

# Capítulo I

---

---

## El Problema

## **CAPITULO I**

### **1. Planteamiento del problema.**

Año tras año Venezuela viene rompiendo record en ventas de vehículos, esto está generando un crecimiento económico del sector, crecimiento que aprovechan las ensambladoras e importadoras para reforzar su presencia en el país, bien sea mejorando, ampliando o remodelando su infraestructura o invirtiendo en la capacidad de su personal directo o indirecto.

Según la Cámara Automotriz Venezolana el mercado automotriz, se ha recuperado y se ha afianzado sobre todo en los últimos tres años (2005,2006, 2007), el mercado mantiene su ritmo ascendente. La venta de vehículos en Venezuela cada día se evidencia más, para el cierre del año 2007, las proyecciones indican que podrían colocarse en el mercado casi 500 mil carros. Las facilidades de financiamiento y algunas exoneraciones fiscales (en el caso de Venezuela Móvil), aunado al aumento del poder adquisitivo de la población son factores que han detonado esta bonanza en el sector automotriz que, en los últimos 5 años, ha registrado un incremento anual de 30 por ciento aproximadamente. Cavenez.com (20/01/2008).

Sin embargo, se calcula que 70 por ciento de los vehículos colocados en el mercado nacional son importados, totalmente ensamblados fuera

del país, lo que implica que el proceso de fabricación de ese vehículo no genera ni empleo ni inversión en nuestra tierra. Adicionalmente, datos oficiales señalan que una gran cantidad de las divisas a Bs.2.150 se destinan al sector automotriz. Cavenez.com (20/01/2008).

El beneficio que están obteniendo las ensambladoras y las importadoras de vehículos, tiene que traducirse en un desarrollo aguas abajo del sector conexo, juicio promovido por la economista María Sánchez (2007), presidenta de la Asociación de Pequeña y Mediana Empresa Automotriz (Apyme Automotriz), ente adscrito a Fedeindustria.

La relación de carros vendidos importados y ensamblados en Venezuela tiene que revertirse. Actualmente de cada 100 carros vendidos, 70 son importados y 30 ensamblados en Venezuela. Las ensambladoras deben ir cambiando paulatinamente esta proporción, para que de alguna manera retribuyan a nuestro país el beneficio que les reportamos. Cavenez.com (20/01/2008).

La reciente medida anunciada por el Ministerio de Industrias Ligeras y Comercio (MILCO) que establecerá anualmente y de manera planificada, mediante el otorgamiento de la correspondiente licencia de importación, la cantidad máxima de vehículos a importar por cada empresa ensambladora o comercializadora - importadora de vehículos, de acuerdo a las necesidades nacionales, las capacidades de producción nacional, los planes de extensión de dicha capacidad, entre otros aspectos. Pero esto requiere al unísono políticas complementarias que permitan a las ensambladoras duplicar su producción, la cual actualmente se ubica en

150 mil vehículos aproximadamente, y al mismo tiempo aumentar la capacidad de respuesta de los autopartistas que deben atender los requerimientos y demandas de ese aumento de la producción.

En consecuencia, se hace necesario un grupo indivisible: Gobierno Nacional, Ensambladoras y Autopartistas deben diseñar un plan que permita llevar la producción de vehículos en Venezuela a unas 300 mil unidades en el corto y mediano plazo. El Gobierno debe facilitar y minimizar los procesos burocráticos, para que los involucrados puedan acometer sus respectivos procesos de inversiones en maquinarias, equipos y otros insumos para aumentar la capacidad de producción.

Adicionalmente el Estado Venezolano debe brindar a los autopartistas un fuerte apoyo financiero, con políticas de créditos preferenciales y a largo plazo; asistencia técnica para la certificación de la calidad y programas de capacitación de la mano de obra.

Así mismo es sumamente importante conocer el desenvolvimiento del sector automotriz en la economía venezolana, se considera que el crecimiento del sector automotriz, se debe mas que al crecimiento de la economía venezolana, así como otro factor del crecimiento del sector, es que el hecho de adquirir un vehiculo sigue siendo alternativa, este crecimiento se ubica en un 51% tal como lo indica en su informe la Cámara Automotriz Venezolana (Cavenez) (2007).

La industria automotriz se mantiene en ascenso gracias al incremento significativo en las ventas de unidades nacionales e importadas. Y es que luego de enfrentarse a diversos obstáculos en materia de compras al

exterior y operatividad en determinadas plantas de producción, este sector ha logrado posicionarse en un lugar privilegiado de la economía venezolana. Sólo en el 2006 esta industria alcanzó un récord de ventas de 344.351 unidades, cifra que supera al 2005 donde se vendieron 228.378 unidades. Mientras tanto, la colocación de vehículos en el mercado supera las 250.000, y en este sentido los pronósticos indican que 2007 pudiera cerrar con un récord de más de 400.000 unidades vendidas. Cavenez.com (20/01/2008).

