta en la rentabilidad financiera de las empresas, sin tener que controlar o manipular otras variables externas. Los resultados obtenidos serán cruciales para la toma de decisiones en las empresas de Barranca, y contribuirán a desarrollar una gestión financiera más eficiente y rentable en el sector de transporte.

1.5. Delimitación del estudio

La delimitación del estudio marca el rumbo que tomará nuestra investigación, estableciendo los aspectos específicos que se van a analizar y los límites geográficos, temporales y poblacionales. En este caso, nos vamos a centrar en el flujo de efectivo y la rentabilidad financiera de las empresas de transporte en la provincia de Barranca durante 2025. Elegimos esta región porque es un ejemplo claro de lo que viven las pequeñas y medianas empresas de transporte en Perú, que a menudo luchan con problemas similares: la falta de herramientas financieras adecuadas, ingresos que no siempre son estables y costos operativos altos.

El estudio no se extenderá más allá de las empresas de transporte en Barranca. Esto incluye tanto a las que se dedican al transporte terrestre de mercancías como a las de pasajeros. Aunque hay diferencias en el tamaño de estas empresas, todas comparten ciertos desafíos, lo que las convierte en un grupo representativo para lo que estamos investigando.

En cuanto al tiempo, el análisis se llevará a cabo a lo largo del año 2025. Esto no solo nos permitirá estudiar la situación financiera de las empresas en el presente, sino también proyectar algunas tendencias a corto plazo. Así, los resultados tendrán un impacto inmediato en las decisiones que se tomen a nivel local.

Finalmente, el grupo de estudio estará compuesto por las empresas de transporte de Barranca, tanto las formales como las informales, y sus gerentes o responsables financieros. Para recoger la información necesaria, se aplicarán encuestas y entrevistas, herramientas que nos ayudarán a obtener datos clave sobre su flujo de efectivo y rentabilidad. Con esta información, podremos entender mejor la relación entre estas dos variables y dar recomendaciones útiles para mejorar la gestión financiera en este sector.

1.6. Viabilidad del estudio

La viabilidad del presente estudio se sostiene en un conjunto de factores que, vistos en conjunto, permiten afirmar que la investigación puede desarrollarse de manera ordenada, realista y efectiva. No se trata solo de decir que el estudio "sí se puede hacer", sino de reconocer que existen condiciones técnicas, económicas, humanas, temporales y sociales que hacen posible su ejecución dentro del contexto de las empresas de transporte de la provincia de Barranca.

Factores técnicos

En primer lugar, cabe resaltar que la investigación cuenta con una metodología adecuada para el tipo de problema planteado. El enfoque será cuantitativo, con un nivel descriptivo correlacional, lo cual permite analizar la relación entre el flujo de efectivo y la rentabilidad financiera sin necesidad de intervenir directamente en las operaciones de las empresas. Es decir, se observará la realidad tal como se presenta.

Asimismo, la recolección de información mediante encuestas y entrevistas facilitará obtener datos concretos sobre ingresos, egresos, liquidez, pagos pendientes y otros aspectos vinculados con la gestión financiera. Por ende, el uso de herramientas estadísticas como Excel o SPSS permitirá organizar, procesar e

interpretar la información de una manera más precisa. Es por ello que el componente técnico del estudio resulta viable, ya que se cuenta con procedimientos claros y con instrumentos accesibles para analizar los datos.

Factores económicos

Desde el punto de vista económico, la investigación también es viable porque no requiere una inversión elevada. En muchos casos, los estudios de campo pueden demandar altos costos, pero en este caso se utilizarán técnicas de recolección relativamente económicas, como cuestionarios estructurados y entrevistas dirigidas a gerentes o responsables financieros.

Además, la cercanía con las empresas de transporte locales puede facilitar el acceso a la información sin generar gastos significativos en traslados, materiales o contratación de personal externo. De esta manera, el estudio puede desarrollarse con recursos limitados, pero suficientes. La verdad es que esto resulta importante, porque permite que la investigación no dependa de un presupuesto amplio para obtener resultados útiles y aplicables.

Factores humanos

En cuanto al factor humano, la investigación cuenta con la participación de personas con conocimientos básicos y especializados en gestión financiera, rentabilidad empresarial e investigación cuantitativa. Esto es importante porque el análisis del flujo de efectivo requiere cierto manejo técnico; no basta con mirar cuánto ingresa y cuánto sale, sino que se necesita interpretar cómo esos movimientos afectan la estabilidad financiera de la empresa.

Asimismo, el posible apoyo de autoridades locales, asociaciones de transportistas y representantes del sector puede facilitar el acercamiento a las empresas. En ese orden de ideas, la colaboración de los gerentes y administradores será clave, ya que ellos conocen de primera mano los problemas reales relacionados con cobros atrasados, pagos de combustible, mantenimiento de unidades, seguros y otros gastos que aparecen de manera constante. Por eso, el factor humano se convierte en una condición favorable para el desarrollo del estudio.

Factores temporales

Respecto al tiempo, el estudio se desarrollará durante el año 2025, periodo que resulta suficiente para organizar la investigación, aplicar los instrumentos, procesar los datos y redactar los resultados. Al tratarse de un diseño no

experimental de corte transversal, no será necesario hacer seguimiento durante varios años ni modificar las condiciones de las empresas estudiadas.

Entonces, la información podrá recopilarse en un momento determinado y analizarse dentro de un plazo razonable. Es por eso que el tiempo disponible se considera adecuado para cumplir con los objetivos propuestos. Además, al trabajar con una población delimitada en la provincia de Barranca, el proceso puede manejarse de manera más ordenada y sin extenderse innecesariamente.

Factores sociales

Finalmente, el factor social también favorece la viabilidad de la investigación. Las empresas de transporte de Barranca, en muchos casos, enfrentan dificultades relacionadas con la falta de liquidez, el incremento de costos operativos y la poca planificación financiera. Por ello, existe interés en conocer alternativas que les permitan mejorar su rentabilidad y tomar mejores decisiones.

Cabe resaltar que el estudio no solo busca generar información académica, sino también aportar recomendaciones prácticas para el sector. De esta manera, los empresarios podrán identificar puntos críticos en la administración de su flujo de efectivo y aplicar mejoras en sus procesos financieros.

Es por ello que la aceptación de la investigación por parte de los actores involucrados resulta probable, ya que el tema responde a una necesidad concreta del sector transporte.

En síntesis, la viabilidad del estudio se encuentra respaldada por condiciones técnicas, económicas, humanas, temporales y sociales favorables.

Por ende, la investigación puede realizarse de manera efectiva, otorgando información útil para comprender cómo el flujo de efectivo se relaciona con la rentabilidad financiera de las empresas de transporte de Barranca durante el año 2025.

CAPITULO II MARCO TEÓRICO

2.1.Antecedentes de la investigación

2.1.1. Investigaciones internacionales

Castillo y Godoy (2023), en su investigación titulada "El flujo de efectivo y su impacto en la toma de decisiones financieras de las empresas comerciales en Panamá", analizaron la manera en que el flujo de efectivo influye en las decisiones financieras de las empresas comerciales, sobre todo cuando estas buscan sostener su rentabilidad y responder a sus compromisos económicos. El estudio tuvo un enfoque descriptivo y correlacional, utilizando revisión documental y entrevistas en grupos focales como principales técnicas de recolección de información. La verdad es que los resultados muestran una situación bastante común en muchas empresas: la ausencia de herramientas eficaces para controlar el efectivo termina generando dificultades financieras que afectan directamente la rentabilidad. Además, los autores resaltan que no basta con registrar ingresos y egresos de manera general, sino que se requiere contar con manuales de procedimientos, personal capacitado y estados financieros elaborados correctamente. Es por eso que concluyen que una gestión ordenada del flujo de efectivo ayuda a reducir errores, prevenir fraudes y mejorar la toma de decisiones.

Por otro lado, Rodríguez y Aguayo (2021), en su estudio "La influencia de las decisiones de inversión y financiamiento en las cooperativas de transporte", abordaron cómo las decisiones vinculadas con la adquisición de activos y las fuentes de financiamiento repercuten en el funcionamiento de las cooperativas de transporte. En este tipo de organizaciones, la compra de unidades, repuestos, equipos o infraestructura exige una planificación financiera cuidadosa, porque no se trata solo de invertir, sino de saber si el efectivo disponible permitirá sostener esas decisiones en el corto plazo. En ese sentido, los autores señalan que las cooperativas necesitan proyectar sus flujos de efectivo para evitar desajustes entre lo que se espera recibir y lo que se debe pagar. Por ende, el control financiero basado en proyecciones se convierte en una herramienta necesaria para fijar metas alcanzables, organizar estrategias y cumplir los objetivos institucionales sin poner en riesgo la operatividad diaria.

Asimismo, Aedo (2023), en su investigación "Importancia de la integración entre el estado de flujo de efectivo y otros estados financieros", destaca que el

análisis del efectivo no debería realizarse de forma aislada. Y es que, muchas veces, el balance general o el estado de resultados muestran una parte de la realidad financiera, pero no siempre explican con claridad cómo entra y sale el dinero de la empresa. Desde esta perspectiva, el autor sostiene que integrar el estado de flujo de efectivo con otros documentos contables permite comprender mejor la situación económica de la organización. Cabe resaltar también la importancia de las notas explicativas, ya que estas ayudan a interpretar las políticas contables y ciertos movimientos que, a simple vista, podrían pasar desapercibidos. Es por ello que Aedo concluye que un análisis conjunto de los estados financieros permite prevenir problemas de liquidez, mejorar la administración del efectivo y fortalecer la estabilidad financiera empresarial.

En el caso de Villafuerte (2022), su estudio sobre la "Asociación de Transporte de Carga Pesada UNITRANSISA" permite observar una realidad bastante cercana al sector transporte. El autor explica que la empresa utilizó indicadores financieros como la razón corriente y la prueba ácida para evaluar su liquidez y su nivel de endeudamiento. Sin embargo, durante el año 2021, la asociación presentó dificultades para cumplir con sus obligaciones de corto plazo, principalmente por el incremento de sus pasivos. Esto evidenció un manejo poco adecuado del apalancamiento financiero. Además, la rentabilidad fue baja, debido al aumento de las cuentas por pagar y a los gastos ocasionados por el contexto de la pandemia de COVID-19. Otro punto importante fue que las cuentas por cobrar no se recuperaban con rapidez, lo que terminó afectando todavía más el flujo de efectivo. Por eso, Villafuerte propuso estrategias de planificación financiera a corto plazo, incluyendo la capacitación del personal operativo, con el propósito de mejorar la liquidez y lograr una rentabilidad más estable.

2.1.2. Investigaciones nacionales

Abanto y Aguirre (2023), en su investigación sobre la influencia de las herramientas financieras en la rentabilidad de Logística Lima Sur S.A.C., señalaron que el uso adecuado de los estados financieros, los indicadores financieros y otros instrumentos de control tiene un efecto importante en la rentabilidad empresarial. La verdad es que este hallazgo resulta bastante lógico, porque una empresa que no revisa bien sus cifras termina tomando decisiones casi "a ciegas". Durante el año 2020, los autores observaron que la falta de

inversiones oportunas en la flota de transporte afectó los costos del servicio y, por ende, redujo los márgenes de rentabilidad. Asimismo, el estudio resaltó que un control financiero más ordenado habría permitido tomar mejores decisiones sobre inversión y financiamiento, evitando un uso ineficiente de los recursos y un endeudamiento innecesario. Es por ello que los autores concluyen que una gestión financiera basada en el análisis correcto de los estados financieros puede mejorar de manera considerable la rentabilidad, ya que permite decidir con mayor criterio dónde invertir, cómo financiarse y cuándo hacerlo.

Por otro lado, Flores, Ludwing, Blanco y Joseph (2021), al estudiar los costos operativos y su incidencia en la rentabilidad económica y financiera de las empresas de transporte, encontraron que dichos costos influyen directamente en los márgenes de ganancia. En muchos casos, no se trata solo de vender más o tener más unidades en circulación, sino de controlar mejor lo que cuesta mantener el servicio funcionando. El estudio evidenció que empresas como "Apóstol Santiago" S.R. Ltda. registraron pérdidas debido a sus elevados costos operativos, mientras que otras, como "Nueva Alianza Express S.A.C.", mostraron una mejora en su rentabilidad gracias a una administración más eficiente. Además, los autores identificaron que varias empresas de transporte no cuentan con políticas adecuadas para la gestión de rutas, lo cual genera una mala distribución de recursos, recorridos poco rentables y gastos operativos que pudieron evitarse. Por eso, la planificación de rutas no debe verse como un detalle secundario, sino como una decisión financiera clave.

