



FACULTAD DE NEGOCIOS

Carrera de Contabilidad y Finanzas

“LA MOROSIDAD DE LOS CREDITOS Y SU EFECTO EN LA RENTABILIDAD DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTES, EN LA CIUDAD DE TRUJILLO DEL AÑO 2019”

Tesis para optar el título profesional de:

Contadora Pública

Autora:

Yesica Sonia Sanchez Huaman

Asesor:

Mg. María Graciela Zurita Guerrero

Trujillo - Perú

2021

DEDICATORIA

A Dios, quién supo guiarme por el buen camino, dándome la valentía y sobre todo ser persistente y enseñándome día a día que uno cuando se propone debe llegar a la meta. La vida te dará muchos golpes pero serán de aprendizaje, no es momento de rendirse si aún no has llegado a lo que te propusiste hazlo sin perder nunca la dignidad.

A mis padres, mis hermanos y mi querido esposo fueron ellos que creyeron en mí y siempre estuvieron conmigo, dándome ejemplos dignos de superación y entrega, y ahora puedo decir que logre llegar a mi meta, y la confianza que depositaron en mí, fue lo que me hizo ir hasta el final.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mis padres, por sus consejos y comprensión, a mi esposo por soportarme, a mis hermanas y hermanos por tolerarme, a mis sobrinas y sobrinos por entenderme, a todos ellos por confiar en mí que el tiempo perdido sin su compañía valió la pena.

De igual manera agradecer a mis docentes, maestro de vocación son ellos que nos guían durante todo el camino, aquellos que nos alegran día a día por cada logro adquirido, quienes sin importar la clase de persona o donde estemos, nos ayudan a formarse como profesionales, a quienes siempre consideraré un afecto y respeto y sobre todo una gran admiración.

TABLA DE CONTENIDOS

DEDICATORIA	2
AGRADECIMIENTO.....	3
ÍNDICE DE TABLAS	5
ÍNDICE DE FIGURAS	6
RESUMEN.....	7
CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN	8
CAPÍTULO II. METODOLOGÍA	14
CAPÍTULO III. RESULTADOS	17
3.1. MOROSIDAD VIGENTE DE LOS CRÉDITOS EN LA EMPRESA DE TRANSPORTES. ..	18
3.2. ANALISIS DE LA RENTABILIDAD EN LA EMPRESA DE TRANSPORTES.	24
3.3. DETERMINAR LA CONSECUENCIA DE LA MOROSIDAD SOBRE LA RENTABILIDAD. 26	
CAPÍTULO IV. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES.....	38
REFERENCIAS	41
ANEXOS	44

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. <i>Morosidad de los créditos del año 2019</i>.....	18
Tabla 2. <i>Estado de los cerditos en la emprea</i>.....	21
Tabla 3. <i>Comparativo de los ratios financieros con y sin morosidad de una empresa de Transportes en al año 2019</i>.....	35
Tabla 4. <i>Morosidad de clientes y compra de camiones en el año 2019</i>.....<i>¡Error! Marcador no definido.</i>	

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Morosidad de los créditos del año 2019.....	
.....	<i>¡Error! Marcador no definido.</i> 0
Figura 2. Estado de los créditos del año 2019.....	
.....	<i>¡Error! Marcador no definido.</i> 3
Figura 3. Estado de situación financiera real al 31.12.2019.....	27
Figura 4. Estado de resultado real al 31.12.2019.....	
.....	<i>¡Error! Marcador no definido.</i>
Figura 5. Estado de Situación Financiera simulado de una empresa de Transportes al 31.12.2019.....	30
Figura 6. Estado de Resultado simulado de una empresa de Transportes al 31.12.2019.....	32
Figura 7. Consecuencia de la morosidad sobre la rentabilidad del año 2019.....	36

RESUMEN

La empresa en estudio es una de Transportes. Podemos decir que es una de las más importantes dentro de la ciudad de Trujillo, y uno de los créditos que se da más son por el transporte de mercadería; aquí es donde la tasa de morosidad ha ido creciendo en los últimos años. El objetivo de esta tesis de determinar de qué manera la morosidad de los créditos afecta la rentabilidad de una empresa de Transportes., en la ciudad de Trujillo del año 2019, a fin de tomar medidas correctivas para mejora de la empresa. Para esto se analizó el estado financiero del ejercicio 2019, así como unos simulados del mismo periodo; se realizó un análisis documental y se aplicó el método de entrevista, lo cual se realizó al Gerente de Administración y Finanzas, a fin de conocer el manejo del proceso de los créditos. Como resultado tenemos que la morosidad afecta a una empresa de Transportes su rentabilidad, causando el retraso de pago de los proveedores, bajas utilidades y endeudamiento con las entidades financieras. Como conclusión tenemos la mala gestión de cobranzas que lleva a un crédito vencido y no gestionado para cobrar, y finalmente terminando en morosidad, y esto genera como consecuencia una deducción en la rentabilidad de la empresa.

Palabras claves: Morosidad, Cartera de Clientes, Indicadores y empresas de Transportes.

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN

En la actualidad las empresas de Transportes y almacenaje en general se encuentran en constantes cambios financieros para llegar a mejorar su rentabilidad, aun así, son afectados por la morosidad de sus clientes quienes incumplen los créditos brindados a pesar de tener fechas programadas, causando un desorden financiero como incumplimiento de créditos a los bancos, pagos de proveedores y remuneraciones de los trabajadores. Sin embargo, a nivel mundial en España, según un informe elaborado por Iberinform (2019), unidad de negocio de Crédito y Caución que se dedica a realizar análisis para ayudar a las empresas a detectar oportunidades de negocio, resalta que tres de cada diez empresas (31%) del transporte por carretera están elevado riesgo de impago. De éstas el 4% estarían en un nivel máximo. Las cifras no extrañan a Arnedo, que relata que “la situación está llevando a algunos transportistas a dejar los camiones en la puerta de los concesionarios porque no pueden pagarlos”. El presidente de Fetranza añade por su parte que “los impagos están abocando a muchos a dejar su actividad con un agujero importante”. El 71% de las empresas del sector del transporte son microempresas y otro 24% pymes. Son éstas las que padecen con mayor intensidad los efectos de la morosidad.

A nivel nacional algunas empresas de Transportes tienen problemas relacionado con el control de sus créditos de cobranzas, lo cual incrementa los índices de morosidad, según la revista logística 360, 2017, “Los retrasos en los pagos por parte de clientes o el establecimiento de condiciones de pago a largo plazo afecta negativamente a las empresas que operan en el sector logístico, haciendo disminuir su competitividad. El Informe de Pagos por Sectores 2016 de Intrum Justitia pone de relieve que la morosidad es uno de los principales riesgos para las empresas. Hasta un 43% de las entidades encuestadas consideran

los problemas en los pagos como un riesgo de medio a muy grave. También los retrasos en los pagos están causando que hasta un 35% de las empresas encuestadas se planteen llevar a cabo despidos.”

A nivel local, en la empresa de Transportes de la ciudad de Trujillo se ha podido observar mediante la entrevista al gerente de administración y finanzas, que desde mediados del año 2018 la empresa viene atravesando una crisis de morosidad por parte de los clientes, ya que algunos son impuntuales a los cronogramas de pago, así mismo no se lleva un buen control en el área de créditos y cobranzas, ya que no se realiza un buen seguimiento a la cartera de clientes (historial crediticio de los clientes y no cuentan con indicadores de cobranzas) debido a la sobre carga laboral y falta de conocimiento por el encargado del área. Estos problemas genera que la empresa tenga una baja rentabilidad que podría causar la demora en sus cuentas por pagar.

Según Acosta (2016), indica en su tesis “Decisiones económicas que toman los clientes morosos del sistema financiero”, menciona que en el período de estudio, el índice de morosidad ha tenido un crecimiento anual a excepción del año 2013, el cual bajó de 2,80 en 2012 a 2,60. En los años 2010 y 2011 se mantuvo en 2,25 y 2,24 respectivamente debido a que si bien si existió un crecimiento tanto en la cartera improductiva como en la cartera bruta, el crecimiento fue del 20% para ambos casos. En el 2012 el índice crece en 25, 2% con respecto al 2011 ya que el deterioro de la cartera se ve reflejado en el crecimiento de la cartera improductiva que fue muy desigual al crecimiento de la cartera bruta. El año de mayor índice de morosidad del período de estudio fue el 2014 con 2,87% ya que las carteras de consumo y microcrédito presentaron los índices más altos de morosidad.

Según Novillo, (2018), “Plan de acción para reducir el índice de morosidad en la Cooperativa de Ahorro y Crédito Sol de los Andes LTDA., del cantón Riobamba, provincia de Chimborazo.”, menciona que a través del análisis de la situación financiera se pudo determinar el estado actual de la institución como un alto índice de morosidad en la cartera de crédito para la microempresa al igual que en el crédito comercial prioritarios, y a la vez dando a conocer un inapropiado proceso en los análisis de créditos concedidos que se requiere para tener un proceso con eficiencia y eficacia para dar seguimiento a los créditos con prioridad.

