

872708



UNIVERSIDAD DON VASCO, A. C.

INCORPORACIÓN No. 8727-08

A LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN Y CONTADURÍA

**Los costos como base de cotización en la empresa
de transporte de pasaje de turismo "Grupo
Hernández" de la ciudad de Uruapan, Michoacán.
(Propuesta de una base de costos para cotización
de viajes especiales).**

Tesis

Que para obtener el título de:

Licenciada en Contaduría

Presenta:

VERÓNICA HERNÁNDEZ CUEVAS

Uruapan, Michoacán. JULIO de 2005.



**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

m347176



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

AGRADECIMIENTOS

*Al ser más maravilloso
que me ha permitido conseguir,
lo que hasta ahora tengo,
sin recibir nada a cambio,
a ti mi señor "Dios"*

*A las personas que me ayudaron a edificar mis valores,
que me ayudaron a crecer, pensar, luchar por mis metas
y a soñar en lo que ahora es una realidad.
A esas dos personas que me hicieron ser lo que ahora soy.
A ti Juan José y a ti Consuelo
mil gracias por ser mis padres.*

*A mis amigas y amigos
que junto a mi pasamos desveladas,
las cuales se ven reflejadas en los resultados obtenidos.
Gracias Clara, Sandra, Noemí y Deldari
que con su cariño y amistad
aligeraron mis estudios universitarios.*

*Por último, agradezco al hombre
que impulsa enérgicamente el concluir
la carrera de Lic. en Contaduría
gracias Fernando Torres
por esa motivación inyectada a mi corazón.*

ÍNDICE CAPITULAR TENTATIVO

INTRODUCCIÓN

CAPITULO I.- LA ENTIDAD ECONÓMICA

1.1 Concepto	1
1.2 Clasificación	3

CAPITULO II: CONSIDERACIONES GENERALES DE CONTADURÍA Y CONTABILIDAD.

2.1 CONCEPTOS GENERALES

2.1.1 Denominación y Definición	9
2.1.2 Objetivos	11
2.1.3 Necesidades que satisface	12
2.1.4 Concepto de Contabilidad	12
2.1.5 Ramas de la contabilidad	13
2.1.6 Disposiciones Legales Para Contabilidad	15
2.1.6.1 Código de comercio	15
2.1.6.2 Ley General de Sociedades Cooperativas	18
2.1.6.3 Ley General de Sociedades Mercantiles	20
2.1.6.4 Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito	20
2.1.6.5 Ley del Impuesto sobre la Renta	22
2.1.6.6 Reglamento de la ley del impuesto sobre la Renta	25
2.1.6.7 Ley del impuesto al Valor Agregado	27
2.1.6.8 Reglamento de la Ley del Impuesto al Valor Agregado	27
2.1.6.9 Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios	28
2.1.6.10 Reglamento de la Ley del Impuestos Especial sobre Producción y Servicios.	28
2.1.6.11 Código Fiscal de la Federación	29

2.2 TEORÍA CONTABLE

2.2.1 Bases de la teoría Contable	32
2.2.1.1 Principios de contabilidad Generalmente Aceptados	32
2.2.1.2 Reglas particulares	35
2.2.1.3 Criterio prudencial	35
2.2.1.4 Postulados de Ética Profesional	36
2.2.1.5 Normas de Actuación Profesional	37
2.2.1.6 Terminología específica	37

2.3 EL PROCESO CONTABLE Y SUS FASES

2.3.1 Concepto General	38
2.3.2 Fases del Proceso Contable	38
2.3.2.1 Sistematización	39
2.3.2.2 Valuación	40
2.3.2.3 Procesamiento	43
2.3.2.4.Evaluación	47
2.3.2.5 Información	47

CAPITULO III: ASPECTOS GENERALES DE LOS COSTOS

3.1 Historia de los Costos	49
3.2 Concepto de Costo	53
3.3 Diferencia entre Costo y Gasto	55
3.4 Contabilidad de Costos	56
3.4.1 Objetivos de la Contabilidad de Costos	58
3.5 Elementos del costo	59
3.6 Métodos de Valuación de Inventarios	60
3.6.1 Costo promedio	62
3.6.2 PEPS	62
3.6.3 UEPS	63
3.6.4 Detallista	63
3.7 Clasificación de los Costos	64
3.8 Sistemas de Costos	69
3.8.1 Costos Históricos	70
3.8.2 Costos predeterminados	70
3.8.2.1 Costos Estimados	71
3.8.2.2 Costos Estándar	71
3.9 Sistemas actuales de costeo	75
3.9.1 Método ABC	77
3.9.2 Justo a tiempo (JIT)	82
3.9.3 Sistema productivo sin inventarios (ZIPS)	84
3.9.4 Costeo del ciclo de vida de los productos	89
3.10 Throughput Accounting	89

CAPITULO IV: UMBRAL HISTÓRICO DEL TRANSPORTE DE PASAJE DE TURISMO EN LA REGIÓN

4.1 Surgimiento del transporte terrestre en México	94
4.2 Historia del transporte de pasaje y turismo en el país	96
4.2.1 Historia del Turismo	99

4.2.2 Evolución del Turismo	100
4.3 Reseña histórica del transporte de pasaje y turismo en Uruapan	102
4.4 Principales rutas turísticas más cotizadas y visitadas por el pasaje de turismo	103

CAPITULO V: CASO PRÁCTICO

5.1 Objetivos	110
5.2 Metodología utilizada	112
5.3 Aspectos Generales de la empresa "Grupo Hernández"	113
5.3.1 Giro de la empresa	113
5.3.2 Antecedentes Históricos	113
5.3.3 Misión de la empresa	115
5.3.4 Objetivo general de la empresa	116
5.4 Estructura de la empresa	116
5.4.1 Organigrama	117
5.4.2 Estructura funcional	118
5.5 Análisis e interpretación de la información	138
5.5.1 Resultados del cuestionario	138
PROPUESTA	146
ANEXOS	
CONCLUSIONES	
BIBLIOGRAFÍA	
ANEXOS	

INTRODUCCIÓN

Desde décadas anteriores el ser humano ha tenido diferentes estilos de dirección y control de la empresas, sin embargo el mismo patrón a seguir en los diversos estilos, ha sido el economizar sus recursos y maximizar sus utilidades. Con el devenir de los años los empresarios se han preocupado por obtener o buscar el mejor control de sus recursos materiales y humanos, con el objeto de incrementar sus utilidades.

La importancia de los costos remota a la competencia en un mercado proliferado de Libre comercio, en donde sobreviven los que se adapten al cambio.

Con la apertura del libre comercio en nuestro país, se ha dado paso a obtener en el mercado nacional mercancías y servicios a un costo menor, que el mismo que oferta nuestra país con sus productos mexicanos.

No obstante, para empresas nacionales que enfrentan estas consecuencias, se ven en la necesidad de instrumentar y fortalecer sus sistemas de costos, evitando con ello que el mercado se los devore. En contraparte, existen empresas que aun no les ha llegado tan de golpe la globalización y que por ende se creen dueños de su propio mercado; descuidando las posibles fugas internas que como organización operen.

Por lo cual, el presente estudio de caso de la empresa "Grupo Hernández, tiene la finalidad de concientizar a los socios de no sólo querer tener el

posicionamiento en el mercado, sino lograr tener con ello un control efectivo en sus costos y por ende reflejarlo en un incremento de rendimientos.

Por lo cual, es necesario englobar en el estudio temas básicos de costos como: concepto, clasificación, elementos y sobre todo de sistemas actuales de costos. Se enfocará además aspectos científicos de la contaduría como: la teoría Contable y el Proceso Contable, puesto que son la base del desarrollo de un buen sistema de costos.

Cabe recalcar que la finalidad de éste análisis es con el objeto de obtener una base de cotización para las empresas de transporte de pasaje de turismo en general y específicamente para Grupo Hernández, que se enfoque en la realidad de los costos que implica prestar el servicio. Puesto que se detecta de manera general en las empresas de este sector, que uno de sus principales problemas es la disparidad en las cotizaciones. Prueba de ello será el estudio de caso, en donde trataremos de demostrar que los costos son base esencial al momento de cotizar, puesto que el saber cual es el punto de equilibrio que obtienen en la prestación de "x" destino, les da la pauta a determinar su margen de utilidad sin ningún problema y en base a ello fijar entonces el precio al público de sus servicios y el descuento máximo que puedan hacer a sus clientes.

Por último esperamos, que el análisis de dicho estudio de caso pueda aplicarse a las necesidades y características de cada empresa de giro similar, sin embargo el presente esta basado en el caso específico de la empresa denominada

comercialmente "Grupo Hernández", más se hace extensiva la invitación a estudiar el sistema base de cotización propuesto para dicha empresa, con el objeto de que el lector interesado lo pueda adaptar a los costos de empresas afines al sector.

CAPÍTULO I

LA ENTIDAD ECONÓMICA

1.1 CONCEPTO GENERAL

Dada la importancia de toda empresa, en el presente capítulo se abordará el significado base de empresa y su clasificación a fin de entender más la gama de empresa objeto de estudio, pero que para nuestro análisis nos enfocaremos a un solo tipo de ente económico.

Empresa es un termino nada fácil de definir, ya que a este concepto se le dan diferentes enfoques (económico, jurídico, filosófico, patrimonial, social, etc.). En su más simple acepción significa la acción de emprender una cosa con un riesgo implícito.

Es necesario analizar algunas de las definiciones más trascendentes de la empresa, con el propósito de emitir una definición con un enfoque administrativo-contable:

Anthony Jay: Institución para el empleo eficaz de los recursos mediante un gobierno (junta directiva), para mantener y aumentar la riqueza de los accionistas y proporcionarle seguridad y prosperidad a los empleados.

Diccionario de la Real Academia Española: La entidad integrada por el capital y el trabajo, como factores de producción y dedicada a actividades industriales, mercantiles o de prestación de servicios, con fines lucrativos y la consiguiente responsabilidad.

Isaac Guzmán Valdivia: Es la unidad económico-social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para lograr una producción que responda a los requerimientos del medio humano en el que la propia empresa actúa.

José Antonio Fernández Arena: Es la unidad productiva o de servicio que, constituida según aspectos prácticos o legales, se integra por recursos y se vale de la administración para lograr sus objetivos.

Petersen y Plowman: Actividad en la cual varias personas cambian algo de valor, bien se trate de mercancías o servicios, para obtener una ganancia o utilidades mutuas.

Roland Caudé: Conjunto de actividades humanas colectivas, organizadas con el fin de producir bienes o rendir beneficios.

Arturo Elizondo López: es la conjunción de recursos materiales, financieros, humanos y tecnológicos que persiguiendo preponderantemente con sus actividades un lucro, cumple también con una función social (da satisfactores a la comunidad) y económica (crea fuentes de trabajo y genera utilidades), dentro del ámbito en que se desenvuelve.

Es importante hacer mención la definición de entidad que en el boletín A-2 se contempla, el cual lo define como:

"...Unidad identificable que realiza actividades económicas, constituida por combinaciones de recursos humanos, recursos naturales y capital, coordinados por una autoridad que toma decisiones encaminadas a la consecución de los fines para los que fue creada".

Concepto que al igual se considera en el principio de contabilidad conocido como: ENTIDAD, donde se enfatiza que la entidad tiene personalidad propia y diferente a la de sus socios.

Analizando, las definiciones anteriores podemos formar un concepto general de entidad de la siguiente manera:

Sistema compuesto por recursos materiales, financieros, tecnológicos y humanos, que a través de la administración del capital y el trabajo, se producen bienes y/o servicios tendientes a la satisfacción de las necesidades de una sociedad y/o a la obtención de utilidades monetarias.

1.2. Clasificación

Existen diversas clasificaciones de las empresas, las cuales van en función a:

- **La actividad que desarrollen:**

1. **INDUSTRIALES**- La actividad primordial de este tipo de empresas es la producción de bienes mediante la transformación y/o extracción de materias primas. Las industrias, a su vez, son susceptibles de clasificarse en :
2. **EXTRACTIVAS**: Cuando se dedican a la explotación de recursos naturales, ya sea renovables y no renovables entendiéndose por recursos naturales, todas las cosas de la naturaleza son indispensables para la subsistencia del hombre. Ejemplos de este tipo de empresa son las pesqueras, madereras, mineras y petroleras, etc.

3. **MANUFACTURERAS:** Son empresas que transforman las materias primas en productos terminados, y pueden ser de dos tipos:

Empresas que producen bienes de consumo final. Producen bienes que satisfacen directamente la necesidad del consumidor; estos pueden ser: duraderos o no duraderos, suntuarios o de primera necesidad. Verbigracia: productos alimenticios, prendas e vestir, aparatos y accesorios eléctricos.

Empresas que producen bienes de producción. Estas empresas satisfacen preferentemente la demanda de las industrias de bienes de consumo final. Algunos ejemplos de este tipo de industrias son las productoras de papel, maquinaria pesada, materiales de construcción, productos químicos, maquinaria ligera etcétera.

COMERCIALES.- Son intermediarias entre productor y consumidor, su función principal es la compra-venta de productos terminados y pueden clasificarse en:

a) **Mayoristas.-** cuando efectúan ventas en gran escala a otras empresas (minoristas) que a su vez distribuyen el producto al consumidor.

b) **Minoristas o detallistas.-** Las que venden el producto al menudeo o en pequeñas cantidades al consumidor.

a) **Comisionistas.-** Se dedican a vender mercancía que los productores les dan a consignación, percibiendo por esta función una ganancia o comisión.

SERVICIO.- Como su denominación lo indica, son aquellas que brindan un servicio a la comunidad y pueden o no, tener fines lucrativos y pueden clasificarse en:

A) Transporte

B) Turismo

C) Instituciones financieras

D) Servicios públicos

E) Servicios privados varios

Asesoría

Diversos servicios contables, jurídicos y administrativos

Promoción y ventas

Agencias de publicidad

F) Educación

G) Salubridad (hospitales)

H) Finanzas

- **Su régimen legal:**

1. Entidades Físicas: Son aquellas entidades representadas por una sola persona; por ejemplo: un profesional, un comerciante, un industrial, etc.
2. Entidades Morales: Son aquellas entidades representadas por un conjunto o grupo de personas físicas; por ejemplo: Sociedad Anónima, Sociedad Anónima de Capital Variable, Sociedad de Responsabilidad Limitada, Sociedad Cooperativa, Sociedad de Comandita Simple, Sociedad de Comandita por Acciones y Sociedad en Nombre Colectivo.

- **Su objetivo:**

1. Entidades Lucrativas: Son aquellas entidades que persiguen como objetivo primordial la obtención de utilidades; por ejemplo: un comerciante, un industrial, una sociedad mercantil.
2. Entidades No Lucrativas: Son aquellas entidades que persiguen un objetivo de carácter social, por ejemplo: una asociación cultural, una asociación deportiva, cooperativa, etc.

- **Su capital:**

1. Públicas.- En este tipo el capital pertenece al estado y generalmente, su finalidad es satisfacer las necesidades de carácter social
2. Privadas.- Lo son cuando el capital es propiedad de inversionistas privados y la finalidad es eminentemente lucrativa. A su vez, pueden ser nacionales

cuando los inversionistas son nacionales o nacionales extranjeros, y transnacionales cuando la mayoría de los inversionistas son extranjeros y las utilidades se enfocan en el país de origen.

Para efectos del boletín A-2, la entidad se clasifica en entidades con PERSONALIDAD JURÍDICA PROPIA y entidades que NO TIENEN PERSONALIDAD JURÍDICA PROPIA.

Entendiendo por entidades con personalidad jurídica propia, a la que es sujeto de derechos y obligaciones, de conformidad con los establecido en las leyes. Pudiendo ser entidades físicas o morales.

Por otro lado, las entidades que no cuentan con personalidad jurídica propia, son las que nos son sujetos directos de derechos y obligaciones, pudiendo ser las entidades consolidadas y el fideicomiso.

Ahora bien, en resumen podemos rescatar la clasificación sinóptica que maneja Elizondo López en su libro Información Financiera, el cual se plasma de la siguiente manera:

RÉGIMEN LEGAL	FÍSICAS		MORALES	
OBJETIVO	LUCRATIVAS	NO LUCRATIVAS	LUCRATIVAS	NO LUCRATIVAS
PATRIMONIO	PRIVADAS	PRIVADAS	*PUBLICAS *PRIVADAS *MIXTAS	*PUBLICAS *PRIVADAS *MIXTAS

Por último, es pertinente manejar en este apartado, la clasificación de las entidades de acuerdo al criterio de Nacional Financiera, la cual se evoca a lo siguiente

Estrato	Industria	Comercio	Servicios
Microempresa	1-30	1-5	1-20
Pequeña	31-100	6-20	21-50
Mediana	101-500	21-100	51-100
Grande	500 en adelante	100 en adelante	100 en adelante

A grosso modo el capítulo I, nos informamos de la gran variedad de clasificaciones que se cuentan en la actualidad, donde van desde empresas Comerciales de Servios, Lucrativa no lucrativas, públicas y privadas, etc. Ahora bien la importancia de la gran mayoría de las empresas en nuestro país tiene la principal finalidad de obtener ganancias, por lo tanto nuestra tendencia de país subdesarrollado aunado a ello contrapone el porcentaje alto de empresas con fines Lucrativos. Entonces, ¿en que estamos fallando como país?....

CAPITULO II

CONSIDERACIONES GENERALES DE CONTADURÍA Y CONTABILIDAD

2.1 CONCEPTOS GENERALES

Para poder comprender la importancia y necesidad de los Costos en las empresas de Servicios del sector transporte de pasaje de turismo, es necesario abordar de manera general la fuente que le da origen a tal herramienta, por lo cual el capítulo presente detallará aspectos importantes de la contaduría.

2.1.1 Denominación y Definición

Existen diversas denominaciones de la contaduría como tal, más sin embargo no se identifica la diferencia entre ellas, siendo solo la denominación de la profesión dicha de diversas maneras.

Citar, Contaduría Pública, Contaduría, Licenciatura en Contaduría, Contaduría Pública y Auditoría; Contabilidad.

Analicemos cada una de ellas:

Según Arturo Elizondo López, define a la Contaduría Pública: Denominación tradicional compuesta por dos vocablos: Contaduría: relativo a las cuentas, y Pública: que se ejerce a favor del público en general.

Contaduría: Elimina el término Público, sobrentendiendo que, como profesión liberal, se ejerce a favor de quien solicita el servicio..

Licenciatura en Contaduría: Reconoce su carácter profesional, para cuya obtención es menester alcanzar el grado académico universitario de licenciatura. Prescinde del término Pública, por la razón aducida en el párrafo precedente.

Contaduría Pública y Auditoría: Denominación redundante, por cuanto que la Contaduría Pública lleva implícita a la Auditoría; también es redundante llamar al profesional que la ejerce Contador Público Titulado, por cuanto que la expresión contador Público implica la tenencia de un título; de otra manera ninguna persona puede reputarse como tal.

Contabilidad: Confusión de una de las partes del todo con éste. La Contabilidad, junto con la Auditoría, constituyen las dos grandes ramas que conforman a la Contaduría.

A conclusión, en la actualidad la denominación aceptada en la profesión, es Licenciatura en Contaduría o bien una carrera técnica en Contaduría.

En cuanto a la definición de contaduría, se pueden adoptar los diferentes conceptos que a continuación se listan:

...Disciplina profesional de carácter científico que, fundamentada en una teoría específica y a través de un proceso, obtiene y comprueba información Financiera sobre transacciones celebradas por entidades económicas... (Elizondo, 1997,14)

* Profesión, que satisface las necesidades de información de los diversos usuarios o interesados en ella, mediante la elaboración y presentación de estados

financieros, mismos que son empleados por los directivos de las entidades para fundar y tomar decisiones“(ROMERO, 1997,529)

De modo que la contaduría, es una profesión de carácter científico que obtiene y formula la información financiera y estados financieros, a través de la Contabilidad financiera, administrativa, gerencial, etc., así como revisa y comprueba mediante la Auditoría.

Concepto que recalca, la importancia de la contabilidad y Auditoría, así como el carácter científico en la profesión que es aplicable este último cuando se adopta el método de ciencia, a través de la Teoría Contable y el Proceso Contable, más sin embargo esto no significa que la contaduría se considere una ciencia.

2.1.2 Objetivos

Según Elizondo la contaduría persigue dos objetivos primordiales:

- A) Obtener información financiera. (Contabilidad)
- B) Comprobar la confiabilidad de dicha información. (Auditoría)

“Obtenerla, para ofrecer elementos de juicio a la administración de las entidades, para decidir sobre las actividades futuras, a la vez que ejercer un control sobre sus recursos”.

“Comprobarla, para verificar que ha sido obtenida correctamente, de acuerdo con sus lineamientos teórico-prácticos”.

2.1.3 Necesidades que Satisface

Entendiendo que cualquier entidad, requiere administrar de manera más eficaz posible, todos sus recursos tanto materiales como humanos, lo cual requiere un control de la obtención y aplicación de sus recursos. Es decir, implica tener un control financiero adecuado.

Atendiendo a lo anterior, las entidades tendrán siempre la necesidad de conocer aspectos relativos a ellas, tales como: ¿Cuánto ingresa?, ¿Cuánto gastan?, ¿Cuánto tienen?, ¿Cuánto deben?, etc. Y como contestar a las preguntas anteriores, sino se cuenta con un sistema de control de la información financiera.

Luego entonces, la importancia de la Contaduría de satisfacer necesidades de información y control financiero, que en la actualidad es de aplicación universal para todas las entidades, independientemente del régimen político, social o económico en el que se desenvuelvan.

Sin embargo, la rama del conocimiento humano que satisface la necesidad de tener información y control financiero, según Elizondo es: La contabilidad, como una rama de la Contaduría.

2.1.4 Concepto de Contabilidad

Dentro de las diferentes concepciones de la Contabilidad, destacan las siguientes:

La emitida por la Comisión de Principios de Contabilidad del Instituto Mexicano de Contadores Públicos, en su boletín A-1, es:

"...técnica utilizada para producir información cuantitativa que sirva de base para tomar decisiones económicas a los usuarios de la misma, implica que la información y el proceso de cuantificación deben cumplir con una serie de requisitos para que satisfaga adecuadamente las necesidades que mantienen vigente su utilidad".

"...técnica que se utiliza para producir sistemática y estructuralmente información cuantitativa expresada en unidades monetarias, de las transacciones que realiza una entidad económica y de ciertos eventos económicos identificables que la afectan, con objeto de facilitar a los interesados la toma de decisiones en relación con dicha entidad económica"...(RAMÍREZ,1997,7-8)

"...técnica de captación, clasificación y registro de las operaciones de una entidad para producir información oportuna, relevante y veraz"...(MODERNO DICCIONARIO DE CONTABILIDAD,2004,66).

De acuerdo a las definiciones mencionadas, podemos concluir lo siguiente:

La contabilidad es una técnica con carácter científico, que tiene como objeto la obtención de información cuantitativa de todas las transacciones que se realizan en una entidad, para la elaboración de estados financieros que faciliten la toma de decisiones a los usuarios de la información.

2.1.5 Ramas de la Contabilidad

Como ya se mencionó, la contabilidad sirve a diversos usuarios, lo que permite denotar la siguiente división:

Según Javier Romero López y David Noel Ramírez Padilla, la contabilidad tiene principalmente tres ramas, que son:

La Contabilidad Financiera, que es el sistema de información orientado a proporcionar información a lectores externos, tales como: dueños, socios, inversionistas, instituciones de crédito, etc. Es decir dicha contabilidad, comprende la preparación y presentación de estados financieros para audiencias o usos externos.

Contabilidad Fiscal: sistema de información orientado a dar cumplimiento las obligaciones fiscales. Más sin embargo es importante mencionar, que por las diferencias entre las leyes fiscales y los principios contables, la contabilidad financiera en ocasiones difiere mucho de la contabilidad fiscal, pero esto no debe ser una barrera para llevar en la empresa un sistema interno de contabilidad financiera, y e igual forma un adecuado registro fiscal.

Contabilidad Administrativa: sistema de información orientado a las necesidades administrativas, su uso es estrictamente interno y los informes son utilizados por los administradores y propietarios de la entidad, con la finalidad de juzgar y evaluar el desarrollo de la entidad a la luz de las políticas, metas u objetivos preestablecidos por la gerencia o dirección de la empresa; tales informes permitirán comparar el pasado de la empresa (como era), con el presente (cómo es) y mediante la aplicación de herramientas o elementos de "control", prever y planear el futuro (cómo será) de la entidad.

2.1.6 Disposiciones Legales

Si bien es cierto que la contabilidad es una herramienta fundamental para la toma de decisiones de una empresa, así como para desarrollar eficazmente el proceso administrativo, siendo de la contabilidad una técnica de ayuda fundamental para toda empresa, existen también ordenamientos de carácter legal que hacen obligatoria su práctica.

Enseguida se mencionan las leyes de mayor importancia que exigen la observancia de la Contabilidad, hacemos referencia a los artículos que originan la obligatoriedad.

2.1.6.1 Código de Comercio

En el libro primero, título segundo de las obligaciones comunes a todos los que profesan el comercio. En el CAPITULO III DE LA CONTABILIDAD MERCANTIL, en su artículo 33 nos menciona:

[Artículo 33]

Artículo 33.- el comerciante esta obligado a llevar y mantener un sistema de contabilidad adecuado. Este sistema podrá llevarse mediante los instrumentos, recursos y sistemas de registro y procesamiento que mejor se acomoden a las características particulares del negocio, pero en todo caso deberá satisfacer los siguientes requisitos mínimos:

- a) permitirá identificar las operaciones individuales y sus características, así como conectar dichas operaciones individuales con los documentos comprobatorios originales de las mismas.
- b) Permitirá seguir la huella desde las operaciones individuales a las acumulaciones que den como resultado las cifras finales de las cuentas y viceversa;
- c) Permitirá la preparación de los estados que se incluyan en la información financiera del negocio;
- d) Permitirá conectar y seguir la huella entre las cifras de dichos estados, las acumulaciones de las cuentas y las operaciones individuales;
- e) Incluirá los sistemas de control y verificación internos necesarios para impedir la omisión del registro de operaciones, para asegurar la corrección del registro contable y para asegurar la corrección de las cifras resultantes.

Así mismo, el código de comercio además de enumerar o listar las características que debe contener la contabilidad, de igual forma enumera los requisitos de archivo, como se menciona en el Artículo 34, 35,36 y 38.

[Artículo 34]

Artículo 34.- Cualquiera que sea el sistema de registro que se emplee, se deberán llevar debidamente encuadernados, empastados y foliados el libro mayor y, en el caso de las personas morales, el libro o los libros de actas. La

encuadernación de estos libros podrá hacerse a posteriori, dentro de los tres meses siguientes al cierre del ejercicio; sin perjuicio de los requisitos especiales que establezcan las leyes y reglamentos fiscales para los registros y documentos que tengan relación con las obligaciones fiscales del comerciante.

[Artículo 35]

Artículo 35.- En el libro mayor se deberán anotar, como mínimo y por lo menos una vez al mes, los nombres o designaciones de las cuentas de la contabilidad, su saldo al final del periodo de registro inmediato anterior, el total de movimientos de cargo o crédito a cada cuenta en el periodo y su saldo final. Podrán llevarse mayores particulares por oficinas, segmentos de actividad o cualquier otra clasificación, pero en todos los casos deberá existir un mayor general en que se concentren todas las operaciones de la entidad.

[Artículo 36]

Artículo 36.- En el libro o los libros de actas se harán constar todos los acuerdos relativos a la marcha del negocio que tomen las asambleas o juntas de socios, y en su caso, los consejos de administración.

[Artículo 38]

Artículo 38.- El comerciante deberá conservar, debidamente archivados, los comprobantes originales de sus operaciones, de tal manera que puedan

relacionarse con dichas operaciones y con el registro que de ellas se haga, y deberá **conservarlos por un plazo mínimo de diez años.**

De igual forma el Código de Comercio, regula los requisitos de la información contable a los que se deben a catar las personas físicas o morales, en sus artículos:

[Artículo 37]

Artículo 37.- Todos los registros a que se refiere este capítulo deberán llevarse en castellano, aunque el comerciante sea extranjero. En caso de no cumplirse este requisito el comerciante incurrirá en una multa no menos de 25,000.00 pesos, que no excederá del cinco por ciento de su capital y las autoridades correspondientes podrán ordenar que se haga la traducción al castellano por medio de perito traductor debidamente reconocido, siendo por cuenta del comerciante todos los costos originados por dicha traducción.

