



**UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES
ESCUELA ECONOMIA
CAMPUS BÁRBULA**



**PRESUPUESTO DE EFECTIVO EN LA OPTIMIZACIÓN
DE LAS DECISIONES GERENCIALES DE LAS EMPRESA DE
TRANSPORTE PÚBLICO.
CASO: “EXPRESOS DEL MAR, C.A. RUTA A
ORIENTE”.**

**Autor: Edita S. De Nobrega C.
C.I: 12.032.771.**

MAYO DE 2.001.

DEDICATORIA

Dedico este trabajo:

- ♣ A Dios, que me dio la oportunidad de lograr esta meta.
- ♣ A la memoria de mis padres “Alvaro Nobrega Soares y María Lourdes Correía de Soares”; por haberme hecho lo que soy hoy en día y por darme el valor y el aliento de continuar hacia delante aún cuando no estén presentes físicamente.
- ♣ A mi esposo “Andrés Henriques” y a mis hijas: “Andrea, Marialva, Laura Gabriela y Anna Laura”; quienes siempre han estado a mi lado apoyándome; juntos hemos aprendido a crecer, superando los obstáculos del camino.

RECONOCIMIENTO

Quiero agradecer cordialmente a todas aquellas personas que directa o indirectamente hicieron posible la realización de este trabajo de grado, en especial a:

- ♣ Mis hermanos: “Fidel de Nobrega” y “Liliana Nobrega” quienes siempre me ofrecieron su ayuda incondicional.
- ♣ Mis suegros “Agostinho y Elvira de Henriques”, mis cuñadas Elvira y Agustina Henriques e Isbelia de Nobrega, y mis sobrinos Alvaro y Alberto de Nobrega y Jesus A. Díaz por su respaldo en todo momento para conseguir este logro.
- ♣ Mis profesores Orlando Chirivella, Jhoana Matzavracos, Fernando Montilla, María Josefina Parra, Eglee Romero, Erick de Jimenez, Marilyn de Benejam y Mariela Abraham; por sus enseñanzas y atenciones brindadas cuando más lo necesitaba.
- ♣ Mis amigos y compañeros: Eugenia Arrarte, Miled Constantino, Daniel Peláez, Yessika Muñoz, Nelson Sira, Pedro Contreras y Williams Vásquez, por la colaboración y el afecto que me dieron durante toda mi carrera universitaria.
- ♣ Finalmente quiero agradecer a todo el personal de “Expresos el Mar, C.A.”, y principalmente al Sr. Alfonso Torrealba en calidad de presidente, por darme la oportunidad de realizar esta labor en dicha empresa.

A todos GRACIAS.

INTRODUCCION

En Venezuela, existen muchas empresas transportistas que se encargan de velar por el buen funcionamiento de sus unidades, para realizar el traslado de personas y mercaderías de un lugar a otro. Sin embargo, existen muy pocas organizaciones dentro de este ramo en las que se utilizan herramientas e indicadores financieros que expresen la situación real de la misma, pues no cuentan con un personal adecuado y calificado que se encargue de manejar correctamente la gerencia de la empresa a través de estos indicadores, y por lo tanto, no pueden tomar decisiones responsables y eficientes dentro de ella, ya que para esto necesitan tener y manejar bases numéricas que les sirvan de apoyo y los guíe eficazmente en la obtención de mayores márgenes de ganancia y satisfacción al máximo de su clientela.

Por este motivo, se ha introducido en esta investigación, la importancia que tiene el uso del Presupuesto de Efectivo en la optimización de las decisiones gerenciales de las empresas de transporte público, aplicada especialmente al caso de una empresa particular, como “Expresos del Mar, C.A”, la cual posee diferentes rutas de viajes y en la que se hará referencia explícitamente a la de Oriente.

En el capítulo I de la presente investigación, se da a conocer cuáles son los objetivos generales y específicos que se pretenden desarrollar durante la misma. Igualmente se hace una breve explicación acerca del planteamiento y la justificación del problema, para dejar claro al lector el tema, qué se va a desarrollar y la importancia que esto tiene dentro del campo de las finanzas.

En el capítulo II, se colocan los antecedentes que existen sobre el tema a tratar en la investigación, y se desarrolla el marco teórico y el glosario de términos, que servirá como apoyo para la posterior comprensión de lo que se está estudiando.

En el marco teórico se encuentran las bases conceptuales acerca de la empresa como organización, capaz de tomar decisiones gerenciales óptimas. Luego se presentan las bases teóricas referidas a los servicios en general y entre ellos lo que tienen que ver con el transporte, su historia, tipos de transporte y los más utilizados en la actualidad.

Igualmente, se extiende la teoría, a través de la explicación de los siniestros, a que es uno de los riesgos que debe asumir la empresa y por lo tanto se tomará en cuenta para elaborar el último objetivo. Finalmente, se dejará claro lo que significa el Presupuesto de Efectivo, la Inflación, el Producto Interno Bruto (PIB) y el Tipo de Cambio.

En el capítulo III, se designará la metodología utilizado, la cual comprenderá la naturaleza de la investigación, la estrategia y el procedimiento utilizado, los instrumentos y el colectivo a investigar.

En el capítulo IV, se desarrollarán en sí los objetivos planteados, en donde se hacen los cálculos necesarios para observar los resultados y de esta forma poder establecer las respectivas conclusiones y recomendaciones acerca de los mismos.

CAPITULO I

I.- EL PROBLEMA

A.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La administración de cualquier empresa privada o ente gubernamental exige de herramientas que indiquen a los tomadores de decisiones las alternativas más acordes a los objetivos de la empresa. Estas herramientas constituyen parte de un proceso planificador integral que permite la toma de decisiones bajo diferentes condiciones y dichas herramientas pueden ser de diferente índole: financieras, estadísticas, laborales, etc.

Las herramientas financieras permiten, entre otras cosas, el cálculo de ingresos, costos, beneficios, rendimiento sobre la inversión y la proyección de estas variables con la finalidad de preveer eventos en el futuro, en el mercado real y financiero. Uno de los instrumentos financieros de mayor importancia en lo que a planificación se refiere, lo constituye el **PRESUPUESTO DE EFECTIVO**, el cual consiste en estudiar los requerimientos futuros de liquidez de la empresa, y en base a eso, proyectar los lineamientos a seguir para cumplir dichas necesidades futuras de efectivo, tomando en consideración la estructura de la empresa y sus limitaciones, con esto se puede inferir que el horizonte de planeación de este instrumento es de corto plazo.

Sin embargo, en países como Venezuela, en los cuales las condiciones económicas futuras son inciertas, la estructura económica y social es muy débil y existe una alta vulnerabilidad a los eventos internacionales, hacen que la planificación financiera a largo o corto plazo, no sea nada sencilla.

La inflación es una de las principales variables macroeconómicas que hacen que la ocurrencia de los hechos futuros sea impredecible, puesto que su comportamiento en el corto, mediano o largo plazo en Venezuela, es muy difícil de determinar, debido a que está influida por muchos elementos, tanto nacionales como internacionales. Si al momento de realizar las proyecciones de efectivo, de determinada empresa no se toma en cuenta las variaciones futuras de la inflación, podría estar sub o sobrestimando las necesidades de liquidez de la misma, lo cual puede generar altos costos financieros.

Esto afecta a las empresas en general, y más aún las de transporte público a la cual se hace referencia a largo de la investigación, específicamente a “**Expresos del Mar, C.A. Ruta Oriente**”.

Otros aspectos que debe tomar en cuenta este tipo de empresas, son los relacionados a los cambios en el ambiente de negocios, ya que representan sucesos impredecibles que pueden, en muchos casos, afectar la liquidez de la empresa.

Entre los cambios en el ambiente de negocios, cuya omisión pueden causar consecuencias nefastas para la organización, se pueden mencionar los siguientes: devaluaciones imprevistas de la moneda, implementación de nuevos impuestos y/o aumento de las tasas de los ya existentes, siniestros, catástrofes, construcción de terminales privados por parte de las empresas competidoras o la aparición de nuevos competidores en el mercado correspondiente al sector de transporte público.

Tomando en cuenta la problemática que se ha descrito anteriormente, se ha decidido realizar este trabajo de investigación, el cual pretende mostrar cuál es la utilidad que tiene el presupuesto de efectivo en la optimización de las decisiones financieras de la organización, tomando como base experimental el sector de transporte público. Para ello se responderán interrogantes como:

- a.- Cómo influye la elaboración del Presupuesto de Efectivo en el logro de los objetivos planteados por la gerencia de la empresa en términos de utilidad neta.

- b.- Cuáles son los efectos de la inflación sobre los flujos de efectivo manejados por la empresa de transporte público, utilizando como herramienta principal la elaboración del Presupuesto de Efectivo.

- c.-Cuál es la importancia del Presupuesto de Efectivo en la anticipación (vía simulación) de los cambios en el ambiente de negocios.

B.- OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

1.- Objetivo General

Mostrar la utilidad del Presupuesto de Efectivo en la optimización de las decisiones gerenciales de las Empresa de Transporte Público. Caso: “Expresos del Mar, C.A.. Ruta a Oriente”.

2.- Objetivos Específicos

- a.- Estudiar la influencia de la elaboración del Presupuesto de Efectivo en el logro de los objetivos planteados por la gerencia de la empresa en términos de utilidad neta.
- b.- Determinar los efectos de la inflación sobre los flujos de efectivo manejados por la empresa de transporte público, utilizando como herramienta principal la elaboración del Presupuesto de Efectivo.
- c.- Precisar la importancia del Presupuesto de Efectivo en la anticipación (vía simulación) de cambios en el ambiente de negocios.

C.- JUSTIFICACION DEL PROBLEMA

“Expresos del Mar, C.A.” es una empresa que ofrece servicios de transporte público, la cual cuenta con una inversión de 16 unidades de transporte. Además de ello, se caracteriza por tener en funcionamiento un departamento encargado de realizar y revisar las cuentas que se manejan en ella, así como la realización de deducciones de impuestos y Estados Financieros que son tan importantes en el momento de solicitar un crédito.

Sin embargo, no existe un personal encargado de determinar con exactitud los ingresos, costos, beneficios y rendimientos sobre la inversión; por lo tanto, no pueden precisar los requerimientos futuros de liquidez de la empresa que sirvan para cubrir las necesidades de efectivo de la misma, y mucho menos realizar proyecciones respecto a estas variables que le permitan preveer eventos en el futuro.

La administración de cualquier empresa privada de cierta magnitud, necesita la utilización de herramientas financieras que permitan obtener información sobre la situación de la misma. Sin embargo, “Expresos del Mar, C.A.” se caracteriza por tomar las decisiones financieras en base a los años de experiencia que tienen sus inversionistas, y asumiendo el riesgo que ello implica, dejándolo a la suerte.

Aunque esto último no ha impedido que la misma obtenga buenos márgenes de ganancias; puesto que, a pesar de la ausencia de la planificación financiera, la compra de unidades, material de trabajo y mejoramiento de talleres han sido exitosas.

Debido a esto, y como motivo principal de la investigación, se desea mostrar la utilidad que tiene el uso del Presupuesto de Efectivo en la optimización de las decisiones financieras de la empresa de transporte público "Expresos del Mar, C.A. Ruta Oriente", y en la cual se pueden aportar nuevos conocimientos que son de importancia para la empresa, pues le permitirán acercarse más a la realidad, ya que se consideran otras variables importantes.

CAPITULO II

II.- MARCO REFERENCIAL

A.- ANTECEDENTES

Como se demostrará a lo largo del presente estudio, el Presupuesto de Efectivo constituye una herramienta financiera que permite optimizar las decisiones gerenciales de las empresas del sector de transporte público.

Las bases teóricas de este trabajo se han basado en numerosas referencias bibliográficas, sin embargo, ninguna de ellas abarca exactamente el tema escogido para este trabajo de grado, es decir no existe, dentro del material revisado durante el proceso investigador, algún trabajo que relacione el Presupuesto de Efectivo con el Sector de Transporte Público.

B.- BASES TEORICAS

1.- Empresa

a.- La Naturaleza de la Empresa

La teoría contractual ve a la empresa como una red de contratos reales e implícitos, en donde cada integrante de la misma desempeña un trabajo, define sus derechos y sus obligaciones y la rentabilidad y producción bajo ciertas condiciones (Stanton, 1.996).

La mayoría de los que participan en ella, obtienen una renta fija y los dueños de la empresa obtienen una renta sobre las utilidades, aunque se pueden presentar conflictos, debido a intereses personales de los trabajadores.

Los problemas de representación administrativa, constituyen aquellas situaciones donde se pueden presentar diferencias de intereses que existen entre el dueño de la empresa y el administrador, ya que el administrador es el representante del dueño, pero ejerce la mayoría de las veces el control de la empresa.

Algunas veces, el administrador tiene una cierta cantidad de acciones (pequeñas) de la empresa, lo cual hace que el mismo no se esfuerce demasiado, ya que goza de mayores privilegios (oficina lujosa, carro, etc) que son costeados por la empresa y que no la paga él.

Estos gastos que se conocen como gastos de representación administrativa y para reducirlos hay que efectuar otros gastos como los son efectuar sistemas de auditorias, crear bonos financieros, cambiar la forma de organización de la empresa.

Se supone que la Junta Directiva controla a los administradores y sus actuaciones a favor de los accionistas, pero sucede que a veces el número de accionistas es muy elevado y cada accionista no tiene una cuota grande que justifique el tiempo y el costo para que supervise tanto a la junta directiva como a los administradores. Ocurre también que al administrador le conviene más que la empresa venda bastante, porque esto le favorece a él por las comisiones etc, a que la empresa obtenga un mayor valor en el mercado.

Hay quienes opinan que en vez de contratar a los administradores habría que darles una compensación como incentivos para que su trabajo sea eficaz, ya que, el grupo de accionistas puede, en un momento dado, reemplazar a los administradores. En las grandes corporaciones, el número de accionistas puede servir para controlar el rendimiento de los administradores aún cuando los precios de las acciones varían por muchos factores (económicos, macro industriales, etc) (Stanton, 1.996).

b.- Responsabilidad Social

Una empresa que sea exitosa, estará siempre buscando nuevas tecnologías, avances, nuevos productos, un mayor nivel de empleo, lo cual hace que tenga mejor calidad y una mayor cantidad para repartir. Pero debe tener en cuenta, que existen factores externos que hay que respetar y considerar, ya que la política de una empresa, puede producir efectos negativos para el medio, por lo cual debe tomar esto en cuenta (Stanton, 1.996).

c.- Etica

La ética está relacionada con la responsabilidad social de la empresa, las negociaciones ilegales, la violación a las leyes de valores, también está el hecho de hacer una campaña sucia, para degradar a una empresa a través de los medios de comunicación, para lograr obtener un provecho en perjuicio de una empresa.

La forma como actúan los ejecutivos de una empresa, también hace que esta tenga cierta reputación con el público, con los trabajadores, proveedores y entorno en general (Stanton, 1.996).

2.- Servicios

Los servicios y los bienes tangibles se venden de igual forma, y las empresas deberán seleccionar y analizar sus mercados meta, sean de bienes o servicios, lucrativos o no lucrativos (Stanton, 1.996).

Los servicios son actividades que se identifican y que son intangibles que forman un objetivo principal, el cual es satisfacer las necesidades o deseos de un cliente.

Las empresas lucrativas prestan una gran variedad de servicios, por ejemplo:

- ♣ Vivienda
- ♣ Cuidado de la casa
- ♣ Recreación y entretenimiento
- ♣ Cuidado de la persona
- ♣ Atención médica y otro tipo de atención médica.
- ♣ Educación privada
- ♣ Servicios empresariales y otros servicios profesionales
- ♣ Seguros, servicios bancarios y otros servicios financieros
- ♣ Transporte
- ♣ Comunicación

En Estados Unidos se ha convertido en la primera economía de servicios de todo el mundo, por otro lado, los servicios han ido aumentando de precios, mientras que los productos han bajado.

Hoy en día los servicios se llevan casi la mitad de los gastos del consumidor, sin incluir los que utilizan los servicios industriales, lo cual indica que los gastos de servicios industriales les han aumentado más que los servicios al consumidor, esto debido a que las grandes empresas son cada día más complejas, especializadas y poseen diversas áreas por lo que tienen que contratar más servicios.

a.- Características de los Servicios: Son muy variados y se estudian o trabajan en formas diferentes en el mercado (Stanton, 1.996).

1.- Intangibilidad: No se pueden tocar, por lo que hay que destacar más el beneficio que el servicio en sí, pudiendo destacar 4 estrategias:

- ♣ Visualización: En donde la promoción enseña el beneficio y a descubrirla visualmente.
- ♣ Asociación: Se asocia el servicio con una buena persona, objetivo o lugar tangible, para dar la imagen deseada.
- ♣ Representación Física: Los uniformes, los colores en estos y en carnets, para dar síntomas de riqueza, limpieza, etc.
- ♣ Uso de Estadísticas: Las estadísticas sirven para comprobar y hacerle ver al usuario la confiabilidad, calidad y seguridad, que se obtiene al utilizar el servicio.

2.- Inseparabilidad: Los servicios tienen una asociación de inseparabilidad que es característica, ya que se interconectan de forma tal que crean el producto, lo ofrecen y utilizan el mismo. Como consecuencia, esto hace que el mercado se torne restringido, y la manera de subsanarlo es utilizando creador - vendedor, el cual amplía este mercado.

3.- Heterogeneidad: Lograr que todos los servicios sean iguales es muy difícil ya que a veces no se pueden estandarizar, es decir, que sean todos de la misma calidad y del mismo tipo, por lo que las empresas tienen que garantizar la uniformidad de la prestación del servicio y mantener los altos controles de calidad para que ello sea posible.

b.- Carácter Perecedero y Fluctuante de la Demanda: Los servicios tienen sus altos y bajos, es decir, que hay épocas en que la demanda de los servicios es poca o ninguna en algunos casos, por lo cual en esa temporada baja hay una pérdida, por lo cual las empresas buscan la forma de utilizar ese tiempo en otros servicios para reducir pérdidas.

c.- Actitudes de las Empresas de Servicios hacia el Mercado (MARKETING): El aumento en las empresas de servicios, se ha debido más que todo al desarrollo de la economía y a la mejora del nivel de vida, pero no al estudio del mercado; sin embargo, existen empresas que han cambiado su estilo al estudiar el mercado, logrando adquirir un mayor rendimiento.

La mayoría de las empresas de servicios no cuentan con un ejecutivo de mercado, el cual equivale al vicepresidente de mercado en una compañía productora de bienes, por lo que a veces no están en capacidad de determinar las características de dicho mercado y mucho menos como sacarle el mayor provecho.

Los ejecutivos de las empresas lucrativas, dirigen su mercado a los clientes actuales y a los potenciales, debiendo seleccionar el mercado en el cual van a prestar este servicio, para lo cual tienen que tomar decisiones sobre:

- 1.- Los servicios que ofrecerá.
- 2.- Las estrategias que adoptará.
- 3.- Las características, es decir, el uso de una marca o slogan
- 4.- La administración de la calidad de ese servicio.

1.- Los Servicios que ofrecerá la empresa, debe determinar cuál es la necesidad real del comprador de dicho servicio, para que éste quede satisfecho.

2.- Las Estrategias se refieren a la implantación de políticas que permitan captar, cada vez más, un mayor número de clientes, y con ello lograr un mayor rendimiento.

3.- En cuanto a las Características, hay que hacer que el comprador, al ver un slogan, un color o un dibujo, sienta que los servicios que le proporciona la empresa le dan seguridad, confianza y que lo que él busca allí, lo encontrará.

4.- En la Administración de la calidad del servicio, es necesario tener en cuenta que es muy difícil de obtenerla, y quien en realidad decide si un servicio es de buena o mala calidad es el cliente, por lo cual a él es el que hay que satisfacer y ofrecerle el mayor servicio, ya que la empresa debe hacer su mayor esfuerzo en conservar la calidad del servicio y superar las expectativas que tiene el cliente.

La fijación de los precios en empresas lucrativas, se pueden establecer según el costo total unitario, o el precio en el mercado. Además de lo que según sea el servicio, se deberá utilizar la elasticidad del mercado, y en ocasiones, se deberán aplicar también estrategias de descuento, con la finalidad de lograr un mayor volumen de ventas.

Por otra parte, las instalaciones en donde se distribuye el servicio son importante, porque le da una imagen al comprador de comodidad, seguridad y de que lo que busca allá lo encontrará.

La empresa de servicios debe crear una política con el objetivo de satisfacer a sus compradores - clientes, por tal motivo debe idear un plan en el cual, desde el momento en el que el cliente entra en contacto con la empresa y con el personal de ésta, se sienta a gusto, perciba que es alguien importante para la organización y, además, la empresa debe estar alerta en todo momento de las posibles fallas que se pueden presentar en los diferentes niveles de la empresa, de las prioridades en las inversiones que sean necesarias para el mejor funcionamiento, detectar errores y mejorar la calidad del servicio constantemente; esto es, en todo momento, competir con el mismo (Stanton, 1.996).

3.- Transporte

Dentro de los servicios que puede ofrecer una empresa, están los de transporte, el cual se puede definir como medios de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro (ADISA, 2.001).

El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicados en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicios de pasajeros, y el de bienes como servicios de mercancías. Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas.

Ya en el periodo precolombino los incas poseían un rudimentario pero eficientes sistemas de caminos interconectado a lo largo y ancho de su imperio por lo cual trasladaban distintos tipos de mercancías. Bien a pie o a lomo de llamas sus mercancías lograban llegar a destino. A veces a través de puentes de cuerdas entre las montañas. Otros pueblos utilizaron canoas o botes como medios de comunicación.

La llegada de Europeos (Españoles y Portugueses) a lo largo de casi toda América produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo, dado que era más eficiente y rápido para puertos naturales y para los lugares en que se construyeron puertos, tanto de mar como de los caudalosos ríos americanos.

En el siglo XX y XXI la formación e instalación de grandes corporaciones de fabricantes ha dado un gran impulso a la producción de vehículos, tanto para uso

particular, como para el transporte público y de mercancía; así como para la exportación a terceros países.

Es importante conocer que el movimiento de personas o mercancías sobre dos o más modos diferentes de transporte se conoce como transporte intermodal. El elemento esencial en este tipo de transporte es el camión o remolque, que recoge o entrega la mercancía en el origen y el destino.

Por otra parte, la concentración de la población en grandes ciudades o áreas metropolitanas ha supuesto la necesidad de dotación de un transporte colectivo eficiente para el desarrollo de la vida cotidiana de éstas. En los últimos años en los grandes núcleos urbanos de Latinoamérica se ha procedido a la implantación de servicios ferroviarios y a la implementación de nuevas unidades de transporte, que aseguran la cercanía al trabajo a otras series de actividades de grandes cantidades de población residentes en las ciudades.

El smog de las grandes urbes ha impuesto la necesidad de construir sistemas alternativos de transporte urbano no contaminante. Sí bien el único metro o subterráneo existente en América Latina durante muchas décadas fue el de Buenos Aires, en la actualidad cuentan con este medio de transporte las ciudades de Santiago de Chile, México, Río de Janeiro, Sao Paulo y Caracas.

El transporte es una de las industrias más grandes en el mundo. Sólo en Estados Unidos, a comienzo de la década de 1.990, la industria del transporte empleaba a casi tres millones de personas anualmente. Los beneficios anuales de las pretasas de las compañías estadounidenses de transporte totalizaban alrededor de 5.100 millones de dólares en 1.989.