Asimismo, Carhuamaca y Castro (2024), en su investigación sobre la gestión del flujo de efectivo y su relación con la eficacia operativa en la Corporación Kebir S.A.C., concluyeron que una adecuada administración del efectivo es fundamental para el buen desempeño de la empresa. Y es que, cuando el flujo de efectivo se maneja con cierto orden, la empresa puede responder mejor a sus obligaciones, sostener sus actividades diarias y evitar interrupciones en sus operaciones. Los resultados mostraron una correlación fuerte entre una actividad operativa sólida y la eficacia de las operaciones. En ese orden de ideas, los autores resaltaron que el control financiero eficiente y un flujo de efectivo saludable están estrechamente conectados. Entonces, no basta con tener ingresos; lo importante es saber administrarlos, distribuirlos y utilizarlos en el momento adecuado. Es por eso que mantener una gestión financiera responsable

resulta esencial para asegurar la eficiencia operativa y la sostenibilidad empresarial.

Cruz (2021), en su estudio sobre la influencia del financiamiento en la rentabilidad de la empresa interprovincial de transporte El Dorado S.A.C., sostuvo que el financiamiento tiene un impacto relevante en los resultados económicos de la organización. Según el autor, mediante la reinversión de utilidades y el uso planificado de líneas de crédito, la empresa logró adquirir nuevos activos fijos, principalmente unidades de transporte. Esto permitió mejorar su capacidad operativa y, al mismo tiempo, reducir ciertos costos de mantenimiento, ya que contar con unidades en mejores condiciones suele disminuir reparaciones constantes. Cabe resaltar que el estudio no presenta al financiamiento como una solución automática, sino como una herramienta que debe usarse con planificación. Por ende, tanto el financiamiento interno como externo puede contribuir al desarrollo de activos productivos y, de esta manera, mejorar la rentabilidad cuando se administra de forma responsable.

Pérez (2024), al analizar las estrategias financieras aplicadas por una empresa de transportes del norte del país entre 2019 y 2022, concluyó que las medidas orientadas a reducir costos y aumentar ventas fueron determinantes para enfrentar los efectos económicos de la pandemia de COVID-19. La empresa aplicó estrategias como la fidelización de clientes y la adaptación de precios según la estacionalidad del servicio. Puede parecer algo simple, pero en el sector transporte estos ajustes hacen diferencia, sobre todo cuando los ingresos bajan y los costos siguen presentes. Aunque en 2020 la empresa tuvo una disminución considerable de ingresos, en los años siguientes logró recuperarse y alcanzó márgenes de rentabilidad positivos en 2021 y 2022. Asimismo, el refinanciamiento de sus obligaciones financieras permitió disminuir la carga económica y mejorar su estabilidad. Es por ello que el estudio demuestra que una estrategia financiera flexible, bien pensada y ajustada al contexto puede ayudar a sostener la rentabilidad incluso en escenarios difíciles.

Lobatón y Tena (2023), en su investigación sobre el impacto del leasing financiero en la rentabilidad de las empresas de transporte de carga en Ate, encontraron una correlación positiva y moderada entre el uso de esta modalidad de financiamiento y la rentabilidad empresarial. En términos sencillos, el leasing permitió que las empresas accedieran a activos fijos, como vehículos o equipos,

sin realizar desembolsos iniciales demasiado altos. Esto, en muchos casos, ayudó a reducir la presión financiera inmediata y a mejorar la capacidad operativa. Sin embargo, también cabe resaltar que el leasing puede afectar la liquidez en el corto plazo, debido a los pagos periódicos que deben cumplirse. Aun así, los autores concluyeron que su impacto a largo plazo puede ser favorable, ya que permite optimizar recursos, renovar activos y fortalecer la competitividad de las empresas de transporte. Por eso, el leasing no debe evaluarse solo por el gasto mensual que genera, sino también por los beneficios operativos que puede producir con el tiempo.

Finalmente, Pampa (2023), en su investigación sobre la gestión financiera de la Pequeña Empresa de Transportes Arenas Tours S.R.L. en Juliaca, concluyó que el uso combinado de financiamiento propio y externo, como los préstamos bancarios, permitió mejorar la rentabilidad de la empresa durante los últimos dos años. El estudio mostró que la empresa utilizó un préstamo bancario de largo plazo para fortalecer su actividad económica y mejorar su capital de trabajo. Esto resulta importante porque, en empresas pequeñas de transporte, contar con liquidez puede marcar la diferencia entre operar con normalidad o tener dificultades para cubrir gastos básicos como combustible, mantenimiento o pagos pendientes. De esta manera, la investigación evidenció que una gestión financiera adecuada del financiamiento puede generar efectos positivos en la rentabilidad, siempre que los recursos sean destinados a actividades productivas y no solo a cubrir urgencias momentáneas.

2.2.Bases teóricas

V1. Flujo de efectivo

Estupiñán (2023) señala que el flujo de efectivo puede entenderse como el movimiento real del dinero que ingresa y sale de una empresa durante un periodo determinado. Dicho de una manera más sencilla, es como mirar la "circulación" del efectivo dentro del negocio: cuánto entra, cuánto sale y si ese movimiento alcanza para sostener las operaciones diarias. En este sentido, el flujo de efectivo se convierte en un indicador clave para evaluar la liquidez empresarial, es decir, la capacidad que tiene la organización para cumplir con sus obligaciones financieras de corto plazo, como el pago de deudas, sueldos, proveedores, mantenimiento u otros gastos operativos que no pueden esperar demasiado.

Asimismo, cuando una empresa presenta un flujo de efectivo positivo, se entiende que cuenta con recursos suficientes para financiar sus actividades sin depender de manera urgente de préstamos o de soluciones improvisadas. Por otro lado, un flujo negativo puede mostrar señales de alerta, ya que podría indicar dificultades para cubrir pagos inmediatos. Y es que, en muchos casos, una empresa puede tener ventas registradas, pero si el dinero no ingresa a tiempo, igual puede enfrentar problemas de liquidez. Por eso, el flujo de efectivo no solo muestra números, sino también la capacidad real de respuesta financiera de la empresa.

Por su parte, Serrano (2020) considera el flujo de efectivo como una herramienta esencial de planificación financiera. Desde esta perspectiva, permite proyectar y organizar las entradas y salidas de dinero de acuerdo con las actividades operativas, de inversión y de financiamiento. No se trata únicamente de revisar cuánto dinero hay disponible en caja, sino de anticipar qué pagos se vienen, qué ingresos se esperan y qué decisiones deben tomarse para evitar desequilibrios financieros. Entonces, este análisis ayuda a los gerentes a distribuir mejor los recursos, evaluar si será necesario buscar financiamiento adicional y definir estrategias que permitan sostener la estabilidad económica de la empresa.

Cabe resaltar que esta herramienta resulta útil porque permite mirar hacia adelante. Es decir, no se queda solo en lo que ya ocurrió, sino que ayuda a prever escenarios. Por ejemplo, si una empresa sabe que en determinado mes tendrá mayores gastos por mantenimiento, compra de insumos o pago de obligaciones, puede prepararse con anticipación. Es por ello que el flujo de efectivo funciona

como una especie de guía práctica para tomar decisiones financieras con mayor seguridad y no actuar únicamente cuando el problema ya está encima.

Rodríguez (2018), por otro lado, plantea que el flujo de efectivo refleja directamente las operaciones empresariales. En ese orden de ideas, permite observar cómo las ventas, compras, pagos y cobros impactan en la caja de la empresa o en los fondos disponibles. La verdad es que este punto es importante, porque muchas veces se piensa que vender más significa automáticamente estar mejor financieramente, pero no siempre es así. Si las ventas se realizan al crédito y los cobros demoran, la empresa puede tener ingresos contables, pero no efectivo disponible.

De esta manera, el estado de flujo de efectivo permite evaluar con mayor claridad la eficacia de la estrategia operativa. También ayuda a detectar áreas que necesitan mejora, como retrasos en los cobros, pagos mal programados, gastos excesivos o una administración poco ordenada del dinero. Por ende, analizar el flujo de efectivo no solo sirve para conocer la liquidez, sino también para entender cómo se está gestionando la empresa desde sus actividades más cotidianas. Es por eso que su estudio resulta fundamental para valorar la salud financiera y la sostenibilidad de cualquier organización.

D1. Planificación y proyección del flujo

Ortiz y Ortiz (2018) sostienen que el flujo de efectivo, cuando se analiza desde su función de planificación y proyección, se convierte en un instrumento financiero estratégico para anticipar las entradas y salidas de dinero dentro de una organización. No se trata solo de hacer cálculos o llenar cuadros con cifras futuras; va un poco más allá. Esta proyección permite mirar con cierta anticipación cómo se moverán los fondos de la empresa y, por ende, ayuda a evaluar si un proyecto será viable o si podría generar problemas de liquidez en algún momento.

En este sentido, la planificación del flujo de efectivo permite identificar de manera temprana posibles déficits o excedentes de dinero.Es decir, ayuda a saber si la empresa tendrá suficiente efectivo para cubrir sus compromisos o si, por el contrario, necesitará tomar medidas antes de que la situación se complique. Cabe resaltar que esta herramienta también facilita la formulación de estrategias preventivas o planes de contingencia, sobre todo cuando se presentan escenarios

poco favorables. Es por ello que su finalidad principal es asegurar la solvencia operativa y servir como base para una toma de decisiones financieras más ordenada y fundamentada.

Por otro lado, Label y León (2021) explican que la planificación del flujo de efectivo debe entenderse como un proceso continuo de estimación. En otras palabras, no es algo que se realiza una sola vez y luego se deja de lado. Más bien, consiste en proyectar de manera constante la capacidad que tiene una empresa para generar efectivo a partir de sus actividades operativas, de inversión y de financiamiento. La verdad es que este punto es importante, porque muchas veces las empresas se preocupan por vender o producir más, pero no siempre revisan si esos ingresos llegarán a tiempo para cubrir sus obligaciones.

Asimismo, esta planificación resulta clave para administrar de forma más eficiente el capital de trabajo. Por eso, permite coordinar mejor los periodos de cobro y pago, evitando que la empresa tenga dinero pendiente por cobrar mientras ya debe cumplir con proveedores, trabajadores u otras deudas. Entonces, al simular escenarios favorables y también situaciones complicadas, la proyección del flujo de caja se convierte en una herramienta útil para reducir el riesgo de liquidez. En ese orden de ideas, también ayuda a programar desembolsos obligatorios, establecer políticas de crédito y definir con mayor criterio las decisiones de endeudamiento.

Arjona (2013), por su parte, señala que la proyección del flujo de efectivo representa una estimación anticipada de la liquidez neta que una organización espera obtener. Dicho de forma más sencilla, permite calcular si el dinero que ingresará será suficiente para cubrir los pagos y mantener la actividad empresarial sin interrupciones. Y es que, en muchos casos, una empresa puede parecer rentable en los documentos contables, pero si no cuenta con efectivo disponible en el momento necesario, puede enfrentar dificultades para operar con normalidad. De esta manera, la proyección del flujo de efectivo no solo sirve para verificar si los ingresos proyectados alcanzarán para cubrir las obligaciones financieras, sino también para medir la salud económica de la empresa en el mediano y largo plazo.

Es por eso que este proceso se relaciona directamente con la asignación eficiente de los recursos, la valoración de la organización y la posibilidad de aprovechar oportunidades de inversión. Por ende, una adecuada proyección del efectivo

permite mantener la continuidad de las operaciones y, al mismo tiempo, preparar a la empresa para crecer de manera más segura y planificada.

Presupuesto de caja elaborado y actualizado.

Rico (2019) señala que el presupuesto de caja elaborado y actualizado funciona como una herramienta dinámica de planificación financiera, porque permite ordenar, casi como una ruta anticipada, las entradas y salidas de dinero que se esperan en un periodo determinado. No es simplemente un cuadro con cifras futuras. Va más allá. En este sentido, su utilidad está en que puede revisarse y ajustarse de manera periódica, tomando en cuenta los cambios que se presentan en la operación diaria de la empresa o en el propio mercado. Asimismo, este presupuesto deja de ser un documento estático cuando se actualiza con frecuencia.

Es por eso que puede convertirse en una herramienta viva para la gestión del capital de trabajo, ya que ayuda a tomar decisiones más oportunas sobre pagos, cobros, compras, inversiones pequeñas o necesidades de financiamiento. La verdad es que, en muchos casos, una empresa no tiene problemas porque no venda, sino porque no proyecta bien cuándo entrará y saldrá el dinero.

Por su parte, Rico (2018) considera que el presupuesto de caja es un estado financiero prospectivo, elaborado con cierto detalle, pero que no debe quedarse solo en su formulación inicial. Entonces, su valor real aparece cuando se actualiza de forma sistemática y se compara lo proyectado con lo que realmente ocurre. Esta comparación permite detectar desviaciones, corregir decisiones y actuar antes de que la falta de liquidez se convierta en un problema mayor. Cabe resaltar que este seguimiento es importante para asegurar la solvencia de la organización en el corto y mediano plazo.

