



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN

La eficiencia empresarial y la situación económica y financiera de la
empresa Transportes Titán del Norte S.A.C. Trujillo 2016

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADA EN ADMINISTRACIÓN

AUTORA:

Verde García Vanessa Marisela

ASESORA METODÓLOGA:

Dra. Espinoza Rodríguez Olenka

ASESOR ESPECIALISTA:

Dr. Guevara Ramírez José

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

Finanzas y Derecho Corporativo

TRUJILLO – PERÚ

2017

Página del jurado



Dra. Espinoza Rodriguez Olenka
Presidente



Dr. Guevara Ramirez José
Secretario



Mg. Bazán Silva Víctor
Vocal

Dedicatoria

A Dios todopoderoso, por ser mi luz y guía, por brindarme bienestar y capacidad para culminar satisfactoriamente mi carrera, la cual representa una de las metas más importantes.

A mis padres, por su inmenso apoyo incondicional, y por la confianza depositada en mí a lo largo de este trayecto.

Agradecimiento

A Dios, por ser mi guía, por bendecirme y acompañarme en los buenos y malos momentos.

Asimismo expresar mi profundo agradecimiento a mis padres por su ilimitado apoyo, por la confianza depositada, por sus ánimos y consejos, gracias a ellos, hoy puedo ver mi meta alcanzada.

A mis asesores, por su orientación y tiempo contribuidos, para llevar a cabo el desarrollo de la presente investigación.

Declaratoria de Autenticidad

Yo, Vanessa Marisela Verde García, identificado con DNI N° 71658833, a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo, Facultad de Ciencias Empresariales, Escuela Académico Profesional de Administración, declaro bajo juramento que toda la documentación que acompaño es veraz y auténtica.

Así mismo, declaro bajo juramento que toda la información que se presenta en la tesis es veraz y auténtica igualmente se muestra que los autores tomados para esta investigación han sido citados y referenciados correctamente en la tesis.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas de la Universidad César Vallejo.

Trujillo, Diciembre 2017



Vanessa Verde García

DNI 71658833

Presentación

Señores Miembros del Jurado:

Presento ante ustedes la tesis titulada La Eficiencia Empresarial y la Situación Económica Y Financiera de la Empresa Transportes Titan del Norte S.A.C Trujillo 2016, en cumplimiento del reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Cesar Vallejo para obtener el Título Profesional de Licenciada en Administración.

Someto a vuestra disposición y consideración la evaluación de la presente investigación, esperando cumplir con los requerimientos de investigación.

Atentamente

La Autora

Índice

Página del jurado	ii
Dedicatoria	iii
Agradecimiento	iv
Declaratoria de Autenticidad	v
Presentación	vi
Resumen	ix
Abstract	x
I. Introducción	2
1.1. Realidad Problemática	2
1.2. Trabajos Previos	4
1.3. Teorías relacionadas al tema.....	7
1.4. Formulación del problema	16
1.5. Justificación del estudio	17
1.6. Hipótesis.....	18
1.7. Objetivos.....	18
II. Método	20
2.1. Diseño de investigación	20
2.2. Variables y Operacionalización	20
2.3. Población y muestra	23
2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	23
2.5. Método de análisis de datos.....	23
2.6. Aspectos éticos	23

III. Resultados	25
IV. Discusión	39
V. Conclusiones	46
VI. Recomendaciones	49
VII. Propuesta	51
VIII. Referencias	54

Resumen

El presente informe tiene como fin principal analizar la eficiencia empresarial y la situación económica y financiera en la empresa Transportes Titán del Norte S.A.C. Trujillo 2016, se trabajó con un diseño no experimental, ya que no se manipuló las variables de investigación, y de corte transversal, ya que se este estudio se realizó en un tiempo definido, como instrumento empleado para realizar la investigación se considero una guía de análisis documental. Finalizando la investigación se obtuvo con respecto a la eficiencia en las operaciones de la empresa medida a través de la productividad asignativa y económica se torna inadecuada, debido a un incremento en horas promedio empleadas por servicio, horas ociosas y coste en mantenimientos y abastecimiento de combustible, mientras que se encontró una disminución en aprovechamiento de mano de obra y rendimiento de combustible (km/gal). En tanto la situación económica y financiera se encuentra en una regular posición, sin embargo, proyecta una tendencia decreciente con respecto a los ratios financieros de liquidez y rentabilidad, se determina que la empresa presenta resultados no favorables en cuanto a liquidez absoluta en cada uno de los trimestres analizados, por otro lado mantiene un periodo de pago a proveedores muy corto esto equivalente a los treinta días, por lo que ha llevado un ligero incremento en el porcentaje de endeudamiento en el corto plazo.

Palabras Clave: Eficiencia Empresarial, Productividad, Situación Económica y Financiera

Abstract

The main purpose of this report is to analyze business efficiency and the economic and financial situation in the company Transportes Titán del Norte S.A.C. Trujillo 2016, we worked with a non-experimental design, since the research variables were not manipulated, and of a cross-sectional nature, since this study was carried out in a defined time, as an instrument used to carry out the research, it was considered a guide for documentary analysis Finalizing the investigation was obtained with respect to the efficiency in the operations of the company measured through the allocative and economic productivity becomes inadequate, due to an increase in average hours used by service, idle hours and cost in maintenance and fuel supply , while a decrease in labor use and fuel efficiency (km/gal) was found. While the economic and financial situation is in a regular position, however, projecting a decreasing trend with respect to financial ratios of liquidity and profitability, it is determined that the company presents unfavorable results in terms of absolute liquidity in each of the quarters analyzed, on the other hand, maintains a very short period of payment to suppliers, equivalent to the thirty days, which has led to a slight increase in the percentage of indebtedness in the short term.

Keywords: Business Efficiency, Productivity, Economic and Financial Situation

I. INTRODUCCIÓN

I. Introducción

1.1. Realidad Problemática

En nuestro país, las empresas de transporte se encuentran en ambientes cada vez más competitivos, que les exigen mejorar la productividad, operatividad y rentabilidad en la ejecución de sus operaciones, todo con la finalidad de alcanzar una posición en su entorno

Según el artículo Logística del Transporte (2016) la eficiencia en el transporte de carga por carretera se encuentra dado por la relación entre la demanda potencias en los periodos de tiempo establecidos y la capacidad del medio utilizado en toneladas y el número de viajes. Respecto a la determinación de los costes, de quien ofrece los servicios, debe integrar los recorridos en que va cargado y los recorridos en que va vacío; el tipo de mercancía o los tipos de destinos.

En la presente investigación, se estudia la problemática de una empresa dedicada a brindar el servicio de transporte de carga terrestre, el cual tiene una demanda proveniente del intercambio comercial, puesto que atiende el traslado de bienes ya sea desde su punto de producción o comercialización hasta el punto de compra o consumo. Por consiguiente, hacer una correcta gestión y seguimiento de los procesos comprendidos en el transporte es primordial y fundamental para poder brindar un buen servicio al cliente, a fin de que se cumpla con lo programado. En la determinación de los costes de distribución se requiere explorar el comportamiento de las variables de mercado, es decir, de la oferta y la demanda. El conocimiento de la demanda de la carga, según las necesidades requeridas por quien solicita el servicio y por la proyección de la oferta de los medios de transporte, permite evaluar la capacidad de los medios, dependiendo de las unidades de carga, la normatividad, la cantidad de carga por movilizar y las rutas establecidas.

El transporte de carga por carretera se halla diversificado, especializado y segmentado debido a la amplia gama de productos transportados, según el tipo de carga que puede ser : transporte de granel, materiales de construcción, materiales peligrosos, partes y accesorios de maquinaria pesada, contenedores , pallets entre otros. Asimismo puede citarse el transporte de larga distancia, de corta distancia y de distribución local.

Teniendo en cuenta el contexto sobre lo que abarca el Transporte de carga por carretera, el estudio está enfocado a determinar el aprovechamiento de los recursos involucrados en las operaciones de la empresa Transportes Titan del Norte S.A.C. Puesto que según los reportes de facturación mes a mes, estos han presentado una disminución, teniendo en cuenta que la programación de servicios siempre ha sido fija, pero que se ha visto afectada muchas veces por la su cancelación y/o postergación, por otro lado las obligaciones para con los proveedores se han visto incrementados, a pesar de que se ha mantenido una baja rotación de operatividad de las unidades. Frente a esto las preguntas que se plantean ¿Qué está pasando en las operaciones de la empresa? ¿Se estará haciendo un control eficiente de aprovechamiento de inputs?, ¿La empresa estará siendo rentable? ¿Cómo se encontrará la situación económica y financiera? Cabe mencionar que la empresa no cuenta con un seguimiento de análisis en cuestión de costos y gastos.

1.2. Trabajos Previos

Espinoza (2013) en su tesis:

Eficiencia del Transporte Multimodal, presentada a la Universidad Austral de Chile. A medida que el intercambio comercial aumenta, es necesario optimizar los recursos disponibles, por tanto, el alto coste de las operaciones en el transporte multimodal de mercancías viene dado por los desequilibrios de utilización de recursos. Estos costes pueden ser minimizados teniendo un claro ordenamiento logístico, se debe entonces elaborar un adecuado estudio entre las rutas, las distancias a cubrir, el impacto ambiental y energético.

Gómez y Correa (2011) en el artículo:

Análisis del Transporte y Distribución. Del caso de estudio realizado que toma de referencia la empresa, Tolima Colombia, se identificó y aprobó los beneficios de analizar el desempeño de los procesos de transporte y distribución a través de la medición cuantitativa de tiempos promedios de rutas (ruta 1 y 2, tienen en promedio un tiempo de recorrido de 163 y 347 minutos aproximadamente, cantidad de pedidos a los clientes entregados a tiempo (60% de eficacia) y medición cuantitativa de la capacidad utilizada de los recursos logísticos (30%). Además, se debe resaltar los beneficios del análisis de sistemas de transporte y distribución para la medición de distancias de rutas y ubicación geográfica, lo cual, contribuyó al modelamiento del transporte y la distribución de los productos.

Villalobos (2015) en el artículo:

Buenas Prácticas para la Eficiencia del Transporte de Carga por Carretera. El procedimiento empleado en este trabajo fue realizar un diagnóstico de 4 empresas participantes en el cual se consideró el estado actual. Los puntos abordados para realizar el diagnóstico fueron: las actitudes y la cultura de ahorro de la empresa; la supervisión y seguimiento de las operaciones; la cantidad de viajes y kilómetros recorridos; estilos de conducción; desempeño mecánico de los vehículos; entre otros. Los resultados obtenidos no fueron los mejores, el consultor explica que pudo deberse a, el poco compromiso de directivos y los conductores y al nulo incentivo económico que había sido propuesto para los conductores. Sin embargo son dos resultados los que se pueden rescatar, una de las empresas manifestó, la reducción del consumo de diesel de un camión en un circuito típico de 262 Km, el cual disminuyó de 120 litros a 97 litros, asimismo declaró haber sentido una disminución del monto quincenal cancelado en concepto de combustible, éste se redujo de \$1.500.000 a \$1.200.000.

López (2011), en su tesis:

Estructura y asignación del costo total, del servicio de transporte de carga por carretera en una ruta corta, en la empresa de transporte "La Misericordia S.A.C." del departamento de Lambayeque, presentada en la Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo, no experimental de corte transversal. El manejo eficiente de un sistema de costos asegura que los usuarios puedan saber que lo que se cobra como flete, cubre los costos de operación del transporte de sus mercancías. Además, permite a las empresas que operan flota propia o externa, fijar correctamente el precio de venta de sus servicios, asegurándose que los costos de la operación de transporte están cubiertos apropiadamente y permiten un margen de utilidad razonable y brindar propuestas de mejoras a su cotización.

Galoso (2014), en su tesis:

Aplicación del análisis financiero en la empresa de servicio de transporte de carga Guzmán S.A. y su incidencia en la toma de decisiones, presentada en la Universidad Nacional del Trujillo, no experimental de corte transversal. El análisis financiero es muy necesario para la toma de decisiones; puesto que su omisión brindará a la gerencia una visión distorsionada de la estructura financiera de la empresa, desatando problemas de solvencia y riesgo de liquidez ante una baja producción de los bienes que usualmente transporta.

Asmat (2015), en su tesis:

Aplicación del análisis financiero en la estructura financiera para la toma de decisiones del Grupo Transpesa, presentada en la Universidad Nacional del Trujillo, no experimental de corte transversal. La utilidad neta en el año 2013 tiene un valor de 0.78 y para el año 2014 un valor de 1.62. La evolución es favorable debido al incremento de las ventas y productividad. Por lo general el índice debe ser mayor que 1.00, cuanto mayor sean sus resultados menor será el riesgo de la empresa y mayor será su solidez de pago en corto plazo.