2.1.6.2 Ley General de Sociedades Cooperativa

La ley General de Sociedades Cooperativas, en su título II capítulo I, de la constitución y registro señala lo siguiente:

Artículo 16.- las bases constitutivas de las sociedades cooperativas contendrán:

I.- Denominación y domicilio social;

II.- Objeto social, expresando concretamente cada una de las actividades a desarrollar;

III.- Los regímenes de responsabilidad limitada o suplementada de sus socios, debiendo expresar en su denominación el régimen adoptado;

IV.- Forma de constituir o incrementar el capital social, expresión del valor de los certificados de aportación, forma de pago y devolución de su valor, así como la valuación de los bienes y derechos en caso de que se aporten;

V.- Requisitos y procedimiento para la admisión, exclusión y separación voluntaria de los socios;

VI.- Forma de constituir los fondos sociales, su monto, su objeto y reglas para su aplicación;

VII.- Áreas de trabajo que vayan a crearse y reglas para su funcionamiento y en particular de la de educación cooperativa en los términos del artículo 47 de esta ley;

VIII.- Duración del ejercicio social que podrá coincidir con el año de calendario, así como el tipo de libros de actas y de contabilidad a llevarse;

Entre otros requisitos, que no abordamos más, por que el objeto de dicho capítulo, es enmarcar la obligatoriedad de la contabilidad, como lo hace este último punto de la Ley General de Sociedades Cooperativas.

2.1.6.3 Ley General de Sociedades Mercantiles

De igual manera, la Ley General de Sociedades Mercantiles, en su capítulo V, de la sociedad anónima Sección tercera de la Administración de la Sociedad, nos enmarca en su Artículo 158, lo siguiente:

Artículo 158.- Los administradores son solidariamente responsables para con la sociedad:

I.- De la realidad de las aportaciones hechas por los socios;

II.- Del cumplimiento de los requisitos legales y estatutarios establecidos con respecto a los dividendos que se paguen a los accionistas;

III.- De la existencia y mantenimiento de los sistemas de contabilidad, control, registro, archivo o información que previene la ley;

IV.- Del exacto cumplimiento de los acuerdos de las asambleas de accionistas.

2.1.6.4 Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito

Ley que obliga a la contabilidad en su Título I: de los títulos de Crédito, Capítulo V: de las obligaciones, en el Artículo 221, que textualmente dice:

Artículo 221.- Para concurrir a las asambleas, los obligacionistas deberán depositar sus títulos o certificados de depósito expedidos respecto a ellos por

una institución de crédito, en el lugar que se designe en la convocatoria de la asamblea, el día anterior, por lo menos, a la fecha en que esta deba celebrarse. Los obligacionistas podrán hacerse representar en la asamblea por apoderado acreditado con simple carta poder.

A las asambleas de obligacionistas podrán asistir los administradores debidamente acreditados, de la sociedad emisora.

En ningún caso podrán ser representadas en la asamblea, las obligaciones que no hayan sido puestas en circulación, de acuerdo con el artículo 215, ni las que la sociedad emisora haya adquirido.

De la asamblea se levantara acta suscrita por quienes hayan fungido en la sesión como presidente y secretario. Al acta se agregara la lista de asistencia, firmada por los concurrentes y por los escrutadores. Las actas, así como los ***títulos, libros de contabilidad y demás datos y documentos que se refieran a la emisión y a la actuación de las asambleas o del representante común, serán conservadas por este y podrán, en todo tiempo, ser consultadas por los obligacionistas, los cuales tendrán derecho a que, a sus expensas, el representante común les expida copias certificadas de los documentos dichos.***

Como se hace mención de libros de contabilidad, impera luego entonces la obligatoriedad de la contabilidad.

2.1.6.5 Ley del Impuesto Sobre la Renta

Para un mejor análisis, separaremos la obligatoriedad de la Contabilidad que remarca la Ley del Impuesto sobre la Renta, en dos partes: Obligatoriedad de la Contabilidad para Personas Físicas y Personas Morales.

De acuerdo a la obligatoriedad para las **Personas Físicas**, tenemos la mención de los siguientes artículos:

Del Capítulo II: De los ingresos por actividades empresariales y profesionales, Sección I, De las personas Físicas con Actividades empresariales y Profesionales, en Obligaciones de los Contribuyentes Personas Físicas de Esta Sección, el artículo 133-II en pie de letra dice:

Artículo 133-II. **Llevar contabilidad** de conformidad con el Código Fiscal de la Federación y su Reglamento; Tratándose de personas Físicas que únicamente presten servicios profesionales, llevar un solo libro de ingresos, egresos y de registro de inversiones y deducciones, en lugar de la contabilidad que se refiere el citado Código....

Del Capítulo II: De los ingresos por actividades empresariales y profesionales, Sección II: Del régimen Intermedio de las Personas Físicas con Actividades Empresariales, en el Artículo 134-I dice:

Artículo 134-I: **Llevarán un solo libro de ingresos, egresos y de registro de inversiones y deducciones**, en lugar de llevar la contabilidad a que se refiere la fracción II del artículo 133 de esta ley.

Del Capítulo II: De los ingresos por actividades empresariales y profesionales,
Sección III: Del Régimen de Pequeños Contribuyentes, artículo 139-II.

Artículo 139-II(párrafo IV): Los contribuyentes a que se refiere el párrafo anterior, continuarán **llevando la contabilidad de conformidad con el Código Fiscal de la Federación** y su Reglamento y el Reglamento de esta ley...

Del Capítulo III: De los ingresos por Arrendamiento y en General por otorgar el uso o goce temporal de bienes inmuebles, en cualquier otra forma, artículo 145-II.

Artículo 145-II: **Llevar, contabilidad de conformidad con el Código Fiscal de la Federación**, su Reglamento y el Reglamento de esta Ley...

Del Capítulo X: De los Requisitos de las Deducciones, artículo 172-V.

Artículo 172-V: Que estén debidamente **registradas en contabilidad**, tratándose de personas obligadas a llevarla.

En cuanto a la obligatoriedad de llevar contabilidad para **Personas Morales**, la Ley del Impuesto de la Renta, cita ciertos artículos tales como:

En el Título II: De las Personas Morales, en el Capítulo II: De las Deducciones, en la Sección I, de las Deducciones en General, Artículo 31-IV.

Artículo 31-IV: Estar debidamente **registradas en contabilidad** y que sean restadas una sola vez.

Del Capítulo VIII: De las Obligaciones de las Personas Morales, Artículo 86-I.

Artículo 86-I: Llevar la contabilidad de conformidad con el Código Fiscal de la Federación, su Reglamento y el Reglamento de esta Ley, y efectuar los registros en la misma. Cuando se realicen operaciones en moneda extranjera, éstas deberán registrarse al tipo de cambio aplicable en la fecha en que se concierten.

Del Capítulo VIII: De las Obligaciones de las Personas Morales, Artículo 87-I.

Artículo 87-I: **Los libros de contabilidad y los registros**, que correspondan al establecimiento en el extranjero, deberán llevarse en los términos que señale esta Ley y su Reglamento...

Del título III: Del régimen de las Personas Morales con Fines No Lucrativos.

Artículo 101-I: Llevar los sistemas contables de conformidad con el Código Fiscal de la Federación, su Reglamento y el Reglamento de esta Ley y efectuar registros en los mismos respecto de sus operaciones.

2.1.6.6 Reglamento del Impuesto Sobre la Renta

Al igual que la Ley del Impuesto sobre la Renta, para u análisis de obligatoriedad de la contabilidad, separaremos en Personas Físicas y Morales, resultado lo siguiente:

Para **Personas Físicas** aplican los artículos:

Artículo 167: Para efectos del artículo 133, fracción II de la Ley, los contribuyentes personas físicas que perciban ingresos provenientes de la prestación de servicios profesionales, que además obtengan ingresos provenientes de otras actividades gravadas en los términos del Título IV del la citada Ley, podrán llevar un solo libro de ingresos, egresos y de registro de inversiones y deducciones, en lugar de la contabilidad a que se refiere el Código Fiscal de la Federación.

Artículo 182: Para los efectos del artículo 134, tercer párrafo de la Ley, los fabricantes, importadores o empresas desarrolladoras de sistemas, de máquinas registradoras de comprobación fiscal, equipos o sistemas electrónicos de registro fiscal, según se trate, ***deberán conservar como parte de su contabilidad***, por lo menos, la siguiente información...

Artículo 188: Los Contribuyentes que perciban ingresos por otorgar el uso o goce temporal de bienes inmuebles superiores a la cantidad señalada en la fracción II del artículo 145 de la Ley, podrán cumplir con la obligación a que se refiere dicha

fracción ***llevando la contabilidad simplificada*** conforme se establece en el Código Fiscal de la Federación y su Reglamento...

Artículo 232: Para efectos de la fracción V del artículo 172 de la Ley, se entenderá que se cumple con el requisito de que las deducciones estén debidamente registradas en contabilidad inclusive cuando se lleven en cuentas de orden.

Para **Personas Morales**, se aplican los siguientes artículos:

Artículo 36: Para efectos de la Fracción Iv del Artículo 31 de la Ley, se entenderá que se cumple con el requisito de que las deducciones estén debidamente registradas en contabilidad inclusive cuando se lleven en cuentas de orden.

Artículo 94: Para los efectos del artículo 87 de la Ley, los contribuyentes residentes en el país que tengan establecimientos en el extranjero, deberán llevar en dichos establecimientos cuando menos los libros de contabilidad y registros a que estén obligados los contribuyentes de conformidad con el Código Fiscal de la Federación y su Reglamento.

Entre otros requisitos de registro contable, que establecen los artículos 58, 84, 87,108 y 274 del Reglamento de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, sobre aplicaciones a personas Morales.

2.1.6.7 Ley del Impuesto al Valor Agregado

La ley del IVA, en el Capítulo VII: De las obligaciones de los Contribuyentes, introduce su obligatoriedad para llevar contabilidad, específicamente en su artículo 32-I-II.

Artículo 32-I: ***Llevar contabilidad, de conformidad con el Código Fiscal*** de la Federación, su Reglamento y el Reglamento de esta Ley, y efectuar conforme a este último la separación de los actos o actividades de las operaciones por las que deba pagarse el impuesto por las distintas tasas, de aquéllos por los cuales esta Ley libera del pago.

Artículo 32-II: Realizar, tratándose de comisionistas, la ***separación en su contabilidad y registros de las operaciones*** que lleven a cabo por cuenta propia de las que efectúen por cuenta del comitente.

2.1.6.8 Reglamento de la Ley del Impuesto al Valor Agregado

Es materia del Reglamento de la Ley del IVA, también marcar ciertas reglas en materia de contabilidad, como las que marca en el Capítulo VII: De las Obligaciones de los Contribuyentes.

En donde en el Artículo 46 expresa: Para los efectos del artículo 32, fracción I de la Ley, los contribuyentes del impuesto al valor agregado ***llevarán su***

contabilidad en los términos del Código Fiscal de la Federación y su Reglamento...

2.1.6.9 Ley del Impuesto Especial Sobre Producción y Servicios

En materia de la Ley del IESPS, al igual forma que las mencionadas leyes, establece la obligatoriedad de la contabilidad en su Capítulo V: De las Obligaciones de los Contribuyentes, en el artículo 19-I y VII.

Artículo 19-I: Llevar contabilidad de conformidad con el Código Fiscal de la Federación, su reglamento y el reglamento de esta Ley, y efectuar conforme a este último la separación de las operaciones, desglosadas por tasas.

Artículo 19-VII: Realizar, tratándose de los contribuyentes que presten los servicios a que se refiere el inciso A) de la fracción II del artículo 2 de esta Ley, la separación en su contabilidad y registros, de las operaciones que lleven a cabo por cuenta propia de las que efectúen por cuenta ajena.

2.1.6.10 Reglamento de la Ley del Impuesto Especial Sobre Producción y Servicios

En materia reglamentaria, el Artículo 13 en su Capítulo V: de las Obligaciones de los Contribuyentes, enmarca las obligaciones en materia de contabilidad para efectos del IESPS.

Artículo 13: Para efectos de la fracción I del Artículo 19 de la Ley, los contribuyentes además de llevar la contabilidad de conformidad con el Código Fiscal de la Federación y su Reglamento, registrarán:

- I. El valor de los actos o actividades por los que deban pagar el impuesto, conforme a las tasas que les correspondan.
- II. El importe de las devoluciones, descuentos o bonificaciones, conforme a las tasas que les correspondan.

Los contribuyentes de este impuesto que sean productores registrarán en su contabilidad especificando, en su caso, el volumen y el valor de materias primas adquiridas, los volúmenes producidos y las mermas. Cuando la materia prima tenga graduación alcohólica se deberá registrar indicando los grados de Gay Lussac a la temperatura de 15° C, que corresponda.

2.1.6.11 Código Fiscal de la Federación

Se ha manejado en las leyes antes abordadas, varias veces la mención de : Como lo disponga el Código Fiscal de la Federación y su reglamento, de tal forma que expresaremos a continuación la obligatoriedad en materia contable, que aplica a las diferentes leyes, en función del Código.

De acuerdo al Título II: de los Derechos y Obligaciones de los Contribuyentes, en su artículo 28, se estipula específicamente las obligaciones en materia contable.

Artículo 28: Las personas que de acuerdo con las disposiciones fiscales estén obligadas a llevar contabilidad, deberán observar las siguientes reglas:

- I. Llevarán los sistemas y registros contables que señale el Reglamento de este Código, los que deberán reunir los requisitos que establezca dicho Reglamento.
- II. Los asientos en la contabilidad serán analíticos y deberán efectuarse dentro de los de los dos meses siguientes a la fecha en que se realicen las actividades respectivas.
- III. Llevarán la contabilidad en su domicilio. Dicha contabilidad podrá llevarse en un lugar distinto cuando se cumplan los requisitos que señale el Reglamento de este Código.
- IV. Llevarán un control de sus inventarios de mercancías, materias primas, productos en proceso y productos terminados, según se trate, el cual consistirá en un registro que permita identificar por unidades, por productos, por concepto y pro fecha, los aumentos y disminuciones en dichos inventarios, así como las existencias al inicio y al final de cada ejercicio, de tales inventarios. Dentro del concepto se deberá indicar si se trata de devoluciones, enajenaciones, donaciones, destrucciones, entre otros.
- V. Tratándose de personas que enajenen gasolina, diesel, gas natural para combustión automotriz o gas licuado de petróleo para combustión automotriz, en establecimientos abiertos al público en general, deberán

contar con controles volumétricos y mantenerlos en todo momento en operación. Dichos controles formarán parte de la contabilidad del contribuyente. Para tales efectos, el control volumétrico deberá llevarse con los equipos que al efecto autorice el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas de carácter general.

Cuando las autoridades fiscales en ejercicio de sus facultades de comprobación mantengan en su poder la contabilidad de la persona por un plazo mayor de un mes, ésta deberá continuar llevando su contabilidad cumpliendo con los requisitos que establezca el reglamento de este código...(Ver artículo 26-35 del RCFF aplicable en el 2004).

2.2 TEORÍA CONTABLE

Para entender más aun el desarrollo y carácter científico de la contabilidad, es necesario abordar los preceptos o bases de dicha rama que en la actualidad son aplicables, mejor conocidos como teoría contable.

En este apartado se abordará la teoría contable, para en el siguiente abordar el segundo carácter científico aplicable a la contaduría, como el proceso contable.

Ahora bien, debemos entender por teoría según Arturo Elizondo López, al "conjunto de principios, reglas, criterios, postulados, normas y técnicas que rigen el conocimiento y aplicación de cualquier rama del saber humano".

2.2.1 Bases de la Teoría Contable

Las bases o elementos de la Teoría Contable aplicables a la contabilidad, según Arturo Elizondo López son:

- Principios de Contabilidad
- Reglas Particulares
- Criterio Prudencial
- Postulados de Ética Profesional
- Normas de Actuación profesional
- Técnicas de Contabilidad
- Terminología específica

2.2.1.1 Principios de Contabilidad

Según el propio Instituto Mexicano de Contadores Públicos en su Boletín A-1, definen a los principios de contabilidad como:

“...Conceptos básicos, que establece, la delimitación e identificación del ente económico, las bases de cuantificación de las operaciones y la presentación de la información financiera cuantitativa por medio de los estados financieros...”

De igual forma, el mismo boletín A-1, clasifica los principios de la siguiente forma:

“Los principios de contabilidad que identifican y delimitan al ente económico y a sus aspectos financieros, son: **la entidad, la realización y el periodo contable.**”

Los principios de contabilidad que establecen la base para cuantificar las operaciones del ente económico y su presentación, son: **valor histórico original, el negocio en marcha y la dualidad económica.**

El principio que se refiere a la información es el de: **revelación suficiente.**

Los principios que abarcan las clasificaciones anteriores como requisitos generales del sistema son: **importancia relativa y consistencia...**"

Para efectos de comprender mejor los principios de contabilidad, y para entender la aplicación de los mismos en el caso práctico, nos permitimos hacer un resumen de los principios que el boletín A-1 del IMCP presenta.

Entendiendo por Entidad: la personalidad independiente de un negocio, con la de sus accionistas o propietarios y en sus estados financieros sólo deben incluirse los bienes, valores, derechos y obligaciones de este ente económico independiente.

Realización: Las operaciones deben ser registradas, cuando : a) se consideren plenamente realizadas; b) cuando se tenga transformaciones internas que modifiquen la estructura de sus recursos o sus fuentes, y c) cuando hayan ocurrido eventos económicos externos a la entidad o derivado de sus operaciones y sus eventos puedan ser cuantificados razonablemente.

Período Contable: Necesidad de elaborar información financiera en periodos regulares y convencionales (mensuales, anuales), con la finalidad de poder conocer la situación financiera y los resultados de operación de las entidades.

Lo anterior obliga a registrar las operaciones en el periodo que ocurren.

Valor Histórico Original: Indica que las operaciones económicas que la Contabilidad valúa se registrarán de acuerdo al precio pactado de la operación, o su equivalente, o la estimación razonable que se haga de ellos al momento de su realización contable. Las cifras anteriores pueden ser modificadas si ocurren situaciones posteriores que les hagan perder su significado, siempre y cuando se apliquen métodos de ajuste. (Si se ajusta por el método por cambio en el nivel general de precios, no se viola este principio).

Negocio en Marcha: La entidad se presume en existencia permanente, salvo especificación en contrario. Cuando las cifras representen valores estimados de liquidación, esto deberá especificarse claramente y solamente serán aceptables para información general cuando la entidad esté en liquidación.

Dualidad económica: Indica que toda operación practicada produce a la entidad que la realizó, una acción y una reacción en la misma intensidad pero en sentido inverso. Este principio fue conocido antiguamente con el nombre de "Teoría de la Partida Doble".

Revelación Suficiente: La información contable presentada en los estados financieros debe contener en forma clara y comprensible todo lo necesario para juzgar los resultados de operación y la situación financiera de la entidad.

Importancia Relativa: La información de los estados financieros debe mostrar los aspectos importantes de la entidad susceptibles de cuantificarse en dinero. Las operaciones de importancia menor, en cuanto a su monto no deben ser tratados rigurosamente a los señalamientos de los principios de contabilidad.

Comparabilidad: Los usos de la información contable requieren que se sigan procedimientos de cuantificación que permanezcan en el tiempo. Para mediante la comparación de los estados financieros de la entidad, conocer su evolución y, mediante la comparación con estados de otras entidades económicas, conocer su posición relativa.

2.2.1.2 Reglas Particulares

Según las define el mismo IMCP, en su boletín A-1, las describe de la siguiente manera:

“Son la especificación individual y concreta de los conceptos que integran los estados financieros. Se dividen en: reglas de valuación y reglas de presentación”

Entendiendo por reglas de valuación a la aplicación de los principios y a la cuantificación de los conceptos específicos de los estados financieros. Y por reglas de presentación, al modo particular de incluir adecuadamente cada concepto en los estados financieros.

Cabe señalar, que las reglas de presentación y valuación tienen una serie en el boletín “C”, del IMCP.

2.2.1.3 Criterio Prudencial

El criterio prudencial lo podemos entender por el juicio, que puede ejercer en este caso el Contador, para elegir entre dos o más alternativas la mejor opción, tomando en consideración los elementos de juicio disponibles.

La posibilidad de que existan dos o más alternativas al aplicar los principios o reglas particulares, para el IMCP en su boletín A-1 es considerado como el Criterio Prudencial. Lo que quiere decir, que la aplicación de dichos preceptos no obedece a un modelo rígido de medición o cuantificación contable.

2.2.1.4 Postulados de Ética Profesional

Con objeto de establecer mayor solvencia moral a la Contaduría, la profesión y el IMCP, expidieron un Código de Ética Profesional, integrado por postulados y normas de actuación profesional. En donde dichos postulados, que representan principios de ética aplicables se enumeraran solamente sin entrar a detalle, incitando al lector a su revisión en el mismo código de ética, por lo cual los postulados mencionados son:

1. Aplicación universal del Código.
2. Independencia de criterio.
3. Calidad profesional.
4. Preparación y capacidad del profesional.
5. Responsabilidad personal.
6. Secreto profesional.
7. Rechazar servicios que no cumplan con la moral.
8. Lealtad hacia el patrocinador de los servicios.
9. Retribución Económica.
10. Respeto entre los colegas y a la profesión.

11. Dignificación de la imagen profesional.

12. Difusión y enseñanza de conocimientos técnicos.

La relación de los postulados, enfatizan la responsabilidad que tiene el contador tanto con: la sociedad, profesión y con su trabajo.

2.2.1.5 Normas de Actuación Profesional

Como señalamos anteriormente, el Código de Ética está regido mediante postulados y estos mediante normas generales de actuación profesional, las cuales se estudian dentro de cinco apartados del Código de Ética.

Dichos apartados, tiene mención de la siguiente forma:

1. Normas generales
2. Del Contador Público como profesional independiente.
3. Del Contador Público en los sectores público y privado.
4. Del Contador Público en la Docencia.
5. Sanciones.

2.2.1.6 Terminología Específica

Según Arturo Elizondo López, al igual que todas las disciplinas cuentan con su lenguaje propio, la misma Contaduría cuenta con su terminología específica que conforma la Teoría Contable.

Nos permitimos, resaltar algunos ejemplos de terminología propia de la Contaduría, tales como:

ACTIVO, PASIVO, CAPITAL, PARTIDA DOBLE, CARGO, ABONO, DEPRECIACIÓN, AMORTIZACIÓN, EGRESOS, INGRESOS, BALANCE, ESTADO, ETC.

2.3 Proceso Contable y sus Fases

2.3.1 Concepto General

Entendiendo por Proceso, a todas las fases de un fenómeno, o mejor dicho a la secuencia de operaciones que se realizan para obtener un fin determinado.

En donde un proceso contable, se conceptuaría, como una serie de funciones o actividades eslabonadas entre sí con una secuencia lógica, que desemboca en el objetivo propio de la contabilidad, esto es, la obtención de información financiera. En donde por ende, se tendrá que obtener mediante el proceso contable, la obtención de información hasta su presentación en términos de información terminada, o valga la redundancia procesada para análisis.

2.3.2 Fases del Proceso Contable

Las etapas que son parte del Proceso Contable son: Sistematización, Valuación, Procesamiento, Evaluación e Información, dichas interconectadas entre sí para alcanzar cumplir el objetivo de toda Contabilidad, "OBTENCIÓN DE INFORMACIÓN FINANCIERA".

2.3.2.1 Sistematización

Etapa inicial del Proceso Contable, en la que se establece el sistema de información financiera en una entidad económica. Entendiendo por sistema contable, al conjunto de pasos que se establecen para captar información sobre las operaciones generales de una empresa, registrarlas y producir la información respectiva.

Los sistemas contables además de procedimientos, contemplan reglas, principios, cuentas, libros, papelería contable, etc., que debidamente eslabonados y relacionados entre sí, hacen posible el análisis, comprobación, registro y resumen de las operaciones realizadas, con el máximo de eficiencia y el mínimo de recursos empleados en tal fin.

Cada sistema contable ofrece ventajas y desventajas, por lo que seleccionar el más adecuado, o el que mejor se adapte a las particularidades de las entidades, requiere de un estudio profesional practicado por el Licenciado en Contaduría.

Es importante distinguir las etapas en las que se divide la fase de sistematización del proceso contable, en donde nos encontraremos principalmente con:

Selección, diseño e instalación.

En donde la selección del sistema de información financiera consiste en elegir los procedimientos y métodos que de acuerdo con las circunstancias, resulten más adecuados para la entidad correspondiente. Para seleccionar con acierto el Sistema de información financiera, es necesario conocer la naturaleza y características de la

entidad económica y elegir el procedimiento de procesamiento de datos que se adecue a dichas características.

En cuanto al diseño, del sistema de información financiera incluye el catálogo de cuentas, los documentos fuentes, los diagramas de flujo, la guía de procesamiento y los informes.

La instalación como última etapa de la fase de sistematización se efectúa una vez aprobado, adquiriendo los recursos para su aplicación. La instalación mencionada, implica observancia de los procedimientos y métodos establecidos, mismos que deben concentrarse en un manual sobre sistematización contable.

2.3.2.2 Valuación

Segunda Fase del Proceso Contable, en donde se cuantifica en unidades monetarias los recursos y obligaciones que adquiere una empresa, cuando realiza sus transacciones económicas.

Dentro de los recursos, los sistemas de valuación de las mercancías destaca la siguiente reflexión:

Valuación de la compra, las mercancías se valúan al costo de adquisición o valor histórico, el cual esta representado por la suma de las erogaciones que fue necesario desembolsar para comprar una mercancía.

Valuación de Costo de Venta, habiendo establecido las bases para valorar la compra de mercancías, debe ahora abordarse la valuación del costo de venta, es

decir, el valor que debe asignarse a las mercancías a precio de costo, cuando salen para su venta.

Por ello, existen tres métodos fundamentales de Valuación de Mercancías:

Costo Promedio: Este método establece como costo vigente, aquel que resulta de dividir el valor acumulado de las mercancías compradas (inventario) entre el número de unidades existentes.

Primeras Entradas-Primeras Salidas. Este método conocido en forma breve como PEPS en función a sus siglas, considera a las mercancías que ingresan primeramente al almacén como las primeras que salen de él.

En tal virtud, dicho método establece que las mercancías que salgan para la venta, se valúen al costo más antiguo, hasta una vez agotados los artículos comprados a dicho costo. Las mercancías que le sigan, se valuarán al nuevo costo hasta acabarlas y así sucesivamente.

Últimas Entradas- Primeras Salidas. Conocido como UEPS también en función a sus siglas, este método considera que las últimas mercancías de un artículo dado que ingresan en el almacén son las primeras que salen de él. Por tal razón, dicho método establece que las mercancías que salgan para la venta, deben valuarse al costo más reciente, hasta una vez agotados los artículos comprados a dicho costo y mientras no se adquieran a un precio diferente.

Las mercancías que le sigan se valuarán a los costos más recientes en orden decreciente y así sucesivamente.

Valuación de la baja de valor. Al finalizar un Ejercicio Contable, el estado de situación financiera debe mostrar el valor de las mercancías en los términos expuestos en los aparatos anteriores sin embargo, suele ocurrir que de acuerdo con la naturaleza del inventario, algunos artículos han disminuido o nulificado su valor por diferentes causas, por tal motivo y para considerar anualmente una baja sobre el valor del Inventario, se determina una cantidad anual en forma estimativa, la cual recibe el nombre de estimación de Baja de Valor de Mercancías.

Ahora bien, cabe hacer mención dentro de este apartado, que existen tres métodos principales de registro y control de operaciones con mercancías, y que son:

Método de inventarios perpetuos o inventarios constantes.- Es aquel que por virtud del cual, las mercancías se registran de tal manera que es posible conocer el valor de su existencia en cualquier momento, así como el costo de las ventas.

Cuentas que se emplean en el procedimiento de inventarios perpetuos:

Almacén: cuenta de activo circulante, se maneja a precio de costo, saldo deudor, y expresa la existencia de mercancías, esto es el inventario final.

Costo de ventas: cuenta de mercancías, se maneja a precio de costo, saldo deudor, y expresa el costo de lo vendido.

Ventas: cuenta de mercancías, se maneja a precio de venta, saldo acreedor, expresa las ventas netas.

Método Analítico o Pormenorizado: Es aquél por virtud del cual es posible conocer en detalle el valor de los elementos que participan en las transacciones de mercancías,

con excepción del valor de las propias mercancías en existencia y del costo de las ventas, los cuales se determinan mediante la práctica de un inventario físico.

En este procedimiento se establecen las siguientes cuentas:

Inventarios

Compras

Gastos de compra

Devoluciones sobre compras

Rebajas sobre compras

Ventas

Devoluciones sobre ventas

Rebajas sobre ventas

Procedimiento global o de mercancías generales: Consisten en registrar las diferentes operaciones de mercancías en una sola cuenta, la cual se abre con el nombre de mercancías generales.