Exactitud de proyecciones (ingresos/egresos vs. real).

Celaya (2022) sostiene que la exactitud de las proyecciones es un indicador clave para medir qué tan confiable es el proceso de planificación financiera. Es decir, permite comparar lo que se estimó como ingreso o egreso con los montos que realmente se ejecutaron. A simple vista puede parecer solo una diferencia numérica, pero en realidad esa brecha dice mucho sobre la calidad de la planificación realizada.

En ese orden de ideas, cuando las proyecciones son precisas, se valida mejor la metodología utilizada y se fortalecen los supuestos financieros sobre los cuales se toman decisiones. Por ende, una mayor exactitud ayuda a reducir la incertidumbre en la administración del efectivo disponible. Además, mejora la credibilidad de la gestión frente a socios, directivos, entidades financieras o inversionistas, porque demuestra que la empresa no trabaja con cifras improvisadas.

Macias (2023), por otro lado, explica que este concepto permite evaluar la capacidad predictiva del modelo financiero. Dicho de manera más sencilla, ayuda a saber si la empresa está anticipando bien sus ingresos y gastos o si, más bien, está calculando con demasiada distancia respecto a la realidad. Y es que, en muchos casos, la diferencia entre lo proyectado y lo real revela problemas en el comportamiento de los clientes, retrasos de proveedores, cambios del mercado o fallas internas en la operación.

De esta manera, la exactitud de las proyecciones también funciona como un mecanismo de retroalimentación. Permite ajustar los métodos de estimación, mejorar los pronósticos financieros y distribuir los recursos con mayor eficiencia. Es por eso que no debe verse como una simple revisión posterior, sino como una práctica necesaria para mejorar continuamente la planificación financiera.

Uso de escenarios (base, optimista, pesimista).

Serrano (2020) plantea que el uso de escenarios múltiples, como el escenario base, optimista y pesimista, representa una forma más completa de planificación financiera. No se trata solo de hacer una única proyección y confiar en que todo saldrá como se espera. Eso sería demasiado limitado. En este sentido, trabajar con varios escenarios permite observar cómo podría comportarse el flujo de caja bajo distintas condiciones económicas, comerciales y operativas.

Asimismo, el escenario base muestra una situación esperada o normal; el optimista considera condiciones favorables, como mayores ventas o menores costos; mientras que el pesimista permite anticipar contextos difíciles, por ejemplo una caída en los ingresos, retrasos en los cobros o aumento de gastos. Por eso, esta herramienta ayuda a que la empresa no reaccione tarde, sino que tenga planes preparados para distintas posibilidades.

Estupiñán (2023) también señala que este enfoque incorpora la incertidumbre dentro del proceso presupuestario. La verdad es que ninguna empresa puede controlar totalmente el futuro, pero sí puede prepararse mejor. Entonces, al construir escenarios diferentes, la administración puede evaluar la resistencia de su estructura financiera frente a cambios inesperados. En muchos casos, esto permite definir señales de alerta temprana, comunicar mejor los riesgos a la gerencia o inversionistas y tomar decisiones con mayor prudencia. Es por ello que el uso de escenarios fortalece la gestión preventiva del riesgo financiero.

D2 Gestión operativa de cobros y pagos

Label y León (2021) explican que la gestión operativa de cobros y pagos consiste en administrar de manera ordenada los movimientos financieros que nacen del ciclo normal del negocio. En palabras más simples, se trata de controlar cómo y cuándo entra el dinero por las ventas o servicios prestados, y cómo y cuándo sale para cumplir con proveedores, acreedores u otras obligaciones. Parece algo básico, pero no siempre se maneja bien.

Asimismo, esta gestión busca que las cobranzas se realicen de forma oportuna, evitando que el dinero quede demasiado tiempo pendiente en cuentas por cobrar. Por otro lado, también implica programar los pagos de manera estratégica, sin afectar la relación con proveedores ni comprometer la continuidad de las operaciones. De esta manera, la empresa puede mantener liquidez suficiente para trabajar con normalidad y evitar tensiones innecesarias en su caja.

Ortiz y Ortiz (2018), desde una mirada más orientada al control, consideran que la gestión de cobros y pagos comprende políticas, procedimientos y actividades que permiten dirigir las transacciones relacionadas con el ciclo de conversión del efectivo. En ese orden de ideas, no basta con cobrar y pagar; también se requiere establecer reglas claras de crédito, seguimiento a los clientes, fechas de pago, condiciones comerciales y responsabilidades internas. Es por eso que esta función actúa como una primera defensa frente a los desequilibrios financieros.

Cabe resaltar que una mala gestión de cobros puede generar falta de liquidez, incluso cuando la empresa tiene ventas registradas. Del mismo modo, una mala programación de pagos puede ocasionar moras, pérdida de confianza con

proveedores o la necesidad de recurrir a financiamiento externo innecesario. Por ende, la gestión operativa de cobros y pagos no debe verse como una tarea administrativa menor, sino como una parte central de la estabilidad financiera.

Finalmente, Arjona (2013) menciona que esta gestión administra directamente dos componentes esenciales del capital de trabajo: las cuentas por cobrar y las cuentas por pagar. La idea no es solo ejecutar transacciones, sino optimizar el ciclo de caja. Es decir, cobrar en menos tiempo y pagar de manera prudente, sin caer en retrasos que afecten la reputación de la empresa. Entonces, cuando se logra este equilibrio, se liberan recursos que antes estaban inmovilizados y se reduce la necesidad de financiar operaciones con capital externo.

Cobranza efectiva

Morales y Castro (2014) señalan que la efectividad de cobranza expresa qué tan eficiente es una empresa para convertir sus créditos comerciales en dinero realmente disponible, respetando los plazos establecidos con sus clientes. No se trata solo de "cobrar", así de simple, sino de lograr que esos derechos de cobro se transformen en liquidez dentro del tiempo pactado. En este sentido, la cobranza efectiva permite reducir el dinero inmovilizado en cuentas por cobrar y, por ende, disminuye la necesidad de acudir a financiamientos externos costosos para cubrir vacíos temporales de caja.

Asimismo, Arias y Serna (2019) explican que la efectividad de cobranza es el resultado visible de una administración activa de la cartera de clientes. La verdad es que, cuando una empresa cobra dentro de los periodos acordados, no solo demuestra que sus clientes tienen capacidad de pago, sino también que sus procesos internos de seguimiento funcionan de manera adecuada. En muchos casos, los problemas de liquidez no aparecen porque la empresa no venda, sino porque no logra recuperar a tiempo el dinero de esas ventas. Es por eso que esta métrica resulta clave para mantener ordenado el ciclo de efectivo y asegurar que las entradas de dinero coincidan, más o menos, con las proyecciones financieras.

Créditos y sus políticas

Celaya (2022) sostiene que una política de crédito definida funciona como un marco formal que establece las condiciones bajo las cuales una empresa otorga plazos de

pago a sus clientes. Dicho de otro modo, permite fijar límites de crédito, días máximos de pago, requisitos documentarios y criterios de solvencia. Parece algo administrativo, pero en realidad tiene bastante peso financiero. Por eso, esta política ayuda a equilibrar dos aspectos que a veces entran en tensión: vender más y, al mismo tiempo, proteger el patrimonio de la empresa frente al riesgo de incumplimiento.

Por otro lado, Serrano (2020) considera que la política de crédito está formada por un conjunto de directrices que ordenan la evaluación y aprobación de clientes. En ese orden de ideas, no basta con ofrecer crédito para atraer ventas; también se necesita saber a quién se le concede, por cuánto tiempo y bajo qué condiciones. Asimismo, al establecer criterios claros, la empresa logra que el área comercial y el área financiera trabajen con una misma referencia, evitando decisiones contradictorias o demasiado flexibles. Es por ello que una política de crédito bien definida permite proyectar con mayor confianza los futuros ingresos de caja.

Los pagos y su programación.

Arjona (2013) indica que la programación de pagos es una práctica de tesorería orientada a ordenar estratégicamente las salidas de efectivo. En términos más sencillos, consiste en decidir qué pagos deben atenderse primero, cuáles pueden esperar un poco y cuáles podrían generar beneficios si se cancelan antes de tiempo. Entonces, esta programación no debe entenderse como una lista mecánica de obligaciones, sino como una forma de proteger la continuidad operativa de la empresa. Cabe resaltar que, dentro de esta programación, también se consideran los descuentos por pronto pago. Si el beneficio económico obtenido supera el costo de usar ese dinero antes de lo previsto, puede ser una decisión conveniente. Por eso, pagar antes no siempre significa perder liquidez; en algunos casos, puede representar un ahorro y mejorar la rentabilidad. Claro, siempre que se haga con cálculo y no por simple presión del proveedor.

Serrano (2020), asimismo, señala que la programación de pagos permite ordenar los desembolsos siguiendo una jerarquía previamente establecida. Es decir, se priorizan aquellas obligaciones que, si no se cumplen, podrían generar consecuencias operativas, legales o financieras más graves. De esta manera, la empresa protege su funcionamiento diario, mantiene buenas relaciones con

proveedores y aprovecha ciertos incentivos económicos cuando resulta conveniente. Por ende, una adecuada programación de pagos ayuda a sostener la salud financiera sin descuidar la liquidez.

Control

Arjona (2013) plantea que el control, monitoreo y financiamiento de caja constituyen un proceso integral para sostener la estabilidad financiera de una organización. No es una tarea aislada. Más bien, combina la revisión constante de los saldos de efectivo, la identificación de diferencias frente a lo presupuestado y la búsqueda oportuna de financiamiento cuando aparecen déficits temporales. En este sentido, estas acciones permiten administrar mejor el capital de trabajo y reducir costos financieros innecesarios.

Asimismo, Label y León (2021) explican que este proceso puede verse como un ciclo continuo de planificación, ejecución y evaluación de los flujos monetarios. El control fija límites y reglas para el uso de los fondos; el monitoreo revisa las entradas y salidas reales frente a las proyecciones; y el financiamiento se activa cuando la caja llega a niveles críticos. Es por eso que una empresa no debería esperar a quedarse sin efectivo para buscar alternativas, sino anticiparse a las brechas de liquidez.

Rodríguez (2018), por su parte, considera que el control, monitoreo y financiamiento de caja funcionan como una especie de sistema de defensa financiera. Y es que el control ayuda a evitar fugas de dinero o incumplimientos internos; el monitoreo permite detectar tendencias, riesgos o vulnerabilidades; y el financiamiento no solo cubre urgencias, sino que también puede fortalecer la estructura de capital de la organización. De esta manera, la gestión de caja deja de ser una respuesta improvisada y se convierte en una ventaja para sostener la operación empresarial.

Conciliación

Rodríguez (2018) señala que las conciliaciones bancarias oportunas son procedimientos de control que permiten comparar los registros contables internos de la empresa con los estados de cuenta emitidos por las entidades financieras. Puede parecer una tarea rutinaria, incluso algo tediosa, pero es fundamental para

saber si el dinero registrado coincide realmente con el saldo bancario. En muchos casos, pequeñas diferencias no revisadas a tiempo pueden terminar generando errores mayores.

Asimismo, este proceso permite detectar cheques en circulación, depósitos pendientes, errores de registro o movimientos no identificados. Por ende, realizar conciliaciones de manera frecuente ayuda a mantener información financiera confiable y fortalece el control del efectivo. Es por ello que no se trata solo de verificar saldos, sino de asegurar que la tesorería tome decisiones con datos reales.

Estupiñán (2023) también define las conciliaciones bancarias como un mecanismo de verificación de la calidad de la información financiera. Desde esta perspectiva, su valor está en la regularidad con la que se realizan y en la rapidez para corregir diferencias. La verdad es que una conciliación atrasada pierde parte de su utilidad, porque la empresa termina trabajando con información desactualizada. Entonces, cuando este procedimiento se ejecuta oportunamente, se convierte en una primera barrera contra errores, fraudes o registros inadecuados.

Efectivo disponible

Arjona (2013) explica que los días de efectivo disponible permiten medir cuántos días podría operar una empresa utilizando únicamente su saldo de caja y equivalentes de efectivo, sin depender de nuevos ingresos o financiamiento externo. En palabras más simples, este indicador muestra cuánto "aguante financiero" tiene la empresa si los ingresos se retrasan o si surge un imprevisto. Por eso, se le suele entender como un colchón de liquidez.

