



Universidad Latinoamericana de Ciencia y Tecnología.

Facultad de Ciencias Empresariales

Investigación Empresarial Aplicada

**Herramientas Financieras, que apoyan la toma de decisiones en el
Transporte Público modalidad autobús.**

Prof. César Pablo Enríquez Caruzo

Harold Torres C.

Enero 2009

ÍNDICE

Resumen.....	3
Abstract.....	3
Keywords.....	3
1. Introducción.....	4
1.1. Antecedentes.....	4
1.2 Evolución del Transporte Público	5
1.2.1 Década de los sesentas.....	5
1.2.2 Década de los setentas.....	5
1.2.3 Década de los ochentas.....	5
1.2.4 Década de los noventas.....	6
1.3 Planteamiento del problema.....	6
2. Planificación.	7
2.1 Planeación estratégica.....	8
2.2 Tipos de estrategias.....	8
3. Herramientas Financieras.....	9
3.1 Presupuesto.....	9
3.2 Importancia de los presupuestos	9
3.3 Clases de presupuestos	10
3.4 El presupuesto como elemento de control.....	10
3.5 Balances comparativos.....	11
3.6 Cuentas de resultado comparativas.....	13
3.7 Análisis de razones financieras	14
3.8 Flujos de efectivo.....	17
3.9 Estado de fuentes y usos	17
3.10 Punto de equilibrio.....	18
4. Procedimiento de solicitud tarifaria.....	18
Conclusiones.....	19
Bibliografía.....	20

Anexo

- Anexo 1: Ley Ministerio Obras Públicas y Transporte (archivo adjunto).
- Anexo 2: Empresas de Transportes registradas en aresep (archivo adjunto).
- Anexo 3: Formularios solicitud de tarifas, modelos tarifarios, requisitos de Admisibilidad, metodología tarifaria (archivo adjunto).

Resumen

El artículo científico desarrolló el tema sobre las herramientas financieras y administrativas que necesitan los empresarios y sus colaboradores del sector de transporte remunerado de personas modalidad autobús, que es un servicio público al igual que el agua, la electricidad, el teléfono, etc.

Estas empresas brindan un servicio fundamental para el desarrollo socioeconómico del país, ya que, a través de estos servicios, los costarricenses se movilizan a sus lugares de estudio, trabajo, comercio, servicios médicos, servicios municipales, servicios recreativos y cualquier otra actividad necesaria. El objetivo es que el empresario y sus colaboradores conozcan y apliquen estas herramientas para la toma de decisiones y optimicen los recursos de la mejor manera.

Palabras claves: Planificación, estrategia, presupuestos, control, análisis financiero.

Abstract

The scientific article developed the topic on the financial and administrative tools that the managers and their collaborators of the sector of people's modality bus remunerated transport need that it is a public service the same as the water, the electricity, the telephone, etc.

These companies offer a fundamental service for the socioeconomic development of the country, since, through these services, the Costa Ricans are mobilized to their study places, work, trade, medical services, municipal services, recreational services and any other necessary activity. The objective is that the manager and its collaborators know and apply these tools for the taking of decisions and optimize the resources in the best way.

Key words: Planning, strategy, budgets, control, financial analysis.

1. Introducción

El presente artículo científico busca proporcionar a las empresas de transporte público modalidad autobús que operan en Costa Rica, las herramientas básicas para una administración eficiente en las áreas financieras, operativas y administrativas en general.

El transporte remunerado de personas es una actividad que en Costa Rica los empresarios la tomaron como una actividad muy simple, sin embargo, con la modernización mundial, ésta actividad se ha convertido en uno de los pilares fundamentales para el desarrollo de cualquier país, ya que, a través de ella se moviliza a más del 80 % de la fuerza laboral a nivel nacional.

1.1 Antecedentes

Las empresas de transporte modalidad autobús, necesitan tener una plataforma sólida financiera, contable y administrativa, estas empresas viven el día a día con la presión de miles de usuarios que exigen un mejor y mayor servicio de transporte las 24 horas del día, además, están las instituciones gubernamentales que fiscalizan las operaciones para determinar el cumplimiento de las concesiones asignadas y la utilización de este servicio. Estos son algunos de los motivos por los cuales estas empresas necesitan herramientas financieras, administrativas y operativas que les proporcionen información rápida, detallada y veraz en su plataforma de trabajo, para tomar las decisiones más acertadas en el quehacer cotidiano y en las proyecciones a mediano y largo plazo.

Brindar un eficiente servicio de transporte de pasajeros constituye en la época actual, uno de los principales problemas que tiene que resolver cualquier sociedad, principalmente los países en vías de desarrollo, por constituir uno de los elementos básicos del proceso socioeconómico, ya que, por este medio se movilizan las grandes masas de usuarios hacia sus lugares de trabajo, donde brindan sus servicios y producen los bienes necesarios para el desarrollo del país.

El servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, está regulado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, institución creada en julio de 1971, bajo la ley número 3155, reformada íntegramente por el artículo primero de la Ley 4786, (ANEXO 1).

En Costa Rica existen un total de 404 empresas de transporte modalidad autobús con 729 rutas registradas en el A.R.E.S.E.P (Anexo 2) ente regulador de las tarifas de los servicios públicos.