Según Vidal (2017), indica en su tesis “La morosidad y la rentabilidad de los bancos en Chile”, menciona que la morosidad en el Sistema Bancario Chileno, los últimos años, ha tenido un crecimiento importante, pero muy en línea con el crecimiento total que han tenido las colocaciones en Activo. En la ilustración 1.5 se detalla la evolución de esta métrica desde el año 2009 al año 2016, donde este último año es el mes de junio 2016. Según Bernaola, Casaico y Palomino (2016) indican en su tesis “La morosidad en las cuentas por cobrar comerciales y su impacto en la liquidez de la empresa Transportes vircar s.r.l en el año 2016”, mencionan que el área de cobranzas no cuenta con métodos de cobro para aquellos clientes que se encuentran atrasados en sus pagos el cual disminuiría su cartera de morosidad y su deficiencia en sus finanzas. Según Nole (2015), indica en su tesis “Estrategias de cobranza y su relación con la morosidad de pagos de servicios en la zona ferreñafe de la entidad prestadora de servicios de saneamiento de Lambayeque s.a – 2015”, mencionan que el nivel de la morosidad de pagos de servicios EPSEL S.A; es muy alta ya que el 99% de personas encuestadas manifestaron que EPSEL S.A. – Ferreñafe; tiene un gran número de clientes morosos.

Según Ramírez y Robles (2016), indican en su tesis “La morosidad y su incidencia en la rentabilidad de la agencia Laredo de la Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Trujillo,

distrito de Laredo, años 2014-2015.”, mencionan que producto de analizar la morosidad de la empresa en estudio, se resuelve que la agencia tuvo una variación absoluta de 0.036, lo que da un 2406.67% de variación relativa con respecto al año 2014 - 2015 de la cartera atrasada. La principal y más peligrosa causa que conlleva a que un crédito devenga en morosidad es la calidad de la evaluación que se le hace al cliente, ya que se consideran factores como la capacidad y voluntad de pago del deudor. Según Pacheco (2019), indica en su tesis “Morosidad en la empresa Transportes Calin S.A.C. – Chiclayo”, menciona que de acuerdo al análisis realizado al Balance general del período 2018 en relación a las cuentas por cobrar, S/ 541,171.00 se pudo obtener un resultado con respecto al índice de morosidad del 54 %. Esto demuestra que la entidad está atravesando durante estos últimos años un gran porcentaje de morosidad; ello afecta para el crecimiento de la empresa y el mantenimiento de sus activos fijos.

Con el sustento de Pally (2016), nos dice que la morosidad es la demora, falta de diligencia en el cumplimiento de un deber u obligación. En el ámbito financiero y comercial se conoce como morosa la persona que demora repetidas veces el pago de las obligaciones contraídas muy especialmente, la que registra aceptaciones impagadas, se le conocen malos antecedentes e incumple todo tipo de contratos y deberes. (Pag.39). Por otro lado, Valdivia (2017), La mora del deudor en sí, desde el punto de vista formal, no supone un incumplimiento definitivo de la obligación de pago, sino simplemente un cumplimiento tardío de la obligación. La consecuencia inmediata de la constitución en mora del deudor es el devengo de intereses moratorios como indemnización de los daños y perjuicios que causa al acreedor el retraso en el cobro. (Pag.29).

El incumplimiento de pago, se da cuando el prestatario no cumple con las cuotas de pago según el cronograma establecido por el prestador, nos referimos a la deuda vencida, cuando

los créditos o prestamos que no han sido cancelados o amortizados en las fechas establecidas que contablemente son consideradas como vencidas.

Con el sustento de Ticse (2015) Son los créditos que no han sido cancelados o amortizados por los obligados en la fecha de vencimiento y que contablemente son registrados como vencidos. En el caso de los créditos corporativos, a grandes empresas y a medianas empresas, corresponde al saldo total de los créditos con atraso mayor a 15 días. En los créditos a pequeñas empresas y microempresas, corresponde al saldo total de los créditos con atraso mayor a 30 días. En los créditos de consumo, hipotecario para vivienda, arrendamiento financiero y capitalización inmobiliaria, corresponde a las cuotas impagas si el atraso es mayor a 30 días y menor a 90 días y al saldo total del crédito si el atraso supera los 90 días. (Pag.14).

La Cartera de alto riesgo, viene hacer la suma total de los créditos reestructurados, vencidos y se encuentran en cobranza judicial.

Con el sustento de Valdivia (2017), El término rentabilidad también es utilizado para determinar la relación que existe entre las utilidades de una empresa y diversos aspectos, tales como las ventas, los activos, el patrimonio, el número de acciones, etc. En este caso, para hallar está rentabilidad simplemente debemos dividir las utilidades entre el valor del aspecto que queremos analizar, y al resultado multiplicarlo por 100 para convertirlo en porcentaje. (Pag.44).

Por otro lado Andrade (2011), indica que la rentabilidad se refiere a obtener más ganancias que pérdidas en un campo determinado, provenientes de una inversión o actividad económica. (Pag.33).

La Rentabilidad económica, mide la tasa de retorno originada por un beneficio económico respecto al capital total, el ratio de rentabilidad económica también es denominado ROI (del

inglés return on investments, rentabilidad de las inversiones). Cuanto más alto sea éste ratio, será mejor, ya que demostrará la productividad en se encuentra el activo. La Rentabilidad financiera o (ROE) por sus iniciales en inglés, (Return on equity) vincula el beneficio económico con los recursos netamente necesarios para obtener ese lucro. En otras palabras, la rentabilidad financiera es la utilidad neta que genera una organización dentro de un periodo, y podemos decir que la empresa es rentable por lo tanto puede seguir en marcha. Los Ratios de Rentabilidad evalúan si la empresa es capaz de generar ganancia en un determinado periodo, de esta manera estaría pronosticando y/o determinando que la organización sería todo un éxito o todo caso no seguir invirtiendo ya que nos llevara a la quiebra dicha inversión. Los ratios para medir la rentabilidad son el margen neto, rentabilidad sobre los activos, margen bruto, rentabilidad sobre capitales propios- ROE, y rentabilidad neta sobre ventas

Por consiguiente, el presente estudio tiene como propósito responder a la siguiente pregunta ¿Cuál es el efecto de la morosidad de los créditos en la rentabilidad de una empresa de Transportes en la ciudad de Trujillo del año 2019? Asimismo, se considera como objetivo general, determinar de qué manera la morosidad de los créditos afecta la rentabilidad de la empresa de Transportes en la ciudad de Trujillo del año 2019. De igual manera, se establece como objetivos específicos, conocer la morosidad vigente de los créditos en una empresa de Transportes, analizar la rentabilidad en una empresa de Transportes y determinar la consecuencia de la morosidad sobre la rentabilidad. También se considera establecer como hipótesis general, la morosidad de los créditos si afecta la rentabilidad de una empresa de Transportes., en la ciudad de Trujillo del año 2019.

CAPÍTULO II. METODOLOGÍA

Según su objeto este tipo de indagación es básica, principalmente orientada a Determinar de qué manera la morosidad de los créditos afecta la rentabilidad de una empresa de Transportes., en la ciudad de Trujillo del año 2019.

Por otro lado, Saavedra (2020), indica que, según su diseño, el modelo de indagación es No Experimental, dónde el enfoque primordial es evaluar las diferentes maneras en la que las Políticas de crédito y cobranza de la Empresa, influyen en la Liquidez empresarial. Según su enfoque, el tipo de estudio es Cualitativo, en dónde se busca analizar las diferentes causas que originan que la Empresa incurra en un margen de políticas de crédito y cobranza, de tal forma que repercute directamente en la liquidez. Según su alcance, el tipo de investigación es Explicativo (Pag.20), Para poder equilibrar la realidad.

Donde:

M: Muestra

V1: Variable Independiente – Morosidad

V2: Variable Dependiente – Rentabilidad

Según el análisis documentario, el cumplimiento de la morosidad de los créditos en una empresa de Transportes y el análisis de los Estados Financieros 2018 en relación al 2019.

En el presente trabajo la Población vendría hacer una empresa de Transportes ubicada en Trujillo- Trujillo la Libertad y considerando como base las variables en estudio, los elementos de investigación tomados como muestra es el área de créditos y cobranzas.

Las técnicas consideradas en la investigación, se dirige de manera principal en la recopilación de información para revisar, verificar, validar y complementar el cumplimiento de los objetivos propuestos, tenemos:

Usaremos la técnica de observación, que analiza ciertos hechos o circunstancias de las actividades primordiales que genera la morosidad de los clientes, desde el primero contacto hasta el cierre de la venta al crédito al cliente, a través de una guía de observación, que accederá identificar las principales anomalías actuales de la empresa, para la cual usaremos el instrumento de ficha de observación. También usaremos la técnica de la entrevista donde se empleará una entrevista no estructurada a las áreas implicadas, porque son parte de la muestra elegida para el desarrollo de la investigación, el objetivo principal es verificar que la empresa está llevando un buen control de cuentas por cobrar y no tengan morosidad de clientes, que estos pueden afectar la rentabilidad de la empresa a futuro, para la cual usaremos como instrumento la guía de entrevista. Se aplicará la técnica de encuesta, esta técnica es primordial lo cual permitirá que, a través de un cuestionario, realicemos las preguntas necesarias para ser considerados en nuestra investigación y usaremos el instrumento de cuestionario. Finalmente se usará la técnica de análisis documental, este análisis apunta directamente a la revisión de los Estados Financieros, considerando como punto de inicio las variables de la investigación y la relación que existe entre ellas y como instrumentos usaremos la ficha de análisis documental.