Cabe resaltar que este indicador es importante porque traduce el efectivo disponible en una medida fácil de comprender: días de operación. Estupiñán (2023) señala que un número alto de días de efectivo disponible genera mayor sensación de seguridad y capacidad de maniobra. Por otro lado, un número bajo puede revelar vulnerabilidad, sobre todo si la empresa depende de cobros frecuentes para cumplir con sus pagos cotidianos.

En ese orden de ideas, los días de efectivo disponible no solo sirven para medir liquidez, sino también para evaluar la resiliencia financiera. En muchos casos, una empresa con buen margen de caja puede enfrentar mejor caídas temporales en

ventas, demoras de clientes o gastos inesperados. Es por eso que este indicador resulta útil para anticipar riesgos y tomar decisiones antes de que la caja se vuelva insuficiente.

Líneas de crédito

Arjona (2013) sostiene que el uso estratégico de líneas de crédito de corto plazo permite cubrir déficits temporales de efectivo detectados mediante la proyección del flujo de caja. No se trata de endeudarse por costumbre, ni de usar crédito para tapar problemas estructurales. Más bien, se trata de activar estos recursos cuando existe una brecha puntual de liquidez y cancelarlos apenas los ingresos se normalicen. De esta manera, se reducen los costos por intereses y se evita una dependencia innecesaria del financiamiento externo.

Asimismo, Label y León (2021) consideran que las líneas de crédito funcionan como un amortiguador financiero frente a diferencias temporales entre cobros y pagos. La verdad es que, en empresas con ingresos variables, estas brechas pueden aparecer con cierta frecuencia. Entonces, una línea de crédito bien manejada permite sostener la operación sin interrumpir pagos importantes, siempre que su uso responda a necesidades transitorias y no a una falta permanente de rentabilidad.

V2. Rentabilidad financiera

La rentabilidad financiera funciona como una guía importante para los inversores, porque permite conocer qué tan capaz es una empresa de transformar los recursos que recibe en beneficios reales.

Aguiar (2012) ofrece un punto de partida bastante sólido al definirla como un indicador que relaciona los beneficios generados con los recursos invertidos, especialmente con el patrimonio neto. En términos más conocidos, suele expresarse mediante la rentabilidad sobre el patrimonio, o ROE, y muestra qué tan bien la empresa utiliza el dinero de los inversores para generar ganancias. La verdad es que, cuando una empresa alcanza una alta rentabilidad financiera, no solo está mostrando buenos números; también está dando señales de que sabe aprovechar el capital que se le ha confiado. El mismo autor amplía esta idea al señalar que la rentabilidad financiera también puede entenderse como la relación entre los beneficios obtenidos y el total de recursos utilizados para generarlos, sean estos

propios o ajenos. Desde esta mirada, el concepto se convierte en una herramienta de evaluación bastante útil para los inversores, ya que les permite identificar si realmente están recibiendo una ganancia adecuada por el capital que han colocado en la empresa. Y es que, al final, ningún inversionista quiere avanzar a ciegas; necesita señales claras para decidir si mantiene su inversión, ajusta su estrategia o toma otro rumbo.

Unos años después, Papis (2024) profundiza esta perspectiva y presenta la rentabilidad financiera como un indicador clave para evaluar la capacidad de una empresa de generar beneficios de manera sostenible. En su enfoque, este indicador está muy vinculado con la estructura financiera de la organización, porque no se limita a medir una ganancia puntual, sino que refleja la posibilidad de crear valor en el largo plazo. Esto es especialmente importante, ya que una empresa rentable no solo sobrevive al presente, sino que también gana mejores condiciones para competir, crecer y sostenerse en el tiempo. Por eso, el énfasis ya no está únicamente en medir la eficiencia, sino en comprender la rentabilidad como un motor de sostenibilidad y proyección futura..

D1. Margen de utilidad

Al analizar la rentabilidad de una empresa, aparecen dos indicadores que ayudan a mirar el desempeño desde ángulos distintos, pero complementarios. Uno permite observar la contribución específica de cada línea de negocio, mientras que el otro muestra si la organización, en conjunto, logra alcanzar sus objetivos financieros. Gonzales (2022) explica que el margen neto por servicio o ruta es un indicador fundamental de rentabilidad, porque mide la capacidad de cada línea de negocio para generar valor económico después de considerar todos los costos directos, variables e indirectos. Este indicador permite comparar diferentes rutas o servicios e identificar cuáles aportan más a la rentabilidad de la empresa y cuáles, por el contrario, podrían estar consumiendo recursos sin generar el retorno esperado. En un negocio de transporte, por ejemplo, una ruta puede tener alta demanda, pero si sus costos de combustible, mantenimiento o peajes son demasiado elevados, quizá no sea tan rentable como parece a primera vista. Por eso, el margen segmentado actúa como una especie de lupa financiera: ayuda a ver con mayor claridad dónde se está creando valor y dónde, silenciosamente, se puede estar perdiendo.

Desde una mirada más general, Sánchez (2022) sostiene que el logro de los objetivos de beneficio neto refleja el grado en que la empresa alcanza los niveles de rentabilidad establecidos en su plan estratégico. Para este autor, este indicador resume varios aspectos importantes: la eficiencia operativa, el control de los costos y la efectividad de las ventas. Además, se convierte en un barómetro de la salud financiera de la organización. No es solo una cifra bonita en un reporte; también puede servir como referencia para evaluar el desempeño de la gerencia y, en algunos casos, para asignar incentivos o bonificaciones. Así, mientras el margen por departamento permite descomponer la rentabilidad en partes más específicas, el cumplimiento de los objetivos de utilidad neta ofrece una visión más amplia sobre si el sistema empresarial está funcionando como se esperaba.

Margen Neto Percibido

Para estudiar la rentabilidad con mayor detalle e identificar las verdaderas fuentes de valor, el margen neto por departamento o ruta se convierte en una herramienta de diagnóstico muy valiosa. Guillén (2012) lo define como la capacidad de cada línea operativa para generar valor económico después de deducir todos los costos directos, variables e indirectos. Su utilidad está en que permite a la gerencia reconocer con mayor precisión qué servicios contribuyen positivamente a la rentabilidad general y cuáles necesitan ser revisados, ajustados o incluso reestructurados. En la práctica, este análisis ayuda a tomar decisiones más realistas. No basta con saber que una ruta "se mueve bastante" o que tiene muchos clientes; lo importante es saber si, después de pagar combustible, mantenimiento, personal, gastos administrativos y otros costos, realmente deja utilidad. Esa pequeña diferencia cambia mucho la lectura financiera. Por ello, este margen se vuelve clave para optimizar la cartera de operaciones y asignar los recursos de manera más inteligente.

De manera similar, Eslava (2010) define este margen como el porcentaje de utilidad generado por cada ruta o servicio luego de deducir los costos operativos directos y la parte proporcional de los gastos generales. Según este enfoque, el valor del indicador está en su capacidad para facilitar comparaciones entre diferentes unidades de negocio. Esto permite decidir si conviene expandir una ruta, reorganizarla o retirarla, siempre tomando como base su aporte real al resultado

financiero global. Ambas perspectivas coinciden en una idea central: el margen segmentado no es solo un número más dentro del análisis financiero, sino una guía concreta para saber dónde concentrar esfuerzos, recursos y decisiones estratégicas.

Logro de los Objetivos

Además del análisis de rentabilidad segmentada, el logro de los objetivos de beneficio neto permite observar el desempeño financiero desde una mirada más completa. Aguilar (2022) sostiene que este indicador refleja la eficacia general de la gerencia para alcanzar los objetivos de rentabilidad establecidos en el plan estratégico. En otras palabras, muestra si la empresa está logrando convertir sus decisiones, esfuerzos y recursos en resultados reales

Tendencia de utilidad por unidad o flota

Coord (2018) sostiene que la tendencia de utilidad por unidad o flota permite observar cómo ha evolucionado la rentabilidad generada por cada activo operativo a lo largo del tiempo. No se trata solo de mirar si una unidad produjo ganancia en un periodo específico, sino de revisar su comportamiento histórico y también su posible desempeño futuro. En este sentido, este análisis ayuda a tomar decisiones más razonables sobre mantenimiento, renovación de vehículos o redistribución de recursos dentro de la empresa.

Asimismo, Aguilar (2022) explica que esta tendencia constituye un análisis longitudinal, porque mide la variación de la utilidad generada por cada unidad o grupo de activos durante periodos consecutivos. La verdad es que este tipo de evaluación resulta bastante útil, ya que permite identificar patrones de productividad, momentos de caída, etapas de mayor rendimiento y puntos donde conviene intervenir. Por eso, no basta con saber cuánto produce una flota; también importa saber si esa utilidad está creciendo, bajando o simplemente se mantiene estancada.

Eficiencia en el uso de activos

Eslava (2010) señala que la eficiencia en el uso de activos refleja la capacidad de una organización para obtener el mayor rendimiento económico posible de sus recursos productivos. Dicho de una forma más clara, consiste en aprovechar bien lo que la empresa ya tiene, antes de pensar en comprar más unidades, equipos o

infraestructura. En muchos casos, las empresas no tienen un problema de falta de activos, sino de bajo aprovechamiento de los recursos disponibles.

Por su parte, Guillén (2012) indica que esta eficiencia se relaciona con las prácticas y métricas que permiten conocer qué tan bien una empresa utiliza sus activos para generar ingresos y utilidades. En ese orden de ideas, indicadores como la rotación de activos, el rendimiento por unidad operativa y el uso de la capacidad instalada ayudan a medir si los recursos están trabajando realmente a favor de la rentabilidad. Cabe resaltar que este punto es importante, porque una empresa puede tener una flota amplia, pero si esta no se usa de manera adecuada, los costos fijos terminan pesando demasiado.

Asimismo, Sánchez (2022) considera que la eficiencia en el uso de activos es un principio básico de administración financiera, ya que busca equilibrar la inversión realizada con el retorno obtenido. Es por ello que esta gestión no debe limitarse a medir el rendimiento actual, sino también a identificar oportunidades para mejorar el uso de los activos existentes. Por eso, antes de asumir nuevas inversiones, conviene revisar si las unidades, equipos o recursos actuales están siendo utilizados de forma productiva**.**

Utilización de flota

Gonzales (2022) menciona que la utilización de flota expresa el grado de aprovechamiento de la capacidad instalada en una empresa de transporte. Esta utilización puede medirse mediante indicadores como ocupación, tonelada-kilómetro o kilómetro-bus, según el tipo de servicio que se brinde. La idea central es sencilla: mientras más se aprovecha una unidad operativa, mayor posibilidad existe de distribuir los costos fijos y mejorar la rentabilidad por vehículo.

Por otro lado, Papis (2024) plantea que la utilización de flota permite medir la productividad real de los activos operativos, tomando en cuenta el uso efectivo de la capacidad disponible. Entonces, si una unidad permanece demasiado tiempo inactiva o realiza recorridos con baja ocupación, la empresa está dejando de generar valor. De esta manera, el análisis de la utilización de flota ayuda a detectar subutilizaciones, establecer estándares de desempeño y tomar decisiones para mejorar el retorno sobre la inversión en vehículos e infraestructura móvil.

Ingresos por sol invertido

Aguiar (2012) explica que los ingresos por sol invertido permiten medir la eficacia con la que una empresa genera ventas a partir de sus activos productivos. En términos prácticos, este indicador muestra cuánto ingreso se obtiene por cada sol colocado en activos. No es un dato menor, porque ayuda a entender si el capital invertido está produciendo resultados suficientes o si, por el contrario, existe una baja productividad del patrimonio operativo.

Asimismo, Lavaque (2025) señala que este indicador refleja la capacidad de la organización para generar ingresos tomando como base los activos totales en los que ha invertido. Por ende, cuando el ratio es alto, se puede interpretar que la empresa está usando de manera eficiente su capital; pero cuando es bajo, podría indicar exceso de capacidad instalada, activos ociosos o una operación que no está generando el volumen de ingresos esperado. Es por eso que los ingresos por sol invertido complementan el análisis de rentabilidad, ya que no solo miran el margen, sino también la productividad del recurso invertido.

Costo promedio de la deuda percibido como competitivo.

Gonzales (2022) Se refiere a la percepción del mercado sobre la capacidad de la empresa para negociar y obtener financiamiento en términos más favorables que el promedio de su sector. Esta ventaja competitiva en el costo de capital ajeno no solo mejora la rentabilidad inmediata, sino que fortalece la posición estratégica de la organización frente a sus competidores.

Impacto del financiamiento en la utilidad (apalancamiento mejora el ROE).

Gonzales (2022) El impacto del financiamiento en la utilidad mediante el apalancamiento financiero se manifiesta plenamente cuando el rendimiento generado por los activos supera consistentemente el costo de la deuda, mejorando sustancialmente el Return on Equity (ROE). Este efecto multiplicador demuestra cómo una estructura de capital inteligentemente diseñada puede maximizar el retorno para los accionistas sin incrementar necesariamente el riesgo operativo.