Se carga: DEBE Se abona: HABER

Al principio del ejercicio Durante el ejercicio

2.3.2.3 Procesamiento

Tercera etapa del Proceso Contable, en donde una vez valuados los datos financieros, se captan, clasifican, registran, calculan y sintetizan con el objeto de elaborar los estados financieros resultantes de las transacciones celebradas por la entidad.

En la etapa de procesamiento del Proceso Contable, existen procedimientos de procesamiento de datos tales como:

Procedimiento manual: El procesamiento de las transacciones se efectúa manualmente en libros de contabilidad.

La captación de los datos que dan origen a la información financiera se realiza mediante la escritura sobre documentos, utilizando lápiz o pluma.

El almacenamiento de los datos se efectúa sobre registros especiales, los cuales también se preparan de forma manual.

Los cálculos se efectúan por medio de la mente, pero también es válido usar aparatos mecánicos y electrónicos como la calculadora. Si bien el procedimiento Manual ofrece flexibilidad en cuanto a su operación y una fácil adaptación a los cambios, tiene la desventaja de ser rutinario y lento. Además, la posibilidad de cometer errores es muy elevada.

*** Métodos del Procedimiento Manual**

El procedimiento manual contempla diversos métodos para procesar las transacciones financieras de las entidades.

Dichos métodos son: Diario Continental, Diario Tabular, Centralizador y Pólizas. Diario Continental. El método manual de procesamiento más antiguo que se conoce es, el llamado Diario Continental. Consiste en registrar las operaciones que celebra una entidad económica en forma cronológica en, un libro denominado Diario General, es decir, se anotan las transacciones conforme se van celebrando. Enseguida y también diariamente, debe efectuarse un pase del Libro Diario General a otro libro

denominado Mayor General y en el cual se clasifican las operaciones. Tal clasificación, una vez procesada, da origen a los estados financieros.

Finalmente, al término de cada Ejercicio Contable, se transcriben los estados financieros debidamente analizados a un tercer libro que recibe el nombre de Inventarios y Balances.

El método de Diario Continental suele ser adoptado por aquellas entidades en las que el volumen de operaciones que efectúan no es muy amplio o bien, en aquellas otras en las que, por razones pecuniarias, les es imposible establecer uno más costoso.

Diario Tabular. El Diario Tabular o Columna, constituye una evolución del Diario Continental, en virtud de la cual se adiciona una serie de columnas a este último, clasificando en cada una de estas columnas los diferentes conceptos que conforman la actividad operacional de la entidad económica. De hecho, el Diario Tabular permite efectuar a un sólo tiempo, tanto el registro como la clasificación de las operaciones, lo cual produce un valioso ahorro de tiempo.

Lo anterior, empero, no elimina la existencia de un Libro Mayor General, al cual se pasan las operaciones registradas en el Libro Tabular; si bien, el pase señalado, no se efectúa diariamente a base de operaciones individuales, sino mensualmente por medio de concentraciones.

Método Centralizador. El Método Centralizador consiste en dividir el Diario Continental en tantos diarios como conceptos específicos se presenten respecto a las operaciones de la entidad económica.

Método de Pólizas. El Método de Pólizas se fundamenta en el uso de hojas sueltas denominadas pólizas y en las cuales se consignan las operaciones celebradas por una entidad económica.

Las transacciones así registradas, se concentran usualmente en el Libro Diario, del cual pasan al Mayor, el que a su vez da origen a los Estados Financieros, mismos que se detallan en el Libro de Inventarios y Balances.

Procedimiento Mecánico. El Procesamiento de las operaciones se efectúa por medio de Máquinas de Contabilidad, incluyendo el uso de máquinas auxiliares como sumadoras, calculadoras, de escribir, etc.

Aunque es posible que la captación de datos se efectúe en algunos casos siguiendo el procedimiento manual, muchos de los datos se captan también mediante máquinas específicas, como es el caso de las facturadoras que formulan la factura o comprobante de venta.

Procedimiento Electrónico. El procesamiento de las operaciones se lleva a cabo por medio de Máquinas Electrónicas o Computadoras.

Existen computadoras más pequeñas llamadas mini computadoras y Microcomputadoras. Esta última es denominada también computadora personal.

Para una elección adecuada, deben de ponderarse los siguientes factores:

Magnitud de la entidad económica

Volumen de las operaciones

Necesidades e información

Costo de las máquinas

Posibilidades de capacitar y sostener personal idóneo.

2.3.2.4 Evaluación

Cuarta Fase del Proceso Contable, que consiste en calificar el efecto de las transacciones celebradas en la entidad económica durante un lapso de tiempo. Es decir, una vez elaborados los estados financieros es necesario analizar e interpretar la información para determinar o calificar una opinión que permita a los funcionarios tomar las decisiones pertinentes.

Dentro de los métodos de análisis, nos encontramos por mencionar algunos, al de porcentos integrales y razones financieras, entre otros que destacan en la actualidad.

2.3.2.5 Información

Quinta y última etapa del proceso Contable, que tiene la finalidad de comunicar a los interesados de la marcha de la entidad económica, de la información financiera obtenida como consecuencia de las operaciones celebradas.

En dicha etapa, se plasman los resultados en documentos que se distribuyen entre los interesados de la información, permitiendo informar o comunicar a estos, con la finalidad de corroborar las transacciones y el curso de acción de la empresa.

Dentro de los documentos impresos que se comunican a la dirección y responsables de la información, son estados financieros, balance de cuentas analíticas, relaciones patrimoniales, etc.

Estados financieros tales como:

- **ESTADO DE RESULTADOS:** Estado que muestra los ingresos, egresos y utilidades realizadas en un periodo determinado.
- **ESTADO DE CAMBIOS EN LA SITUACIÓN FINANCIERA:** Es el que muestra los derechos y obligaciones contraídos por la empresa en un momento determinado.
- **ESTADO DE CAMBIOS EN EL CAPITAL:** Estado que muestra los movimiento que sufridos del capital de una empresa a un tiempo determinado.
- **ESTADO DE ORIGEN Y APLICACIÓN DE RECURSOS:** Informe sobre el origen y monto de los recursos financieros que se manejaron durante un periodo y sobre el uso o aplicación que se les dio, mediante un balance comparativo y utilizando el análisis de diferencias como herramienta básica.
- **ESTADO DE COSTO DE PRODUCCIÓN:** Es el que muestra el consumo y costo de materia prima, mano de obra y gastos indirectos de fabricación. Para determinar el costo de producción, debe agregarse el inventario inicial de producción en proceso y restarse el inventario final del mismo concepto.

Una vez analizada la Teoría Contable, el Proceso Contable y las bases legales de las diferentes leyes que dan origen a la Contaduría, podemos concluir que la contaduría aunque para muchos autores no es una ciencia, a mi parecer la debiéramos considerar como tal, puesto que todos los conocimientos que ya están establecidos por conocedores del tema, han puesto la función científica. De tal manera que la Contaduría abarca el área de técnica, ciencia y arte para la gran mayoría de quien la desarrolla como tal.

CAPITULO III: ASPECTOS GENERALES DE LOS COSTOS

La importancia que radica es las erogaciones que todas las empresas realizan en función de ejercer su trabajo se reviste en un buen control de costos que cada una de ellas aplique.-De tal manera que el presente capítulo se abordaran temas concretos y básicos de los costos a fin de entender el proceder de éstos, para la aplicación del caso práctico. Englobaremos temas como los diferentes sistemas de costos que en la actualidad se utilizan para el control de los gastos y costos tanto directos como indirectos de las entidades, donde estos últimos siempre han sido el problema medular para las empresas, puesto que el prorrateo resulta muy complicado.

3.1 Historia de los Costos

El hombre en la antigüedad utilizaba como herramienta sus dedos para contar y se apoyaba en su memoria.

Posteriormente se implantaron sistemas que auxiliaban al hombre para resolver los problemas que a él se le planteaban, se desarrollaron sistemas abstractos como: las tablas de sumar, y sistemas numéricos elementales con lo que ya se podían resolver problemas matemáticos de relativa sencillez.

A medida que fueron más complejos estos problemas hubo la necesidad de crear mejores sistemas de cálculo y otros medios de proceso que le permitieron resolverlos.

Los primeros métodos que existieron fueron:

- Método chino llamado Suan - Pang
- Método ruso llamado Stochis
- Método griego llamado Abalorio

Estos tres métodos fueron el antecedente del ábaco, las operaciones ejecutadas en este instrumento eran efectuadas manualmente, y cuando se realizaban con destreza, se lograba gran rapidez en los cálculos.

Paso mucho tiempo para que se efectuaran cambios o modificaciones en los mecanismos de conteo.

Sin embargo la primera innovación fue la realizada por:

John Napier (1550 - 1617), quien inventó los huesos o rodillos Napier, con este mecanismo se podía multiplicar y dividir, pero se tenía que hacer en forma parcial.

Otro importante precursor fue: Pascal, quien inventó una máquina de sumar, la cual consistía en ruedas dentadas que iban avanzando según la unidades introducidas, esta sumadora es considerada como la primera máquina de calcular construida por el hombre.

Posteriormente el inglés: Samuel Morland, inventó el aritmómetro, aparato con ocho ruedas que giran sobre un mismo eje, su limitación fue la calidad de los engranes de la época.

Wilhelm Von Liebnitz, tomo la idea de Pascal y construyó una maquina que llevaba las sumas.

Desde el siglo XIX hasta el XX se efectuaron los siguientes descubrimientos:

Joseph Marie Jacquard: Construyó una máquina de tejer, que usaba tarjetas perforadas.

Herman Hollerith: Elaboró también una máquina pero con un enfoque estadístico, llevó a cabo el censo de su país (EUA) en 1890.

Charles Babbage: Construyó una máquina que realiza operaciones en forma matemática y lógica.

Bourroghs: En 1884, se inventa su máquina sumadora e impresora diseñada para realizar trabajos de contabilidad.

Jay Monroe y Stephen Baldwin: Fabricaron una máquina que superó a las anteriores en cuanto a precisión y calidad.

Turing: Utilizó las ideas de Babbage y construyó una sumadora que aceptara un programa, dando los primeros pasos para la invención de la computadora.

Bull: Inventó diversos dispositivos electromecánicos y fundó su propia compañía.

Aiken: Construyó el Primer calculador automatizado, patrocinado por la IBM, proyecto que posteriormente fue explotado.

Con el tiempo se construyeron las grandes computadoras las cuales utilizaron bulbos y relevadores electromagnéticos, computadoras de gran tamaño y pertenecen a la primera generación.

El costo en sus orígenes suscito confusión ya que fue estudiado desde diversos puntos de vista; pero en los últimos años se ha tratado de coordinar estas diferencias en relación a este tema.



Joseph Marie Jacquard: Construyó una máquina de tejer, que usaba tarjetas perforadas.

Herman Hollerith: Elaboró también una máquina pero con un enfoque estadístico, llevó a cabo el censo de su país (EUA) en 1890.

Charles Babbage: Construyó una máquina que realiza operaciones en forma matemática y lógica.

Bourroghs: En 1884, se inventa su máquina sumadora e impresora diseñada para realizar trabajos de contabilidad.

Jay Monroe y Stephen Baldwin: Fabricaron una máquina que superó a las anteriores en cuanto a precisión y calidad.

Turing: Utilizó las ideas de Babbage y construyó una sumadora que aceptara un programa, dando los primeros pasos para la invención de la computadora.

Bull: Inventó diversos dispositivos electromecánicos y fundó su propia compañía.

Aiken: Construyó el Primer calculador automatizado, patrocinado por la IBM, proyecto que posteriormente fue explotado.

Con el tiempo se construyeron las grandes computadoras las cuales utilizaron bulbos y relevadores electromagnéticos, computadoras de gran tamaño y pertenecen a la primera generación.

El costo en sus orígenes suscito confusión ya que fue estudiado desde diversos puntos de vista; pero en los últimos años se ha tratado de coordinar estas diferencias en relación a este tema.

La teoría de los costos es relativa a la producción de bienes y servicios. El ingreso de cualquier actividad económica deberá ser superior a su costo, este principio económico fundamental rige en la economía privada y social, de aquí que el estudio del costo venga acompañado de su respectivo ingreso la diferencia entre ingresos menos costos y gastos constituye el beneficio o utilidad.

De gran importancia es de entonces comprender el significado de estos términos:

Ingreso: Es todo lo que una persona percibe u obtiene de su ocupación, es decir de la venta de bienes y servicios.

Erogación: Es la acción de repartir ó distribuir bienes o caudales, contablemente se puede decir que una erogación corresponde a un pago o a una promesa de pago.

Costo: Es el conjunto de esfuerzos y recursos que se invierten para obtener un bien.

Gastos: Son costos que se han aplicado contra el ingreso dentro de un periodo determinado

Utilidad: Ganancia que se obtiene al enajenar un bien o prestar un servicio.

Una vez ya conocidos estos términos, podemos concluir LA IMPORTANCIA DE LOS COSTOS EN LA ACTUALIDAD, puesto que son la base para determinar la utilidad o ganancia que resulta en cualquier empresa, dicha utilidad la obtenemos de la diferencia entre los ingresos, costos, y los gastos ($Utilidad = Ingresos - Costos - Gastos$).

3.2 Concepto de Costo

El costo representa la inversión necesaria para producir y vender un artículo debido a que el término costo ofrece múltiples significados, su categoría económica se encuentra vinculada la teoría del valor, Valor Costo, y a la teoría de los precios, Precio de Costo. Resulta importante limitar el contenido del término en sus acepciones fundamentales.

Para varios autores la palabra costo puede significar:

...“los recursos sacrificados o perdidos para alcanzar un objetivo específico”...

(GARCIA,1999:10)

...“Es la suma de las inversiones que se han efectuado en los elementos que concurren en la producción y venta de un artículo o desarrollo de una función...”

(CARDENAS,1995:31).

Sin embargo la palabra Costo puede significar:

Lo que es sacrificado o desplazado en lugar de la cosa elegida; en este caso el costo de una cosa equivale a lo que se renuncia o se sacrifica con objeto de obtenerla, así cuando se dice, este partido de foot bool le costó no poder salir de vacaciones esa temporada, con la que se expresa que el precio del partido de foot bool fue el sacrificio de sus vacaciones.

La suma de esfuerzos y recursos que se han invertido para producir una cosa, así cuando se dice, entrenar para el partido de foot bool le llevó 15 días significa que invirtió ese tiempo para poder estar en forma.

El primer concepto expresa los factores técnicos de la producción y se le llama costo de inversión, el que está constituido por el: Conjunto de esfuerzos y recursos que han sido invertidos con el fin de producirlo.

La inversión está representada en esfuerzo tiempo y sacrificio. Representa el segundo concepto las posibles consecuencias económicas y se le llama Costo de sustitución. El cual representa:

- El desplazamiento de alternativas
- El costo de una cosa es aquella otra que fue elegida en su lugar.

Si se elige una cosa, su costo está representado por lo que ha sido sacrificado o desplazado para obtenerla.

Los costos se generan dentro de la empresa y está considerado como una unidad productora.

El término costo ofrece múltiples significados y hasta la fecha no se conoce una definición que abarque todos sus aspectos. Su categoría económica se encuentra vinculada a la teoría del valor, "Valor Costo" y a la teoría de los precios, "Precio de costo".

El término "costo" tiene las acepciones básicas:

1. La suma de esfuerzos y recursos que se han invertido para producir una cosa.
2. Lo que es sacrificado o desplazado en el lugar de la cosa elegida.

El primer concepto expresa los factores técnicos de la producción y se le llama costo de inversión, y el segundo manifiesta las posibles consecuencias económicas y se le conoce por costo de sustitución.

Concluyendo, se puede definir al Costo como:

La suma de esfuerzo y recursos que es necesario invertir para producir un artículo, así como es que se desplaza o sacrifica para obtener el producto elegido.

3.3 Diferencia entre Costo Gasto

Para el análisis, es necesario identificar por separado lo que nos origina un costo y un gasto. Por lo cual, identificaremos al costo como:

Erogación o desembolso para producir un bien o la prestación de un servicio.

Y al gasto como:

Hecho en una empresa que no es imputable a la fabricación de algo, pero que intervienen en el precio de costo.

Podemos listar una serie de diferencias, entre las que nos encontraremos con las siguientes:

- ✓ El costo es recuperado y el gasto no se recupera, sino simplemente es un consumo.
- ✓ El costo es parte integral de la producción y el gasto es secundario a la producción.

- ✓ El costo será una erogación que siempre se hará cuando exista producción y será fijo, y el gasto es variable y dependerá del volumen de producción.
- ✓ El prorrateo del costo será siempre el mismo, y el del gasto será diferente de acuerdo al volumen de producción.

3.4 Contabilidad de Costos

Toda entidad que se dedica a la producción de bienes o servicios está correspondido con un costo derivado de un proceso productivo. El origen de este costo radica en todos y cada uno de los elementos económicos que la integran y causan mientras sean cuantificables momentáneamente en la contabilidad general; pero es necesario registrar lo invertido en la producción a la unidad productiva, entonces la contabilidad general tiende a ser específica nombrándose como contabilidad de costos.

Definición de Contabilidad de Costos: Es una técnica que "registra y analiza los costos y gastos, estudia e interpreta los datos acumulados y utiliza esta información en la administración y dirección de una empresa determinada.

Para el estudio de la materia define a la contabilidad de costos como:

"Contabilidad de costos es el nombre que se le da a un sistema ordenado de uso de los principios de contabilidad general, para registrar los costos de explotación de una empresa, de tal manera que las cuentas que llevan en relación con la producción, la administración y la venta, sirvan a los administradores para la determinación del costo unitario y totales, de los artículos producidos o servicios

prestados, para lograr así una explotación económica, eficiente y lucrativa” (CARDENAS, 1995:33)

De acuerdo a los conceptos anteriores, se podría definir a la contabilidad de costos como: una serie de procedimientos tendientes a determinar el costo de un producto y de las distintas actividades que se requieren para su fabricación y venta, así como para planear y medir la ejecución del trabajo.

De esta manera la contabilidad de costos aún continúa con este importante papel, sus linderos se han extendido mucho más allá de los estados financieros, considerando que se desprende de la Contabilidad General siendo un análisis profundo de la misma., se basa en la partida doble y registra las operaciones en diarios y mayores auxiliares relacionados con la contabilidad general, por medio los eventos económicos de un proceso productivo de cuentas de control, registrando industrial.

Considerando la opinión de otros autores, se define a la contabilidad de costos como una área de la contabilidad general, que comprende la predeterminación, acumulación, registro, distribución análisis, e interpretación de los costos de producción, de distribución y de administración.

La importancia general radica en tres aspectos fundamentales de registro, control e información, debiendo reunir los elementos necesarios para orientar adecuadamente a la dirección en la relación a su significación y su proyección a futuro, para efecto de adoptar las medidas correctivas necesarias cuando presenten

resultados pocos satisfactorios o susceptibles de mejorarse; dando a la contabilidad moderna características dinámicas.

Desde mi punto de vista la contabilidad de costos es una técnica que analiza y registra profundamente las operaciones derivadas de actividades productivas de uno o varios bienes y servicios determinados; para efecto de conocer detalladamente los recursos necesarios confiables en términos monetarios, proporcionando información oportuna y facilitando el control por medio de cuentas específicas.

3.4.1 Objetivos de la Contabilidad de Costos

La contabilidad de costos es una herramienta que ayuda a la empresa a lograr su fin primordial, que en su caso se traduce para las empresas lucrativas en mayor utilidades.

Como herramienta tiene los siguientes objetivos.

- Servir de base para fijar precios de venta y para establecer políticas de comercialización.
- Facilitar la toma de decisiones
- Sistematización y registro de las operaciones
- Permitir la valuación de inventarios.
- Controlar la eficiencia de las operaciones.

- Contribuir a planeamiento, control y gestión de la empresa.

3.5 Elementos del Costo

Las cuentas de costos se componen de subcuentas que detallan los elementos que integran el costo de los artículos o del servicio prestado.

Generalmente se reconocen tres elementos del costo de producción:

- □ **Materia prima:** Es el elemento susceptible de transformación.
- □ **Mano de obra:** Es el esfuerzo humano indispensable para la transformación de la materia prima, que se ve representado por salarios pagados a los trabajadores.
- □ **Gastos de fabricación:** Son las erogaciones necesarias para lograr la transformación.

Estos elementos pueden ser directos e indirectos.

Los elementos directos son aquellos que mantienen una relación estrecha, con el producto, que se fabrica o bien cuando su valor y factibilidad se identifican en el bien elaborado. Por ejemplo:

Los sueldos y salarios pagados a los obreros de la línea de producción se considera mano de obra directa.

Por consiguiente los elementos indirectos son aquellos que no se pueden identificar con la unidad de producción, por ejemplo los sueldos de los supervisores de planta.

3.6 Métodos de Valuación de Inventarios

Existen numerosas bases aceptables para la valuación de los inventarios; algunas de ellas se consideran aceptables solamente en circunstancias especiales, en tanto que otras son de aplicación general.

Entre las cuestiones relativas a la valuación de los inventarios, la de principal importancia es la consistencia: La información contable debe ser obtenida mediante la aplicación de los mismos principios durante todo el periodo contable y durante diferentes periodos contables de manera que resulte factible comparar los Estados Financieros de diferentes periodos y conocer la evolución de la entidad económica; así como también comparar con Estados Financieros de otras entidades económicas.

Las Principales bases de valuación para los inventarios son las siguientes:

- Costo
- Costo o Mercado, al mas bajo
- Precio de Venta

*** Base de Costo para la valuación de los inventarios:**

El Costo incluye cualesquiera costo adicional necesario para colocar los artículos en los anaqueles. Los costos incidentales comprenden el derecho de importación, fletes u otros gastos de transporte, almacenamiento, y seguros, mientras los artículos y/o materias primas son transportados o están en almacén, y los gastos ocasionales por cualquier periodo de añejamiento.

*** Base de Costo o Mercado, el mas bajo:**

El precio de mercado puede determinarse sobre cualesquiera de las siguientes bases, según sea el tipo de inventario de que se trate:

1. Base de compra o reposición: esta base se aplica a las mercancías o materiales comprados.
2. Base de Costo de reposición: se aplica a los artículos en proceso, se determina con base a los precios del mercado para los materiales, en los costos prevalecientes de salarios y en los gastos de fabricación corrientes.
3. Base de realización: para ciertas partidas de Inventario, tales como las mercancías o materias primas desactualizadas, o las recogidas a clientes, puede no ser determinable un valor de compra o reposición en el mercado y tal vez sea necesario aceptar, como un valor estimado de mercado el probable precio de venta, menos todos los posibles costos en que ha de incurrir para reacondicionar las mercancías o materia prima y venderlas con un margen de utilidad razonable.

Teniendo como premisa lo anteriormente dicho podemos decir que los principales métodos de valuación de Inventarios son los siguientes:

- Costo Identificado
- Costo Promedio
- Primero en Entrar, Primero en Salir o "PEPS"
- Ultimo en entrar, Primero en Salir o "UEPS"
- Método Detallista.

*** Método Costo Identificado:**

Este método puede arrojar los importes mas exactos debido a que las unidades en existencia si pueden identificarse como pertenecientes a determinadas adquisiciones.

3.6.1 Costo Promedio:

Tal y como su nombre lo indica la forma de determinarse es sobre la base de dividir el importe acumulado de las erogaciones aplicables entre el numero de artículos adquiridos o producidos.

3.6.2 Método Primero en Entrar, Primero en Salir:

Este método identificado también como "PEPS", se basa en el supuesto de que los primeros artículos y/o materias primas en entrar al almacén o a la producción son los primeros en salir de el.

3.6.3 Método Último en Entrar, Primero en Salir o "UEPS":

Este método parte de la suposición de que las últimas entradas en el almacén o al proceso de producción, son los primeros artículos o materias primas en salir.

3.6.4 Método Detallista:

Con la aplicación de este método el importe de inventarios es obtenido valuando las existencias a precios de venta deduciéndoles los factores de margen de utilidad bruta, así obtenemos el costo por grupo de artículos producidos.

Para la operación de este método, es necesario cuidar los siguientes aspectos:

- Mantener un control y revisión de los márgenes de utilidad bruta, considerando tanto las nuevas compras, como los ajustes al precio de venta.
- Agrupación de los artículos homogéneos.
- Control de los traspasos de artículos entre departamentos o grupos.
- Inventarios físicos periódicos para la verificación de el saldo teórico de las cuentas y en su caso hacer los ajustes que se producen.

Una vez analizados los diferentes Métodos de Valuación de inventarios, es importante resaltar que cada empresa debe seleccionar el sistema de valuación más adecuado a sus características, y aplicarlos en forma consistente, a no ser que se presenten cambios en las condiciones originales, en cuyo caso deben hacerse la revelación de las reglas particulares.

Para la modificación del sistema de valuación hay que tomar en cuenta que los inventarios pueden sufrir variaciones importantes por los cambios en los precios de mercado, obsolescencia y lento movimiento de los artículos que forman parte del mismo, es indispensable, para cumplir con el principio de realización.

Costo o Valor de mercado, el que sea menor, excepto que:

El costo o valor de mercado no debe exceder el valor de realización y que el valor de mercado no debe ser menor que el valor de realización.

3.7 Clasificación de los Costos

Existen diversas clasificaciones de acuerdo a la variedad de puntos de vista de cada estudioso de la materia, englobaremos diversos puntos de vista de diferentes intelectuales del tema, para llegar a una clasificación más completa.

Podemos nombrar que los costos se van a clasificar de acuerdo a:

La naturaleza de las operaciones de fabricación

Todos los costos de productos usan promedios para determinar los costos unitarios de la producción.

El costeo unitario promedio puede ser relativamente externo como en el caso de una imprenta cuya producción es por órdenes de trabajo; en contraste, el promedio puede ser relativamente amplio como en el caso del tema que nos compete, en el costeo por proceso.

La diferencia principal entre costeo por ordenes de trabajo y el costeo por procesos provienen del tipo de productos que son los objetivos del costo.

El costeo por procesos es un sistema que se aplica a los costos o productos similares que se producen por lo general en grandes cantidades y en forma continua a través de una serie de pasos de producción.

El enfoque del costeo por procesos se preocupa menos por distinguir entre unidades individuales de productos. En lugar de ello los costos acumulados de un periodo, por ejemplo de un mes, se dividen entre las cantidades producidas durante este periodo para obtener amplios costos unitarios promedio.

El costeo por proceso se puede adoptar para actividades no industriales así como actividades industriales.

El costeo por procesos se usa para el costeo de inventarios cuando existe una producción continua, en gran escala de unidades semejantes. El concepto básico en el costeo por procesos es el de las unidades equivalentes, la expresión de la producción durante un periodo determinado en términos de dosis.

El costeo se complica por diversas cantidades de los factores del costo, por la existencia de inventarios iniciales y por la existencia de costos traspasados de departamentos anteriores.

Existen dos métodos de costeo por procesos de amplia aceptación que se conocen y son:

A). Promedio ponderando: total del trabajo realizado hasta la fecha (la ponderación completa dada a todas las unidades terminadas y traspasadas a otro departamento durante el período en curso más las ponderaciones parciales).

B). Primeras entradas primeras salidas (PEPS); trabajo realizado sólo durante el período en curso (es igual al importante del promedio ponderado menos el trabajo realizado en el período anterior a la producción inicial en proceso).

Sin embargo, los costos estándar son los más ampliamente utilizados; son más sencillos y útiles que cualquier otra técnica tanto para costeo de productos como para fines de control.

De acuerdo a su fin:

1.- Costos incurridos en la producción

2.- Costos relacionados con la distribución, administración y financiamiento.

Denominados costos de producción y costo de distribución administración y financiamiento.

La distinción entre el costo de producción y el costo de distribución, administración y financiamiento consiste en las diferentes funciones que cumplen y en el desigual tratamiento contable a que se sujetan.

El primero es originado por la actividad fabril, el segundo es incurrido con motivo de las funciones que su mismo nombre indica.

De manera contable, el costo de producción se incorpora al valor de los artículos producidos; en cambio el costo de distribución, administración y financiamiento es asentados directamente en cuentas de resultados.

Otra diferencia notable es que el de producción se aplica a los ingresos conforme va transcurriendo el proceso fabril, es decir paulatinamente, en tanto que las otras al final e íntegramente.

Un sistema de costo de producción es un método por el cual se registra, resume, analiza e interpreta los elementos del costo.

Los costos se pueden acumular por cuentas, trabajos, procesos, productos u otros segmentos del negocio.

Según los periodos de Contabilidad:

1. **costos corrientes:** aquellos en que se incurre durante el ciclo de producción al cual se asignan (ej.: fuerza motriz, jornales).
2. **costos previstos:** incorporan los cargos a los costos con anticipación al momento en que efectivamente se realiza el pago (ej.: cargas sociales periódicas).
3. **costos diferidos:** erogaciones que se efectúan en forma diferida (ej.: seguros, alquileres, depreciaciones, etc.).