Las estadísticas presentadas por la Cámara Venezolana Automotriz demuestran que las ventas se dispararon 51% en el primer semestre del año 2007 en comparación con el mismo período de 2006. Y es que al parecer, el incremento de 20% de la producción nacional de automóviles no ha sido suficiente para satisfacer la creciente demanda, situación que ha propiciado que los carros importados representen hoy más del 60% de las ventas totales.

Según la Cámara Venezolana Automotriz, (CAVENEZ), durante el primer semestre del año 2007, las ventas de importados representaron 66% de las colocaciones totales con 140.092 unidades, un incremento de 98% respecto al mismo período de 2006, cifra que dista mucho de los 72.964 autos de producción nacional comercializados entre enero y junio de 2007. Sin embargo, aparentemente pese a la insistencia de varios sectores para que el Ejecutivo limite las compras al extranjero, el Gobierno considera que hacerlo traería más problemas que ventajas. Las productoras locales han hecho grandes esfuerzos por incrementar su

potencial, pasando de manufacturar unas 750 unidades en mayo de 2006, a producir casi 900 carros en mayo de 2007. Este crecimiento permitirá que este año se supere el hito histórico de ensamblaje local, pues se estima que el total de autos manufacturados en el país alcance los 200.000. Cavenez. com (28/01/2008).

Cabe destacar que, de esta cifra, cerca de 50%, es decir, 100.000 unidades, corresponderán a vehículos exonerados del pago del IVA que participan del programa Venezuela Móvil, acuerdo que representa en estos momentos 21% de las ventas totales.

Luego del anuncio del Ministerio de Industrias Ligeras y Comercios (MILCO) (2007), acerca de la nueva política de importaciones para vehículos, el sector automotriz se encuentra a la expectativa acerca de la forma como se aplicarán las nuevas normas y las consecuencias que acarrearán en el movimiento del mercado automotor. El objetivo que el ejecutivo nacional señala buscar con la aplicación de esta política es estimular la producción nacional de vehículos y autopartes, así como disminuir las importaciones, ya que de 346.189 unidades producidas en el año 2007, 231. 484 fueron importadas. Por tal motivo, el Ministerio de Industrias Ligeras y Comercios (MILCO) espera cambiar las tendencias del mercado, pretendiendo que por cada dos vehículos que se produzcan en el territorio nacional se importará tan sólo una unidad.

También es importante destacar que además de las consecuencias negativas que para el sector automotriz ocasiona la nueva política en materia de importación, se hace mención que el Impuesto a

Transacciones Financieras (ITF) afecta significativamente a las concesionarias, porque representa un pechaje de 4,5% en el proceso de comercialización de los vehículos. Según Aristimuño Herrera & Asociados (2007), una unidad es pechada tres veces desde el crédito que la concesionaria pide al banco para adquirir los vehículos hasta la entrega del carro al cliente, y quien se ve mayormente afectado es el consumidor final, porque para balancear los costos las empresas se ven obligadas a incrementar el precio de los vehículos.

De igual manera los altos compromisos con los proveedores, el alto endeudamiento y el retraso con pago a proveedores que se refleja en la situación interna de los concesionarios, así como el alto endeudamiento que se muestran generado por compromisos externos con entidades financieras principalmente, los conlleva a obtener una baja liquidez, una deficiente estructura de capital, así como compromisos con entidades financieras para lograr cubrir su requerimientos en la demanda, dado la falta de recursos financieros internos; llevándolos a desarrollar mayor endeudamiento y un desequilibrio en la estructura de costos.

“Las empresas se esfuerzan por mantener un equilibrio entre los activos y los pasivos circulantes, y entre sus ventas y cada categoría de activos circulantes con la finalidad de lograr una liquidez suficiente para sobrevivir en forma indefinida y maximizar a su vez su valor en el futuro” Rangel (2006, Pág.5).

Indica además, que si este equilibrio se mantiene las obligaciones a corto plazo podrán cancelarse a tiempo, los proveedores continuaran

proporcionando los inventarios que requiere y la empresa satisface la demanda o da cumplimiento a los compromisos adquiridos. En dado caso, si la situación financiera se desequilibra, los problemas de liquidez aparecerán y frecuentemente se multiplicaran, llevándola e incluso hasta la quiebra.

En relación, a la toma de decisiones amerita llevar a cabo un análisis en el cual se consideren las alternativas así como las estructuras de apalancamiento junto con un financiamiento capaz de incrementar el monto de la inversión de la empresa y la magnitud de sus activos totales.