En el futuro se estiman habrán nuevos sistemas de transporte inteligentes, conocidos también como Sistemas de Transportes Inteligentes (ITS), que son tecnologías que incluyen electrónica avanzada, comunicaciones y sistemas informáticos para aumentar la eficiencia y seguridad del transporte por carretera. Conocidas originalmente como Sistemas Inteligentes de Automóviles de Autopistas (SIAA), proporcionan intercambio de información en tiempo real entre los conductores y las autopistas de ahí los términos “Automóviles Inteligentes” o “Autopistas Inteligentes”.

Como las tecnologías se han expandido para incluir transportes públicos y vehículos comerciales, este rango de tecnologías ha terminado por llamarse sistema de transporte inteligente. Con el tiempo, los conductores tendrán acceso a la última información acerca de las condiciones de circulación (incluyendo atascos y accidentes), selecciones de rutas, direcciones de destinos pocos familiares y es posible que hasta control automatizado del vehículo.

a.- Tipos de Transporte

En general, se utilizan cinco modos de transporte: acuático, por carretera, ferroviario, aéreo y oleoducto.

1.- Acuático

El temprano perfeccionamiento del transporte acuático estuvo estimulado por la tendencia de las poblaciones a concentrarse en las costas o las vías fluviales. Los antiguos romanos utilizaban embarcaciones a velas equipadas con varios bancos de remos para transportar a sus ejércitos hasta sus destinos. La construcción de barcos y el aparejo y manipulación de las velas fueron mejorando con el tiempo. Con estos cambios, junto con la adaptación de la brújula marinera, hizo posible la navegación en mar abierto, sin avisar la costa.

Al igual que sucedía durante la Edad Antigua en el mediterráneo y otras zonas del mundo, el hecho de que los asentamientos coloniales en América estuviesen establecidos, por lo general, en las costas, los ríos o los lagos fue a causa y consecuencia de que las primeras rutas de transporte en las colonias fueran las vías fluviales naturales, y los modos más eficientes de viajes se realizaron en los barcos.

Actualmente en América Latina los ríos Amazonas y Paraná constituyen importantes vías fluviales de navegación, pero sin duda el canal más importante es el Canal de Panamá. Este une el Atlántico con el pacífico a través del istmo panameño. Se inauguró oficialmente el 21 de junio de 1.920, con reconocimiento del derecho del libre paso a las naves de todos los países. La duración de la travesía dura unas ocho horas. La apertura de esta importante vía fluvial supuso una reducción considerable del tiempo de viaje en el tráfico de mercancía por vía marítima a escala mundial.

Por otra parte, el motor diesel ha supuesto para los barcos modernos un funcionamiento más económico que ha reemplazado en gran medida a los motores de vapor. La utilización de la energía nuclear en los barcos en la actualidad está restringida a los navíos militares. Otros desarrollos en la navegación moderna son el aerodeslizador, embarcación que va sobre un colchón de aire a unos centímetros del agua o del terreno; equipada con unos reactores o alas parecidas a las de un avión que, a una cierta velocidad, levantan el casco del agua para alcanzar velocidades mayores.

2.- Carretera

En las trece colonias americanas originales, que se extendieron hacia el oeste hasta el Mississippi, el principal modo de transporte terrestre era por reata de animales de carga y por caballos sobre los senderos de los nativos americanos.

Hacia los 1.800's se hicieron carreteras de tierra al quitar la maleza y los árboles de estos senderos. Muchas de estas carreteras, sin embargo, se hacían casi intransitable durante los períodos de mal tiempo. En 1.820 la mejora de las carreteras denominadas (autopistas) en las que las empresas privadas cobraban un peaje por haberlas construido, conectó todas las ciudades principales superando al resto de carreteras.

El transporte terrestre se desarrolló más despacio. Durante siglos los medios tradicionales de transporte, restringidos a montar sobre animales, carros y trineos tirados por animales, raramente excedían de un promedio de 16 Km/H. El transporte terrestre mejoro poco hasta 1.820, año en que el ingeniero británico George Stephenson adaptó un motor de vapor a una locomotora e inició el primer ferrocarril de vapor en Inglaterra.

Ha sido en el siglo XX cuando más se ha desarrollado la red viaria. Sucesivos gobiernos han realizado grandes inversiones hasta conseguir unas vías básicas de gran capacidad (autopistas y autovías) que permiten el desplazamiento de gran número de personas y mercancías por el territorio con niveles de motorización próximos a los grandes países industrializados.

En América Latina el caballo, la mula y el transporte sobre ruedas fueron introducidos por españoles y portugueses, quienes aprovecharon muchas veces las rutas construidas por los indígenas. El sistema de carreteras comenzó a mejorar notablemente, en toda Latinoamérica a partir de 1.930, siendo en la actualidad aceptable en muchos casos. Sin embargo, las carreteras suramericanas de las zonas tropicales y subtropicales, sufren de forma muy acusadas las inclemencias climáticas, lo cual hace muy costos su mantenimiento y muchas veces inútil e intransitable su asfaltado durante algunas épocas del año debido a las lluvias torrenciales.

Debido a esto, en algunos casos, hay que añadir cierta decidida planificadora. A pesar de ello, en la actualidad muchos países latinoamericanos cuentan con carreteras más o menos aceptables.

3.- Ferrocarril

Hacia 1.830, poco después de que la línea de ferrocarril de Stephenson empezara a dar servicio en Inglaterra, había en Estados Unidos 1.767 Km. de ferrocarriles de vapor. En 1.839 el trazado se había incrementado hasta 8.000 Km. y desde 1.850 hasta 1.910 el crecimiento del ferrocarril fue espectacular. La construcción del ferrocarril estimulaba en gran parte la colonización y el desarrollo del Oeste. El primer ferrocarril de Estados Unidos fue establecido en 1.827, si bien el verdadero desarrollo se inició el 4 de julio de 1.828, con el Ferrocarril entre Baltimore y Ohio.

A partir de 1.850 este modo de transporte comenzó su expansión en América Latina. La red ferroviaria si bien beneficio el transporte de mercancías y pasajeros fue diseñada generalmente respondiendo a las necesidades comerciales de sus propietarios y países de origen y no atendiendo a las necesidades de los países Latinoamericanos. Brasil, Argentina y México, poseían en 1.945 un 75% del tendido ferroviario del América Latina, lo cual contribuyó entre países líderes en Latinoamérica, no obstante, fue por aquellos años que los ferrocarriles comenzaron a ser deficitarios, dando pase al transporte por carretera, tanto de pasajero como de mercancías. De este modo, y ya no resultándole beneficioso a sus dueños casi todo el sistema ferroviario de Latinoamérica fue estatizado, muchas veces bajo un falso discurso nacionalista.

En Venezuela, el tipo de transporte más utilizado es el aéreo, acuático, oleoducto y las carretera, debido a que están más desarrollados y su comunicación es más rápida y eficaz. Debido a este motivo y como se mencionó anteriormente, el

transporte ferroviario se utilizó en Venezuela y en América Latina en general, ya que sus procesos de traslado de persona y mercaderías se hizo muy lento y complicado.

4.- Aéreo

El transporte aéreo es la forma de transporte moderno que más rápidamente se ha desarrollado. Tras la Segunda Guerra Mundial los transportistas aéreos comerciales recibieron, incluso, un mayor impulso cuando los propulsores de los aviones se hicieron más grandes y eficientes. Un avance importante tuvo lugar en 1.958 con la inauguración, por parte de las líneas aéreas británicas y estadounidenses, del avión a reacción para el transporte comercial. A parte de los aviones supersónicos, un gran avance en los viajes aéreos fue la introducción, en 1.970, Boeing 747, el llamado reactor jumbo, que puede llevar desde 360 hasta más de 500 pasajeros en vuelos regulares.

También el transporte aéreo ha tenido un gran crecimiento en los últimos cuarenta años en Latinoamérica. Argentina, Brasil, Colombia, México y Venezuela son los países con mayor número de kilómetros volados en líneas aéreas regulares. Las grandes ciudades latinoamericanas son el principal punto de origen y destino de la región, aunque regularmente sus líneas aéreas realizan vuelos hacia Extremo Oriente , Próximo Oriente, Europa, Estados Unidos y Canadá. Cabe destacar que Colombia en 1.919, fue el primer país que tuvo líneas aéreas comerciales.

5.- Oleoducto

Aunque las tuberías de distribución de agua se han usado desde tiempos remotos los oleoductos no aparecieron hasta después de 1859, con el descubrimiento de petróleo cerca de Titusville, en Pensylvania. Hasta 1872 eran un elemento principal en los negocios petrolíferos, al proporcionar un transporte especializado para productos licuados, que incluyen el gas y el carbón pulverizado.

Aunque solo transportan esta clase de productos, los oleoductos participaron en un 20% del transporte total de mercancías en Estados Unidos en 1990.

En Venezuela este modo de transporte cobra cada vez mas importancia debido a la extensión de una red de distribución de gas a escala nacional.

4.- Siniestro

Uno de los objetivos del presenta trabajo de investigación, es considerar la importancia del Presupuesto de Efectivo en la anticipación de los cambios en el ambiente de negocio. Entre los diferentes cambios que pueden suceder en el entorno de negocios de una empresa, se destacan los siniestros, como un riesgo que debe asumir dicho agente económico.

Los siniestros se pueden definir como acontecimientos imprevistos que causan daño, destrucción o perdida; que pueden afectar tanto a personas como propiedades materiales, debido a fenómenos como: incendios, choques y naufragios; y que hacen entrar en acción la garantía del asegurador (Diccionario Larousse).

Dichos acontecimientos, al ser imprevistos, impactan en las actividades cotidianas de la empresa, independientemente del sector al que se refiera, debido a que pueden causar daños tanto irreversibles como superables. Cabe destacar que en cualquiera de los dos casos, incide directamente en los activos y capital de la empresa disminuyéndolos y en los pasivos aumentándolos, de modo que puede disminuir la rentabilidad de la misma a corto, mediano y/o largo plazo.

5.- Administración Financiera

La administración financiera ha sufrido una serie de cambios desde el siglo XIX, época en la cual se empezó a estudiar las finanzas en forma separada, y se comenzó a crear los mecanismos para la expansión del mercado, para ésta época obtener capital, era una necesidad urgente, los estados contables de utilidades y los valores de los activos no eran confiables, las manipulaciones hicieron que los precios oscilaran y los inversionistas no se interesaban en comprar acciones y bonos.

Debido a la quiebra de algunas empresas y la depresión de los años treinta, las finanzas se dirigieron a la reorganización, a la liquidez corporativa y a las regulaciones del gobierno sobre los mercados de valores, el interés pasó de la expansión a la supervivencia.

Después de los años cincuenta, se empezó a analizar la parte activa de la empresa y a tomar decisiones para maximizar el valor de la misma, aún así, el ambiente económico y financiero repercuten en la administración financiera (Stanton, 1.996).

a.- Los Encargados de la Administración Financiera

El director financiero ejerce un papel importante dentro de una empresa, sobre todo en la toma de decisiones a nivel gerencial. La organización típica de la empresa de Estados Unidos, está formada por: una junta directiva, la cual representa a los accionistas, el presidente, que por lo general es el director ejecutivo o director de operaciones, luego tiene a los vice-presidentes, de los cuales el más importante es el vice-presidente señor de finanzas o director financiero (CFO) el cual programa las políticas financieras mayores de la empresa, además se relaciona con los otros funcionarios de la empresa, informándoles sobre las consecuencias financieras, establece las funciones de los subalternos y es el responsable directo de las actuaciones del tesorero y el contralor.

Las funciones financieras específicas, están repartidas entre dos personas de alto rango, el tesorero y el contralor. El tesorero, tiene como función, la adquisición y administración de los fondos, mientras que el contralor, se encarga de las áreas de contabilidad, información y control.

El tesorero informa sobre el movimiento diario del efectivo, el capital de trabajo, desarrolla los presupuestos y mantiene las relaciones entre la empresa y la banca y los inversionistas, administra los créditos, los seguros y el fondo de pensiones.

El contralor por su parte, recibe la información y presenta los estados financieros, los presupuestos, las nóminas, los impuestos y realiza las auditorías.

Las empresas que son muy grandes, tienen otro funcionario que se denomina el "secretario corporativo", el cual se encarga de llevar los archivos sobre las propiedades y las solicitudes de préstamos, acciones y bonos, también puede estar entre sus actividades, los aspectos legales y el registro de las actas.

El funcionario financiero que sea proactivo, se involucra en todas las decisiones de la empresa y utiliza su cargo para capacitar y obtener experiencia que lo lleve a puestos más altos en la administración.

Hay empresas que tienen también un comité financiero, el cual está formado por varias personas con diferentes posiciones y actitudes y ayudar en las políticas y las decisiones de la empresa, por ejemplo, al solicitar un préstamo bancario, una diferencia de 0,25 ó 0,5, un 1% en la tasa de interés puede representar una suma de dinero grande al momento de cancelar los intereses.

Se suele crear también sub-comités, como serán el “sub-comité de migraciones de capital” que se encarga del presupuesto y los gastos de capital, el de “presupuestos” que elabora los presupuestos a corto y largo plazo, el de “Pensiones”, el cual invierte el dinero de las pensiones, el de “salarios y participación de utilidades”, administra los salarios y los bonos de los ejecutivos, establece las sanciones y recompensas para los incentivos del personal. Cualquier movimiento en la empresa se refleja en el sector financiero de la misma.

6.- Presupuesto de Efectivo

El Presupuesto de Efectivo constituye un componente importante dentro de la planeación financiera que realizan las empresas. Es por ello que antes de definir el Presupuesto de Efectivo, se procederá a explicar en qué consiste dicha planeación.

La planeación financiera es un proceso dinámico, el cual comprende de un ciclo en el que se trazan planes, se instrumentan y se revisan con los resultados obtenidos a través de su consecución. El plan estratégico de la compañía es el punto de inicio de este proceso, ya que las estrategias son las que establecen los lineamientos para el desarrollo de los objetivos de una organización (Bodie; 1.998).

El ciclo de planeación financiera se divide en varias etapas, las cuales se mencionan a continuación (Bodie; 1.998):

a.- Pronostico de variables y factores externos que rijan o influyan en las fuentes de ingresos y egresos de una organización.

b.- Pronostico de ingresos, egresos, flujos de efectivo y necesidad de financiamiento externo, utilizando como herramientas los pronósticos de las variables y factores externos y las estimaciones del volumen de ventas y producción, de los gastos

administrativos, de investigación, de mercadotecnia y la utilidad esperada por los accionistas. A través de esta proyección es posible comparar los planes estratégicos con los resultados más probables, a fin de comprobar si las estrategias de la empresa están acordes con los objetivos establecidos por ella misma; el que esto no suceda permite realizar correctivos a tiempo que evitarán el tomar decisiones equivocadas que puedan generar grandes costos.

c.- Elaborar planes de desempeño para todos los niveles y departamentos tomando en cuenta las características de la empresa y del entorno en que se desenvuelve, los cuales deben establecer objetivos de corto plazo que permitan lograr los de largo plazo.

d.- Luego se procede a la etapa de monitoreo, la cual consiste en medir en un período de tiempo el desempeño global de la empresa y compararlo con los objetivos a corto plazo planteados y con los pronósticos estimados para ese intervalo de tiempo, con la finalidad de emprender acciones en caso de que exista una discrepancia considerable entre lo real y lo estimado.

e.- Al final del período de planeación se observa si los objetivos planteados para el corto, mediano y largo plazo, establecidos al inicio del proceso, fueron cumplidos o no y, en caso afirmativo, si fue total o parcialmente; además de determinar qué fue lo que se pudo evitar y qué fue lo que debió haber sucedido y no paso; todo esto con la finalidad de iniciar nuevamente el proceso corrigiendo errores y tratando de ajustarse lo más posible a los hechos futuros.

La planeación financiera se puede llevar a cabo para distintos períodos, es decir, es posible realizar dicha planeación tomando en consideración un mes, un año o cinco años; esto dependerá del horizonte de planeación planteado por la empresa, el

cual será escogido tomando en consideración sus características organizativas y operativas y las características del mercado o mercados en que se desenvuelve. En la mayoría de las empresas el horizonte de planeación escogido es un año, esto se debe a que ese intervalo de tiempo es lo suficientemente largo como para comparar los resultados reales con los proyectados, sin confundir la tendencia de los resultados con posibles distorsiones que pudieron ocurrir por situaciones coyunturales, y lo suficientemente corto para poder realizar modificaciones que eviten incurrir en altos costos por decisiones equivocadas.

Si se desea captar resultados a más largo plazo, lo que hacen la mayoría de las empresas es estudiar la tendencia de los resultados de las planeaciones anuales, correspondientes al período que se quiere analizar.

Para realizar una planeación financiera certera es necesario contar con un cuerpo de principios y procedimientos que permitan transformar la datos internos y externos en información relevante para la toma de decisiones; esto constituye lo que recibe el nombre de análisis financiero. Este tipo de análisis fusiona la información macroeconómica con los objetivos de la empresa para producir planes de desarrollo a corto, mediano y largo plazo.

El propósito de realizar el análisis financiero es el de establecer una planeación que permita tomar las decisiones financieras y operativas más adecuadas según las características de la empresa y sus objetivos. Sin embargo, para cumplir este propósito es necesario tomar en cuenta que para realizar este tipo de estudio se necesitan conocimientos básicos de contabilidad, administración, funcionamiento de variables macroeconómicas y conceptos de finanzas.

En resumen, se puede decir que el análisis financiero está constituido por un estudio de impacto de las variables macroeconómicas en las actividades financieras de la empresa, junto con una aplicación de las técnicas de análisis macroeconómico a la información contable. Además, permite realizar un análisis retrospectivo de las políticas financieras y operativas que ha seguido la empresa y constituye la base de la proyección de la situación financiera de la misma permitiendo un modelaje de las actividades y simulando las diferentes estrategias de desarrollo.

En la planeación de las políticas de la empresa, a través de un análisis financiero integral de la misma, la proyección de los Estados Financieros constituye un elemento fundamental para conocer la posible situación de la empresa bajo ciertas condiciones.

Los Estados Financieros pueden ser proyectados tanto por analistas externos como internos; sin embargo, el tipo de pronóstico difiere dependiendo del agente que lo elabore:

a.- Los analistas externos realizan los pronósticos para determinar, en forma preliminar, la conveniencia de otorgar un crédito o invertir en la empresa. Para realizar el estudio sólo cuenta con información financiera del dominio público, por tanto, las proyecciones elaboradas por este analista constituirán en una simple transformación de los estados financieros históricos, modificando sus tendencias por cambios esperados en las variables externas.

b.- Los analistas internos elaboran las proyecciones con el objetivo de utilizarlas como herramientas que permitan la toma de decisiones. Las estimaciones realizadas por dichos analistas son muy detalladas, debido a que no sólo toman en cuenta las tendencias pasadas de las operaciones de la empresa, sino que también se apoyan en estudios profundos realizados a las fuentes de generación

de ingresos de la misma, a los sistemas de producción, distribución y venta, a las posibilidades de inversión, utilizando presupuestos detallados de gastos administrativos, efectivo y de gastos de ventas; todo esto considerando el entorno político, social y económico nacional o internacional que pueda influir en la empresa.

El Presupuesto de Efectivo constituye el instrumento central de la planeación financiera a corto plazo y una herramienta en los procesos de control y en la administración de la liquidez, además constituye un nexo entre los presupuestos funcionales y operativos y los estados financieros.

El Presupuesto de Efectivo consiste en estimar las entradas y salidas futuras de efectivo, además proporciona un panorama de comportamiento que registrará el flujo de efectivo en el período presupuestado. Es a través de este instrumento financiero que es posible monitorear los procedimientos de cobranzas y desembolsos de la empresa, además de determinar las posibles necesidades de solicitar préstamos.

En términos generales, la elaboración de este Presupuesto de Efectivo comienza como todo proceso de planeación financiera, es decir, con la predicción de las variables macroeconómicas y su efecto sobre la industria en la cual opera la empresa. En base a esto se establecen una serie de premisas que servirán de base para determinar los movimientos futuros de efectivo, los cuales permitirán el buen funcionamiento de la empresa.

A continuación, se explican los pronósticos, y el orden de los mismos, necesarios para la elaboración del Presupuesto de Efectivo.

a.- Presupuesto de Ventas: Este es el primer paso para la determinación del Presupuesto de Efectivo, ya que es a través de él que se determinará el comportamiento futuro de los principales ingresos de la empresa. En las grandes organizaciones, este presupuesto se elabora mediante la conjunción de la experiencia del departamento de ventas con la información que maneja el departamento de planificación o finanzas. El personal de venta está en la capacidad de estimar el volumen de ventas futuros, ya que conocen las características del o los mercados en que participa la empresa; para ello suelen predecir lo que sucederá utilizando como base de pronóstico su experiencia. Por otra parte, el departamento de planificación permite prever los sucesos que puedan alterar la tendencia del comportamiento pasado de las ventas, como consecuencia de cambios en variables internas o externas. En la medida en que se logre una buena fusión entre la información que proporciona el personal de ventas y el de planificación o finanzas, el resultado será un presupuesto de ventas lo más ajustado a la realidad.

Por otro lado, en las pequeñas empresas no existen departamentos perfectamente delineados, sin embargo, el personal que en ellas laboran poseen la experiencia y los conocimientos generales para reconocer las características de su mercado y las variables que influyen en él y en la empresa; lo cual les permite tener una idea aproximada de sus ingresos, por lo menos en el corto plazo. Cabe destacar que las pequeñas empresas que tienen más éxito en las proyecciones que realizan son las que se desenvuelven en una economía estable (como las desarrolladas) o sus mercados son lo suficientemente predecible (de alimento, de transporte).

b.- Presupuesto de Producción: Después de pronosticar el ingreso que tendrá la empresa por concepto de ventas, es necesario determinar cuándo y cuánto se producirá para cumplir con la demanda.

Existen dos métodos utilizados por las empresas para la planificación de la producción, y el flujo de efectivo varía según sea el método escogido; es por esta razón que el método seleccionado debe tomar en cuenta las características de la empresa.

El primer método considera un ritmo de producción constante, en el cual la fluctuación de las ventas se absorbe con el inventario. El segundo método consiste en producir según pedidos, lo que significa bajos niveles de inventarios; pero esto puede representar una baja capacidad de respuesta ante un incremento inesperado en las ventas, por otra parte, y como lo menciona Antonio Vives en su libro, este tipo de producción quizá no sea factible cuando se posee personal inamovible con pocas posibilidades de despido y reenganche. El Presupuesto de Producción constituye la principal fuente de egresos del Presupuesto de Efectivo, debido a que determina las necesidades de mano de obra, materiales, servicios, almacenamiento, entre otras.

c.- Presupuestos de Inversiones, de Actividades Financieras y de Gastos Administrativos y Ventas: Aunque los presupuestos anteriores constituyen las principales entradas y salidas de efectivo de la empresa, es necesario considerar otros aspectos que pudieran afectar la liquidez de la misma.

En lo que respecta al Presupuesto de Inversiones, es preciso considerar que la mayoría de los activos que conforman una empresa son depreciables, por tanto es necesario reponerlos, eso constituye una salida de efectivo; por otro lado pueden ocurrir desembolsos por sustitución de tecnologías o por actividades de investigación y desarrollo, los cuales afectan el flujo de efectivo de la empresa y, por tanto estas alternativas de inversión deben ser consideradas a la hora de realizar el Presupuesto de Efectivo de la empresa.

En lo que respecta a las actividades financieras, se deben considerar decisiones como la emisión de bonos y/o acciones, la amortización o sólo pago de intereses la deuda bancaria a corto y largo plazo, y el pago de dividendos; las cuales influyen en el movimiento de efectivo de la empresa.

Por último, los gastos de administración y ventas también representan salidas de efectivos que deben ser consideradas en el Presupuesto de Efectivo; estos egresos incluyen gastos contractuales, de propaganda, impuestos sobre la renta, entre otros.

