

Estructura de costos para mejorar la gestión económica y financiera: "Empresa de transporte de pasajeros El Dorado SAC", 2015-2016

Cost structure to improve economic and financial management: "El Dorado SAC passenger transport company", 2015-2016

Hernán Roberto Che León Poletty ¹

¹ Universidad Nacional de Trujillo, Av. Juan Pablo II s/n – Ciudad Universitaria, Trujillo, Perú.

² Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Trujillo.

* Autor correspondiente: rcheleonp@gmail.com (H. Che León)

RESUMEN

El objetivo de la investigación fue proponer una estructura de costos para la "Empresa de transporte de pasajeros El Dorado SAC", a fin de mejorar su gestión económica y financiera. El problema investigado fue ¿De qué manera una adecuada estructura de costos aplicada a la "Empresa de transporte de pasajeros El Dorado SAC", 2015-2016 permitirá mejorar su gestión económica y financiera?. La investigación fue desarrollada desde una perspectiva descriptiva correlacional y un enfoque cuantitativo. Son 35 las empresas de transporte de pasajeros en la provincia de Trujillo. La población y muestra la constituyó la "Empresa de transportes de pasajeros El Dorado SAC" debido a: la facilidad en acceder a la información; trayectoria en el mercado; empresa legalmente constituida. Para la variable "estructura de costos" se revisó la bibliografía de autores y especialistas. Para la variable "gestión económica y financiera" se tuvo acceso a información interna tales como: estados financieros anuales, cuadros y reportes de costos, entre otros. Al analizar los resultados se confirmó el objetivo contrastando la hipótesis de nuestro trabajo: una adecuada estructura de costos aplicada a la "Empresa de transporte de pasajeros El Dorado SAC" contribuirá a mejorar significativamente la gestión económica y financiera de las empresas.

Palabras clave: estructura de costos; gestión económica y financiera; transporte terrestre de pasajeros

SUMMARY

The purpose of the research was to propose a cost structure for the "El Dorado SAC passenger transport company", in order to improve its economic and financial management. The problem investigated was: How does an adequate cost structure applied to the "El Dorado SAC passenger transport company", 2015-2016, allow for improving its economic and financial management? The research was developed from a correlational descriptive perspective and a quantitative approach. There are 35 passenger transport companies in the province of Trujillo. The population and sample was constituted by "El Dorado SAC passenger transport company" due to: the ease in accessing the information; trajectory in the market; a company legally constituted. For the variable "cost structure", the bibliography of authors and specialists was revised. For the variable "economic and financial management", there was access to internal information such as: annual financial statements, tables and cost reports, among others. When analyzing the results, the objective was confirmed by contrasting the hypothesis of our work: an adequate cost structure applied to the "El Dorado SAC passenger transport company" will contribute to significantly improve the economic and financial management of the companies.

Keywords: cost structure; economic and financial management; land transport of passengers

1. INTRODUCCIÓN

El objetivo de la presente investigación fue proponer una estructura de costos para la "Empresa de transporte de pasajeros El Dorado SAC", a fin de mejorar su gestión económica y financiera. El problema que se investigó fue ¿De qué manera una adecuada estructura de costos aplicada a la "Empresa de transporte de pasajeros El Dorado SAC", 2015-2016 permitirá mejorar su gestión económica y financiera? Las empresas del sector transporte atraviesan por una serie de problemas, entre ellos: ausencia de una adecuada estructura de costos, saturación del parque automotor, incremento de precios en los insumos, alta siniestralidad, precios no acorde al mercado, falta de gestión económica y financiera, etc., aspectos que de han de incidir en la toma de deci-

siones. La estructura de costos en una empresa en particular, y en las empresas del sector transporte interprovincial de pasajeros, en general, representa una herramienta útil para la toma de decisiones, pues permite que éstas obtengan no solo niveles adecuados de rentabilidad y en el cumplimiento de sus objetivos.