1.2 Evolución del transporte público

Existe gran interdependencia y dinamismo entre el transporte público y el desarrollo urbano. El transporte público debe acoplarse al esquema de desarrollo urbano, pero al mismo tiempo, el patrón de desarrollo puede ser favorecido y promovido por el esquema del transporte, cuyo resultado es una relación eficiente.

1.2.1 Década de los sesenta

En este período, el transporte de personas se caracterizó, desde el punto de vista de desarrollo urbano, por la concentración en los centros de las ciudades por las actividades comerciales y de los servicios públicos y privados. Los pueblos se encontraban aislados en la periferia y con un uso predominantemente residencial. La flota de vehículos que se movilizaba en el gran área metropolitana era muy pequeña, pues existían menos de 30.000 vehículos y entre población residente y flotante para estas áreas no se llegaba a las 400.000 personas.

1.2.2 Década de los setenta.

Desde la perspectiva del desarrollo urbano, en el centro de las ciudades principalmente la capital San José, se siguieron concentrando las actividades comerciales y de servicios, así como las fuerzas laborables. Los pueblos en la periferia tenían un estilo de vida muy residencial. La flota de vehículos siguió siendo pequeña, menos de 50.000 y continuó el patrón de desarrollo radial. En lo referente a la población, esta se incrementó a 600.000 personas aproximadamente, entre residentes y flotantes.

1.2.3 Década de los ochenta

No hubo variación en lo referente a que los centros de las ciudades principales San José, Alajuela, Heredia, Cartago fueran donde se concentraban las actividades comerciales y de servicios y las fuentes de trabajo. Sin embargo, se iniciaron las construcciones de centros comerciales alejados del centro de la ciudad. Aparecieron universidades fuera de la capital y casas de educación media y primaria de carácter privado. La flota de vehículos comenzó a aumentar aceleradamente a partir de la mitad de la década, y alcanzó una cifra cercana a los 300.000 al final de ésta, lo que ocasionó un problema importante para todas las actividades, como es la congestión vial en los centros de las ciudades importantes.

Al final de la década, como un signo importante del problema en que se desenvuelve la actividad, aparecieron alrededor taxis informales, sin concesión o permiso de operación (que se denominan "piratas", aparte de los oficialmente autorizados). La institución que controla esta situación continuó otorgando nuevos servicios especiales a empresas como escuelas, colegios y universidades públicas y privadas, surgen también, servicios de transporte modalidad autobús y microbuses "especiales" para el turismo.

1.2.4 Década de los noventa

En la meseta central del área metropolitana se continuó concentrando gran cantidad de actividades comerciales, de servicios y fuentes de trabajo, e inicia un desarrollo en los principales cantones, actividades comerciales, industriales, educativas y de salud, para lo que se establecieron más requerimientos de transporte público. Por lo tanto, se construyeron centros comerciales alejados del centro de la ciudad San José y un mayor número de universidades privadas y otras casas de educación media y primaria de carácter privado. Hacia el final de la década existían más de veinte universidades privadas y se fortalecían cada vez más las áreas periféricas, donde el uso comercial y de servicios se había desplazado a los cantones en crecimiento.

El sistema de transporte público siguió creciendo de manera desordenada, con servicios especiales sin ninguna regulación, situación que atentaba contra la eficiencia del servicio y la satisfacción de los usuarios.

Como hechos relevantes de la evolución descrita se pueden indicar los siguientes: La gran área metropolitana de San José ha crecido demasiado rápido y por ello es urgente tomar medidas de ordenamiento urbano para dirigir ese crecimiento de forma adecuada.

- ◆ El área metropolitana de San José y Costa Rica en general, sufrió de un gran rezago en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial.
- ◆ El transporte público es demasiado importante para la población de la gran área metropolitana de San José, por lo que se le debe prestar la atención debida, en concordancia con su impacto en la vida social y económica de las empresas y el país.
- ◆ El transporte público debe ser un facilitador del desarrollo de la colectividad en el medio urbano.

1.3 Planteamiento del problema

En la actualidad las empresas de transporte público modalidad autobús se enfrentan a muchos obstáculos de índole operativo y financiero.

Ante esta situación los empresarios han sentido la necesidad de planificar adecuadamente todas las labores que conlleva la actividad hasta el punto que

actualmente, estas empresas se vienen preparando con personal profesional idóneo para cada área de su estructura organizacional.

Toda empresa sin importar la naturaleza en que se desempeña, necesita realizar actividades fundamentales para su operación como: planificar, controlar y tomar decisiones con el apoyo de las herramientas más adecuadas para maximizar la visión de su norte.

2. Planificación

Acto de definir las metas de la organización, determinar las estrategias para alcanzarlas y trazar planes para integrar y coordinar el trabajo de la organización. (Robbins/Coulter, 2005)

Cuando hablamos de planeación se nos viene a la mente, visión, misión, objetivos, metas y planes formales, pero también, está la planeación informal que es cuando los administradores van al ritmo de los movimientos de los eventos que están rodeando la organización, para este artículo nos enfocamos en la planeación formal.