Según la forma de imputación de las unidades:

1. **costos directos:** aquellos cuya incidencia monetaria en un producto o en una orden de trabajo puede establecerse con precisión (materia prima, jornales, etc.)

- 2. costos indirectos:** aquellos que no pueden asignarse con precisión; por lo tanto se necesita una base de prorrateo (seguros, lubricantes)

Según el Tratamiento de los Costos Fijos:

- 1. Costeo por absorción:** Todos los costos de fabricación se incluyen en el costo del producto, así como se excluyen todos los costos que no son de fabricación. La característica básica de este sistema es la distinción que se hace entre el producto y los costos del período, es decir los costos que son de fabricación y los que no lo son.
- 2. Costeo variable:** Los costos de fabricación se asignan a los productos fabricados. La principal distinción bajo este sistema es la que existe entre los costos fijos y los variables.. Los costos variables son los únicos en que se incurre de manera directa en la fabricación de un producto. Los costos fijos representan la capacidad para producir o vender, e independientemente del hecho de que se fabriquen o no los productos y se lleven al período, no se inventarían. Los costos de fabricación fijos totales permanecen constantes a cualquier volumen de producción. Los costos variables totales aumentan en proporción directa con los cambios que ocurren en la producción.

La cantidad y presentación de las utilidades varía bajo los dos métodos. Si se utiliza el método de costeo variable, los costos variables deben deducirse de las ventas, puesto que los mismos son costos en los que normalmente no se incurriría si no se produjeran los artículos.

Según el método de costeo:

1. **Costeo histórico o resultante:** Primero se consume y luego se determinan el costo en virtud de los insumos reales. Puede utilizarse tanto en costos por órdenes como en costos por procesos.
2. **Costeo predeterminado:** Los costos se calculan de acuerdo con consumos estimados. Dentro de estos costos predeterminados podemos identificar 2 sistemas:

Costeo estimado o presupuesto: sólo se aplica cuando se trabaja por órdenes. Son costos que se fijan de acuerdo con experiencias anteriores. Su objetivo básico es la fijación de precios de venta.

Costeo estándar: Se aplica en caso de trabajos por procesos. Los costos estándares pueden tener base científica (si se pretende medir la eficiencia operativa) o empírica (si su objetivo es la fijación de precios de venta). En ambos casos las variaciones se consideran ineficiencias y se saldan por ganancias y pérdidas.

3.8 Sistemas de Costos

El sistema de costeo que cada empresa utilice para la determinación de sus costos va a depender de la necesidad de ésta, de conocer anticipadamente los costos, para con ello planear una utilidad deseada.

Sin embargo, habrá empresas que definitivamente no puedan utilizar los costos históricos, tales como las de nuevo inicio, las cuales no cuenten con bases o experiencias anteriores, para la determinación de sus costos. De tal manera que las empresas de nueva creación se pueden basar en costos estimados o bien en experiencias de empresas con similitud de características.

3.8.1 Costos Históricos

De acuerdo a la clasificación de los Costos, donde nos abocamos de acuerdo a su método, se definen a los costos Históricos como: los que Primero se consume y luego se determina el costo en virtud de los insumos reales. Puede utilizarse tanto en costos por órdenes como en costos por procesos.

Los costos históricos pueden presentar desventajas para la empresa, ya que habrá ocasiones en que la determinación del costo se requerirá al inicio del proceso, puesto que se necesita la fijación de un precio de venta, el cual involucra el costo y un margen de utilidad deseado, situación que el costo histórico o real no refleja en un inicio.

3.8.2 Costos Predeterminados

Como su nombre lo dice, los costos predeterminados se calculan antes de la conclusión final del producto. Es decir al inicio se conoce el costo del producto, facilitando a los colaboradores de la empresa a: fijar el precio de venta; por ende los

porcentajes de utilidad deseados para la empresa y así como a tomar decisiones en todo lo referente con la producción, adquisición, distribución, etc., de la entidad.

Los costos se calculan de acuerdo con consumos estimados. Dentro de estos costos predeterminados podemos identificar 2 sistemas:

3.8.2.1 Costo estimado

El costo Estimado es la cantidad que, según la empresa, costará realmente un producto o la operación de un proceso durante cierto período. Frecuentemente, el costo estimado se basa en algún promedio de costos de producción real de períodos anteriores ajustados para reflejar los cambios en las condiciones económicas, de eficiencia, etc., que se anticipan para el futuro. Por lo general, incluyen una cantidad que refleja los desperdicios y deficiencias que se anticipan y que aumentan los costos unitarios y totales del producto y la operación.

3.8.2.2 Costo estándar

El costo estándar la cantidad que, según la empresa, debería costar un producto o la operación de un proceso durante cierto período, sobre la base de ciertas condiciones de eficiencia, económicas y de otros factores.

Los costos estándar son lo contrario de los costos reales. Estos últimos son costos históricos que se han incurrido en un período anterior. La diferencia entre el costo real y el costo estándar se denomina variación.

Las variaciones indican el grado en que se ha logrado un determinado nivel de actuación establecido por la gerencia. Las variaciones pueden agruparse por departamento, por costo o por elemento del costo, como por ejemplo, precio y cantidad. El grado en que puede controlarse una variación depende de la naturaleza del estándar, del costo implicado y de las circunstancias particulares que originaron la variación.

Los costos estándar no sólo sirven de referencia, sino también como guía de trabajo.

En este sistema, por su ajustada forma de cálculo, se parte del principio que el verdadero costo es el estándar y las diferencias con el real son fruto de haber trabajado mal, constituyendo una pérdida, que se expone en el cuadro de resultados – separada del costo de ventas – para informar con precisión las ineficiencias fabriles y sus causas. De esta manera se cuenta con información para asignar responsabilidades y corregir desvíos.

Los costos estándar pueden aplicarse en el sistema de costos por procesos y en el de órdenes de trabajo. Sin embargo, los estándares se prestan a actividades que tienden a ser rutinarias, repetitivas y en las que los productos tienden a ser estandarizados.

Para la utilización de los costos estándar se pueden presentar dos situaciones: una que considera a la empresa en su eficiencia máxima, que es cuando no se

calculan pérdidas de tiempo y se acepta el rendimiento címax de la maquinaria, situación utópica, pero con proyección de superación. Otra en la cual se consideran ciertos casos de pérdida de tiempo tanto en el aprovechamiento del esfuerzo humano, como de la capacidad productiva de la maquinaria, promedios dictados por la experiencia y por los estudios, que sobre el particular hayan hecho los técnicos en la materia (ingenieros industriales); por tanto, ponderando estas situaciones se logra obtener una eficiencia en su punto óptimo.

El Costo estándar indica lo que debe costar un artículo, con base en la eficiencia del trabajo normal de una empresa, por lo que al comparar el costo histórico con el estándar, de donde resultan las desviaciones que indican las deficiencias o superaciones perfectamente definidas y analizadas.

En el caso de los costos estimados a la diferencia entre estos y los históricos, se le dio un nombre genérico, **variación**, por no ser muy exacta la técnica, y ajustarse al Costo Histórico; pero el Estándar es de alta precisión, es una meta a lograr, es una medida de eficiencia, en sumo, indica lo que debe costar algo, por lo que a la diferencia entre el Costo Estándar y el Real, se le nombrará **desviación**, por ser más preciso y dar una idea de que se salió de una línea, patrón o medida.

Los costos estándar se clasifican en dos grupos:

- Costos estándar circulantes o ideales.
- Costos estándar básicos o fijos.

Costos estándar circulantes o ideales.

Son aquellos que representan metas por alcanzar, en condiciones normales de la producción, sobre bases de eficiencia; es decir representan patrones que sirven de comparación para analizar y corregir los Costos Históricos, claro esta que los Costos Estándar de este tipo, se encontrarán continuamente sujetos a rectificaciones, si las circunstancias que se tomaron, como base para su cálculo han variado.

Costos estándar básicos o fijos.

Representan medidas fijas que sólo sirven como índice de comparación y no necesariamente deben ser cambiados, aun cuando las condiciones del mercado no han prevalecido.

Es necesario recalcar que debido a que los costos estándar son los costos que debe tener un producto determinado al final del periodo es necesario realizar un análisis para determinar las causas por las cuales se ha tenido esa desviación en los costos y estos análisis se realizan tomando en cuenta cada elemento del costo.

Las desviaciones de materia prima y mano de obra se realizan de la misma forma tomando en cuenta el precio y la cantidad tanto estándar como reales. Comparando los signos que se muestran a continuación de acuerdo a los datos que se tengan.

Para una mayor comprensión, analizaremos a través de un cuadro comparativo, las diferencia entre los costos estándar y los estimados

Todo estándar es una estimación en el fondo , pero no toda estimación es un estándar.	
ESTIMADOS	ESTÁNDAR
Los costos estimados se ajustan a los históricos.	Los costos históricos se ajustan a los estándar.
Las variaciones modifican el costo estimado mediante una rectificación a las cuentas afectadas	Las desviaciones no modifican al costo estándar, deben analizarse para determinar sus causas.
El estimado se basa en experiencias adquiridas y un conocimiento de la empresa.	El estándar hace estudios profundos científicos para fijar sus cuotas.
Es más barata su implantación y más caro su sostenimiento.	Es más cara su implantación y más barato su sostenimiento.
El costo estimado indica lo que "puede" costar un producto.	El costo estándar indica lo que "debe" costar un producto.
El costo estimado es la técnica primaria de valuación predeterminada.	El costo estándar es la técnica máxima de valuación predeterminada.
Para la implantación del costo estimado, no es indispensable un extraordinario control interno.	Para la implantación del costo estándar, es indispensable un extraordinario control interno.

3.9 Sistemas Actuales de Costeo

La asignación de costos a los diferentes objetivos de costo, especialmente al objetivo final que son los productos terminados, es sin lugar a dudas el problema más importante a resolver de cualquier sistema de costos. Además, es un problema ineludible pues la organización necesita tener información confiable, oportuna y lo

más exacta posible sobre el costo de sus productos, para una correcta toma de decisiones.

Sin embargo en la actualidad se ha observado que los costos directos han disminuido su participación dramáticamente dentro del costo total de los productos, mientras que la han aumentado por otra parte los gastos indirectos de fabricación. Lo anterior tiene una repercusión inmediata en los sistemas de costos: la mano de obra directa ya no explica el comportamiento de los gastos indirectos de fabricación y deja de ser por tanto una base válida de prorrateo de los mismos.

Como muestra de ello basta por ahora mencionar que en fábricas altamente automatizadas, las tasas de prorrateo basadas en las horas de mano de obra directa exceden el 100 o 200 %, llegando a ser de hasta del 1000%, lo que por sí sólo demuestra que la relación causa-efecto entre la mano de obra directa y los gastos indirectos de fabricación ha dejado de existir.

La poca relación causa-efecto entre la mano de obra directa y los gastos indirectos de fabricación las horas de mano de obra directa siguen siendo una base de prorrateo muy frecuente en las empresas. Dicha base supone que aquellos productos que consumen más horas de mano de obra directa en su producción consumen igualmente más recursos indirectos y, por tanto, deben absorber una porción mayor del costo de los mismos.

El razonamiento anterior es válido en un medio ambiente productivo 100% mano de obra intensivo, pero cuando ese no es el caso y hay productos cuyo proceso productivo ha sido tecnificado, el seguir utilizando las horas de mano de obra directa como base de prorrateo introduce distorsiones en el costeo de los productos, es decir, la tasa de prorrateo es inflada por los costos tecnológicos.

Con un sistema de asignación de gastos indirectos de fabricación tal, los productos beneficiados por la automatización son subsidiados por aquellos (mano de obra intensivos). Con base en el razonamiento anterior, se concluye que actualmente se cuenta con un sistema de asignación de gastos indirectos de fabricación que no identifica ni ataca las diversas causas que explican el comportamiento de los distintos gastos indirectos de fabricación y que por tanto, no pueden asignarlos apropiadamente.

3.9.1 Método ABC

El método ABC (Activity Based Costing) analiza las actividades de los departamentos indirectos (de soporte) dentro de la organización para calcular el costo de los productos terminados. Y analiza las actividades porque reconoce dos verdades simples pero evidentes:

- No son los productos sino las actividades las que causan los costos.

- Son los productos los que consumen las actividades

El método ABC consiste en asignar los gastos indirectos de fabricación a los productos siguiendo los pasos descritos a continuación:

- Identificando y analizando por separado las distintas actividades de apoyo que proveen los departamentos indirectos
- Asignando a cada actividad los costos que les corresponden creando así agrupaciones de costo homogéneas en el sentido de que el comportamiento de todos los costos de cada agrupación es explicado por la misma actividad.
- Ya que todas las actividades han sido identificadas y sus respectivos costos agrupados, entonces se deben encontrar las "medidas de actividad" que mejor expliquen el origen y variación de los gastos indirectos de fabricación.

MEDIDAS DE ACTIVIDAD: Son medidas competitivas que sirven como conexión entre las actividades y sus gastos indirectos de fabricación respectivos y que pueden relacionar también con el producto terminado. Cada "medida de actividad" debe estar definida en unidades de actividad perfectamente identificables.

Las medidas de actividad so conocidas como "COST DRIVERS", término cuya traducción en castellano aproximada sería la de "origen del costo" porque son precisamente los "cost drivers" los que causan que los gastos indirectos de fabricación varíen. Es decir, mientras más unidades de actividad del "cost driver" específico identificado para una actividad dada se consuman, entonces mayores serán los costos indirectos asociados con esa actividad.

Como ejemplo de cost drivers se pueden mencionar"

- Número de proveedores
- Número de órdenes de producción hechas
- Número de entregas de material efectuadas.

De esta manera, se les asigna un costo mayor a aquellos productos que hayan demandado más recursos organizacionales, y dejarán de existir distorsiones en el costo de los productos causados por los efectos de premedicación de un sistema tradicional de asignación de costos que falla en estudiar las verdaderas causas del comportamiento de los gastos indirectos de fabricación y que, por ello, los prorratea utilizando bases de asignación arbitrarias como las horas de mano de obra directa.

El sistema tradicional no identificó, ni estudió, ni analizó las causas de fondo del origen y variaciones de los gastos indirectos de fabricación.

El método ABC sostiene que cada renglón de los gastos indirectos de fabricación está ligado a un tipo de actividad específica y es explicado por lo tanto por una "Medida de Actividad" diferente. Dicho de otro modo, lo que explica el comportamiento de los costos de los departamentos indirectos (considerados la mayoría de ellos como fijos según el pensamiento contable tradicional), son las distintas transacciones o actividades que consumen de ellos los productos terminados en su elaboración.

OBJETIVO DEL METODO ABC: Es hacer conciente a la Alta Gerencia y en general a toda la organización del papel tan importante que juegan los departamentos indirectos dentro del proceso productivo y de cómo los gastos indirectos de fabricación incurridos en dichos departamentos contribuyen al éxito de toda empresa.

En otro tenor, los conceptos claves que en el método ABC se deben de tener en cuenta, son:

- **Recursos:** Elementos económicos usados o aplicados en la realización de actividades. Se reflejan en la contabilidad de las empresas a través de conceptos de gastos y costos como sueldos, beneficios, depreciación, electricidad, publicidad, comisiones, materiales, etc.

- **Actividades:** Conjunto de tareas relacionadas que tengan un sentido económico relevante para el negocio. Por ejemplo, preparar plan anual, facturar, vender, atender clientes. Saber distinguir hasta qué nivel llegar en el detalle de las actividades es un elemento crítico en un proyecto ABC y la experiencia es el principal fundamento de este proceso.

- **Objetos de Costos:** Es la razón para realizar una actividad. Incluye productos/servicios, clientes, proyectos, contratos, áreas geográficas, etc.

- **Drivers:** Es un factor o criterio para asignar costos. Elegir un driver correcto requiere comprender las relaciones entre recursos, actividades y objetos de costos.

Drivers de Recursos son los criterios o bases usadas para transferir costos de los recursos a las actividades. Drivers de Actividad o Costo son los criterios utilizados para transferir costos desde una actividad a uno o varios objetos de costos. Este driver se selecciona considerando cómo se relaciona la actividad con el objeto de costo y cómo la relación se puede cuantificar.

Por ultimo, a medida que los gastos indirectos de fabricación ocupan un lugar más relevante dentro del total de los costos de manufactura, es necesario preocuparse por contar con medios más exactos que distribuyan equitativamente su importe en el costo unitario.

En un sistema manufacturero donde dicho elemento del costo ocupe una proporción muy poco significativa dentro del total de los costos de manufactura, tal vez un prorrateo tradicional no tenga un impacto muy significativo en el resultado de la operación. Pero si estos ocupasen una proporción considerablemente relevante dentro de estos mismos, tal vez ya sea hora de estudiar el costo-beneficio que sería cambiar el sistema tradicional por el ABC.

En otras palabras, el método ABC no es un nuevo método de contabilidad financiera, ya que el análisis de actividades usa cifras obtenidas del sistema contable. Su propósito es proporcionar a los gerentes una herramienta para aumentar la rentabilidad por medio de la provisión de información basada en hechos, para mejorar las decisiones estratégicas, operacionales y de precios; que en forma conjunta determinarán el resultado financiero futuro de la empresa. ABC es

comúnmente implementado independientemente de los actuales sistemas contables. Los datos de gastos y ventas son obtenidos del sistema contable y del sistema de ventas, pero el cálculo, análisis y preparación de informes ocurre fuera de estos sistemas. Aunque no es necesario reemplazar el actual sistema contable, cuando la implementación avanza al interior de la empresa y se aprecian cada vez mayores beneficios, generalmente, se tiende a modificar los sistemas internos para hacerlos más eficientes.

3.9.2 Justo a Tiempo (JIT)

Las empresas que dedican la mayor parte de su tiempo de producción en elaborar un único producto no tienen un problema mayor en la determinación de sus costos por que estos son asignados directamente asignados al producto, esta es la ventaja que ofrece la aplicación de la metodología del justo a tiempo ya que al tener especializada la producción por producto o por grupos de productos es más fácil imputarle los costos a los artículos.

*** Asignación de los costos generales en el Justo a Tiempo**

Según los lineamientos del JIT como la producción en células de producción, la mano de obra interdisciplinaria y las actividades descentralizadas la asignación de costos es mucho más sencilla, ya que los costos son asignados únicamente al artículo que se esta produciendo en la línea.

Lo anterior tiene explicación en que en un modelo de producción Justo a Tiempo muchos de los costos que antiguamente se consideraban como indirectos, pasan a ser directos frente a la línea productiva por la relación directa que toman en el proceso. A continuación se presenta el claro cambio que se da en la asignación de los diferentes elementos del costo para una empresa en la cual se utilizaba el sistema tradicional de producción con una que aplica el Justo a tiempo.

ELEMENTOS DEL COSTO	PRODUCCIÓN TRADICIONAL	JUSTO A TIEMPO
Materia prima directa	Directo	Directo
Mano de obra directa	Directo	Directo
Reparación y mantenimiento	Indirecto	Directo
Manejo materiales	Indirecto	Directo
Energía	Indirecto	Directo
Suministros	Indirecto	Directo
Supervisión	Indirecto	Directo
Seguros e impuestos	Indirecto	Indirecto
Amortización	Indirecto	Indirecto
Depreciación	Indirecto	Directo
Servicios	Indirecto	Indirecto

Teniendo en cuenta lo anterior una empresa que implante un modelo de producción Justo a Tiempo tendrá inventarios de productos en proceso y terminados mínimos, teniendo así una ventaja para distinguir los costos del producto ya que al no existir costos relacionados con la manutención de stocks de inventarios los costos son imputables solo al periodo productivo.

Por último queda anotar que la implementación de un sistema Justo a Tiempo tiene que estar coordinado por todas las partes componentes que intervienen en el proceso productivo, por ello es de vital importancia que todos estén comprometidos con su instauración y con el cumplimiento de sus responsabilidades.

3.9.3 Sistema productivo sin inventarios "ZIPS" o KANBAN

El significado de las siglas de este método de costos son inglés y significan: ZERO INVENTORY PRODUCTION SYSTEMS y que en nuestro idioma se entiende como: "Sistema Productivo sin Inventarios" o KANBAN que en su lengua japonesa se traduce como: "etiqueta de instrucción".

Luego entonces, la necesidad de entender cómo la industria japonesa tiene éxito en los servicios que apoyan el proceso de fabricación. Dentro del campo de la producción, el proceso de Kanban es el más significativo de estos servicios.

La esencia del concepto de Kanban es que un surtidor o el almacén deben entregar solamente componentes a la cadena de producción a medida que ellos sea necesario, de modo que no haya almacenaje en el área de la producción.

Una de las problemáticas mas comunes en lo que respecta a la planeación de la producción es producir lo necesario en el tiempo necesario, sin sobrantes ni faltantes, para lograr esto se necesita un plan, un plan flexible, un plan hecho para ser modificado, un plan que se pueda modificar rápidamente.

Un plan de producción es influenciado tanto externamente como internamente. Las condiciones del mercado cambian constantemente. Para responder a estos cambios, se deben dar instrucciones constantemente al área de trabajo. Ya que queremos producir en un sistema Justo a Tiempo, las instrucciones de trabajo deben ser dadas de manera constante en intervalos de tiempo variados. La información más importante en el área de trabajo es cuanto debemos producir, de cual producto en ese momento y las instrucciones pueden ser dadas como se van necesitando.

Ya que no es conveniente hacer órdenes de producción muy grandes tratando de prevenir la demanda del mercado, ya que nos podemos quedar cortos o largos de producto, así como no es conveniente hacer órdenes unitarias, lo más conveniente es hacer ordenes de lotes pequeños, este es el concepto fundamental en el método Kanban.

Así mismo, es muy importante que los trabajadores sepan qué están produciendo, qué características lleva, así como qué van a producir después y que características tendrá.

Muchas compañías manufactureras japonesas visualizaron el ensamble de un producto como continua desde el *Diseño-Manufactura-Distribución de Ventas-Servicio al Cliente*. Para muchas compañías del Japón el corazón de este proceso antes mencionado es el Kanban, quien directa o indirectamente maneja mucho de la organización manufacturera.

Es muy común la asociación de KANBAN = JIT o KANBAN=CONTROL DE INVENTARIOS, esto no es cierto, pero si esta relacionado con estos términos, KANBAN funcionará efectivamente en combinación con otros elementos de JIT, tales como calendarización de producción mediante etiquetas, buena organización del área de trabajo y flujo de la producción.

El KANBAN como una etiqueta de instrucción, contiene información que sirve como orden de trabajo, ésta es su función principal, en otras palabras es un dispositivo de dirección automático que nos da información acerca de que se va a producir, en que cantidad, mediante que medios, y como transportarlo.

Son dos las funciones principales de KANBAN: Control de la producción y mejora de los procesos.

Por control de la producción se entiende la integración de los diferentes procesos y el desarrollo de un sistema JIT en la cual los materiales llegaran en el tiempo y cantidad requerida en las diferentes etapas de la fábrica y si es posible incluyendo a los proveedores.

Por la función de mejora de los procesos se entiende la facilitación de mejora en las diferentes actividades de la empresa mediante el uso de KANBAN, esto se hace mediante técnicas ingenieriles (eliminación de desperdicio, organización del área de trabajo, utilización de maquinaria vs. utilización en base a demanda, manejo de multiprocesos, mecanismos a prueba de error, mantenimiento preventivo, mantenimiento productivo total, etc.), reducción de los niveles de inventario.

Es importante que el personal encargado de producción, control de producción y compras comprenda como un sistema KANBAN (JIT), va a facilitar su trabajo y mejorar su eficiencia mediante la reducción de la supervisión directa.

La información en la etiqueta KANBAN debe ser tal, que debe satisfacer tanto las necesidades de manufactura como las de proveedor de material. La información necesaria en KANBAN seria la siguiente:

- 1.- Número de parte del componente y su descripción
- 2.- Nombre/Número del producto
- 3.- Cantidad requerida
- 4.- Tipo de manejo de material requerido

- 5.- Dónde debe ser almacenado cuando sea terminado
- 6.- Punto de reorden
- 7.- Secuencia de ensamble/producción del producto

No obstante, KANBAN debe ser utilizado como una herramienta para lograr una ventaja competitiva sobre las demás empresas del mismo ramo, ya que su fin ultimo es entregar productos a tiempo, con la calidad que requiere, y a un mejor precio.

Hoy en día la mayoría de las empresas buscan efficientizar sus procesos y ser mas efectivos, aquí es donde entraría KANBAN como una ayuda muy útil y efectiva.

Aunque KANBAN es una solución para muchos problemas, su implementación no es tan sencilla, puede ser fácil si se implementa siguiendo los procedimientos adecuados, con mucha paciencia, compromiso y dedicación, KANBAN no es una herramienta única, implica la efficientización e implementación de muchos sistemas y estrategias para la manufactura, de esta manera no hay duda que sea un éxito la implementación y desarrollo de KANBAN.

Básicamente los sistemas KANBAN pueden aplicarse solamente en fábricas que impliquen producción repetitiva.

3.9.4 Costeo del ciclo de vida de los productos

Dicho costeo lo podemos definir como la acumulación de costos de actividades que se realizan a lo largo del ciclo de vida completo de un producto. A diferencia de los sistemas tradicionales, que se enfocan en los costos asociados únicamente con la etapa de producción física, sin tomar en cuenta que en ocasiones más del 90% del costo de un producto es determinado en las fases pre-operativas.

Según este enfoque, los costos son planeados y determinados en las etapas iniciales del ciclo de vida de un producto, antes de que comience su producción, para el desarrollo de los productos se deben tomar muchas decisiones como es el tipo de materia a utilizar, la maquinaria, etc. Decisiones que tienen un impacto en los costos, ya que este tipo de especificaciones determinan la mayoría de los costos de los materiales.

3.10 El Throughput Accounting

La contabilidad del rendimiento de procesamiento es un plan contable de gerencia basado en la teoría de los apremios (TOC). De hecho, una de las ideas básicas de la contabilidad del rendimiento de procesamiento es que si deseamos tomar buenas decisiones no debemos calcular el costo del producto.

La meta de una compañía es hacer el dinero ahora y en el futuro. De tal manera que hay que tomar medidas y juzgar si la compañía se está moviendo hacia su meta, y para ello según el método es necesario contestar a "tres preguntas

simples: ¿Cuánto dinero es generado por nuestra compañía? ¿Cuánto dinero es capturado por nuestra compañía? ¿Y cuánto dinero tenemos que ocupar para funcionar? Las medidas del TOC son:

DE COSTOS: Las unidades manufactureras forman un todo integrado cuyos costos operativos en el corto plazo son mayoritariamente predeterminados. Es más útil e infinitamente más simple considerar el costo total, excluyendo la materia prima, como fijo y llamarlo como el "costo total de fábrica".

DE INVENTARIOS: Para todos los tipos de negocios, la utilidad es una función del tiempo requerido por producción para responder a las necesidades del mercado. Esto a su vez, significa que la rentabilidad es inversamente proporcional al nivel de inventarios en el sistema, pues el tiempo de respuesta es en función de todo inventario.

DE RENTABILIDAD DEL PRODUCTO: Es la tasa a la que el producto contribuye en dinero, lo que determina la rentabilidad relativa del producto. Y es la tasa a la que el producto contribuye en dinero, comparado con la tasa a la que la fábrica lo gasta, lo que determina la rentabilidad absoluta.

De manera general, analizando los diferentes sistemas de costos o métodos a utilizar por las empresas, cabe recalcar que cada uno se adaptará a las características de cada una, sin embargo el elegir un buen método o sistema de costos depende de la rentabilidad que deseen las empresas. Y para la elección de dicho sistema se

requiere a gente conocedora del caso, problema por el que hoy en día la gran mayoría de las empresas presentan deficiencias en los costos.

CAPITULO IV: UMBRAL HISTÓRICO DEL TRANSPORTE DE PASAJE DE TURISMO EN LA REGIÓN.

El **Transporte**, es un medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. En donde, 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 servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías. Y 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 eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías. Bien a pie o a lomo de llamas sus mercaderías lograban llegar a su destino. A veces a través de puentes de cuerdas entre las montañas. Otros pueblos utilizaron canoas o botes como medio de comunicación.

La llegada de los 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 los que se construyeron puertos, tanto de mar como de los caudalosos ríos americanos.

En las trece colonias americanas originales, que se extendieron hacia el oeste hasta el río 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 1800 se hicieron carreteras de tierra al quitar la maleza y los árboles de estos senderos. Muchas de esas carreteras, sin embargo, se hacían casi intransitables durante los periodos de mal tiempo. En 1820, la mejora de las carreteras denominadas *turmpikes* (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 mejoró poco hasta 1825, año en el que el ingeniero británico George Stephenson adaptó un motor de vapor a una locomotora e inició, entre Stockton y Darlington, en Inglaterra, el primer ferrocarril de vapor.