7.- Producto Interno Bruto (PIB)

Al igual que las cuentas de una empresa comercial, las cuentas de la Renta Nacional tienen dos lados: el producto y la renta. En el lado del producto se miden la producción y las ventas.

En el lado del producto, existen dos medidas ampliamente difundidas de producción general: Producto Nacional Bruto y Producto Interno Bruto. Ellas difieren en el tratamiento de las transacciones Internacionales. El PIB incluye los beneficios que obtienen empresas de Venezuela en el exterior y la de los ciudadanos que trabajan en el exterior, con el PIB no suele pasar esto, ya que incluye beneficios de la producción corriente en Venezuela, que procede de residentes extranjeros o empresas poseídas por extranjeros, el PNB excluye estos elementos. Por ejemplo, los beneficios obtenidos en Venezuela por una empresa de propiedad extranjera se incluyen en el PIB pero no en el PNB.

En resumen, el PIB es una medida de todos los bienes y servicios finales, actualmente producidos y evaluados a precios de mercado. Se dice que son actualmente producidos porque se trata de una medida de flujo de la producción por

período de tiempo y solamente incluye los bienes y servicios producidos durante este intervalo de tiempo. La transacción de mercado como intercambios de cosas de automóviles o de fabricas producidos previamente no se incluyen en el PIB. El intercambio de activos, como acciones y bonos, son ejemplos de otras transacciones de mercado que no se incluyen en el PIB.

Igualmente, se dice que solo los bienes y servicios finales se incluyen en el PIB, porque los bienes que se utilizan en la producción de otros bienes, en lugar de venderse a compradores finales que se denominan bienes intermedios, no se contabilizan en forma separada en el PIB. Por ejemplo, no contabilizaríamos separadamente el valor de la harina que se utiliza para fabricar por y luego nuevamente cuando se vende el pan.

Sin embargo, en el PIB se incluye los tipos de bienes que se utilizan en el proceso de producción. El primero de éstos son los BIENES DE CAPITAL; planta y compras de maquinarias y equipo que se produce corrientemente, estos bienes de capital se gastan en el proceso de producción, pero dentro del período corriente solo una porción del valor del bien de capital se gasta en la producción.

Esta porción se denomina depreciación y puede considerarse como incorporado en el valor de los bienes finales que se venden. La otra categoría, es esencialmente bienes intermedios y que forma parte del PIB es la inversión en inventarios, el cambio neto en inventarios de bienes finales que se esperen vender o de materiales utilizados en el proceso de producción.

Las adiciones a las existencias de inventarios de bienes finales pertenecen el PIB por cuanto constituyen bienes corrientemente producidos. La inversión en inventarios de materiales pertenece de igual forma al PIB por cuanto representa producción corrientemente generada cuyo valor no se incorpora en ventas corrientes

de producción final. La Inversión en Inventarios, puede ser tanto negativa como positiva. Por ejemplo, si las ventas finales exceden a la producción, debido a una disminución de inventarios (inversión negativa en inventario), el PIB será menor que las ventas finales.

a.- Valorización a Precios de Mercado: El PIB es el valor de los bienes y servicios cuantificado comúnmente a los precios de mercado. Además, de calcular el PIB en términos de precios corrientes de mercado, concepto que se conoce como PIB nominal, los calculistas de la renta nacional también calculan el PIB real, que es el valor del producto interno medido a precios constantes de un año base.

El PIB puede descomponerse en los componentes siguientes:

- ♣ Consumo: Incluye las compras por parte de las familias de bienes y servicios corrientemente producidos. El consumo puede descomponerse adicionalmente en bienes de consumo durable (ejemplo automóviles), bienes de consumo no durables (ejemplo, alimentos) y servicios de consumo (ejemplo, servicios médicos).
- ♣ Inversión: Consta de 3 sub-componentes, la inversión fija consiste en compras de planta y equipos recientemente producido. El segundo sub-componente es la inversión en construcción de viviendas, unidades residenciales simples y multifamiliares y el sub-componente final es la inversión en construcción de vivienda, unidades residenciales simples y multifamiliares y el sub- componente final es la inversión en inventarios que consiste en el cambio en inventarios de las empresas, esta puede ser positiva o negativa.

♣

- ♣ Compras de Bienes y Servicios por parte del Estado: Esta es la porción de la producción corriente de bienes y servicios comprados por el sector público, que incluye tanto al gobierno federal como a los gobiernos estatales y locales.
- ♣ Exportaciones Netas: Son el componente final y son iguales a las exportaciones totales menos importaciones. Estos Elementos representan la contribución directa del sector externo al PIB. Las exportaciones brutas son bienes y servicios corrientemente producidos que se venden a compradores extranjeros. Ellos forman parte del PIB, las importaciones son compras hechas por compradores de bienes y servicios por producidos en el exterior y que no deben contabilizarse en el PIB. Sin embargo, los bienes y servicios importados se incluyen en los totales de consumo, inversión y gasto gubernamental dentro del PIB. Por tanto, necesitamos deducir el valor de las importaciones para obtener el total de bienes y servicios producidos a nivel doméstico. Las exportaciones netas, siguen siendo el efecto directo (neto) de las transacciones del sector externo sobre el PIB.

b.- PIB Real versus PIB Nominal

El PIB nominal, es la producción corriente de bienes y servicios valorados a precios de mercado o en términos de bolívares corrientes. Puesto que el producto interno bruto, es el valor de bienes y servicios corrientes producidos y valorados a precios del mercado, el PIB cambiará cuando varíe el nivel general de precios al igual que cuando cambie el volumen de producción.

El PIB real se mide a partir de la producción en términos constantes a valor constante y a partir de una año base. Este posee un comportamiento bastante diferente al PIB nominal. El PIB nominal cambia si varía la cantidad de bienes producidos o cuando cambia el precio de mercado de esos bienes, el PIB real sólo cambia cuando varíe la producción. Por tanto, cuando los precios están cambiando en forma significativa las dos medidas presentan fuertes diferencias.

Por otra parte, la razón entre el PIB nominal y el PIB real (PIB nominal entre PIB real), multiplicada por 100, es una medida del valor de la producción corriente a precios corrientes.

Esta es una medida del nivel agregado de precios de bienes y servicios en el PIB, se denomina deflactor implícito del PIB. Los cambios en el nivel agregado de servicios se miden comparando valores del deflactor implícito del PIB para diferentes años.

También podemos utilizar el deflactor implícito, para medir los cambios de precios entre 2 años, si ninguno de ellos es año base y su nombre de deflactor se debe a que podemos dividir el PIB nominal por esta razón, para eliminar el efecto de la inflación sobre el PIB, para deflactar el PIB.

$$\text{Deflactor del PIB} = \frac{\text{PIB nominal}}{\text{PIB Real}} \qquad \text{PIB Real} = \frac{\text{PIB Nominal}}{\text{Deflactor del PIB}}$$

8.- Inflación

La palabra INFLACION constituye un término coloquialmente conocido; amas de casa, pequeños y grandes empresarios, estudiantes y jubilados, conocen perfectamente el efecto que tiene esta variable macroeconómica sobre sus rentas.

Sin embargo, las causas y las consecuencias que este término conlleva no son por todos conocidas y mucho menos comprendidas, es por esta razón que en esta sección se explicará detalladamente el concepto de INFLACION y sus implicaciones, además de los efectos que puede causar sobre la planificación financiera.

a.- Definición de Inflación

La Inflación posee diferentes definiciones, a continuación, se muestran algunos conceptos de distintos autores:

1. El término Inflación se refiere a un aumento del nivel general de precios (Samuelson; 1.996).
2. La Inflación generalmente se define como un aumento relativo de precios o, lo que es lo mismo, la pérdida de poder adquisitivo de la moneda (Vives; 1.996).
3. La Inflación se define como el cambio porcentual del nivel de precios (Sachs; 1.994).
4. La Inflación constituye el proceso en el cual los precios se incrementan continuamente, implicando una pérdida del valor del dinero (Diccionario Económico).
5. La Inflación representa la alteración del nivel general de precios provocado por un aumento desproporcionado de la cantidad de dinero en circulación (Diccionario Enciclopédico Salvat).

Algunos autores consideran que el incremento en los precios, para que exista Inflación, debe ser generalizado; sin embargo, como lo explica Antonio Vives en su libro, el término generalizado implica que todos los precios o que el poder adquisitivo de la moneda sea menor para todos los bienes y servicios de la economía.

Como el mismo autor señala, si éste fuera el caso, la solución estaría constituida por la impresión de billetes de denominación cada vez mayor, ya que la única pérdida de poder adquisitivo sería de los billetes y moneda en circulación, debido a que los saldos bancarios y las tasas de interés podrían ser revaluados mediante indexación.

Es así como Vives aclara que el rasgo que caracteriza a la Inflación es el aumento diferencial de precios entre los distintos bienes y servicios de la economía, por lo cual la solución no es tan sencilla como la mencionada anteriormente, y es importante tener en cuenta que dicho incremento diferencial tiene un impacto que afecta de forma distinta a los agentes que conforman el sistema económico.

En este momento es importante aclarar que el término inflación no es equivalente a tasa de inflación, ya que este último se refiere a la tasa de variación del nivel general de precios, y el cual se expresa según la siguiente ecuación:

$$\text{Tasa de Inflación}_{(\text{año } t)} = \frac{\text{Nivel de precios}_{(\text{año } t)} - \text{Nivel de precios}_{(\text{año } 0)}}{\text{Nivel de precios}_{(\text{año } 0)}}$$

Cabe destacar que el nivel de precios es la medida ponderada de los bienes y los servicios de una economía, el cual se mide elaborando índices de precios, que constituyen medias ponderadas de los precios de consumo o de los precios al por mayor (Samuelson; 1.996).

Respecto a la conveniencia o inconveniencia de la Inflación existen opiniones encontradas, ya que mientras algunos autores consideran que debe ser eliminada porque ocasiona distorsiones, otros argumentan que esta aminora la carga real de las deudas, tanto globales como individuales.

Sin embargo, todos coinciden en que las inflaciones modernas se caracterizan por tener inercia propia y es difícil detenerlas una vez que han comenzado. Para tener una idea más clara de estos argumentos, a continuación, se describirán los costos de la Inflación.

b.- Costos de la Inflación

La principal razón por la que a los agentes económicos les desagrada la Inflación se debe al hecho que ésta variable incrementa el precio de los bienes y servicios, lo cual debería ser malo, ya que con una menor Inflación se podrían adquirir mayor cantidad de bienes. Sin embargo, esta afirmación representa una verdad parcial, ya que la Inflación también eleva la renta nominal, pues los salarios son incrementados anualmente para compensar el aumento de precios, adicional a ello, los tipos de interés también aumentan cuando existe una mayor inflación. Es así que para comprender el efecto neto que tiene la Inflación sobre determinado sistema económico es necesario realizar un análisis a fondo (Fischer; 1.989).

Los costos se producen cuando los agentes económicos predicen incorrectamente la tasa real de la Inflación y/o cuando leyes o instituciones no permiten adaptar totalmente los convenios para reflejar dicha tasa. Para observar los diferentes efectos que puede tener la Inflación dependiendo del tipo de expectativas o del tipo de adaptación del sistema, a continuación, se estudian cuatro casos que nos muestran claramente las consecuencias según la situación (Fischer; 1.989).

1.- Inflación con Adaptación Completa y Expectativas Correctas

En una economía donde los agentes están en la capacidad de predecir correctamente la tasa real futura de Inflación y en donde las instituciones y leyes estén formuladas y establecidas de tal forma que permitan la adaptación completa a dicha tasa, se presentarán las siguientes situaciones:

- a) Todos los precios y rentas, incluidos los salarios, aumentarán en la misma tasa que lo haga la inflación; lo que quiere decir que todas las rentas reales serán constantes al igual que los precios relativos.
- b) La inflación no afecta a la deuda tributaria, ya que además de aumentar los precios y las rentas, también aumentará el valor monetario de los pagos de impuestos, por lo que el dicho pago será igual todos los años, en términos reales.
- c) La presencia de la inflación en este tipo de economías no influye en las decisiones de dividir la riqueza entre bonos y activos reales; ya que todo el que presta en forma de bonos y, por tanto, recibe una cantidad fija de dinero cuando vence el préstamo, es compensado por la pérdida del poder adquisitivo a través de un alza en la tasa de interés.
- d) Los efectos que pueda causar la inflación en el mercado de capitales en este tipo de economía, son tratados correctamente por el sistema fiscal, debido a que son considerados como ajuste por inflación y no como verdaderas ganancias de capital o rentas reales.

Pese a la adaptación de las leyes e instituciones que caracterizan a este tipo de economía ante la presencia de la Inflación, y a las precisas proyecciones que puedan hacer los agentes económicos acerca del comportamiento de dicha variable macroeconómica, se presentan dos tipos de costos:

- a) Cuando existe un incremento de la inflación, las tasas nominales de interés también se incrementan en la misma proporción que ella lo haga, lo cual es necesario para mantener el valor real de los activos financieros. Sin embargo, esta subida de tasa de interés nominal puede ocasionar un efecto ilusorio en los agentes, ya que ellos pueden inferir que el incremento de dicha tasa de interés es real y no nominal, es por ello que preferirán mantener mayor proporción de sus rentas en el banco y sólo disponer en

efectivo lo estrictamente necesario. Esto traerá consigo la necesidad de visitar con mayor frecuencia dichas entidades financieras para extraer pequeñas cantidades de efectivo con la finalidad de mantener el mayor saldo posible en las cuentas bancarias, este costo recibe el nombre Costo en la Suela de Zapatos, debido a los desembolsos y costos de oportunidad que puede generar el incremento de visitas al banco.

- b) Aunque en este tipo de economía los precios relativos se mantienen constante, los precios nominales se incrementan continuamente por ello es necesario modificar etiquetas, reimprimir catálogos y los menús más a menudo. Estas modificaciones y reimpresiones generan un desembolso que es conocido en la jerga económica como Costo de Menú, y aunque en algunos sectores estas modificaciones no son representativas, en otros pueden constituir grandes pérdidas de tiempo y costos monetarios adicionales, es por ello que es importante tenerlas en cuenta.

2.- Inflación Esperada cuando las Instituciones no se han Adaptado

En la vida real, y en la mayoría de las economías del mundo, las instituciones no suelen adaptarse con tanta rapidez como se presenta la inflación, además el establecimiento de algunas leyes hace poco factible que esta adaptación sea posible.

Un ejemplo de ello, lo representa los tipos de interés, ya que sus tope máximos y mínimos suelen estar regulados por las autoridades monetarias para evitar distorsiones inesperadas; los tipos de interés controlados se ajustan lentamente a la inflación. Esto trae consigo un costo para los agentes económicos, debido a que si la tasa nominal no es ajustada ahora les resulta más caro mantener su dinero en el banco.

Y, aunque cuando esto sucede suelen crearse, por las mismas fuerzas del mercado, otros tipos de instituciones y/o instrumentos financieros que permiten cancelar a los agentes las tasas que verdaderamente deberían pagar los bancos; existe un costo adicional que viene representado por el desembolso monetario y la pérdida de tiempo en que se incurre en el retiro de dinero del banco y la búsqueda de otros tipos de institución o instrumento financiero que mejore el rendimiento de los depósitos.

Otro ejemplo claro proviene del ajuste lento del sistema fiscal ante la presencia de la inflación. Los sistemas tributarios suelen gravar la renta real, más no la nominal, es por ello que cuando se incrementa la inflación ocurre un deslizamiento de los tramos impositivos, la explicación de este hecho reside en que la proporción de impuestos tiende a aumentar con el nivel de renta nominal, la inflación, que eleva la renta nominal pero no la real, tiende a elevar los impuestos.

En lo que se refiere a los impuestos sobre el capital, cuando se presenta la inflación en el sistema económico suelen ocurrir complicaciones, ya que parte de la apreciación de los activos, que constituye la ganancia del capital, se debe precisamente a dicha variable macroeconómica. Esto significa que parte de la ganancia no es real, y este mismo problema existe con la renta procedente de intereses.

3.- Inflación Imprevista

El costo que más se destaca en una economía en donde las instituciones se pueden adaptar perfectamente a las variaciones de precios, pero sus agentes no están en la capacidad de predecir la tasa futura de inflación, esta constituido por la redistribución imprevista entre prestatarios y prestadores.

Cuando los precios se incrementan de forma inesperada, es perjudicado aquel agente que posee un activo nominal como dinero o bonos y es beneficiado todo agente que ha recibido un préstamo y debe una cantidad fijada en términos nominales.

Muchos autores señalan que a nivel macroeconómico las pérdidas y ganancias entre prestamistas y prestatarios se compensan, lo cual no produce ningún tipo de efectos sobre el sistema; sin embargo, otros autores aclaran que esto no siempre es así y que se pueden dar problemas en la economía real a causa de este fenómeno.

4.- Sorpresas Inflacionistas y Ajuste Incompleto

Esta situación es la peor de todas, y es la que suele suceder en la mayoría de las economías ya que en ningún país puede predecirse totalmente la inflación de un año. En este caso suelen combinarse los problemas relacionados con el sistema tributario y los controles de las tasas de interés cuando las instituciones no se adaptan completamente a los cambios en los niveles de precios, con los problemas redistributivos que se presentan con la inflación inesperada.

Las cuatro situaciones reseñadas anteriormente muestran que la inflación lleva consigo costos, tanto reales como monetarios, y que el proceso deflacionario afectará al sistema económico, en mayor o menor grado, dependiendo de las expectativas de los agentes económicos que estén presentes en ese sistema, de las políticas macroeconómicas que se aplican y de su vulnerabilidad con respecto al entorno.

c.- Los Niveles en los que se puede presentar la Inflación

Los tipos de inflación que se reseñan a continuación representan los niveles de “gravedad” en los cuales se puede manifestar esta variable dentro de una economía, según P. Samuelson.

1.- Inflación Moderada

Se caracteriza por un lento y predecible incremento de los precios y por la presencia de tasas anuales de inflación de un dígito. Este tipo de inflación hace que el público confíe en el dinero, debido a la relativa estabilidad de los precios, lo que permite la firma de contratos a largo plazo y una planificación certera.

2.- Inflación Galopante

Este tipo de inflación se puede identificar porque sus tasas anuales son de dos o tres dígitos, y oscila entre el 20, el 100 y el 200 por ciento.

Cuando la inflación galopante se arraiga en una economía, surgen graves distorsiones económicas debido a que el dinero pierde valor rápidamente; es por ello que los contratos a largo plazo son establecidos en base a índices de precios o moneda extranjera, los agentes económicos conservan la cantidad mínima indispensable de efectivo para realizar las transacciones diarias, los mercados de capitales se extinguen ya que estos se desplazan a otras economías y los préstamos a largo plazo a tasa nominales bajas no se presentan bajo estas condiciones. Cabe destacar que muchas economías han aprendido a sobrevivir con este tipo de inflación y algunas hasta han prosperado.

3.- Hiperinflación

Comprende de aquel período en el cual la tasa de inflación supera el 1.000% anual.

Este tipo de inflación es de especial interés para los estudiosos de la materia, debido a que a través de los efectos que ésta causa a determinada economía, dichos expertos pueden resaltar las consecuencias que este fenómeno puede traer consigo.

Las hiperinflaciones se caracterizan porque la demanda real de dinero disminuye radicalmente, debido a que los agentes económicos quieren deshacerse rápidamente de sus saldos en efectivo; otro rasgo que distingue a este tipo de inflación es el hecho de que los precios relativos son muy inestables y los efectos de la redistribución de la riqueza son más profundos en la presencia de esta inestabilidad.

d.- Tipos de Inflación

Si bien es cierto que la inflación puede presentar diferentes niveles de gravedad, también es cierto que puede ser originada por diferentes razones. A continuación, se presentan los tipos de inflación atendiendo a los causantes que la originan (Samuelson; 1996)

1.- Inflación Tendencial

Este tipo de inflación es aquel que se mantiene en la misma tasa hasta que los acontecimientos económicos la alteran. En esta situación, la tasa de inflación es esperada, es decir, los agentes económicos pueden predecir su comportamiento; además es incorporada en el sistema económico. Es así como ese comportamiento de la inflación tiende a persistir hasta que una perturbación la altere, aumentándola o disminuyéndola.

La inflación tendencial es causada por las expectativas de los agentes respecto a que el sistema económico seguirá presentando en el futuro, el mismo comportamiento que lo ha caracterizado hasta ahora; es así como las empresas y trabajadores tienden considerar el efecto que esta inflación pueda causar sobre los precios y los salarios en el momento de la toma de decisiones.

Pese a esto, es importante tener en cuenta que por la gran cantidad de tiempo que se necesita para modificar las expectativas sobre la inflación y ajustar la mayoría de los salarios y precios, la inflación tendencial sólo provoca grandes cambios en las políticas económicas.

2.- Inflación de Demanda

La inflación de demanda se presenta cuando la demanda agregada aumenta en mayor proporción que la capacidad de producción del sistema económico, siendo la única forma de que se equilibren, el incremento de los precios, que es la consecuencia del efecto de escasez.

Las alteraciones de la demanda agregada generalmente pueden ser causadas por variaciones en el gasto público, en la inversión o en las exportaciones netas; sin embargo, la corriente monetarista también contempla que la oferta monetaria puede constituir un determinante de la inflación de demanda, basándose en el argumento de que un incremento en la oferta monetaria repercute en un alza de los precios, lo que a su vez produce un alza en la demanda agregada.

3.- Inflación de Costes

Samuelson define a la inflación de costes como aquella que es provocada por un aumento de los costes durante los períodos de elevado desempleo y subutilización de los recursos. Los causantes más comunes de este tipo de inflación han sido los incrementos inesperados de los precios del petróleo y de los alimentos.

El mismo autor indica que la inflación de costes no parece haber estado presente durante las primeras etapas de la economía de mercado, que tuvo su primera aparición en la década de los años treinta y que provocó el cambio de patrón de los precios después de la Segunda Guerra Mundial.

e.- La Tasa Óptima de Inflación

Muchos autores señalan que la inexistencia de la inflación sería la situación más conveniente para una economía; sin embargo, y como señala P. Samuelson, este objetivo es razonable para un sistema económico ideal, pero la historia y el análisis económico han demostrado que no existe un sistema sin fricciones. Es así como los datos estadísticos de la mayoría de los países capitalistas mixtos modernos, muestran que no ha habido ningún período de precios literalmente estable (Samuelson; 1.996).

Según nos indica el mismo autor, si bien es cierto que la mayoría de los economistas no han llegado a un consenso sobre el nivel exacto que debería tener la inflación para no perjudicar en gran cuantía al sistema económico; también es cierto que la mayoría coincide en que un nivel de precios predecible y estable o levemente ascendente crea el mejor clima para un crecimiento económico saludable.

1.- Desempleo e Inflación

El desempleo y la inflación están inversamente relacionados, este fenómeno fue descubierto por el economista A.W. Phillips, quien, cuantificando los determinantes de la inflación, estudio los datos de desempleo y nivel de precios de los Estados Unidos por más de cien años y a través de este análisis observó que los precios tendían a bajar cuando el nivel de desempleo ascendía.

Con este descubrimiento construyo un instrumento gráfico que recibió el nombre de la Curva de Phillips, la cual ilustra la teoría de la disyuntiva de la inflación. Como indica Samuelson, esta teoría explica que un país puede comprar un nivel más bajo de desempleo si está dispuesto a pagar el precio de una tasa de inflación más elevada. Esta disyuntiva es explicada por la pendiente negativa de esta curva.

En definitiva, la Curva de Phillips, representa la relación a corto plazo entre inflación y desempleo cuando varía la demanda agregada, pero la oferta agregada continúa variando a su tasa tendencial (Samuelson; 1.996).