Para una selección adecuada de las fuentes de financiamiento, se requiere establecer procedimientos evaluativos que permitan comparar debidamente diferentes opciones, teniendo en cuenta la capacidad de la estructura de capital, y políticas de financiamiento para de esta manera brindarle una estable y sólida situación financiera proporcionándoles mayores rendimientos y niveles de solvencia y liquidez a las empresas del sector automotriz. Por su parte Ortega (2002, Pág. 391), define las fuentes de financiamiento como “el conjunto de recursos económicos propios y ajenos de la empresa, que utiliza en determinado momento con el fin de desarrollar actividades que le permitan cumplir sus objetivo”.

Según Ortiz (2005, Pág. 430) indica que “Al tomar la decisión de seleccionar las fuentes de financiamiento mediante las cuales respaldar la operación o desarrollar planes de negocio, es indispensable tener en cuenta que cada alternativa tiene incidencias directas sobre la

sincronización de los flujos monetarios, la rentabilidad de la inversión neta operativa y el valor económico agregado. “

Por lo tanto en atención a la problemática desarrollada dada la importancia que tiene el sector automotriz, la presente investigación tiene por objeto, analizar las fuentes de financiamiento existentes en el sector automotriz en el Municipio Maracaibo. A fin de encontrar nuevas salidas de financiamiento que aseguren responder a sus necesidades de capital a bajos costos, y la utilización de instrumentos e instituciones financieras adaptables a los distintos perfiles de riesgos, necesidades de liquidez y solvencia.

En este campo de acuerdo lo indica Ortiz (2005, Pág. 430), “es responsabilidad de la dirección obtener eficientemente recursos que contribuyan a minimizar el costo del capital”. En este término hace alusión al costo de las diferentes fuentes de financiamiento con las cuales se respalda la gestión empresarial. Por tal motivo las empresas del sector automotriz del Municipio Maracaibo deben preocuparse por la fijación de la mezcla óptima de las fuentes de financiamiento a corto y largo plazo, dado que la mayor diferencia lograda entre la rentabilidad y el costo de dichas fuentes acarreará la maximización del valor de la empresa.

Es por ello que las empresas del sector representadas por sus directivos financieros deberán enfrentar permanentemente el problema de conseguir los recursos que requiere la actividad cotidiana de la empresa o el crecimiento integrado, intensivo o diversificado de la misma. La necesidad que tienen las empresas del sector automotriz del municipio

Maracaibo de seleccionar apropiadamente las fuentes de financiamiento surge de reconocer que los recursos son limitados, costosos y en consecuencia se requiere definir la estructura de costos de capital, y considerar las políticas financieras, dado el alto compromiso que poseen con los proveedores, niveles altos de endeudamiento produciendo altas cuentas por pagar a proveedores ocasionando por retazos en los pagos por falta de recursos financieros propios.

En consecuencia esta problemática de no ser seleccionada las fuentes de financiamiento más acorde a las necesidades de las empresas del sector, al igual que las políticas de financiamiento más oportunas, las empresas del sector automotriz desarrollaran mayor endeudamiento y un desequilibrio en la estructura de costos de capital. Tal como indica Van Horne (2002, Pág. 395), “el costo de capital se define como la tasa de rendimiento requerida sobre los distintos tipos de financiamiento”.

Por lo tanto las empresas del sector automotriz han interpretado que de continuar presentándose esas situaciones, pueden verse expuestos a riesgos generando descontrol de sus recursos para el desarrollo de sus objetivos propiciando de esta manera mayor desequilibrio en sus estructuras de financiamiento.

## **1.2. Formulación del problema.**

Según lo expuesto anteriormente surge la siguiente reflexión:

¿Cuales son las fuentes de financiamiento existentes en las empresas del sector automotriz en el municipio Maracaibo?

### **1.3. Sistematización del Problema.**

La reflexión anterior conlleva a replantear la problemática de esta investigación a través de cuatro (4) interrogantes fundamentales:

¿Cuáles son las políticas financieras aplicadas en las empresas del sector automotriz en el municipio Maracaibo?

¿Cuales son las fuentes de financiamiento de corto plazo utilizada por las empresas del sector automotriz en el municipio Maracaibo?

¿Cuales son las fuentes de financiamiento de largo plazo utilizada por las empresas del sector automotriz en el municipio Maracaibo?

¿Cual es el costo de capital de las fuentes de financiamiento en las empresas del sector automotriz en el municipio Maracaibo?

### **1.4. Objetivos de la investigación.**

#### **1.4.1 Objetivo General.**

Analizar las fuentes de financiamiento existentes en las empresas del sector automotriz en el municipio Maracaibo.

#### **1.4.2. Objetivos Específicos.**

1. Describir las políticas financieras aplicadas en las empresas del sector automotriz en el municipio Maracaibo.
2. Determinar las fuentes de financiamiento de corto plazo de las empresas del sector automotriz en el municipio Maracaibo.