El procedimiento usado tiene como primer punto, se estableció las técnicas para proceder de manera organizada a la recolección de datos y aplicación de la misma. Se considera una encuesta a detalle especialmente al área de créditos y cobranzas es en donde se tiene que detectar por qué los clientes no pagan y se convierte en morosos de los créditos, en seguida en una entrevista libre a todas las áreas de la empresa como son, gerencia general (área donde llega los resultados finales para la toma de decisiones), Contabilidad (donde se elabora y analiza los estados financieros), facturación (área donde tiene la lista de todos los clientes a facturar), con respecto a los últimos reportes en lo físico que tiene la empresa, por medio de

un cuestionario neutral se consideró algunos puntos claves en el cuestionario para el cumplimiento de los objetivo planteados, por último, el análisis de toda la documentación.

Respecto a los aspectos éticos, tenemos que precisar que todos los datos utilizados en este informe son reales, tenemos la autorización de la empresa para realizarlos, cabe indicar que también se ha utilizado las normas APA tal y como indica la ley para dicho informe.

CAPÍTULO III. RESULTADOS

Para la presente investigación la empresa en estudio es una de Transportes, ubicada en Trujillo- Trujillo la Libertad, inicia sus operaciones en enero del 2011, la actividad económica principal de la empresa es el transporte, distribución y almacenamiento en general y se encuentra en el régimen general.

Si bien es cierto al inicio de sus actividades, todas sus ventas eran al contado, sin embargo, conforme la organización iba implementando sus servicios, empezó a brindar créditos a partir del primer año de funcionamiento y de esta manera otorga facilidades de pago a sus clientes por los servicios brindados.

La empresa ha evolucionado y para obtener mayores ventas empezaron a ampliar la cartera de créditos con sus clientes, de acuerdo a los estudios desarrollados, refleja que, del 100% de sus ventas, el 20% es al contado, 60% al crédito y el 20% tienen una condición de morosidad.

Es así, que la empresa actualmente se encuentra bien posicionada en el mercado, por su amplia y reconocida trayectoria a nivel nacional, por la extraordinaria calidad de sus servicios brindados a cada uno de sus clientes, así como la puntualidad al momento del recojo y entrega, sumado a esto la seguridad que presta con cada una de las mercancías al ser trasladado a diferentes puntos de la organización. Se puede afirmar que la empresa de Transportes gracias a sus años de experiencia se convirtió en una sólida organización con todas las cualidades de cubrir las necesidades en transporte en cualquier parte del país y del mundo.

A continuación, se muestra el desarrollo y análisis de la información obtenida, del año 2019 de la empresa de Transportes.

MOROSIDAD VIGENTE DE LOS CRÉDITOS EN LA EMPRESA DE TRANSPORTES.

3.1.1. Incumplimiento de pago.

Tabla 01

Morosidad de los créditos del año 2019.

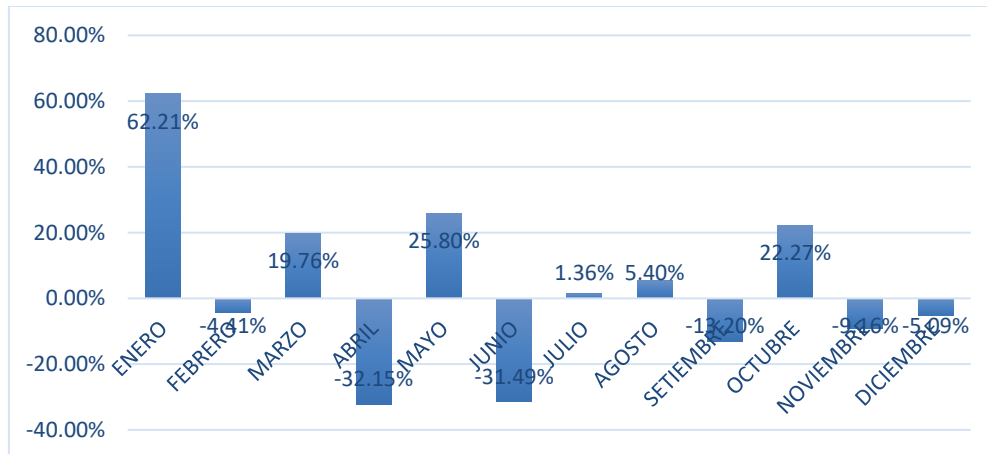
Meses	Colocación de cartera	Cobranza realizada	% de Morosidad	Saldo de cartera atrasada
Enero	1,804,489.22	681,998.71	62.21%	1,122,490.51
Febrero	723,749.34	755,700.00	-4.41%	-31,950.66
Marzo	694,375.93	557,143.02	19.76%	137,232.91
Abril	686,728.11	907,531.85	-32.15%	-220,803.74
Mayo	693,289.43	514,444.68	25.80%	178,844.75
Junio	672,739.52	884,598.80	-31.49%	-211,859.28
Julio	662,812.84	653,796.33	1.36%	9,016.51
Agosto	722,593.70	683,584.34	5.40%	39,009.36
Setiembre	518,334.88	586,765.93	-13.20%	-68,431.05
Octubre	708,188.17	550,506.81	22.27%	157,681.36
Noviembre	784,070.03	855,885.54	-9.16%	-71,815.51
Diciembre	747,285.04	785,307.36	-5.09%	-38,022.32
Totales	9,418,656.21	8,417,263.37	41.28%	1,001,392.84

Fuente: Dpto. Créditos y cobranzas
Elaboración propia

El incumplimiento de pago en el periodo 2019, en la tabla 01 se puede observar que en el año 2019 al menos en los meses de febrero, abril, junio, setiembre, noviembre y diciembre los clientes pagaron puntual y dentro de estos meses se logró cobrar algunas facturas del mes anterior, por lo que inicia enero con un porcentaje de 62.21% un número de cobranza bastante elevada en comparación con los meses anteriores, también podemos decir que enero es el mes donde tiene una cobranza dudosa de S/ 1,503.24, en los meses de marzo, mayo y octubre son los meses de morosidad que se mantienen entre el 19% y 26% y los meses de julio y agosto también hay morosidad de clientes, pero digamos que es de una manera manejable que se encuentra entre el 2% y 6%, con respecto a los totales podemos decir que; del 100% de la cartera colocada en el año 2019 se llegó a realizar las cobranzas de 89.37% y el 10.63% tiene un saldo de cartera atrasada y de morosidad tenemos el 41.28% durante el año 2019.

Figura 01

Morosidad de los créditos del año 2019.



En el año 2019, se observa que los créditos brindados por la empresa de Transportes a sus clientes, estaban entre el 1% al 62.21% de retraso de pago el cual se convierte en morosidad, con excepción del mes de julio que los clientes pagaron casi todos puntualmente, el único mes con una cifra bastante alta en comparación a los meses del año es enero.

Proceso de otorgamiento de Créditos

La entrevista realizada a la gerente de Administración y Finanzas nos ayudó a conocer mejor el proceso de los créditos brindados por la empresa de Transportes a sus clientes. Si bien es cierto que el área está organizada; hay algunas anomalías en cuanto al rastreo de los créditos, tengamos en cuenta cuando aún se encuentran en estado de vigencia, luego pasan ser parte de los morosos, también se tiene la excepción de algunos, cuando hay una mala evaluación y se le concedió el crédito, asimismo; los ejecutivos comerciales son los encargados de confirmar el cobro de los créditos, ello les dificulta un poco en tiempo y dedicación la búsqueda de nuevos clientes.

3.1.2. Deuda Vencida.

Tabla 02

Estado de los créditos en la empresa.

Estado de cartera	Importe	Tipo	Importe	Porcentaje
Créditos vencidos	6,002,568.81	Enero	640,462.70	10.67%
		Febrero	517,332.25	8.62%
		Marzo	466,640.45	7.77%
		Abril	404,628.53	6.74%
		Mayo	504,588.71	8.41%
		Junio	430,529.58	7.17%
		Julio	424,681.23	7.07%
		Agosto	552,912.94	9.21%
		Septiembre	290,513.86	4.84%
		Octubre	562,127.58	9.36%
		Noviembre	631,723.01	10.52%
		Diciembre	576,427.97	9.60%
Créditos en cobranza dudosa	1,503.24	Enero	1,503.24	100.00%
		Febrero	00.00	0.00%
		Marzo	00.00	00.00%
		Abril	00.00	0.00%
		Mayo	00.00	0.00%
		Junio	00.00	0.00%
		Julio	00.00	0.00%
		Agosto	00.00	0.00%
		Septiembre	00.00	0.00%
		Octubre	00.00	0.00%
		Noviembre	00.00	0.00%
		Diciembre	00.00	0.00%
Créditos reestructurados	00.00	Enero	00.00	00.00%
		Febrero	00.00	00.00%
		Marzo	00.00	00.00%
		Abril	00.00	00.00%
		Mayo	00.00	00.00%
		Junio	00.00	00.00%
		Julio	00.00	00.00%
		Agosto	00.00	00.00%
		Septiembre	00.00	00.00%