A nivel internacional se encontraron investigaciones relacionadas con la problemática del sector, y que de alguna u otra forma reflejan la situación por la atraviesa la actividad del transporte terrestre de pasajeros, entre ellas, la tesis de Espino, R. (2003), con el título “Análisis y predicción de la demanda de transportes de pasajeros. Una aplicación al estudio de dos corredores de transportes en Gran Canaria”. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. El objetivo de su investigación estuvo centrado en el análisis y predicción de la demanda de transporte de pasajeros en dos corredores de transporte. Su principal conclusión: “El transporte de pasajeros en áreas urbanas constituye un problema cada vez más importante en nuestra sociedad. En los últimos años se ha demostrado empíricamente que la construcción de infraestructura o la ampliación de las vías existentes no es una solución adecuada a este problema, sino que se debe planificar el transporte de pasajeros otorgando incentivos al uso del transporte público, para intentar paliar los efectos concomitantes que produce la operación del sistema de transporte: congestión, accidentes, contaminación, etc.”.

Tesis doctoral presentada por Serrano, S. (2010) “Los costes de calidad como estrategia empresarial: evidencia empírica en la comunidad Valenciana”. Universitat de Valencia. El objetivo principal es “analizar los costes de calidad, los modelos de costes de calidad y los sistemas, metodologías y herramientas de gestión de la calidad que se utilizan en las empresas certificadas en la norma ISO 9000 de la Comunidad Valenciana”. Como principal conclusión se destaca “que la implantación en las empresas de un sistema de calidad es una medida estratégica que les ayudará permanecer en un mercado tan competitivo como el actual, incrementando la productividad, aumentando la competitividad por la reducción de sus costes y, por consiguiente, aumentando los beneficios y la estabilidad en el mercado”.

Tesis doctoral de Moller, R. (2003) “Movilidad de personas, transporte urbano y desarrollo sostenible en Santiago de Cali, Colombia”. Universidad de Kassel, Alemania. Entre los objetivos se destaca: “concretar el concepto de desarrollo sostenible, y contribuir a la solución de la problemática ambiental, social y económica”. Su principal conclusión: “La selección de la tecnología debe permitir la cobertura de toda la ciudad, debe reducir los costos del viaje al mínimo, y debe eliminar al máximo los otros factores que contribuyen a la exclusión social. Las soluciones del transporte urbano deben contribuir a la disminución de la pobreza. En vez de criminalizar al sector informal, las soluciones integrales deben fomentar este tipo de trabajo y empleo, preparando el camino para su inclusión en el sistema económico formal”.

Sobre la realidad problemática en nuestro país, existen una serie de artículos periodísticos publicados en los diferentes medios de comunicación donde se describe la problemática del sector.

El diario Gestión de fecha 06.12.2016 se refiere a un reporte realizado por The Boston Consulting Group “Perú: escalando las alturas andinas de riqueza y bienestar” y dice lo siguiente: “Perú ha mantenido un crecimiento económico relativamente alto y estable, con una tasa que está por encima del promedio mundial. Y para que el país pueda mejorar la riqueza nacional y el bienestar de los ciudadanos, se necesita concertar un esfuerzo entre el sector público y privado en cuatro áreas principales: diversificación económica, infraestructura, cobertura de salud y mejorar la educación”. “El progreso en estos frentes debe abordar la reducción de desigualdades entre regiones y grupos socioeconómicos”.

Tal como podemos apreciar, las referidas investigaciones si bien es cierto no abordan directamente la estructura de costos como herramienta de gestión de las empresas, éstas hacen alusión a un factor de competitividad y de conectividad que permite el desarrollo de los pueblos y de las comunidades en los planos social, económico y cultural, y que aunado a un tema de estructura de costos contribuye a mejorar substancialmente la gestión económica y financiera de las empresas del sector en general y de la empresa objeto de estudio en particular.

La problemática del sector transporte a nivel de la región La Libertad, no escapa a la situación del transporte nacional, pues presenta: alta siniestralidad, unidades de transporte obsoletas, crecimiento desmesurado del parque automotor, elevados costos operacionales, ausencia de estructura de costos que no le permite una adecuada gestión económica y financiera, demasiada informalidad, competencia desleal, pago de cupos a bandas extorsionadoras. Así mismo, cada vez más dificultad, por parte de las pequeñas y medianas empresas de transporte, en acceder al crédito en el sistema financiero nacional, por los elevados costos financieros.