1.3. Teorías relacionadas al tema

1.3.1. Eficiencia Empresarial

Se alcanza, si se dispone de un ordenamiento económico que facilite a la empresa adquirir unos costes de transacción (esto es en los que se incurre para la asignación de los inputs en las operaciones) más eficientes (más bajos) debido al desarrollo de una mayor creatividad en el diseño de los procesos internos de la empresa. Por consiguiente, se dispone de sistemas empresariales eficientes cuando se dan las condiciones en el ordenamiento económico en forma de leyes de competencia adecuadas. En efecto, sólo cuando se dispone de costos de transacción eficientes se dispondrá de empresas eficientes, dichos costes constituyen un concepto de gran valor para analizar la eficiencia de una empresa. (García, 1994, p.66-67)

Cuando una empresa lleva a cabo una producción determinada con la mínima cantidad de recursos en lo que le sea posible, se considera eficiente. Visiblemente, este concepto económico de eficiencia está directamente relacionado con el nivel de producción. Existen dos conceptos que enfatizan la idea general de eficiencia. Por una parte se habla de eficiencia técnica o productiva, cuando una empresa elige las cantidades mínimas de factores para llevar a cabo la producción, es decir, no se produce derroche de recursos en ninguno de los inputs. Un segundo concepto es la eficiencia económica, y que cuestiona si una empresa está minimizando los costes para efectuar la producción. No obstante la idea de eficiencia está relacionada con el concepto de productividad, resulta preferente estudiar la eficiencia de una empresa antes que utilizar medidas de productividad que sólo brinda información parcial. Sin embargo, la utilización de la productividad es útil para medir la eficiencia de una empresa. La productividad de un factor es indicativa de modificación en la eficiencia de una empresa si se cambia la cantidad de input y se mantiene la misma producción, o de mantenerse fija la cantidad de input y cambia la producción. Por lo que

se concluye que, para llevar a cabo la producción de un mismo servicio de transporte, será preferible la empresa que incurre en menores costes ya que puede conseguirse el servicio con un empleo más adecuado de los inputs, y eso puede traducirse en menores precios para los usuarios finales. En las actividades de transporte es frecuente observar indicadores que miden la productividad media (o producto medio) de los factores variables, es decir, el número de unidades de output producidas por cada unidad de input utilizado (por ejemplo, el número de viajes por conductor). Por lo tanto, si aumenta la productividad sería útil para afirmar que una empresa aumenta su eficiencia. (Ginés de Rus, et al., 2003, p.54-55)

La manera de conceptualizar eficiencia en la asignación de recursos tiende a ser diferente según los objetivos que se persigan, por tanto ello implica además la manera en como es medida, esto depende de las diferentes técnicas que se encuentran a disposición del economista.

Si se emplea la eficiencia enfocada al objetivo de la utilización de factores de producción, se habla de una eficiencia técnica, la cual se ve reflejada en la asignación de recursos. En tanto, si se proyecta bajo objetivos económicos de coste y de utilidad, la eficiencia se encontrará definida por los valores en términos monetarios de los recursos, así también como por el valor del resultado que se obtiene, es así como cada objetivo posee sus propias características de eficiencia. (García, 1994, p.156)

Una empresa es eficiente cuando su organización en sus operaciones es eficiente. En tal sentido, la empresa no es sino la organización o combinación de elementos personales y materiales con vistas a producir el mejor sistema de valores posible. De ahí que el concepto de eficiencia empresarial resulte sinónimo de eficiencia organizacional y que su cálculo responda con exactitud a las mismas reglas metodológicas. En efecto, eficiencia empresarial viene expresada por el valor de "T", que, como ya sabemos, depende de la relación entre las salidas (Y) producidas y las entradas (X) utilizadas, es decir $T = Y/X$. Entre más se produce de las primeras y menos se consume de las segundas, resulta más alta la eficiencia del proceso transformador. La eficiencia empresarial, asume como fin a) que el valor de "Y" se incremente de periodo a periodo, b) Alcanzar el incremento de "Y" productivamente, lo que quiere decir con unos niveles de entradas, (de gastos o costes) proporcionalmente menores, de tal manera que no solo se mejore por el incremento de "Y", sino también por el decremento de "X". (Parra, 2005, p. 222-226)

En las empresas a menudo se habla de productividad, refiriéndose a la relación entre lo producido y los medios empleados, para ello las empresas analizan y trabajan permanentemente para revertirla en el valor añadido necesario para su permanencia. Es importante que una empresa identifique y analice un proceso de producción medido en la utilización de unidades físicas, y otro medido en términos monetarios

Productividad es el indicador de eficiencia más empleado y se puntualiza como la relación existente entre los bienes y servicios que se han obtenido en un determinado lapso de tiempo y los recursos que se han utilizado para ello. Esta definición es muy intuitiva pero, al mismo tiempo, resulta confusa, ya que los bienes, servicios y recursos se miden de forma diferente (con unas unidades de medidas u otras) en función del sector (productivo o de servicios)

y de lo que específicamente se desee cuantificar. Por ejemplo, se podría medir el total de productos obtenidos o de servicios proporcionados en términos económicos y referir además los recursos en base a lo que le cuestan a la empresa. En tal caso el valor obtenido se suele denominar rendimiento y lo normal es expresarlo en porcentaje (%). Otra opción es expresar la producción en término de unidades de producto obtenidas o número de servicios proporcionados (o de horas de dedicación requeridas) y cuantificar los recursos como horas de maquinaria, consumo eléctrico de las mismas, número de empleados, etc. Lo importante es identificar las variables en juego e interpretar lo que representa el resultado numérico obtenido. En situaciones se emplea la productividad parcial de un único factor (por ejemplo, productividad de la maquinaria o productividad de la mano de obra) y la fórmula que se emplea es: $\text{Productividad del factor} = \frac{\text{Unidades que se han producido (o servido)}}{\text{Unidades de factor empleado}}$. Acudiendo a fuentes estadísticas resulta relativamente sencillo estimar índices de productividad medios en el sector en el que una empresa desarrolla su actividad. De este modo se procede a una comparación entre ese valor medio y el de la propia entidad, que permite estimar la situación dentro del mercado. Estos estudios suelen conducir a plantearse cómo se puede mejorar la productividad y por tanto, incrementar la eficiencia de una empresa. Dado que la productividad es un cociente entre dos elementos, según la aritmética esta razón aumenta de dos maneras. Por un lado, ampliando el numerador, es decir, consiguiendo más producto (o dando más servicio) con los mismos recursos. En este caso la empresa se centra en la mejora de los procesos internos, intentando reducir tareas que no producen valor. Por otro lado, disminuyendo el denominador, o sea, obteniendo el mismo producto (o facilitando similares niveles de servicio), pero con menos recursos. En la práctica esto supone reducir costes. (Pino, 2015, p.56-57)

La productividad permite medir la eficiencia empresarial definidos en dos tipos de productividad: física o técnica y monetaria. La primera, se describe como un vínculo entre la cantidad de producción en un tiempo definido y la cantidad de un recurso preciso que se ha utilizado en los procesos, existen dos métodos generales para obtener aumentos de la productividad: a) con igual cantidad de recursos utilizados, conseguir más cantidades de producción, es decir, incrementar el volumen de la actividad y no tanto a la conservación en el consumo de los recursos. Por lo tanto, aquí nos encontramos ante una búsqueda de productividad orientada a la eficiencia por medio del crecimiento. b) con la mínima cantidad de recursos utilizados, obteniendo una cantidad igual de producción, por ello, aquí el aumento de productividad no se aplica al crecimiento de la actividad, sino al ahorro en la aplicación de los recursos. La segunda puede calcularse a base de asignar a cada uno de los recursos los costes incurridos respectivos. (Monzón, 2002, p.10-14)

La productividad física se basa en la medición de objetivos referentes a la disposición de bienes y recursos, para realizar una determinada función, estableciendo una correcta utilización y adecuación de los recursos destinados a producir un determinado producto o servicio. Por consiguiente, se les puedan asignar un valor que permita pasar a una productividad económica. (García, 1994, p.314–315)

La productividad económica se basa en una valoración monetaria, se trata, en primer lugar, de analizar la relación existente entre la eficiencia económica pronosticada respecto a la eficiencia económica realmente producida. Asimismo constituye una medición de las diferentes combinaciones posibles determinadas por los factores de producción. Esta dimensión, sin duda, sirve para el análisis del principio de racionalidad, debido a que considera tanto la

dimensión física como el proceso de valoración que se realiza para los distintos factores y productos en una empresa es así que exige un buen análisis previo de los costes más favorables que se debieran producir y una medición adecuada de los costes reales. (García, 1994, p.317)

El sector del transporte por carretera destaca notoriamente como el más utilizado en el Perú debido a una amplia multiplicidad al combinar efectivamente componentes de desempeño.

“Es el único medio capaz de realizar entregas puerta a puerta. Es muy flexible y versátil y se adapta a todo tipo de mercancías y tráficós (desde carga completa a paquetería). La independencia en cuanto a horarios y rutas lo posiciona como un medio de transporte relativamente rápido.” (Cabrera, 2012, p.23)

Evaluar los factores que involucran la productividad del proceso de transporte de carga terrestre, es fundamental para establecer ventajas que le permitan operar eficientemente.

En el transporte de carga terrestre se evalúan tres factores importantes tales como factor trabajo, factor tiempo y el factor energía. El factor trabajo representa el nivel de empleo contratado por el productor de la actividad de transporte y suele medirse como el número de trabajadores de una empresa. Para su contabilización resulta conveniente calcular el volumen de trabajo por unidad de tiempo (horas- hombre o empleados-días) necesario para realizar una actividad, el cual puede aumentar o disminuir dependiendo de la jornada laboral. En lo que respecta al factor tiempo, esto incluye desde el momento de la recepción hasta la entrega de la mercancía, dentro de la duración del servicio se considera el número de paradas intermediarias, retrasos o adelantos no previstos sobre el tiempo de llegada a puntos de carga, asimismo se consideran tiempos de retraso determinado por la presencia o no cogestión vehicular, tiempos de carga y descarga, todo esto conllevan a retrasos adicionales en el tiempo del servicio. Por tanto se expresa

que el tiempo es uno de los componentes principales del coste, pero además influye también en la satisfacción del cliente, por lo que va a ser un factor determinante en la demanda de transporte. Finalmente, en cuanto al factor energía, este input engloba todos los elementos que permiten el funcionamiento de los vehículos que abarca desde los combustibles y lubricantes, a ello también se puede considerar los repuestos y consumibles vinculados (neumáticos, piezas de motor, etc) esto resulta conveniente considerarlos por separados debido a su importancia relativa dentro de los costes de la empresa. (Ginés de Rus, Campos & Nombela, 2003, p.28-30)

1.3.2. La situación económica y financiera de una empresa

La situación económica es la expresión más acercada que refleja el funcionamiento de una empresa, siendo el resultado de la gestión comercial, operativa y administrativa que posteriormente se traduce en la utilidad operativa. Se dice que una empresa posee una buena situación económica cuando tiene la capacidad de producir y mantener buenos resultados en un tiempo determinado. Por otro lado, se entiende como una situación financiera favorable cuando la empresa atiende oportunamente sus obligaciones de pago, puesto que se encuentra sujeta a las condiciones de liquidez. Es el resultado de que tan saludable se presentan las entradas y salidas de efectivo, derivadas de las actividades de operación, inversión y financiamiento. Ambas situaciones se hallan estrechamente relacionadas y lo conveniente es que la empresa se encuentre con escenarios positivos en ambos lados. Existen dos situaciones mixtas: la primera es aquella que goza de buena salud económica pero con dificultades financieras. Dada esta situación, la organización tiene potencial para conservar beneficios y aumentar el patrimonio, sin embargo, tiene una posición financiera débil que la limita en la atención oportuna de sus pagos. Un ejemplo común es una empresa que enfrenta un acelerado crecimiento pero le es complicado financiar su capital de trabajo o bienes de

capital. La segunda situación mixta es menos anhelada: liquidez y resultados económicos negativos. Un caso típico se da en una empresa que inicia sus operaciones con suficientes aportes de los propietarios, lo que le facilita atender oportunamente los requerimientos de caja; sin embargo, tiene la imposición de crecer y llegar a su punto de equilibrio, en este caso, el compromiso recae sobre los generadores de la utilidad operativa. (Sala, 2016)

Posición Económica

“Identificaría la capacidad que la empresa tiene para generar y, sustancialmente, retener beneficio durante un periodo determinado. Es decir, considerando que el beneficio es el objetivo de la gestión de explotación por excelencia, la PE sería una expresión muy aproximada del mejor o peor estado de funcionamiento de la empresa” (De Jaime, 2010, p.23).

Posición Financiera

“Identificaría la capacidad que la empresa tiene para atender adecuadamente sus compromisos de pagos financieros. Es decir, la posición sería una expresión también aproximada del mejor o menor estado de la liquidez (cash) de la empresa” (De Jaime, 2010, p.23).

Razones Financieras Básicas

Suelen dividirse en cuatro categorías básicas: índices de liquidez, de actividad, de endeudamiento y de rentabilidad. Los elementos importantes relacionados con las operaciones a corto plazo son la liquidez, la actividad y la rentabilidad, debido a que facilitan la información crítica para la operación a corto plazo de la empresa. Si esta no puede sobrevivir al corto plazo no hay razón para recurrir a sus perspectivas financieras a largo plazo. Las razones de endeudamiento son útiles únicamente cuando el analista está seguro de que la empresa ha aprontado con éxito el corto plazo. (Dagoberto, 2009, p.92)

Las razones de liquidez son las que estiman la capacidad de la empresa para atender sus obligaciones a corto plazo conforme su vencimiento. Involucra, por tanto, la destreza para convertir activos en efectivo. La liquidez se refiere a la solvencia de la posición financiera general de la empresa, es decir, la posibilidad con la que solventan sus obligaciones de corto plazo. En esencia se pretende comparar las obligaciones de corto plazo con los recursos de corto plazo, disponibles para satisfacer dichas obligaciones.