Los objetivos de la planeación se pueden enfocar en los siguientes criterios:

- Marca una dirección
- Reduce la incertidumbre
- Reduce los desechos y la redundancia
- Establece los criterios para controlar

Para su alcance los gerentes o administradores de organizaciones de transporte tienen que tener claro el tipo de planes a utilizar, se mencionarán los planes estratégicos y los planes operativos, la combinación de ambos es la mejor manera para alcanzar los objetivos. Las empresas de transporte modalidad autobús deben tener claro sus planes operativos, ya que el giro de este negocio demanda una planificación operativa eficaz y eficiente, es fundamental el apoyo de la tecnología en el cumplimiento de objetivos a corto plazo, hoy en día esta herramienta es esencial para determinar criterios, evaluar estadísticas, obtener proyecciones con la pregunta: ¿Qué pasa sí...? Y otras muchas aplicaciones que favorecen en la toma de decisiones.

Según conversación con gerentes operativos de empresas de transporte público modalidad autobús del área metropolitana, existe todo un esquema de planificación diaria, donde el insumo del día a día se presenta en la marcha cuando inician sus operaciones con jornadas de 18 ó 24 horas de labor

operativa, todas las áreas de organización tiene un rol específico en los planes, pero uno de los papeles fundamentales son los administradores de rutas que ejercen la función de la planificación operativa permanente, debido que en la marcha se presentan situaciones inesperadas como exceso de vehículos en las vías, colisiones y otros, que hacen tomar decisiones en la marcha pero con el objetivo de siempre brindar el servicio al usuario de la forma más eficiente basado en los compromisos como concesionario de un servicio público.

Planes operativos son: los que especifican los detalles de cómo van a alcanzarse las metas generales. (Robbins/Coulter,2005)

2.1 Planeación estratégica

Estrategia de negocios: Es el conjunto integrado y coordinado de compromisos y acciones que la empresa utiliza para lograr una ventaja competitiva explotando sus competencias centrales en mercados específicos de productos. (Hitt, Ireland, Hoskisson,2008)

2.2 Tipos de estrategias

Estrategia de liderazgo en costos: es un conjunto integrado de acciones que desempeña la empresa para producir bienes y servicios que tengan características aceptables para los clientes, al costo más bajo posible, con relación al de sus competidores.

Estrategia de diferenciación: es un conjunto integrado de acciones que desempeña la empresa para producir bienes y servicios a costos aceptables, para que los clientes los perciban como diferentes y se recalque su importancia.

Estrategia de enfoque: es un conjunto integrado de acciones que desempeña la empresa para producir bienes o servicios que satisfagan las necesidades de un segmento competitivo particular. (Hitt, Ireland, Hoskisson, 2008)

Cada una de estas estrategias de negocios ayudan a las empresas a establecer y explotar una ventaja competitiva particular dentro de un ámbito específico, hoy en día puede ser que la empresa según el nicho que este no sea el mejor, pero si buscar ser mejor cada día.

La determinación de la dirección estratégica implica especificar la imagen y el carácter que la organización pretende desarrollar con el transcurso del tiempo. La dirección que seguirán las estrategias se enmarcan en el contexto de las condiciones como oportunidades y amenazas.

3. Herramientas financieras

Existen muchas herramientas financieras para cualquier tipo de empresa, el enfoque de este artículo, es para empresas de transporte público modalidad autobús, es por eso que se mencionan las siguientes herramientas las cuales brindarán información y una serie de datos que se pueden agrupar para tener el panorama general de cómo marcha la empresa y así, poder tomar decisiones más acertadas, las herramientas propuestas son las siguientes: Los presupuestos, balances comparativos de situación mes a mes, estados de resultados comparativos mes a mes, análisis de razones financieras aplicables a la actividad, flujos de efectivo, punto de equilibrio, estado de fuentes y usos, y otros de uso más técnico a nivel financiero como el ROA (rendimientos sobre los activos), ROE (rendimientos sobre el capital) y EVA (valor económico agregado).

3.1 Presupuestos

Un presupuesto es un plan integrador y coordinador que se expresa en términos financieros con respecto a las operaciones y recursos que forman parte de una empresa, para un período determinado, con el fin de lograr los objetivos fijados por la alta gerencia. (Ramires Padilla, 2005).

El presupuesto permite a las empresas establecer prioridades y evaluar la consecución de sus objetivos.

3.2 Importancia de los presupuestos

Las empresas hacen parte de un medio económico en el que predomina la incertidumbre, por ello deben planear sus actividades si pretenden sostenerse en el mercado competitivo, puesto que cuanto mayor sea la incertidumbre, mayores serán los riesgos por asumir.

El presupuesto surge como herramienta moderna del planteamiento y control al reflejar el comportamiento de indicadores económicos en virtud de sus relaciones con los diferentes aspectos administrativos contables y financieros de una empresa. En la confección de los presupuestos deben participar todas las personas que tengan a su cargo la responsabilidad de ingresos, costos o inversiones. La aprobación de los presupuestos es responsabilidad de la alta dirección de la empresa. Por ello, es habitual que la confección de los presupuestos requiera de un proceso interactivo a través del cual, se intenta conciliar los objetivos y perspectivas de todos los responsables con los de la gerencia.