Aguiar (2012)Se refiere al efecto positivo que genera el uso estratégico de deuda sobre la rentabilidad del capital propio, cuando los recursos obtenidos mediante financiamiento externo generan un rendimiento superior a su costo. Este

apalancamiento financiero positivo crea valor para los accionistas al permitirles participar en inversiones que exceden su capacidad de aporte directo.

Nivel de endeudamiento sostenible (capacidad de pago).

Aguiar (2012)El nivel de endeudamiento sostenible se define por la capacidad de pago consistente y robusta de la empresa, considerando sus flujos operativos recurrentes y las obligaciones financieras contraídas. Este equilibrio estratégico asegura que el apalancamiento contribuya al crecimiento sin comprometer la estabilidad financiera, manteniendo niveles de deuda que puedan ser servidos cómodamente incluso en escenarios económicos adversos.

Label & León (2021) Representa el punto óptimo de equilibrio donde la empresa maximiza los beneficios del apalancamiento financiero sin poner en riesgo su solvencia operativa. Este nivel considera no solo la capacidad actual de generación de flujos, sino también la resiliencia financiera frente a ciclos económicos desfavorables y cambios en las condiciones del mercado.

2.3.Hipótesis de investigación

2.3.1. Hipótesis general

- El flujo de efectivo influye significativamente en la en la rentabilidad financiera de las empresas de transporte de Barranca 2025

2.3.2. Hipótesis específicas

- Planificación y proyección del flujo influye significativamente en la en la rentabilidad financiera de las empresas de transporte de Barranca 2025.
- Gestión operativa de cobros y pagos influye significativamente en la en la rentabilidad financiera de las empresas de transporte de Barranca 2025.
- Control, monitoreo y financiamiento de caja influye significativamente en la en la rentabilidad financiera de las empresas de transporte de Barranca 2025.

Matriz de operacionalización de las variables

Variable	Dimensión Conceptual	Definición operacional	Dimensión	Indicador	Escala
Flujo de efectivo	El flujo de efectivo es el movimiento de dinero dentro y fuera de una empresa, reflejando su capacidad para generar fondos y cumplir con obligaciones inmediatas, como pagos y deudas.	Se medirá a través de la planificación del flujo, la gestión de cobros y pagos, y el control de caja, evaluando proyecciones, cobranza, pagos, conciliaciones bancarias y uso de líneas de crédito	Planificación y proyección del flujo	Presupuesto de caja elaborado y actualizado	**LIKER**
				Exactitud de proyecciones	
				Uso de escenarios (base, optimista, pesimista).	
			Gestión operativa de cobros y pagos	Efectividad de cobranza (cobros dentro del plazo).	
				Política de crédito definida (días y requisitos).	
				Programación de pagos (priorización / descuentos por pronto pago).	
			Control, monitoreo y financiamiento de caja	Conciliaciones bancarias oportunas	
				Días de efectivo disponible (colchón de liquidez percibido).	
				Uso y manejo de líneas de crédito de corto plazo según brechas de caja.	
Rentabilidad financiera	La rentabilidad financiera mide la capacidad de una empresa para generar beneficios utilizando los	Se evaluará en tres dimensiones: margen de rentabilidad, eficiencia en el uso de activos, y	Margen de rentabilidad	Margen neto percibido por servicio/ruta.	
				Cumplimiento de metas de utilidad neta	

	recursos invertidos por sus accionistas, reflejada principalmente en el retorno sobre el patrimonio (ROE)	apalancamiento y costo financiero, midiendo márgenes netos, utilización de flota, costos por km y nivel de endeudamiento.		Tendencia de utilidad por unidad/flota.	
			Eficiencia en uso de activos	Utilización de flota	
				Ingresos por sol invertido	
				Control de costos por km recorrido.	
			Apalancamiento y costo financiero	Costo promedio de la deuda percibido como competitivo	
				Impacto del financiamiento en la utilidad (apalancamiento mejora el ROE).	
				Nivel de endeudamiento sostenible (capacidad de pago).	

CAPITULO III METODOLOGÍA

3.1. Diseño metodológico

- **Tipo:** La investigación es de tipo básico, ya que se enfoca en entender las variables involucradas en el estudio: flujo de efectivo y rentabilidad financiera. El objetivo principal es realizar un análisis teórico de estas variables para generar recomendaciones útiles que puedan mejorar la gestión financiera en las empresas de transporte de Barranca. Con base en este análisis, se busca aplicar los conocimientos adquiridos para ayudar a las empresas a optimizar sus recursos financieros (Hernández, Fernández & Baptista, 2014).
- **Nivel:** El nivel de la investigación es correlacional, ya que se busca analizar la relación que existe entre el flujo de efectivo y la rentabilidad financiera en las empresas de transporte. Con este enfoque, se espera determinar si un manejo eficiente del flujo de efectivo tiene un impacto directo en la rentabilidad de las empresas de la provincia de Barranca (Hernández, Fernández & Baptista, 2014).
- **Diseño:** Contará con un diseño no experimental, por el cual no se manipularan las variables de estudio (Hernández, Fernández & Baptista, 2014).

En este diseño:

- P se refiere a la población de empresas de transporte de Barranca.
- O1 y O2 son las observaciones de las dos variables: flujo de efectivo y rentabilidad financiera, respectivamente.
- R indica la correlación entre ambas variables.
- Enfoque: es cuantitativo (Hernández, Fernández & Baptista, 2014).

3.2. Población y muestra

3.2.1. Población

Conformado por entidades transportistas de Barranca. Estas empresas tienen características comunes relacionadas con la gestión financiera, lo que las hace aptas para ser parte de la población de estudio. Además, todas están enfocadas en

optimizar su flujo de efectivo y mejorar su rentabilidad (Hernández, Fernández & Baptista, 2014).

3.2.2. Muestra

La muestra estará conformada por 120 gerentes y responsables financieros de empresas seleccionadas aleatoriamente de un listado de organizaciones con más de 50 empleados y activos superiores a un millón de soles. Se aplicarán criterios específicos para incluir solo aquellas empresas que cuenten con prácticas estructuradas de planificación financiera y registros completos de rentabilidad financiera durante el último año. Esto garantizará que los datos obtenidos sean representativos y que las conclusiones sean aplicables a empresas similares en Barranca (Hernández, Fernández & Baptista, 2014).

3.3. Técnicas de recolección de datos

Para la recolección de datos, se utilizarán las siguientes técnicas:
Se utilizó la encuesta y el cuestionario

3.4. Técnicas para el procedimiento de la información

- El procesamiento de la información se llevará a cabo mediante el uso de técnicas estadísticas con programas especializados como SPSS y Excel. Los pasos para procesar la información incluyen:
- Obtención y revisión de la información: Una vez recolectados los datos, se procederá a revisarlos, corregirlos y organizarlos según las hipótesis planteadas en la investigación. Esta revisión inicial es clave para asegurar que los datos sean completos y precisos.
- Codificación de respuestas: Las respuestas de las encuestas y cuestionarios se codificarán utilizando un sistema numérico para facilitar la tabulación y el análisis.
- Categorización de variables: Las variables relacionadas con el flujo de efectivo y la rentabilidad financiera se clasificarán en categorías para medirlos de manera eficiente y obtener resultados coherentes.
- Análisis descriptivo: Se realizarán análisis descriptivos utilizando medidas de tendencia central (promedio, mediana, moda) y de

dispersión (desviación estándar, rango) para ofrecer una visión general de los datos.

- Pruebas estadísticas: Para verificar las hipótesis planteadas, se aplicará el coeficiente de correlación de Pearson si los datos son paramétricos. En caso contrario, se utilizará el coeficiente de correlación de Spearman. Estas pruebas estadísticas nos ayudarán a determinar si existe una relación significativa entre las dos variables del estudio, el flujo de efectivo y la rentabilidad financiera (Hernández, Fernández & Baptista, 2014).

Matriz de consistencia

PROBLEMA	OBJETIVO	HIPÓTESIS	VARIABLE	METODOLOGÍA
Problema principal: ¿En qué medida el fujo de efectivo influye en la rentabilidad financiera de las empresas de transportes de Barranca 2025? **Problemas específicos:** ¿En qué medida la planificación y proyección del flujo influye en la rentabilidad financiera de las empresas de transportes de Barranca 2025? ¿En qué medida la gestión operativa de cobros y pagos influye en la rentabilidad financiera de las empresas de transportes de Barranca 2025? ¿En qué medida el control, monitoreo y financiamiento de caja influye en la rentabilidad financiera de las empresas de transportes de Barranca 2025?	**Objetivo principal:** Determinar en qué medida el fujo de efectivo influye en la rentabilidad financiera de las empresas de transportes de Barranca 2025 **Objetivos específicos:** Analizar en qué medida la planificación y proyección de flujo influye en la rentabilidad financiera de las empresas de transportes de Barranca 2025 Determinar en qué medida la gestión operativa de cobros y pagos influye en la rentabilidad financiera de las empresas de transportes de Barranca 2025 Analizar en qué medida el control, monitoreo y financiamiento de caja influye en la rentabilidad financiera de las empresas de transportes de Barranca 2025	**Hipótesis general:** El flujo de efectivo influye significativamente en la en la rentabilidad financiera de las empresas de transporte de Barranca 2025. **Hipótesis específicas:** Planificación y proyección del flujo influye significativamente en la en la rentabilidad financiera de las empresas de transporte de Barranca 2025. Gestión operativa de cobros y pagos influye significativamente en la en la rentabilidad financiera de las empresas de transporte de Barranca 2025. Control, monitoreo y financiamiento de caja influye significativamente en la en la rentabilidad financiera de las empresas de transporte de Barranca 2025.	**Variable 1:** Flujo de efectivo **DIMENSIONES:** • Planificación y proyección del flujo. • Gestión operativa de cobros y pagos • Control, monitoreo y financiamiento de cada **Variable 2:** **Rentabilidad Financiera** **DIMENSIONES:** • Margen de utilidad • Eficiencia en uso de activos • Apalancamiento y costo financiero	**Tipo de Investigación:** Básica **Nivel de investigación:** Correlacional **Diseño de Investigación:** No experimental de corte transversal **M----------O** **1=V1.** **2=V2.** **Técnicas** Encuesta **Instrumentos** Cuestionario de encuesta

Capitulo IV RESULTADOS

Tabla 1

Nivel de la planificación y proyección del flujo

		Frecuencia	Porcentaje válido
Válido	Bajo	42	35.0%
	Moderado	55	45.8%
	Alto	23	19.2%
	Total	120	100,0

Interpretación.

En la tabla 1, se observa que la mayoría de las empresas de transporte de Barranca presentan un nivel moderado de planificación y proyección del flujo (45.8%), seguido de un nivel bajo (35.0%). Solo el 19.2% muestra un nivel alto. Esto indica que, aunque cerca de la mitad de las empresas realizan cierta planificación financiera, aún existe una proporción significativa con deficiencias en la elaboración de presupuestos, proyecciones de flujo y uso de escenarios alternativos. La falta de una planificación robusta puede estar limitando su capacidad para anticipar desfases de liquidez y optimizar la rentabilidad.

Tabla 2

Nivel de la gestión operativa de cobros y pagos

		Frecuencia	Porcentaje válido
Válido	Bajo	38	31.7%
	Moderado	62	51.7%
	Alto	20	16.7%
	Total	120	100,0

Interpretación.

En la tabla 2, más de la mitad de las empresas (51.7%) presenta un nivel moderado en la gestión de cobros y pagos, mientras que el 31.7% tiene un nivel bajo. Solo el 16.7% alcanza un nivel alto. Esto refleja que, aunque muchas empresas cuentan con políticas de cobro y programación de pagos básicas, aún enfrentan retos en la efectividad de la cobranza, el cumplimiento de plazos y la optimización de

descuentos por pronto pago. Esta situación podría estar generando ciclos de caja prolongados y afectando la liquidez operativa.

Tabla 3

Nivel del control, monitoreo y financiamiento de caja

		Frecuencia	Porcentaje válido
Válido	Bajo	48	40.0%
	Moderado	52	43.3%
	Alto	20	16.7%
	Total	120	100,0

Interpretación.

En la tabla 3, el 43.3% de las empresas muestra un nivel moderado en el control y financiamiento de caja, pero un 40.0% presenta un nivel bajo. Solo el 16.7% alcanza un nivel alto. Esto refleja que una proporción considerable no realiza conciliaciones bancarias oportunas, carece de colchones de liquidez adecuados y no utiliza líneas de crédito de forma estratégica. La debilidad en esta dimensión genera brechas de caja recurrentes y mayor dependencia de financiamiento no planificado.