(Córdoba, 2012, p. 100)

Las razones de gestión establecen la efectividad con la que se están usando los recursos de la empresa determinando el grado de eficiencia con el cual una empresa emplea las diferentes categorías de activos que utiliza en sus operaciones, teniendo en cuenta su rapidez de recuperación, expresando el resultado a través de índices o número de veces. En pocas palabras, miden la velocidad con que diversas cuentas se convierten en ventas o efectivo. Las razones de actividad miden la velocidad con que diversas cuentas se convierten en ventas o efectivo. (Córdoba, 2012, p. 102)

La aceleración de los cobros es la reducción de la demora entre el momento, en que los clientes pagan sus cuentas y los cheque se cobran, quedando el dinero disponible en caja para ser utilizado. Las empresas deben hacer efectivas las cuentas por cobrar tan pronto sea posible y diferir, lo más que se pueda, el pago de las cuentas por pagar, pero manteniendo al mismo tiempo la imagen de crédito de la organización con los proveedores. (Córdoba, 2012, p. 208)

“Las razones de endeudamiento, revelan el monto del dinero de terceros, que se utiliza para generar utilidades; estas son de suma importancia ya que implican a la empresa en el transcurso del tiempo”. (Córdoba, 2012, p.104)

“La razón o índice de endeudamiento mide la proporción de activos totales concedidos por los acreedores de una empresa. Cuanto más alta resulte esta razón, tanto más grande será la cantidad de dinero de terceros empleado en la generación de utilidades”. (Dagoberto, 2009, p. 101)

Las razones de rentabilidad valúan la eficiencia de la administración mediante los beneficios originados con respecto a las ventas y la inversión, se utilizan para controlar los costos y gastos en que debe incurrir y así convertir las ventas en utilidades. Existen dos tipos de razones de rentabilidad; las que muestran la rentabilidad en relación a las ventas y las que muestran la rentabilidad en relación a la inversión, ambas indican la eficiencia de operación de la empresa. (Córdoba, 2012, p. 105)

Medir la rentabilidad en una empresa, no solo se logra mediante el beneficio en relación con las correctas ventas que se han previstos en las metas establecidas por la dirección sino también, en el control de los costos y/o gastos operacionales que tanto se producen en la empresa. La eficiencia y optimización en la gestión de la dirección de la empresa constituirá el complemento de la rentabilidad y de los costos, midiendo la gran responsabilidad en la eficiencia de los resultados obtenidos, esto es en la utilización de los recursos, logrando que las operaciones sean bien realizadas, oportunas y que insuman al menor tiempo posible. (Córdoba, 2012, p. 16)

1.4. Formulación del problema

¿Cómo se encuentra la eficiencia empresarial y la situación económica y financiera en la empresa Transportes Titan del Norte S.A.C. Trujillo 2016?

1.5. Justificación del estudio

Así como resulta necesario justificar los objetivos y las preguntas de investigación, es preciso también justificar las razones que motivan el estudio.

Justificación por conveniencia

Esta investigación, servirá para dar a conocer a las empresas de transporte de carga que con el análisis de la eficiencia en sus operaciones pueden obtener mayores beneficios económicos, asimismo contar con una planificación y evaluación económica y financiera.

Justificación relevancia social

Esta investigación proporcionará información relevante para operar de una mejor forma, que involucre alcanzar la plena satisfacción tanto en sus clientes como en sus proveedores, asimismo la información desarrollada contribuirá de manera complementaria para investigaciones posteriores que pretendan profundizar más el tema.

Implicaciones prácticas

Este trabajo de investigación permitirá evaluar mediante los indicadores de eficiencia la situación en la que se halla operando, para posteriormente definir medidas de mejora o de retroalimentación que contribuyan al cumplimiento de los objetivos trazados.

Justificación metodológica

Para lograr los fines de estudio, se recurrirá al instrumento de investigación como análisis documental, respaldando a cada una de las variables, para dar veracidad a la investigación en desarrollo.

1.6. Hipótesis

La eficiencia empresarial se encuentra inadecuada y la situación económica y financiera es desfavorable en la empresa Transportes Titan del Norte S.A.C. Trujillo 2016.

1.7. Objetivos

1.7.1. General

Analizar la eficiencia empresarial y la situación económica y financiera en la empresa Transportes Titán del Norte S.A.C. Trujillo 2016.

1.7.2. Específicos

O₁ Analizar la eficiencia existente en las operaciones en la empresa Transportes Titán del Norte S.A.C.

O₂ Analizar la situación económica y financiera en la empresa Transportes Titán del Norte S.A.C.

O₃ Proponer acciones de mejora para incrementar la eficiencia en las operaciones de la empresa de Transportes Titán del Norte S.A.C.

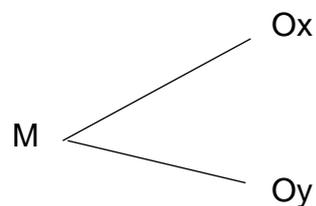
II. MÉTODO

II. Método

2.1. Diseño de investigación

La investigación es no experimental, ya que no se manipuló las variables de investigación, así el estudio del problema es observado en su ambiente natural. Asimismo de corte transversal, porque en esta investigación se recolectaron los datos en un periodo determinado para el análisis de cada una de las variables y descriptivo porque los datos investigados fueron obtenidos por observación directa.

Esquema:



Donde:

M = Muestra

Ox = Observación de la variable eficiencia empresarial

Oy = Observación de la variable situación económica y financiera

2.2. Variables y Operacionalización

2.2.1. Variables

Variable: Eficiencia Empresarial

Variable: Situación Económica y Financiera

Tabla 2.1

Operacionalización de variables

VARIABLES	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de Medición
Eficiencia Empresarial	<p>Cuando una empresa lleva a cabo una producción determinada con la mínima cantidad de recursos en lo que le sea posible. (Ginés de Rus, et al., 2003, p.54)</p>	<p>El índice de la eficiencia será determinada a través de: Análisis Documental</p>	<p>Productividad Física</p>	Número de servicios	Razón
				Horas promedio por servicio	
				Horas ociosas	
				Consumo de Combustible	
			<p>Productividad Económica</p>	Coste de horas operativas	
				Costo de combustible	
				Costo Km recorrido	
				Costo de mantenimiento	
				Coste de tonelada/kilómetro recorrido	

Nota: Teoría basada de Ginés, R., Campos, J. y Nombela, G. (2003)

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
Situación económica y financiera	Situación Económica Capacidad para generar riqueza y retener beneficio durante un determinado periodo (Eslava, 2010, p.23). Situación Financiera Capacidad para atender adecuadamente sus compromisos de pagos financieros (Eslava, 2010, p.23).	Se determinará mediante revisión documental de estados financieros: ESF y ERI	Liquidez	Liquidez Total	Razón
				Liquidez absoluta	
				Capital de trabajo	
			Gestión	Rotación de Cuentas por Cobrar	
				Rotación de Cuentas por Pagar	
				Rotación de Activos Totales	
			Solvencia	Nivel de endeudamiento	
				Endeudamiento a Corto Plazo	
				Endeudamiento a Largo Plazo	
			Rentabilidad	Endeudamiento Activo Total	
				Rentabilidad Patrimonial	
				Rentabilidad de Activos	
				Margen Bruto	
Margen Operativo					
				Margen Neto	

Nota: Teoría basada de Córdoba (2012)

2.3. Población y muestra

2.3.1. Población

La empresa Transportes Titán del Norte

2.3.2. Muestra

Siendo este el estudio, de un problema específico relacionado con la empresa que constituye la población, la muestra a considerar esta dada por la documentación tanto administrativa como financiera que posee la unidad en análisis.

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Tabla 2.2

Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Técnica	Instrumento
Análisis documental	Guía de análisis documental

2.5. Método de análisis de datos

El método aplicado será un análisis descriptivo; porque se realizará a través de análisis de la documentación, lo que será ordenado en una computadora usando el programa Excel el cual nos permitirá realizar los análisis e interpretación de los resultados.

2.6. Aspectos éticos

Para el desarrollo de esta investigación se consideró aspectos éticos tales como veracidad en la recopilación de información para el desarrollo del trabajo.

III. RESULTADOS

III. Resultados

Objetivo 1: Analizar la eficiencia existente en las operaciones en la empresa Transportes Titán del Norte S.A.C

Figura 3.1

Número de servicios en relación a horas empleadas

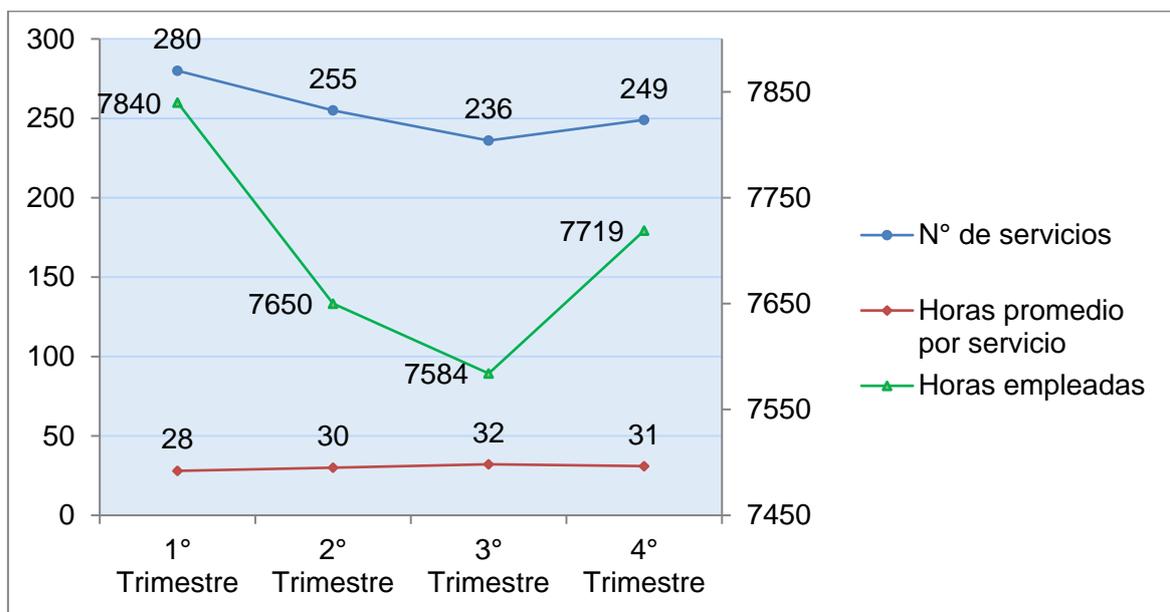


Figura 3.1: Datos basados en los registros de reporte de viajes y GPS de la empresa Transportes Titán del Norte S.A.C.

Como se observa en la figura 3.1, la mayor demanda de servicios atendidos se da en el 1° trimestre representada por 280 servicios, seguido de 255 servicios en el 2° trimestre, 236 servicios en el 3° trimestre y 249 servicios en el último trimestre respectivamente. En cuanto a las horas demandadas en operación resulta más favorable el aprovechamiento en los dos primeros trimestres, posteriormente, los dos últimos siguientes muestran una disminución. Consecuentemente, se puede inferir que el promedio de tiempo requerido por cada servicio es de 28 horas en el 1° trimestre, 30 horas en el 2° trimestre, 32 horas en el 3° y 31 horas en el 4° trimestre. Este incremento de horas demandadas en cada servicio básicamente se debe, a la falta de manejo y control de tiempos previos a la atención en los puntos de carga fijada por lo clientes, es así que la impuntualidad genera la pérdida de turnos, lo que conlleva a que el tiempo de servicio se prolongue más de lo adecuado.

Figura 3.2

Distancia recorrida en relación al consumo de combustible

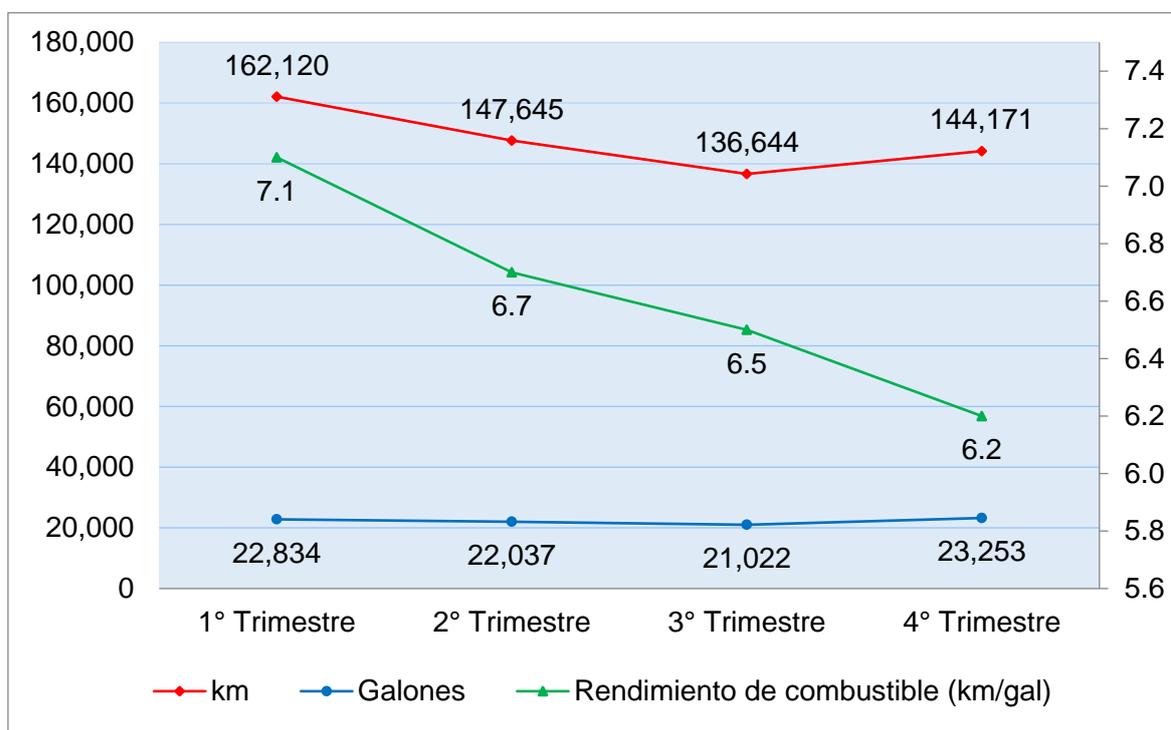


Figura 3.2: Datos basados en los registros de GPS y reporte de combustible de la empresa Transportes Titan del Norte S.A.C.