El objetivo de la presente investigación fue proponer una adecuada estructura de costos aplicada a las empresas de transporte terrestre de pasajeros, provincia de Trujillo, en general, y de la “Empresa de transporte de pasajeros El Dorado SAC”, en particular, a fin de contribuir con su mejora en la gestión económica y financiera.

La presente investigación se justifica desde los siguientes aspectos:

- Teórica: la actividad del transporte terrestre constituye un sector importante dentro de la economía nacional, pues permite conectar las diferentes actividades económicas y sociales y, por lo tanto, colocar los productos desde su acopio hasta la distribución de los mismos en todo el territorio de la República o en el extranjero, y por otro lado trasladar a las personas hacia otros puntos del territorio nacional. La presente investigación contribuye a diseñar una adecuada estructura de costos en las empresas del sector transporte terrestre de pasajeros que les permita mejorar su gestión económica y financiera, beneficiándolas en su posición competitiva dentro del sector de transporte en general y en la reducción de los costos agregados de sus operaciones.
- Metodológica: la implementación de una estructura de costos y su mejoramiento representa una valiosa herramienta a seguir y puede ser aplicada tanto por las micro y pequeñas empresas, así como también por medianas y grandes empresas.
- Práctica: la presente propuesta de estudio podrá ser aplicada en nuestra unidad de análisis constituida por la “Empresa de transporte de pasajeros El Dorado SAC” y replicarse en las demás empresas como referente.
- Social: contribuir con el desarrollo económico y financiero de las empresas de transporte terrestre de pasajeros en la provincia de Trujillo.

La presente investigación plantea el siguiente problema: ¿De qué manera una adecuada estructura de costos aplicada a la “Empresa de transporte de pasajeros El Dorado SAC”, 2015-2016 permitirá mejorar su gestión económica y financiera? Entre los objetivos propuestos indicamos:

Objetivo General: proponer una adecuada estructura de costos aplicada a la “Empresa de transporte de pasajeros El Dorado SAC”, 2015-2016, a fin de contribuir con su mejora en la gestión económica y financiera.

Objetivos Específicos: analizar la gestión económica y financiera de la “Empresa de transporte de pasajeros El Dorado SAC”; examinar la estructura de costos de la “Empresa de transporte de pasajeros El Dorado SAC”, y de los factores que inciden en la determinación del servicio (costos variables y costos fijos), así como sus elementos (remuneraciones y costos indirectos del servicio); elaborar una estructura de costos aplicada a la “Empresa de transporte de pasajeros El Dorado SAC”.

Como consecuencia de la búsqueda de publicaciones de investigación en las universidades así como en los repositorios de tesis de las mismas, se han encontrado los siguientes trabajos que han estudiado las variables de la estructura de costos así como también aquellas relacionadas con la gestión económica y financiera de las empresas, en general, y de las del sector transporte, en particular.

Así la Tesis para optar el grado de Doctor en Planificación y Gestión: Soplopucó, S. (2010) “Gestión de la competitividad del transporte terrestre y su influencia en el desarrollo económico y social de la ciudad de Tarapoto: período 2002-2007”. Universidad Nacional de Trujillo. El referido autor indica que “la investigación es importante pues permitirá a las entidades, proyectarse favorablemente y generar las condiciones para una gestión competitiva integral y de calidad, así como también de una influencia positiva en la economía y bienestar social y cultural de la ciudad de Tarapoto. Conclusiones: el transporte terrestre no es competitivo”. Asimismo que “el movimiento del transporte terrestre ha dinamizado la economía y la condición social de la ciudad de Tarapoto, mejorado la infraestructura social urbana (redes de agua y desagüe) y de los servicios públicos (pistas, veredas, drenaje pluvial), infraestructura turística, financiera y educativa”.