Sin embargo, en el largo plazo esta curva no presenta el mismo comportamiento, ya que en este período de tiempo la tasa de desempleo es compatible con una inflación estable. Esta tasa de desempleo ha recibido el nombre de tasa natural de desempleo y es la tasa en la cual las fuerzas ascendentes y descendentes de la inflación están en equilibrio.

La teoría de la tasa natural se explica en el hecho de que, si bien es cierto que con un nivel muy bajo de desempleo la inflación tendería a aumentar deslizándonos por la curva de Phillips, también es cierto que una vez que la inflación efectiva traspasa a la tendencial, los agentes económicos comienza a adaptarse a la nueva situación y a esperar una inflación más alta, y es así como la tasa tendencial se ajusta a la nueva realidad y la curva de Phillips se desplaza.

En conclusión, la disyuntiva entre la inflación y el desempleo se mantiene estable en la medida en que no varíe la tasa de inflación tendencial o esperada; pero sí varia la Curva de Phillips se desplaza.

Es importante tener claro de que la tasa natural depende del patrón de cambio demográfico, de los tipos de perturbaciones que pueda experimentar la economía, de las políticas de gobiernos relacionadas con el mercado de trabajo y de la política de asistencia social.

Por otra parte, la tasa natural no es necesariamente la tasa optima de desempleo, ya que esta última representa el nivel de desempleo que maximizara el bienestar económico.

f.- Los Efectos de la Inflación en las Empresas

Los continuos cambios relativos en los precios en una economía, traen consigo una serie de reacciones en cadena, puesto que al tratar de subsanar, o por lo menos defenderse, de los efectos de la inflación, tanto consumidores como empresas privadas y entes gubernamentales, las acciones de dichos agentes incrementan las distorsiones que esta variable macroeconómica causa sobre todo el sistema, produciendo continuas e inesperadas fluctuaciones en las condiciones del ambiente donde opere cualquier la empresa , con lo que se crean y amplían niveles de incertidumbre.

La existencia de la incertidumbre, y peor aún su incremento, conllevan altos costos para la empresa ya que impide la planificación de las ventas, producción y costos; sin contar las inversiones innecesarias que muchas veces tienen que realizar a fin de contrarrestar incertidumbre. También es preciso tener en cuenta que la gran parte de las empresas no están en capacidad de realizar cambios rápidos para evitar las secuelas de la inflación, es por ello que la mayoría de las veces, ellas absorben parte del costo del incremento de los precios (Vives, 1.996).

Las empresas para tomar decisiones, deben tener pendiente el problema de la inflación y la posibilidad de que ésta sea continua, lo cual provoca una fuerte influencia sobre las políticas financieras y los problemas de esta inflación podrían ser:

1.- Problemas Contables: Cuando la tasa de inflación es alta, la utilidad real es alterada, porque, la mercancía se vende a mayor precio, ingresa más efectivo de lo estipulado, pero, a medida que se repone la materia prima, el costo es mayor, esto ocurre también con la depreciación, ya que el cálculo que se hace no se ajusta al costo real del activo y todo esto genera también mayores impuestos y una fluidez de efectivo menor.

2.-Dificultades de Planificación: Las empresas trabajan en base a planes de largo plazo, para ello hacen profundos análisis de costos y de ingresos, lo cual es difícil ya que si hay cambios bruscos de inflación, el pronóstico cambia, por lo que resulta una tarea meticulosa y difícil de lograr.

3.- Demanda de Capital: El capital que se necesita para operar una empresa aumenta a medida que la inflación también lo hace, la reposición de inventarios entonces se hace más costosa; los sueldos también aumentan, por lo cual los administradores tratan entonces de obtener más capital y el estado a su vez trata de retener el aumento de la inflación, al mismo tiempo como las empresas tratan de obtener capital, las tasas de interés aumentan.

4.-Tasas de Interés: La tasa real de interés es aquella cuyo valor se calcularía si la inflación fuese cero, mientras que la tasa nominal de interés que es la que se cobre en el mercado, está formada por la tasa real más una prima por inflación, por lo tanto cuando aumenta la inflación, aumenta la tasa de interés y esto se traduce en aumentos de costo para conseguir fondos por parte de la empresa, el Estado y los individuos.

g.- La Inflación en Venezuela

Para el año 1970 el gobierno nacional decidió fijar los precios de referencia para los hidrocarburos y los minerales, lo que trajo como consecuencia el aumento, que a partir de 1971 muestran los valores promedios de exportación por barril. Adicional a ello, este período se caracterizó por las múltiples guerras internacionales y civiles, la civil de Nigeria y la de Yom Kippur, las cuales provocaron fuertes expectativas inflacionistas frente al desbocado aumento del petróleo en los mercados internacionales, es así como el precio del consumidor se incrementó en 2,1% en comparación al año anterior.

En 1971 la evolución de los precios presenta un panorama totalmente diferente al observado en los años anteriores, ya que se acentuó la tendencia ascendente de los niveles de precios y servicios. De hecho, el índice de los precios implícito del PTB muestra un crecimiento mucho más marcado debido al incremento de los precios del petróleo, llegando a 7%.

La evolución de los indicadores de los precios dependió de factores reales y monetarios:

- ♣ Factor Real: Se mantuvo la tendencia ascendente en los costos de la producción industrial, debido a su expansión durante estos años. También incidió el aumento de los salarios, logrados a través de contratos colectivos.
- ♣ Factor Monetario: Influyó el crecimiento de un 13,8% en el promedio mensual de la masa monetaria en poder del público, debido, fundamentalmente, a los resultados fuertemente expansivos de las transacciones con el exterior. Además, el aumento de la liquidez generó un incremento sustancial sobre la demanda, provocando el aumento de los niveles de precios.

En el año 1972 la tendencia de ascenso de los precios sigue, pero de una manera más moderada que el año anterior, en los distintos niveles de comercialización de los bienes y servicios, debido a el mismo aumento de los precios del petróleo. El índice implícito del PTB registro un aumento de 6,1%, el cual fue inferior con respecto al año anterior.

La forma como se comportaron los precios este año se deben a factores de oferta y de demanda.

- ♣ Factor de Demanda: El promedio mensual de la liquidez en poder del público se expandió en 19,7% con respecto a 1971, esto tuvo su origen en la intensa acción crediticia y del carácter expansivo que mostraron las gestiones cambiaria y fiscal.
- ♣ Factor de Oferta: El aumento de los precios de los insumos importados de distinto origen, bienes de consumo y bienes de capital.

En 1.973 la tendencia ascendente de los precios se mantuvo, debido a las siguientes razones:

1. Creciente presión de la demanda.
2. Escasez de productos primarios.
3. Disminución de las cosechas agrícolas.
4. Aumento de los precios del petróleo.
5. Aumento de la liquidez monetaria.
6. El nuevo Arancel de Aduanas que incluyó variaciones en el gravamen aduanero establecido para ciertos productos.

Sin embargo, el índice de precios registró un valor de 4,13%, porcentaje menor al año anterior. Cabe destacar que la expectativa que ocasionó la aplicación del nuevo arancel trajo como consecuencia trastornos en el proceso de comercialización de mercancías importadas, lo que impulsó aún más el nivel de precios.

Por otra parte, el shock petrolero que ocurrió en los años 1973 y 1974 proporcionó a Venezuela superávits externos y fiscales, debido al incremento inesperado de los ingresos externos y públicos.

Según algunos especialistas de la materia, uno de los elementos que explican la inflación en nuestro país fue el elevado nivel de ingreso externo debido a este shock. Cabe destacar que estos ingresos pasan a las manos del Estado a través de la tributación de la industria petrolera, monetizados a través del gasto público (BCV 1.993 – 1.994).

En marzo de 1.974 se inicia el primer período constitucional del Presidente Carlos Andrés Pérez. Como consecuencia de este cambio presidencial, el tipo de política económica dejó de ser restrictiva para transformarse en restrictiva. El esquema implantado por el Gobierno en esa época se caracteriza por un Capitalismo de Estado, es decir, el Estado como dueño de los principales medios de producción nacional (Hardy; 1.993); y se puede resumir en:

- ♣ Elevó el precio de los productos agrícolas en una tasa elevada.
- ♣ Mantuvo el tipo de cambio nominal, ya que aunque Caldera quería revaluar la moneda, Pérez se opuso y mantuvo la paridad cambiaria tal como estaba.
- ♣ Elevó el gasto público, aunque en menor proporción que los ingresos.
- ♣ Decidió represar los recursos financieros en el exterior a través del Fondo de Inversiones de Venezuela.

Cabe destacar que la inflación externa que se presentó por el incremento de los precios del petróleo y de otras materias primas, afectó a Venezuela sólo por vía de importaciones de otros productos, ya que el precio de la gasolina y de otros derivados se mantuvieron estables; esto trajo consigo el aumento de los precios de los bienes transables. Sin embargo, los niveles de precio también se incrementaron por la escasez de bienes agrícolas debido a efectos climatológicos y por el rápido incremento de la oferta monetaria proveniente de la subida de los precios de petróleo y de la política fiscal expansiva.

Cabe destacar que las presiones alcistas de los precios fueron frenadas por la aplicación de un severo sistema de control de precios, montos elevados de subsidios y la creación de la Ley de Protección al Consumidor. Estas expectativas inflacionarias surgieron en 1974 y dieron lugar a brotes especulativos en las diversas etapas de producción y comercialización de bienes. Pero estos elementos sólo controlaron la inflación temporalmente, a largo plazo demostraron que fue peor el remedio que la enfermedad, debido a que estos ayudaron a disminuir la capacidad competitiva de los sectores productivos del país.

Para 1974, se produjo un incremento promedio de precios el cual duplicó al del año anterior, registrando un valor de 4,13% a 8,27%. El factor más dinámico en el crecimiento del producto de la economía fue de la demanda agregada de bienes y servicios de consumo. Desde el punto de vista de la oferta, lo que elevó los precios fue el aumento de salario y de insumos nacionales e importados.

Parecida a la conducta de los años 73 y 74, el gasto público siguió incrementándose en los dos años subsiguientes, pero con la diferencia de que los ingresos petroleros empezaron a decrecer.

El índice de precios para el año 1975 se ubicaba en 10,18%, mayor que el año anterior, pero con una tendencia no tan ascendente. El aumento fue causa de los efectos de la expansión de la demanda agregada interna, la débil integración de los diversos sectores económicos, la rigidez de la oferta de los productos agrícolas e industriales y la presencia de oligopolios en la formación de precios.

Sin embargo, para 1976 la economía se caracterizaba por un equilibrio externo y un pequeño déficit fiscal. Por otra parte, y por la caída de los precios del petróleo, en 1977, el nivel de actividad económica en el sector productivo empezó a

decaer. La demanda se contrajo levemente pudiéndose observar en que los niveles de precios se incrementaron casi al mismo nivel que el año anterior (7,78%).

Para el año 1978, la demanda agregada y el nivel de importaciones y de precios alcanzaron cifras demasiado elevadas, las más altas registradas en las últimas décadas, pero teniendo de trasfondo un déficit fiscal y una tasa de desempleo de niveles también impresionantes. Es importante mencionar, que el déficit fue tan grande que ni siquiera fue cubierto por la recuperación de los precios del petróleo para fines de 1979. Sin embargo, por medidas tomadas por el Ejecutivo, la tasa de crecimiento del nivel de precio fue inferior a la del año anterior en una cifra ligeramente distinta (7,20%).

Como era de esperarse, para el año 1979 cuando el Presidente Pérez entregó la silla presidencial había dejado un presupuesto fiscal bastante recortado y la situación del mercado petrolero no era nada alentador, puesto que los precios se habían empezado a debilitar, ya que la oferta del hidrocarburo era muy superior a la demanda por la sobreproducción como consecuencia de descubrimientos de nuevos pozos, en Alaska y en el Mar del Norte. El Presidente Luis Herrera Campíns siguió la línea de recortes presupuestarios afectando a la parte de inversiones de las empresas del Estado, además aplicó un conjunto de medidas de carácter monetarista, donde la lucha por la inflación fue su primordial objetivo.

En este último año, 1979, la disminución de los precios del petróleo produjo una contracción de las operaciones cambiarias, lo que ocasionó la aceleración del ritmo de crecimiento de la oferta monetaria. Se refuerza la tendencia la cual los principales generadores de recursos internos redujeron el ritmo de crecimiento de la oferta monetaria.

Se refuerza la tendencia la cual había tenido la actividad económica desde hace dos años, en la cual los principales generadores de recursos internos redujeron el ritmo de la expansión productiva, que había caracterizado a 1974 hasta 1976. Los precios señalaron un crecimiento de su tasa bastante considerable (de 7,20 a 12,2%), mientras que la liquidez registro un porcentaje menor en su tasa de crecimiento (14,8%) llegando a Bs. 84.043 millones.

Por causas de la rebelión de Irán, el mercado fue impactado trayendo consigo el aumento de los precios del principal producto de exportación de Venezuela. Como consecuencia de esto y del recorte del gasto público, para el año 1980, el saldo fiscal presento un superávit. Esto además de la mejora de la balanza comercial, provocó una disminución de la liquidez real. Las elevadas tasas de desempleo presionaron al alza sobre el salario - producto.

Sin embargo, por la convicción de que los precios del petróleo se elevarían a niveles superiores a los \$50, la política presidida por Luis Herrera Campíns dejo un esquema Monetarista para pasar de nuevo al esquema Keynesiano. Con este cambio de conducción, de restrictiva a expansiva, la inflación interna supero a la externa, empeorando la situación la apreciación real bajo tipo de cambio fijo. Las presiones inflacionistas tuvieron su origen en:

- ♣ La necesidad de liberación de los rígidos controles de precios.
- ♣ Los bajos niveles de productividad.
- ♣ La elevación de los salarios de una forma irracional, la cual no estuvo acompañada por un aumento de productividad.
- ♣ El elevado nivel de intereses nacional e internacional, que contribuyo a la contracción de las inversiones.

En 1980, el índice de precios siguió incrementándose para ubicarse en 21,6%, el cual fue impactado en mayor medida por los factores de la oferta.

Como comportamiento atípico en los últimos años, en 1981, los niveles de precios registraron un incremento menos intenso, registrando un nivel de 16,6%.

En 1983, exactamente el 18 de Febrero, el gobierno se vio en la necesidad de implantar el control de cambios, después de 19 años con tipo de cambio fijo, ya que se encontró con que no podía hacer frente a todos los compromisos financieros externos que había adquirido en el pasado.

Con la finalidad de controlar el tipo de cambio y de precios se crearon: el Régimen de Cambios Diferenciales y el Sistema Administrado de Precios, esto implicaba el regreso a la vieja política de principios del período presidencia. Mediante este mecanismo, el alza de precio sólo se justificaba bajo la premisa de aumentos de costo de producción, los cuales estaban influenciados por la devaluación. Todo esto produjo la baja de las presiones de inflacionarias a 6,3% , cifra alcanzada por: Conveniencias políticas, por ser año electoral, y por elevados inventarios de materia prima y de productos elaborados.

Al régimen cambiario se le asignó la tarea de minimizar el impacto inflacionario, la cual era esperada por la restricción de los flujos de importación y la alteración parcial de la paridad del signo monetario. Esto trajo consigo que las medidas cambiarias se convirtieran en el principal instrumento de la política inflacionaria, que fue puesta en práctica ese mismo año. Por esta razón, adicionando a ella el debilitamiento y la reducción de la demanda interna, la caída de la producción interna (con desacumulación de inventarios), atenuación de los costos de importación mediante el otorgamiento de subsidios cambiarios y otros costos

que se fueron estancando (como los salarios); es el crecimiento de los precios no fue tan abrupto.

En 1984, el índice de precios volvió a su senda de expansión intensa, registrando un crecimiento de casi el doble con respecto al año anterior, pasando de 6,3% a 12,2%. Cabe destacar que como medida antinflacionaria siguió utilizándose la devaluación.

En el siguiente año, la tasa de crecimiento de los precios fue casi igual que el año anterior, registrando un 12,6%.

El nivel de precio para este año se incrementó en una medida menor que 1985 (11,6%), ya que los efectos de las medidas tomadas iban a reflejarse en años venideros. Sin embargo, muy diferente de este indicador el año siguiente, ya que, el nivel de crecimiento de precios se duplicó en relación con el año 86, esto debido a la acentuada presión alcista del costo que se derivó de la devaluación del tipo de cambio.

Para el año 1988, los niveles de precios también registraron un comportamiento parecido ubicándose en 29,5%.

Para 1989, se da lugar a la liberación de precios. La decisión de realizar esta liberación de precios, tipo de cambio y tasas de interés, fue lo que provocó una presión alcista bastante fuerte. Estas medidas fueron aprobadas por el Ejecutivo tipo Nacional, las cuales fueron partes del Programa de Ajuste Macroeconómico, cuyo objetivo era restablecer la eficiencia y productividad. Este tipo de política permitía que el incremento de los costos no afectase a los sectores productivos, con esto lo que se buscaba era lograr la sinceración de la economía, la cual lograría una mejor asignación de recursos.

El IPC se incrementó a cifras nunca antes alcanzadas en nuestro país (81%), esto se produjo por:

- ♣ Incrementos rezagados de los precios de varios bienes y servicios.
- ♣ Insuficiencia de insumos, mala utilización de los recursos y deficiencia en el proceso de comercialización
- ♣ El derrocamiento de un sistema que permitía mantener los precios a un nivel muy bajo, que no representaba el verdadero costo.
- ♣ Compras anticipadas de productos ante las expectativas de alzas de precios y desabastecimiento.
- ♣ Incrementos de costos asociados con las medidas de unificación cambiaria e incremento de los precios de algunos servicios públicos.

El menor incremento de los precios, en 1990, estuvo determinado por:

- ♣ La menor tasa de depreciación del tipo de cambio nominal.
- ♣ La adaptación de una política monetaria restrictiva, aunque ajustada al desenvolvimiento de la actividad real.
- ♣ Una mayor productividad del capital de trabajo (mano de obra e insumos variables).
- ♣ El mayor avance en el proceso de apertura comercial.

El índice llegó a 36,5%, siendo un nivel bastante alto (si hacemos una vista de años anteriores), pero mucho más bajo que en 1989.

En 1991 el índice de precios siguió disminuyendo (31%), esto indica que la política monetaria estaba dirigida a lograr una relativa estabilidad de precios en el corto plazo. Su comportamiento estuvo muy ligado a las incidencias de las políticas (más que todo de la monetaria y cambiaria) sobre todo el sistema productivo.

Cabe destacar que la presión inflacionaria durante estos tres últimos años (1990, 1991, 1992) se debe a los siguientes aspectos:

- ♣ Los ingresos adicionales provenientes de las industrias del petróleo, debido a la delicada situación que se presentó en el Golfo Pérsico, lo que trajo como consigo que la masa monetaria se incrementara inesperadamente. Sin embargo, estos contribuyeron a cubrir el déficit fiscal.
- ♣ Las elevadas tasas de interés.
- ♣ Los aumentos progresivos de las tarifas de bienes y servicios públicos.
- ♣ La política fiscal expansiva.
- ♣ La progresiva devaluación del signo monetario.
- ♣ El aumento de salarios y sueldos que impacto sobre los costos de producción, al igual que la devaluación.

En 1992, se mantuvo vigente la política de libre determinación de los precios por la vía de los mercados, con excepción de las medidas adoptadas a raíz de los acontecimientos políticos del 4 de Febrero.

Con el objetivo de moderar las tensiones soio-politicas existentes durante dicho período, decidió adoptar una política de estabilización de precios de los productos de consumo masivo.

Fue posible frenar la rápida aceleración de las tasas de precios dentro de un marco político desfavorable, contando con la presencia de, un importante déficit fiscal, sin embargo, el nivel inflacionario tuvo un nivel relativamente elevado (31,9%), teniendo como principales causas presiones de demanda y de costos.

En 1993, la situación fue bastante parecida por las secuelas de los hechos sucedidos el pasado año, el nivel de precios registro un 45,9%.

Por otro lado, para 1994 entra en posesión de la silla presidencial el Dr. Rafael Caldera. La aceleración inflacionaria obedeció a la interacción de presiones de demanda (la gente prefería consumir que ahorrar), restricciones de la oferta (el aparato productivo estaba muy deprimido) y consolidación de las expectativas inflacionarias.

Las primeras fueron originadas en desequilibrios monetarios y expansiones del gasto público, las segundas debido a incrementos de costo, restricciones sobre las importaciones y decisiones de política que afectaron los precios de los bienes y servicios públicos, mientras que las expectativas reforzaron el comportamiento inercial del proceso inflacionario.

Respecto, a esto las condiciones del 94 y las del 95 se parecieron mucho, teniendo un nivel de precios de 70,8% y 56,6, respectivamente.

En 1996, la economía registro grandes fluctuaciones económicas debido a la aplicación de la Agenda Venezuela. Este período se caracterizó por la agudización de los desequilibrios macroeconomicos, el desequilibrio monetario por la caída de demanda de dinero y las elevadas expectativas de devaluación.

En 1997, la, situación económica del país mejoro ya que por las expectativas que creo la Agenda Venezuela, los inversionistas pusieron su capital en manos del proceso económico Venezolano. Fue hasta finales de año, cuando el precio del petróleo empezó a decaer y la crisis asiática dejo sentir sus primeros efectos, que la economía empezó a tambaleare. El nivel de precios registro una cifra de 32,5%, resultado causado por las políticas monetarias y cambiarias respectivamente.

En 1998, los efectos externos se hicieron sentir con mayor fuerza, la caída de los precios del petróleo, la crisis asiática y los efectos climatológicos (El Niño y el invierno benigno).

Por la monodependencia de nuestro sistema económico, todo el aparato productivo, monetario y financiero empezó a estancarse. Esto se demuestra con los niveles de precios, hasta el mes de junio la inflación acumulada registra un nivel de 15,2%, lo cual es bastante grave, porque con la tendencia tan negativa de nuestras variables macroeconómicas, se espera que la inflación sobrepase el 30%, sino el 40%.

9.- Tipos de Cambio

El tipo de cambio se puede definir como el precio en moneda nacional de una unidad de moneda extranjera, es decir, es el precio clave que relaciona una economía con el resto del mundo (Fischer, Stanley; 1994).

El mercado de divisas es el lugar donde se intercambian las monedas de diferentes países y es donde se determinan los tipos de cambio. Cabe desatacar que, al definir este mercado, no se está refiriendo a un lugar específico si no a una transacción u operación financiera, las divisas se pueden intercambiar en bancos, empresas, personas particulares, etc. La forma en que este mercado determina el tipo de cambio, es a través del equilibrio resultante de la puja entre oferta y demanda de divisas. La demanda de divisas está constituida por aquellos agentes nacionales que necesitan moneda extranjera; mientras que la oferta está constituida por aquellos agentes extranjeros que requieren moneda nacional; como agente puede abarcar pequeñas y medianas empresas, bancos, multinacionales, particulares, etc. (Samuelson, Paul; 1996).