3.3 Clasificación de los presupuestos

Los presupuestos pueden clasificarse desde varios puntos de vista:

- Según su flexibilidad (rígidos, estáticos, fijos)

- Por tiempo (corto o largo plazo)
- Operativos (producción, compras, gastos)
- Financieros (cuentas de balance, flujo de cajas, erogaciones capitalizables)
- Maestro (que lo incluyen el operativo y el financiero)

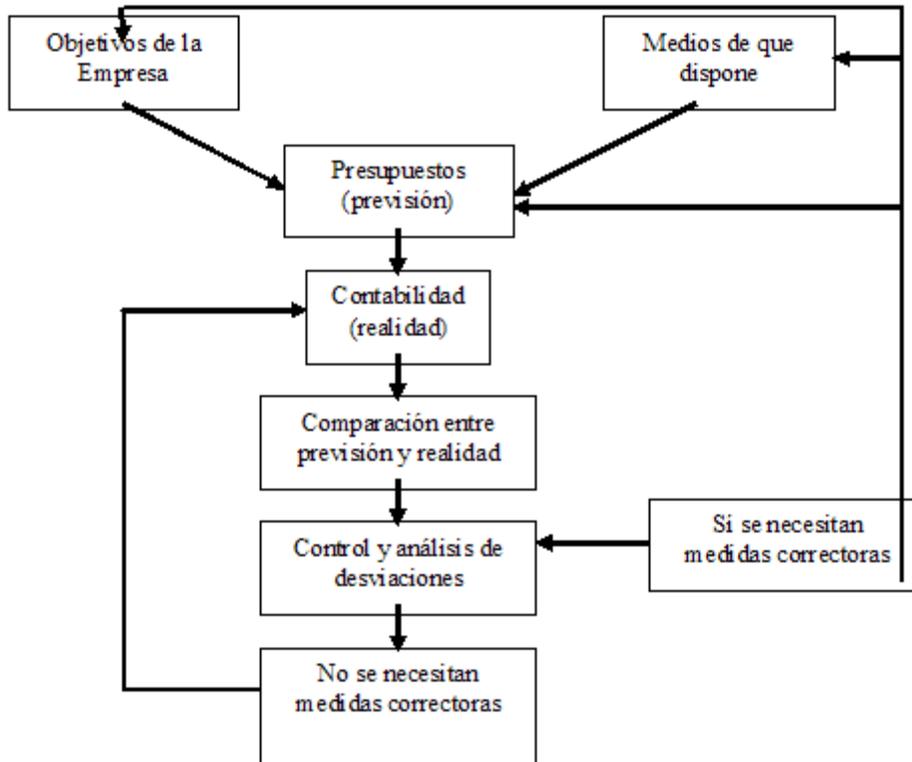
3.4 El presupuesto como elemento de control

El Control es el esfuerzo sistemático para hacer coincidir los resultados con los objetivos propuestos. Hay que respetar un determinado calendario con el fin de que el presupuesto esté aprobado y comenzar a evaluar el comportamiento real contra el presupuestado, con el fin de tomar las medidas correctivas si se estima oportuno. Una de las estrategias de la administración ante esta herramienta son los incentivos a áreas o a colaboradores para cumplir las metas basadas en los presupuestos que pueden ser diarias, semanales, mensuales o anuales.

Para las empresas de transporte modalidad autobús es muy importante la utilización de esta herramienta, estas empresas funcionan con ingreso por tarifas sobre las concesiones a las cuales brindan servicio de transporte de personas, esto implica que los presupuestos de ingresos son muy específicos, razón por la cual es fundamental el control en los presupuestos de gastos que es donde realmente estas empresas deben de controlar de manera detallada los insumos o gastos que genera.

Un ejemplo del control del presupuesto de gastos son los rubros combustibles, lubricantes, salarios que deben controlarse día a día, ya que, estos rubros representan un 70 % de los gastos de operación.

Esquema del presupuesto como elemento de control



<http://www.gestiopolis.com/finanzas-contaduria/presupuesto-operativo-como-elemento-de-coordinacion.htm>

3.5 Balances comparativos

Con esta herramienta se seleccionan los períodos a comparar, juntamente con el tipo de magnitud Real o Presupuesto, y se desarrolla un análisis comparativo por cuentas y masas patrimoniales. Este análisis permite evaluar las fuentes y aplicaciones del efectivo utilizando las variaciones en activos, pasivos y patrimonio, y la regla es:

Origen: Cualquier aumento en una cuenta de pasivo o de capital contable.
Cualquier disminución en una cuenta de activo.