Como se observa en la figura 3.2 la distancia recorrida (km) muestra una tendencia decreciente, esto debido también a la disminución de los servicios atendidos, cabe mencionar que la empresa tiene como ruta principal: Trujillo - Lima - Lurín y viceversa, por otro lado considerando el consumo de combustible también muestra una disminución, sin embargo al determinar el rendimiento promedio de combustible se muestra que el 1° trimestre resultó ser el más eficiente puesto que se alcanza un rendimiento de 7.1 km/gal, en los trimestres siguientes se va reflejando una disminución llegando a un 6.7 km/gal en el 2° trimestre, 6.5 km/gal en el 3° trimestre y 6.2 km/gal en el 4° trimestre respectivamente.

Figura 3.3

Coste fijo de MOD en relación al coste de horas empleadas

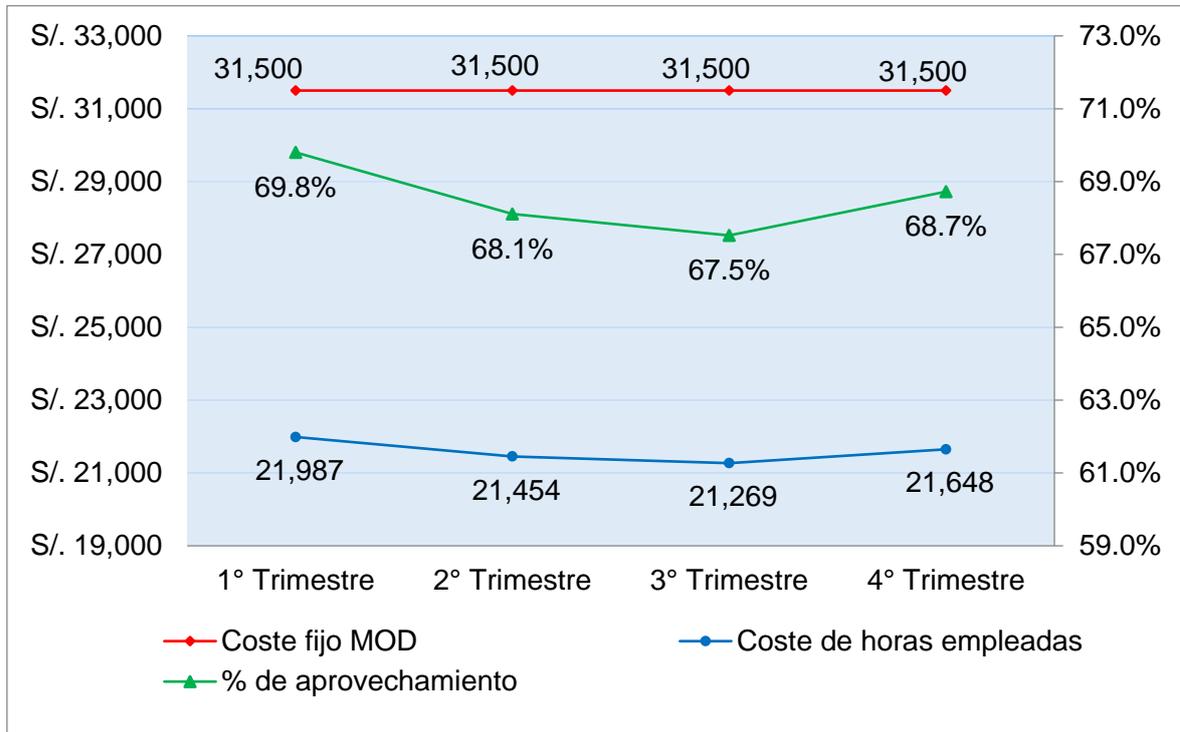


Figura 3.3: Datos obtenidos de la guía de análisis documental de la empresa Transporte Titan del Norte S.A.C.

Como se observa en la figura 3.3 se mantiene un importe fijo de MOD de S/ 31,500, partiendo de lo que significa justificar el importe en mención, se revela que los trimestres con mejor aprovechamiento se da en el 1° y 4° trimestre, esto a consecuencia de una mayor atención de servicios, mientras que en el 3° y 4° trimestre dichos porcentajes son menores a raíz del incremento de horas ociosas dada por la falta o cancelación de servicios y la inoperatividad de las unidades.

Figura 3.4

Número y coste de horas ociosas

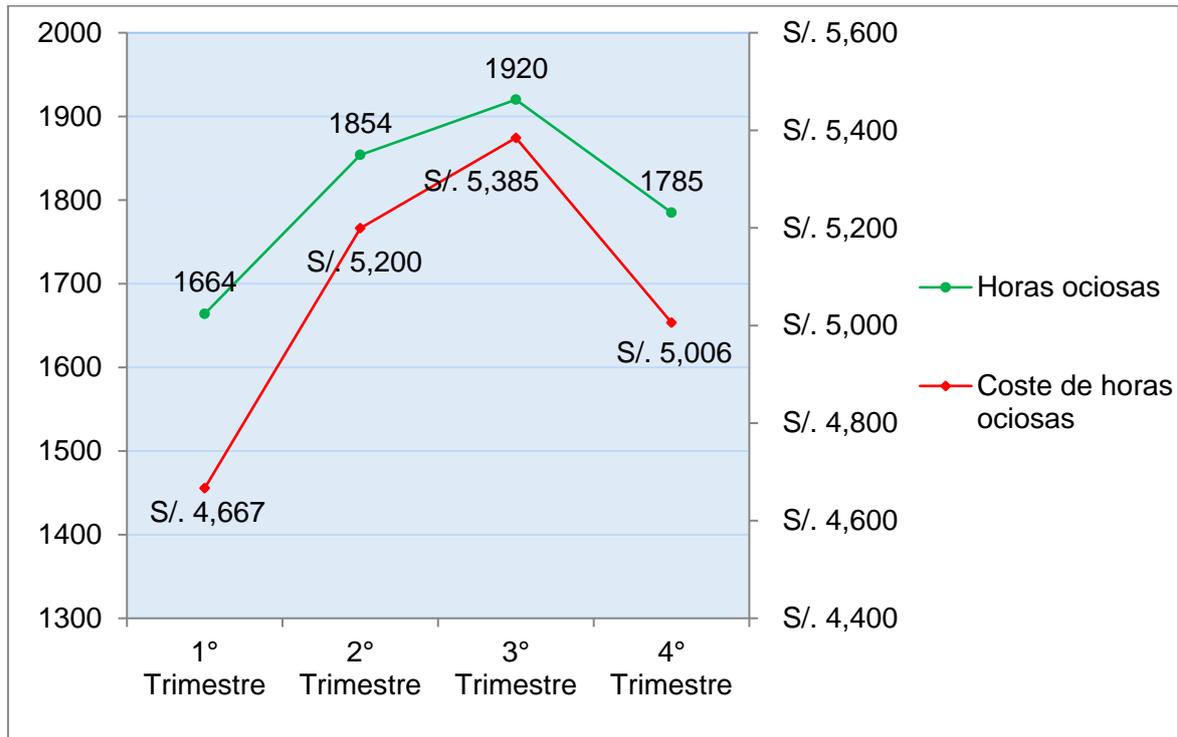


Figura 3.4: Datos basados en los registros de GPS y en la guía de análisis documental de la empresa Transporte Titan del Norte S.A.C.

Como se observa en la figura 3.4 las horas ociosas muestra una inclinación creciente, esto se debe no solo a los tiempos destinados a los mantenimientos y/o reparaciones de los vehículos, sino también a la cancelación de servicios por motivos de no disponibilidad de vehículos, o cancelación de los mismos debido a la impuntualidad en cuanto al horario de atención para la carga de mercancías o por el contrario el horario de entrega estipulado por parte de los clientes. Esto no resulta favorable para la empresa, puesto que independientemente de que si las unidades se encuentren operativas o no, igual se incurre en costes formado parte de esto el coste de mano de obra directa.

Figura 3.5

Coste de combustible en relación a la distancia recorrida

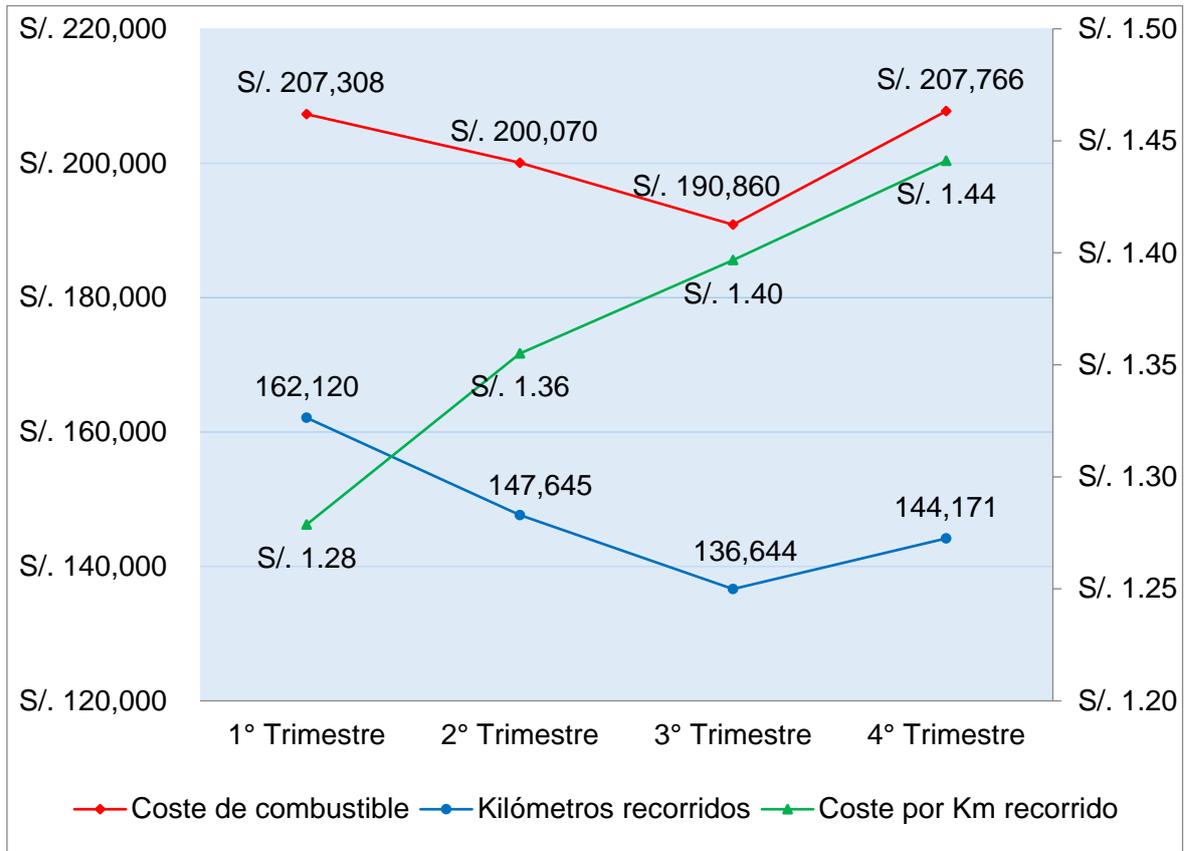


Figura 3.5: Datos obtenidos de la guía de análisis documental de la empresa Transportes Titan del Norte S.A.C.

Como se observa en la figura 3.5 los costes incurridos en cuanto al consumo de combustible muestran una variación constante de decrecimiento, sin embargo no existe una eficiencia en cuanto al coste por kilómetro recorrido puesto que se refleja una tendencia creciente incurriendo en S/1.28 en el 1° trimestre hasta S/1.44 en el 4° trimestre.