Para tener una mejor idea de las partes que intervienen en el mercado de divisas, a continuación, se describirá los principales agentes que en éste intervienen (Krugman, Paul; 1995):

- ♣ Bancos Comerciales: La mayor parte de las transacciones del mercado cambiario, se realizan a través de estos agentes, por medio de depósitos bancarios denominados en diversas monedas. Los bancos participan diariamente en el intercambio de monedas, además pueden intervenir en el mercado para alterar la composición en divisas de sus activos y/o pasivos; pueden participar directa o indirectamente (agentes especializados) e informan los tipos de cambios con los cuales están dispuestos a comprar o vender divisas. Es importante mencionar que en el vivir diario, el volumen más importante de intercambio de divisas se registra entre bancos, con las llamadas operaciones intercambiarias.
- ♣ Las Empresas Multinacionales: Este tipo de empresas suelen recibir pagos en diferentes monedas, y debido a que las sucursales están ubicadas en diferentes partes del mundo, necesitan recurrir al mercado de divisas para poder realizar la mayoría de sus transacciones.
- ♣ Las Instituciones Financieras no Bancarias: Debido a la liberalización de los mercados financieros y por el avance tecnológico en lo que a información se refiere, las instituciones financieras no bancarias han diversificado sus servicios al cliente, uno de los más importantes ha sido la de facilitar el intercambio de divisas a través de ellas.
- ♣ Los Bancos Centrales: Este es un participante muy importante en el mercado de divisas, ya que todos los demás agentes vigilan sigilosamente sus movimientos con el fin de obtener mayor información en lo referente a los cambios que puedan tener las políticas macroeconómicas, cuyos efectos puedan tener consecuencias sobre los tipos de cambio y la situación general de este mercado.

Los gobiernos (que tiene participación directa en los bancos centrales) son muy importantes en los mercados de divisas; ellos suelen intervenir comprando y vendiendo para influir en el tipo de cambio o inclusive para determinarlo, con relación a esto existen dos alternativas extremas. La primera es la que recibe el nombre de régimen de tipos de cambio libremente fluctuante, en la cual los gobiernos no intervienen en ningún momento en este mercado, dejando que las monedas fluctúen libremente hasta que el mismo sistema determine el valor de dichas monedas. La segunda alternativa, se refiere al sistema de tipo de cambio fijo en la cual los gobiernos fijan directamente los valores de las monedas. Es importante mencionar que raras veces los sistemas de tipo de cambio se encuentran en alguno de los dos extremos (Fischer, Stanley; 1994). Ejemplo de esto es el sistema de tipo de cambio venezolano, el cual esta regido por un sistema de bandas, como se puede observar no es ni libremente fluctuante, ni fijado directamente por el gobierno.

En el mismo orden de ideas, cuando el tipo de cambio es fluctuante, y la moneda nacional desciende de valor en relación con otras monedas internacionales se dice que la moneda se ha depreciado; en el caso contrario, donde la moneda nacional se valora más con relación a las monedas extranjeras se dice que el tipo de cambio se ha apreciado. Cuando estas mismas condiciones de perdida y excedente de valor suceden bajo un tipo de cambio fijo, reciben el nombre de devaluación en el primer caso y revaluación en el segundo (Fischer, Stanley; 1994).

El análisis de los tipos de cambio de divisas no es tan sencillo como parece, porque si bien es cierto que producen un efecto directo en los costos relativos de cada país y de las empresas que en ellos se encuentran, también cierto que producen efectos indirectos que son difíciles de medir, ejemplo de ello es que con una variación del tipo de cambio la competencia se puede beneficiar o perjudicar, esto también depende del grado de dependencia de las empresas exportadoras con el exterior.

Otro efecto indirecto que pueden producir las fluctuaciones del tipo de cambio es que una depreciación (o devaluación) pueden beneficiar a corto plazo y perjudicar a largo plazo o viceversa. Con relación a este último punto se debe reconocer que pronosticar los tipos de cambio a largo plazo es muy difícil, y mucho más sus efectos futuros, en vista a esta dificultad, las empresas y administradores globales pueden elegir entre varias alternativas para manejar la incertidumbre (Yip, George; 1993).

a.- Tipos de Cambio

1.- Tipo de Cambio Fluctuando: El que fluctúa de acuerdo a la oferta y la demanda de divisas. Es importante señalar que, desde los sesenta, el cambio de la moneda pasó de ser fijo a variable, según la oferta y la demanda, en los países desarrollados. Este cambio puede hacer que una empresa pueda o no competir en el mercado internacional, por lo que las empresas tienen que ser eficientes y bajar sus costos relativos a largo plazo para poder competir. Supongamos que el Japón produzca un carro que cuesta allá 1.500.000 millones de yenes y que el cambio del yen sea 100 yenes por cada dólar, es decir, que el automóvil en EEUU valdría 15.000 \$, ahora bien, en EEUU, el mismo automóvil cuesta 10.000 \$, cuando el cambio está en 100 yenes por dólar, es que EEUU puede competir con Japón con ese mismo vehículo, pero si el cambio del yen pasa de 300 yenes por dólar, el valdrá 5000 en Japón, por lo tanto, el mismo automóvil ahora no puede competir.

2.- Tipo de Cambio Fijo: Tipo de cambio en el cual el banco central, determina administrativamente el precio relativo entre la moneda local y la moneda extranjera (Valor par de la moneda).

3.- Tipo de Cambio Intervenido: El que es fijado o manipulado por las autoridades monetarias de una nación.

4.- Tipo de Cambio Sucio: Un tipo de cambio flotante que no es completamente libre, pues las autoridades del banco central intervienen, de tanto en tanto, para alterar su nivel de mercado. La diferencia con el tipo de cambio intervenido es que no se establecen paridades ni metas fijas para evitar las fluctuaciones bruscas de la moneda.

5.-Crawling Peg: Designa una política cambiaria caracterizada por ajustes sucesivos de la moneda local, que descarta las devaluaciones o reservas bruscas como medio de favorecer la adaptación de la economía nacional ante los ajustes cambiarios necesarios. El Crawling Peg, procede entonces por pasos sucesivos, más o menos planificados previamente, que acercan gradualmente la paridad de la moneda nacional a los valores deseados.

b.- Comportamiento del Tipo de Cambio en Venezuela en los últimos años

Cuando en 1.989, Carlos Andrés Pérez asumió el cargo como presidente de Venezuela, inició un conjunto de reformas recogidas en el paquete macroeconómico. Una de esta reforma fue la eliminación del control de cambio, estableciendo un nuevo esquema cambiario, basado en una paridad única y flotante determinado por la oferta y la demanda de divisas del mercado intercambiario.

Para el momento de entrar en vigencia este nuevo esquema, se determinó una paridad nominal del orden de Bs/U.S.\$ 39, la cual era exactamente la paridad del mercado libre. Este cambio de régimen trajo consigo una fuerte devaluación, esto se puede apreciar al compararlo con el anterior tipo de cambio preferencial que se ubicaba en Bs/U.S.\$ 14,5, el cual estaba fijo desde 1.986.

Por otro lado, como consecuencia de los sucesos del 4 de Febrero de 1.992, se hizo sentir una severa crisis de confianza, la cual trajo consigo una salida de divisas ocasionando que el tipo de cambio se disparará hasta alcanzar en el mes de marzo un monto aproximado de Bs/U.S.\$ 68. Por estos inesperados acontecimientos, el gobierno decide apoyar la moneda nacional, con lo cual el Banco Central de Venezuela empieza a participar de forma más activa en el mercado de divisas, sin embargo, esto hizo que las reservas internacionales se disminuyeran. Como resultado de todo esto la tasa nominal de cambio bajo hasta Bs/U.S.\$ 65 para finales de mayo.

Para Octubre de 1.992 se utiliza como instrumento de política cambiaria las minidevaluaciones, las cuales situaron el tipo de cambio en Bs/U.S.\$106.

El clima de desconfianza persistió en 1.994, sobre todo en lo referente a las perspectivas económicas venezolanas. La implementación de la política de minidevaluaciones se vio amenazadas por la conjunción de un potencial déficit fiscal para ese año, debido a las subestimaciones de gasto en el proyecto de la ley de presupuesto; el surgimiento de la crisis financiera y la caída de las exportaciones petroleras.

Las expectativas negativas fueron empeoradas por la caída aún más intensa de los precios del petróleo y por el anuncio del gobierno nacional de suspender, transitoriamente la aplicación del impuesto al valor agregado. La inestabilidad del sistema financiero acentuó la demanda de activos externos, lo que empezó a cuestionar la capacidad del instituto emisor para defender el esquema cambiario.

A lo largo del primer semestre de 1.994, se intensificó la disminución de las reservas internacionales, influidas por el estado de incertidumbre reinante en la economía y por el financiamiento monetario de la crisis financiera, para lo cual el

BCV optó por un sistema de subasta como mecanismo para enfrentar el exceso de demanda de divisas. Pese a esto, la presión sobre las reservas persistió y los efectos del mecanismo de subasta se vieron anulados por la profundización de la crisis financiera.

Por la inexistencia de un programa de estabilización, se adoptaron un conjunto de medidas, como el cierre temporal del mercado cambiario entre el 27 de junio y el 9 de julio de 1.994, y a partir de esta última fecha, se estableció un régimen de control de cambio para todas las transacciones y el restablecimiento de los controles de precios, para contener las tensiones inflacionarias. La paridad oficial establecida fue de Bs/U.S.\$ 170.

Como consecuencia de las fuertes restricciones para obtener divisas, luego de aplicadas estas medidas, los volúmenes negociados en el mercado negro se fueron incrementando lo cual llevó a las autoridades a permitir la conformación de un mercado paralelo, fundamentado en la negociación de títulos de moneda extranjera emitidos por la República, como los Bonos Brady.

Con base a transacciones de Bonos Brady, resultó una tasa de cambio implícita que, a pesar de mostrar serias distorsiones asociadas a las barreras de entrada y escasez de oferta causada por la propia normativa cambiaria, se puede considerar como el tipo de cambio del mercado libre. Las operaciones con este tipo de bonos se iniciaron, aproximadamente, en junio de 1.995 y el precio de la divisa para finales de ese mismo año se ubicó en Bs/U.S.\$ 290.

A pesar que para 1.996 era conocido por todos los sectores que el sistema cambiario estaba influido por la situación económica nacional, no fue sino hasta el 15 de abril de ese año, que se anunciaron un conjunto de medidas económicas, se retoman con firmeza las negociaciones con el Fondo Monetario Internacional.

Esto último con el objetivo de alcanzar un acuerdo Stand By y que se planteara el desenvolvimiento del control de cambios y su sustitución por otro de bandas de fluctuaciones que se inició el 8 de julio de 1.996.

La definición de los parámetros de la banda, particularmente de la pendiente, estuvieron condicionados por el uso del tipo de cambio como ancla nominal de la inflación. Así, la paridad central seleccionada fue la cotización resultante en el último día de período de flotación, Bs/U.S.\$470, la amplitud fijada fue de \pm 7,5% y la tasa de depreciación fue de 1,5% mensual, la cual era la inflación esperada.

Las entradas de capitales ocurridas durante el segundo trimestre de 1.996, generaron una apreciación nominal del tipo de cambio, respecto a la paridad central, así como una apreciación real superior a la prevista en el programa de estabilización. Es por todo esto que el BCV decidió moderar el suministro de divisas al mercado y compensar la expansión monetaria asociada con el incremento de reservas internacionales a través de operaciones del mercado abierto.

En 1.997, el BCV ratificó el sistema de bandas cambiarias como política de cambio, redefiniendo en dos oportunidades la paridad central y la tasa de ajuste de dicha paridad.

Para 1.998, y a finales del gobierno anterior, este esquema de bandas se vio fuertemente amenazado por un ataque especulativo contra las reservas internacionales, lo cual provocó un alza del tipo de cambio nominal. Esto hizo que dicho tipo de cambio superará la paridad central y se acercó al límite superior de la banda cambiaria. Sin embargo, la disponibilidad de reservas junto a una política monetaria fuertemente restrictiva permitió frenar el ataque especulativo y conservar el sistema de bandas. El cambio para este año cerro en Bs/U.S.\$ 565,5.

Para 1.999 la actuación del BCV se orientó a lograr una tasa de inflación inferior a 1.998, para lo cual se procuró el equilibrio del mercado monetario y la estabilidad cambiaria. Sin embargo, el diseño y ejecución de las políticas monetarias y cambiarias estuvieron condicionadas por la caída de la demanda de dinero con fines transaccionales y la originada por el clima de incertidumbre prevaleciente en 1.999. Por estas razones la contribución del BCV se centró en una mayor intervención en el mercado cambiario, especialmente en aquellos períodos en que se agudizó la caída de la demanda de dinero. En este año, el ritmo de incremento promedio del tipo de cambio nominal fue de 1,08%, el cual fue inferior a la tasa de variación de la paridad central del sistema de bandas.

El banco central de Venezuela ha diseñado sus políticas cambiaria y monetaria en correspondencia con el programa fiscal anunciado por el Ejecutivo Nacional y de cuyo cumplimiento dependerá crucialmente el logro de las metas de estabilidad de precios y equilibrio externo de la economía. La política cambiaria actual privilegia el objetivo de contribuir a reducir las expectativas inflacionarias, favoreciendo una razonable flexibilidad del tipo de cambio, en tanto que la política monetaria se le asigna como objetivo básico, coadyuvar la reducción de las tasas de inflación. A tales efectos se acordó continuar aplicando el sistema de bandas de flotación para el tipo de cambio.

Igualmente se acordó que las operaciones de mercado abierto continuarán siendo un instrumento importante dentro de la política monetaria. El BCV continuará suministrando las divisas requeridas por el mercado, conforme al desenvolvimiento de la economía. Finalmente, el BCV realizará sus mejores esfuerzos para fortalecer la coordinación de políticas con el ejecutivo nacional, PDVSA y otros entes públicos.

Por otra parte, no hay fundamento alguno para el sostenimiento de expectativas de devaluación ni para propiciar una inconveniente sobrevaluación del signo monetario, cuando se devalúa se está creando un impuesto lineal a toda la población y son pocos los beneficiados.

Las exportaciones no petroleras representan sólo la cuarta parte del total de las ventas del país en el exterior. El bolívar se depreció en 13% en el 99, por debajo de la inflación de 20% y los holgados ingresos en divisas petroleras permiten mantener la estabilidad cambiaria.

En el 2000, el tipo de cambio cerró a Bs/U.S.\$ 698,34 y en lo que va del año 2001 el dólar se encuentra a Bs/U.S.\$ 705,05, lo que quiere decir que sí ha funcionado el sistema de bandas y no tenemos por qué abandonarlo.

Venezuela, la cuarta economía de América Latina, es junto a Uruguay el único país de la región que todavía aplica un sistema de bandas cambiarias. Este mecanismo, bastante común en un período reciente, ha sido abolido por varias economías luego de causar distorsión en sus relaciones comerciales.

Empresarios y economistas privados han advertido que sería inminente una devaluación del bolívar para corregir una acumulada apreciación. A esta sobrevaluación atribuyen el que muchos productos importados sean más baratos que los fabricados localmente, lo que hace menos competitivos a empresas nacionales y entorpece la generación de empleos. Pero, también para muchos economistas, la sobredevaluación es sólo una discusión teórica que no depende sólo de la política cambiaria, sino también de deficiencias en la estructura comercial del país y de la condición de Venezuela como exportadora de petróleo.

Para poder observar más gráficamente la evolución del tipo de cambio venezolano en el período estudiado, en la tabla siguiente se muestran los tipos de cambios desde 1.990 hasta 2.000. Cabe destacar que estos representan el promedio anual.

**II.B.9.1 TIPO DE CAMBIO VENEZOLANO
AÑO 1.990 – 2.000
(Bs/U.S.\$)**

AÑOS	TIPO DE CAMBIO
1.990	47,17
1.991	52,61
1.992	68,35
1.993	91,15
1.994	149,08
1.995	176,84
1.996	417,33
1.997	488,59
1.998	547,55
1.999	605,69
2.000	698,34

Fuente: OCEI

C.- DEFINICION DE TERMINOS BASICOS

A continuación, se definirán algunos términos que fueron utilizados a lo largo de la investigación:

- ♣ Activo: Importe total del haber de una persona natural o jurídica, maquinaria, equipo, mobiliario, edificios y otros bienes duraderos reproducibles.
- ♣ Activos y Pasivos Financieros: Oro, dinero legal y otros créditos contra (deudas de) terceros, que pertenecen a un agente económico y los créditos contra (deuda de) un agente económico pertenecientes a terceros.
- ♣ Acumulación del Capital: La transformación de la plusvalía en capital.
- ♣ Amortización: Pago o extensión de una deuda, generalmente a largo plazo.
- ♣ Análisis Financiero: El proceso de análisis es la descomposición de un todo orgánico, de una unidad compleja, en sus partes elementales para estudiarlas en particular.
- ♣ Apreciación de la Moneda: El incremento en el tipo de cambio de una moneda en términos de otras.
- ♣ Aranceles de Importación: Impuestos gravados sobre mercancías importadas.
- ♣ Arancel de Aduana: Tarifa de impuesto de importación y de exportación que perciben las aduanas.
- ♣ Autofinanciamiento: Capital generado por las ganancias.
- ♣ Avalúo de Inversión: Análisis de los probables costos y beneficios de nuevas inversiones posibles y la evaluación de la conveniencia de comprometer recursos para ese objeto.
- ♣ Balance General: Lista condensada de partidas del activo y del pasivo de una contabilidad, elaborada con el propósito de fijar los saldos o diferencias, en una fecha determinada.
- ♣ Banca: Comercio del dinero.
- ♣ Banca Comercial: Término general que cubre cualquier limitación gubernamental de libre intercambio internacional a mercaderías.

- ♣ Base del Impuesto: Objeto al cual se aplica la tasa del impuesto.
- ♣ Beneficio: Utilidad, plusvalía
- ♣ Bienes: Es un concepto de carácter abstracto que significa utilidad o beneficio.
- ♣ Brecha Inflacionaria: Es una situación en la cual la demanda global en la economía es más grande que la oferta global de recursos para satisfacer la demanda.
- ♣ Calidad: Atributo o características que distingue una cosa de otra, mediante un patrón de comparación, grado o clase.
- ♣ Cámara de Transporte: Asociación de transportistas organizados para la defensa de los intereses de sus miembros y para el fomento de las relaciones comerciales entre sí.
- ♣ Capital: Una relación social de producción y posee un carácter histórico transitorio y que arroja plusvalía mediante la explotación del trabajo asalariado.
- ♣ Carga del Impuesto: Cantidad de dinero que un individuo, institución o grupo debe pagar en concepto de impuesto.
- ♣ Carta Crédito: Es una orden de un banco a otro banco extranjero, otorgando el pago de determinada cantidad de dinero o hasta cierta cantidad como límite, a una persona cuyo nombre aparece en la carta de crédito.
- ♣ Competencia: Es una forma de mercado, un proceso o una actividad; rivalidad de las dos empresas que compiten entre sí dentro de la misma actividad.
- ♣ Control de Cambio: Medida de carácter monetario mediante la cual se trata de nivelar desajustes de la balanza de pagos.
- ♣ Control de Precios: Precios que son establecidos conscientemente por la simple decisión de un organismo con poder y no por las fuerzas del mercado.
- ♣ Correlación: Técnica estadística utilizada para determinar el grado de asociación, entre una o más variables dependientes y una variable independiente.
- ♣ Costo: De manera general corresponde a la medida de la que alguien tiene que deshacerse a fin de obtener alguna cosa.

- ♣ Corto Plazo: Período mediante el cual una empresa no puede cambiar todos sus factores de producción.
- ♣ Crédito: Concesión del uso o posesión de bienes y servicios sin pago inmediato.
- ♣ Demanda: La voluntad y capacidad de pagar una suma de dinero por alguna cantidad de un determinado artículo o servicio.
- ♣ Depósito Bancario: Capital colocado en un establecimiento de crédito para su custodia y que en unos casos devenga interés y en otras no.
- ♣ Depreciación: La reducción del precio o valor de un activo a través del deterioro por el uso.
- ♣ Depresión: Período de poca actividad en los negocios en el cual los precios son bajos, el poder adquisitivo de la población reducido y el desempleo alto.
- ♣ Desequilibrio: El estado de un sistema en el cual no se ha alcanzado el equilibrio.
- ♣ Desinversión: Ocurre cuando parte del equipo de capital o sea máquinas, edificios, vehículos, etc. no son reemplazados cuando se deterioran, de manera que las existencias se reducen.
- ♣ Deuda: Ocurre cuando una suma de dinero u otros bienes son entregados en calidad de préstamo por una persona u organización a otra.
- ♣ Devaluación: La reducción del tipo oficial de una moneda en el mercado monetario.
- ♣ Dinero: Cualquier cosa aceptada generalmente como medio de pago o de liquidación de una deuda.
- ♣ Diversificación: Ocurre cuando una firma emprende la fabricación de un nuevo producto, sin que se interrumpa la producción de productos ya existentes.
- ♣ Dividendo: La cantidad de las utilidades de la compañía que la junta directiva decida distribuir entre los accionistas comunes.
- ♣ Divisa: Unidad monetaria de un país.
- ♣ Economía: El conjunto de las relaciones sociales.
- ♣ Efectivo: Monedas y billetes, constantes y sonantes.
- ♣

- ♣ Eficiencia Económica: Este concepto puede dividirse en dos partes: A) Eficiencia productiva y B) eficiencia distributiva.
- ♣ Empresa: Toda unidad económica productiva y comercializadora de bienes y servicios con fines lucrativos, cualquiera que sea la persona, individual o jurídica, titular del respectivo capital
- ♣ Escasez: Condición en la cual hay menos de algo que la gente desearía tener si no costara comprarlo.
- ♣ Especulación: El significado común de esta palabra es aplicado al individuo que efectúa maniobras indebidas para hacer subir o bajar los precios de un artículo según su particular conveniencia.
- ♣ Estado: Núcleo de la organización política de la sociedad que constituye el elemento normativo de la actividad económica y social.
- ♣ Estrategia: Término usado en la teoría de los juegos para describir el conjunto de opciones que un jugador dispondrá en cada grupo posible de circunstancias.
- ♣ Estructura Económica: Corresponde al carácter de las relaciones que contraen los hombres con motivo de la producción y se caracteriza en la forma de propiedad de los factores productivos.
- ♣ Excedente Económico: Dentro de los conceptos que elaboran los economistas clásicos, el de “excedente”, aunque definido de manera imprecisa, es el que más ayuda a obtener una panorámica abarcadora de un proceso social global.
- ♣ Expectativa: Actitudes, creencias o supuestos acerca de la naturaleza de sucesos futuros.
- ♣ Exportación: Salida de mercancías, capitales y servicios con destino al mercado exterior.
- ♣ Externalidades: Economías o deseconomías externas imputables al proyecto.
- ♣ Factura: Cuenta detallada que los factores dan a su principal con los costos de las mercancías que compran y remiten a sus corresponsales.
- ♣ Financiamiento: La provisión de dinero, cuando y donde se necesita.

- ♣ Finanzas: Rama de la economía que se ocupa de la identificación y evaluación de las políticas financieras del gobierno.
- ♣ Fisco: Tesoro público
- ♣ Flete: La cantidad pagada o cargada por el embarcador al transportador o fletador por el transporte de productos.
- ♣ Flujo de Caja: El flujo de pagos de dinero desde o hacia una empresa.
- ♣ Fondo: Cantidad de dinero ahorrada y normalmente invertida para proporcionar un ingreso regular.
- ♣ Fuerzas de Mercado: Las fuerzas de oferta y demanda que conjuntamente determinan el precio al cual será vendido un producto y la cantidad de éste que será negociada.
- ♣ Ganancia: Retribución al esfuerzo humano, como los ingresos del trabajo y los ingresos de la administración.
- ♣ Liquidez: Término opuesto al de liquidez, que indica la dificultad de convertir algunos bienes en efectivo en forma inmediata.
- ♣ Ilusión Monetaria: Propensión de responder a los cambios en magnitudes de dinero como si este representara una magnitud real.
- ♣ Importaciones: Bienes y servicios que son internados a un país por medio del comercio exterior.
- ♣ Impuestos: Contribución, carga, tributo o aportación económica o en especie, que el Estado o una autoridad subalterna exige a los ciudadanos de un país.
- ♣ Incertidumbre: Este término es dificultoso de definir en economía según F. H Knight, es que existe incertidumbre cuando hay más de una posible solución para determinado problema.
- ♣ Índice de Precios: Número índice de una serie de precios pagados por los consumidores por los artículos que ellos compran comúnmente.
- ♣ Industria: Transformación que sufren las materias primas con la participación de los factores de la producción.