Aplicación:

Cualquier disminución en una cuenta de pasivo o de capital contable
Cualquier aumento en una cuenta de activo

Balance General
 Al 31 de diciembre del 2008
 (Cifras en Miles)

Detalle	2008	%	2007	%	Variación	
					Absoluta	Relativa
A C T I V O S						
ACTIVO CIRCULANTE						
Efectivo & Equivalentes de Efectivo	623	0.37%	587	0.40%	36	6.13%
Inversiones Transitorias	2,115	1.25%	1,450	0.98%	665	45.86%
Inventarios	47,316	27.95%	35,998	24.31%	11,318	31.44%
Gastos Diferidos	1,640	0.97%	1,872	1.26%	-232	-12.39%
TOTAL ACTIVO CIRCULANTE	51,694	30.53%	39,907	26.95%	11,787	29.54%
ACTIVO FIJO & OTROS						
Terrenos & Edificios (Netos)	67,317	39.76%	69834	47.16%	-2,517	-3.60%
Planta, Maquinaria & Equipo (Neto)	44,243	26.13%	36,549	24.68%	7,694	21.05%
Otros Activos	6,041	3.57%	1,804	1.22%	4,237	234.87%
TOTAL ACTIVO FIJOS & OTROS	117,601	69.47%	108,187	73.05%	9,414	8.70%
TOTAL ACTIVOS	169,295	100.00%	148,094	100.00%	21,201	14.32%
PASIVO Y PATRIMONIO						
PASIVO CIRCULANTE						
Cuentas por Pagar Comerciales	13,138	7.76%	8,315	5.61%	4,823	58.00%
Gastos Acumulados por Pagar	2,710	1.60%	2,417	1.63%	293	12.12%
Provisiones Acumuladas por Pagar	4,382	2.59%	3,981	2.69%	401	10.07%
Documentos por Pagar Corto Plazo	11,066	6.54%	10,623	7.17%	443	4.17%
TOTAL PASIVO CIRCULANTE	31,296	18.49%	25,336	17.11%	5,960	23.52%
PASIVO A LARGO PLAZO						
Documentos por Pagar Largo Plazo	24,880	14.70%	20,427	13.79%	4,453	21.80%
Hipotecas por Pagar Largo Plazo	53,511	31.61%	56,089	37.87%	-2,578	-4.60%
TOTAL PASIVO A LARGO PLAZO	78,391	46.30%	76,516	51.67%	1,875	2.45%
TOTAL PASIVOS	109,687	64.79%	101,852	68.78%	7,835	7.69%
PATRIMONIO						
Capital Social	30,000	17.72%	20,000	13.50%	10,000	50.00%
Superávit por Revaluación	16,400	9.69%	16,400	11.07%	0	0.00%
Utilidades Retenidas	13,208	7.80%	9,842	6.65%	3,366	34.20%
TOTAL PATRIMONIO	59,608	35.21%	46,242	31.22%	13,366	28.90%
TOTAL PASIVO & PATRIMONIO	169,295	100.00%	148,094	100.00%	21,201	14.32%

Este análisis se puede realizar mes (a) versus mes (b) o año contra año, y va a indicar los movimientos absolutos y porcentuales para analizar las variaciones tanto, los períodos o meses comparados como, contra el presupuesto y poder ubicar que partidas han decrecido o han aumentado e investigar por qué razón el comportamiento. A su vez, esta herramienta nos proporciona un análisis en cada una de las cuentas de activo, pasivo y patrimonio, reflejando una tendencia de solidez o de cuidado en la marcha del negocio. Por ejemplo, en el activo circulante en inversiones transitorias se dio un aumento de 665 equivalente a 45.86% que significa, que la empresa ha generado suficiente liquidez para invertir a corto plazo. Otro análisis que ayuda en la interpretación de los estados comparativos en razón al pasivo circulante es un aumento del 23% donde el rubro más fuerte son las cuentas comerciales a pagar que pasan de 8315 a 13138 equivalente a un 58% que se refleja en un aumento en los inventarios en el activo.

3.6 Cuentas de resultados comparativas

Con esta herramienta se seleccionan los períodos a comparar, junto con el tipo de magnitud Real o Presupuesto, y se desarrolla un análisis comparativo de gastos, ingresos y resultado. Se evalúa la tendencia tanto vertical como horizontal del valor absoluto y su variación relativa, puede aplicarse a rubros de cuentas o a cuentas específicas, y se compara tanto de un mes, un período contra el presupuesto de ingresos y gastos del mismo ciclo que se compara y así, evaluar lo presupuestado y lo real, con el fin de hacer las correcciones pertinentes o no hacerlas. El objetivo de esta herramienta es ubicar claramente al empresario y a sus colaboradores donde debe enfocarse en la operación y tomar decisiones sobre la marcha para mejorar los resultados obtenidos.

Se presenta seguidamente un estado de resultados comparativos para el análisis de la herramienta, en el que se muestran las partidas de dos períodos, con un análisis vertical y horizontal que incluye diferencias absolutas y relativas.

El análisis puede contemplar varios factores, para este ejercicio se observa que los gastos totales de operación aumentaron en un 17.95 % y los ingresos muestran un aumento de un 15.10% lo que deduce que la relación de incremento ingresos versus gastos operativos tiene un margen desproporcional del 2.85% que muestra un análisis de los posibles eventos que genera este indicador.