En América Latina, el caballo, la mula y el transporte sobre ruedas fueron introducidos por españoles y portugueses. Los mismos aprovecharon muchas veces las rutas construidas por los indígenas.

Ya en el siglo XVIII existían carreteras que unían las actuales ciudades argentinas de Tucumán y Buenos Aires, la ciudad de México con sus vecinas Guadalajara y Jalapa, así como las andinas Lima (Perú) y Paita.

El sistema de carreteras comenzó a mejorar notablemente en toda Latinoamérica a partir de 1930, siendo en la actualidad aceptable en muchos casos.

A pesar de ello, en la actualidad muchos países latinoamericanos cuentan con sistemas de carreteras más o menos aceptables, siendo Argentina, Brasil y México los países con mayor cantidad de kilómetros de carreteras mejoradas y asfaltadas.

Así pues, el movimiento de materias primas y personas se realiza mediante las denominadas redes de transporte. Una red es un conjunto de rutas conectadas por nodos. Los caminos, las vías férreas, las rutas aéreas y marítimas unen distintos lugares formando redes, como un tejido continuo que vincula ciudades, pueblos, puertos, etc. (los nodos).

Las redes de transporte se construyen para hacer posibles los movimientos o flujos de mercaderías y servicios entre los asentamientos. Así dan acceso a un recurso natural, o por razones estratégicas, permiten transportes, tropas o equipamiento con rapidez en caso de guerra.

4.1 Surgimiento del transporte terrestre en México

En el año 1849, se estableció el primer servicio de diligencias entre la ciudad de México y Tepic, pasando por Guadalajara.

Para el año de 1859, inicia en nuestro país el ferrocarril, motivo que aliento a que se desatendieran notablemente los caminos.

En 1908, aparece el vehículo automotor en México, y se ve la necesidad de cambiar el sistema de transporte carretero, aunque no se avanzó mucho a causa de un movimiento social de dicha época.

En 1930, se construyeron 1420 Km. de carreteras que comunicaban a la capital con Pachuca, Córdoba, Cautla, Acapulco y Toluca principalmente, y a Monterrey con Nuevo Laredo, dando impulso a unas de los grandes estados con ventajas económicas en la actualidad.

Durante esta década, Guadalajara se integra a la red nacional de caminos, estableciendo comunicación con Morelia, Aguascalientes, Zacatecas, Toluca, Acapulco, Veracruz y zona noroeste del país.

Entre 1940 y 1950, figura la ruta Guadalajara-México vía corta, a partir de esta fecha se construyen las carreteras de función social, es decir, llevar la comunicación a las poblaciones más alejadas e integrarlas al desarrollo del país en su urbanización.

En 1946, existió un acuerdo de libre tránsito de camiones de carga en carreteras federales, el cual fue abolido en 1947, quedando fuera de ley dos mil vehículos. Ante esta situación se aplicaron políticas que tenían como finalidades regularizar jurídicamente el autotransporte de carga federal; promover su organización, dotarlo de servicios conexos y coordinar su operación con los otros modos de tránsito.

Posteriormente, en 1971, se inició un proceso de regulación del servicio de carga, considerándose la situación legal, datos técnicos, tráfico de carga y operación vehicular; se organizó también, a los prestadores en sociedades, clasificando en servicio de primera a quinta clase. Momento posterior cuando el transporte mantuvo su apogeo en los años 70's y 80's, hasta llegar a los grandes monopolios que ahora conocemos como Grupo Toluca, Enlaces Terrestres Nacionales, entre otros.

4.2. Historia del Transporte de pasaje y turismo en el país

El Autotransporte Federal de Turismo se presta en los caminos de jurisdicción federal sin estar sujetos a horarios o rutas determinadas, siendo la principal característica que los diferencia del transporte de pasaje público.

Así mismo, de conformidad a la operación del servicio y tipo de vehículos se clasifican en: De Lujo, Turístico, de Excursión y Chofer Guía.

Ahora la historia del transporte de pasaje de turismo, remonta a los años de 1920 y 1930 cuando hicieron su aparición en nuestro país los primeros vehículos rudimentarios adaptados para brindar el servicio de transporte de pasajeros, esto ocurrió en el estado de Guanajuato y fueron los inicios de lo que actualmente es denominada la empresa Autotransportes Flecha Amarilla, S.A. de C.V.

En aquel entonces no existía regulación alguna sobre las tarifas aplicadas en el pasaje público o foráneas, puesto que los propietarios de los camiones que en su mayoría también se desarrollaban como conductores de sus propias unidades, fijaban

el cobro que consideraban pertinente, lo que ocasionaba fuertes competencias cuando un camión incursionaba en los mismos horarios del otro.

Los primeros automotores eran camiones importados de medio uso, marca "BECK" con motor a gasolina y con capacidad de transportar a 16 pasajeros.

Para la década de 1930 a 1940, a los inversionistas les era muy difícil obtener una concesión o permiso ya que los permisos abarcaban determinados tramos de ruta específica, por lo cual vieron la necesidad de agruparse y coordinarse para beneficio común.

Por ese tiempo se formaron los primeros grupos o alianzas de camioneros, con el fin de coordinar horarios, rutas y tarifas, y que para distinguirse entre ellas empezaron a utilizar diversos símbolos, pinturas, logotipos, etc. Teniendo conocimiento que el primer grupo de transportistas que existió en el país fue la **ALIANZA GUANAJUATENSE DE CAMIONEROS**.

En el período de 1940 a 1950, siguen surgiendo las alianzas constituyéndose principalmente como Sociedades Anónimas.

La década de 1950 a 1960, dentro del período de mandato del presidente Miguel Alemán el gobierno inicia el programa de construcción, operación y explotación de caminos y puentes, favoreciendo con ello a la mayoría de las empresas transportistas. Propiciando incluso la importación de autobuses integrales de medio uso.

De 1960 a 1970, se prohíbe la importación de autobuses de fabricación extranjera, y es entonces cuando aparecen en el mercado autobuses integrales de fabricación nacional de las marcas "SULTANA" y "MASA".

Para 1970 a 1980, varias empresas transportistas constituyeron sociedades Inmobiliarias que se dedicaron a la construcción y control de Centrales Camioneras y demás bienes raíces de dichas centrales y empresas.

En el año de 1987, finalmente se constituye la cámara Nacional de Autotransporte de Pasaje y Turismo "CANAPAT" la cual venía funcionando anteriormente como liga nacional de transporte y que actualmente agrupa a la mayoría de las empresas dedicadas a dicha actividad en México.

En el año de 1990, el presidente de la república de ese periodo, el señor Lic. Carlos Salinas de Gortari se reúne con la mayoría de los socios de la CANAPAT y lanza una invitación a la modernización del sistema, basado en la inminente firma del Tratado de Libre Comercio en América del Norte.

En el año de 1991, el Ejecutivo Federal anuncia la plena liberación de rutas, lo cual trae como consecuencia una mayor y agguerrida competencia entre dichas empresas de toda la República Mexicana, ocasionando en 1992 la quiebra inmediata de pequeñas empresas transportistas y la coalición y fusión de otras.

En la actualidad se cuenta con un gran número de parque vehicular, en donde los sobrevivientes en su mayoría, tuvieron que renovar en más de un 50% su equipo de transporte, para enfrentarse en la actualidad a los grandes monopolios del mercado como lo son Grupo Toluca, Estrella Blanca y Autobuses de Oriente, los

cuales han venido envolviendo a las medianas empresas a formar parte de su monopolio y dejar desprotegidos a los pequeños empresarios y peor aun, al hombre-camiión.

4.2.1 Historia del Turismo

Los primeros antecedentes del turismo se sitúan en Roma; los patricios se desplazaban en busca del mar, el descanso, etc., e incluso había viajes organizados. Posteriormente todo esto se vino abajo, con lo cual todos los viajes eran por motivos religiosos. La iglesia misma organizaba viajes. La religión que más impulso esto fue la musulmana que por religión debían visitar al menos una vez en la vida la Meca.

Durante el s. XIX se dan las circunstancias para los viajes turísticos. Ahora solo faltaba el motivo para desplazarse los cuales solían ser: Conocer lugares diferentes, exóticos, grandes paisajes, gentes con distintas culturas, balnearios, etc. ·

Viajaban para ir a unas zonas con unas fuentes determinadas para curar enfermedades.

Una de las principales zonas era Suiza (los Alpes) que además ofrecía grandes paisajes.

Las exposiciones universales. La primera fue en Londres (1848) y esto provoco gran curiosidad que además coincidió con la inauguración de las líneas de ferrocarril. Aquí se iniciaron los primeros viajes organizados (ideados por Thomas Cook padre del turismo). La exposición mas importante fue en París(1889) con la asistencia de más de 300.000 personas.

La satisfacción y vanidad para mucha gente de tomar baños de sol. Hizo que surgiera el turismo de sol y playa.

En los años 50's-60's aparece el factor de la aviación comercial que origina el turismo de masas, gracias a dos hechos:

- 1.- Aparición de vuelos charter combinados con paquetes turísticos que abaratan muchísimo el costo de las vacaciones
- 2.- Mayor tiempo de ocio de la población.

4.2.2 Evolución en el Turismo

Hay una serie de etapas que pueden definir la evolución del turismo.

El turismo anterior a los 60's. ·

Boom del turismo de los 60's. ·

Crisis del 73 (73-80). ·

Recuperación y expansión del turismo en los 80's. ·

* Turismo anterior a los 60's. ·

En sus últimos años de vida, Miguel Alemán Valdés regresó a la política activa y se dedicó a promover el turismo (presidió a partir de 1961 el Consejo Nacional de Turismo) y apoyó la celebración de los Juegos Olímpicos en la Ciudad de México (1968).

También había otros tipos de turismo, aparte del turismo hotelero. Estos eran:

El turismo de crucero- los barcos hacían escala en Veracruz y Mazatlán. ·

El turismo de veraneo- alquiler o venta de casas o chalets. ·

El turismo residencial- se hospedaba en hoteles. ·

*** Boom del turismo de los 60's. ·**

En el año de 1953 empieza la guerra fría entre América y Rusia a EE.UU., le interesa España como punto estratégico para instalar bases militares. A cambio España entra en la ONU en 1953. Esto hace que el turismo vuelva a crecer. Empieza el boom de los 60's. En 1973 se llega a las 20.000 plazas.

Entre otras cosas este crecimiento es debido a un:

- Plan de estabilización económica.
- Crecimiento de las economías europeas.
- Condiciones favorables que reunían las islas para atraer a la masa turística.

*** Crisis del 73**

En 1973 estalla la guerra entre Israel y los Países Árabes. Esto provoca una crisis a nivel mundial. Se llegó a decir que se había agotado el petróleo de los países árabes.

En el 78 se constituye la **Federación Hotelera**, que permitió mejorar la situación, a la vez se inauguró una cooperativa de federación de compras (COFEBA). Una compra por parte de esta cooperativa suponía un precio más barato sobre los productos.

También provocó la aparición de nuevas cadenas hoteleras.

***Recuperación y expansión del turismo en los 80**

En 1981 empieza a crecer el número de turistas (3.300.000). Hasta 1988 que se dobla a 6.800.000. Este crecimiento se debió al incremento de la oferta hotelera. Y al concepto de los apartamentos turísticos, que era donde aparecerían la mayor parte de los turistas.

4.3 Reseña histórica del transporte de pasaje y turismo en Uruapan

Abordar sobre dicho tema, es aventurarnos en testimonios, puesto que nos enfrentamos, a que a la fecha no hay algún libro que nos proporcione la información correcta de los datos, más sin embargo la gran variedad de testimonios nos hizo concluir los siguiente:

Los primeros indicios del transporte en la hermosa ciudad donde florecen los cogollos como su nombre lo dice, refutan al transporte de ferrocarril, el cual fue uno de los pioneros medios de transporte de gente en la ciudad de Uruapan.

Ante la necesidad de la gente de transportarse, ésta empezó a hacerlo mediante camiones de carga que se trasladaban en condiciones limitantes para el pasaje.

Fue hasta 1939, cuando Flecha Roja se incursionó en el mercado con rutas como a Morelia y con motivo de dichas iniciativas, en el año de 1941 Grupo Progreso empezó a incursionar con la participación de una flotilla de 10 camionetas, las cuales cubrían rutas tales como: Uruapan-Guadalajara y Uruapan-Lázaro Cárdenas.

Para el año de 1946 principia en Uruapan, un grupo de camioneros permisionarios, que vislumbraron la posibilidad de establecer un servicio de transporte de pasajeros que logrará comunicar la región de tierra caliente por carretera, ya que el único medio de transporte en ese entonces como ya lo mencionamos era el ferrocarril y algunos camiones de carga.

Dicho grupo de permisionarios se enteró de las inquietudes que tenía en ese entonces el General Lázaro Cárdenas del Río, enfocadas a tratar de comunicar la vasta zona de tierra caliente con el resto del estado de Michoacán, fue entonces cuando los permisionarios acudieron ante él para solicitarle su orientación y apoyo para el proyecto, el cual recibieron de forma inmediata.

En el año de 1947 se finalizaron los trámites necesarios para obtener las concesiones completamente autorizadas, y fue hasta entonces cuando el gobierno del estado de Michoacán otorgó los diez permisos de ruta al grupo fundador integrado por los señores: Cesar Arellano, Aureliano Aguirre, J Jesús María Cantu, Manuel Moscardo, Gral. Carlos Montoya, Fernando Ríos, Arcadio Méndez , Salvador Villegas y Justino Alencaster.

El paso más difícil para este grupo de inversionistas fue el conseguir el equipo de transporte necesario, debido a que las agencias locales observaban al negocio con cierta cautela, por el riesgo que implicaba al transitar los caminos o brechas peligrosas en ese tiempo. Para ello fue necesario que el grupo de permisionarios se trasladara a la capital del estado para entablar pláticas con la agencia Ford y lograr

por fin el financiamiento de 10 chasis y con ello ordenar posteriormente la constitución de carrocerías respectivas con un cupo inicialmente de 22 pasajeros.

Unificando criterios el grupo fundador optó por denominar Autotransportes Galeana a la naciente cooperativa y honrar con ello a la memoria del caudillo guerrerense Hermenegildo Galeana.

Para el 20 de Noviembre de 1947 cuando después de participar en el desfile cívico que se realizó en la ciudad de Apatzingán, Mich., en conmemoración de un aniversario más de la revolución mexicana, fue cuando Autotransportes Galeana inició oficialmente el servicio de transporte foráneo de pasajeros, cubriendo las rutas de: Apatzingán- Aguililla (con duración de 10 horas), Apatzingán-Coalcomán (con duración de 14 horas), Uruapan-Apatzingán (con duración de 12 horas), Uruapan-Arteaga (con duración de 16 horas).

Las condiciones en que se encontraban los caminos en ese entonces eran verdaderamente pésimas y el transitarlas fue una tarea titánica, ya que incluso se dieron casos en los que el personal u operadores de los camiones y el propio pasaje, ampliaron el camino para poder continuar el viaje.

Para 1948 se palpo en todo el estado, el impulso dado a obras de irrigación, caminos, puentes y una serie de obras de infraestructura carretera, en donde contagiados los permisionarios por el entusiasmo existente, la empresa solicitó al propio gobierno del estado de Michoacán la expedición de otros diez permisos de ruta, con los cuales se ampliaron los servicios a las diferentes poblaciones de la entidad. Ya con 20 unidades en servicio la empresa Autotransportes Galeana se

convirtió en la pionera del transporte de pasajeros en la región cubriendo la mayoría de las rutas del sur del estado de Michoacán.

Ante el crecimiento de la eminente cooperativa Autotransportes Galeana, se incorporaron a ella nuevos socios y permisionarios, lo cual permitió de acuerdo a sus necesidades, que la empresa se convirtiera en una Sociedad Anónima y quedar como lo que hoy Conocemos como: Autotransportes Galeana S.A. de C.V., la cual en la actualidad subsiste con mucha dificultad, por la inmersa competencia con la que se encuentran.

Así mismo se fueron uniendo al transporte de pasaje en esta región líneas como: Occidente, Michoacanos, Amapolos, Tres Estrellas de Oro, Flecha Amarilla. Y las que actualmente conocemos en el transporte de pasaje foráneo como: Púrhepechas, Autotransporte Galeana S.A. de C.V., Parhikuni, Enlaces Terrestres Nacionales, Flecha Amarilla, Autobuses de Occidente, etc.

En cuanto al ámbito, del pasaje de turismo en la región éste se vino desarrollando mucho después del pasaje público federal, en donde el satisfacer las necesidades específicas de los clientes, a ciertos horarios y destinos, incito a que los pioneros en el ramo iniciarán en éste sector.

Fue para el año de los 60's cuando en la ciudad de Uruapan, aparece la formalidad del transporte de pasaje de turismo, iniciando en ello el Sr. Juan Moreno conocido coloquialmente como la "coneja", el cual ofertaba al público una unidad para la realización de viajes especiales.

Con posterioridad al pionero del turismo en la ciudad, se fueron incursionado grandes empresarios en el ámbito, formando empresas como las que ahora conocemos como: Viajes Turísticos Universo, Grupo Hernández, Viajes división turismo de Ruta Paraíso, Paricutín, Viajes Integrales, Grupo Citali y muchos más hombres camión.

Hombres camión que han venido a mal baratar los precios o cotizaciones en el mercado, provocando con ello la competencia desleal que impera en el mercado. Puesto que fue en el año del 2001, 2002 y parte del 2003 y 2004, cuando entro en decadencia la empresa de Autotransportes Galeana S.A de C.V., sacando de circulación de la ruta muchas unidades en pésimas condiciones, para lo cual los socios no ivan a permitir tener su unidad obsoleta sin sacar una remuneración al respecto, motivo que provocó que se improvisaran dichas unidades al sector turismo, las cuales estaban en pésimas condiciones para prestar el servicio, ya que la necesidad de los socios de obtener utilidades era tan notables, que la gran mayoría no realizó modificaciones a los autobuses, que permitiera prestar un servicio más honroso para el pasaje de turismo.

Más sin embargo en la década del 00', la empresas se fueron consolidando adquiriendo unidades nuevas y equipadas que prestaran los servicios de gran Turismo, más sin embargo la competencia que existía no era en calidad, sino en costos. No obstante el cliente fue adquiriendo experiencia en el ramo y ahora no sólo buscaban costo, sino calidad y seguridad que le permitiera tener un viaje de placer, es por ello que las exigencias del mercado han hecho que el hombre camión adapte y

modifique su parque vehicular, permitiendo homogeneizar con ello costos y calidad de servicio.

- En la actualidad, en la región de Uruapan, se cuentan con unidades equipadas que permiten brindar un servicio confortable y que en relación a otras ciudades ofrece uno de los costos más accesibles en el mercado en dicho sector, muestra de ello es la gran cartera de clientes que la mayoría de las empresas tiene es de procedencia foránea, de lugares tales como: Monterrey, Guadalajara, León Guanajuato, Morelia, Los Reyes, etc.

4.4 Principales rutas turísticas más cotizadas y visitadas por el pasaje de turismo

México, famoso por sus ruinas y playas, es, por sobre todo, un país lleno de contrastes: las mezclas culturales y la gran diversidad de paisajes, jamás dejan de asombrar. A continuación, presentamos una selección de los lugares más interesantes y famosos de México que un turista no puede dejar de conocer y que para nuestro estudio es preciso conocer, para la realización de las principales cotizaciones que el cliente solicita a las diferentes empresas de transporte de pasaje de turismo, las cuales nos servirán de base, para las diferente cotizaciones que se dan en el mercado.

Baja California

Cabo San Lucas | Guerrero Negro | La Paz

México Occidental y el Bajío

Guadalajara | Guanajuato | Lago de Patzcuaro y Janitzio | Manzanillo | Morelia |
Puerto Vallarta | Queretaro | San Miguel de Allende | Santuario Mariposa
Monarca | Zacatecas

México Sur

Cañón del Sumidero | Cascadas de Agua Azul | Huatulco | Monte Alban | Oaxaca |
Palenque | Puerto Escondido | San Cristóbal de las Casas

Zona Norte

Mazatlán | Monterrey | Sierra Tarahumara

México Central

Acapulco | Ciudad de México | Cuernavaca | Ixtapa | Puebla | Ruinas
Arqueológicas de Teotihuacán | Veracruz y Península del Yucatán

Cancún | Chichen Itza | Cozumel | Isla Mujeres | Mérida | Playa del Carmen

Tulum | Uxmal | Xel-ha | Xcaret

CAPITULO V: CASO PRÁCTICO

En este último capítulo abordaremos una de las principales problemáticas de las empresas de transporte de pasaje de turismo para cotizar viajes especiales a los diversos lugares o recorridos turísticos, más sin embargo delimitaré la población al estudio de la empresa denomina "Grupo Hernández", más sin embargo cabe recalcar que el estudio de caso permitirá a cualquier ente adaptar el caso a su realidad específica.

Por lo cual, se plantearán los principales costos que el giro requiere para la determinación del punto de equilibrio necesario para obtener un porcentaje de utilidad neto deseable y costeable para los inversionistas y propietarios del ramo.

Se abordará, una serie de cédulas que ayudarán a la determinación de la gran mayoría de los costos incurridos que implica la prestación del servicio de pasaje de turismo, con la finalidad de mostrar a los diferentes lectores y más aún a los propietarios y empresarios, de la importancia de la determinación de los costos para la determinación de una cotización, con la intención primordial de evitar pérdidas para los mismos y no ser partícipes de una competencia desleal que impera en el mercado.

Cabe recalcar, que el presente estudio englobará el estudio específico de sólo una empresa y que más sin embargo es aplicable a cualquier empresa con sus adecuaciones pertinentes del ramo, todo con la finalidad principal de poder homogeneizar los costos de acuerdo a características similares.

Sin embargo, el partir de los más general en costos, nos permitirá llegar a lo particular de los costos como los hombre-camión.

Es decir, tenemos la finalidad de que dicho estudio y propuesta se pueda adaptar a cualquier tipo de características de empresas dedicadas al autotransporte de pasaje de turismo.

Por último manejaré como hipótesis que: " la empresa objeto de estudio, no lleva un control de costos como base para la cotización de sus servicios".

5.1 Objetivos

GENERAL:

- Proporcionar un prototipo de cédulas de costos en base a los conocimientos adquiridos, con la finalidad de que faciliten la determinación de cotizaciones y el margen de utilidad deseado, que permita a las empresa Grupo Hernández y del sector servicios en la rama de transporte de pasaje de turismo de la ciudad de Uruapan, a competir con precios leales.

PARTICULARES:

- Detectar los posibles costos incurridos en el sector de transporte turístico.
- Identificar los gastos del sector de transporte turístico de la ciudad de Uruapan, Mich.
- Investigar las características de las unidades utilizadas para la elaboración de viajes de turismo y excursiones.

- Concientizar a los socios y empresarios de la importancia de determinar sus costos de viaje, antes de emitir cualquier cotización.

5.2 Metodología utilizada

Para el estudio realizado acerca de los costos de las empresas de transporte de pasaje de turismo, se utilizó como base la investigación científica, enfocándonos en una proporción mayor al método deductivo, el cual permite pasar de afirmaciones generales a hechos particulares, este método es afín con el método hipotético-deductivo, en el que la hipótesis de las que se deducen planteamientos particulares se elaboran con base en el material empírico recolectado a través de diversos procedimientos como la observación y la experimentación.

Mediante la investigación documental se desarrolló un marco teórico, con la finalidad de que nos sirviera de soporte en el estudio, donde se contempló temas de contaduría, de costos y del transporte terrestre de pasaje de turismo.

El desarrollo de la hipótesis se basó en entrevistas directas, cuestionarios y estudio y revisión física a la empresa objeto de análisis, para identificar que efectivamente la falta de un sistema de costos como base de cotización, es la consecuencia de ganancias insuficientes y de la competencia tan desleal que impera en el mercado.

La investigación de campo fue primordial para la obtención de una reseña histórica de la empresa sujeta a estudio, así como para la adquisición de precios al

público por algunas empresas, la cual la obtuvimos mediante la solicitud de cotizaciones vía telefónica, con el propósito de obtener el devenir de los precios.

5.3 Aspectos Generales de la Empresa "Grupo Hernández"

Para poder entrar en análisis, abordaremos puntos esenciales de la empresa objeto, con la finalidad de poder entender con mayor precisión las características y necesidades de la empresa. Se tocará su estructura para entender la amplitud de los costos que esta origina.

5.3.1 Giro de la Empresa

La actividad preponderante de la empresa objeto de estudio es la prestación de servicio de transportación pasaje de turismo y prestación de servicio de pasaje público federal en asociación con Autotransportes Galeana S.A. de C.V. Así mismo, la empresa presta el servicio de reparaciones en general, exclusivamente para las unidades de transporte de la empresa a través de su taller particular.

5.3.2 Antecedentes Históricos

De acuerdo a las circunstancias prevalecientes en nuestro país, en la década de los 80's, con respecto a la economía, muchas empresas se vieron obligadas a minimizar sus costos para mantener sus utilidades en un porcentaje aceptable, por lo tanto surge la necesidad de crear un taller que reuniera todos los servicios requeridos para mantener y reparar las unidades de transporte propiedad de la familia

Hernández Domínguez. En dicho taller deberían quedar incluidas las áreas de mecánica, hojalatería, pintura, lavado, engrasado, eléctrica, etc.

Este proyecto se inició a finales de 1983 y principios de 1984, año en el cual se comenzó la construcción de lo que fue el taller mecánico "FEPACA", que tenía como propietarios al Sr. Manuel Hernández Cano y al Sr. Manuel Hernández Domínguez; pero que por motivos familiares y de negocios el taller "FEPACA" quedó sólo con el Sr. Manuel Hernández Domínguez como propietario, el cual decidió dar de baja el taller en el año de 1998, para en su momento rentar las instalaciones que ocupaban dicho taller. En el mismo año y antes de que el taller "FEPACA" dejase de funcionar como tal se llevó a cabo la formación de una sociedad constituida por 14 socios de la familia Hernández Domínguez, quedando constituida como sociedad por el mutuo consentimiento de sus integrantes manifestado en una acta notarial; dicha sociedad adquirió el nombre de "Grupo Hernández".

A raíz de la desaparición del taller mecánico "FEPACA", el Sr. Manuel Hernández Cano e hijos vieron la necesidad de crear un nuevo taller para satisfacer las necesidades de las unidades de transporte; y fue así como el 20 de Mayo de 1999 en la calle Leo esquina con Tauro S/n de la colonia Ampliación San Rafael de esta ciudad, se inauguró lo que hasta la fecha se conoce como el taller mecánico "Grupo Hernández", el cual actualmente funciona como taller particular y cuenta además con la oficina central de operaciones del "Grupo Hernández".

En el mes de Agosto de 1999 el "Grupo Hernández" crea su división de viajes especiales iniciando primordialmente con una flota de 4 unidades sultana que

contaban con los servicios de : aire acondicionado y w.c., todo con la finalidad de satisfacer las necesidades de la gente de realizar viajes especiales de negocios o de placer.

Para el año 2000, se adquieren dos unidades importadas marca Eagle totalmente equipadas, su adquisición fue con la necesidad de satisfacer todo tipo de mercado y demandas, puesto que son unidades americanas que para muchos clientes esto implicaba un mejor servicio.

Fue en el año 2001, cuando la empresa adquiere 3 unidades nuevas marca Sultana totalmente equipadas, estas contaban con los servicios de: aire acondicionado, monitores, música estereofónica, W.C., cafetería, micrófono para el representante del grupo y tienen capacidad para 45 pasajeros.

Actualmente "Grupo Hernández" cuenta con trece autobuses destinados para viajes especiales, 5 autobuses dentro de Autotransportes Galeana S.A. de C.V. y 15 acciones permisionarias de Autobuses Puhépechas S.A. de C.V. y las instalaciones físicas de su taller y oficinas centrales, ubicadas en Calle Leo Esq. Tauro S/N, Colonia Ampliación San Rafael, aun costado de PEMEX. (Fuente: Investigación propia).

5.3.3 Misión de la Empresa

"Proporcionar el servicio de transporte de pasajeros dentro y fuera de la República a toda persona que lo solicite, utilizando equipos modernos que proporcionen seguridad y comodidad al usuario, a través de un trato amable y personalizado de manos de personal capacitado e impregnado de un conjunto de

valores éticos y morales que aseguren la satisfacción total de nuestros usuarios.”