- ♣ Inflación: Fenómeno económico que se manifiesta a través de una reducción en el poder adquisitivo del dinero a causa de una elevación de los precios.
- ♣ Ingresos: En términos generales, ingreso es la corriente de dinero o de bienes que acumula un individuo, una empresa o la economía durante cierto período.
- ♣ Insumo: Bienes o servicios usados en la producción de otros bienes.
- ♣ Interés: Provecho, utilidad, ganancia. Pago por el uso del dinero ajeno.
- ♣ Intermediario: Negociador, minorista, mayorista o cualquier clase de comerciante que media entre el productor y el consumidor.
- ♣ Inversión: Constituye la parte del ingreso nacional no gastada en consumo directo o gastada en la adquisición de factores productivos que el ahorro permite obtener.
- ♣ Liquidación: Terminación, disolución o final de una compañía de responsabilidad limitada.
- ♣ Macroeconomía: La parte de la teoría económica que se ocupa básicamente del estudio de las relaciones entre agregaciones económicas, cuyas más importante son el ingreso nacional, el ahorro nacional y los gastos del consumidor, los gastos totales, la inversión, el empleo total, la cantidad de dinero, el nivel de precios y la balanza de pagos.
- ♣ Mecanismo de Precios: Es igual que el sistema de precios.
- ♣ Mercado: Existe un mercado cuando compradores que deseen cambiar dinero por productos o servicios entran en contacto con vendedores que deseen cambiar productos o servicios por dinero.
- ♣ Microeconomía: El estudio de las unidades de decisión individuales, tales como el consumidor, la familia y empresas y además la forma como sus decisiones se interrelacionan para determinar los precios relativos de los bienes y factores de producción y las cantidades de éstos que son comprados y vendidos.

- ♣ Modo de Producción: Modo de agrupación y utilización de los elementos de las fuerzas productivas en el proceso laboral y ante todo la unión de la técnica y el hombre.
- ♣ Moneda: Billetes y monedas que constituyen el medio de pago “corriente” en un país o el medio circulante.
- ♣ Necesidad: Deseo de disponer de un buen servicio.
- ♣ Optimo: Palabra que se presenta con frecuencia en economía y que simplemente significa el mejor valor que puede tomar alguna variable, con respecto a un objetivo en particular.
- ♣ Organización: Organizar es determinar las actividades necesarias a realizar para alcanzar los objetivos propuestos con el fin de obtener una eficiente ejecución del trabajo.; es estructurar, el organismo en función de los medios humanos y materiales disponibles con el fin de obtener una eficiente ejecución del trabajo.
- ♣ Paridad: Equivalencia entre signos monetarios de distintos países, referida a su respaldo metálico.
- ♣ Planificación: En un sentido macroeconómico la planificación del desarrollo es un instrumento para formular y ejecutar políticas coherentes de desarrollo expresadas en términos cualitativos y cuantitativos.
- ♣ Política de Ingresos: Es una política para restringir el incremento de precios e ingresos, con el objeto de establecer los precios.
- ♣ Política de Inversión: Incremento de la oferta interna de ahorro destinado a la financiación de la formación de capital, que orienta las inversiones para maximizar sus efectos sobre el desarrollo.
- ♣ Política Económica: Conjunto de medidas y acciones llevadas a cabo por el Estado para fomentar, regular, modificar, restringir o prohibir determinadas actividades económicas.
- ♣ Poliza: Documento justificativo del contrato de seguros, fletamentos, operaciones de bolsa, exportaciones, importaciones y otras negociaciones comerciales.

- ♣ Precio: Cantidad de dinero que es ofrecido a cambio de una mercancía o servicio.
- ♣ Preferencia del Consumidor: Término usado para indicar la relativa solidez de los deseos del consumidor para consumir diversos bienes y servicios.
- ♣ Préstamo: Cantidad de dinero que una persona, empresa, gobierno u otra organización obtiene de otro.
- ♣ Presupuesto: Es una estimación de los ingresos y los gastos para un período futuro, a diferencia de una cuenta que registra transacciones financieras efectuadas.
- ♣ Producción: Material que es el resultado de un proceso previamente establecido.
- ♣ Publicidad: Constituye en la actualidad un método de promoción de ventas, especialmente en un sistema donde predomina la competencia para la distribución de bienes.
- ♣ Proyecto: Conjunto de actividades interdependientes e interrelacionados que utilizan recursos sujetos a condiciones internos y externos, que son necesarios desarrollar para alcanzar un objetivo, desarrollado bajo un planeamiento y control.
- ♣ Recurso: Agentes o factores de producción utilizados en una economía o en una empresa para producir y distribuir bienes y servicios.
- ♣ Renta: Precio que se paga por el alquiler de la tierra u otra bienechuría.
- ♣ Riesgo: Se dice que una decisión está sujeta a riesgo cuando existe alguna incertidumbre en cuanto a los resultados posibles a obtener.
- ♣ Salario: estipendio o retribución en dinero, especie u otro provecho que recibe una persona a cambio de la realización de un servicio o trabajo ejecutado por cuenta y subordinación de otro.
- ♣ Sector Privado: Sector de la economía que no está bajo control directo del gobierno.

- ♣ Sector Público: El conjunto formado por el gobierno central, las instituciones autónomas, las autoridades locales, las industrias nacionalizadas y las corporaciones públicas.
- ♣ Seguro: Contrato bilateral y aleatorio que se paga a través de una prima por la cual el asegurador pagará una compensación en ciertas eventualidades.
- ♣ Servicios: Consumir o producir bienes que son principalmente intangibles y a menudo consumidos al mismo tiempo en que son producidos.
- ♣ Simulación: Utilización de un modelo que representa una actividad o proceso, para examinar la forma en que opera y resolver problemas que están relacionados con esta actividad.
- ♣ Sistema de Precios: Sistema de distribución de recursos basado en el libre juego de los precios.
- ♣ Sistema Económico: Es un conjunto coherente de relaciones económicas relativamente estables, derivados de un módulo organizativo de las fuerzas de producción y que opera con dependencia de una estructura determinada.
- ♣ Sistema Financiero: Organización bajo la cual funciona todo el mecanismo financiero y se realizan todas las operaciones de activos y pasivos de un país.
- ♣ Sociedad: Negocio que puede no constituir una corporación y que está formado por la asociación de un grupo de personas que comparten riesgos y utilidades.
- ♣ Sueldo: Todos los pagos en dinero o en especie que reciben los empleados por su trabajo.
- ♣ Tasa de Interés: Precio que se paga por una cantidad de dinero que ha sido prestada para un período determinado.
- ♣ Utilidad: La definición clásica de utilidad corresponde a satisfacción, placer, llenar plenamente las necesidades, etc. que se derivan de consumir alguna cantidad de un bien.

- ♣ Valor: La fuerza de trabajo, es decir, el conjunto de capacidades físicas u espirituales que el hombre pone en acción durante el proceso de producción de bienes materiales, es un elemento necesario de la producción.
- ♣ Variables: Es una expresión a la que se puede asignar, durante el curso de un proceso econométrico, un número ilimitado de valores.
- ♣ Viático: Retribución especial para gastos de viaje que es pagada a las personas que viajan en el ejercicio de actividades por cuenta de otra persona o empresa.

CAPITULO III

III.- DISEÑO METODOLOGICO

A.- CARACTERISTICAS GENERALES DE LA EMPRESA EN ESTUDIO “EXPRESOS DEL MAR, C.A.”

Como se ha mencionado anteriormente, el presente trabajo de investigación se refiere a la aplicación de una herramienta financiera, como lo es el uso del Presupuesto de Efectivo para mejorar la calidad de la toma de decisiones gerenciales de la empresa: “Expresos del Mar, C.A.”, en lo que se refiere específicamente a su ruta oriente.

Expresos del Mar, C.A., posee en la actualidad 19 unidades hasta los momentos, comprendidas por servicios ejecutivos (4 unidades sencillas) y por servicios elites (15 unidades de lujo con carrocerías Bus-Car y Marcopolo); los cuales ofrecen servicios con atención abordo, asientos numerados, refrigerios, baño, televisión, VHS, aire acondicionados y primeros auxilios. Cabe destacar que dichas unidades de transporte, recorren otras zonas del país como la zona occidental que incluye el Estado Apure, Guarico y Barinas, y la zona del sur que incluye el Estado Bolívar y la parte del sur del Estado Anzoategui.

Las unidades que posee la empresa funcionan a su máxima capacidad durante ciertos períodos del año comercial, los cuales se especifican a continuación:

20 Diciembre-15 Enero:	(debido a la Navidad)
Febrero:	(Carnaval)
Marzo:	(Semana Santa)
Julio-Agosto:	(Vacaciones)

Dichas unidades deben cumplir con un horario y unas rutas pre-establecidas, en donde se van intercambiando a medida que realizan los viajes.

Este escalafón es el que sigue a continuación:

Salidas	Hora
Puerto-Maturín	6:30
Puerto la Cruz	10:30
Tucupita	5:30
Carúpano	7:00
Caripito	8:30
Cumaná	9:30

Las tarifas a cobrar por cada pasaje, están establecidas de acuerdo al kilometraje recorrido, de la siguiente manera:

Salidas	Precio (en bolívares)
Puerto la Cruz	13.000
Cumaná	14.000
Cariaco	15.500
Carúpano	16.500
Punta de Mata	15.500
Maturín	16.000
Caripito	17.500
Temblador	17.500
Tucupita	18.000

Los servicios elite, tienen precios más elevados que los servicios ejecutivos, puesto que se diferencian en que el elite posee baño y ofrecen refrigerios a bordo, mientras que el ejecutivo no está acondicionado con estos servicios.

Por otra parte, para llevar un mejor control dentro de “Expresos del Mar, C.A”, la empresa ha construido una serie de documentos que deben llenarse como requisito, para poder vender los boletos y abordar las unidades. Como se mencionó ya en una oportunidad, ésta empresa posee personal, distribuido en cada una de sus oficinas respectivas.

En la oficina principal, se designaron a tres liquidadores que se encargan de revisar entre otras cosas, que el dinero que reciban de la venta de los boletos coincida con las liquidaciones respectivas que entregan los choferes y/o despachadores.

Existe también una secretaria, que se encarga de chequear la labor de personal y de la parte administrativa de la empresa. También se encuentran a su lado, una licenciada (contadora) y una auxiliar de contabilidad que se encargan de llevar de forma controlada cada una de las cuentas que se manejan en dicha empresa.

Finalmente, se encuentra uno de los socios en calidad de Presidente, que es el encargado de tomar las decisiones gerenciales de “Expresos del Mar, C.A.” en consenso con el otro asociado.

Por otro lado, cada uno de éstos socios posee sus respectivas oficinas y talleres, en donde se le realiza mantenimiento preventivo a cada una de sus unidades y en donde controlan sus entradas y salidas de dinero.

El personal que labora en estas oficinas, están conformados por los busmozas, choferes, mecánicos, personal de limpieza, secretaria y director de talleres.

Por último, nos referimos a las oficinas de ventas, ubicadas en los diferentes terminales donde hacen escala las unidades de las empresas. En estas oficinas trabajan entre una ó dos personas encargadas de vender los boletos y de chequear las encomiendas que llegan y suben en cada uno de los buses que viajan. Estas oficinas están ubicadas en cada una de las escalas que realizan los buses.

En la oficina de ventas de valencia, se encuentran trabajando tres personas, las cuales se rotan de turno cada semana. El primer turno comienza de las 5am hasta las 11am, el segundo turno comienza desde las 11am hasta las 5pm y el tercer turno comienza a partir de las 5pm hasta las 11pm (de lunes a viernes) y los fines de semana (sábados y domingos), trabajan de 6am hasta las 10pm (2 personas), las cuales se intercambian también por semana y por turno.

Estos despachadores se encargan no solamente de vender los boletos al pasajero, sino también de realizar un control sobre las ventas de los pasajes a través de la utilización de varios instrumentos manuales. Entre estos instrumentos podemos nombrar los que siguen:

1. **FORMATO DE CONTROL DE PASAJEROS:** Este documento, se utiliza para determinar todo lo concerniente al viaje realizar por la unidad, el cual deberá ser entregado diariamente a la gerencia de recursos (oficina Central) En él encontramos **LA FECHA** en que se va a realizar el transporte, **LAS SALIDAS**, que ya están elaboradas de acuerdo a sus respectivas horas dentro del escalafón, **EL BUS**, allí se anota el número de la unidad que va a realizar el viaje, **PASAJEROS**, en este renglón se anota la cantidad de personas que comprarán boletos, hasta sus respectivos destinos desde valencia “únicamente”, **GASTOS**, los choferes al realizar los viajes deben llevar consigo cierta cantidad de efectivo, para cubrir algunos gastos extras que se le puedan presentar durante el trayecto del viaje (como por ejemplo,

falta de refrigerios, repuestos para alguna reparación menor que suceda de improviso en la vía, u otro caso). **DIFERENCIA**, es la suma total del dinero que se recibe por la venta de los pasajes (por unidad) menos la diferencia que se le entrega al chofer, **PORCENTAJE**, los despachadores ganan el 8% de las ventas realizadas, las cuales se asientan en este renglón (por unidad). Al final de este formato aparecen **EXTRAS**, esto se refiere a algunas unidades que deben redoblar sus viajes, debido al exceso de pasajeros, que por lo general sucede en épocas de zafra. Luego aparece escrito, **ENTREGANDO Bs**, aquí el despachador debe colocar la cantidad exacta que deberá entregar a la oficina central diariamente, en donde los liquidarios se encargarán de chequear que este procedimiento se haya realizado en óptimas condiciones.

2. A parte del formato de control de pasajeros, el despachador o vendedor de boletos, está en el deber de llenar la planilla de liquidación donde deberá anotar lo siguiente:

- ♣ La oficina: en la cual labora.
- ♣ La fecha: en que se realizarán todos los viajes, (anteriormente anotados en el formato de control de pasajes)
- ♣ Hora de salida: de la unidad que realizará el viaje
- ♣ Número de la unidad: que realizará el viaje hasta su destino final.

Esta liquidación se realiza igualmente por unidad, y a diario por lo tanto también se especificarán el número de pasajeros para cada ruta y el monto en Bs por pasaje (al lado de éste asiento se deberán totalizan los montos para su suma posterior).

Cabe destacar que estas liquidaciones deben coincidir con la cantidad de boletos vendidos y sus montos para lo cual los despachadores se quedarán con las copias indicadas.

Así mismo, en estas liquidaciones, se anotarán los gastos de refrigerios, los cuales son Bs1.000 por pasajeros (incluidos ya en el pasaje) y el seguro, que son Bs200 por persona. Deben colocarse nuevamente el % de la oficina (el cual debe coincidir igualmente con lo estipulado anteriormente en el formato de control de pasajes) y finalmente se totalizarán el neto de lo que recibirá realmente la empresa, colocándose al final la firma oficial del despachador, con lo cual se hace responsable de la impunidad del proceso.

3-. Otro formato que deberá llenar la oficina de ventas, tiene que ver con la cantidad de pasajeros que viajan por rutas, en Valencia se venden la mitad de los puestos para que el resto sea vendido por la victoria y Maracay. Este proceso se aplica en común, pero allí se toman completos. Cada boleto lleva impreso el número de asiento que se le designó a cada persona, el cual debe anotarse en este formato (con una equis sobre el Número correspondiente), para evitar vender 2 pasajes con el mismo número de asientos. Este control también se realiza a diario y por unidad.

4-. Para culminar, en esta oficina también se utiliza un documento para el manejo y transporte de las encomiendas que entran y salen de allí. Esta planilla deberá contener la cantidad de encomiendas, el número (el cual lo estipulan en la oficina), la descripción y el destino. Al igual que en las planillas anteriores, se debe repetir el proceso de anotar el número de bus, la hora de salida, la fecha y el nombre del operador o despachador responsable del acto. La oficina se quedará con el original y la copia será entregada al cliente de la empresa.

Todos estos formatos y planillas se anexan al final de la investigación, como material de apoyo para el entendimiento de la misma. Es importante destacar, que se ha explicado el procedimiento con tanto afán, debido a que la empresa “expresos del mar C.A” depende del buen funcionamiento de esta oficina, ya que sus ventas y utilidades dependen únicamente del transporte público del personal y las mercancías que allí dejan.

Igualmente, es indispensable que las personas que trabajan directamente con las unidades, es decir, los busmozas y choferes, se responsabilicen de forma eficiente por sus funciones, para que de ésta forma y con el trabajo en equipo, puedan ofrecer los mejores servicios a los clientes de la empresa. Por eso es muy importante que los choferes llenen del mismo modo los reportes de reparación de las unidades donde explica cualquier falla que pueda tener el bus, y que los busmozas, a parte de ofrecer atención a bordo de la unidad, lleven igualmente las planillas que se le otorga y estén pendientes del descenso de pasajeros en sus respectivos destinos, para evitar confusiones y molestias, que puedan acarrear problemas posteriores a la empresa tanto de utilidades como de mal criterio e servicios.

Por otra parte, esta empresa de transporte esta constituida por una nomina de aproximadamente 70 personas, las cuales están distribuidas entre las diferentes oficinas y departamentos de los distintos puntos de ventas de las zonas en los que labora. Dicho personal, en general, cobra un sueldo acorde a sus habilidades y funciones dentro de la empresa, a excepción de los oficinistas de los puntos de ventas, los cuales cobran comisiones adicionales por ventas realizadas, como estimulo para incentivar la mayor productividad.

Así mismo, y en lo referente a la calidad del servicio durante el viaje, es importante mencionar que cada unidad posee dos choferes encargados de manejar el vehículo hasta su destino, y una busmoza la cual esta encargada de ofrecer los

mejores servicios abordo con la finalidad de hacer que el pasajero disfrute su viaje; sintiendo, tal y como lo dice su eslogan **“El placer del mar por tierra”**.

En cuanto a los aspectos organizativos de la empresa, se puede decir que Expresos del Mar, C.A., funciona bajo el acuerdo de varios socios, quienes se encargan de realizar el mantenimiento preventivo y correctivo a sus unidades, en sus respectivos talleres.

Igualmente, se puede constatar que desde la oficina central ubicada en el Big Low Center de Valencia (Estado Carabobo); el presidente de la organización “Sr. Alfonso Torrealba” se encarga de velar por las operaciones de la empresa, apoyado en su personal administrativo, el cual está compuesto por un contador, un auxiliar de contador, tres liquidadores y una secretaria.

Para finalizar, se puede agregar que esta empresa posee hoy en día un capital suscrito y pagado de 150 millones de bolívares, además de poseer un aproximado de 104 millones de bolívares en activos y un ingreso promedio mensual de 121 millones de bolívares, los cuales varían de acuerdo a la estacionalidad y a las diferentes externalidades que se susciten, como se analizará más adelante.

B.- METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION

1.- Naturaleza de la Investigación

Una vez culminado el marco teórico, el siguiente paso consiste en definir el tipo de investigación que caracteriza al presente estudio. Cabe destacar que, según Roberto Sanpieri (1.998), los tipos de investigación se dividen en:

- ♣ Exploratorio
- ♣ Descriptivo
- ♣ Correlacional y
- ♣ Explicativo

En lo que a esta investigación se refiere, se puede identificar como de tipo exploratorio ya que analiza el tema del Presupuesto de Efectivo en el contexto del sector de transporte de pasajeros, lo cual ha sido poco estudiado; otra razón para considerar este estudio de tipo exploratorio se debe al hecho de que el análisis permite examinar una herramienta financiera que no ha sido utilizada anteriormente por la empresa que representa el caso de estudio.

Por otra parte, también se puede ubicar a esta investigación en la clasificación de descriptiva, ya que define y caracteriza de manera independiente las variables que conforman el estudio, además de especificar como se medirán cada una de estas variables.

Por último, se puede clasificar también como un estudio de tipo correlacional ya que establece relaciones entre variables. Respecto a esto, es importante recalcar que la investigación correlacional, tal como lo indica Sampieri, tiene en alguna medida un valor explicativo, aunque parcial.

Al saber que dos variables están relacionadas se aporta cierta información explicativa; sin embargo, la investigación presentada en este estudio no puede ser considerada de esta índole, porque no responde a las causas de las relaciones que se establecen.

2.- Estrategia Metodológica

Una vez definidos los tipos de investigación que corresponden a este análisis, lo siguiente consiste en establecer hipótesis, las cuales servirán como explicaciones tentativas del fenómeno investigado y son formuladas a manera de proposiciones.

Las hipótesis elaboradas para este trabajo de investigación se realizaron en base a cada uno de los objetivos específicos planteados, con la finalidad de darle respuesta a cada una de los interrogantes que ellos representan. Dichas hipótesis, con sus respectivas justificaciones se muestran a continuación:

a.- Hipótesis 1

“Se optimizará el flujo de efectivo de la empresa si se utiliza eficientemente el Presupuesto de Efectivo como herramienta de planeación financiera obteniéndose un flujo de caja de al menos Bs100.000.000, lo cual permitirá alcanzar los objetivos de la empresa en cuanto a utilidad.”

El planteamiento de esta hipótesis se debe al hecho de que el Presupuesto de Efectivo, siendo un componente importante de la planeación financiera a corto plazo, permite maximizar la utilidad a través de la optimización de los recursos de la empresa. Además de constituir un instrumento que permite aminorar los efectos o situaciones emergentes de la empresa.

b.- Hipótesis 2

“El uso del Presupuesto de Efectivo permite monitorear las distorsiones de efectivo de la empresa que produce la inflación, afectando con ello la planeación financiera a corto plazo.”

La inflación afecta directamente los saldos monetarios, que hace que, el contar con una herramienta financiera que permita determinar los efectos de esta variable macroeconómica sobre la situación de la organización, sea de vital importancia para el correcto funcionamiento de la empresa.

c.- Hipótesis 3

“El Presupuesto de Efectivo constituye una herramienta financiera que permite aminorar los efectos negativos sobre el efectivo que pueden causar situaciones emergentes en el ambiente de negocios asociados a incertidumbre, como devaluaciones inesperadas de la moneda, implementación de nuevos impuestos o aumento de las tasas de los ya existentes, construcción de terminales privados por parte de la competencia o aparición de nuevos competidores.”

Debido al tipo de empresa que se está estudiando, la cual es vulnerable a los cambios en el entorno, tanto a nivel macroeconómico como a nivel microeconómico, se deben considerar otras variables relevantes para la misma que permita establecer las acciones que deba seguir la empresa para enfrentar, utilizando el Presupuesto de Efectivo, los efectos que dichos cambios pueden causar al efectivo de la empresa.

3.- Procedimiento Metodológico

En esta parte se describirá, de forma general, la forma en que se abordarán los objetivos específicos con la finalidad de llegar al cumplimiento del objetivo general de la investigación.

a.- Objetivo 1

Para estudiar la influencia de la elaboración del Presupuesto de Efectivo en el logro de los objetivos planteados por la gerencia de la empresa en términos de utilidad, se construirá dicho Presupuesto tomando en cuenta el comportamiento de años anteriores de las cuentas tanto de ingresos como de egresos que maneja la empresa y considerando la tendencia proyectada para el año 2.001 de la economía en general, además de tomar como referencia para dicha construcción los objetivos de utilidad planteados por dicha organización.

b.- Objetivo 2

Para determinar los efectos que tiene la inflación sobre los flujos de efectivo de la empresa, se establecerán tres escenarios: el optimista, pesimista y el más probable, para la proyección de la inflación en el período de un año, es decir, el año 2.001 , con la finalidad de construir el Presupuesto de Efectivo en cada uno de ellos, lo que permitirá describir el comportamiento que tendrán los flujos de efectivo en el período de tiempo proyectado y, a través de ello, establecer conclusiones importantes sobre los efectos causados por la inflación.

c.- Objetivo 3

Para precisar la importancia que tiene la realización del Presupuesto de Efectivo en la anticipación de cambios en el ambiente de negocios, se realizarán simulaciones que permitan suponer la ocurrencia de determinados cambios en el entorno, a través de la utilización de teoría económica y herramientas matemáticas y estadísticas, con la finalidad de determinar si los supuestos establecidos en la elaboración del Presupuesto permiten enfrentar los efectos que traen consigo los cambios en el ambiente de negocios.