Figura 3.6

Coste de mantenimiento en relación a la distancia recorrida

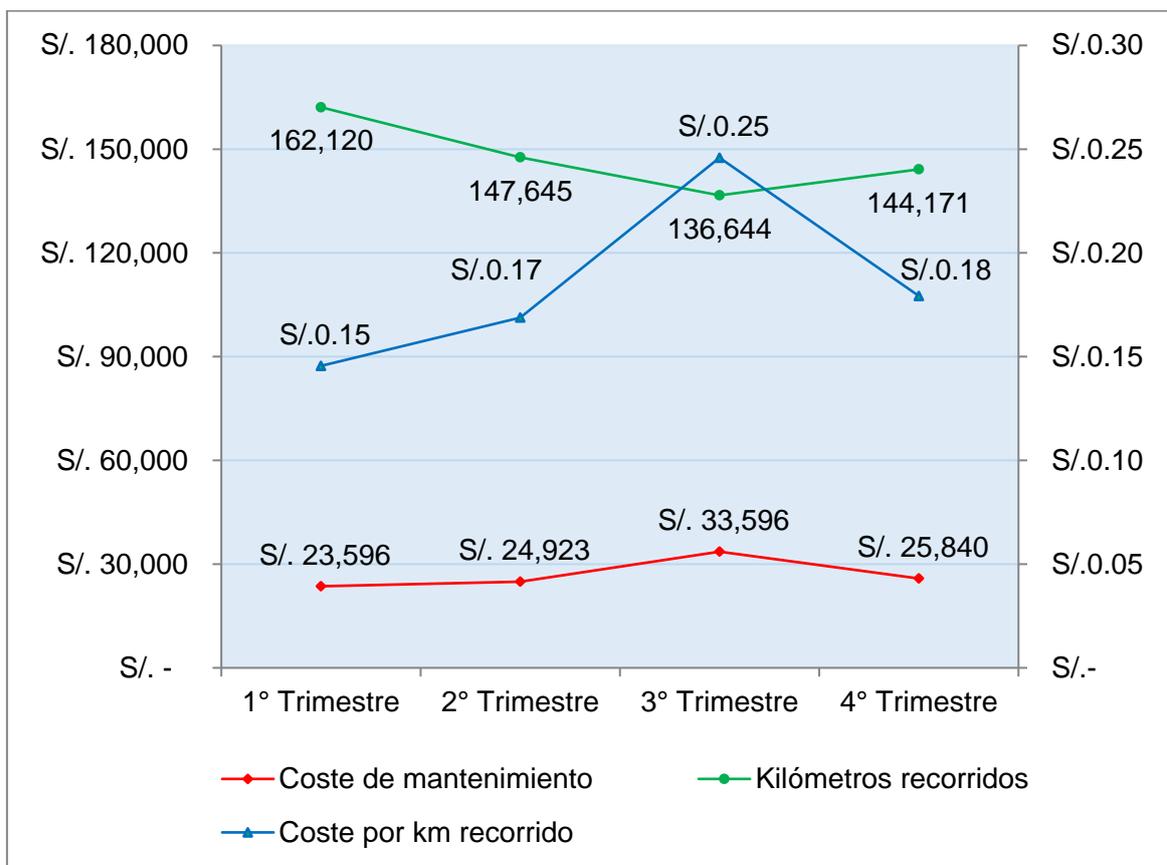


Figura 3.6: Datos obtenidos de la guía de análisis documental de la empresa Transportes Titan del Norte S.A.C.

Como se observa en la figura 3.6 se aprecia un incremento constante de los costes durante los tres primeros trimestres, posteriormente en el último trimestre se muestra un ligero descenso. Por el contrario en lo que respecta a la distancia recorrida tiende a disminuir, por lo que al determinar el coste por kilómetro recorrido los resultados muestran una tendencia creciente. Según el detalle de las facturas ingresadas los costes de mantenimiento en su mayoría se encuentran representados por la compra de neumáticos y de repuestos, y en un menor importe por trabajos de reparaciones.

Figura 3.7

Coste de Tonelada transportada/kilómetro recorrido

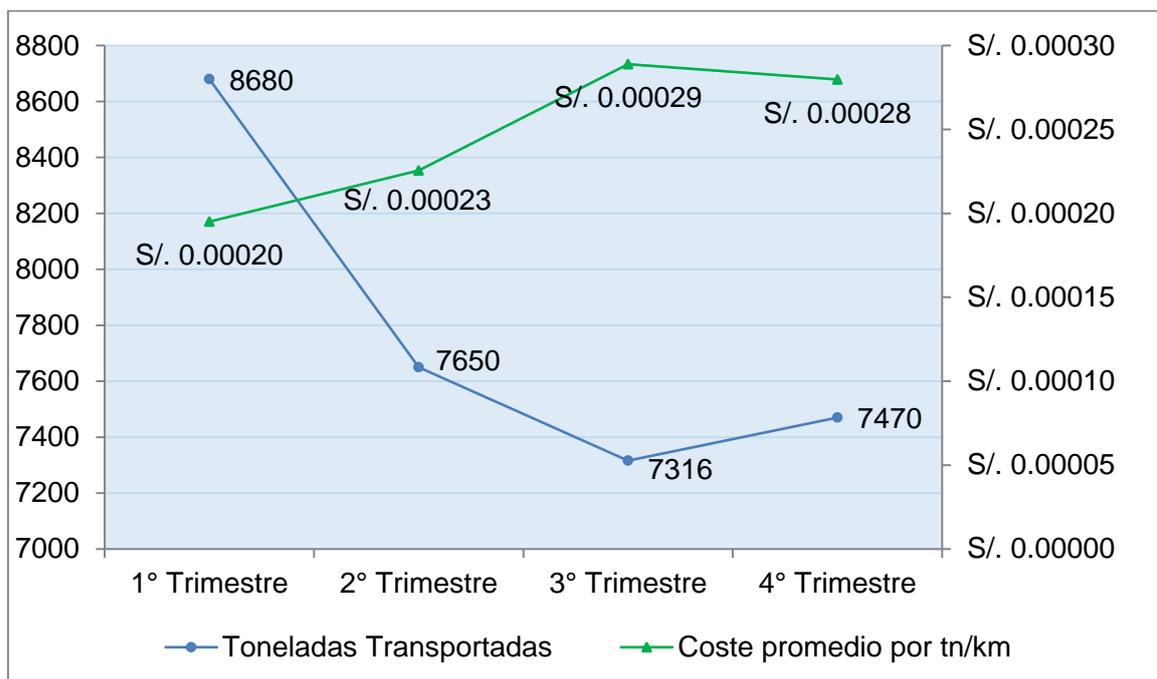


Figura 3.7: Datos obtenidos de la guía de análisis documental de la empresa Transportes Titan del Norte S.A.C.

En la figura 3.7 se observa una disminución de toneladas transportadas, no obstante, al evaluar el cálculo del coste de tn/km basados en los costes incurridos de mano de obra directa, consumo de combustible y mantenimiento, los resultados muestran una tendencia creciente.

Figura 3.9

Costo total operativo vs Ingresos

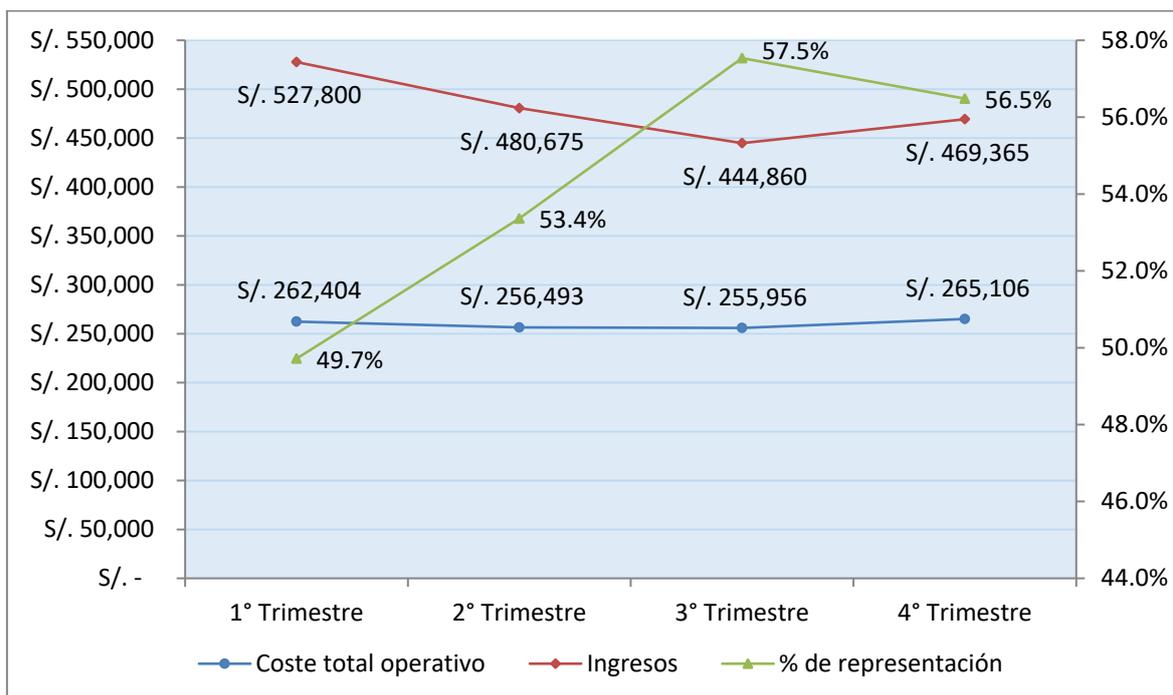


Figura 3.9: Datos obtenidos de la guía de análisis documental de la empresa Transportes Titan del Norte S.A.C.

En la figura 3.9 se detalla el costo total operativo en relación a los ingresos de cada periodo, como se observa el porcentaje de representación de los costes se incrementan significativamente hasta el 3° trimestre, consecutivamente en el 4° trimestre se evidencia un ligero decrecimiento. Finalmente se puede inferir que tras los resultados la empresa no está siendo eficiente en la asignación de sus recursos tanto en términos físicos como económicos.

Objetivo 2: Analizar la situación económica y financiera en la empresa

Transportes Titán del Norte S.A.C.

Figura 3.10

Razones Financieras de Liquidez

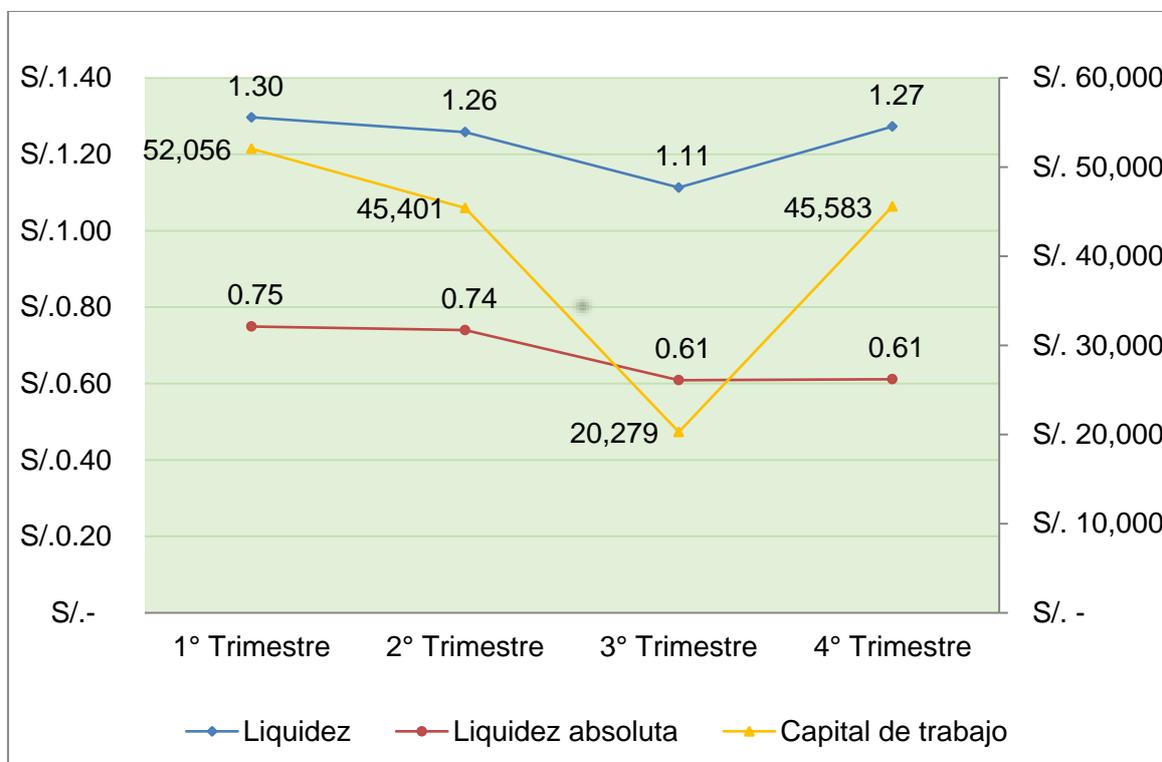


Figura 3.10. Resultados calculados en base a la información registrada en los estados financieros de la empresa Transportes Titán del Norte S.A.C.

En la aplicación de los ratios de liquidez se determinó que la empresa puede atender sus obligaciones satisfactoriamente, en cada uno de los periodos definiéndose que por cada S/1.00 de deuda la empresa cuenta con, S/1.30 en el 1° trimestre, S/1.26 en el 2° trimestre, S/1.11 en el 3 trimestre y S/1.27 en el 4° trimestre. En cuanto a los resultados de liquidez absoluta nos indica que la empresa no puede cumplir con sus obligaciones haciendo uso de efectivo y bancos en ninguno de los trimestres en análisis siendo esto resultados nada alentadores para la empresa puesto que debe incurrir endeudarse para pagar sus cuentas deudas del corto plazo. Por último, el capital de trabajo muestra una tendencia decreciente, sin embargo la empresa cuenta con disponibilidad monetaria para llevar a cabo sus operaciones, luego de cubrir sus deudas de corto plazo.