(Fuente: Ibid)

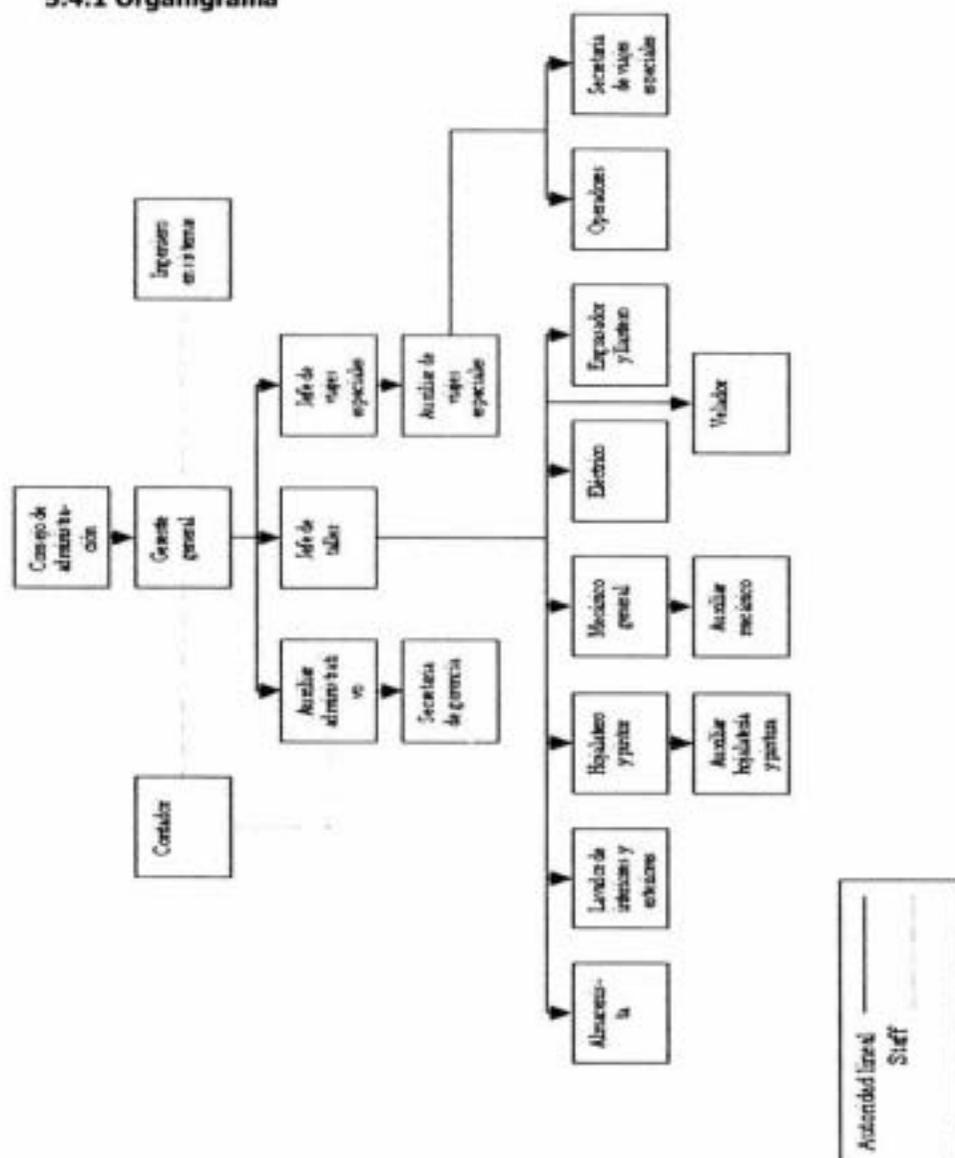
5.3.4 Objetivo General de la Empresa

Brindar un confortable y eficiente servicio al público usuario, manteniendo en excelentes condiciones las unidades de transporte y el sentido humano de las personas que laboran en la empresa. (Fuente: Ibid)

5.4 Estructura de la empresa

Manejaremos la estructura orgánica de la empresa, así como su estructura funcional, con la finalidad de detectar las posibles funciones vinculadas con la elaboración de costos para la fijación de precios al público en general.

5.4.1 Organigrama



(Fuente: investigación propia)

5.4.2 Estructura Funcional

Puesto: Consejo de administración.

<i>NIVEL:</i>	Primero
<i>DEPENDENCIA:</i>	Autoridad superior

OBJETIVOS:

- ✓ Mantener armonía y concordia entre el personal de la empresa, solucionando tempranamente conflictos internos y estableciendo una seguridad moral y económica a todos los trabajadores de la empresa, así como a sus familias.
- ✓ Vigilar que los servicios ofrecidos dentro de la empresa sean siempre de calidad.
- ✓ Buscar la máxima satisfacción de la clientela y preocuparse por el crecimiento empresarial.

FUNCIONES:

1. Apoyar la toma de decisiones.
2. Discutir planes.
3. Aprobar acuerdos.
4. Vigilar siempre el buen funcionamiento de la empresa.
5. Decidir la compra de equipo de transporte.
6. Decidir y autorizar operaciones mayores de \$60,000.

Puesto: Gerente general.

NIVEL:	Segundo	
DEPENDENCIA:	Consejo	de
	administración	

OBJETIVO:

- ✓ Coordinar y distribuir todos los recursos para lograr eficiencia y eficacia en la utilización de los mismos.

FUNCIONES:

1. Coordinar y distribuir óptimamente los diferentes recursos, mediante una acertada toma de decisiones para hacer eficiente a la empresa.
2. Tomar decisiones financieras.
3. Vigilar el buen funcionamiento de la empresa.
4. Intervenir en la discusión de los planes.
5. Reclutar, seleccionar y desarrollar al personal ajeno a la división viajes especiales.
6. Autorizar pagos a proveedores.
7. Empezar acciones de mercadotecnia.
8. Autorizar pedidos de compra.
9. Implementar medidas de control.
10. Fungir como representante legal.
11. Implementar programas de capacitación

Puesto: Contador general.

<i>NIVEL:</i>	Segundo
<i>DEPENDENCIA:</i>	Staff

OBJETIVO:

- ✓ Apoyar con el registro y control de las transacciones financieras, para proporcionar informes financieros a tiempo y confiables que apoyen la toma de decisiones.

FUNCIONES:

1. Registrar y controlar todas las transacciones financieras que surjan de las operaciones de la empresa.
2. Colaborar con información relevante, veraz y oportuna para la toma de decisiones.
3. Cumplir con los aspectos fiscales de la empresa.
4. Estar al corriente en el pago de impuestos.
5. Asesorar en cuanto a la captura de datos y manejo de programas contables.

Puesto: Ingeniero en sistemas.

<i>NIVEL:</i>	Segundo
<i>DEPENDENCIA:</i>	Staff

OBJETIVO:

- ✓ Brindar asesoría en cuanto al uso de programas y equipos de cómputo.

FUNCIONES:

1. Reparar equipos de cómputo.
2. Asesorar en el manejo de programas y equipo.
3. Elaborar programas específicos para la empresa.
4. Sugerir el uso de nuevos programas y equipos.

Puesto: Secretaria de gerencia

NIVEL:	Tercero
DEPENDENCIA:	Auxiliar Administrativo

OBJETIVOS:

- ✓ Coadyuvar en la correcta organización de documentos.
- ✓ Elaborar registros contables para mantener una contabilidad al día y confiable.

FUNCIONES:

1. Llevar los libros de diario de cada unidad y del taller en el equipo de cómputo.
2. Manejo del fondo fijo de caja.
3. Elaborar requisición de papelería y consumibles de su área.
4. Archivar notas, facturas y otros documentos de importancia para la empresa.
5. Cuidar el aseo y el orden de su área de trabajo.
6. Mecanografiar documentos.
7. Enviar cartas por distintos medios a solicitud de sus superiores.
8. Mantener organizada y actualizada la agenda telefónica.
9. Establecer contactos telefónicos a petición de sus superiores.
10. Recibir llamadas y canalizarlas a la persona solicitada.
11. Elaborar cheques y sus respectivas pólizas para efectuar pagos en general.
12. Llevar el archivo de personal.
13. Llevar el archivo de clientes.
14. Elaborar las liquidaciones de los operadores de Galeana por cada viaje realizado.

Puesto: Jefe de taller.

NIVEL:	Cuarto
DEPENDENCIA:	Gerente general

OBJETIVOS:

- ✓ Coordinar y supervisar el uso óptimo de los recursos materiales y humanos.
- ✓ Mantener en buenas condiciones generales las unidades de transporte.

FUNCIONES:

1. Supervisar a los empleados a su cargo y sus trabajos.
2. Elaborar y enterar al responsable de los reportes de reparación a realizar a cada unidad.
3. Asesorar procedimientos de reparaciones.
4. Decidir el lugar donde se realizarán las reparaciones a las unidades que no puedan ser realizadas en el propio taller.
5. Revisar los pedidos de compra de materiales y refacciones.
6. Verificar la limpieza del área del taller.
7. Revisar periódicamente el estado físico en que se encuentran las unidades de transporte.
8. Realizar e informar al gerente general las reparaciones que se tengan que hacer a las instalaciones y maquinaria del área de taller.
9. Autorizar las requisiciones de herramientas, materiales y refacciones elaboradas por los operarios de mantenimiento.

Puesto: Jefe de viajes especiales.

NIVEL:	Cuarto
DEPENDENCIA:	Gerente general

OBJETIVOS:

- ✓ Realizar tratos con personas externas a la empresa e incluso a la ciudad, para que se solicite la renta de autobuses a toda la república y el extranjero.
- ✓ Dar a conocer los servicios de transporte que presta la empresa.

FUNCIONES:

1. Realizar contratos por cuestión de prestación de servicios de transportación turística.
- 2. Fijar los precios de los viajes.**
3. Llevar una bitácora de control de fechas de los compromisos de cada unidad.
4. Informar a tiempo a los operadores de las unidades de cualquier viaje a realizar.
5. Publicitar la renta de los servicios de transporte que brinda la empresa.
6. Contactar clientes en el interior y exterior de la República.
7. Atender y resolver las dudas del cliente.
8. Verificar la limpieza y presentación de las unidades antes de cada viaje.
9. Autorizar las requisiciones de refrigerios y consumibles.
10. Revisar la requisición de refrigerios y consumibles elaboradas por el almacenista.
11. Evaluar quejas y sugerencias de los buzones de a bordo de las unidades.

Puesto: Auxiliar de viajes especiales.

NIVEL:	Quinto
DEPENDENCIA:	Jefe de viajes especiales

OBJETIVO:

- ✓ Colaborar con su jefe inmediato en la realización de actividades necesarias para eficientizar e incrementar la prestación del servicio.

FUNCIONES:

1. Entregar relación de ingresos y egresos por cada viaje y por unidad a la secretaria general.
2. Contactar clientes en toda la República Mexicana.
3. Conseguir mapas carreteros actualizados de todo el país y el extranjero cuando éstos últimos se requieran.
4. Colaborar con el diseño de las campañas publicitarias.
5. Colaborar en todo lo que le indique su jefe inmediato.

Puesto: Auxiliar administrativo.

<i>NIVEL:</i>	Cuarto
<i>DEPENDENCIA:</i>	Gerente general

OBJETIVO:

- ✓ Colaborar en las actividades administrativas requeridas para el buen funcionamiento de la empresa.

FUNCIONES:

1. Realizar pagos y trámites con dependencias de gobierno.
2. Pagar nómina.
3. Revisar documentos fiscales antes de pasarlos al contador.
4. Realizar conciliación bancaria previa al contador.
5. Realizar operaciones con instituciones financieras.
6. Auxiliar a la secretaria general con la captura de las operaciones contables.
7. Colaborar con el gerente general en todo lo que le solicite.

Puesto: Almacenista.

NIVEL:	Sexto
DEPENDENCIA:	Jefe de taller

OBJETIVO:

- ✓ Abastecer las refacciones, materiales, etc. que requiere la empresa para su operación.

FUNCIONES:

1. Proveer de materiales las distintas áreas de la empresa.
2. Organizar y contabilizar el almacén.
3. Realizar inventario periódicos.
4. Recepción y revisión de cantidades y calidades de mercancías.
5. Elaboración de contra recibos.
6. Dar salida y entrada a artículos en el almacén.
7. Contactar proveedores y solicitar cotizaciones.
8. Elaborar pedidos.
9. Llevar el archivo de proveedores.
10. Mantener limpia y ordenada su área de trabajo.
11. Elaborar máximos y mínimos de las mercancías de mayor rotación y precio.
12. Realizar deducciones con proveedores.

Puesto: Lavador de interiores y exteriores.

NIVEL:	Sexto
DEPENDENCIA:	Jefe de taller

OBJETIVO:

- ✓ Mantener en excelentes condiciones de limpieza las unidades de transporte.

FUNCIONES:

1. Lavar y aspirar los interiores de los autobuses.
2. Lavar los exteriores de los autobuses.
3. Lavar cajuelas y máquina de las unidades.
4. Reportar sus actividades al jefe de taller.
5. Solicitar sus enseres al almacén.
6. Mantener limpia y ordenada su área de trabajo.

Puesto: Hojalatero y pintor.

NIVEL:	Sexto
DEPENDENCIA:	Jefe de taller

OBJETIVOS:

- ✓ Hojalatear unidades con la finalidad de que sean seguras, tengan buena presentación y duren largo tiempo en buenas condiciones.
- ✓ Mantener en excelente apariencia en cuanto a pintura las unidades de transporte para evitar su corrosión.

FUNCIONES:

1. Realizar todo tipo de reparaciones de hojalatería en general (arreglar láminas, asientos, cambiar pisos, y reparar estructuras de todo el camión).
2. Remachar y atornillar todas las partes que así lo requieran.
3. Pintar las carrocerías en general, dañadas o por remodelación de las mismas, al igual que los interiores.
4. Fabricar soportes, molduras y bases que se requieran tanto en las unidades como en las instalaciones físicas del taller.
5. Mantener limpia y ordenada su área de trabajo.
6. Reportar sus actividades al jefe de taller.
7. Resguardar sus herramientas y equipos.
8. Solicitar materiales y refacciones al almacén

Puesto: Auxiliar de hojalatería y pintura.

NIVEL:	Séptimo
DEPENDENCIA:	Hojalatero y pintor

OBJETIVO:

- ✓ Colaborar en cuanto a hojalatería y pintura para agilizar dichos trabajos.

FUNCIONES:

1. Ayudar a su supervisor en lo que éste lo requiera.
2. Realizar trabajos menores de hojalatería.
3. Lijar y empapelar las unidades a pintar.
4. Colaborar con las labores de limpieza y orden de su área.

Puesto: Mecánico general.

NIVEL:	Sexto
DEPENDENCIA:	Jefe de taller

OBJETIVO:

- ✓ Mantener en excelentes condiciones mecánicas las unidades de transporte lo cual permita la seguridad y buen funcionamiento de las mismas.

FUNCIONES:

1. Reparar y dar mantenimiento a cajas de velocidades y transmisiones.
2. Reparar y dar mantenimiento a diferenciales y sistemas de tracción.
3. Reparar y dar mantenimiento a válvulas de pie y frenos.
4. Reparar y dar mantenimiento al sistema de dirección.
5. Reportar sus actividades al jefe de taller.
6. Solicitar materiales y refacciones al almacén.
7. Mantener limpia y ordenada su área de trabajo.
8. Resguardar sus herramientas y equipos.

Puesto: Auxiliar de mecánica.

<i>NIVEL:</i>	Séptimo
<i>DEPENDENCIA:</i>	Mecánico general

OBJETIVO:

- ✓ Colaborar en las labores de mecánica para agilizar dichos trabajos.

FUNCIONES:

1. Ayudar a su supervisor en lo que este requiera.
2. Realizar trabajos menores de mecánica.
3. Lavar todas las partes mecánicas que así lo requieran.
4. Colaborar con las labores de limpieza y orden de su área.

Falta página

N° 133

Puesto: Engrasador y llanero.

NIVEL:	Sexto
DEPENDENCIA:	Jefe de taller

OBJETIVOS:

- ✓ Lubricar las unidades de transporte con la finalidad de eficientizar su operación.
- ✓ Proporcionar seguridad al uso de las unidades, manteniendo en óptimas condiciones sus neumáticos.

FUNCIONES:

1. Cambiar y reparar llantas.
2. Reportar sus actividades al jefe de taller.
3. Solicitar refacciones y materiales al almacén.
4. Mantener limpia y ordenada su área de trabajo.
5. Resguardar sus herramientas y equipos.
6. Realizar cambios de aceite y filtros.
7. Realizar engrasado general a las unidades.
8. Cambiar birlos.
9. Revisar y restablecer el nivel del aceite de las transmisiones.
10. Instalar los ten-top de aceite.

Puesto: Operadores Turismo

NIVEL:	Sexto
DEPENDENCIA:	Jefe de viajes especiales

OBJETIVOS:

- ✓ Trasladar a las personas que requieran del servicio, con amabilidad y responsabilidad.
- ✓ Procurar el buen uso de las unidades de transporte.

FUNCIONES:

1. Transportar al usuario en las rutas previamente establecidas.
2. Respetar los horarios establecidos por los usuarios.
3. Reportar cualquier falla o desperfecto en general en las unidades de transporte al jefe de taller.
4. Mantener limpias y ordenadas las unidades durante su viaje.
5. Informar oportunamente al auxiliar de viajes especiales de cualquier cambio en el itinerario contratado.
6. Reportarse con el auxiliar de viajes especiales al iniciar su viaje de regreso.
7. Entregar notas y remanente de su viaje a la secretaria de general.
8. Resguardar los equipos, herramientas y materiales que se encuentren a bordo de las unidades de transporte.

Puesto: Operadores Galeana

NIVEL:	Sexto
DEPENDENCIA:	Gerente general

OBJETIVOS:

- ✓ Trasladar a las personas que requieran del servicio, con amabilidad y responsabilidad.
- ✓ Procurar el buen uso de las unidades de transporte.

FUNCIONES:

2. Transportar al usuario en las rutas previamente establecidas.
3. Respetar los horarios establecidos.
4. Reportar cualquier falla o desperfecto en general en las unidades de transporte al jefe de taller.
5. Mantener limpias y ordenadas las unidades durante su viaje.
6. Entregar notas y remanente de su viaje a la secretaria general.
7. Resguardar los equipos, herramientas y materiales que se encuentren a bordo de las unidades de transporte.

Puesto: Velador.

NIVEL:	Séptimo
DEPENDENCIA:	Jefe de taller

OBJETIVO:

- ✓ Resguardar la seguridad del taller junto con todas sus herramientas y equipo.

FUNCIONES:

1. Velar y resguardar la seguridad del taller, sus herramientas y equipos.
2. Cerrar el taller al finalizar las labores diarias.
3. Realizar rondas por las instalaciones del taller durante su vela.
4. Abrir el taller a los operadores para que guarden las unidades de transporte a la hora que lleguen, estando esta dentro del horario de su vigilancia.
5. Reportar al jefe de taller las unidades que hayan ingresado o salido del taller durante su vela.
6. Abrir el taller por las mañanas para iniciar las labores.
7. Soltar, encerrar y alimentar a los perros guardianes.
8. Mantener limpia y ordenada su caseta de vigilancia.

(Fuente: Investigación propia)

5.4 Análisis e Interpretación de la Información

5.4.1 Resultados del Cuestionario

De acuerdo al cuestionario aplicado al Jefe de viajes Especiales, como colaborador directo que nos puede proporcionar la información de acuerdo a sus funciones, acerca de la fijación de precios o cotizaciones al público en general. Se obtuvo los siguientes resultados:

¿De cuantas unidades se compone su parque vehicular destinado al Turismo?

TURISMO: 4

GRAN CLASE: 4

GRAN TURISMO: 5

La finalidad de dicha pregunta es obtener los parámetros a evaluar en cuestión de las características que las unidades tienen para prestar sus servicios. En éste caso la clase Turismo comprende autobuses para excursiones que cuentan con los servicios de aire acondicionado y monitores. Gran Clase son unidades equipadas con aire acondicionado, monitores y W.C. Por último la clasificación Gran Turismo se caracteriza por que cuentan los autobuses, con además de los mencionados, servicio de cafetería, mayor confort y comodidad.

¿Cuál es la marca y el modelo de unidades que predominan en su parque vehicular?

Marca Sultana y modelos 1999 y 2001

El vislumbrar la marca de unidades que manejan, es con el objeto de obtener de manera más exacta el rendimiento de diesel por autobús de acuerdo a su tipo de motor y el conocimiento del modelos de las unidades, ayudará a identificar la importancia de el mantenimiento preventivo y correctivo a aplicar a las unidades; que integrará como parte del costo en nuestra propuesta.

¿Qué servicio extra maneja al de su competencia?

El proporcionar un refrigerio al cliente como: agua y refresco

El saber que ofrece un servicio extra, implica mayores costos en la prestación de servicios y que permitirá en un momento dado justificar la diferenciación de costos que pueda tener en el mercado la empresa "Grupo Hernández" vs. otras empresas del ramo y sustentar sus cotizaciones.

¿Elabora estados financieros? ¿Cuáles?

SI, Estado de Resultados y Balance General.

Al analizar la repuesta del colaborador nos podemos percatar que la empresa no realiza estados de Costos, sino simplemente realiza estados de Resultados para efectos de la determinación aproximada de sus costos.

¿Determinan los costos totales de la prestación de servicios?

No.

Al estar encuestando y entrevistando al encargado, afirmó que los costos que ellos determinan no son totales, puesto que no engloban varias reparaciones y mantenimientos de las unidades como parte del costo.

¿Identifica plenamente los Costos y Gastos requeridos para la realización de un viaje especial de turismo?

Plenamente no, puesto que sólo determinamos los costos directos en la realización de un viaje, es decir solo los que se identifican en el momento en que se presta el servicio.

Nuevamente, como en muchas empresas ven a los costos indirectos como un problema de porrateo al costo y que específicamente para la empresa Grupo Hernández, el fraccionar sus costos indirectos resulta impredecible para ellos, más sin embargo la determinación de sus precios y cotizaciones, por ende va estar en función a los costos directos, lo que ocasionará un efecto virtual en la utilidad.

¿Cómo determinan sus costos?

A través de una liquidación que se le hace al operador al concluir cualquier servicio, en la cual se plasman los gastos efectuados dentro de liquidación.

Supervisando físicamente la liquidación que aborda el encuestado, se percató que la liquidación sólo contiene costos efectivamente dentro de liquidación, es decir:

comisión operador, viáticos, combustible, casetas, federales, refacciones y reparaciones entre otras, que se ocasionen única y exclusivamente durante el período del viaje especial. Y la finalidad de la liquidación es obtener el remanente del viaje para efectos de hacer cuentas con el operador.

No obstante, las reparaciones después del viaje especial, la empresa los considera como gastos, es decir aplican de alguna manera el método absorbente de costos, en donde los gastos indirectos no identificados van a resultados.

¿Realiza mantenimiento preventivo y correctivo a sus unidades de servicio?

Si.

El simple sí y de acuerdo a la respuesta anterior, nos permite deducir que todos los costos que se erogan por estos conceptos se consideran directamente a gastos y no al costo del servicio como tal.

¿Para cotizar un viaje especial, se basa en costos ya determinados?

No, costos como tal, sino muchas veces aplicamos la experiencia, la competencia y cálculos empíricos la gran mayoría de las veces.

De acuerdo a la entrevista establecida en conjunto con el cuestionario, el Jefe de viajes especial para fijar un precio, utiliza la experiencia en cotizar viajes por más de cinco años de prestar sus servicios, sin embargo el único cálculo matemático que realiza es un aproximado de kilómetros a recorrer, con la finalidad de sacar un número aproximado del diesel a consumir, así como agrega a sus costos una

estimativa de casetas. Por ende las cotizaciones las realiza en base a precios del mercado y experiencia, es decir a cómo lo cotiza la competencia y sobre ese precio estipula su cotización.

¿Qué porcentaje de utilidad bruta obtiene aproximadamente por la prestación de un servicio de transporte de pasaje de turismo?

De un 31 a 40%

A simple interpretación textual de la pregunta anterior, podríamos hacer conjeturas objetivas de que el margen de utilidad obtenido es bastante aceptable, sin embargo hay que tener en cuenta que sólo se engloban costos directos y que falta descontar a dicha utilidad según el registro que lleva dicha empresa, los gastos más importantes monetariamente y que por citar un concepto de ejemplo están los gastos de mantenimiento preventivo y correctivo, lo cual originará una disminución considerable en la utilidad bruta. Pero no habría tanto problema por mandar los costos y gastos indirectos que no lo son como tal a la cuentas de resultados, pues finalmente se estaría reflejando y obteniendo una utilidad deseada, sino en el caso específico de la empresa "Grupo Hernández" el problema es que al no detectar los costos y gastos indirectos dentro de su base de cotización, origina que está tenga una reducción bastante considerable en su utilidad, puesto el no estimar dichos costos y gastos en un precio de venta, hace que la utilidad neta que se presente en sus estados financieros se vislumbre virtualmente, decimos virtualmente por que los ingresos no llevan un porcentaje de utilidad fijo deseado, sino que este va estar en

función de todas las erogaciones que se realicen fuera de liquidación, que nuevamente reiteramos no estarán previstas como parte de el precio de venta de cualquier servicio.

- Por último, con ello se dará pauta en que algunos meses la empresa cuente con utilidades mayores y en otras ocasiones con meses con pérdidas o utilidades muy inferiores, puesto que el no considerar las erogaciones indirectas que la empresa considera como tales como base en la cotización de viajes, conlleva al efecto virtual de la utilidad, haciendo de alguna manera fijos los ingresos de un período y bastante variables los egresos del mismo, es decir la utilidad que se genera en un mes cierta cantidad de viajes y donde relativamente las erogaciones indirectas fueron pocas, se obtendrá una utilidad con un considerable porcentaje de utilidad, en contraparte en el siguiente mes con la misma cantidad de viajes especiales y suponiendo a los mismo destinos, es decir el mismo ingreso pero durante ese mes se tenían costos por citar alguno de mantenimiento preventivo (reparación de caja) obviamente habrá quizás utilidad o pérdida, motivo por el cual quizás el encargado y socios de la empresa no se den cuenta de la importancia de los costos puesto que ellos en sus estados financieros se vislumbran una utilidad virtual, más no real y proporcional .

¿Considera que el transporte de pasaje de turismo, en los últimos años ha decaído y a que los atribuye?

Si ha decaído y lo atribuyo a la competencia desleal y a la baja de costos.

Las experiencias de expertos en el ramo, comentan que la competencia desleal de precios, es consecuencia de la disminución de gastos de algunos empresarios, puesto que son dueños y choferes a la vez, ahorrando un costo en el pago de comisión y viáticos al operador, en donde dicho ahorro se ve reflejado en la disminución de precios al público, sin embargo cabe hacer conciencia, sí realmente estos dueños-choferes tienen un sistemas de costos para la determinación de precios y muy seguramente nos encontraremos que carecen de un buen sistema de costos.

Redundando en la baja de costos, está se da debido a que empresas como Grupo Hernández, no utilizan métodos preestablecidos o diseñados con bases científicas para la determinación de costos, en donde la empresa pueda plantear su punto de equilibrio y la utilidad deseada a ganar, sin tener efectos de rebote en sus utilidades.

¿Considera que no existe unificación de cotizaciones para viajes especiales y a que lo atribuye?

No la hay, y se lo atribuyo a que falta una base de costos que permita determinar la cotización más exacta posible, para homogeneizar los precios.

Al igual que el encuestado, a la par se hizo una tregua cotizando un mismo servicio para comparar la disparidad de precios. En donde se cotizó con la empresa "Grupo Hernández" y otra que por razones de discrecionalidad no nombraré, pero que si citaré la diferencia. La cotización solicitada por vía telefónica fue la siguiente:

Precio de un viaje redondo de Uruapan a México por un día (se cotizó una unidad que tuviera las mismas características que las unidades de la empresa objeto de estudio). La empresa Grupo Hernández nos cotizó \$9,000.00 y la empresa "x" \$7,000.00. Cabe recalcar que dicha cotización va estar en función al margen de utilidad que cada empresa objeta obtener. Más adelante retomaré el ejemplo para aplicarlo con el sistema de costo propuesto y obtener un resultado.

(VER ANEXO 1)

PROPUESTA

Una vez que se detectaron los posibles problemas en la determinación de precios y cotizaciones por los que enfrenta Grupo Hernández, consideramos de importancia plantear una serie de cédulas que permitan la determinación de un costo más exacto y por ende de un precio de venta al público del servicios de manera más justa y equitativa tanto para el cliente como para el empresario.

Cabe justificar que habrán precios que basados en la experiencia el prestador del servicio cotice acertadamente, sin embargo habrá ocasiones en que el destino cotizado no sea comúnmente conocido y la experiencia del prestador no alcance a vislumbrar todas las erogaciones y desgastes de equipo que ocasiona el destino solicitado. Consecuencia de que muchas veces los empresarios tengan pérdidas en sus viajes especiales y todo por no tener una base de cotización más científica que le permita hacer cálculos y porráteos más acercados a la realidad.