4.- Instrumento de Recolección de Datos

Las herramientas utilizadas para la recopilación de información para el desarrollo de la investigación son las siguientes:

a.- Recopilación Documental

Se realizaron consultas documentales tanto de fuentes primarias como secundarias. Las secundarias están compuestas por todos aquellos libros, revistas e información extraída de Internet, sobre lo que corresponde al soporte teórico de la investigación; mientras que las primarias están compuestas por toda aquella información contable y financiera proporcionada por la empresa que sirvió como base para los cálculos para la elaboración del Presupuesto de Efectivo.

b.- Entrevistas

Se realizaron entrevistas al personal de la empresa “Expresos del Mar, C.A.” , con la finalidad de conocer las características operacionales y financieras de la misma, y a través de ello, poder reflejar dichas características en la elaboración del Presupuesto de Efectivo.

c.- Encuestas

Se realizaron encuestas a los directivos y personal contable de las otras 6 empresas que compiten con Expresos del Mar, esto con el objetivo de recolectar información que permitiera conocer el comportamiento del sector transporte en los últimos años. Estas encuestas fueron llenadas por el mismo equipo encuestador y se recogieron las impresiones de los conocedores de este sector. Es importante aclarar que no se determinó ningún tipo de muestra en este procedimiento, ya que abarco toda la población.

d.- Observación

A través de la observación de las operaciones de la empresa en el año 2.000, reflejadas en la información proporcionada por ella misma, se establecerán relaciones y comportamiento importantes que permitirán determinar la tendencia futura de las cuentas que conforman el Presupuesto de Efectivo.

5.- Colectivo a Investigar

En esta investigación se realizó, como se mencionó anteriormente, una observación exhaustiva de las operaciones de la empresa "Expresos del Mar, C.A."; por lo tanto, en dicho análisis la población está constituida por los últimos 12 meses de operaciones de la misma, la cual será analizada en su totalidad, y como consecuencia de ello, el presente estudio no establece ningún tipo de muestra.

CAPITULO IV

IV.- ANALISIS E INTERPRETACION DE DATOS

A.- CONSEDERACIONES EN REFERENCIA AL SECTOR TRANSPORTE PUBLICO

Como se ha de saber, el tema a tratar en esta investigación, está relacionado con el transporte de carretera que como se mencionó, es uno de los más utilizados en Venezuela, pero se tomó explícitamente la zona oriental del país con origen desde Valencia - Estado Carabobo.

En este estado y específicamente desde el Big Low Center de Valencia, existen 7 empresas encargadas de realizar transporte de personas y mercancías (a través de encomiendas), hacia la parte nororiental del país. Este núcleo de empresas está conformado por:

- ♣ Aeroexpresos Ejecutivos: El cual ofrece un servicio de lujo, con atención a bordo, a través de sus busmozas, y posee un terminal privado en sus lugares de destino.
- ♣ Rodovías de Venezuela: Ocupa una posición parecida a Aeroexpresos Ejecutivos, ya que su servicio es de lujo y posee un terminal privado.
- ♣ Expresos del Mar: Posee unidades de tipo ejecutivo y elite (de mayor confort), ofreciendo un servicio de lujo con atención a bordo, a través de sus busmozas, pero a diferencia de las empresas antes mencionadas, no posee terminal privado.

Los precios de estas empresas en general se encuentran más o menos al mismo nivel, variando apenas entre 10 y 12%, aproximadamente entre una y otra, de acuerdo con los servicios que ofrece. Así mismo, se pudo constatar que los mismos poseen parecidos horarios de salidas, lo cual los hacen aún más competitivos dentro del mercado.

Existen también otras empresas encargadas de realizar el servicio de transporte hacia oriente, pero en este núcleo de empresas que se nombrarán a continuación, sólo se ofrece un servicio básico de transporte, es decir, son unidades de menor calidad en cuanto a comodidad se refiere, no ofrecen atención a bordo y no poseen terminales privados. Por supuesto, estas empresas poseen unos precios muy por debajo de las anteriores y sus horarios de salida varían entre ellos mismos e igualmente varían con respecto a los expresos de lujo.. Estas empresas son las que siguen:

- ♣ Expresos Ayacucho
- ♣ Expresos Los Llanos
- ♣ Expresos Caribe y
- ♣ Expresos Pegamar

Según información obtenida a través de la Dirección del Setra, en Venezuela anualmente viajan hacia oriente y se devuelven nuevamente hacia Valencia, alrededor de 1.416.745 personas aproximadamente. Esta cifra es un promedio del número de pasajeros que entran al terminal de Oriente y que regresan a sus lugares de origen, en este caso Valencia, durante el período 1998-2000, según estimaciones de esta institución.

Este promedio se supone que incluye la cantidad de pasajeros que viajan a través de todas y cada una de las empresas transportistas que laboran en el Estado Carabobo y que pueden variar anualmente de acuerdo a las fluctuaciones económicas que sufra el país, pues ha medida que el panorama económico vaya mejorando, los individuos podrán tener mayor poder adquisitivo, lo cual le permita viajar más a menudo y en mejores condiciones.

A manera de información, y como apoyo al boletín informativo suministrado por el Setra, se hicieron varias visitas a cada una de las empresas para que nos aportaran sus conocimientos acerca de ellos, durante el año 2000, obteniéndose los siguientes resultados:

- ♣ Aeroexpresos ejecutivos: 302.498 pasajeros durante el año 2000.
- ♣ Rodavías de Venezuela: 300.058 pasajeros durante el año 2000.
- ♣ Expresos del mar: 252.083 pasajeros durante el año 2000.
- ♣ Expresos ayacucho: 126.042 pasajeros durante el año 2000.
- ♣ Expresos los Llanos: 132.203 pasajeros durante el año 2000.
- ♣ Expresos Caribe: 125.194 pasajeros durante el año 2000.
- ♣ Expresos Pegamar: 120.647 pasajeros durante el año 2000

Si utilizamos estas cifras, obtenemos un total de 1.358.805 pasajeros, aproximadamente un 5% de diferencia con el promedio anual suministrado por el Setra (esto puede ser originado por el transporte en otro tipo de unidades como camionetas, que no se tomó en cuenta), además, se debe considerar que el año 2000 fue un año fuerte para los Venezolanos, pues estábamos pasando por un proceso de ajustes y grandes transformaciones, donde se realizaron entre otras cosas, varias elecciones que mantuvieron al país un poco frenado, en cuanto a dinamismo económico se refiere.

Por otra parte, es importante destacar que la zona oriental del país es una de las más visitadas, no sólo en épocas de vacaciones, por su exquisita naturaleza y cultura (Fiestas folklóricas), sino también porque es considerada una de las zonas de mayor productividad de Venezuela, debido a que es allí donde se encuentran algunos de los sectores de explotación petrolera, que como todos sabemos, es la principal fuente de comercialización del país.

B.- CONSTRUCCION DEL PRESUPUESTO DE EFECTIVO DE EXPRESOS DEL MAR, C.A.

Antes de comenzar el análisis, es necesario tener en cuenta que en el marco teórico se mencionaron los pasos necesarios para elaborar un Presupuesto de Efectivo, sin embargo, dichos pasos están referidos a una empresa de tipo manufacturera y no de tipo de transporte, como lo es en este caso “Expresos del Mar, C.A.”. Es por esta razón que si bien es cierto que el Presupuesto de Efectivo que se presentará a continuación sigue los lineamientos generales de dicha teoría, también es cierto que se caracterizará por presentar aspectos específicos al sector en el que se desenvuelve, el cual es el sector transporte.

1.- Cuentas que conforman el Presupuesto de Efectivo de Expresos del Mar, C.A.

Para la construcción del Presupuesto de Efectivo de “Expresos del Mar, C.A.”, se utilizó como base los Estados de Ganancias y Perdidas Mensuales proporcionados por dicha empresa, correspondiente al año 2.000 comprendido de Enero hasta Diciembre del 2.000 y los cuales se muestran en los anexos.

El primer paso que se realizó para la elaboración de dicho presupuesto, fue agrupar las cuentas contenidas en los Estados de Ganancias y Perdidas Mensuales en cuentas consolidadas, las cuales están constituidas por los rubros de naturaleza similar; esto por razones de practicidad, debido a que es más fácil trabajar y observar

la tendencia de pocas cuentas, lo que permite tener una mejor percepción de la situación de la empresa.

A continuación, se muestran las cuentas consolidadas que conforman los Estados de Ganancias y Perdidas Resumidos:

- a.- Ingreso por Venta de Boletos
- b.- Costos Directos
- c.- Gastos de Personal
- d.- Servicios
- e.- Gastos Legales
- f.- Gastos de Mantenimiento
- g.- Gastos de Viaje
- h.- Gastos Diversos
- i.- Gastos Financieros
- j.- Arrendamientos
- k.- Seguros
- l.- Depreciaciones y Amortizaciones
- m.- Impuestos

Para estar en capacidad de proyectar el comportamiento que estas cuentas tendrán en el año 2.001, es necesario explicar en qué consiste cada una de ellas.

a.- Ingreso por Venta de Boletos

Como su nombre lo indica, compone el ingreso por concepto de la venta de boletos de las distintas rutas hacia oriente que realiza Expresos del Mar.

b.- Costos Directos

Son egresos recurrentes los cuales están relacionados íntimamente con las actividades normales de la empresa y sin ellos no se llevaría a cabo el proceso

productivo, en este caso, ofrecer el servicio de transporte. Esta cuenta comprende a su vez de la siguiente:

- ♣ Repuestos y Reparaciones: Está constituida por los diferentes repuestos en inventario y por las reparaciones de las unidades utilizadas para realizar los viajes interurbanos.
- ♣ Cauchos: Conforman, como su nombre lo indica, el gasto por concepto de desgaste de cauchos que realiza la empresa, necesario para la circulación de los vehículos.
- ♣ Combustibles y Lubricantes: Constituye los gastos destinados al material indispensable que sirve de alimentación y mantenimiento para la movilización de las unidades.
- ♣ Sueldo de Conductores: Se refiere al salario que devengan los choferes de los buses.
- ♣ Suministros de Servicios: Esta conformado por el pago que realiza la empresa por concepto de lavado y limpieza de las unidades de transporte, así como los respectivos refrigerios que se ofrecen a lo largo del viaje.
- ♣ Nomina de Taller: Comprende el pago al personal que labora en los talleres mecánicos. Cabe destacar que esta cuenta es considerada como un costo directo, porque si las unidades no están en perfectas condiciones no pueden prestar el servicio de transporte, por reglamento de la misma empresa.
- ♣ Nomina de Asistentes a Bordo: Es el pago realizado a las busmozas, las cuales están encargadas de ofrecer los mejores servicios a bordo de la unidad, con la finalidad de que el pasajero se sienta a gusto durante todo el trayecto. Este es el tipo de servicio que distingue a la empresa de la mayoría de las líneas de transporte, es por ello que se considera un costo directo.

c.- Gastos al Personal

Se refieren a los pagos devengados por el personal administrativo de la empresa, es decir, directores y empleados. Es importante destacar que estos gastos no se imputan directamente a la producción.

- ♣ Sueldo de Directores: Es el salario que perciben las personas encargadas de dirigir óptimamente la empresa de modo que cada integrante de la organización realice satisfactoriamente sus obligaciones y funciones.
- ♣ Sueldo de Empleados: Constituye el sueldo pagado a las secretarias, licenciadas, liquidadores, vendedores de boletos y auxiliares de contabilidad.
- ♣ Prestaciones Sociales: Son gastos de nómina, que se refiere a una remuneración anual que percibe el trabajador como concepto de antigüedad.
- ♣ Gastos Médicos y de Medicina: Son gastos eventuales de medicinas y consultas que se les paga a los empleados y obrero para mantener su salud en óptimas condiciones, con el objetivo de prestar el mejor servicio posible.
- ♣ Bonificaciones: Se refiere a los bonos que se les da a los empleados con la finalidad de aumentar sus beneficios y obtener de ellos mayores y mejores márgenes de productividad.
- ♣ Dotaciones y Suministros: Conformada por los suministros que se les otorga a los empleados y obreros de la empresa como son uniformes, bolsos y viseras, entre otros.
- ♣ Comidas al Personal: Son egresos destinados a la alimentación del personal en general.
- ♣ Vacaciones de los Empleados: Son los gastos a los empleados para ser usados en sus vacaciones.

- ♣ Sindicatos: Son gastos que se pagan a las agrupaciones gremiales con el objetivo de que estos realicen funciones a favor de los empleados y obreros.
- ♣ Utilidades: Gastos establecidos en la Ley del trabajo, las cuales representan las alícuotas de las utilidades contables obtenidas por la empresa que le corresponde a los obrero y empleados.
- ♣ Capacitación del Personal: Representan el desembolso que realiza la empresa destinado a cursos que proporciona la misma a sus empleados con el objetivo de mejorar el desenvolvimiento del personal en sus labores y brindar nuevos conocimientos.
- ♣ Otros Gastos de Personal: Se refiere al pago realizado a las busmozas y choferes que deben hacer dobles viajes en épocas de zafra (mayor afluencia de pasajeros).

d.- Servicios

Son los egresos que destina la empresa para cubrir los servicios básicos de la misma.

- ♣ Vigilancia: Se paga para mantener las unidades en buen estado de modo que no sufran percances debido al hampa. Esta vigilancia también cubre los locales y lugares de trabajo.
- ♣ Temporales: Corresponde al pago a personal que se requiere durante un período de tiempo determinado como auditores y pasantes.
- ♣ Servicio de Agua: Comprende, como su nombre lo indica, el gasto del servicio básico de aguas limpias, indispensable para el funcionamiento y mantenimiento de las unidades de transporte.
- ♣ Servicio Eléctrico: Al igual que el servicio de agua, se refiere al gasto por concepto de servicio de electricidad, indispensable para las operaciones de la empresa.
- ♣ Servicio Telefónico: Se refiere al desembolso que se realiza para mantener a la empresa comunicada.

- ♣ Servicios de Limpieza: es el pago que se hace para mantener las oficinas y todos los locales de la empresa en funcionamiento de forma pulcra y apropiada para sus labores.
- ♣ Condominio: Gastos comunes que pagan los propietarios (inquilinos) de un área, bien sea comercial o residencial.
- ♣ Donativos y Colaboraciones: Se trata de gastos referidos a las colaboraciones que realiza la empresa a personas o trabajadores de bajos recursos.
- ♣ Transporte y Fletes: Se trata del traslado de mercancías por el cual se pagan fletes dentro de la empresa.

e.- Gastos Legales

Se trata de los pagos que realizan por los asesoramientos que recibe la empresa para el funcionamiento óptimo de la misma.

f.- Gastos de Mantenimiento

Referidos al mantenimiento de las unidades, así como de las maquinarias y equipos de los talleres; que se utilizan para proporcionar un servicio que garantice la seguridad del pasajero.

- ♣ Construcciones y Edificaciones: son gastos empleados en la construcción y ampliación de talleres y nuevas oficinas.
- ♣ Instalaciones Eléctricas: representan el desembolso ocasionado para el mantenimiento de las instalaciones eléctricas o la colocación de este servicio básico en nuevas oficinas y en los buses en reparación.
- ♣ Maquinarias y Equipos: Representan los gastos que hace la empresa para el mantenimiento preventivo y el buen funcionamiento de la maquinaria y equipo que utiliza “Expresos del Mar, C.A.” para ofrecer sus servicios.
- ♣ Lubricantes y Combustibles: Conforman los egresos constituido por los materiales indispensables que sirven de alimentación para las maquinarias y equipos que se utilizan en los talleres.

g.- Gastos de Viajes

Se refiere a los egresos generados por concepto de viaje y traslado de las busmozas y choferes, peajes, listines, hoteles, viáticos y demás gastos incluidos en el transporte de los pasajeros. Dicha cuenta esta constituida por:

- ♣ Hoteles: Como su nombre lo indica, el gasto por hoteles está constituido por el desembolso que ocasiona el alojamiento del personal en ciudades foráneas.
- ♣ Pasajes: Constituye el pago de los pasajes a zonas foráneas del personal en general y cuando sea necesario.
- ♣ Peajes: Conforman el pago que realizan las unidades al Estado para el mantenimiento de las vías.
- ♣ Gastos de Viajes Otros: Incluye los egresos extras por concepto de gastos de viajes en época de zafra.

h.- Gastos Diversos

Conforman el gasto menor en el que debe incurrir una empresa en acción, causados por los artículos de oficina, de limpieza y relaciones públicas entre otros. Específicamente este compuesto por:

- ♣ Artículos de Oficina e Impresos: Referido al gasto de material de oficina en general.
- ♣ Relaciones Públicas: Son los egresos que se devengan al realizar algún evento social entre empresas o personas; los cuales incluyen traslados, comidas, alojamiento, etc.
- ♣ Artículos de Limpieza y Cafetería: Incluye el gasto que se realiza en artículos para mantener el área de trabajo en las mínimas condiciones de limpieza, tanto de las unidades, como de los talleres y oficinas. Además, esos gastos consideran implementos de cafetería para el consumo del personal, en general, que labora en la empresa.

- ♣ Estacionamiento: Como su nombre lo indica, se trata del egreso conformado por el cobro de estacionamiento de vehículo a la empresa cuando se realizan relaciones públicas o encargos.
- ♣ Fotocopias: Son los gastos en que incurre la empresa por copias de documentos que necesita para el mejor funcionamiento de sus oficinas.
- ♣ Gestiones de Oficinas: Se refiere al pago realizado a terceras personas por transacciones eventuales.
- ♣ Boletos e Impresos: Conforman el pago de la boletería en general, para su posterior venta a los pasajeros.

i.- Gastos Financieros

Estos gastos están conformados por los intereses financieros y por las comisiones bancarias.

- ♣ Intereses Financieros: Se trata del pago de intereses que realiza la empresa por concepto de préstamos adquiridos, destinados a la compra de nuevas unidades.
- ♣ Comisiones Bancarias: Referidos al pago realizado a las entidades bancarias que trabajan con la empresa, por el servicio de transacciones financieras realizadas por dichas entidades.

j.- Arrendamiento

Conforma los pagos, eventuales o constantes, que se realizan por el arrendamiento de maquinarias y equipos, equipos de oficina, equipos de comunicación, entre otros.

k.- Seguros

Representa los gastos por primas de seguro de todas las unidades, las cuales tienen diferentes condiciones y son canceladas en distintos meses del año.

I.- Depreciaciones y Amortizaciones

Constituyen el gasto por desgaste u obsolescencia de los activos tangibles e intangibles que conforman la empresa.

m.- Impuesto

Constituye los gravámenes pagados al fisco, por parte de la empresa.

- ♣ Impuestos Municipales: Impuestos pagados directamente al municipio correspondiente para merecer la permisología que permite que las unidades circulen por el mismo.
- ♣ Industria y Comercio: Constituyen las patentes de industria y comercio que debe pagar la empresa por su trabajo como empresa de servicio de transporte.
- ♣ Impuesto al Débito Bancario: Impuesto imputado a las transacciones bancarias en los primeros meses del año 2.000, el cual se caracterizó por tener una tasa de 0,5%.
- ♣ Gastos no Deducibles: Representan los impuestos imputados a ciertos gastos que, como su nombre lo indica, no son deducibles.

2.- Relación del Sector Transporte con la Economía Nacional

Debido a las pocas estadísticas con las que cuenta Venezuela en cuanto al tipo de transporte al que se refiere la presente investigación, se aplicó una encuesta entre las empresas que conforman este ramo, con el objetivo de establecer una metodología que permita predecir el comportamiento de las cuentas de ingresos y egresos que conformarán el Presupuesto de Efectivo de Expresos del Mar.

Cabe destacar que la encuesta fue aplicada a los dueños y personal contable de cada una de las empresas que reúnen características muy similares a Expresos del Mar, y que cubren la misma ruta.

La primera pregunta, se refirió al nivel de ingresos por concepto de venta de boletos, en bolívares, que han percibido las empresas de transporte público en los

últimos 3 años. En el siguiente cuadro se muestra la información proporcionada por cada una de ellas, teniendo en cuenta que sólo son aproximaciones, debido a que por cuestiones de confidencialidad no estuvieron dispuestas a mostrar los resultados reales.

**IV.A.2.1 INGRESO POR VENTA DE BOLETOS DE LAS EMPRESAS
DE TRANSPORTE PUBLICO
AÑOS 1.998-2.000
(en bolívares)**

EMPRESAS	1998	1999	2000
AEROEXPRESOS EJECUTIVOS	1.950.000.000	1.500.000.000	2.000.000.000
RODOVIAS DE VENEZUELA	1.800.000.000	1.100.000.000	1.850.000.000
EXPRESOS AYACUCHO	1.100.000.000	650.000.000	1.200.000.000
EXPRESOS CARIBE	950.000.000	600.000.000	1.100.000.000
EXPRESOS PEGAMAR	800.000.000	500.000.000	950.000.000
EXPRESOS LOS LLANOS	1.250.000.000	750.000.000	1.200.000.000

Fuente: Empresas de Transporte Público

Antes de seguir con el análisis, es importante tener claro dos aspectos:

1. El período de 3 años que cubre la encuesta, se debe a que es desde 1.998 hasta la fecha que las empresas de este ramo, se han consolidado en el mercado y han registrado sus operaciones de forma tal que puedan proporcionar información.
2. No se tomo en cuenta en la encuesta los datos proporcionados por Expresos del Mar, debido a que es a partir del año 2.000 que dicha empresa cuenta con una data debidamente estructurada; por lo que no constituye información suficiente para poder determinar una relación entre sus resultados y los de la economía en general.

Siguiendo la presentación de los resultados de la encuesta aplicada, la segunda pregunta estuvo referida al nivel costos totales, en bolívares, han tenido en

los últimos 3 años. Por las mismas razones que en la pregunta anterior, las cifras mostradas en el siguiente cuadro son sólo aproximaciones proporcionadas por las empresas de transporte público.

**IV.A.2.2 COSTOS TOTALES DE LAS EMPRESAS
DE TRANSPORTE PUBLICO
AÑOS 1.998-2.000
(en bolívares)**

EMPRESAS	1998	1999	2000
AEROEXPRESOS	1.200.000.000	1.100.000.000	1.150.000.000
EJECUTIVOS			
RODOVIAS DE VENEZUELA	1.100.000.000	1.000.000.000	1.050.000.000
EXPRESOS AYACUCHO	650.000.000	600.000.000	630.000.000
EXPRESOS CARIBE	600.000.000	550.000.000	580.000.000
EXPRESOS PEGAMAR	500.000.000	460.000.000	480.000.000
EXPRESOS LOS LLANOS	800.000.000	750.000.000	780.000.000

Fuente: Empresas de Transporte Público

La tercera pregunta consistía en indicar sí el comportamiento de la economía nacional ha tenido algún efecto en el comportamiento de los ingresos y/o costos de la empresa. Esta fue una pregunta abierta donde todos los encuestados señalaron que tanto la venta de boletos como los costos totales han variado en la misma dirección que la economía, es decir, cuando la economía presenta una mejoría, tanto los ingresos como los egresos se incrementan. Sin embargo, todos coincidieron en señalar que los ingresos fluctúan en mucha mayor proporción que los costos, esto debido a que los costos son más o menos estables ya que el personal no se incrementa en épocas de zafra, sino que se incrementan las horas laborales, las cuales son pagadas como horas extras y estas fluctuarán como lo haga la economía. Por otra parte, es importante tener en cuenta que, independientemente de la situación económica del país, todos los años se adquieren nuevas unidades ya que es necesario mantener la calidad del servicio en todo momento, por ser está la cualidad que hace que los pasajeros los prefieran.