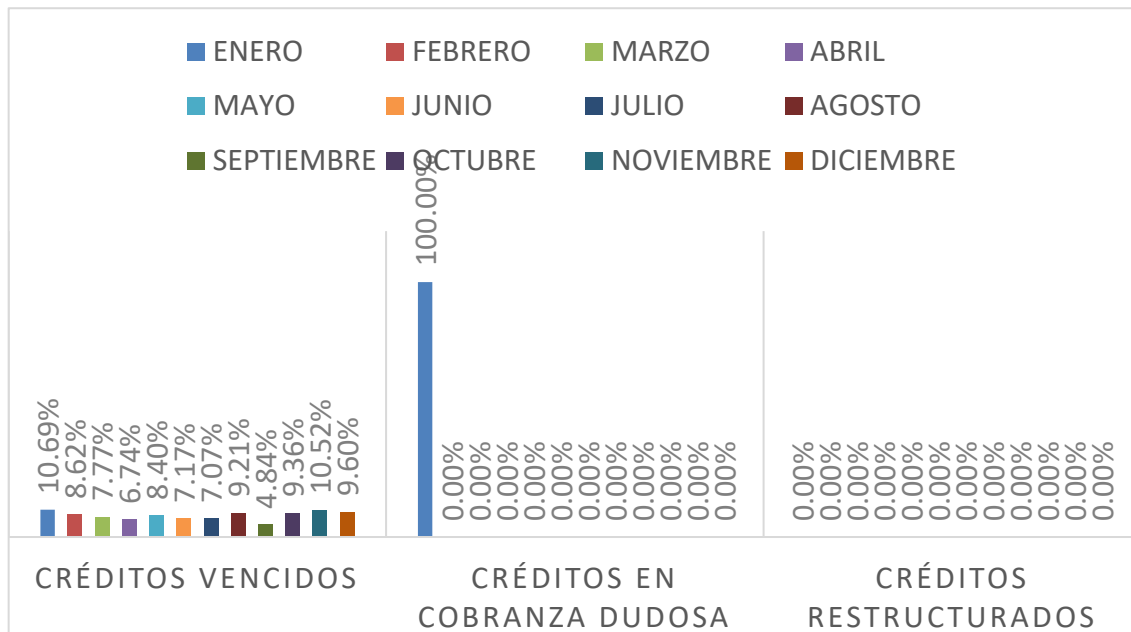
Octubre	00.00	00.00%
Noviembre	00.00	00.00%
Diciembre	00.00	00.00%

Fuente: Dpto. Créditos y cobranzas
Elaboración propia

Del total de créditos de la deuda vencida de la empresa de Transportes en el año 2019, se observa que los créditos vencidos, se mantiene entre el 6% y el 11%, también durante este periodo en estudio, las cuenta con cobranza dudosa solo se registran en el mes de enero, que no es tan alta solamente representa en S/1,503.24, por último, la empresa tiene la opción de créditos reestructurados, que consiste en dar una segunda oportunidad de pago, sin embargo la empresa de Transportes no cuenta con ningún crédito reestructurado en el año 2019.

Figura 02

Estado de los créditos del año 2019.



Fuente: Dpto. Créditos y cobranzas
Elaboración propia

En la figura podemos observar, que los créditos vencidos han ido descendiendo, en enero inicia con 10.69% y termina con un porcentaje de 9.60%, en cuanto a los créditos en cobranza dudosa con 100% de estos en el mes de enero que representa en soles a S/1,503.24 y los créditos restructurados en este periodo no tenemos ninguno, esto nos demuestra que la persona encargada de hacer las cobranzas diarias no se da abasto para hacer el seguimiento total a estos créditos vencidos y por ende no aplican los indicadores de cobranzas, que este es un factor fundamental para esta área y puede facilitar la forma de llevar un mejor control y así poder bajar los índices para el año siguiente.

3.1.3. Deuda de alto riesgo.

Deuda de alto riesgo = Crédito vencido + cobranza Dudosa + crédito restructurado

Colocaciones totales

Deuda de alto riesgo = $\frac{6,002,568.81 + 1,503.24 + 00.00}{9,418,656.21}$

9,418,656.21

Deuda de alto riesgo = 63.74%

La empresa presenta un indicador de cartera de alto riesgo muy elevado, siendo así el 63.74% del total de la cartera de clientes del transporte, podemos decir que 63 créditos brindados de cada 100 son calificados morosos o representan un alto riesgo.

ANALISIS DE LA RENTABILIDAD EN LA EMPRESA DE TRANSPORTES.

Teniendo en cuenta los EE. FF según anexos N° 01 y anexo N° 02.

3.1.4. Ratios de rentabilidad económica 2019.

ROA = UTILIDAD NETA/ ACTIVO TOTAL

ROA = 740,266.00 / 13,466,960.00

ROA = 5.50%

A través de este indicador podemos observar, que, de cada sol de activo total invertido por la empresa, se ha logrado un 5.50% de ganancia. Este indicador nos demuestra que la empresa de Transportes ha tenido un retorno de sus activos en un 5.50%, podemos decir que la organización está al pendiente de la administración de sus activos para generar utilidades, esto es muy importante en una empresa, también logramos observar en el ROA, que es capaz de generar retorno de sus activos totales sin necesidad de acudir a un apalancamiento financiero, según el análisis realizado durante el ejercicio 2019.

Rentabilidad neta

MARGEN NETO $\frac{\text{UTILIDAD NETA}}{\text{ACTIVO TOTAL}}$

VENTAS

$$\text{MARGEN NETO} = 740,266 / 7,071,766.00$$

$$\text{MARGEN NETO} = 10.47\%$$

En este ratio podemos observar, que cada sol invertido por la empresa se ha obtenido un 10.47% de ganancia. En esta ratio se comprueba que la empresa de Transportes en el año 2019, del total de sus ventas realizadas se ha convertido efectivamente en utilidad neta del periodo un 10.47%, esto es deducido los costos, esto quiere decir que cada sol invertido por la empresa ha generado un 10.47% de utilidad neta.

Rentabilidad operativa

$$\text{MARGEN OPERATIVO} = \frac{\text{UTILIDAD OPERATIVA}}{\text{VENTAS}}$$

VENTAS

$$\text{MARGEN OPERATIVO} = 1,063,814.00 / 7,071,766.00$$

$$\text{MARGEN OPERATIVO} = 15.04\%$$

En este ratio podemos observar, que cada sol invertido por la empresa se ha obtenido un 15.04% de utilidad en relación a sus ventas. En este ratio se demuestra que la empresa de Transportes en el año 2019, si ha sido rentable a pesar de tener considerables gastos de administración y gastos operativos.

3.1.5. Ratios de rentabilidad financiera – 2019.

ROE (Rentabilidad sobre el Patrimonio o Rentabilidad sobre el Capital)

$$\text{ROE} = \frac{\text{UTILIDAD NETA}}{\text{PATRIMONIO}}$$

$$\text{ROE} = 740,266.00 / 4,771,182.00$$

ROE = 15.52%

Este ratio de 15.52% nos indica que la empresa está bien posicionada con respecto a su patrimonio, podemos decir que cuanto mayor es el ROE, mayor será la rentabilidad que una empresa puede llegar a tener en función de sus recursos propios que emplea para su financiación. Este Ratio nos representa a los fondos invertidos por los propietarios de la empresa, con este 15.52% se podría decir que este caso se ha cumplido las expectativas de los propietarios de la empresa de Transportes, obteniendo un resultado favorable al 31.12.2019.

3.2. DETERMINAR LA CONSECUENCIA DE LA MOROSIDAD SOBRE LA RENTABILIDAD.

A continuación, se presenta el Estado de Situación Financiera y el Estado de resultados reales de la empresa de Transportes del año 2019.

Figura 03

Estado de Situación Financiera real al 31.12.2019.

EMPRESA DE TRANSPORTES
Estado de Situación Financiera
Al 31 de diciembre 2019
(En soles)

Activos		Pasivos y Patrimonio	
Activos Corrientes		Pasivos Corrientes	
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	96,372.06	Otros Pasivos Financieros	323,818.18
Otros Activos Financieros		Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	948,172.34
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por cobrar	1,569,812.89	Cuentas por Pagar Comerciales	384,763.15
Cuentas por Cobrar Comerciales (neto)	1,114,422.83	Otras Cuentas por Pagar	563,409.19
Otras Cuentas por Cobrar (neto)	450,027.74	Cuentas por Pagar a Entidades Relacionadas	-
Cuentas por Cobrar a Entidades Relacionadas	-	Ingresos diferidos	-
Anticipos	5,362.32	Provisión por Beneficios a los Empleados	276,681.61
Inventarios	153,876.21	Otras provisiones	-
Activos por Impuestos a las Ganancias	-	Pasivos por Impuestos a las Ganancias	-
Total Activos Corrientes	1,820,061.16	Total Pasivos Corrientes	1,548,672.14
Activos No Corrientes		Pasivos No Corrientes	
Otros Activos Financieros	-	Otros Pasivos Financieros	5,776,561.38
Cuentas por cobrar comerciales y otras cuentas por cobrar		Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	1,363,033.91
Cuentas por Cobrar Comerciales	-	Cuentas por Pagar Comerciales	-
Otras Cuentas por Cobrar	-	Cuentas por Pagar a Entidades Relacionadas	-
Cuentas por Cobrar a Entidades Relacionadas	-	Otras Cuentas por Pagar	1,363,033.91
Intangibles neto	1,712.66	Ingresos Diferidos	-
Propiedades de Inversión	-	Provisión por Beneficios a los Empleados	-
Propiedades, Planta y Equipo (neto)	11,612,724.70	Otras provisiones	-
Activos por impuestos diferidos	32,461.56	Pasivos por impuestos diferidos	7,510.27
Total Activos No Corrientes	11,646,898.92	Total Pasivos No Corrientes	7,147,105.56
		Total Pasivos	8,695,777.70
		Patrimonio	
		Capital Emitido	1,643,200.00
		Otras Reservas de Capital	-
		Resultados Acumulados	2,387,715.95
		Resultado del Ejercicio	740,266.43
		Total Patrimonio	4,771,182.38
TOTAL DE ACTIVOS	13,466,960.00	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	13,466,960.00

Fuente: Dpto. Contabilidad
Elaboración propia

El Estado de Situación Financiera es muy importante para los accionistas, pues es el informe donde se puede observar de manera general si los recursos de la organización están siendo bien utilizados, los proveedores, clientes y entidades financieras, El estado de Situación financiera del periodo 2019 de la empresa de Transportes nos muestra lo siguiente:

- Se observa la mala Gestión de las cuentas por cobrar, la cual nos muestra un importe elevado de S/1'5698,813.00

- Muestra que el Activo es mayor al Pasivo, lo que significa que la empresa si puede cumplir sus obligaciones a corto plazo.
- Se puede observar que los Activos que posee la mayor parte pertenecen al arrendamiento financiero.
- En los Pasivos, se visualiza que tienen un monto de S/ 5'776,561.00 de cuentas por pagar a instituciones financieras a largo plazo, la cual demuestra que la empresa trabaja continuamente con estas entidades.