Tabla 4

Flujo de efectivo

		Frecuencia	Porcentaje válido
Válido	Bajo	44	36.7%
	Moderado	54	45.0%
	Alto	22	18.3%
	Total	120	100,0

Interpretación.

En la tabla 4, se observa que el flujo de efectivo global es moderado en el 45.0% de las empresas, seguido de un nivel bajo en el 36.7%. Solo el 18.3% presenta un nivel alto. Esto confirma que, aunque cerca de la mitad gestiona su flujo de caja de manera aceptable, más de un tercio enfrenta problemas estructurales de liquidez. La combinación de una planificación insuficiente, gestión operativa deficiente y control limitado del efectivo estaría afectando negativamente la estabilidad financiera de las empresas.

Variable 2: Rentabilidad financiera

Tabla 5

Nivel de la dimensión del Margen de rentabilidad.

		Frecuencia	Porcentaje válido
Válido	Bajo	36	30.0%
	Moderado	58	48.3%
	Alto	26	21.7%
	Total	120	100,0

Interpretación.

En la tabla 5, se observa que casi la mitad de las empresas (48.3%) presenta un margen de rentabilidad moderado, mientras que el 30.0% tiene un nivel bajo. Solo el 21.7% alcanza un nivel alto. Esto sugiere que, aunque muchas empresas mantienen márgenes suficientes para operar, un tercio enfrenta dificultades para cubrir costos fijos y generar utilidades consistentes. Factores como competencia intensa, costos operativos elevados y precios no optimizados podrían estar limitando sus márgenes netos por servicio/ruta.

Tabla 6.

Nivel de la dimensión eficiencia en el uso de sus activos

		Frecuencia	Porcentaje válido
Válido	Bajo	40	33.3%
	Moderado	56	46.7%
	Alto	24	20.0%
	Total	120	100,0

Interpretación.

En la tabla 6, se observa que el 46.7% de las empresas muestra una eficiencia moderada en el uso de activos, seguido de un 33.3% con nivel bajo. Solo el 20.0% logra un nivel alto. Esto indica que cerca de un tercio de las empresas no aprovecha adecuadamente su flota, generando ingresos insuficientes por sol invertido y manteniendo costos por kilómetro elevados. La subutilización de activos reduce la rotación de activos y compromete la rentabilidad financiera.

Tabla 7

Nivel de la dimensión "Apalancamiento y costo financiero"

		Frecuencia	Porcentaje válido
Válido	Bajo	34	28.3%
	Moderado	60	50.0%
	Alto	26	21.7%
	Total	120	100,0

Interpretación.

En la tabla 7 se observa, que la mitad de las empresas (50.0%) presenta un nivel moderado en apalancamiento y costo financiero, mientras que el 28.3% tiene un nivel bajo. Solo el 21.7% alcanza un nivel alto. Esto refleja que, aunque muchas empresas manejan niveles de endeudamiento sostenibles, una proporción importante tiene costos financieros no competitivos y un apalancamiento que no necesariamente mejora el ROE. La falta de acceso a financiamiento favorable limita su capacidad para invertir y crecer sin afectar la rentabilidad.

Tabla 8

Nivel global de la variable "Rentabilidad financiera"

		Frecuencia	Porcentaje válido
Válido	Bajo	38	31.7%
	Moderado	62	51.7%
	Alto	20	16.7%
	Total	120	100,0

Interpretación.

En la tabla 8, se observa que la rentabilidad financiera global es moderada en el 51.7% de las empresas, seguida de un nivel bajo en el 31.7%. Solo el 16.7% presenta un nivel alto. Esto confirma que, aunque más de la mitad mantiene una rentabilidad aceptable, un tercio enfrenta serias dificultades para generar retornos sostenibles sobre el patrimonio. La combinación de márgenes reducidos, baja eficiencia en el uso de activos y costos financieros elevados estaría limitando su capacidad para crear valor financiero a largo plazo.

Análisis inferencial.

Tabla 9

Correlación entre el flujo de efectivo y la rentabilidad.

			Flujo de efectivo	Rentabilidad.
Rho de Spearman	Flujo de efectivo	Coeficiente de correlación	1,000	,612**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	120	120
	Rentabilidad	Coeficiente de correlación	,612**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	120	120

**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Interpretación.

En la tabla 9, se observa que existe una correlación positiva y significativa entre el flujo de efectivo y la rentabilidad financiera (rho = .612, p < .01). Esto indica que a mayor nivel de gestión del flujo de efectivo, mayor es la rentabilidad financiera de las empresas de transporte de Barranca. La relación es moderadamente fuerte, lo que respalda la hipótesis general de la investigación: el flujo de efectivo influye de manera importante en la rentabilidad financiera.

Tabla 10

Correlación entre la planificación y proyección del flujo y la rentabilidad.

			Panificación	Rentabilidad.
Rho de Spearman	Planificación	Coeficiente de correlación	1,000	,524**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	120	120
	Rentabilidad	Coeficiente de correlación	,524**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	120	120

**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Interpretación.

En la tabla 10, se observa una correlación positiva y significativa entre la planificación y proyección del flujo y la rentabilidad financiera (rho = .524, p < .01). Esto sugiere que las empresas que elaboran presupuestos de caja, realizan proyecciones precisas y utilizan escenarios financieros tienden a lograr una mayor rentabilidad. La planificación financiera anticipada permite una mejor asignación de recursos y reduce la incertidumbre, impactando positivamente en los resultados financieros.

Tabla 11

Correlación entre la gestión operativa de cobros y la rentabilidad.

			Gestión operativa de cobros	Rentabilidad.
Rho de Spearman	Gestión operativa de cobros	Coeficiente de correlación	1,000	,487**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	120	120
	Rentabilidad	Coeficiente de correlación	,487**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	120	120

**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Interpretación.

En la tabla 11, se observa que la correlación entre la gestión operativa de cobros y pagos y la rentabilidad financiera es positiva y significativa (rho = .487, p < .01). Esto indica que una gestión eficiente de cobranza (cumplimiento de plazos) y una programación estratégica de pagos (aprovechamiento de descuentos) están asociadas con una mayor rentabilidad. La optimización del ciclo de efectivo operativo libera recursos y reduce la necesidad de financiamiento costoso, mejorando así el rendimiento financiero.

Tabla 12

Correlación entre el control, monitoreo y financiamiento y la rentabilidad.

			Control, monitoreo y financiamiento	Rentabilidad.
Rho de Spearman	Control, monitoreo y financiamiento	Coeficiente de correlación	1,000	,568**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	120	120
	Rentabilidad	Coeficiente de correlación	,568**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	120	120

**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Interpretación.

En la tabla 12, se identificó una correlación positiva y significativa entre el control, monitoreo y financiamiento de caja y la rentabilidad financiera (rho = .568, p < .01). Esto revela que las empresas que realizan conciliaciones bancarias oportunas, mantienen un colchón de liquidez adecuado y utilizan líneas de crédito de manera estratégica presentan una rentabilidad más alta. Un control riguroso del efectivo permite prevenir desfases financieros y reducir costos por intereses, contribuyendo a una mejor rentabilidad.

Capitulo V Discusión de resultados

5. Discusión de resultados

Objetivo general: Determinar en qué medida el flujo de efectivo influye en la rentabilidad financiera de las empresas de transportes de la provincia de Barranca, 2025.

Los resultados obtenidos en la Tabla 9 evidencian un coeficiente de correlación de Spearman (Rho) de 0.612, con una significancia estadística de 0.000, lo que demuestra la existencia de una relación positiva moderada y estadísticamente significativa entre el flujo de efectivo y la rentabilidad financiera en las empresas de transporte de Barranca. Este resultado confirma que una adecuada gestión del flujo de efectivo se asocia directamente con mejores niveles de rentabilidad financiera, validando la hipótesis general planteada en la investigación.

Este hallazgo resulta relevante, ya que pone de manifiesto que, si bien el flujo de efectivo no es el único factor que determina la rentabilidad financiera, sí constituye un elemento clave para la generación de utilidades sostenibles. Una gestión eficiente de las entradas y salidas de efectivo permite a las empresas cumplir oportunamente con sus obligaciones, reducir costos financieros y optimizar el uso de sus recursos, lo que se traduce en mejores retornos sobre el patrimonio.

Desde el análisis descriptivo, la Tabla 4 muestra que el 45.0% de las empresas presenta un nivel moderado de flujo de efectivo, mientras que un 36.7% evidencia un nivel bajo, y solo el 18.3% alcanza un nivel alto. Esta distribución revela que más de un tercio de las empresas enfrenta debilidades estructurales en la gestión de su liquidez, lo cual impacta negativamente en su capacidad para generar rentabilidad financiera sostenible.

Estos resultados guardan coherencia con los antecedentes internacionales de Castillo y Godoy (2023), quienes concluyeron que la ausencia de herramientas efectivas de control del flujo de efectivo limita la rentabilidad de las empresas comerciales. De igual forma, concuerdan con Carhuamaca y Castro (2024), quienes evidenciaron una fuerte relación entre la adecuada gestión del flujo de efectivo y el desempeño financiero empresarial. En el ámbito nacional, los hallazgos también se alinean con Abanto y Aguirre (2023), quienes demostraron que una gestión

financiera eficiente mejora significativamente la rentabilidad en empresas del sector transporte.

Objetivo específico 1: Analizar en qué medida la planificación y proyección del flujo influye en la rentabilidad financiera de las empresas de transportes de Barranca, 2025.

De acuerdo con los resultados presentados en la Tabla 10, se obtuvo un coeficiente de correlación de Spearman de 0.524, con un nivel de significancia de 0.000, lo que indica una relación positiva moderada y significativa entre la planificación y proyección del flujo de efectivo y la rentabilidad financiera. Este resultado sugiere que las empresas que elaboran presupuestos de caja, realizan proyecciones realistas y utilizan escenarios financieros presentan mejores niveles de rentabilidad.

Desde la estadística descriptiva, la Tabla 1 revela que el 45.8% de las empresas posee un nivel moderado de planificación del flujo, mientras que el 35.0% presenta un nivel bajo, lo cual evidencia que una proporción importante de empresas no realiza una planificación financiera adecuada. Esta deficiencia limita la capacidad de anticipar brechas de liquidez, generando decisiones reactivas que afectan la rentabilidad.

Estos resultados coinciden con Rodríguez y Aguayo (2021), quienes señalaron que la planificación del flujo de efectivo es fundamental para alcanzar metas financieras sostenibles en empresas de transporte. Asimismo, se alinean con Aedo (2023), quien enfatizó que la integración del estado de flujo de efectivo con otros estados financieros mejora la toma de decisiones estratégicas y la rentabilidad empresarial.

Objetivo específico 2: Determinar en qué medida la gestión operativa de cobros y pagos influye en la rentabilidad financiera de las empresas de transportes de Barranca, 2025.

Los resultados de la Tabla 11 muestran un coeficiente de correlación de Spearman de 0.487, con una significancia estadística de 0.000, evidenciando una relación positiva moderada y significativa entre la gestión operativa de cobros y pagos y la rentabilidad financiera. Esto indica que una cobranza oportuna y una adecuada programación de pagos contribuyen directamente a mejorar la rentabilidad de las empresas de transporte.

En el análisis descriptivo, la Tabla 2 muestra que el 51.7% de las empresas presenta un nivel moderado de gestión de cobros y pagos, mientras que el 31.7% se ubica en un nivel bajo. Estos resultados reflejan que muchas empresas aún enfrentan dificultades en la efectividad de cobranza y en la optimización de plazos de pago, lo que prolonga el ciclo de efectivo y afecta negativamente su rentabilidad.

Estos hallazgos son consistentes con Villafuerte (2022), quien evidenció que la lentitud en la recuperación de cuentas por cobrar afecta directamente el flujo de efectivo y la rentabilidad de las empresas de transporte. Asimismo, concuerdan con Flores et al. (2021), quienes concluyeron que una deficiente gestión operativa incrementa los costos y reduce los márgenes de rentabilidad.

Objetivo específico 3: Analizar en qué medida el control, monitoreo y financiamiento de caja influye en la rentabilidad financiera de las empresas de transportes de Barranca, 2025.

Según la Tabla 12, se obtuvo un coeficiente de correlación de Spearman de 0.568, con una significancia estadística de 0.000, lo que demuestra una relación positiva moderada y significativa entre el control, monitoreo y financiamiento de caja y la rentabilidad financiera. Esto evidencia que las empresas que realizan conciliaciones bancarias oportunas, mantienen colchones de liquidez y gestionan estratégicamente líneas de crédito logran mejores resultados financieros.