Figura 3.11

Razones Financieras de Gestión

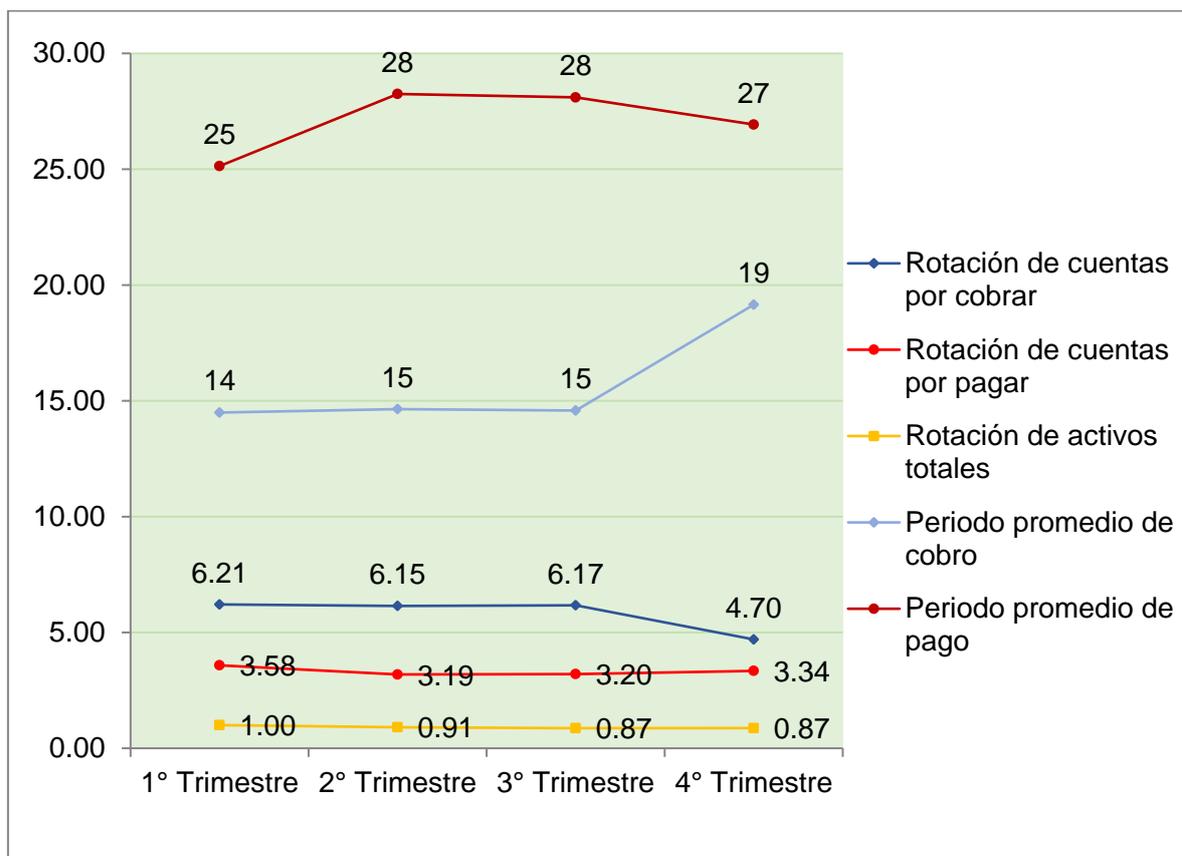


Figura 3.11. Resultados calculados en base a la información registrada en los estados financieros de la empresa Transportes Titán del Norte S.A.C.

Tras la aplicación de los ratios de gestión, la empresa convierte en efectivo sus cuentas por cobrar en 14 días o rotan 6.21 veces en el 1° trimestre, en tanto el 2° y 3° trimestre cuenta con 15 días o rotan 6.15 veces y en el 4° trimestre con 22 días o rotan 4.70 veces. En lo correspondiente a la rotación de cuentas por pagar la empresa cancela sus deudas en 25 días o paga en promedio 3.58 veces, en el 1° y 2° trimestre mantiene 28 días o 3.19 veces y 27 días o 3.34 veces en el 4° trimestre. La empresa realiza la rotación de sus activos en el 1° trimestre 1.00 veces, en el 2° trimestre 0.91 veces en el 3° y 4° trimestre conserva 0.87 veces.

Figura 3.12

Razones Financieras de Solvencia

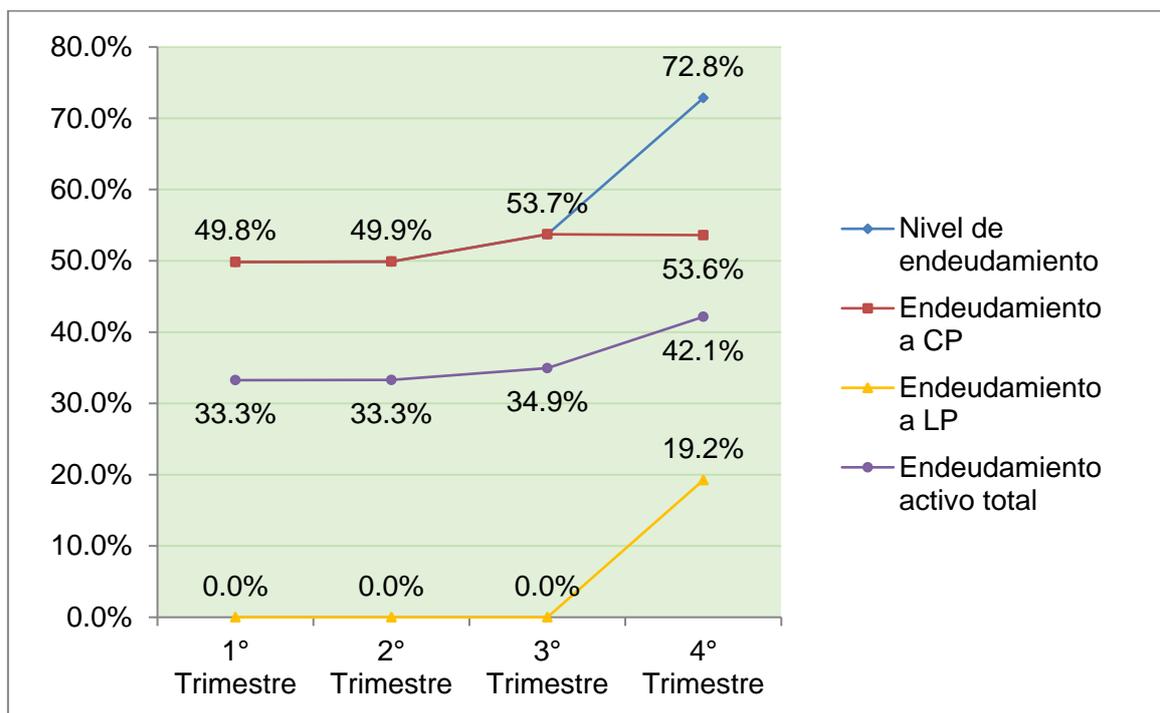


Figura 3.12. Resultados calculados en base a la información registrada en los estados financieros de la empresa Transportes Titán del Norte S.A.C.

En los ratios de endeudamiento, según los resultados la empresa representa porcentajes de endeudamiento por debajo de un 50% en el 1° y 2° trimestre mientras que para el 3° y 4° se da un incremento, en cuanto a un endeudamiento a corto plazo el mayor porcentaje se da en el 3° y 4° trimestre manteniendo un porcentaje del 53.7%, seguido de un 49.8% en el 1° y 2° trimestre. En el endeudamiento a largo plazo la empresa solo incide en el 4° trimestre señalado por el 19.2%. En lo concerniente a endeudamiento de activo total la empresa en el 1° y 2° trimestre presenta el 33.3%, seguidamente los dos últimos periodos con el 34.9% y 42.1%, los cuales representan parte de la financiación por terceros para la obtención de los activos que posee la empresa.

Figura 3.13

Razones Financieras de Rentabilidad

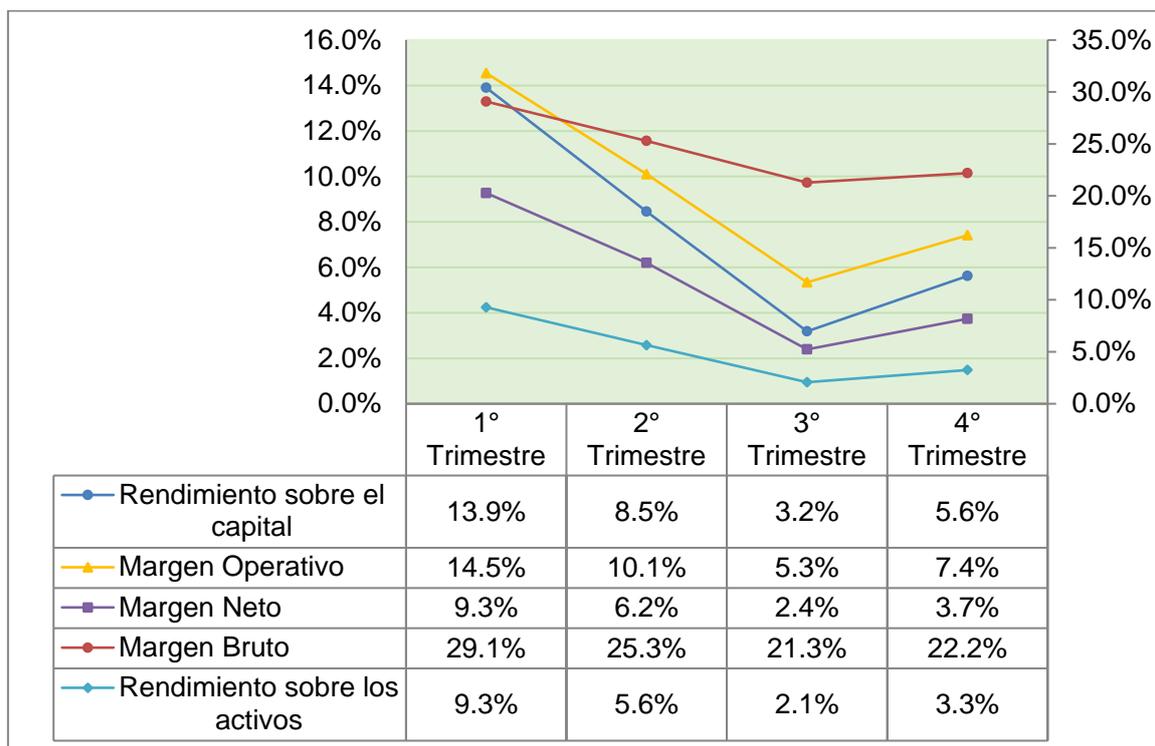


Figura 3.13. Resultados calculados en base a la información registrada en los estados financieros de la empresa Transportes Titán del Norte S.A.C.

En la aplicación de los ratios de rendimiento sobre el patrimonio, se dice que la empresa por cada S/ 1.00 invertido obtiene una rentabilidad de 13.9% en el primer trimestre, 8.5% en el 2° trimestre, 3.2% en el 3° trimestre y 5.6% en el último trimestre, respecto a la rentabilidad de los activos la empresa consigue resultados más eficientes y productivos en el 1° trimestre dado por un 9.3%, posteriormente en los periodos siguientes este resultado tiende a disminuirse, en el margen neto, por cada S/ 1.00 vendido, la empresa logra un 9.3% de utilidad en el 1° trimestre, 6.2% en el 2° trimestre, 2.4% en el 3° trimestre y 3.7% en el 4° trimestre, lo cual concluye que la empresa cada vez adquiere menos utilidades.

Contrastación de Hipótesis

En la presente investigación se acepta la hipótesis: La eficiencia empresarial se encuentra inadecuada y la situación económica y financiera es desfavorable en la empresa Transportes Titán del Norte S.A.C. Trujillo 2016.

Por tanto que la eficiencia resulta inadecuada debido a que existe una disminución de servicios, esto a consecuencia de que la empresa tiene un desbalance inapropiado en el aprovechamiento de los recursos físicos, esto a su vez se refleja en el porcentaje de incremento en costes.

En que lo respecta a la situación económica y financiera de la empresa, está posee una regular posición sin embargo, según lo analizado los resultados tienden a una disminución en cuanto a liquidez, incremento en el porcentaje de endeudamiento y una disminución en rentabilidad.

IV. DISCUSIÓN

IV. Discusión

Resulta importante conocer la eficiencia con la que una empresa lleva a cabo sus operaciones, y que tan beneficioso resulta el coste incurrido en las mismas, cabe recordar que una de las razones por las cuales una empresa es considerada competitiva cuando es capaz de alcanzar menores costes de producción, que le permita reducir sus precios manteniendo un margen atractivo sobre las ventas. No ajena a esta realidad Transportes Titan del Norte S.A.C. ante una disminución de servicios atendidos, y con ello la reducción de sus ingresos, y un alza de sus costes, se dispuso a realizar un análisis que permita determinar la eficiencia de recursos físicos utilizados y el importe que demanda cada recurso, como también analizar su situación económica y financiera.

De los resultados de la investigación se obtuvo los siguientes enfoques:

En cuanto a los resultados obtenidos en la figura 3.1 señalan que la empresa atiende cada vez menos servicios es así que en el 1° trimestre se cubre 270 servicios, 258 en el 2° trimestre, 211 en el 3° trimestre y 211 en el 4° trimestre. Al considerarse el total de horas promedio empleadas en atención a cada uno de los servicios, se observa un incremento en el tiempo empleándose 28 horas por servicio en el 1° trimestre, 30 horas en el 2° trimestre, 34 horas en el 3° trimestre y 32 horas en el 4° trimestre siendo tales resultados no favorables para la empresa en cuanto al cumplimiento de entrega de la mercancía. Por lo que se corrobora con lo expresado por Gómez y Correa (2011) quienes comentan que los beneficios de analizar el desempeño de los procesos de transporte y distribución a través de la medición cuantitativa de tiempos promedio de rutas favorecen a la cantidad de pedidos entregados a tiempo. En lo que respecta a la distancia recorrida en relación al consumo de combustible tal y como se muestra en la figura 3.2 se indica que el rendimiento calculado en términos de kilómetros recorridos por galón consumido muestra una tendencia decreciente, donde en el 1° trimestre se logra un rendimiento de 6.7 km/gal, seguido de 6.3 km/gal en el 2° trimestre, posteriormente 6.1 km/gal en el 3° trimestre y por último 5.8 km/gal en el 4° trimestre.