Estado de Resultados

Del 01 de enero 2008 al 31 de diciembre de 2008

(Cifras en Miles)

Detalle	2008	% Ing.	2007	% Ing.	Variación	
					Absoluta	Relativa
Ingresos por rutas	180,203	100.00%	156,562	100.00%	23,641	15.10%
Gastos de operación	108,212	60.05%	90,834	58.02%	17,378	19.13%
Gastos de Administración	15,566	8.64%	14,109	9.01%	1,457	10.33%
Total Gastos de Operación	123,778	68.69%	104,943	67.03%	18,835	17.95%
Utilidad de Operación	56,425	31.31%	51,619	32.97%	4,806	9.31%
Gastos Financieros	19,907	11.05%	19,064	12.17%	843	4.42%
Otros Gastos	987	0.55%	537	0.00	450	83.80%
Utilidad antes de impuesto	35,531	19.72%	32,018	20.45%	3,513	10.97%
Impuesto de renta	10,659	5.92%	9,605	6.14%	1,054	10.97%
Utilidad Neta	24,872	13.80%	22,413	14.32%	2,459	10.97%

3.7 Análisis de razones financieras

Con el análisis de estas razones se ordena la información proveniente de los estados financieros y proporcionan información acerca de las cinco áreas más importantes del desempeño financiero de una empresa, como lo son:

- Solvencia a corto plazo (Capacidad de la empresa para satisfacer sus obligaciones a corto plazo)
- Actividad (Capacidad de la empresa para controlar sus inversiones en activos)
- Apalancamiento financiero (Medida en la que una empresa recurre al financiamiento por medio de deudas)
- Rentabilidad (Grado en el que una empresa es rentable)
- Valor (Valor de la empresa)

SOLVENCIA

$$\text{Razón Circulante} = \frac{\text{Activo Circulante}}{\text{Pasivo Circulante}} \quad \text{Veces}$$

$$\text{Prueba del ácido} = \frac{\text{Activo Circulante} - \text{Inventarios}}{\text{Pasivo Circulante}} \quad \text{Veces}$$

$$\text{Razón del activo} = \frac{\text{Activo Total}}{\text{Pasivo Total}} \quad \text{Veces}$$

ACTIVIDAD

$$\text{Rotación de inventarios} = \frac{\text{Ingresos}}{\text{Inventarios}} \quad \text{Veces}$$

$$\text{Días de venta pendientes de cobro} = \frac{\text{Cuentas por cobrar}}{\text{Ventas} / 360} \quad \text{Días}$$

$$\text{Rotación de activos totales} = \frac{\text{Ingresos}}{\text{Activos Totales}} \quad \text{Veces}$$

APALANCAMIENTO

$$\text{Razón de endeudamiento} = \frac{\text{Deuda total}}{\text{Activos totales}} \quad \%$$

$$\text{Razón de deuda a capital contable} = \frac{\text{Deuda total}}{\text{Capital Contable Total}} \quad \%$$

$$\text{Multiplicador del capital contable} = \frac{\text{Activos Totales}}{\text{Capital Contable Total}} \quad \%$$

$$\text{Cobertura de los intereses} = \frac{\text{Utilidad antes de intereses e impuestos}}{\text{Gastos por intereses}} \quad \text{Veces}$$

RENTABILIDAD

Generación básica de utilidades	=	$\frac{\text{Utilidad antes de intereses e impuestos}}{\text{Activos Totales}}$	%
Rendimiento de la inversión	=	$\frac{\text{Utilidad después de impuestos}}{\text{Activos totales}}$	%
Rendimiento del Capital Social	=	$\frac{\text{Utilidad después de impuestos}}{\text{Capital contable}}$	%
Rendimiento sobre los activos totales ROA	=	$\frac{\text{Ingreso neto disponible para los accionistas}}{\text{Activos Totales}}$	%
Rendimiento sobre los capital contable ROE	=	$\frac{\text{Ingreso neto disponible para los accionistas}}{\text{Capital contable}}$	%

VALOR.

Valor de mercado /valor en libro	=	$\frac{\text{Precio de mercado por acción}}{\text{Valor en libro por acción}}$	Veces
----------------------------------	---	--	-------

Estas razones son las que aplican al análisis de los estados financieros para empresas de transporte público modalidad autobús, ya que, en las consultas al personal que colabora en las áreas contables, mencionaron que realizan el análisis para determinar los índices de las operaciones, adicional a eso hay un punto fundamental de esta empresas y es la sustitución de flota cada cierto tiempo, como requisito para seguir siendo concesionario de una ruta específica, por lo tanto necesitan financiamiento de entidades como los bancos, que dentro de los trámites para solicitar un crédito se les solicita a estas empresas los estados financieros auditados por un despacho de contadores públicos, para tener la confiabilidad de los datos que proporcionan, y es de estos documentos donde el ente bancario también realiza los análisis financieros para obtener la viabilidad de la solicitud del proyecto que se les presenta para compra de flota. En razón a estas circunstancias estas empresas aplican estas herramientas y evalúan los índices obtenidos para la toma de decisiones.

3.8 FLUJO DE EFECTIVO

El estado de flujos de efectivo es el estado financiero básico que muestra el efectivo generado y utilizado en las actividades de operación, inversión y financiación. Debe determinarse para su implementación el cambio de las diferentes partidas del Balance General que inciden en el efectivo.