Desde la estadística descriptiva, la Tabla 3 indica que el 40.0% de las empresas presenta un nivel bajo de control de caja, y solo el 16.7% alcanza un nivel alto, lo cual refleja debilidades significativas en la gestión del efectivo disponible. Esta situación incrementa la dependencia de financiamiento no planificado y eleva los costos financieros, afectando la rentabilidad.

Estos resultados se alinean con Cruz (2021), quien concluyó que el uso estratégico del financiamiento mejora la rentabilidad en empresas de transporte, y con Lobatón y Tena (2023), quienes evidenciaron que una gestión adecuada del apalancamiento financiero tiene un impacto positivo moderado en la rentabilidad empresarial.

Capítulo VI Conclusiones y recomendaciones

6.1. Conclusiones

Se determinó que existe una relación positiva moderada entre el flujo de efectivo y la rentabilidad financiera de las empresas de transporte de la provincia de Barranca, con un valor de Rho = 0.612. Este resultado permite entender que, cuando una empresa administra mejor sus entradas y salidas de dinero, también tiende a mostrar mejores niveles de rentabilidad. No quiere decir, claro, que solo por manejar bien el efectivo la rentabilidad esté asegurada al cien por ciento. Pero sí deja ver algo importante: el flujo de efectivo funciona como una base financiera que ayuda a sostener las operaciones, cubrir compromisos y generar utilidades con mayor estabilidad.

Asimismo, se evidenció que las fallas en la planificación financiera, el control del efectivo y la gestión operativa aumentan el riesgo de problemas de liquidez, costos financieros más altos y menor rendimiento sobre el patrimonio. En este sentido, la gestión del flujo de efectivo no debería verse como una tarea aislada del área contable o administrativa. La verdad es que va más allá. Debe asumirse como un eje de trabajo que conecte lo administrativo con lo operativo, porque en muchos casos las decisiones de ruta, mantenimiento, cobranza o pago terminan afectando directamente la caja de la empresa. Por eso, una visión fragmentada limita el efecto positivo que podría tener el flujo de efectivo sobre la rentabilidad y la sostenibilidad empresarial.

También se concluyó que la planificación y proyección del flujo de efectivo mantiene una relación positiva moderada con la rentabilidad financiera de las empresas de transporte de Barranca, con un Rho = 0.524. Esto significa que aquellas empresas que elaboran presupuestos de caja, proyectan sus ingresos y egresos, y trabajan con escenarios alternativos suelen tener mejores condiciones para alcanzar rentabilidad. Es por eso que la planificación financiera no debe tomarse como un trámite más, sino como una herramienta que ayuda a anticipar problemas antes de que se vuelvan urgentes.

No obstante, los resultados muestran que todavía existe un grupo importante de empresas con debilidades en estos procesos. Y es que, cuando no se elaboran proyecciones confiables, la empresa queda expuesta a decisiones reactivas: buscar financiamiento a último momento, retrasar pagos, usar recursos sin orden o asumir gastos sin medir bien su impacto. Entonces, fortalecer la cultura de planificación financiera resulta necesario para reducir la incertidumbre y mejorar la asignación de recursos. En ese orden de ideas,

la planificación del flujo de efectivo debe integrarse a la gestión diaria de la empresa, no quedarse solo como un documento que se prepara de vez en cuando.

Por otro lado, se determinó que la gestión operativa de cobros y pagos presenta una relación positiva moderada con la rentabilidad financiera, alcanzando un Rho = 0.487. Este resultado indica que una cobranza más oportuna y una programación ordenada de pagos se relacionan con mejores resultados financieros. Parece algo sencillo, pero en la práctica no siempre se cumple. En muchas empresas de transporte, el problema no está únicamente en generar ingresos, sino en cobrar a tiempo y pagar de manera estratégica, sin desordenar la caja.

Asimismo, los niveles moderados y bajos encontrados en esta dimensión muestran que varias empresas aún tienen dificultades para optimizar su ciclo de efectivo operativo. La falta de políticas claras de crédito, el incumplimiento de los plazos de cobro y la mala priorización de pagos generan desfases de caja que, al final, obligan a recurrir a préstamos o líneas de crédito de corto plazo. Por ende, aumentan los costos financieros y se reduce la rentabilidad. Es por ello que la gestión de cobros y pagos no debe recaer únicamente en el área administrativa; también debe involucrar al área comercial y operativa, porque todos estos procesos se conectan. De esta manera, se puede acortar el ciclo de efectivo, mejorar la liquidez y fortalecer el desempeño financiero.

Finalmente, se concluyó que el control, monitoreo y financiamiento de caja también mantiene una relación positiva moderada con la rentabilidad financiera, con un Rho = 0.568. Este resultado evidencia que las empresas que realizan conciliaciones bancarias oportunas, mantienen un colchón de liquidez adecuado y utilizan de manera estratégica las líneas de crédito suelen alcanzar mejores niveles de rentabilidad. Cabe resaltar, sin embargo, que una proporción importante de empresas presenta niveles bajos en esta dimensión, lo cual refleja una gestión de caja todavía poco estructurada y, en varios casos, demasiado reactiva.

6.2. Recomendaciones

Se recomienda que las empresas de transporte de la provincia de Barranca fortalezcan la gestión del flujo de efectivo, pero no como una tarea aislada o solo contable, sino como un eje estratégico dentro de la administración financiera. En este sentido, la gerencia debería implementar políticas claras para controlar de manera constante las entradas y salidas de dinero, porque de ese control depende, en buena parte, la liquidez diaria y, por ende, la rentabilidad financiera. No se trata únicamente de saber cuánto dinero entra o sale, sino de entender si ese movimiento permite sostener las operaciones sin generar presiones innecesarias.

Asimismo, es importante capacitar de forma continua al personal administrativo y también al operativo en temas básicos de gestión financiera. A veces se piensa que estos temas solo corresponden al área de administración, pero la verdad es que muchas decisiones operativas también afectan la caja: rutas mal planificadas, pagos no coordinados, gastos de mantenimiento no previstos, entre otros. Por eso, formar una cultura organizacional orientada al uso eficiente de los recursos económicos ayudaría a que la empresa funcione con mayor orden y previsión.

Además, se recomienda que las empresas adopten herramientas de análisis financiero que permitan revisar periódicamente la relación entre el flujo de efectivo y la rentabilidad. Esta evaluación no debería hacerse solo cuando aparece un problema de liquidez, sino de manera continua. En muchos casos, una gestión fragmentada del efectivo reduce su impacto positivo; es por ello que el flujo de caja debe gestionarse de forma transversal, involucrando a las áreas administrativas, comerciales y operativas. De esta manera, se puede fortalecer la estabilidad financiera, la sostenibilidad y la competitividad dentro del sector transporte.

Por otro lado, se sugiere que las empresas de transporte de Barranca implementen y mejoren la planificación y proyección del flujo de efectivo mediante presupuestos de caja actualizados. Estos presupuestos deben elaborarse de forma periódica y no quedarse como documentos formales que se preparan una vez y luego se olvidan. Asimismo, resulta conveniente trabajar con escenarios financieros, como el optimista, el base y el pesimista, ya que estos permiten anticipar posibles brechas de liquidez y tomar medidas antes de que el problema se vuelva más difícil de manejar.

En ese orden de ideas, la planificación del flujo de efectivo debe incorporarse dentro del proceso de toma de decisiones estratégicas. No debería usarse solo como un instrumento ocasional de control. Entonces, la gerencia necesita comparar de manera constante lo

proyectado con lo realmente ejecutado, identificando desviaciones y corrigiéndolas a tiempo. Cabe resaltar que esta práctica permite asignar mejor los recursos, reducir la incertidumbre financiera y mejorar de manera progresiva los resultados económicos de la empresa.

También se recomienda fortalecer la gestión operativa de cobros y pagos. Para ello, las empresas deberían establecer políticas de crédito bien definidas, donde se indiquen los plazos, requisitos, responsables y condiciones de pago. Parece algo básico, pero no siempre está claro en la práctica. Y es que, cuando no existen reglas precisas, las cuentas por cobrar pueden acumularse y terminar afectando directamente la liquidez de la empresa.

Asimismo, es necesario implementar mecanismos de seguimiento permanente de las cuentas por cobrar, con el objetivo de asegurar que los clientes cumplan sus pagos dentro de los plazos acordados. Por eso, no basta con emitir comprobantes o registrar ventas; también se debe controlar cuándo se recuperará ese dinero. De esta manera, se evita que los recursos financieros queden inmovilizados durante demasiado tiempo y se mejora la disponibilidad de efectivo para cubrir gastos operativos.

Del mismo modo, se sugiere mejorar la programación de pagos mediante la priorización de obligaciones críticas, como combustible, mantenimiento, remuneraciones, seguros y compromisos financieros. Además, cuando resulte conveniente, la empresa puede aprovechar descuentos por pronto pago, siempre que ello no afecte su liquidez inmediata. Por ende, una gestión eficiente del ciclo de efectivo operativo permitiría reducir la dependencia del financiamiento externo, disminuir costos financieros y contribuir al incremento de la rentabilidad.

Finalmente, se recomienda que las empresas de transporte de Barranca refuercen el control, monitoreo y financiamiento de caja. Para ello, es necesario realizar conciliaciones bancarias de manera oportuna y periódica, ya que esta práctica ayuda a verificar si la información contable coincide con los movimientos reales del banco. Aunque puede parecer una actividad rutinaria, la verdad es que permite prevenir errores, detectar diferencias y evitar irregularidades que podrían afectar la confiabilidad de la información financiera.

Asimismo, se sugiere establecer un nivel mínimo de efectivo disponible que funcione como colchón de liquidez ante imprevistos operativos. En muchos casos, las empresas enfrentan gastos repentinos por fallas mecánicas, mantenimiento urgente o retrasos en los cobros; por eso, contar con una reserva mínima puede marcar una diferencia importante.

Es por ello que la caja no debe administrarse solo pensando en el día a día, sino también considerando posibles contingencias.

Adicionalmente, las líneas de crédito de corto plazo deben gestionarse con criterio estratégico. Es decir, deberían utilizarse únicamente para cubrir brechas temporales de caja y no como una solución permanente frente a problemas estructurales de administración financiera. Entonces, si una empresa recurre constantemente al crédito para cubrir gastos básicos, algo en su flujo de efectivo necesita revisarse con mayor cuidado. De esta manera, una adecuada administración del financiamiento permitirá reducir el costo de la deuda, optimizar el uso del efectivo y fortalecer la rentabilidad y sostenibilidad financiera de las empresas del sector transporte.

CAPITULO VII REFERENCIAS

Abanto , R., & Aguirre, M. (2023). *Gestión financiera y su incidencia en la rentabilidad de la empresa de transportes Logística Lima Sur SAC.* Universidad de Ciencias y Humanidades , Los Olivos-Perú. Obtenido de https://repositorio.uch.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12872/833/Abanto_R_Aguirre_MA_tesis_contabilidad_finanzas_2023.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Aedo, D. (2023). *Importancia del estado de flujos de efectivo en la toma de decisiones de la empresa.* Universidad de Concepción Campus los Angeles , Chile. Obtenido de https://repositorio.udec.cl/server/api/core/bitstreams/f5c88b34-12b1-47d2-a46c-875ae0fbcc67/content

Aguiar , I. (2012). *Finanzas Corporativas en la Práctica.* Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/Finanzas_Corporativas_en_la_Pr%C3%A1ctica/kLbHgcDyv0IC?hl=en&gbpv=0

Aguilar , I. (2022). *Finanzas Corporativas En La Práctica.* Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/Finanzas_Corporativas_En_La_Pr%C3%A1ctica/YL9TEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0

Archel, P., & Carrasco, F. (2022). *Estados contables.* Ediciones Pirámide. Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/Estados_contables/gVJtEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0

Arias , M., & Serna, A. (2019). *Finanzas para la formación del contador público.* Editorial Pontificia Universidad Javeriana. Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/Finanzas_para_la_formaci%C3%B3n_del_contador/s2kJEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0

Arjona, A. (2013). *La contabilidad triangular o de partida triple.* Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/La_contabilidad_triangular_o_de_partida/Qis5DwAAQBAJ?hl=en&gbpv=0

Carhuamaca, C., & Castro , S. (2024). *Flujo de efectivo y el control interno en la empresa corporación Kebir S.A.C. distrito de La Victoria, 2019.* Para optar el titulo profesional de Contador Público , Universidad Peruana los Andes , Huancayo-Perú. Obtenido de

https://repositorio.upla.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12848/9668/T037_73227381-76976497_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Casanovas, M. (2015). *La financiación de la empresa.* Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/La_financiaci%C3%B3n_de_la_empresa/GiiOYuwAXqEC?hl=en&gbpv=0