Por lo tanto, la empresa no está aprovechando sus recursos prudentemente al no existir un equilibrio en el uso de los mismos, lo cual se corrobora con lo afirmado por Ginés (2001) quien señala que se logra la eficiencia técnica o productiva, cuando una empresa escoge las cantidades mínimas de factores para llevar a cabo la producción, es decir, no se produce derroche de recursos un ninguno de los inputs. Así pues, se concluye que la empresa no está siendo del todo eficiente, y que podría ser mejorada de dos maneras como lo indica Monzón (2002) por un lado, con igual cantidad de recursos utilizados, conseguir más producto (o dando más servicio). En este caso se centra en la una búsqueda de productividad orientada a la eficiencia por medio del crecimiento. Por otro lado, obteniendo el mismo producto (o facilitando similares niveles de servicio), pero con menor cantidad de recursos.

Tras los resultados de los recursos evaluados en costes, se infiere lo siguiente: En la figura 3.3 se indica que en cada trimestre se mantiene un coste fijo total de mano de obra directa (MOD) por S/ 31,500.00, partiendo de lo que significa conseguir justificar el importe en que la empresa está destinando para la cancelación de mano de obra directa esto no resulta favorable debido a los resultados que corresponden a un coste de horas operativas muestran que en el 1° trimestre se logró justificar un 58.3%, 59.7 % en el 2° trimestre, 55.4% en el tercer trimestre y 54.6% en el 4° trimestre. Por lo tanto al haber una disminución de horas operativas la cantidad de horas ociosas tiende a incrementarse y con ello el coste, puesto que el coste de MOD es fijo, así que se incurre en ello independientemente de que si los vehículos se encuentren operativos o no, tal y como se muestra en la figura 3.4. En cuanto al coste de combustible en relación a la distancia recorrida los resultados de la figura 3.5 aluden a un incremento constante en el periodo analizado, indicando que en el 1° trimestre se incurrió en S/ 1.36 por km recorrido, S/ 1.44 en el 2° trimestre, S/ 1.49 en el 3° trimestre y S/ 1.56 en el 4° trimestre. En tanto al coste de mantenimiento según la distancia recorrida, señalado en la figura 3.6 se muestra un incremento hasta el 3° trimestre dado por S/ 23,596 en el 1° trimestre, S/ 24,923 en el 2° trimestre, y S/ 25,840 en el 3° trimestre; posteriormente en el último trimestre se muestra una ligera disminución incurriendo en S/ 25,840.

La figura 3.7 corresponde a la cantidad de toneladas transportadas la cual indica que durante el 1° trimestre se trasladó 8,100 toneladas, en el 2° trimestre 7,770 en el 3° trimestre, 6,646 y en el 4° trimestre 6,851 mostrando una disminución; en el coste promedio tn/km la empresa incurre en S/ 0.00021 en el 1° trimestre, S/ 0.00023 en el 2° trimestre, S/ 0.00030 en el 3° trimestre y 0.00029 en el 4° trimestre. Finalmente los resultados detallados anteriormente se ratifican con lo manifestado por López (2011) quien detalla que el manejo eficiente de un sistema de costos asegura que los usuarios puedan saber que lo que se cobra como flete, cubre los costos de operación del transporte de sus mercancías. Además, permite a las empresas que operan flota propia o externa, fijar correctamente el precio de venta de sus servicios, asegurándose que los costos de la operación de transporte están cubiertos apropiadamente y permiten un margen de utilidad razonable y brindar propuestas de mejoras a su cotización.

De los ratios financieros se puede observar en la figura 3.9 que la empresa obtiene una liquidez de S/1.30 para el 1° trimestre, S/1.26 para el 2° trimestre, S/1.11 para el 3° trimestre y S/1.27 para el 4° trimestre. Es así que los índices de liquidación tienden a disminuir, esto se debe a la reducción de algunas cuentas del activo, pero que sin embargo, la empresa no se ve afectada frente al pago de sus obligaciones. En cuanto a la liquidez absoluta en el 1° trimestre se obtiene un valor de 0.75, en el 2° trimestre 0.74, en el 3° y 4° trimestre mantuvo un valor de 0.61, lo cual no resulta favorable para la empresa puesto que no se cuenta con activo disponible para el pago de los pasivos y se tendría inconvenientes al cubrir las deudas en el corto plazo. En tanto al capital de trabajo la empresa conto con S/52,056 para el 1° trimestre, S/45,401 para el 2° trimestre, S/20,279 para el 3° trimestre y S/45,583 para el 4° trimestre, mostrando variaciones notables en la disponibilidad monetaria de la empresa. Lo mencionado anteriormente se corrobora con lo afirmado por Dagoberto (2009) un índice de solvencia de 2.0 se considera a veces como aceptable, pero la aceptabilidad de un valor depende del campo industrial en el que opera la empresa. Por ejemplo, un índice de liquidez de 1.0 podría considerarse aceptable para una empresa de servicios, pero no para una compañía manufacturera. Cuanto más predecibles sean los flujos de efectivo de una empresa, tanto más bajo será el índice.

Los resultados obtenidos en la figura 3.10, señalan que la rotación de cuentas por cobrar, tanto en veces como en días para el 1° trimestre es de 6.21 veces o 14 días, para el 2° trimestre de 6.15 veces o 15 días, para el 3° trimestre de 6.17 o 15 días y para el 4° trimestre de 4.70 veces o 19 días, como se observa la empresa mantuvo un periodo promedio de cobro menor a 30 días. Por otro lado en cuanto a la rotación de cuentas por pagar para el 1° trimestre es de 3.58 veces o 25 días, para el 2° trimestre es de 3.19 veces o 28 días, para el 3° trimestre es de 3.20 veces o 28 días y el 4° trimestre de 3.34 o 27 días, tales resultados no resultan muy favorables para la empresa puesto que el plazo de pago para los proveedores es muy corto. Esto se corrobora con lo afirmado por Córdoba (2012) quien comenta que las empresas deben hacer efectivas las cuentas por cobrar tan pronto sea posible y diferir, lo más que se pueda, el pago de las cuentas por pagar, pero manteniendo al mismo tiempo la imagen de crédito de la organización con los proveedores.

Los resultados obtenidos en la figura 3.11, señalan que la empresa obtiene un porcentaje de endeudamiento en el 1° trimestre de 33.3%, en el 2° trimestre de 33.3%, en el 3° trimestre de 34.9% y en el 4° trimestre 42.1%, lo que conlleva a afirmar que cada vez los activos se encuentran más comprometidos con los terceros dado por un incremento en los pasivos. Esto se corrobora con lo señalado por Dagoberto (2009) Cuanto más alta resulte esta razón, tanto más grande será la cantidad de dinero de terceros empleado en la generación de utilidades.

Según la figura 3.12 señalan que la empresa obtuvo una ganancia luego de cubrir sus costos operativos respecto a las ventas del 29.1% en el 1° trimestre, 25.3% en el 2° trimestre, 21.3% en el 3° trimestre y 22.2% en el 4° trimestre, significando una disminución del mismo esto debido al incremento de los costes y disminución de las ventas. Con referencia al porcentaje de margen neto, la empresa luego de cubrir los costes y gastos de operación obtuvo una ganancia con respecto a las ventas del 9.3% para el 1° trimestre, 6.2% para el 2° trimestre, 2.4% para el 3° trimestre y 3.7% para el 4° trimestre. De los resultados del rendimiento de los activos la empresa adquiere en el 1° trimestre el 9.3% en el 1° trimestre con

respecto a las ventas, 5.6% en el 2° trimestre, 2.1% en el 3° trimestre y 3.3% en el 4° trimestre, como se observa los porcentajes tienden a una disminución, esto a consecuencia de la reducción de utilidad neta. Finalmente los porcentajes de rendimiento sobre el capital obtenidos en la empresa para el 1° trimestre es de 13.9%, para el 2° trimestre 8.5%, para el 3° trimestre 3.2% y para el 4° trimestre 5.6%, lo que significa haber una disminución en el porcentaje de ganancia respecto al dinero aportado por accionistas debido a la disminución de la utilidad neta en cada uno de los trimestres analizados. Lo manifestado precedentemente, se ratifica con lo afirmado por Córdoba (2009) medir la rentabilidad en una empresa, no solo se alcanza mediante el beneficio en relación con las correctas ventas que se han previstos en las metas fijadas por la dirección sino también, en el control de los costos y/o gastos operacionales que tanto se producen en la empresa. La eficiencia y optimización en la gestión de la dirección de la empresa constituirá el complemento de la rentabilidad y de los costos, midiendo la gran responsabilidad en la eficiencia de los resultados obtenidos, esto es en la utilización de los recursos, logrando que las operaciones sean bien efectuadas, oportunas y que insuman al menor tiempo posible.

A partir de las manifestaciones encontradas, aceptamos la hipótesis general señalando que la eficiencia empresarial se encuentra inadecuada esto se puede constatar en la figura 3.9 observando una proyección de crecimiento de los costes, por lo que se cuestiona que la empresa no está minimizando sus costes para llevar a cabo sus operaciones lo cual se ratifica con lo manifestado por Ginés (2001) para llevar a cabo la producción de un mismo servicio de transporte, será preferible la empresa de menores costes ya que puede conseguirse el servicio con un empleo más adecuado de los inputs, y eso puede traducirse en menores precios para los usuarios finales. Por otro lado la situación económica y financiera tiene una regular posición en ambas situaciones esto se puede constatar en las figuras 3.9 – 3.12

Esta investigación aporta información para conocer qué tan eficientes se está siendo en las operaciones de las empresas de transporte de carga por carretera, mejorando cada uno de sus procesos teniendo en cuenta los indicadores detallados en la investigación, por lo que puede adquirir en la gestión de empresas del rubro con similar problemática.

V. CONCLUSIONES

V. Conclusiones

Tras haber analizado e interpretado los resultados alcanzados en la investigación se procede a concluir lo siguiente:

- 5.1. Con respecto a la eficiencia en las operaciones de la empresa medida través de la productividad asignativa y económica se determina que no existe una adecuada eficiencia en ninguna de las mencionadas. Es así que partiendo de los resultados de la primera se obtuvo que el tiempo promedio empleado por servicio para el 1° trimestre fue de 28 horas, para el 2° trimestre 30 horas, para el 3° trimestre 32 horas y para el 4° trimestre 31 horas. Por otro lado el rendimiento promedio de combustible alcanzado muestra una tendencia decreciente dado por 7.1 km/gal en el 1° trimestre, 6.7 km/gal en el 2° trimestre, 6.5 km/gal en el 3° trimestre y 6.2 km/gal en el 4° trimestre. De los resultados de la segunda se mostró un crecimiento porcentual de los costes operativos en relación a la ventas dado por un 49.7% en el 1° trimestre, 53.4% en el 2° trimestre, 57.5% en el 3° trimestre y 56.5% en el 4° trimestre, entre tanto las ventas tendieron a una disminución llegando alcanzar en el 1° trimestre el importe de S/ 527 800, en el 2° trimestre S/ 480 675, en el 3° trimestre S/ 444 860 y cerrando el 4° trimestre con un ingreso de S/ 469 365. (Figura 3.1- 3.9)

- 5.2. Tras los resultados del análisis de la situación económica y financiera en la empresa Transportes Titan S.A.C, se determina que la misma cuenta con una regular posición en ambas situaciones, sin embargo resulta importante predominar que a su vez mantiene una tendencia a disminuir según la aplicación de las razones financieras, en cuanto a la liquidez en el primer trimestre se inició con S/1.30 para afrontar sus obligaciones por cada sol de deuda, al cierre del periodo en análisis alcanzo S/ 1.27, en tanto la empresa presenta dificultad en liquidez absoluta donde mantuvo S/0.61 y S/0.75 durante el periodo en análisis, en referencia al endeudamiento la empresa mantiene un 49.8% en el 1° y 2° trimestre, posteriormente se presenta un incremento llegando a un

53.7% en el 3° trimestre y 72.8% en el 4° trimestre. En cuanto a la rentabilidad se observó que la empresa consiguió ser más rentable en el 1° trimestre obteniendo un 29%, con respecto a un 25.3% en el 2° trimestre, 21.3% en el 3° trimestre y 22.2% en el 4° trimestre. (Figura 3.10 - 3.13)

- 5.3. Al haber encontrado una inadecuada eficiencia en cuanto al manejo de recursos tanto físicos como económicos, que principalmente se refleja en la disminución de servicios, se plantea una propuesta para incrementar la atención de la demanda, basado en un registro y control de información con respecto a la ejecución de abastecimientos adecuados y mantenimientos correctivos y preventivos de unidades. (Parte VII)

La planeación y organización de un plan de trabajo resultan imprescindibles para incrementar la eficiencia de las operaciones de una empresa, esto a través de la búsqueda de una optimización de recursos utilizados, medidos en términos físicos y económicos.

VI. RECOMENDACIONES

VI. Recomendaciones

De las situaciones reflejadas anteriormente se establece a continuación las siguientes recomendaciones:

- 6.1. Al área de logística promover un mejor seguimiento de los vehículos, para optimizar el cumplimiento de las condiciones impuestas por el cliente (horario de atención para la carga, horarios de entrega, etc), contar con un almacén de implementos necesarios (plásticos, triplays, carpas, accesorios de seguridad, etc), así se evitará tiempos ociosos, en lo que demandaría hacer una compra. Por otro lado fomentar la motivación de los conductores mediante reconocimientos, o incentivos monetarios, con el fin de conseguir la máxima rapidez y fiabilidad de las entregas. Asimismo, establecer un control de abastecimiento para cada vehículo, considerando sus características, el tipo de mercancía a transportar y la distancia a recorrer. De igual forma tener un control de mantenimiento preventivo y correctivo para evitar posibles fallas mecánicas que conlleven a la paralización de los vehículos.