3. Determinar las fuentes de financiamiento de largo plazo de las empresas del sector automotriz en el municipio Maracaibo.

4. Identificar el costo de capital de las fuentes de financiamiento en las empresas del sector automotriz en el municipio Maracaibo.

### **1.5. Justificación de la investigación.**

La presente investigación se debe a la necesidad de analizar las fuentes de financiamiento implementadas por los concesionarios en el municipio Maracaibo, de igual manera conocer y mejorar los mecanismos de financiamiento que se requieran para lograr cubrir las necesidades de inversión de las empresas automotriz con relación a sus estrategias de financiamiento.

Así mismo esta investigación servirá de apoyo y orientación a las empresas del sector para analizar las fuentes de financiamiento empleadas por ellas para obtener el financiamiento ya sea a corto o largo plazo, lo que permitirá desarrollar estrategias de financiamiento orientadas al cumplimiento de metas de manera mas rápida y segura.

#### **Teórica.**

La presente investigación se apoyo en diferentes trabajos realizados sobre el tema tanto en la Universidad Rafael Beloso Chacin como en la Universidad del Estado Zulia, así como los diferentes conceptos financieros básicos para lograr su objetivo. En tal sentido permitió proporcionar conocimiento acerca del comportamiento de la variable de

estudio fuentes de financiamiento, que afecta al sector automotriz, por concerniente se contrastaron los diferentes conceptos en torno al sector automotriz en el municipio Maracaibo.

Los fundamentos teóricos de esta investigación para estudiar las fuentes de financiamiento y las estrategias se basaron en criterios expuestos por Ortiz (2005), Ortega (2002), Gitman (2003), Santandreu (2000), Besley (2001), Block y Hirt (2005), Brigham (2006) y Van Horne (2002), entre otros.

### **Metodológica.**

Se utilizó una metodología que permitió identificar las fuentes de financiamiento utilizadas por el sector automotriz del municipio Maracaibo. Se recopiló información a través de las técnicas e instrumentos y así como las encuestas. El propósito de la recolección de la información necesaria y precisa fue para analizar las fuentes de financiamiento para mejorar la situación para el financiamiento del sector automotriz.

### **Práctica.**

Esta investigación, permitirá suministrar algunas recomendaciones, para las empresas del sector automotriz permitiéndoles obtener un conocimiento más amplio sobre las fuentes de financiamiento más adecuadas, para de esta manera poder seleccionar entre las opciones de financiamiento como lo son recursos internos o propios, y recursos externos como lo son a corto plazo y largo plazo. Presentando un aporte

específicamente al sector automotriz, puesto que amplía la información existente en el área y sirve de antecedentes bibliográficos y base de apoyo para la realización de nuevos estudios de modo que permita conocer los efectos que se puedan generar en el sector automotriz.

En ello se basa la importancia práctica de esta investigación, la cual radica en analizar las fuentes de financiamiento existentes en el sector automotriz del municipio Maracaibo

### **Social.**

La presente investigación le proporcionara aporte para el avance de la ciencias administrativas, específicamente en el área de financiamiento, puesto que ampliara la información existente y permitirá conocer los efectos que se puedan generar en la sociedad Venezolana, con el desarrollo de nuevas políticas implementadas por el gobierno para el sector automotriz, la cual consiste en la reducción de exportaciones de vehículos con lo cual se busca lograr incrementar la producción nacional importaciones.

Importante señalar la presión que ejerce la demanda en el mercado interno ha provocado una caída de 32.9% en las exportaciones de vehículos en Venezuela, puesto que las ensambladoras están dando prioridad a los consumidores locales. Con esta investigación se buscara analizar las fuentes de financiamiento utilizadas por el sector automotriz para de esta manera lograr ofrecer mayores rendimientos al sector; ofreciendo a la comunidad amplias posibilidades de adquisición de

vehículos sin ver reflejado en el costo del bien, los costos operativos y financieros de empresa automotriz.

## **1.6. Delimitación.**

**1.6.1. Espacial:** La presente investigación se llevará a cabo en el sector automotriz del municipio Maracaibo, conformado por los concesionarios con ventas mensuales superiores a las sesenta mil (60.000) unidades automotoras en el periodo de Diciembre 2007, con ensambladoras en Venezuela, y sede administrativa principal ubicada en el municipio Maracaibo.

**1.6.2. Temporal:** La investigación tendrá un lapso comprendido de Enero 2008 - Febrero 2009.

**1.6.3. Temática:** Enmarcado en la gerencia empresarial en la línea de Finanzas. El área temática de investigación es fuente de financiamiento delimitada al sector automotriz del Municipio Maracaibo, sustentado el estudio en los planteamientos de Ortiz Gómez (2005), Van Horne (2002), Ortega (2002), Moyer (2005), entre otros.