El objetivo de este estado es presentar información pertinente y concisa, relativa a los recaudos y desembolsos de efectivo de un ente económico durante un período, para que los usuarios de los estados financieros tengan elementos adicionales para examinar la capacidad de la entidad para generar flujos futuros de efectivo, y así evaluar la capacidad para cumplir con sus obligaciones, determinar el financiamiento interno y externo, analizar los cambios presentados en el efectivo, y establecer las diferencias entre la utilidad neta y los recaudos y desembolsos.

Las empresas de transporte por costumbre y por falta de la implementación de un sistema de recaudación electrónico reciben sus ingresos directamente de los usuarios a través de pago a los colaboradores (choferes) los cuales, los depositan después de la jornada de labor en las instalaciones, esta es una razón por las que estas empresas trabajan con un flujo de efectivo diario y tienen que planificar toda una estructura de recaudar a sus colaboradores (choferes) cuando estos concluyen su labor.

Adicional a esta situación, este sistema le trae serios problemas financieros en cuanto al control. Una empresa con una flota de 50 unidades tiene que controlar a 75 colaboradores (choferes) y de que depositen el contenido completo del día de labor, razón por la cual se proyectan los ingresos diarios de estas empresas. Qué sucede cuando no ocurre lo planeado y no se deposita el 100% del contenido? La empresa empieza a captar menos dinero de lo que estaba presupuestado en la realidad y este tema según conversaciones con personas del área financiera de estas empresas es un problema muy frecuente donde algunos de los colaboradores (choferes) entregan hasta un 20% menos de lo recibido en el transcurso de la jornada, se conoce que la falta de liquidez en una empresa hace que pueda fracasar, y es por esta razón que esta herramienta es fundamental tanto operativamente a lo interno de la empresas como financieramente ante las obligaciones que esta contraiga con entidades externas.

3.9 Estado de fuentes y usos

Es un estado financiero que permite identificar si la empresa cumple con el objetivo de orientar adecuadamente los recursos. A través de un análisis vertical entre fuentes y usos, la empresa reconocerá la forma como se ha financiado y su proceder a la hora de aplicar estos recursos. Se consideran fuentes de financiamiento a la generación interna de recursos, incremento de pasivos, incrementos de rubros que conforman el capital contable y la disminución de activos. El mejor uso de parte de los colaboradores de los empresarios (área

contable financiera) sobre esta herramienta se presenta en la planificación de inversiones a corto y mediano plazo, ya que una planificación financiera puede permitir un control adecuado para presupuestar el cambio de flota, mejoras a la flota actual, mejoras en infraestructura u otras. Esta herramienta le proporciona a los empresarios conocer eficazmente de donde viene el recurso y en qué fue aplicado y así, hacer comparaciones si los planes estratégicos van enrumados hacia los objetivos planteados o si se alejan de este.

3.10 Punto de equilibrio

El análisis del punto de equilibrio estudia la relación que existe entre costos y gastos fijos, costos y gastos variables, volumen de ingreso y utilidades operacionales. Se entiende por punto de equilibrio aquel nivel de producción y ventas que una empresa o negocio alcanza para lograr cubrir los costos y gastos con sus ingresos obtenidos. En otras palabras, a este nivel de producción y ventas la utilidad operacional es cero, o sea, que los ingresos son iguales a la sumatoria de los costos y gastos operacionales. También, el punto de equilibrio se considera como una herramienta útil para determinar el apalancamiento operativo que puede tener una empresa en un momento determinado.

Para la empresa de transporte modalidad autobús es fundamental obtener su punto de equilibrio entre la cantidad de pasajeros movilizados por día, por semana y por mes para poder alcanzar las proyecciones esperadas económicamente, ya que éstas se cuantifican a través del cobro de una tarifa establecida donde la planificación es fundamental para cumplir las proyecciones. Un ejemplo de la aplicación de esta herramienta es: el punto de equilibrio para una empresa como la ruta de Tibás-San José que realiza 300 carreras diarias según estipulación por concesión y con un promedio de 80 pasajeros por carrera tiene un ingreso de 24000 pasajeros por la tarifa de servicio y por razones externas como exceso de vehículos en las vías, reparaciones de vías, problemas mecánicos de las unidades que prestan el servicio u otra, esta empresa presta el servicio de 280 carreras, se ve afectado su punto de equilibrio en 20 carreras, es por esta razón que la herramienta aplicada correctamente brinda la información para que la empresa tenga ciertos parámetros que tiene que cumplir diario, semanal, mensual y que sus objetivos económicos no se vean afectados en no poder cumplir o tomar las decisiones alternas a los obstáculos que se presenten en la marcha para cumplir el objetivo.

4. Procedimiento de solicitud tarifaria

El procedimiento para la solicitud de tarifas con el actual método de cálculo tarifario, para empresas de transporte modalidad autobús o cualquier otra actividad que sea regulada por la aresep se divide en tres secciones:

- Requisitos técnicos
- Requisitos de forma legal

- Otros requisitos

Estos requisitos se detallan en el (anexo tres con los formularios 3.1 solicitud de información, 3.2 metodología tarifario, 3.3 modelo tarifario, 3.4 requisitos de admisibilidad). Las empresas de transporte público tienen la obligación de mantener actualizado algunos documentos entre los que se mencionan: estados financieros auditados, reportes de estadísticas mensuales sobre pasajeros transportados, kilómetros recorridos, carreras efectuadas y recaudación por ruta.