Figura 04

Estado de Resultado real al 31.12.2019.

EMPRESA DE TRANSPORTES
Estado de Resultado Integral
Al 31 de diciembre 2019
(En soles)

Ingresos de actividades ordinarias	7,071,765.54
Otros Ingresos Operacionales	0.00
Total Ingresos Brutos	7,071,766
Costo de Operación	-4,392,241.70
Ganancia (Pérdida) Bruta	2,679,523.84
Gastos de Ventas y Distribución	-106,848.52
Gastos de Administración	-948,918.04
Otros Ingresos Operativos	117,486.76
Otros Gastos Operativos	-677,429.61
Otras ganancias (pérdidas)	0.00
Ganancia (Pérdida) por actividades de operación	1,063,814.43
Ingresos Financieros	0.00
Gastos Financieros	-61,671.84
Diferencias de Cambio neto	111,811.93
Ganancia (pérdida) por venta de activos fijos	
Resultado antes de Impuesto a las Ganancias	1,113,954.52
Gasto por Impuesto a las Ganancias	-373,688.59
Ganancia (Pérdida) Neta del Ejercicio	740,266.00

Fuente: Dpto. Contabilidad
Elaboración propia

Este Estado de Resultado Integral muestra el resumen de las operaciones de la empresa al 31.12.2019, donde se compara los ingresos contra los costos y gastos para determinar el resultado del ejercicio 2019.

- Se puede observar que las ventas al 31 de diciembre del 2019 son de S/7'071,766.00, un valor favorable para la empresa.
- El costo de ventas representaría un aproximado de 50% a sus ventas totales del 2019.
- El importe de los gastos financieros es de S/ 61,672.00 monto que se puede considerar como un gasto no elevado, ya que la empresa obtiene una tasa preferencial de interés por ser cliente de la entidad financiera.
- La utilidad neta de la empresa es de S/740,266.00, lo que demuestra que la empresa tiene resultados favorables.

Estado de Situación Financiera y el Estado de resultados simulados, cada uno con su respectivo análisis, y demostrando de qué manera afecta la morosidad en la rentabilidad de la empresa.

Figura 05

*Estado de Situación Financiera simulado de una empresa de Transportes al
31.12.2019.*

EMPRESA DE TRANSPORTES			
Estado de Situación Financiera - Simulados sin morosidad			
Al 31 de diciembre 2019			
(En soles)			
Activos		Pasivos y Patrimonio	
Activos Corrientes		Pasivos Corrientes	
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	198,839.63	Otros Pasivos Financieros	323,818.18
Otros Activos Financieros		Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	948,172.34
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por cobrar			384,763.15
Cuentas por Cobrar Comerciales (neto)	-	Cuentas por Pagar Comerciales	563,409.19
Otras Cuentas por Cobrar (neto)	-	Cuentas por Pagar a Entidades Relacionadas	-
Cuentas por Cobrar a Entidades Relacionadas	-	Ingresos diferidos	-
Anticipos	-	Provisión por Beneficios a los Empleados	276,681.61
Inventarios	153,876.21	Otras provisiones	-
Activos por Impuestos a las Ganancias	-	Pasivos por Impuestos a las Ganancias	-
Total Activos Corrientes	352,715.84	Total Pasivos Corrientes	1,548,672.14
Activos No Corrientes		Pasivos No Corrientes	
Otros Activos Financieros	-	Otros Pasivos Financieros	4,206,748.49
Cuentas por cobrar comerciales y otras cuentas por cobrar		Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	1,363,033.91
Cuentas por Cobrar Comerciales	-	Cuentas por Pagar Comerciales	-
Otras Cuentas por Cobrar	-	Cuentas por Pagar a Entidades Relacionadas	-
Cuentas por Cobrar a Entidades Relacionadas	-	Otras Cuentas por Pagar	1,363,033.91
Intangibles neto	1,712.66	Ingresos Diferidos	-
Propiedades de Inversión	-	Provisión por Beneficios a los Empleados	-
Propiedades, Planta y Equipo (neto)	11,612,724.70	Otras provisiones	-
Activos por impuestos diferidos	32,461.56	Pasivos por impuestos diferidos	7,510.27
Total Activos No Corrientes	11,646,898.92	Total Pasivos No Corrientes	5,577,292.67
		Total Pasivos	7,125,964.81
		Patrimonio	
		Capital Emitido	1,643,200.00
		Otras Reservas de Capital	-
		Resultados Acumulados	2,387,715.95
		Resultado del Ejercicio	842,734.00
		Total Patrimonio	4,873,649.95
TOTAL DE ACTIVOS	11,999,615.00	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	11,999,615.00

Fuente: Dpto. Contabilidad

Elaboración propia

Estado de situación financiera sin las cuentas por cobrar al 31.12.2019, se elaboró con la finalidad de optimizar y administrar mejor los activos, pasivos y patrimonio de la organización, lo cual busca ser más eficiente sin perjudicar a sus clientes y proveedor

- Aquí en este estado de situación financiera la empresa se proyectó sin cuentas por cobrar al 31 de diciembre del 2019, en otras palabra por el importe de

S/00.00, y de esta manera la empresa obtendría mayor liquidez para poder pagar sus proveedores o caso contrario también invertir en la renovación y ampliación de la flota.

- En este Estado Financiero presentado, nos muestra que una empresa de Transportes podría pagar parte de sus obligaciones financieras que es la que tiene más si no tuviera morosidad, y llegaría a reduciría los costos financieros como los interese por los leasings, y de esta manera llegar a un mejor resultado que el anterior.
- En el estado de Situación Financiera simulado sin morosidad al 31.12.2019 la empresa finalizaría con una utilidad de 53.00% en comparación con la utilidad que tiene con morosidad es de 47.00%, esto quiere decir que la empresa crecería en un 6.00% si es que los clientes no cayeran en morosidad, y se utilizaría para nuevas inversiones de la organización, como renovar la flota, abrir nuevas sedes en diferentes partes del país, se abriría puestos de trabajo y beneficiaria a bastantes personas, cuando se hace una inversión salen ganadores tanto el empleador como el colaborador.

Figura 06

Estado de Resultado simulado de una empresa de Transportes al 31.12.2019.

EMPRESA DE TRANSPORTES
Estado de Resultado Integral- simulados sin morosidad
Al 31 de diciembre 2019
(En soles)

Ingresos de actividades ordinarias	7,071,765.54
Otros Ingresos Operacionales	-
Total Ingresos Brutos	7,071,765.54
Costo de Operación	-4,392,241.70
Ganancia (Pérdida) Bruta	2,679,523.84
Gastos de Ventas y Distribución	-106,848.52
Gastos de Administración	-858,000.00
Otros Ingresos Operativos	117,486.76
Otros Gastos Operativos	-677,429.61
Otras ganancias (pérdidas)	-
Ganancia (Pérdida) por actividades de operación	1,154,732.47
Ingresos Financieros	-
Gastos Financieros	-50,122.00
Diferencias de Cambio neto	111,811.93
Ganancia (pérdida) por venta de activos fijos	-
Resultado antes de Impuesto a las Ganancias	1,216,422.40
Gasto por Impuesto a las Ganancias	-373,688.59
Ganancia (Pérdida) Neta del Ejercicio	842,734.00

Fuente: Dpto. Contabilidad
Elaboración propia

Este Estado de Resultados se trabajó con la finalidad de llegar a comparar si las cuentas por cobrar afectan o no en la utilidad de la empresa.

- En esta a simulación sin cuentas por cobrar la empresa llego aumentar su utilidad en un 6%, lo cual puede utilizarse para nuevos proyectos de la organización.

- También podemos decir, que en esta a simulación los estados de resultados, en lo que es costo financiero ha bajado, porque la empresa con el efectivo que tenía a cubierto parte de sus obligaciones financieras, que son las que lo gastos financieros.
- La utilidad ha crecido en un 6% en comparación con los estados financieros con morosidad, esto significa que una empresa de Transportes, debe proyectarse a contratar más personal para llevar un mejor control de cuentas por cobrar, y de esta manera la empresa pueda lograr su objetivo esperado.