- 6.2. A la gerencia de la empresa se le recomienda utilizar las técnicas de análisis de ratios financieros, con el fin de obtener un panorama más real y claro de la situación actual en cuanto al manejo de sus obligaciones y la rentabilidad que está generando. Esto facilitará a tiempo una adecuada toma de decisiones para fomentar una gestión eficiente y eficaz. Asimismo se recomienda hacer un seguimiento permanente en cuanto al envío de facturas a los clientes y estar al pendiente de la programación de cobros con el fin de mejorar la disponibilidad de dinero en efectivo.

A futuros investigadores se recomienda realizar investigaciones correlacionales, donde se considere estrategias que fomenten la eficiencia empresarial y como los resultados afectan la situación económica y financiera.

VII. PROPUESTA

VII. Propuesta

Proponer un sistema de información para el registro y control de mantenimiento y consumo de combustible de las unidades para mejorar la eficiencia de la empresa Transportes Titan Del Norte S.A.C.

Justificación

Después de analizar la eficiencia de la empresa Transportes Titán del Norte S.A.C. se encontró incrementos de consumo de combustible y costes de mantenimientos de los vehículos. Es por ello que la empresa no cuenta con un límite promedio ni un control de los recursos con los que dispone el cumplimiento de sus operaciones, motivo por el cual no le permite establecer medidas enfocadas a la optimización de los mismos.

Situación Planteada	Situación Propuesta
No se tiene identificado el consumo de combustible que demanda cada servicio realizado, según el tipo de mercancía transportada, la distancia recorrida y las características de los vehículos.	Calcular y elaborar un registro de rendimiento de combustible, por cada vehículo según el tipo de características que poseen, tipo de mercancía transportada y distancia a recorrer, con la finalidad de establecer un límite promedio de cantidad de galones a abastecer, logrando prevenir de esta manera posibles robos de combustible durante el trayecto por parte de los conductores.

CONTROL DE MANTENIMIENTO PROGRAMADO DE CAMBIO DE ACEITE

MODELO	UNIDAD	TIPO DE ACEITE	FECHA	KM RECORRIDOS	TIEMPO DE CAMBIO ACEITE MOTOR (PRÓXIMO CAMBIO)	TIEMPO DE CAMBIO ACEITE CAJA (PRÓXIMO CAMBIO)

MANTENIMIENTO DE NEUMÁTICOS

UNIDAD	FECHA	MARCA DE LLANTA	LADO DE COLOCACIÓN (DERECHO-IZQUIERDO)	N° DE EJES	KM ACTUAL	PRÓXIMO CAMBIO (KM)

MANTENIMIENTO PREVENTIVO

FECHA		DIF. DÍAS	KM		DIF. KM	TRABAJOS REALIZADOS	MECÁNICO RESPONSABLE	CHOFER	PLACA DE UNIDAD
ACTUAL	ULT. SUCESO		ACTUAL	ULT. SUCESO					

VIII. Referencias

- Asmat, E. (2015). *Aplicación del Análisis Financiero en la Estructura Financiera para la Toma de Decisiones del Grupo Transpesa* (Tesis de Licenciatura). Universidad Nacional de Trujillo, Trujillo, Perú.
- Córdoba, P. (2012). *Gestión Financiera*. (1ª ed). Bogotá: Ecoe Ediciones
- Dagoberto, E. (2009). *Administración Financiera*. (2ª ed). Colombia: Nueva Legislación
- De Jaime, J.(2010). *Las Claves del Análisis Económico-Financiero de la Empresa*. (2ª ed). España: Esic Editorial
- Espinoza, D. (2013). *Eficiencia del Transporte Multimodal* (Tesis de Licenciatura). Universidad Austral de Chile, Valdivia, Chile. Recuperado de <http://cybertesis.uach.cl/tesis/uach/2006/bmficie.77e/sources/bmficie.77e.pdf>
- Galoso, L. (2014). *Aplicación del Análisis Financiero en la Empresa de Servicio de Transporte de Carga Guzmán S.A. y su Indicencia en la Toma de Decisiones* (Tesis de Licenciatura). Universidad Nacional de Trujillo, Trujillo, Perú.
- García, S. (1994). *Introducción a la Economía de la Empresa*. Madrid: Ediciones Diaz de Santos, S.A.
- García, S. (1994). *Teoría Económica de la Empresa*. Madrid: Ediciones Díaz de Santos, S.A.
- Ginés, R., Campos, J. y Nombela, G. (2003). *Economía del Transporte*. España: Editorial Antoni Bosch
- Gómez, R. y Correa, A. (2011). Análisis del Transporte y Distribución. *Revista Unal*, 30(2), 39-52. Recuperado de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/rbct/article/view/29292/39405>

- López, H. (2011). *Estructura y Asignación del Costo Total, del Servicio de Transporte de Carga por Carretera en una Ruta Corta, en la Empresa de Transporte La Misericordia SAC* (Tesis de Licenciatura). Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo, *Lambayeque, Perú*. Recuperado de http://tesis.usat.edu.pe/bitstream/usat/206/1/TL_Lopez_Betancohurt_Helga_Fany.pdf
- Monzón, J. (2002). *Técnicas de Análisis de la Eficiencia Empresarial*. Barcelona: Editorial UOC Papers
- Mora, L. (2014). *Logística del Transporte y Distribución de Carga*. Bogotá: Ecoe Ediciones. Recuperado de <https://books.google.com.pe/books?id=8to3DgAAQBAJ&printsec=frontcover#v=onepage&q&f=false>
- Parra, F. (2005). La Formación y las Organizaciones. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*. Recuperado de <https://books.google.com.pe/books?id=XEWqjyhOoa8C&pg=PA222&dq=eficiencia+empresarial&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwiM-s6K88XWAhXC5CYKHdw2A6EQ6AEINjAE#v=onepage&q&f=false>
- Pino, M. (2015). *Dirección de la Actividad Empresarial de Pequeños Negocios o Microempresas*. España: Editorial Ideas Propias
- Villalobos, J. (2015). Buenas Prácticas para la eficiencia del Transporte de Carga por Carretera. *Revista Logistec*. Recuperado de <http://www.revistalogistec.com/index.php/logistica/pymes/item/813-buenas-practicas-para-la-eficiencia-del-transporte-de-carga-por-carretera-sustentabilidad-y-competitividad-para-las-cadenas-de-abastecimiento-2-parte>

ANEXOS

TRANSPORTES TITAN DEL NORTE S.A.C.

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA AL: 31 de Marzo del 2016

ACTIVO		PASIVO	
Activo Corriente		Pasivo Corriente	
Caja y Bancos	131,410	Cuentas por pagar comerciales	147,403
Cuentas por cobrar comerciales	85,000	Cuentas por pagar accionistas	0
Cuentas por cobrar acc y personal	2,200	Tributos por pagar	27,978
Existencias	8,827		
Total Activo Corriente	227,437	Total Pasivo Corriente	175,381
Activo no Corriente		Pasivo no Corriente	
Inmueble maquinaria y equipo	320,800	Cuentas por pagar a largo plazo	0
Depreciación acumulada	-20,880		
Total Activo no Corriente	299,920	Total Pasivo no Corriente	0
		TOTAL PASIVO	175,381
		PATRIMONIO	
		Capital social	303,049
		Resultado del Ejercicio	48,927
		TOTAL PATRIMONIO	351,976
TOTAL ACTIVO	527,357	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	527,357

TRANSPORTES TITAN DEL NORTE S.A.C.

ESTADO DE RESULTADOS AL: 31 de Marzo del 2016

Ventas	527,800
Costo de Servicios	374,317
Utilidad Bruta	153,483
Gastos Administrativos	48,650
Gastos Ventas	28,064
Utilidad de Operación	76,769
Gastos Financieros	8,815
Utilidad del Ejercicio	67,954
Impuesto a la Renta	19,027
Utilidad Neta del Ejercicio	48,927

TRANSPORTES TITAN DEL NORTE S.A.C.

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA AL: 30 de Junio del 2016

ACTIVO		PASIVO	
Activo Corriente		Pasivo Corriente	
Caja y Bancos	130,100	Cuentas por pagar comerciales	150,867
Cuentas por cobrar comerciales	78,200	Cuentas por pagar accionistas	4,500
Cuentas por cobrar acc y personal	2,500	Tributos por pagar	20,490
Existencias	10,458		
Total Activo Corriente	221,258	Total Pasivo Corriente	175,857
Activo no Corriente		Pasivo no Corriente	
Inmueble maquinaria y equipo	328,600	Cuentas por pagar a largo plazo	0
Depreciación acumulada	-21,539		
Total Activo no Corriente	307,061	Total Pasivo no Corriente	0
		PASIVO TOTAL	175,857
		PATRIMONIO	
		Capital social	322,669
		Resultado del ejercicio	29,793
		TOTAL PATRIMONIO	352,462
TOTAL ACTIVO	528,319	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	528,319

TRANSPORTES TITAN DEL NORTE S.A.C.

ESTADO DE RESULTADOS AL: 30 de Junio del 2016

Ventas	480,675
Costo de Servicios	359,080
Utilidad Bruta	121,595
Gastos Administrativos	47,165
Gastos Ventas	25,895
Utilidad de Operación	48,535
Gastos Financieros	7,156
Utilidad del Ejercicio	41,379
Impuesto a la Renta	11,586
Utilidad Neta del Ejercicio	29,793

TRANSPORTES TITAN DEL NORTE S.A.C.

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA AL: 30 de Septiembre del 2016

ACTIVO		PASIVO	
Activo Corriente		Pasivo Corriente	
Caja y Bancos	109,240	Cuentas por pagar comerciales	138,891
Cuentas por cobrar comerciales	72,073	Cuentas por pagar accionistas	15,000
Cuentas por cobrar acc y personal	0	Tributos por pagar	25,542
Existencias	18,399		
Total Activo Corriente	199,712	Total Pasivo Corriente	179,433
Activo no Corriente		Pasivo no Corriente	
Inmueble maquinaria y equipo	336,530	Cuentas por pagar a largo plazo	0
Depreciación acumulada	-22,809		
Total Activo no Corriente	313,721	Total Pasivo no Corriente	0
		PASIVO TOTAL	179,433
		PATRIMONIO	
		Capital social	323,365
		Resultado del ejercicio	10,635
		TOTAL PATRIMONIO	334,000
ACTIVO TOTAL	513,433	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	513,433

TRANSPORTES TITAN DEL NORTE S.A.C.

ESTADO DE RESULTADOS AL: 30 de Septiembre del 2016

Ventas	444,460
Costo de Servicios	350,195
Utilidad Bruta	94,666
Gastos Administrativos	43,002
Gastos Ventas	27,909
Utilidad de Operación	23,755
Gastos Financieros	8,983
Utilidad del Ejercicio	14,772
Impuesto a la Renta	4,136
Utilidad Neta del Ejercicio	10,635

TRANSPORTES TITAN DEL NORTE S.A.C.

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA AL: 31 de Diciembre del 2016

ACTIVO		PASIVO	
Activo Corriente		Pasivo Corriente	
Caja y Bancos	102,185	Cuentas por pagar comerciales	140,441
Cuentas por cobrar comerciales	99,878	Cuentas por pagar accionistas	0
Cuentas por cobrar acc y personal	1,000	Tributos por pagar	26,696
Existencias	9,657		
Total Activo Corriente	212,720	Total Pasivo Corriente	167,137
Activo no Corriente		Pasivo no Corriente	
Inmueble maquinaria y equipo	348,530	Cuentas por pagar a largo plazo	60,000
Depreciación acumulada	-22,289		
Total Activo no Corriente	326,241	Total Pasivo no Corriente	60,000
		PASIVO TOTAL	227,137
		PATRIMONIO	
		Capital social	294,293
		Resultados Acumulados	0
		TOTAL PATRIMONIO	311,825
ACTIVO TOTAL	538,961	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	538,962

TRANSPORTES TITAN DEL NORTE S.A.C.

ESTADO DE RESULTADOS AL: 31 de Diciembre del 2016

Ventas	469,365
Costo de Servicios	365,191
Utilidad Bruta	104,174
Gastos Administrativos	42,854
Gastos Ventas	26,532
Utilidad de Operación	34,788
Gastos Financieros	10,439
Utilidad del Ejercicio	24,349
Impuesto a la Renta	6,818
Utilidad Neta del Ejercicio	17,532



TRANSTITAN
Transportes Titán del Norte S.A.C.
Cargamos, Cuidamos

Constancia de Recolección de Datos

El que suscribe: Jaime Moreno Meléndez

Gerente General de Transportes Titán del Norte S.A.C.

Hace Constar:

Que la Srta. Vanessa Verde García, identificada con DNI N° 71658833, estudiante del X ciclo de la Escuela de Administración de la Universidad César Vallejo, ha recolectado datos correspondientes al desarrollo de su trabajo de investigación en la Empresa Transportes Titan del Norte S.A.C. ubicado en el Sector Semirustica – Mampuesto - Trujillo

Se expide el presente documento, a petición de la interesada.

Trujillo, 22 de octubre del 2017

TRANSTITAN S.A.C.
.....
Jaime Moreno Meléndez
GERENTE GENERAL