La aplicación de las herramientas antes mencionadas proporcionan un margen de seguridad en el momento que estas empresas de transporte solicitan tarifas.

Un ejemplo de la aplicación es el punto de equilibrio, en el que un índice puede demostrar la viabilidad de solicitar o no tarifas ejemplo, si una ruta en el 2007 mantenía un promedio de pasajeros transportados de 1,000,000 por mes y en el 2008 pasa a 1,200,000 pasajeros transportados, es posible que no aplique en una solicitud de tarifa, ya que, la cantidad anterior por el precio de la tarifa le daba la rentabilidad necesaria para la actividad con los indicadores del método de cálculo, por lo tanto, con una mayor demanda de pasajeros aumentado en 200,000 su rentabilidad según el método de cálculo no aplica sino, más bien, es posible que se rebaje la tarifa.

Con algunas de las aplicaciones de las herramientas financieras antes mencionadas a este tipo de empresas se pueden formular estrategias de costos para ser competitivos en el mercado que se encuentran, sin embargo, las empresas de transporte modalidad autobuses como otras organizaciones que brindan servicios públicos y que están reguladas con un techo en la obtención de sus ingresos vía tarifa, tienen que medir sus costos constantemente para que este ente regulador proporcione y garantice una viabilidad económica a través de su modelo, para que la empresas no caigan en un desequilibrio financiero y que no se impacten ante las variables macroeconómicas en el proceso de un desarrollo sostenible.

Conclusiones

El mundo de los negocios día a día va cambiando aceleradamente, y con ello la forma de actuar del ser humano. Las empresas van cambiando y los individuos se enfrentan a futuros muy inciertos con dependencias externas que afectan todos los planes que se tenían a corto y mediano plazo, es por esta razón que este artículo se enfoca en proporcionar unas pinceladas para los administradores y sus colaboradores en las empresas de transporte público modalidad autobús, en uso e interpretación de herramientas básicas financieras que deben dominar para llevar muy de cerca el giro del negocio.

Los empresarios y colaboradores de empresas de transporte modalidad autobús actualmente tienen que evaluar su planificación estratégica y no apoyarse en una actividad simple de traslado de personas, los planes estratégicos son

fundamentales para mantenerse competitivos, deben ser flexibles para adaptarse a las necesidades que se presenten y alcanzables para retroalimentarse y seguir adelante con los nuevos retos que se avecinan para esta actividad. Esta actividad cada día se especializa más, es uno de los pilares más importantes de un país en desarrollo y por ser un servicio regulado por algunas entidades como la Aresep en el área financiera y el Ministerio de Transporte en el área operativa debe velar por el cumplimiento de las concesiones otorgadas, en las que estas empresas se comprometen a mantener estándares de calidad y cantidad para sus usuarios.

El entorno financiero de empresas de transporte, actualmente está en vías de fortalecimiento con herramientas tecnológicas de punta, estas empresas manejan sus operaciones casi el 100% en efectivo a través de cajas rodantes que son los autobuses, el gobierno junto con los empresarios tienen planes de implementar sistemas de recaudación donde no medie el efectivo en los colaboradores de las empresas (choferes), ya que esta situación expone a muchos problemas que pueden desequilibrar las finanzas de las empresas. Entre la planificación estratégica están: el uso de herramientas financieras tecnológicas, la elaboración de presupuestos, el análisis de razones financieras a los estados financieros mes a mes, un personal capacitado y el soporte para mantener el equilibrio económico a través de las tarifas que establece la aresep. Así, estas empresas continuarán siendo un pilar hacia el desarrollo sostenible de este país.

Bibliografía.

David Noel Ramírez Padilla (2005) séptima edición, Contabilidad Administrativa México: Mcgraw-Hill Interamericana Editores, S.A de C.V

Gleen A. welsch, Ronald W. Hilton, Paul N. Gordon (2005) sexta edición, Presupuesto planificación y control, México: Prentice-Hall Hispanoamericana S.A

Stephen P. Robbins / Mary Coulter (2005) Administración, México: Pearson Educación.

Stephen A. Ross, Randolph W. Westerfield, Jeffrey Jaffe (2005) séptima edición Finanzas Corporativas., Mcgraw-Hill Interamericana Editores, S.A de C.V

Michael A. Hitt, R. Duane Ireland, Robert E. Hoskisson (2008) séptima edición Administración Estratégica Competitividad y Globalización. Thomson Editores S.A de C.V

http://es.wikipedia.org/wiki/Cr%C3%A9dito_de_gasto_presupuestario

<http://www.gestiopolis.com/recursos3/docs/fin/tippresu.htm>

<http://www.gestiopolis.com/canales/financiera/articulos/no%206/flujoefectivo.htm>

<http://www.gestiopolis.com/finanzas-contaduria/presupuesto-operativo-como-elemento-de-coordinacion.htm>