3.2.1. Ratios de rentabilidad económica simulados 2019.

ROA = UTILIDAD NETA/ ACTIVO TOTAL

ROA = 842,734.00 / 11, 999,615.00

ROA = 7.02%

A través de este indicador podemos observar que, de cada sol de activo total invertido por la empresa, se ha logrado un 7.02% de ganancia. Este indicador de 7.02% nos demuestra que una empresa de Transportes no teniendo morosidad de clientes puede invertir en activos y pagar sus deudas a corto plazo, y de esta manera no tendría la menor necesidad de acudir a un apalancamiento financiero.

Rentabilidad neta simulada sin morosidad 31.12.2019

MARGEN NETO UTILIDAD NETA

VENTAS

MARGEN NETO = 842,734.00 / 7, 071,766.00

MARGEN NETO= 11.92%

En este ratio podemos observar, que cada sol invertido por la empresa se ha obtenido un 11.92% de ganancia. En esta ratio se comprueba que una empresa de Transportes en el año 2019, no teniendo morosidad de clientes genera una mayor inversión y no tanto costo, podemos decir que cada sol invertido por la empresa ha generado un 11.92% de utilidad neta.

Rentabilidad operativa

$$\text{MARGEN OPERATIVO} = \frac{\text{UTILIDAD OPERATIVA}}{\text{VENTAS}}$$

$$\text{MARGEN OPERATIVO} = 1,154,732.00 / 7,071,766.00$$

$$\text{MARGEN OPERATIVO} = 16.33\%$$

En este ratio podemos observar, que cada sol invertido por la empresa se ha obtenido un 16.33% de ganancia. En este ratio de 16.33% nos demuestra que una empresa de Transportes en el año 2019, aún puede ser más rentable si sus clientes pagaran a tiempo y no cayeran en morosidad.

3.2.2. Ratios de rentabilidad financiera simulados 2019.

ROE (Rentabilidad sobre el Patrimonio o Rentabilidad sobre el Capital)

$$\text{ROE} = \text{UTILIDAD NETA} / \text{PATRIMONIO}$$

$$\text{ROE} = 842,734.00 / 4,873,650.00$$

$$\text{ROE} = 17.27\%$$

Este ratio de 17.27% nos indica que la empresa una empresa de Transportes, puede llegar a tener una mejor posición con respecto a su patrimonio, si es que los clientes no cayeran en morosidad, y poder tener recursos propios de la empresa para poder

invertir en nuevas sedes dentro del país. Este Ratio nos representa los recursos propios invertidos por los propietarios de la organización, como podemos decir, si los clientes no cayeran en morosidad aún se puede tener esta cifra de 17.27% o podemos estar por sobre de esta y de esta manera sé que puede superar las expectativas esperado por los propietarios al 31.12.2019.

Tabla 03

Comparativo de los ratios financieros con y sin morosidad de una empresa de Transportes en el año 2019.

Rentabilidad	% Sin morosidad	% Con morosidad	% Variación
ROA (%)	7.02%	5.50%	1.52%
Margen Neto (%)	11.92%	10.47%	1.45%
Margen operativo (%)	16.33%	15.04%	1.29%
ROE (%)	17.29%	15.52%	1.77%

Fuente: Dpto. Créditos y cobranzas

Elaboración propia

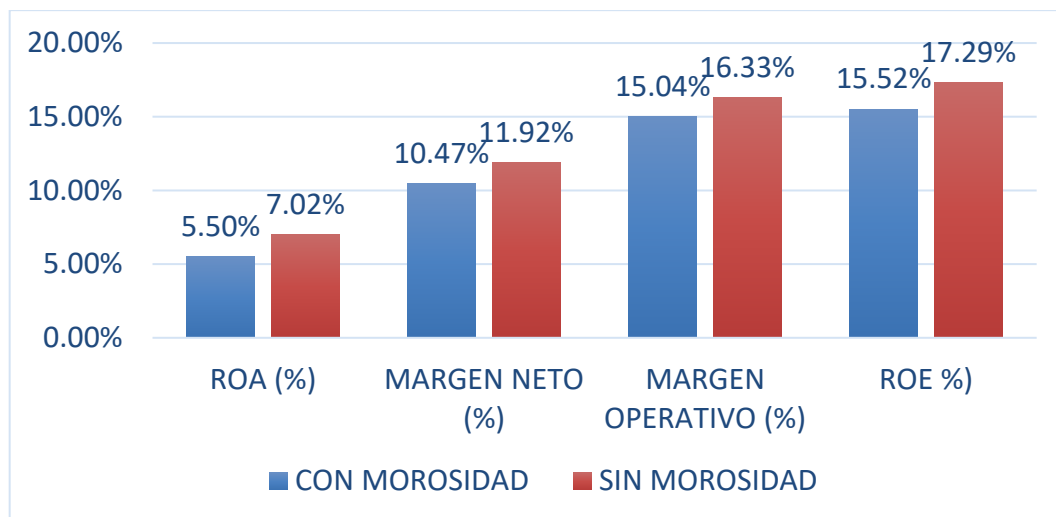
Como se observa en los ratios del 2019 de una empresa de Transportes, tiene un resultado favorable en cuanto a la comparación de los con y sin morosidad.

Podemos apreciar en la comparación realizada a los ratios de rentabilidad con, y la simulación sin morosidad durante el año 2019 de una empresa de Transportes, ha ido evolucionado favorablemente con una variación en el ROA de 1.52% , Margen Neto

1.45%, Margen Operativo 1.29% y finalmente con el ROE en un 1.77%, estos importes positivos se debe a que se consideró unos estado financieros simulados sin la morosidad para el periodo analizado, de esta manera la empresa puede disminuir sus cuentas por pagar y tener más efectivo para una mejor inversión con recursos propios de la organización sin la necesidad de acudir a una apalancamiento financiero.

Figura 07

Consecuencia de la morosidad sobre la rentabilidad del año 2019.



Fuente: Dpto. Créditos y cobranzas
Elaboración propia

Se observa una variación considerable entre la comparación de ratios financieros del periodo 2019 con y sin morosidad de una empresa de Transportes por lo tanto los índices de Morosidad de los clientes en el periodo analizado, conllevan a tener retraso con el pago de los propios proveedores y también afecta a la empresa en el pago de remuneraciones como Gratificaciones, Compensación por Tiempo de servicios y

pago de Beneficios sociales de sus colaboradores, un factor fundamental es el mantenimiento de la flota que tienes que estar activa para el buen funcionamiento de la operación, entre otros.

Tabla 04

Morosidad de clientes y compra de camiones en el año 2019.

Morosidad total de clientes Año 2019	S/ 1,001,392.84
Precio de camión	S/ 500,696.42
Cantidad de camiones	2.00
Financiamiento de banco	S/ 1,001,392.84
Tasa de interés anual	30.00%
Monto de interés por 5 años	300,417.85

Fuente: Dpto. Créditos y cobranzas
Elaboración propia.

Como se observa en la tabla N° 04 de la empresa de Transportes adquirió dos camiones para ampliar la flota a través de un préstamo bancario, si no hubiera tenido morosidad durante el ejercicio 2019, el dinero se hubiera utilizado para la compra directa de los 2 camiones, y para la empresa de transportes significaría un ahorro de S/ 300,417.85 de intereses por financiamiento del banco.

CAPÍTULO IV. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Con respecto a la discusión, podemos observar la rentabilidad de una empresa de Transportes en la ciudad de Trujillo ha disminuido en un 6.00%, lo cual coincide con los resultados obtenidos por la revista logística 360, 2017, donde dice que: “Los retrasos en los pagos por parte de clientes o el establecimiento de condiciones de pago a largo plazo afecta negativamente a las empresas que operan en el sector logístico, haciendo disminuir su competitividad. El Informe de Pagos por Sectores 2016 de Intrum Justitia pone de relieve que la morosidad es uno de los principales riesgos para las empresas. Hasta un 43% de las entidades encuestadas consideran los problemas en los pagos como un riesgo de medio a muy grave. También los retrasos en los pagos están causando que hasta un 35% de las empresas encuestadas se planteen llevar a cabo despidos.”

De acuerdo al análisis realizado al estado de situación financiera de una empresa de Transportes., en relación a las cuentas por cobrar en el periodo 2019, la empresa ha tenido una morosidad vigente al 31.12.2019 de 41.28%, afectando en un 6.00% de forma negativa en la rentabilidad de la empresa, este resultado coincide con el análisis de Pacheco (2019), donde menciona que: “de acuerdo al análisis realizado al Balance general del período 2018 en relación a las cuentas por cobrar, S/ 541,171.00 se pudo obtener un resultado con respecto al índice de morosidad del 54 %. Esto demuestra que la entidad está atravesando durante estos últimos años un gran porcentaje de morosidad; ello afecta para el crecimiento de la empresa y el mantenimiento de sus activos fijos.”