En base a esta última pregunta se utilizó el Producto Interno Bruto Nacional (PIB) a precios constantes para establecer dicha relación entre la economía nacional

y el sector transporte público. La justificación de la utilización de dicha variable se basa en el hecho de que el incremento del PIB nacional hace que el venezolano tenga mayor poder adquisitivo, por lo cual tendrá mayor disponibilidad a viajar, incidiendo esto positivamente en el sector transporte terrestre, y sobre todo en el de lujo, ya que es preferible viajar cómodamente, y más si se trata de distancias largas como las que cubre “Expresos del Mar, C.A.”; por otra parte, cuando esto sucede los costos y gastos de la misma se incrementan.

Sin embargo, no es suficiente con estar consciente de que existe una relación entre el comportamiento del PIB y el del sector transporte, es necesario reflejarlo cuantitativamente para poder realizar las proyecciones respectivas.

Para hacer esto se tomó como base el Producto Interno Bruto (a precios constantes) y su variación porcentual anual, lo cual se muestra en el siguiente cuadro.

**IV.A.2.3 PRODUCTO INTERNO BRUTO A PRECIOS CONSTANTES
Y SU VARIACION PORCENTUAL
AÑOS 1.998-2.000
(en miles de millones de bolívares y porcentajes)**

ITEMS	1.998	1.999	2.000
PIB	600.9	557.8	586.2
VAR %		-7.17%	5.10%

Fuente: OCEI

Después se procedió a calcular la variación de los ingresos de este sector para el mismo período de tiempo y tomando como base la información del Cuadro IV.A.2.1. Dicha variación promedio se muestra en el siguiente cuadro.

**IV.A.2.4 VARIACION DEL INGRESO DEL SECTOR
DE TRANSPORTE PUBLICO
AÑOS 1.998-2.000**

(en porcentajes)

EMPRESAS	1999	2000
AEROEXPRESOS EJECUTIVOS	-23%	33%
RODOVIAS DE VENEZUELA	-39%	68%
EXPRESOS AYACUCHO	-41%	85%
EXPRESOS CARIBE	-37%	83%
EXPRESOS PEGAMAR	-38%	90%
EXPRESOS LOS LLANOS	-40%	60%

Fuente: Cálculos Propios

Estas variaciones porcentuales se obtuvieron al dividir el ingreso de un año de cada empresa entre su mismo ingreso del año anterior. Como se puede observar las variaciones del año 1.999 son negativas, al igual que la variación que registró en ese mismo período el PIB. De la misma forma en el año 2.000 las variaciones de los ingresos fueron positivas, al igual que la variación del PIB, para ese mismo año.

Para determinar cuantitativamente la relación entre ambas variaciones se determinó una relación matemática la cual responde a la siguiente interrogante: si la variación del PIB representa una vez, cuántas veces representan las variaciones del ingreso de Aeroexpresos Ejecutivos para el año 1.999, por ejemplo. Viéndolo desde el punto de vista de una regla de tres, este sería el resultado:

Si 1 vez \longrightarrow es - 7,17%
Cuántas veces sería \longrightarrow - 23%

Este procedimiento se realizó para cada una de las empresas encuestadas y para los años considerados, el promedio aritmético es lo que se tomó como la relación entre ingreso del sector transporte y el PIB. En el siguiente cuadro se muestran los resultados.

**IV.A.2.5 RELACION ENTRE EL PIB Y EL INGRESO SECTOR
DE TRANSPORTE PUBLICO
AÑOS 1.998-2.000
(en veces)**

EMPRESAS	1999	2000	PROMEDIO POR EMPRESA
AEROEXPRESOS EJECUTIVOS	3.2	6.5	4.9
RODOVIAS DE VENEZUELA	5.4	13.4	9.4
EXPRESOS AYACUCHO	5.7	16.6	11.1
EXPRESOS CARIBE	5.1	16.3	10.7
EXPRESOS PEGAMAR	5.2	17.6	11.4
EXPRESOS LOS LLANOS	5.6	11.8	8.7
PROMEDIO DEL SECTOR			9.4

Fuente: Cálculos Propios

El 9.4 significa que por 1 vez en que varíe PIB nacional, los ingresos del sector transporte público variarán, en promedio, en 9.4 veces. Es importante recordar que variarán en la misma dirección, si el PIB se incrementa, también lo hará el ingreso del sector transporte.

Luego, y utilizando el mismo procedimiento que con los ingresos, se calculó la variación de los costos del sector transporte público para los años 1.998-2.000, tomando como base la información del Cuadro IV.A.2.2 . Dicha variación promedio se muestra en el siguiente cuadro.

**IV.A.2.6 VARIACION DE LOS COSTOS DEL SECTOR
DE TRANSPORTE PUBLICO
AÑOS 1.998-2.000
(en porcentajes)**

EMPRESAS	1999	2000
AEROEXPRESOS	-8%	5%
EJECUTIVOS		
RODOVIAS DE VENEZUELA	-9%	5%
EXPRESOS AYACUCHO	-8%	5%
EXPRESOS CARIBE	-8%	5%
EXPRESOS PEGAMAR	-8%	4%
EXPRESOS LOS LLANOS	-6%	4%

Fuente: Cálculos Propios

Para obtener estas variaciones porcentuales se realizó el mismo procedimiento que con los ingresos.

Para determinar cuantitativamente la relación entre las variaciones de los costos y del PIB se determinó la misma relación matemática que con el ingreso, pero con los datos correspondiente a los costos, la cual se muestra a continuación tomando como ejemplo los datos de Aeroexpresos Ejecutivos para el año 1.999.

Si 1 vez \longrightarrow es - 7,17%
 Cuántas veces sería \longrightarrow - 8%

El resultado de esta relación para cada una de las empresas encuestadas se muestra en el siguiente cuadro:

**IV.A.2.5 RELACION ENTRE EL PIB Y EL INGRESO SECTOR
DE TRANSPORTE PUBLICO
AÑOS 1.998-2.000
(en veces)**

EMPRESAS	1999	2000	PROMEDIO POR EMPRESA
AEROEXPRESOS EJECUTIVOS	1.162	0.891	1.027
RODOVIAS DE VENEZUELA	1.267	0.980	1.124
EXPRESOS AYACUCHO	1.072	0.980	1.026
EXPRESOS CARIBE	1.162	1.070	1.116
EXPRESOS PEGAMAR	1.115	0.853	0.984
EXPRESOS LOS LLANOS	0.871	0.784	0.828
PROMEDIO DEL SECTOR			1.017

Fuente: Cálculos Propios

El 1.017 significa que por 1 vez en que varíe PIB nacional, los costos del sector transporte público variarán, en promedio, 1.017 veces. Este promedio ratifica la información que fue proporcionada en la encuesta realizada a este conjunto de empresas.

3.- Comportamiento del Producto Interno Bruto Nacional, y de los Ingresos y los Costos del Sector Transporte Público

En esta parte se determinará la tasa de crecimiento interanual que ha tenido el PIB a precios constantes en el período comprendido entre 1.995 y 2.000, ya que si se puede estimar cómo se comportará el PIB en el año 2.001, también se podrá proyectar los ingresos y egresos del sector transporte público en este mismo año, utilizando las relaciones obtenidas en la sección anterior. Se escogió este período de cinco años para tener mayor representatividad.

Para esto se presenta el PIB a precios constantes desde 1.995 hasta el 2.000, con frecuencia trimestral.

**IV.A.3.1 PRODUCTO INTERNO BRUTO NACIONAL
A PRECIOS CONSTANTES EN TRIMESTRES
AÑOS 1.995-2.000
(en miles de millones de bolívares)**

TRIMESTRES	1995	1996	1997	1998	1999	2000
I	135.8	136.5	137.1	150	136	136.4
II	139.5	138.5	150.5	153.1	139.4	143.1
III	144.1	142.4	155.9	147.6	139	150.3
IV	147.3	148.1	158	150.2	143.4	156.4
TOTAL ANUAL	566.7	565.5	601.5	600.9	557.8	586.2

Fuente: OCEI

Sin embargo, como la frecuencia del tiempo en la que se proyectará el Presupuesto de Efectivo de “Expresos del Mar, C.A.” está representada en meses, se procedió a transformar el PIB de trimestral a mensual. Dicha transformación no se realizó de forma arbitraria, para ello se siguió el criterio sugerido por la Cámara de Industriales del Estado Carabobo, el cual supone:

- ♣ El primer trimestre del año se caracteriza por su lento arranque, ya que es a mediados del mes de Enero cuando se reactiva la economía, pero de forma parcial, en Febrero la actividad económica sigue a poca capacidad, y es en el mes de Marzo cuando se alcanza la mayor producción del trimestre.
- ♣ El segundo trimestre del año presenta más o menos la misma productividad en todos los meses que lo componen.
- ♣ En el tercer trimestre Julio y Septiembre presentan más o menos la misma producción, mientras que en Agosto decae debido a representar un mes donde la mayoría de los sectores económicos otorgan vacaciones.
- ♣ El cuarto trimestre representa una situación casi igual a la del trimestre anterior, ya que Octubre y Noviembre producen muy similarmente, mientras que en Diciembre las actividades productivas disminuyen por vacaciones navideñas.

A continuación, se presenta el resultado de la transformación del PIB a precios corrientes de trimestral a mensual.

**IV.A.3.2 PRODUCTO INTERNO BRUTO NACIONAL
A PRECIOS CONSTANTES EN MESES
AÑOS 1.995-2.000
(en miles de millones de bolívares)**

MESES	1995	1996	1997	1998	1999	2000
ENERO	22.6	22.8	22.9	25.0	22.7	22.7
FEBRERO	45.3	45.5	45.7	50.0	45.3	45.5
MARZO	67.9	68.3	68.6	75.0	68.0	68.2
ABRIL	46.5	46.2	50.2	51.0	46.5	47.7
MAYO	46.5	46.2	50.2	51.0	46.5	47.7
JUNIO	46.5	46.2	50.2	51.0	46.5	47.7
JULIO	54.0	53.4	58.5	55.4	52.1	56.4
AGOSTO	36.0	35.6	39.0	36.9	34.8	37.6
SEPTIEMBRE	54.0	53.4	58.5	55.4	52.1	56.4
OCTUBRE	55.2	55.5	59.3	56.3	53.8	58.7
NOVIEMBRE	55.2	55.5	59.3	56.3	53.8	58.7
DICIEMBRE	36.8	37.0	39.5	37.6	35.9	39.1
TOTAL ANUAL	566.7	565.5	601.5	600.9	557.8	586.2

Fuente: Cámara de Industriales del Estado Carabobo y Cálculos Propios

Con la serie histórica mensual del PIB, obtenida desde 1.995 al 2.000, es posible calcular la Tasa de Crecimiento Interanual por mes de dicha variable macroeconómica, y multiplicando esta tasa por las veces de los ingresos y costos del sector transporte público determinadas en la sección anterior, se puede obtener la tasa de crecimiento tanto del ingreso como de los costos de dicho sector. En el siguiente cuadro se muestran las tasas de crecimiento para cada uno de los meses del año.

IV.A.3.3 TASAS DE CRECIMIENTO INTERANUAL DEL PIB, Y DE INGRESOS Y COSTOS DEL SECTOR TRANSPORTE PUBLICO (en porcentajes)

MESES	PIB	INGRESO	COSTO
ENERO	0.09%	0.83%	0.09%
FEBRERO	0.09%	0.83%	0.09%
MARZO	0.09%	0.83%	0.09%
ABRIL	0.51%	4.79%	0.52%
MAYO	0.51%	4.79%	0.52%
JUNIO	0.51%	4.79%	0.52%
JULIO	0.85%	7.94%	0.86%
AGOSTO	0.85%	7.94%	0.86%
SEPTIEMBRE	0.85%	7.94%	0.86%
OCTUBRE	1.21%	11.36%	1.23%
NOVIEMBRE	1.21%	11.36%	1.23%
DICIEMBRE	1.21%	11.36%	1.23%

Fuente: Cálculos Propios

En este cuadro se puede observar como se han incrementado anualmente estas tres variables durante 5 años.

4.- Resultado Final del Presupuesto de Efectivo

Después de obtener el crecimiento interanual tanto de los ingresos como de los costos del sector de transporte público, se procedió a aplicar dichas tasas a las cuentas de ingresos y egresos de los Estados de Ganancias y Perdidas proporcionados por Expresos del Mar. Es importante aclarar que lo que se hizo fue capitalizar el ingreso de enero, por ejemplo, con la tasa de crecimiento interanual del ingreso correspondiente a ese mes, gráficamente sería de la siguiente manera:

$$\text{Ingreso de Enero 2.001} = 118.069.470 \times (1 + 0,0083)$$

Así se realizó a todas las cuentas a excepción de los gastos financieros. Antes de proceder a mostrar el resultado final del presupuesto de efectivo, es necesario explicar algunos puntos acerca de estos gastos financieros:

- ♣ Dichos gastos están conformados por los intereses que le cobra el banco por préstamos concedidos para la compra de unidades. Esta deuda fue refinanciada en Diciembre del 2.000, y dicha refinanciación contempla un plazo de dos años a una tasa de 39,5% anual. A continuación se muestra la tabla de amortización que muestra la estructura de este crédito.

**IV.A.4.1 TABLA DE AMORTIZACION DE DEUDA REFINANCIADA
(en bolívares)**

PERIODO	CUOTA	INTERESES	AMORTIZACION	DEUDA PENDIENTE	APORTE
DICIEMBRE					538.237.680
ENERO	31.144.618.40	15.140.395.23	16.004.223.18	522.233.456.79	
FEBRERO	31.144.618.40	14.690.203.29	16.454.415.11	505.779.041.68	
MARZO	31.144.618.40	14.227.347.65	16.917.270.76	488.861.770.92	
ABRIL	31.144.618.40	13.751.472.07	17.393.146.33	471.468.624.59	
MAYO	31.144.618.40	13.262.210.32	17.882.408.08	453.586.216.51	
JUNIO	31.144.618.40	12.759.185.85	18.385.432.56	435.200.783.95	
JULIO	31.144.618.40	12.242.011.51	18.902.606.89	416.298.177.06	
AGOSTO	31.144.618.40	11.710.289.28	19.434.329.12	396.863.847.93	
SEPTIEMBRE	31.144.618.40	11.163.609.93	19.981.008.47	376.882.839.46	
OCTUBRE	31.144.618.40	10.601.552.73	20.543.065.68	356.339.773.78	
NOVIEMBRE	31.144.618.40	10.023.685.10	21.120.933.31	335.218.840.48	
DICIEMBRE	31.144.618.40	9.429.562.30	21.715.056.11	313.503.784.37	
ENERO	31.144.618.40	8.818.727.08	22.325.891.33	291.177.893.04	
FEBRERO	31.144.618.40	8.190.709.32	22.953.909.08	268.223.983.95	
MARZO	31.144.618.40	7.545.025.70	23.599.592.71	244.624.391.25	
ABRIL	31.144.618.40	6.881.179.27	24.263.439.13	220.360.952.11	
MAYO	31.144.618.40	6.198.659.13	24.945.959.28	195.414.992.84	
JUNIO	31.144.618.40	5.496.939.99	25.647.678.42	169.767.314.42	
JULIO	31.144.618.40	4.775.481.79	26.369.136.62	143.398.177.80	
AGOSTO	31.144.618.40	4.033.729.28	27.110.889.13	116.287.288.67	
SEPTIEMBRE	31.144.618.40	3.271.111.59	27.873.506.82	88.413.781.85	
OCTUBRE	31.144.618.40	2.487.041.79	28.657.576.62	59.756.205.24	
NOVIEMBRE	31.144.618.40	1.680.916.44	29.463.701.96	30.292.503.27	
DICIEMBRE	31.144.618.40	852.115.13	30.292.503.27	0	

Fuente: Cálculos Propios

- ♣ Por otra parte, en el mes de marzo se realizará la compra de una nueva unidad la cual tiene un costo de Bs132.300.000, para lo cual se solicitará un préstamo al banco por un monto de Bs92.610.000 que representa el 70% del costo del autobús, a una tasa de interés

de 39,5% y con un plazo de 3 años. El siguiente cuadro se muestra la tabla de amortización para este nuevo crédito.

IV.A.4.2 TABLA DE AMORTIZACION DE DEUDA REFINANCIADA(en bolívares)

PERIODO	CUOTA	INTERESES	AMORTIZACION	DEUDA PENDIENTE	APORTE
FEBRERO					92.610.000
MARZO	4.124.337.90	2.605.079.60	1.519.258.29	91.090.741.71	
ABRIL	4.124.337.90	2.562.343.52	1.561.994.38	89.528.747.33	
MAYO	4.124.337.90	2.518.405.29	1.605.932.61	87.922.814.71	
JUNIO	4.124.337.90	2.473.231.09	1.651.106.81	86.271.707.91	
JULIO	4.124.337.90	2.426.786.16	1.697.551.73	84.574.156.17	
AGOSTO	4.124.337.90	2.379.034.76	1.745.303.14	82.828.853.04	
SEPTIEMBRE	4.124.337.90	2.329.940.13	1.794.397.77	81.034.455.27	
OCTUBRE	4.124.337.90	2.279.464.49	1.844.873.41	79.189.581.86	
NOVIEMBRE	4.124.337.90	2.227.568.99	1.896.768.90	77.292.812.96	
DICIEMBRE	4.124.337.90	2.174.213.70	1.950.124.20	75.342.688.76	
ENERO	4.124.337.90	2.119.357.54	2.004.980.36	73.337.708.40	
FEBRERO	4.124.337.90	2.062.958.30	2.061.379.60	71.276.328.80	
MARZO	4.124.337.90	2.004.972.58	2.119.365.32	69.156.963.48	
ABRIL	4.124.337.90	1.945.355.74	2.178.982.16	66.977.981.33	
MAYO	4.124.337.90	1.884.061.91	2.240.275.99	64.737.705.33	
JUNIO	4.124.337.90	1.821.043.90	2.303.294.00	62.434.411.34	
JULIO	4.124.337.90	1.756.253.23	2.368.084.67	60.066.326.67	
AGOSTO	4.124.337.90	1.689.640.02	2.434.697.88	57.631.628.79	
SEPTIEMBRE	4.124.337.90	1.621.153.01	2.503.184.88	55.128.443.91	
OCTUBRE	4.124.337.90	1.550.739.50	2.573.598.40	52.554.845.51	
NOVIEMBRE	4.124.337.90	1.478.345.28	2.645.992.62	49.908.852.88	
DICIEMBRE	4.124.337.90	1.403.914.64	2.720.423.26	47.188.429.62	
ENERO	4.124.337.90	1.327.390.30	2.796.947.60	44.391.482.02	
FEBRERO	4.124.337.90	1.248.713.36	2.875.624.54	41.515.857.49	
MARZO	4.124.337.90	1.167.823.28	2.956.514.62	38.559.342.87	
ABRIL	4.124.337.90	1.084.657.79	3.039.680.11	35.519.662.75	
MAYO	4.124.337.90	999.152.89	3.125.185.01	32.394.477.74	
JUNIO	4.124.337.90	911.242.77	3.213.095.13	29.181.382.62	
JULIO	4.124.337.90	820.859.78	3.303.478.11	25.877.904.50	
AGOSTO	4.124.337.90	727.934.36	3.396.403.54	22.481.500.97	
SEPTIEMBRE	4.124.337.90	632.394.99	3.491.942.91	18.989.558.05	
OCTUBRE	4.124.337.90	534.168.13	3.590.169.77	15.399.388.28	

NOVIEMBRE	4.124.337.90	433.178.19	3.691.159.71	11.708.228.58	
DICIEMBRE	4.124.337.90	329.347.45	3.794.990.45	7.913.238.13	
ENERO	4.124.337.90	222.596.00	3.901.741.90	4.011.496.23	
FEBRERO	4.124.337.90	112.841.67	4.011.496.23	(0.00)	

Fuente: Cálculos Propios.

En el Presupuesto de Efectivo los Gastos Financieros estarán constituidos por la sumatoria de las cuotas a cancelar al banco de ambas deudas.

Por otra parte habrá una salida de efectivo adicional constituida por la inicial del autobús que se va a adquirir la empresa.

A continuación se muestran los cuadros de ingresos y egresos mensuales para el año 2.001, los cuales servirán de base para la construcción del Presupuesto de Efectivo de la empresa Expresos del Mar.

BIBLIOGRAFÍA

- Krugman, Paul y Obsteld, Maurice. ECONOMIA INTERNACIONAL. Teoría y política.
- Toro Ardí, José. FUNDAMENTOS DE TEORÍA ECONOMICA. Segunda edición.
- Ortega, Oswaldo y Zerpa, Juan Vicente. VISION DE LA CRISIS BANCARIA VENEZOLANA (1989-1995). Trabajo de ascenso.
- Guerra, José. LA INFLACIÓN EN VENEZUELA. Revista del BCV. Año Viii. Número Especial 1993-1994
- Pazos, Felipe. LA INFLACIÓN EN VENEZUELA. Revista del BCV. Año VII. Abril-mayo-junio. 1992. Número 2
- EXPERIENCIA CAMBIARIA EN AMERICA LATINA (VENEZUELA) Revista del BCV. Volumen X. 1996.
- Banco Central de Venezuela. COLECCIÓN DE ESTUDIOS ECONOMICOS. Número 11. 1985
- Banco Central de Venezuela. COLECCIÓN DE ESTUDIOS ECONOMICOS. Número 3. 1975
- González, Antonio y Maza Zavala, Domingo. TRATADO MODERNO DE ECONOMIA. Primera edición. Santo Domingo.
- INFORME ECONOMICO DEL BANCO CENTRAL DE VENEZUELA. 1984
- Sachs, Jeffrey y Larraín, Felipe. MACROECONOMÍA EN LA ECONOMIA GLOBAL. Primera edición. 1993.
- INFORME ECONOMICO DEL BANCO CENTRAL DE VENEZUELA. Segundo semestre de 1997.
- EL CRAWLING PEG. Hechos y tendencias de la economía venezolana. Informe mensual. Julio 95. Pág. 32-38
- DESEQUILIBRIO EN EL MERCADO MONETARIO. Hechos y tendencias de la economía venezolana. Informe mensual. Mayo 89. Pág. 9-13

- Lahoud, Daniel. LA LIQUIDEZ ¿CAUSA O NO CAUSA INFLACIÓN?
Veneconomía. Volumen 12. Número 3. Diciembre 1994. Pág. 27-29

ANEXOS.

1.- Notas de encomiendas enviadas

CANT.	NO DE GUIA	DESCRIPCIÓN	DESTINO

Entregado al Operador: _____

Bus No: _____ Hora: _____

Valencia, / / 200__

2.- Horarios de Salidas.

Fecha: / / 2001

SALIDA	HORA	BUS	PASAJEROS	GASTOS	DIFER.	%
Pto-Mat	6:30 a.m					
San Fdo.	6:30 am					
Pto	10:30 a.m					
San Fdo	3:30 p.m					
Tucupita	5:30 p.m					
Carupano	7:00 p.m					
Caripito	8:30 p.m					
Achaguas	8:30 p.m					
Cumaná	9:30 p.m					
Extra						
Extra						

Entregando Bs. _____