Es necesario recalcar que la propuesta no va a tener un 100% de credibilidad, puesto que los costos o erogaciones del sector son muy impredecibles, pero el basarnos en datos históricos de años pasados nos permitieron sacar parámetros o tendencias más comunes, lo cual nos ayudará a tener un precio del servicio más acertado a la realidad y con menores riesgos de obtener pérdidas en los períodos de ejercicio.

Antes de entrar en el detalle de las cédulas, se requiere resaltar que estas se pueden adecuar a las características de cada empresa y que más sin embargo la

realización de estas se hicieron pensando en las necesidades que imperaban en la empresa "Grupo Hernández".

Para el análisis de los costos se hizo la separación en: costos de Liquidación, costos del camino, costos de mantenimiento, costos de hojalatería, costos de personal, cédula de gastos de venta y administración y por último una cedula global de la cotización.

FORMATO N° 1: CÉDULA DE COSTOS DE LIQUIDACIÓN

**BASE PARA LA COTIZACIÓN DE SERVICIOS
EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJE DE TURISMO
"GRUPO HERNÁNDEZ"**

CEDULA DE COSTOS EN LIQUIDACIÓN

1 N° DE UNIDAD

2 CAPACIDAD

3 KM. POR LT (RENDIMIENTO)

4 KILÓMETROS A RECORRER:

5 (TIPO DE VIAJE)

6 INGRESO DE RECUPERACIÓN

7 VIAJE DE: _____ A: _____

8 DURACIÓN DEL VIAJE: _____

9 ITINERARIO:

10 INGRESO ESTIMADO

11 COSTOS DIRECTOS EN LIQUIDACIÓN

CONCEPTO	RENDIMIENTO	C/UNITARIO	TOTAL	COSTO X KM
PERCEPCIONES CONDUCTOR				
VIÁTICOS				
COMBUSTIBLE EN DIESEL				
CASSETAS				
LAVADO DE INTERIOR Y EXT				
PENSIONES Y/O ESTACIONAMIENTO				
TOTAL				

12 COSTOS INDIRECTOS EN LIQUIDACIÓN

CONCEPTO	INSUMO	C/UNITARIO	TOTAL
ARTÍCULOS DE LIMPIEZA			
MONOSHET			
AGUA DE GARRAFÓN			
AGUAS PASAJEROS			
REFRESCOS PASAJEROS			
CAFÉ, TE Y AZÚCAR			
VASOS, SERVILLETAS Y CUCHARAS			
LAVADO DE FUNDAS			
TOTAL			

TOTAL DE GASTOS EN LIQUIDACIÓN

0.00

13

COSTO POR KILÓMETRO

14

COSTOS FIJOS POR VIAJE _____

INDICACIONES DEL FORMATO N° 1

El llenado de la cédula de costos en liquidación responderá a las siguientes indicaciones (las cuales se basan de acuerdo al número de la primera fila de lado izquierdo de la cédula).

1. Se anotará en número de unidad según el control y manejo de la empresa, con el propósito de identificar los gastos y características por unidad.
2. La capacidad tiene como referencia el número de asientos con los que cuenta la unidad.
3. El rendimiento va a estar en función al tipo de motor de cada unidad y se manejará un rendimiento de Kilómetro por litros de diesel consumidos. Dicho dato ya lo tiene determinado la empresa por cada tipo de motor. (rendimiento que nos proporcionará los litros de diesel a consumir).
4. Los kilómetros a recorrer van a depender del itinerario y destino que se solicite en la cotización, por lo cual de acuerdo a una base de datos de kilómetros, ya sea mediante un Guia Roji (Revista de caminos) o formatos de la Secretaría de comunicaciones y Transportes, se acumularán los kilómetros posibles del recorrido, para colocar el total de kilómetros a recorrer en este espacio.
5. En éste punto se especifica el tipo de viaje a realizar, el cual puede ser: viaje sencillo o viaje redondo, con la finalidad de sacar el kilometraje a recorrer.

6. El ingreso por recuperación es la suma del Total de los "costos Directos de Liquidación" y el Total de los "Costos Indirectos en Liquidación", lo cual originará nuestro punto de equilibrio para ésta primer cédula.
7. Se anotarán las indicaciones del origen del viaje así como del destino del mismo.
8. El número de días que durará el viaje.
9. Los lugares a visitar durante el recorrido solicitado.
10. Va a estar en función a los precios del mercado, con objeto de obtener un parámetro de descuento en un momento dado, es decir cuanto se puede bajar el costo sin que la empresa tenga pérdida.
11. Los Costos Directos en Liquidación van a estar conformados por: Percepciones del Operador (las cuales se determinarán en base al 10% del ingreso estimado, en este caso específico la empresa aplica dicho porcentaje de comisión), Viáticos (estos son para el operador y van a estar en función a una base fija en éste caso de \$100.00 por el número de días de la duración del viaje), combustible diesel (va a ser el resultado de dividir los kilómetros a recorrer entre el rendimiento promedio por el costo del litro de diesel), casetas (será el total de erogaciones por este concepto según el itinerario; se toma como fuente el Guía Roji), lavado de Interior y Exterior (se manejará una cuota fija por día de \$50.00), Pensión y Estacionamiento (cuota fija por día de \$20.00). Una vez determinados estos conceptos, se sacará un Costo por Kilómetro recorrido, el cual va estar en función al total de cada una de las

erogaciones antes mencionadas en éste punto, entre el número de kilómetros a recorrer en el viaje, la única excepción que no aplicará dicho concepto es en el apartado de casetas. Y al final se obtendrá un costo total por Kilómetros de costos directos en liquidación.

12. Los Costos Indirectos en Liquidación, estarán conformados por los conceptos de artículos de limpieza (engloba: fabuloso, papel de baño, pinol, etc), MONOSHET (desintegrante para el baño), agua de garrafón (se proporciona 1 por viaje), Aguas (se proporcionan el número de aguas de acuerdo a la capacidad del autobús), Refrescos (de acuerdo a la capacidad del autobús), Café, té y azúcar, Vasos, Servilletas y cucharas (son en proporción a la capacidad del autobús) y lavado de fundas (un lavado por viaje realizado). Los conceptos anteriores estarán en función al número e insumos que se requieran y al costo unitario en el mercado.
13. Es la suma de la columna de los Costos Directos de Liquidación, del punto 11.
14. Es la suma de los Costos Indirectos de Liquidación, más el concepto de Casetas de los Costos Directos en Liquidación.

FORMATO N° 2: CÉDULA DE COSTOS EN LIQUIDACIÓN POR IMPREVISTOS

**BASE PARA LA COTIZACIÓN DE SERVICIOS
EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJE DE TURISMO
"GRUPO HERNÁNDEZ"**

CEDULA DE COSTOS EN LIQUIDACIÓN POR IMPREVISTOS

- 1 N° DE UNIDAD
2 CAPACIDAD

MODELO: _____

3 **COSTOS POR IMPREVISTOS**

CONCEPTO	FACTOR	COSTO ANUAL	KM.PROMEDIO POR AÑO	COSTO X KM
TALACHAS				
REFACCIONES				
REPARACIONES				
MULTAS Y SANCIONES				
DERECHO DE PISO				
TOTAL				

- 4 **TOTAL FACTOR POR APLICAR A INGRESO X REC**
- 5 **TOTAL COSTO POR APLICAR POR KILÓMETRO**

INDICACIONES DEL FORMATO N° 2

En la determinación de los costos de ésta cédula, se utilizan costos históricos en función de obtener un factor y el costo por kilómetro, de tal manera que esta variante dependerá de los incidentes y datos de años anteriores.

1. Es el número de unidad, de acuerdo al control de la empresa.
2. La capacidad de la unidad en cuanto a lugares.
3. Los costos por imprevistos se componen de la erogación anual por concepto de: TALACHAS, Refacciones, Reparaciones, Multas y Sanciones, Derecho de piso en aeropuertos (los por imprevistos en el carretera). La determinación del Factor en cada concepto va a estar en función a la columna de Costo por Kilómetro entre el Ingreso de recuperación del Formato N° 1 en su número 6 (dicho factor será la proporción a adicionar al ingreso por recuperación, para obtener un ingreso neto de recuperación. En cuanto a la columna del costo anual y Kilómetros recorridos por año, van a depender del monto monetario erogado y de los kilómetros recorridos en viaje por una unidad, en años anteriores como base. Por último la obtención de la columna Costo por Kilómetro, se sujeta a la división de la columna de Costo Total entre Kilómetros recorridos por año.
4. El total del Factor por Aplicar al Ingreso por Recuperación, es la suma de cada factor por los conceptos que se mencionan.
5. El total del Costo por Kilómetro, es la suma de la columna de Costo por Kilómetro de cada uno de los conceptos que se abordan en la cédula.

FORMATO N° 3: CÉDULA DE COSTOS EN MANTENIMIENTO CORRECTIVO

**BASE PARA LA COTIZACIÓN DE SERVICIOS
EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJE DE TURISMO
"GRUPO HERNÁNDEZ"**

CEDULA DE COSTOS EN MANTENIMIENTO CORRECTIVO Y PREVENTIVO1 N° DE UNIDAD MODELO: 2 CAPACIDAD 3 INGRESO POR RECUPERACIÓN 4 **COSTOS EN MANTENIMIENTO CORRECTIVO**

CONCEPTO	FACTOR	COSTO	KM.PROMEDIO POR AÑO	COSTO X KM
REPARACIÓN DE FRENOS				
REPARACIÓN DE DIFERENCIAL				
REPARACIÓN DE EJES				
REPARACIÓN DE FLECHA				
REPARACIÓN DE CAJA DE VELOCIDADES				
REPARACIÓN DE MOTOR				
REPARACIÓN DE CLOTCH				
REPARACIÓN DE CAJA DE DIRECCIÓN				
REPARACIÓN FRENO DE MOTOR				
REPARACIÓN DE TORTUGAS				
REPARACIONES ELÉCTRICAS				
REPARACIÓN BOMBA DE AGUA/W.C.				
REPARACIONES DE AUDIO Y VIDEO				
TOTAL				

COSTOS EN MANTENIMIENTO PREVENTIVO

CONCEPTO	FACTOR	COSTO	KM. X ANUAL	COSTO X KM
CAMBIO DE ACEITE				
RECTIFICACIÓN TRANSMISIÓN				
ENGRASADO				
LAVADO DE MOTOR				
REVISIÓN DE EMPAQUES				
CAMBIO DE BALATAS Y RETENES				
REVISIÓN DE VALEROS				
CAMBIO DE LLANTAS				
CAMBIO DE RINES				
CAMBIO DE CAPUCHONES				
CAMBIO DE BIRLOS				
AJUSTAR FRENOS				
TOTAL				

6 **TOTAL FACTOR A APLICAR A INGRESO DE REC** 7 **TOTAL COSTO POR KILÓMETRO RECORRIDO**

INDICACIONES DEL FORMATO N°3

Al igual que el formato anterior, se tomaron costos históricos para la determinación aproximada de los costos.

1. Se anotará el número de autobús que objeta la cotización, de acuerdo al control de la empresa.
2. La capacidad de lugares con que cuenta la unidad.
3. Se transcribe el ingreso de recuperación que se contempla en el número 6 del Formato N°1.
4. Se agrupan los posibles costos de mantenimiento correctivo, por los conceptos de: Reparación de Frenos, diferencial, ejes, flecha, caja de velocidades, motor, clutch, caja de dirección, freno de motor, tortugas, bomba de agua y reparaciones eléctricas, de audio y video. Dentro de este mismo punto, la columna de factor se determinará por cada concepto, dividiendo cada concepto de la columna costo por kilómetro entre el ingreso de recuperación del punto 3 de este formato. En lo que respecta a la columna de Costo y de Kilómetros promedio por año, es el valor que se obtenga de costos históricos en un ejercicio anterior. Por último, la columna de Costo por Kilómetro se determina dividiendo el Costo entre los Kilómetros Promedio por año de cada concepto descrito.
5. Los Costos de Mantenimiento preventivo se agrupan por: Cambio de aceite, Rectificación de la Transmisión, Engrasado, Lavado de Motor, Revisión de

Empaques, Cambio de Balatas y retenes, Revisión de Valeros, Cambio de llantas, cambio de Rines, Cambio de capuchones, Cambio e Birlos y ajustar Frenos. En cuanto a la obtención de las columnas Factor, Costos y KM Promedio por Año y Costo por Kilómetro se obtiene respectivamente igual que el punto anterior, con la diferencia en los conceptos y costo por concepto únicamente.

6. La determinación del Factor por aplicar al ingreso de recuperación es la suma de las columnas de FACTOR de los Costos de Mantenimiento Correctivo y Preventivo.
7. El resultado del Costo Por Kilómetro, es la suma de las columnas de Costo por Kilómetro de los costos de Mantenimiento Correctivo y Preventivo.

FORMATO N° 4: CÉDULA DE COSTOS EN HOJALATERÍA Y PINTURA

**BASE PARA LA COTIZACIÓN DE SERVICIOS
EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJE DE TURISMO
"GRUPO HERNÁNDEZ"**

CEDULA DE COSTO EN HOJALATERÍA Y PINTURA

1 N° DE UNIDAD

MODELO: _____

2 CAPACIDAD

3 INGRESO POR RECUPERACIÓN

4 **COSTOS EN HOJALATERÍA Y PINTURA**

CONCEPTO	FACTOR	COSTO	KM.PROMEDIO POR AÑO	COSTO X KM
HOJALATERÍA				
PINTURA				
PULIDO				
SOLDADURAS A PARTES				
TOTAL				

5 **TOTAL FACTOR A APLICAR A INGRESO POR REC**

--	--

6 **TOTAL COSTOS POR KILÓMETRO**

INDICACIONES DEL FORMATO N° 4

De la misma forma de los formatos anteriores, se tomaron costos históricos para la determinación aproximada de los costos.

1. Se anotará el número de autobús que objeta la cotización, de acuerdo al control de la empresa.
2. La capacidad de lugares con que cuenta la unidad.
3. Se transcribe el ingreso de recuperación que se contempla en el número 6 del Formato N°1.
4. La cédula de Hojalatería y Pintura contempla los costos por los conceptos de: Hojalatería, Pintura, Pulido y Soldaduras a Partes. Para la obtención de las columnas Factor, Costos y KM Promedio por Año y Costo por Kilómetro se obtiene respectivamente igual que el punto 4 del formato 3 anterior, con la diferencia en los conceptos y costo por concepto únicamente.
5. La determinación del Factor por aplicar al ingreso de recuperación es la suma de la columna de FACTOR de los Costos de Hojalatería y Pintura.
6. El resultado del Costo Por Kilómetro, es la suma de la columna de Costo por Kilómetro de los costos de Hojalatería y pintura.

FORMATO N°5: CÉDULA DE COSTOS DE PERSONAL Y SEGURO INTERNO

**BASE PARA LA COTIZACIÓN DE SERVICIOS
EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJE DE TURISMO
"GRUPO HERNÁNDEZ"**

CEDULA DE COSTOS DE PERSONAL Y SEGURO INTERNO

1 N° DE UNIDAD _____ N° LICENCIA: _____

2 CONDUCTOR: _____

3 _____ SUELDO PROMEDIO DIARIO:

4 ANTIGÜEDAD: _____ *

5 INGRESO DE RECUPERACIÓN: _____

6 CEDULA DE COSTOS DE PERSONAL

PRESTACIONES	FACTOR	COSTO	KM. PROMEDIOS AL AÑO	COSTO X KM
VACACIONES				
PRIMA VACACIONAL				
AGUINALDO				
PRIMA DE ANTIGÜEDAD				
TOTALES:				

* CONSIDERANDO LA ANTIGÜEDAD DE LOS OPERADORES VA A DEPENDER EL COSTO POR VACACIONES, PARA EFECTOS DE ESTE EJEMPLO SE TOMARÁ UN AÑO

a) SE CONSIDERARÁ QUE SE OTORGAN LAS PRESTACIONES MÍNIMAS DE LEY

b) SE MANEJARÁ UN SUELDO PROMEDIO, PUESTO QUE EN LA GRAN MAYORÍA DE LOS CASOS LOS OPERADORES DE TURISMO GANA EN BASE A PORCENTAJE.

CEDULA DE COSTO DE SEGURO INTERNO

N° DE UNIDAD _____ N° LICENCIA: _____

7 MODELO: _____

8 PÓLIZA DE SEGURO: _____

9 ASEGURADORA: _____

10 COSTO POR SEGURO INTERNO

CONCEPTO	FACTOR	COSTO	KM. PROMEDIOS AL AÑO	COSTO X KM
SEGURO INTERNO				
TOTAL				

11 **TOTAL FACTOR A APLICAR A INGRESOS POR RECUPERACIÓN**12 **TOTAL COSTOS POR KILÓMETRO**

INDICACIONES DEL FORMATO N° 5

- De la misma forma de los formatos anteriores, se tomaron costos históricos para la determinación aproximada de los costos.

1. Se anotará el número de autobús que objeta la cotización, de acuerdo al control de la empresa.
2. El nombre del conductor designado para el número de autobús.
3. Se anota el sueldo promedio diario en base a comisiones históricas.
4. Se anota el número de años por concepto de antigüedad.
5. Se transcribe el ingreso de recuperación que se contempla en el número 6 del Formato N°1.
6. En la cédula de costo de Personal, se comprende conceptos como: Vacaciones (dependen del número de años de labor en la empresa y se les da las mínimas de ley), Prima vacacional (la mínima de ley), Aguinaldo (mínimo de ley) y Prima de Antigüedad (que marca la ley). Para la obtención de las columnas Factor, Costos y KM Promedio por Año y Costo por Kilómetro se obtiene respectivamente igual que el punto 4 del formato 3 y 4 anteriores, con la diferencia en los conceptos y costo por concepto únicamente.
7. Para la cédula del costo de aseguramiento, se escribe el modelo de la unidad.
8. Se transcribe el número de póliza para control de cada unidad.
9. Se anota el nombre de la aseguradora.

- 10.** Los costos por aseguramiento se forman del seguro de viajes y de la unidad en general con las responsabilidades que en su caso contrate la empresa. Y de manera repetitiva la obtención de las columnas Factor, Costos y KM Promedio por Año y Costo por Kilómetro se obtiene respectivamente igual, con la diferencia en los conceptos y costo por concepto únicamente.
- 11.** La determinación del Factor por aplicar al ingreso de recuperación es la suma de la columna de FACTOR de los Costos de personal y Seguro Interno.
- 12.** El resultado del Costo Por Kilómetro, es la suma de la columna de Costo por Kilómetro de los costos por personal y seguro interno.

FORMATO N° 6: CÉDULA DE GASTOS DE VENTA Y ADMINISTRATIVOS

**BASE PARA LA COTIZACIÓN DE SERVICIOS
EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJE DE TURISMO
"GRUPO HERNÁNDEZ"**

CEDULA DE GASTOS DE VENTA Y ADMINISTRATIVOS

1 NUMERO DE UNIDADES EN SERVICIO: _____ (FLOTILLA)

2 **GASTOS DE VENTA**

CONCEPTO	FACTOR	COSTO	COSTO POR	KM.PROMEDIO	COSTO X KM
		FLOTILLA	UNIDAD	POR AÑO	
IMSS OPERADORES					
COMISIONES EJECUTIVOS DE VENTAS					
PUBLICIDAD					
ARTÍCULOS DE PAPELERÍA					
UNIFORME PERSONAL					
TELÉFONO					
LUZ ELÉCTRICA					
GASTOS DE REPRESENTACIÓN					
IMPUESTOS					
TOTAL					

3 **GASTOS DE ADMINISTRACIÓN**

CONCEPTO	FACTOR	COSTO	COSTO POR	KM.PROMEDIO	COSTO X KM
		FLOTILLA	UNIDAD	POR AÑO	
IMSS PERSONAL					
SUELDOS PERSONAL					
VIÁTICOS DIRECTIVOS					
ARTÍCULOS DE PAPELERÍA					
UNIFORME PERSONAL					
TELÉFONO					
LUZ ELÉCTRICA					
IMPUESTOS					
ASESORÍAS TÉCNICAS					
CAPACITACIONES					
OTROS					
TOTAL					

4 **TOTAL FACTOR A APLICAR AL INGRESO BASE**

5 **TOTAL COSTO A APLICAR POR KILÓMETRO**

INDICACIONES DEL FORMATO N° 6

Al igual que los formatos anteriores, se tomaron costos históricos para la determinación aproximada de los costos.

1. Se anotará en número la cantidad de unidades con que se contó en el año base que se obtuvieron los costos históricos.
2. Los conceptos por los que se compone los Gastos de Venta son: IMSS operadores, Comisiones ejecutivos de Ventas, Publicidad, Artículos de Papelería, Uniformes del Personal, Teléfono, Luz eléctrica, Gastos de representación e impuestos (como para de éste último concepto, se maneja dentro de los impuestos el IVA, ya que el sector esta exento de IVA) . En donde la Columna Factor se obtiene de dividir el Costo por Kilómetro entre el ingreso por recuperación del formato N°1, la obtención de la columna de costo Flotilla se genera del costo monetario de los costos históricos utilizados como base, para que en consecuencia e obtenga la Columna Costo por unidad, la cual calculamos dividiendo el Costo Flotilla entre el numero de unidades en servicio del punto anterior. Respecto a la columna de Kilómetros Promedio por año es la que se ha venido manejando desde el FORMATO 1 (Datos históricos). Por último la columna Costo por Kilómetro resulta de la división del Costo por unidad entre los Kilómetros Promedio por año.

3. Los conceptos por los que se componen los Gastos de Administración son: IMSS personal, sueldos personal, Viáticos Directivos, Artículos de Papelería, Uniformes del Personal, Teléfono, Luz eléctrica, Impuestos, Asesorías Técnicas, Capacitaciones y otros. El cálculo de las Columnas: Factor, Costo Flotilla, Costo por Unidad, Kilómetros promedio por año y Costo por Kilómetro, se obtienen de igual manera que el punto anterior.
4. La determinación del Factor por aplicar al ingreso de recuperación es la suma de la columna de FACTOR de los Gastos de Venta y de Gastos de Administración.
5. El resultado del Costo Por Kilómetro, es la suma de la columna de Costo por Kilómetro de los Gastos de Venta y Gastos de Administración.

FORMATO N° 7: CONCENTRADO DE CÉDULA BASE DE COTIZACIÓN

**BASE PARA LA COTIZACIÓN DE SERVICIOS
EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJE DE TURISMO
"GRUPO HERNÁNDEZ"**

N° DE UNIDAD

KILOMETROS APROXIMADOS A RECORRER:

VIAJE DE: _____ A: _____

CONCENTRADO DE CEDULA BASE DE COTIZACIONES

CEDULA DE COSTOS EN LIQUIDACIÓN

COSTOS FIJOS POR VIAJE

COSTO POR KILÓMETRO

INGRESO POR RECUPERACIÓN:

CEDULA DE COSTOS EN LIQUIDACIÓN POR IMPREVISTOS

COSTO POR KILÓMETRO

FACTOR A APLICAR INGRESO DE RECUPERACIÓN

TOTAL COSTO

CEDULA DE COSTOS EN MANTENIMIENTO

CORRECTIVO Y PREVENTIVO

COSTO POR KILÓMETRO

FACTOR A APLICAR INGRESO DE RECUPERACIÓN

TOTAL COSTO

CEDULA DE COSTOS EN HOJALATERÍA Y PINTURA

COSTO POR KILÓMETRO

FACTOR A APLICAR INGRESO DE RECUPERACIÓN

TOTAL COSTO

	N° DÍAS VIAJE	C	
FACTOR	COSTO X KM	KILÓMETROS	COSTO TOTAL
1			4
	2	3	5
			6
	8	3	9
7			
			10
	12	3	13
11			
			14
	16	3	17
15			
			18

CEDULA DE COSTOS DE PERSONAL Y SEG. INTERNO

COSTO POR KILÓMETRO

FACTOR A APLICAR INGRESO DE RECUPERACIÓN

TOTAL COSTO**CEDULA DE GASTOS DE VENTA Y ADMINISTRACIÓN**

COSTO POR KILÓMETRO

FACTOR A APLICAR INGRESO DE RECUPERACIÓN

TOTAL COSTO**TOTAL CON FACTOR APLICADO A ING. POR REC****SUBTOTAL CON COSTOS POR KILÓMETRO****(+) COSTO FIJOS POR VIAJE) CASSETAS****TOTAL CON COSTOS POR KILÓMETRO****(+) MARGEN DE UTILIDAD DESEADO)****(+) PORCENTAJE DE DEPRECIACIÓN AUTOBÚS)****(=) PRECIO AL PÚBLICO A COTIZAR**

	20	3	21
19			
			22
	24	3	25
23			
26		27	28
	29	3	30
31			32
			33
34			35
36	37		38
			39

INDICACIONES DEL FORMATO N° 7

Una vez obteniendo las cédulas de la 1 a la 6 se hace el concentrado de costos para obtener finalmente el objetivo, los costos totales incurridos en la realización de "X" cotización, agregando a estos un margen de utilidad deseado, para que resulte finalmente el precio a cotizar al público en general.

Detallaremos las características del concentrado en base a la numeración que se encuentra en los recuadros sombreados y los recuadros que contienen letras.

- A) Estipular el número de unidad de acuerdo al control de la empresa.
- B) Número de Kilómetros que se recorrerán en el viaje.
- C) Cantidad de días de duración del viaje a cotizar.

1. En la columna factor con n° 1, se obtiene de la suma de los costos fijos por viaje (casetas) de la Cédula de Costos en Liquidación, que tiene el número 28 del Formato N°1.
2. Es la suma de los costos por kilómetros obtenidos en la cédula o Formato N°1 con el número 27 de la primera columna.
3. Los recuadros con éste número son iguales al inciso B del mismo formato (kilómetros a recorrer)
4. Es la suma del punto 1.

5. Es la multiplicación del punto 2 y 3 (kilómetros por Costo por Kilómetro).
6. Es la suma del punto 4 y 5.
7. Resultado de la suma del factor a aplicar al ingreso de Recuperación de la cédula de Costos en Liquidación por Imprevistos, al cual le corresponde el número 4 del Formato nº 2.
8. Resultado de la suma del Costo por Kilómetro de la Cédula de Costos en Liquidación por Imprevistos con el número 5 del formato nº 2.
9. Es la multiplicación del punto 3 y 8.
10. Es la suma del punto 6 y 9.
11. Resultado de la suma del Factor por aplicar al ingreso por recuperación de la cédula de costos en mantenimiento correctivo y preventivo, que pertenece al Formato Nº 3 con el número 6.
12. Resultado de la Suma del Costo por kilómetro de la cédula antes mencionada con el número 7 del Formato Nº 3.
13. Es la multiplicación del punto 12 y 3.
14. Suma del punto 10 y 13.
15. Resultado de la suma del Factor por aplicar al ingreso por recuperación de la cédula de costos en hojalatería y pintura, que pertenece al Formato Nº 4 con el número 5.
16. Resultado de la Suma del Costo por kilómetro de la cédula antes mencionada con el número 6 del Formato Nº 4.

17. Es la multiplicación del punto 16 y 3.
18. Suma del punto 14 y 17.
19. Resultado de la suma del Factor por aplicar al ingreso por recuperación de la cédula de costos de personal y seguro interno, que pertenece al Formato N° 5 con el número 11.
20. Resultado de la Suma del Costo por kilómetro de la cédula antes mencionada con el número 12 del Formato N° 5.
21. Multiplicación del punto 20 y 3.
22. Suma del punto 18 y 21.
23. Resultado de la suma del Factor por aplicar al ingreso por recuperación de la cédula de costos de Gastos de Venta y Administración, que pertenece al Formato N° 6 con el número 4.
24. Resultado de la Suma del Costo por kilómetro de la cédula antes mencionada con el número 5 del Formato N° 6.
25. Multiplicación del punto 24 y 3.
26. Suma del punto 1,7,11,15,19 y 23.
27. Resultado de la multiplicación del punto 26 y 3, más la suma del factor de "uno" para agregar el costo al número 22.
28. Multiplicación del punto 27 y 6.
29. Suma del punto 2,8,12,16,20 y 24.
30. Multiplicación del punto 29 y 3.
31. Es la repetición del punto 1.

32. Cantidad del punto 31.
33. Suma del punto 32 y 30.
34. Margen de utilidad deseado por la empresa.
35. Multiplicación del punto 34 y 33.
36. Porcentaje de depreciación del autobús según empresa (anual).
37. Es la operación del punto 36 entre 365 días por el Inciso C, por 100%.
38. Es la multiplicación del punto 37 y 33.
39. Suma del punto 33,35 y 38.

Nota: El punto 33 y 28 son cantidades iguales, ya que el proceso de costo se diseñó en base a la aplicación de un factor director al ingreso de recuperación, o mediante los costos totales en Pesos por los Kilómetros a recorrer.