Como podemos observar La rentabilidad de una empresa de Transportes., se ha visto afectada por la morosidad de los clientes, obteniendo un ROA de 5.50%, Margen Neto de 10.47%, Margen operativo de 15.04% y un ROE de 15.52%, en comparación a los indicadores sin morosidad el ROA ha disminuido en un 1.52%, Margen Neto de 1.45%,

Margen operativo de 1.29% y en el ROE de 1.77%, lo que expresa la deducción considerable en la rentabilidad de la empresa, mientras tanto Acosta (2016), menciona en su tesis a una empresa del sistema que: “el índice de morosidad ha tenido un crecimiento anual a excepción del año 2013, el cual bajó de 2,80 en 2012 a 2,60. En los años 2010 y 2011 se mantuvo en 2,25 y 2,24 respectivamente debido a que si bien si existió un crecimiento tanto en la cartera improductiva como en la cartera bruta, el crecimiento fue del 20% para ambos casos. En el 2012 el índice crece en 25, 2% con respecto al 2011 ya que el deterioro de la cartera se ve reflejado en el crecimiento de la cartera improductiva que fue muy desigual al crecimiento de la cartera bruta. El año de mayor índice de morosidad del período de estudio fue el 2014 con 2,87% ya que las carteras de consumo y microcrédito presentaron los índices más altos de morosidad.”

Según el análisis realizado a una empresa de Transportes la morosidad tiene como consecuencia la disminución del 6% de su rentabilidad, causando el retraso de pago de los proveedores, bajas utilidades y endeudamiento con las entidades financieras, esto coincide con un informe elaborado por Iberinform (2019), donde dice que: “la situación está llevando a algunos transportistas a dejar los camiones en la puerta de los concesionarios porque no pueden pagarlos”. El presidente de Fe transa añade por su parte que “los impagos están abocando a muchos a dejar su actividad con un agujero importante”. El 71% de las empresas del sector del transporte son microempresas y otro 24% pymes. Son éstas las que padecen con mayor intensidad los efectos de la morosidad.

En las conclusiones podemos indicar que:

- En el análisis realizado a la empresa, se concluye que la morosidad afecta en un 6% la rentabilidad, esto se debe como principal causa a la mala gestión de cobranzas que lleva a un crédito vencido y no gestionado para cobrar a tiempo.
- El análisis realizado al estado de situación financiera de la empresa, nos muestra una morosidad vigente al 31.12.2019 de 41.28% en relación al 100% de las ventas al crédito, que representa un monto de S/ 1, 001,392.84, que se llega a cobrar con 60 días de atraso en un 70% y el 30% restante en 90 días.
- La rentabilidad de una empresa de Transportes, se ha visto afectada por la morosidad de los clientes, obteniendo un ROA de 5.50%, Margen Neto de 10.47%, Margen operativo de 15.04% y un ROE de 15.52%, en comparación a los indicadores sin morosidad el ROA ha disminuido en un 1.52%, Margen Neto de 1.45%, Margen operativo de 1.29% y en el ROE de 1.77%, lo que expresa la deducción considerable en la rentabilidad de la empresa.
- La consecuencia de la morosidad en una empresa de Transportes, es la disminución del 6% de su rentabilidad, causando el retraso de pago de los proveedores, bajas utilidades y endeudamiento con las entidades financieras.

REFERENCIAS

- Acosta (2016) en su investigación Decisiones económicas que toman los clientes morosos del sistema financiero para optar el título profesional de Economista en la Universidad Pontificia Católica del Ecuador de la ciudad de Quito, Ecuador.
- Andrade (2011) en su tesis La producción y la Rentabilidad de la empresa de construcciones y hormigones ECOHORMIGONES Cia. Ltda., en el año 2010 para optar el título profesional de economista en la Universidad Técnica de Ambato de la ciudad de Ambato, Ecuador.
- Bernaola, Casaico y Palomino (2019) en su investigación La Morosidad En Las Cuentas Por Cobrar Comerciales Y Su Impacto En La Liquidez De La Empresa TRANSPORTES VIRCAR S.R.L En El Año 2016 para optar el título de Contador Público en la Universidad Peruana de las Américas de la Ciudad de Lima, Perú.
- Gonzales (2012) Morosidad en las Entidades Financieras [Adobe Digital Edition Version]. Recuperado de <https://zaguan.unizar.es/record/8175/files/TAZ-TFM-2012-276.pdf>
- Iberinform, (2019), La morosidad asfixia a los autónomos del transporte [Publicación de blog]. Obtenido de <https://www.autonomosyempreendedor.es/articulo/actualidad/morosidad-asfixia-transporte-terrestre/20190125142900018748.html>
- Nole (2015) en su investigación estrategias de cobranza y su relación con la morosidad de pagos de servicios en la zona Ferreñafe de la entidad prestadora de servicios de saneamiento de Lambayeque S.A – 2015 para optar el título de

administración en la universidad Señor de Sipán de la Ciudad de Lambayeque, Perú.

- Novillo (2018) en su tesis Plan de acción para reducir el índice de morosidad en la cooperativa de ahorro y crédito sol de los andes Ltda., del cantón Riobamba, provincia de Chimborazo para optar el título profesional de ingeniero en finanzas en la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo de la ciudad de Riobamba, Ecuador.
- Pacheco (2019) en su tesis Morosidad en la empresa transportes Calin S.A.C. – Chiclayo para optar el grado académico profesional de bachiller en contabilidad en la universidad Señor de Sipán de la ciudad de Pimentel, Perú.
- Pally (2016) en su investigación Análisis de la gestión del riesgo crediticio y su incidencia en el nivel de morosidad de la caja municipal de ahorro y crédito de Piura agencia Juliaca periodo 2013 – 2014 para optar el título profesional de Contador Público en la Universidad Nacional del Altiplano de la ciudad de Puno, Perú.
- Ramírez y Robles (2016) en su tesis la morosidad y su incidencia en la rentabilidad de la agencia Laredo de la caja municipal de ahorro y crédito de Trujillo, distrito de Laredo, años 2014-2015. Para optar el título profesional de contador público en la Universidad Privada Antenor Orrego de la ciudad de Trujillo, Perú.
- Salas, M. (2017). Retrasos en los pagos afectan a empresas logísticas. [Publicación de blog]. Obtenido de <https://logistica360.pe/retrasos-en-los-pagos-afectan-empresas-logisticas/>
- Ticse (2015) en su tesis Administración del riesgo crediticio y su incidencia en la morosidad de financiera edyficar oficina especial-el tambo para optar el título

profesional de Contador Público en la universidad Nacional del Centro del Perú de la ciudad de Huancayo, Perú.

- Vidal (2017) en su investigación La morosidad y la rentabilidad de los bancos en Chile para optar el título profesional de Ingeniero Civil Industrial en la Universidad Técnica Federico Santa María de la ciudad de Valparaíso, Chile.
- Zamora () Rentabilidad ventaja comparativa: un análisis de los sistemas de producción de Guayaba en los Estados de Michoacan [Publicación de blog].
Obtenido de <https://www.eumed.net/libros-gratis/2011c/981/concepto%20de%20rentabilidad.html#:~:text=La%20rentabilidad%20es%20la%20relaci%C3%B3n,la%20tendencia%20de%20las%20utilidades.>
- Saavedra (2020) en su investigación La influencia de las políticas de crédito y cobranza en la liquidez de la empresa Mega Conversiones Gas del Norte S.A.C Trujillo 2018. Para optar el título profesional de Contadora Publica en la Universidad Privada Del Norte en la ciudad de Trujillo, Perú.

ANEXOS

ANEXO N° 01

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA AL 31.12.2019

EMPRESA DE TRANSPORTES
Estado de Situación Financiera
Al 31 de diciembre 2019
(En soles)

Activos		Pasivos y Patrimonio	
Activos Corrientes		Pasivos Corrientes	
Efectivo y Equivalentes al Efectivo	96,372.06	Otros Pasivos Financieros	323,818.18
Otros Activos Financieros		Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	948,172.34
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por cobrar	1,569,812.89	Cuentas por Pagar Comerciales	384,763.15
Cuentas por Cobrar Comerciales (neto)	1,114,422.83	Otras Cuentas por Pagar	563,409.19
Otras Cuentas por Cobrar (neto)	450,027.74	Cuentas por Pagar a Entidades Relacionadas	-
Cuentas por Cobrar a Entidades Relacionadas	-	Ingresos diferidos	-
Anticipos	5,362.32	Provisión por Beneficios a los Empleados	276,681.61
Inventarios	153,876.21	Otras provisiones	-
Activos por Impuestos a las Ganancias	-	Pasivos por Impuestos a las Ganancias	-
Total Activos Corrientes	1,820,061.16	Total Pasivos Corrientes	1,548,672.14
Activos No Corrientes		Pasivos No Corrientes	
Otros Activos Financieros	-	Otros Pasivos Financieros	5,776,561.38
Cuentas por cobrar comerciales y otras cuentas por cobrar		Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	1,363,033.91
Cuentas por Cobrar Comerciales	-	Cuentas por Pagar Comerciales	-
Otras Cuentas por Cobrar	-	Cuentas por Pagar a Entidades Relacionadas	-
Cuentas por Cobrar a Entidades Relacionadas	-	Otras Cuentas por Pagar	1,363,033.91
Intangibles neto	1,712.66	Ingresos Diferidos	-
Propiedades de Inversión	-	Provisión por Beneficios a los Empleados	-
Propiedades, Planta y Equipo (neto)	11,612,724.70	Otras provisiones	-
Activos por impuestos diferidos	32,461.56	Pasivos por impuestos diferidos	7,510.27
Total Activos No Corrientes	11,646,898.92	Total Pasivos No Corrientes	7,147,105.56
		Total Pasivos	8,695,777.70
		Patrimonio	
		Capital Emitido	1,643,200.00
		Otras Reservas de Capital	-
		Resultados Acumulados	2,387,715.95
		Resultado del Ejercicio	740,266.43
		Total Patrimonio	4,771,182.38
TOTAL DE ACTIVOS	13,466,960.00	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	13,466,960.00