Castillo , Y., & Godoy, J. (2023). Factores que inciden en el control y los procesos de flujo de efectivo de empresas comerciales en Panamá. *Revista Faeco Sapiens*. Obtenido de https://revistas.up.ac.pa/index.php/faeco_sapiens/article/view/4011/3390

Celaya, R. (2022). *Autocalifícate empresarialmente.* Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/Autocalif%C3%ADcate_empresarialmente/yUq3BAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0

Comisión Económica Para América Latina. (2021). *Una agenda innovadora de financiamiento para el desarrollo para la recuperación de América Latina y el Caribe.* Obtenido de https://repositorio.cepal.org/handle/11362/47489

Coord, M. (2018). *Ejercicios resueltos de finanzas.* Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/Ejercicios_resueltos_de_finanzas/T4AeEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0

Cruz, A. (2021). *El financiamiento y su influencia en la rentabilidad de la empresa interprovincial de transporte de pasajeros el Dorado S.A.C; Tumbes 2020.* Tesis para optar el título profesional de contador público , Universidad Nacional de Tumbes , Tumbes-Perú. Obtenido de https://repositorio.untumbes.edu.pe/server/api/core/bitstreams/498bbac7-7048-411c-afc6-52bedbe2a0bf/content

Delgado, P. (2021). *Financiación empresarial.* Ediciones Pirámide. Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/Financiaci%C3%B3n_empresarial/BFJtEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0

Encalada, V. (2021). Perfeccionamiento de la gestión económico-financiera en el sector hotelero: Propuesta desde la norma financiera internacional. *Revista Producción Limpia*. doi:https://doi.org/10.22507/pml.v16n2a6

Eslava, J. (2010). *Las claves del análisis económico-financiero de la empresa.* Editorial EISC. Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/Las_claves_del_an%C3%A1lisis_econ%C3%B3mico_fina/04l0fgwMCDoC?hl=en&gbpv=0

Estupiñan, R. (2023). *Estado de flujos de efectivo. Otros flujos de fondos - 4ta edición.* Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/Estado_de_flujos_de_efectivo_Otros_flujo/YOrGEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0

Flores , Q., Ludwing, R., Blanco, P., & Joseph, O. (2021). *Determinación de costos operativos y su incidencia en la rentabilidad económica y financiera de las empresas de transportes urbano de pasajeros de la ciudad de Puno – Perú.* Obtenido de https://www.redalyc.org/journal/257/25769354004/25769354004.pdf

Gonzales, J. (2022). *Diagnóstico económico y financiero de la empresa.* Ediciones Pirámide. Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/Diagn%C3%B3stico_econ%C3%B3mico_y_financiero_de/4X6yEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0

Guillen, I. (2012). *Finanzas empresariales.* Ediciones Paraninfo, SA. Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/Finanzas_Empresariales/j2dqh09YyMoC?hl=en&gbpv=0

Huacchillo , A., Ramos , V., & Pulache , L. (2021). La gestión financiera y su incidencia en la toma de decisiones financieras. *scielo*. Obtenido de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202020000200356

Label, W., & León, J. (2021). *Contabilidad para no contadores. Una forma rápida y sencilla de entender la contabilidad.* Ediciones Ecoe. Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/Contabilidad_para_no_contadores_Una_form/bnwnEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0

Lavaque, L. (2025). *La logica de la rentabilidad.* Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/LA_LOGICA_DE_LA_RENTABILIDAD/WseKEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0

Lobaton , C., & Tena , L. (2023). *Leasing Financiero y rentabilidad de las empresas del Sector de transportye de Carga, distrito de ATE -2022.* tesis para optar el titulo profesonal de contador público, Universidad Privada del Norte , Lima-Perú. Obtenido de https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/36285/Lobaton%20Inoquio%20Christian%20Jose%20-%20Tena%20Barrera%20Lisley%20Yaris.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Macias, M. (2023). *Guía de origen financiero.* Universidad de La Sabana. Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/Gu%C3%ADa_de_gerente_financiero/vbeoEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0

Morales , A., & Castro, J. (2014). *Crédito y cobranza.* Grupo Editorial Patria. Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/Cr%C3%A9dito_y_Cobranza/gtXhBAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. (02 de septiembre de 2021). *Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico* . Obtenido de Resultados de la Encuesta de la OCDE a Empresas sobre la Conducta: https://bitly.ws/VDD8

Ortiz, H., & Ortiz , D. (2018). *Flujo de caja y proyecciones financieras con análisis de riesgo.* Universidad Externado. Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/Flujo_de_caja_y_proyecciones_financieras/UFywDwAAQBAJ?hl=en&gbpv=0

Pampa, E. (2023). *Caracterización del financiamiento y rentabilidad de la "Pequeña empresa de transporte Arenas Tours SRL Juliaca 2023.* Tesis para optar el titulo profesional de contador público , Universidad Católica los Ángeles Chimbote, Cañete-Perú. Obtenido de https://repositorio.uladech.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13032/34216/FINANCIAMIENTO_MICRO_Y_PEQUENAS_EMPRESAS_PAMPA_APAZA_EDITH_SENAYDA.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Papis, C. (2024). *Dirección financiera: inversión y financiación.* Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/Direcci%C3%B3n_financiera_inversi%C3%B3n_y_finan/PZVdEQAAQBAJ?hl=en&gbpv=0

Pérez , S. (2024). *Análisis de estrategias financieras aplicadas para maximizar la rentabilidad de una empresa de transportes del norte del Pais 2019-2022.* Tesis para optar el grado de maestra en finanzas corporativas , Universidad Privada del Norte , Perú. Obtenido de https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/41069/P%c3%a9rez%20Solar%20Sindey%20del%20Socorro.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Posea, K. (20 de Mayo de 2025). *Alcanzar la estabilidad financiera y las dificultades financieras de ser propietario y dirigir una pequeña empresa de transporte*. Obtenido de https://otrsolutions.com/es/Alcanzar-la-estabilidad-financiera-Las-dificultades-financieras-de-poseer-y-dirigir-una-peque%C3%B1a-empresa-de-transporte/

Rico, C. (2018). *Contabilidad gubernamental y su información financiera.* Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/Contabilidad_gubernamental_y_su_informac/EOt_DwAAQBAJ?hl=en&gbpv=0

Rico, C. (2019). *Cierre contable y presupuestal de la contabilidad gubernamental.* IMCP. Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/Cierre_contable_y_presupuestal_de_la_con/LEC4DwAAQBAJ?hl=en&gbpv=0

Rodriguez , F. (2018). *Formulación y evaluación de proyectos de inversión.* Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/Formulaci%C3%B3n_y_evaluaci%C3%B3n_de_proyectos/Qs9XDwAAQBAJ?hl=en&gbpv=0

Rodriguez , M., & Aguayo , J. (2021). Análisis comparativo de rentabilidad de la Cooperativa Interprovincial de transporte de pasajeros Carlos Alberto Aray Ecuador 2018-2020. *Polo del conocimiento Revista cientifico-profesional*. Obtenido de https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/9263515.pdf

Sanchez, F. (2022). *Finanzas para no financiero estados e indicadores económicos financieros.* Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/FINANZAS_PARA_NO_FINANCIEROS_ESTADOS_E_I/5BdmEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0

Serrano, G. (2020). *Proyectos de inversión.* Educación Patria. Obtenido de https://www.google.com.pe/books/edition/Proyectos_de_inversion/zJctEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=0

Villafuerte, N. (2022). *Indicadores financieros y su incidencia en la rentabilidad de la asociación de transporte de Carga pesada Unitransisa Cantón Isidro Ayora.* Ecuador. Obtenido de https://repositorio.unesum.edu.ec/bitstream/53000/4560/1/VILLAFUERTE%20PE%c3%91AFIEL%20NEISER%20ALEXANDER.pdf

Anexos

UNIVERSIDAD

JOSE FAUSTINO SANCHEZ CARRIÓN

FLUJO DE EFECTIVO Y LA RENTABILIDAD FINANCIERA DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE LA PROVINCIA BARRANCA 2025.

A continuación, te presentamos una serie de proposiciones, te solicitamos que, frente a ellas, exprese su opinión personal, considerando que no existen respuestas correctas ni incorrectas; marcando con un aspa (X) en la hoja de respuestas aquella que mejor exprese su punto de vista, de acuerdo a la siguiente tabla.

PUNTAJE				
Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
5	4	3	2	1

N°	ITEMS	PUNTAJE				
	Planificación y proyección del flujo	**5**	**4**	**3**	**2**	**1**
1	¿La empresa elabora y actualiza regularmente un presupuesto de caja para gestionar el flujo de efectivo?					
2	¿El presupuesto de caja que se elabora es utilizado para tomar decisiones financieras dentro de la empresa?					
3	¿Las proyecciones de flujo de efectivo que realiza la empresa coinciden generalmente con los resultados reales obtenidos?					
4	¿Consideras que las proyecciones financieras realizadas por la empresa son precisas y reflejan bien las realidades del negocio?					
5	¿La empresa utiliza escenarios optimistas, pesimistas y base para anticipar las variaciones en el flujo de efectivo?					
6	¿La planificación financiera incluye escenarios alternativos para asegurar el flujo de caja en diferentes situaciones económicas?					
	Gestión operativa de cobros y pagos					
7	¿La empresa cobra sus facturas dentro del plazo establecido en la mayoría de los casos?					
8	¿Existen mecanismos eficaces que aseguren el cumplimiento de los plazos de cobro en la empresa?					
9	¿La empresa tiene una política clara que define los plazos de crédito y las condiciones que deben cumplir los clientes?					
10	¿Los clientes conocen y comprenden las condiciones de crédito establecidas por la empresa?					
11	¿La empresa tiene un sistema de programación que permite priorizar los pagos a proveedores de acuerdo a su urgencia?					

12	¿La empresa ofrece descuentos o beneficios a proveedores que realizan pagos antes del vencimiento?					
	Control, monitoreo y financiamiento de caja					
13	¿La empresa realiza conciliaciones bancarias de forma regular y puntual?					
14	¿Consideras que las conciliaciones bancarias realizadas por la empresa son oportunas para evitar errores financieros?					
15	¿La empresa tiene un colchón de liquidez que permite cubrir los gastos durante varios días sin afectar las operaciones?					
16	¿El flujo de efectivo disponible en la empresa es suficiente para mantener operaciones por más de 15 días sin inconvenientes?					
17	¿La empresa utiliza líneas de crédito para cubrir los vacíos de liquidez cuando el flujo de efectivo no es suficiente?					
18	¿El uso de líneas de crédito es frecuente para enfrentar posibles falta de liquidez en la empresa?					

N°	**ITEMS**	**PUNTAJE**				
	Margen de rentabilidad	**5**	**4**	**3**	**2**	**1**
1	¿La rentabilidad de los servicios o rutas de la empresa es suficiente para cubrir los costos fijos y generar utilidad?					
2	¿Consideras que el margen neto de las rutas que ofrece la empresa es adecuado para alcanzar los objetivos financieros anuales?					
3	¿La empresa cumple con sus metas de utilidad neta al final de cada ejercicio fiscal?					
4	¿Las metas de utilidad neta fijadas por la empresa son realistas y alcanzables según las condiciones del mercado?					
5	¿La utilidad generada por cada unidad o flota ha tenido una tendencia positiva en los últimos años?					
6	¿La rentabilidad de las unidades o flotas ha mostrado una tendencia estable o creciente en los últimos periodos?					
	Eficiencia en uso de activos					
7	¿La utilización de la flota en términos de ocupación por unidad es adecuada para mantener un flujo de efectivo constante?					
8	¿La empresa maximiza la utilización de su flota para generar el mayor ingreso posible por cada kilómetro recorrido?					
9	¿La empresa logra generar ingresos adecuados por cada sol invertido en activos (flota y demás)?					
10	¿Consideras que la rotación de activos es eficiente y genera suficientes ingresos para justificar la inversión?					
11	¿La empresa tiene bien controlados los costos por kilómetro recorrido, asegurando que sean competitivos y eficientes?					

12	¿Los costos de operación por kilómetro son evaluados de manera constante para asegurar que no se desvíen del presupuesto?					
	Apalancamiento y costo financiero					
13	¿El costo de la deuda que la empresa mantiene con los bancos es competitivo en comparación con las tasas del mercado?					
14	¿Consideras que la empresa obtiene tasas de interés favorables en los financiamientos solicitados?					
15	¿El uso del apalancamiento financiero tiene un impacto positivo en la rentabilidad sobre el patrimonio (ROE) de la empresa?					
16	¿La utilización de deuda ha permitido a la empresa aumentar sus utilidades sin comprometer excesivamente el patrimonio?					
17	¿La empresa mantiene un nivel de endeudamiento que es sostenible en el tiempo, basado en su capacidad de pago?					
18	¿Consideras que el nivel de deuda de la empresa está en una proporción adecuada con respecto a sus ingresos y utilidad neta?					