*El punto de equilibrio en que la empresa no pierde ni gana es el resultado que se obtiene en el punto: 33 ó 28.

Ejemplo del sistema de costos base de cotización propuesto:

En el anexo 2 se muestra una aplicación con datos reales de la Empresa "Grupo Hernández" de una cotización solicitada, de un viaje de Uruapan a México por 2 días en una unidad de 45 plazas, modelo 2001 con número económico 8 y con un Itinerario de Uruapan a la Basílica en la ciudad de México (viaje redondo). El precio del mercado (competencia) del viaje especial es de \$8,000.00 y cotizado

actualmente por la empresa objeto de estudio por \$9,000.00 y el resultado de la aplicación con base al sistema de costos fue de: \$ 10,571.12

Por lo cual, el margen de utilidad real para la empresa de acuerdo al sistema de costos propuesto ya no sería de un 30% deseado, sino de un 10.42% perdiendo con ello un 19.58% de utilidad para su bolsillo, lo cual representaría en grandes masas pensando en 1 viaje por mes por cada unidad de las trece que tiene estaría dejando de ganar la empresa 132,600.00 pesos anuales. En cuanto a la competencia estaría perdiendo un 1.8 % menos en relación a la empresa objeto de estudio.

ANEXO 1

CUESTIONARIO
UNIVERSIDAD DON VASCO A.C.
INCORPORADA A LA UNAM
ESCUELA DE ADMINISTRACION, CONTADURÍA E
INFORMATICA
LIC. CONTADURÍA

1.- ¿De cuantas unidades se compone su parque vehicular?

Turismo _____

Gran Clase _____

Gran Turismo _____

2.- ¿Cuál es la marca y el modelo de unidades que predominan en su parque vehicular?

3.- ¿Qué servicio extra maneja al de su competencia?

5.- ¿Elabora Estados financieros?

a) SI b) NO

¿Cuáles?

- a) Estado de Resultados
- b) Balance General
- c) Estado de Cambio en la situación financiera
- d) Estado de Variaciones en el capital Contable
- e) Todos los anteriores
- f) Otros

6.-¿Determina los costos totales de la prestación de servicios?

a) SI b) NO

7.- Identifica plenamente los Costos y Gastos requeridos para la realización de un viaje especial de turismo?

a) SI b) NO

8.- Realiza mantenimiento preventivo y correctivo a sus unidades de servicio?

a) SI b) NO

9.- Para cotizar un viaje especial, se basa en costos ya determinados?

a) SI b) NO

10.- En caso de no utilizar costos para cotizar, en que se basa para dar una cotización?

- a) Experiencia
- b) Precio del Mercado
- c) Cálculos empíricos
- d) Costos y gastos
- e) Competencia
- f) Otro: _____

11.- ¿Qué porcentaje de utilidad bruta obtiene aproximadamente por la prestación de un servicio de transporte de pasaje de turismo?

- a) 5 a 10%
- b) 11 a 20%
- c) 21 a 30%
- d) 31 a 40%
- e) Más de 40%

12.- ¿Qué porcentaje de utilidad neta obtiene?

13.- Considera que el transporte de pasaje de turismo, en los últimos años ha decaído?

- a) SI
- b) NO

¿A que atribuye que haya decaído?

- a) Competencia Desleal
- b) Quiebra de empresas de transporte Federal
- c) Baja de costos
- d) Otro _____

14.- Considera que no existe unificación de cotizaciones para viajes especiales?

- a) SI
- b) NO

A que atribuye que no lo exista dicha unificación?

- a) Carros obsoletos sin características para turismo
- b) Falta de una base de costos que permita determinar la cotización más exacta
- c) Falta de ética al actuar

ANEXO 2

BASE PARA LA COTIZACIÓN DE SERVICIOS
EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJE DE TURISMO
"GRUPO HERNÁNDEZ"

N° DE UNIDAD
 KILOMETROS APROXIMADOS A RECORRER: 780
 VIAJE DE: URUAPAN A: MEXICO

CONCENTRADO DE CÉDULA BASE DE COTIZACIÓN

N° DIAS VIAJE 2

CEDULA DE COSTOS EN LIQUIDACION

COSTOS FIJOS POR VIAJE
 COSTO POR KILOMETRO
 INGRESO POR RECUPERACIÓN:

FACTOR	COSTO X KM	KILOMETROS	COSTO TOTAL
\$ 1,612.00			\$1,612.00
	3.11128205	780	\$2,426.80
			\$4,038.80

CEDULA DE COSTOS EN LIQUIDACION POR IMPREVISTOS

COSTO POR KILOMETRO
 FACTOR A APLICAR INGRESO DE RECUPERACION
 TOTAL COSTO

	1.07515152	780	\$838.62
0.00026621			
			\$4,877.42

**CEDULA DE COSTOS EN MANTENIMIENTO
 CORRECTIVO Y PREVENTIVO**

COSTO POR KILOMETRO
 FACTOR A APLICAR INGRESO DE RECUPERACION
 TOTAL COSTO

	2.82391515	780	\$2,202.65
0.00069920			
			\$7,080.07

CEDULA DE COSTOS EN HOJALATERIA Y PINTURA

COSTO POR KILOMETRO
 FACTOR A APLICAR INGRESO DE RECUPERACION
 TOTAL COSTO

	0.24363636	780	\$190.04
0.00006032			
			\$7,270.11

CEDULA DE COSTOS DE PERSONAL Y SEG. INTERNO

COSTO POR KILOMETRO
 FACTOR A APLICAR INGRESO DE RECUPERACION
 TOTAL COSTO

	0.11587879	780	\$90.39
0.00002869			
			\$7,360.49

CEDULA DE GASTOS DE VENTA Y ADMINISTRACION

COSTO POR KILOMETRO
 FACTOR A APLICAR INGRESO DE RECUPERACION
 TOTAL COSTO

	0.56699487	780	\$442.26
0.00014039			

TOTAL CON FACTOR APLICADO A ING. POR REC

0.00119480		1.931947563	\$7,802.75
-------------------	--	--------------------	-------------------

SUBTOTAL CON COSTOS POR KILOMETRO

	7.93685874	780	\$6,190.75
--	-------------------	------------	-------------------

(+) COSTO FIJOS POR VIAJE) CASETAS

\$ 1,612.00			\$1,612.00
--------------------	--	--	-------------------

TOTAL CON COSTOS POR KILOMETRO

			\$7,802.75
--	--	--	-------------------

(+) MARGEN DE UTILIDAD DESEADO)

30%			\$2,340.82
-----	--	--	------------

(+) PORCENTAJE DE DEPRECIACIÓN AUTOBUS)

10%	0.05		\$427.55
-----	------	--	----------

(=) PRECIO AL PÚBLICO A COTIZAR

			\$10,571.12
--	--	--	--------------------

BASE PARA LA COTIZACIÓN DE SERVICIOS
EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJE DE TURISMO
"GRUPO HERNÁNDEZ"

CÉDULA DE COSTOS EN LIQUIDACIÓN

1	Nº DE UNIDAD				
2	CAPACIDAD	45			
3	KM. POR LT (REDIMIENTO)	3.00	7	VIAJE DE: URUAPAN A: MEXICO	
4	KILOMETROS A RECORRER:	780	8	DURACION DEL VIAJE: _____	2
5	(TIPO DE VIAJE)	redondo	9	ITINERARIO: BASILICA	
6	INGRESO DE RECUPERACION	4,038.80	10	INGRESO ESTIMADO	\$ 10,000.00

11 **COSTOS DIRECTOS EN LIQUIDACION**

CONCEPTO	RENDIMIENTO	C/UNITARIO	TOTAL	COSTO X KM
PERCEPCIONES CONDUCTOR		1,000.00	1,000.00	1.28205128
VIATICOS		200.00	200.00	0.25641026
COMBUSTIBLE EN DIESEL	260	4.18	1,086.80	1.39333333
CASSETAS		1,182.00	1,182.00	NO APLICA
LAVADO DE INTERIOR Y EXT		100.00	100.00	0.12820513
PENSIONES Y/O ESTACIONAMIENTO		40.00	40.00	0.05128205
TOTAL			3,608.80	3.11128205

12 **COSTOS INDIRECTOS EN LIQUIDACION**

CONCEPTO	INSUMO	C/UNITARIO	TOTAL
ARTICULOS DE LIMPIEZA		50.00	50.00
MONOSHET	2	13.00	26.00
AGUA DE GARRAFON	1	15.00	15.00
AGUAS PASAJEROS	45	2.00	90.00
REFRESCOS PASAJEROS	45	3.20	144.00
CAFÉ, TE Y AZUCAR		40.00	40.00
VASOS, SERVILLETAS Y CUCHARAS		30.00	30.00
LAVADO DE FUNDAS		35.00	35.00
TOTAL			430.00

TOTAL DE GASTOS EN LIQUIDACION	4,038.80
---------------------------------------	-----------------

13	COSTO POR KILOMETRO	3.11128205
14	COSTOS FIJOS POR VIAJE	1,612.00

BASE PARA LA COTIZACIÓN DE SERVICIOS
EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJE DE TURISMO
"GRUPO HERNÁNDEZ"

CÉDULA DE COSTOS EN LIQUIDACIÓN POR IMPREVISTOS

1 N° DE UNIDAD

7

MODELO:

2,001

2 CAPACIDAD

45 PLAZAS

3 **COSTOS POR IMPREVISTOS**

CONCEPTO	FACTOR	COSTO ANUAL	KM.PROMEDIO POR AÑO	COSTO X KM
TALACHAS	0.00003001	\$10,000.00	82,500.00	0.12121212
REFACCIONES	0.00012755	\$42,500.00	82,500.00	0.51515152
REPARACIONES	0.00007503	\$25,000.00	82,500.00	0.30303030
MULTAS Y SANCIONES	0.00002401	\$8,000.00	82,500.00	0.09696970
DERECHO DE PISO	0.00000960	\$3,200.00	82,500.00	0.03878788
TOTAL	0.00026621	\$88,700.00		1.07515152

4 **TOTAL FACTOR POR APLICAR A INGRESO BASE**

0.00026621

5 **TOTAL COSTO POR APLICAR POR KILOMETRO**

1.07515152

BASE PARA LA COTIZACIÓN DE SERVICIOS
EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJE DE TURISMO
"GRUPO HERNÁNDEZ"

CÉDULA DE COSTOS FUERA DE LIQUIDACIÓN EN MANTENIMIENTO CORRECTIVO Y PREVENTIVO

1	Nº DE UNIDAD	7	MODELO:	2001
2	CAPACIDAD	45 PLAZAS		
3	INGRESO DE RECUPERACION	\$ 4,038.80		

4 COSTOS FUERA DE LIQUIDACION EN MANTENIMIENTO CORRECTIVO

CONCEPTO	FACTOR	COSTO	KM.PROMEDIO POR AÑO	COSTO X KM
REPARACION DE FRENOS	0.00003601	\$12,000.00	82,500.00	0.14545455
REPARACION DE DIFERENCIAL	0.00006002	\$20,000.00	82,500.00	0.24242424
REPARACION DE EJES	0.00004502	\$15,000.00	82,500.00	0.18181818
REPARACION DE FLECHA	0.00003001	\$10,000.00	82,500.00	0.12121212
REPARACION DE CAJA DE VELOCIDADES	0.00007503	\$25,000.00	82,500.00	0.30303030
REPARACION DE MOTOR	0.00006303	\$21,000.00	82,500.00	0.25454545
REPARACION DE CLOTCH	0.00002551	\$8,500.00	82,500.00	0.10303030
REPARACION DE CAJA DE DIRECCION	0.00004202	\$14,000.00	82,500.00	0.16969697
REPARACION FRENO DE MOTOR	0.00003601	\$12,000.00	82,500.00	0.14545455
REPARACION DE TORTUGAS	0.00001657	\$5,520.00	82,500.00	0.06690909
REPARACIONES ELECTRICAS	0.00001471	\$4,900.00	82,500.00	0.05939394
REPARACION BOMBA DE AGUA/W.C.	0.00000360	\$1,200.00	82,500.00	0.01454545
REPARACIONES DE AUDIO Y VIDEO	0.00000660	\$2,200.00	82,500.00	0.02666667
TOTAL	0.00045414	\$151,320.00		1.83418182

5 COSTOS EN MANTENIMIENTO PREVENTIVO

CONCEPTO	FACTOR	COSTO	KM. X ANUAL	COSTO X KM
CAMBIO DE ACEITE	0.00000960	\$3,200.00	82,500.00	0.03878788
RECTIFICACION TRANSMISION	0.00002761	\$9,200.00	82,500.00	0.11151515
ENGRASADO	0.00001381	\$4,600.00	82,500.00	0.05575758
LAVADO DE MOTOR	0.00001741	\$5,800.00	82,500.00	0.07030303
REVISION DE EMPAQUES	0.00000796	\$2,652.00	82,500.00	0.03214545
CAMBIO DE BALATAS Y RETENES	0.00001951	\$6,500.00	82,500.00	0.07878788
REVISION DE BALEROS	0.00000901	\$3,001.00	82,500.00	0.03637576
CAMBIO DE LLANTAS	0.00008553	\$28,500.00	82,500.00	0.34545455
CAMBIO DE RINES	0.00002251	\$7,500.00	82,500.00	0.09090909
CAMBIO DE CAPUCHONES	0.00000630	\$2,100.00	82,500.00	0.02545455
CAMBIO DE BIRLOS	0.00000330	\$1,100.00	82,500.00	0.01333333
AJUSTAR FRENOS	0.00002251	\$7,500.00	82,500.00	0.09090909
TOTAL	0.00024506	\$81,653.00		0.98973333

6	TOTAL FACTOR A APLICAR AL INGRESO POR REC	0.00069920
7	TOTAL DE COSTOS POR KILOMETRO	2.82391515

**BASE PARA LA COTIZACIÓN DE SERVICIOS
EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJE DE TURISMO
"GRUPO HERNÁNDEZ"**

CÉDULA DE COSTOS EN HOJALATERIA Y PINTURA

1 N° DE UNIDAD

MODELO: _____

2 CAPACIDAD

3 INGRESO POR RECUPERACION

4 **COSTOS EN HOJALATERIA Y PINTURA**

CONCEPTO	FACTOR	COSTO	KM.PROMEDIO POR AÑO	COSTO X KM
HOJALATERIA	0.00003301	\$11,000.00	82,500.00	0.13333333
PINTURA	0.00001501	\$5,000.00	82,500.00	0.06060606
PULIDO	0.00000780	\$2,600.00	82,500.00	0.03151515
SOLDADURAS A PARTES	0.00000450	\$1,500.00	82,500.00	0.01818182
TOTAL	0.00006032	\$20,100.00		0.24363636

5 **TOTAL DE FACTOR A APLICAR AL INGRESO POR REC** **0.00006032**

6 **TOTAL DE COSTOS POR KILOMETRO** **0.24363636**

**BASE PARA LA COTIZACIÓN DE SERVICIOS
EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJE DE TURISMO
"GRUPO HERNÁNDEZ"**

CEDULA DE COSTOS DE PERSONAL Y SEGURO INTERNO

- 1 N° DE UNIDAD _____ 7 N° LICENCIA: _____
 2 CONDUCTOR: Marco Antonio Cuevas Barragán
 3 _____ SUeldo PROMEDIO DIARIO 186.67
 4 ANTIGÜEDAD: 4 *
 5 INGRESO DE RECUPERACION 4,038.80

CEDULA DE COSTOS DE PERSONAL

PRESTACIONES	FACTOR	ANUAL	KM. PROMEDIOS AL AÑO	COSTO X KM
VACACIONES	0.00000336	1,120.00	82,500	0.01357576
PRIMA VACACIONAL	0.00000084	280.00	82,500	0.00339394
AGUINALDO	0.00000840	2,800.00	82,500	0.03393939
PRIMA DE ANTIGÜEDAD	0.00000045	149.33	82,500	0.00181010
TOTALES:	0.00001305	\$ 4,349.33		0.05271919

* CONSIDERANDO LA ANTIGÜEDAD DE LOS OPERADORES VA A DEPENDER EL COSTO POR VACACIONES, PARA EFECTOS DE ESTE EJEMPLO SE TOMARÁ UN AÑO
 a) SE CONSIDERARÁ QUE SE OTORGAN LAS PRESTACIONES MÍNIMAS DE LEY
 b) SE MANEJARÁ UN SUeldo PROMEDIO, PUESTO QUE EN LA GRAN MAYORIA DE LOS CASOS LOS OPERADORES DE TURISMO GANA EN BASE A PORCENTAJE.

CÉDULA DE COSTO POR SEGURO INTERNO

- N° DE UNIDAD _____ 7 N° LICENCIA: _____
 7 MODELO: 2001 _____
 8 POLIZA DE SEGURO: "x" _____
 9 ASEGURADORA: "x" _____

10 **COSTO POR ASEGURAMIENTO**

CONCEPTO	FACTOR	COSTO TOTAL	KM. PROMEDIOS AL AÑO	COSTO X KM
SEGURO INTERNO	0.00002869	\$ 9,560.00	82,500	0.11587879
TOTAL	0.00002869	\$ 9,560.00	82,500	0.11587879

- 11 **TOTAL FACTOR A APLICAR A INGRESOS POR RECUPERACION** **0.00002869**
 12 **TOTAL COSTOS POR KILOMETRO** **0.11587879**

**BASE PARA LA COTIZACIÓN DE SERVICIOS
EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJE DE TURISMO
"GRUPO HERNÁNDEZ"**

CÉDULA DE GASTOS DE VENTA Y ADMINISTRATIVOS

1 NUMERO DE UNIDADES EN SERVICIO: 13 (FLOTILLA)

2 **GASTOS DE VENTA**

CONCEPTO	FACTOR	COSTO	COSTO POR	KM.PROMEDIO	COSTO X KM
		FLOTILLA	UNIDAD	POR AÑO	
IMSS OPERADORES	0.00001351	\$58,500.00	\$4,500.00	82,500	0.05454545
COMISIONES EJECUTIVOS DE VENTAS	0.00000808	\$35,000.00	\$2,692.31	82,500	0.03263403
PUBLICIDAD	0.00000589	\$25,500.00	\$1,961.54	82,500	0.02377622
ARTICULOS DE PAPELERIA	0.00000185	\$8,000.00	\$615.38	82,500	0.00745921
UNIFORME PERSONAL	0.00000231	\$10,000.00	\$769.23	82,500	0.00932401
TELEFONO	0.00000556	\$24,100.00	\$1,853.85	82,500	0.02247086
LUZ ELECTRICA	0.00000249	\$10,800.00	\$830.77	82,500	0.01006993
IMPUESTOS	0.00001688	\$73,120.00	\$5,624.62	82,500	0.06817716
TOTAL	0.00005657	\$245,020.00	\$18,847.69		0.22845688

3 **GASTOS DE AMDINISTRACIÓN**

CONCEPTO	FACTOR	COSTO	COSTO POR	KM.PROMEDIO	COSTO X KM
		FLOTILLA	UNIDAD	POR AÑO	
IMSS PERSONAL	0.00000750	\$32,500.00	\$2,500.00	82,500	0.03030303
SUELDOS PERSONAL	0.00002696	\$116,800.00	\$8,984.62	82,500	0.10890443
VIATICOS DIRECTIVOS	0.00000450	\$19,500.00	\$1,500.00	82,500	0.01818182
ARTICULOS DE PAPELERIA	0.00000081	\$3,500.00	\$269.23	82,500	0.00326340
UNIFORME PERSONAL	0.00000235	\$10,200.00	\$784.62	82,500	0.00951049
TELEFONO	0.00001385	\$60,000.00	\$4,615.38	82,500	0.05594406
LUZ ELECTRICA	0.00000305	\$13,200.00	\$1,015.38	82,500	0.01230769
IMPUESTOS	0.00001782	\$77,180.00	\$5,936.92	82,500	0.07196270
ASESORIAS TECNICAS	0.00000343	\$14,852.00	\$1,142.46	82,500	0.01384802
CAPACITACIONES	0.00000173	\$7,500.00	\$576.92	82,500	0.00699301
OTROS	0.00000181	\$7,850.00	\$603.85	82,500	0.00731935
TOTAL	0.00008382	\$363,082.00	\$27,929.38		0.33853800

4 **TOTAL FACTOR A APLICAR AL INGRESO BASE** **0.00014039**

5 **TOTAL COSTO A APLICAR POR KILOMETRO** **\$0.56699487**

CONCLUSIÓN

Resulta importante manifestar la dificultad que para muchas empresas tiene el prorratear sus costos indirectos, más sin embargo esa dificultad es un arma de suma importancia para las empresas destinadas al transporte de pasaje de Turismo. Puesto que hoy en día, el cotizar un viaje especial para los interesados es decisivo en la contratación del servicio, de acuerdo a la cotización del mejor postor y que muestra de ello son las diferentes cotizaciones que se ofertan en el mercado a un costo muy por debajo de la realidad de muchas empresas.

Sin lugar a duda, se considera que el principal problema que enfrenta ésta competencia desleal, es a causa de la falta de un sistema de costos eficiente que permita a empresarios y dueños conocer realmente los costos directos e indirectos que ocasiona el prestar un servicio. Ante esta circunstancia concluimos un sistema de costos que ayudará en caso específico a la empresa "Grupo Hernández" a conocer sus costos directos e indirectos del servicio y englobar estos a su vez en las cotizaciones que se de al público en general.

Una vez hecho el análisis a través de las 7 cédulas de costos establecidas para la determinación de "x" cotización, podemos concluir que el operar de la empresa en base a la experiencia y precios del mercado, ha llevado consigo una disminución sustancial en su utilidad, dejando lejos del alcance el margen de utilidad planteado y deseado por la empresa. Todo lo anterior como consecuencia de no tener vislumbrado en una cotización los costos indirectos y que el

considerarlos como parte de los gastos en general, provocan un reflejo virtual en la utilidad.

Es decir, en el momento de hacer una liquidación de "x" viaje el empresario percibe en el momento una utilidad satisfactoria, más sin embargo no vislumbra que su la utilidad obtenida en el momento de realizar una liquidación, no es la utilidad Neta del Servicio y confiado de ello considera que la cotización dada fue la mejor. Pero el resultado de que la cotización dada no fue la mejor, es cuando al final del mes las utilidades obtenidas disminuyen considerablemente por diferentes factores de costos. De ahí la importancia que radica en tener como base de cotización un sistema de costos, el cual nos proporcione en el momento de cotizar, todos los posibles costos que se incurran y puedan incurrir en la realización de un viaje y para con ello estimar de manera más exacta la utilidad neta que desea el prestatario del servicio.

De acuerdo a la aplicación del sistema propuesto de cotización en base a costos (ANEXO 2), pudimos comprobar que de un 30% de utilidad supuestamente obtenido por la empresa objeto de estudio (Grupo Hernández), al aplicar el sistema se comprobó que realmente el margen de utilidad obtenido por la empresa es del 23% perdiendo con ello 7 puntos porcentuales de utilidad, que en volumen y con la demanda hacen un monto considerable de utilidad que se deja de obtener.

Más sin embargo los precios de la competencia no obedecen a sistemas de costos, obedecen a los precios del mercado y que en la aplicación del sistema se

comprobó que la competencia obtiene sólo un 13% de utilidad menos que la empresa sujeta a análisis.

De tal forma, es cotidiano escuchar de los dueños y empresarios del sector de pasaje de Turismo, que el negocio del transporte en la actualidad no es redituable como antes y en parte es muy acertado, más sin embargo en el pasado no existía tanta competencia en el mercado y la empresas monopolicas del sector imponía los precios a su antojo, especulando la ganancia más conveniente para ellos. Pero hoy ante la competencia se han olvidado de sus costos para poder competir en precios, ya que la medida que están tomando para conservar al cliente, es disminuir sus precios sin conocer siquiera la flexibilidad que tienen para ello, sin conocer siquiera el punto de equilibrio y mucho peor aun sin estimar que el demeritar sus precios, demerita sus costos y por ende demerita la calidad del servicio.

Por último, cabe recalcar que el sistema de costos planteado como base de cotización se basa en sólo parámetro de prorrateo de costos como lo es en: los Kilómetros recorridos en promedio en relación con el año anterior, de tal manera que se utilizan costos históricos para el desarrollo del sistema. Así como que la obtención en el sistema de dos variables u opciones aplicar para la determinación del precio a cotizar, es con el objeto de tener la que mejor se adapte para el usuario, ya que para muchos será mucho más fácil y cómodo utilizar el factor a aplicar al Ingreso de Recuperación que se plantea en el formato N° 6, que aplicar la del Costo Por Kilómetro que obedecerá a la multiplicación de dicho concepto por

el total de kilómetros a recorrer (mismo que se plantea en el formato N°6), lo importante de ello es que por cualquier opción se llega al mismo resultado y objetivo.

De grosso modo, el tener bases más científicas que empíricas de las cosas nos hace profesionales y con menos margen a equivocarnos. Por lo cual exhorto a los empresarios y dueños de transporte de pasaje de turismo a aplicar bases más exactas en la elaboración de cotizaciones y así mismo dejamos a juicio el análisis y aplicación del sistema planteado, a fin de provocar inquietud en cada lector para que juntos formemos un sistema de costos mucho más exacto y diversificado.

Por otro lado, confirmamos positiva la hipótesis que se planteada desde un inicio en la introducción del caso práctico, en donde efectivamente la empresa "Grupo Hernández" no contaba con un sistema de Costos como base para sus cotizaciones, sólo contaba con técnicas muy empíricas como parte de una cotización, de tal manera que al aplicar dicho caso práctico planteado en el anexo 2, se corroboró lo planteado acertadamente en la hipótesis del trabajo.

BIBLIOGRAFÍA

- Ejecutivos de Finanzas. Revista editada por el Instituto Mexicano de Ejecutivos de Finanzas, A.c. Año XXX, enero N°1, 2001
- CUE, Vega Andrés. Contabilidad de empresas de Autotransportes. Ed. Banca y Comercio, S.A. de C.V. e. 1991, México.
- Guía Turística. Histórica y Geográfica de México, Guías Promex, e. 1991, México, D.F.
- ISLAS, Rivera Víctor. Estructura y Desarrollo del Sector Transporte en México, Ed. El colegio de México, e. 1992. México.
- FELGUERES, Morales C. Propuesta y Control en las empresas. Ed. Ecasa,e. 1970, México.
- BURBANO, Ruiz Jorge E; ORTIZ, Gómez Alberto. Enfoque Moderno de Planeación y control de Recursos, Ed. Mc-Graw-Hill,e. 1998, Colombia, Bogota.
- RAMÍREZ, Padilla David Noel, Contabilidad Administrativa, 5ta. Edición, Mc-Graw Hill, 1997, México DF.
- PAZ, Zavala Enrique. Introducción a la Contaduría. Ed. Ecafsa, 1998 , México D.F.

- ELIZONDO, López Arturo, Proceso Contable Contabilidad 1 Fundamental, Ed. Ecafsa, ed.1997, México D.F.
- HARTLEY, Ronald V. Costos y Contabilidad Administrativa, Ed. CECSA,ed. 1989, México D.F.
- ROMERO, López Javier, Principios de Contabilidad, Ed. Mc Graw Hill, ed. 1997 México D.F.
- Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados. Ed. IMCP, ed. 2001, México D.F.
- Reestructuración Corporativa de una empresa de transporte Foráneo de Pasajeros, Martínez González Roberto. Lic. En contaduría, 1996, Uruapan, Mich.
- Propuesta de Diseño de un sistema de Costos para una empresa e auto transporte de carga Federal de la Ciudad de Uruapan, Mich. Moreno Contreras Imelda. Lic. En Contaduría, 1998, Uruapan, Mich.
- CRISTOBAL DEL RIÓ. Introducción al estudio de la contabilidad y control de los costos industriales. Costos I. Editorial, Ecasa, 1989.
- CRISTOBAL DEL RIO. Introducción al estudio de la contabilidad y control de los costos industriales. Costos II. Editorial, Ecasa, 1990.
- CHARLES T. Horngren, George. Contabilidad de costos un enfoque gerencial. Editorial Pretice Hall. 1991.
- GUILLESPIE, Cecil Merie. Costos Estándar y contabilidad marginal. Edición Deusto. 1987

- o GUILLESPIE, Cecil Merle. Costos Estándar y contabilidad marginal. Edición Deusto. 1991
 - o PRADO, Plaza Juan Manuel. Sistema de costos y su control. Editorial Janes,S.A. 1990.
-
1. http://www.universidadabierta.edu.mx/Biblio/C/CastroRicardo_SistemaCostos.htm
- o [www//info4.juridicas.UNAM.mx](http://www/info4.juridicas.UNAM.mx)
 - o <http://www.gestiopolis.com/recursos/documentos/fulldocs/fin/costosestandar.htm>
 - o <http://www.monografias.com/trabajos13/costestan/costestan.shtml>