ANEXO N° 02

ESTADO DE RESULTADO INTEGRAL AL 31.12.2019

EMPRESA DE TRANSPORTES

Estado de Resultado Integral

Al 31 de diciembre 2019

(En soles)

Ingresos de actividades ordinarias	7,071,765.54
Otros Ingresos Operacionales	0.00
Total Ingresos Brutos	7,071,766
Costo de Operación	-4,392,241.70
Ganancia (Pérdida) Bruta	2,679,523.84
Gastos de Ventas y Distribución	-106,848.52
Gastos de Administración	-948,918.04
Otros Ingresos Operativos	117,486.76
Otros Gastos Operativos	-677,429.61
Otras ganancias (pérdidas)	0.00
Ganancia (Pérdida) por actividades de operación	1,063,814.43
Ingresos Financieros	0.00
Gastos Financieros	-61,671.84
Diferencias de Cambio neto	111,811.93
Ganancia (pérdida) por venta de activos fijos	
Resultado antes de Impuesto a las Ganancias	1,113,954.52
Gasto por Impuesto a las Ganancias	-373,688.59
Ganancia (Pérdida) Neta del Ejercicio	740,266.00

ANEXO N° 3: FICHA DE OBSERVACION AL PROCEDIMIENTO DEL AREA DE CREDITOS Y COBRANZAS.

Ficha de observación para el área de créditos y cobranzas de una empresa de Transportes en la Ciudad de Trujillo.


Observador:

Yesica Sonia Sánchez Huamán.

Fechas de aplicación 20/11/2021

Objetivo: Observar el procedimiento del área de créditos y cobranzas.

N°	ACCIONES A EVALUAR	REGISTRO DEL CUMPLIMIENTO			OBSERVACIONES
		Si	No	NA	
1	Emite reportes solicitados por la gerencia	X			
2	Rapidez al otorgar el crédito	X			
3	Obtiene la información de pagos los clientes con rapidez	X			
4	Valida la información de los clientes con información de SUNAT	X			
5	Analiza la información obtenida	x			



Validado por
Mg. CPC. Vanesa Soledad Medina

ANEXO N° 4: ENTREVISTA REALIZADA AL GERENTE DE ADMINISTRACIÓN Y
FINANZAS DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTES EN LA CIUDAD DE TRUJILLO.

GUÍA DE ENTREVISTA N° 01

Objetivo: Adquirir información sobre las deficiencias que existen en el área de Créditos y cobranzas en una empresa de Transportes.

Demanda de Cooperación: Se pidió al gerente de administración y finanzas de la empresa de Transportes su apoyo en la investigación a efectuar con total veracidad sus repuestas.

1. ¿Cuántas personas trabajan en el área de créditos y cobranzas y para cuantos clientes?

Trabajan dos personas y son 130 clientes.

2. ¿Cómo se realizan las cobranzas en tiempos de pandemia?

Atraves de llamadas y depósitos en cuenta.

3. ¿Cuál es el promedio de dinero que se cobra diario?

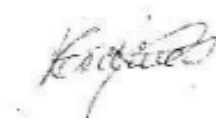
Treinta mil entre efectivo, cheques y depósito en cuenta.

4. ¿Cree usted que dentro del área falta o sobra dinero?

Desconozco de esa información.

5. ¿Cree usted que si se aplica los indicadores de cobranzas, mejorara la liquidez de la empresa?

Si, se vería la evolución de las cobranzas diarias y se tendría un mejor control.



Validado por
Mg. CPC. Vanesa Soledad Medina

ANEXO N° 5: ENTREVISTA APLICADA A LOS COLABORADORES DE UNA
EMPRESA DE TRANSPORTES EN LA CIUDAD DE TRUJILLO.

GUÍA DE ENTREVISTA N° 02

Objetivo: Adquirir información sobre la morosidad de los créditos en el área de cobranzas.

Demanda de Cooperación: Se pidió a los colaboradores de la empresa de transportes su apoyo en la investigación, a efectuar con total veracidad sus respuestas.

1. ¿Cuántas personas realizan las cobranzas diarias?

Dos.

2. ¿Cada cuánto tiempo realizan las cobranzas a los clientes?

Se realiza diariamente.

3. ¿Cómo se realiza las cobranzas a los clientes, telefonicamente o presencialmente?

De las dos manera, tanto presencial y telefonicamente.

4. ¿La cantidad de colaboradores que trabajan en el área es suficientes para cubrir las cobranzas de los clientes?

No se abastecen.

5. ¿Cobran intereses por la morosidad?

No.

6. ¿Se lleva un control de los clientes ya cobrados?

Si.

7. ¿Les hacen algún tipo de auditoria para ver qué los clientes están pagando?

Si, cada seis meses.

8. ¿Existe indicadores de cobranzas en el área?

No.

9. ¿La organización invierte en capacitación de los colaboradores del área?

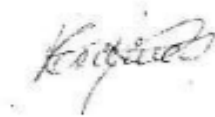
No tiene presupuesto para capacitaciones.

10. ¿Existen medidas de seguridad cómo cámaras, cerrojos u otros para vigilar quiénes entran y salen del área de créditos y cobranzas?

Si, cámaras de seguridad.

11. ¿Hay algún responsable de supervisar el correcto funcionamiento del área

Si, el jefe de Finanzas.



Validado por
Mg. CPC. Vanesa Soledad Medina

ANEXO N° 06: FICHA DE ANALISIS DOCUMENTAL.

Ficha de análisis documental para el área de créditos y cobranzas de una empresa de Transportes en la Ciudad de Trujillo.

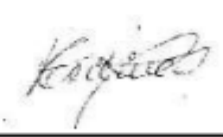
Observador:

Yesica Sonia Sánchez Huamán.

Fechas de aplicación 20/11/2021

Documentos de la entidad

DOCUMENTOS	Tiene		Se revisó	
	Si	No	Si	No
Reporte del Registro de Compras	X			X
Reporte del Registro de ventas	X			X
Reporte del Registro de Bancos	X			X
Reporte de los Estados Financieros	X		X	
Entregas a rendir cuenta	X		X	
Manual de Organización y Funciones	X			X
Reglamento de Organización y Funciones	X			X
Plan de actividades		X		X



Validado por
Mg. CPC. Vanesa Soledad Medina

ANEXO N° 07 CARTA DE AUTORIZACION DE USO DE INFORMACION DE EMPRESA.

CARTA DE AUTORIZACIÓN DE USO DE INFORMACIÓN DE EMPRESA 

Yo Mujer, Pamela Carranza Torres (Nombre del representante legal o persona facultada en permitir el uso de datos)
 identificado con DNI 68259436, en mi calidad de Gerente General (Nombre del representante legal o persona facultada en permitir el uso de datos)
 del área de _____ (Nombre del área de la empresa)
 de la empresa/institución Carranza S.A (Nombre de la empresa)
 con R.U.C N° 20492525713 ubicada en la ciudad de Neche-Trujillo-La Libertad

OTORGO LA AUTORIZACIÓN,
 A la señora Yvoca Sonia Sánchez Huamán (Nombre completo del Egresado/Bachiller)
 identificado con DNI N° 48076287 egresado de la () Carrera profesional o () Programa de Postgrado de Contador Público Titular para
 que utilice la siguiente información de la empresa:
Cuentas de Saldo de Anexos a diciembre del 2019, Cuentas por Cobrar de SPAR a diciembre del 2020, Estado de Situación Financiera del año 2019 y el estado de resultados de ese 2019 (Detallar la información a entregar)
 con la finalidad de que pueda desarrollar su () Trabajo de Investigación, () Tesis o () Trabajo de suficiencia profesional para optar al grado de () Bachiller, () Maestro, () Doctor o () Título Profesional.

Recuerda que para el trámite deberás adjuntar también, el siguiente requisito según tipo de empresa:

- Vigencia de Poder. (para el caso de empresas privadas).
- ROF / MOF / Resolución de designación, u otro documento que evidencie que el firmante está facultado para autorizar el uso de la información de la organización. (para el caso de empresas públicas)
- Copia del DNI del Representante Legal o Representante del área para validar su firma en el formato.

Indicar si el Representante que autoriza la información de la empresa, solicita mantener el nombre o cualquier distintivo de la empresa en reserva, marcando con una "X" la opción seleccionada.
 () Mantener en Reserva el nombre o cualquier distintivo de la empresa, o
 (X) Mencionar el nombre de la empresa.


 Firma y sello del Representante Legal o Representante del área
 DNI: _____

El Egresado/Bachiller declara que los datos emitidos en esta carta y en el Trabajo de Investigación, en la Tesis son auténticos. En caso de comprobarse la falsedad de datos, el Egresado será sometido al inicio del procedimiento disciplinario correspondiente; asimismo, asumirá toda la responsabilidad ante posibles acciones legales que la empresa, otorgante de información, pueda ejecutar.


 Firma del Egresado
 DNI: 48076287

CÓDIGO DE DOCUMENTO	COR-F-REC-VAC-05.04	NÚMERO VERSIÓN	07	PÁGINA	Página 1 de 1
FECHA DE VIGENCIA	21/09/2020				