Tesis para optar el grado de Doctor en Administración: Rossi, R. (2008) “Diseño de un modelo de negocio de transporte terrestre de pasajeros interregional, basado en la gestión de la calidad y en la gestión por competencias personales”. Universidad Nacional de Trujillo. “Las empresas de servicios constituyen un elemento importante en la economía de los países, la mayoría de éstas son MIPYME y poseen una alta tasa de mortalidad y vulnerabilidad competitiva al no disponer de recursos económicos para gestionar sus actividades mediante el uso de herramientas de gestión modernas”. La investigación “trata de poner a disposición de las MIPYMES de transporte terrestre de pasajeros interregional un modelo que cuenta con dos sistemas (gestión de calidad y gestión por competencias personales)”. El autor indica que “a pesar que se cuenta con abundante bibliografía para la gestión de negocios, la mayoría de ésta está orientada a empresas ofertantes de bienes, mientras que las empresas de servicios, en constante expansión y desarrollo, tienen que adecuarse a estas teorías que generalmente no se ajustan a la realidad, es decir, a la forma de gestionar sus recursos económicos suficientes para aplicar y/o utilizar oportunamente las herramientas de gestión disponibles y de esta forma encaminarse hacia la competitividad”.

Asimismo, se encontraron las siguientes definiciones en que se apoyó la investigación: La contabilidad de costos en las empresas. La contabilidad gerencial. Definición de costos. Clasificación tradicional de los sistemas de costos. Técnicas de valoración de los costos de producción. Los costos históricos. Los costos y la toma de decisiones relevantes para la empresa. El comportamiento de los costos. La gestión empresarial. Los

costos en las empresas de servicios. La estructura de costos (materiales directos, mano de obra directa, costos indirectos de fabricación). El transporte terrestre de pasajeros. La gestión económica y financiera.

La hipótesis planteada en el presente estudio de investigación es: “una adecuada estructura de costos aplicada a la Empresa de transporte terrestre de pasajeros El Dorado SAC permitirá mejorar significativamente su gestión económica y financiera”.

2. MATERIALES Y MÉTODOS

La estrategia metodológica que se consideró más adecuada para esta forma de investigación fue de tipo causal porque existió una relación de causa efecto entre las variables de la investigación.

Para la variable “estructura de costos” se revisó la bibliografía de autores y especialistas de la materia, que ayudaron en la formulación de la propuesta pertinente. Para la variable “gestión económica y financiera” se tuvo acceso a información interna: estados financieros anuales, cuadros y reportes de costos, entre otros. Al analizar los resultados se confirmó el objetivo contrastando la hipótesis de nuestro trabajo: una adecuada estructura de costos aplicada a la “Empresa de transporte terrestre de pasajeros El Dorado SAC” contribuirá a mejorar significativamente la gestión económica y financiera de la empresa.

El objeto de investigación fue el estudio de la estructura de costos de la “Empresa de Transporte de Pasajeros El Dorado SAC”, 2015-2016

La instrumentación está conformada por los cuestionarios y entrevistas formuladas a especialistas del sector, así como a personal funcionario que labora en la empresa objeto de investigación.

La población de las empresas de transporte interprovincial de pasajeros ubicadas en la provincia de Trujillo, está conformada por 35 empresas. Para efectos de estudio y aplicabilidad, así como por las limitaciones encontradas, la población y la muestra la constituyó la “Empresa de transporte de pasajeros El Dorado SAC”.

La muestra ha sido determinada por conveniencia, debido a las siguientes razones o argumentos: facilidad en acceder a la información, pues al ser ésta de carácter confidencial y cerrado, la mayoría de las empresas no nos permiten tener acceso; la empresa seleccionada posee trayectoria en el mercado y en el sector de transporte por más de quince años, habiendo logrado obtener una presencia cada vez más importante en el medio; es considerada empresa legal, formal y mediana, en función a su volumen de ventas, número de trabajadores, unidades de transporte, rutas y frecuencias de salidas, entre otros aspectos.

La fuente de datos provino de los diferentes métodos e instrumentos que se han utilizado en la recolección de la información.

Para el desarrollo de la investigación se utilizó el método deductivo – inductivo, que permitió partir de situaciones generales, explicadas en el marco teórico general, relacionado con la gestión económica y financiera de las empresas del sector transporte interprovincial de pasajeros de la provincia de Trujillo a fin de llegar a conclusiones particulares. Asimismo, dicho método permitió partir de la observación de situaciones particulares llegar a conclusiones generales. Al utilizar el método de análisis se posibilitó identificar a cada una de las partes que caracterizan la realidad objeto de estudio, estableciendo relaciones entre los diversos elementos que componen el objeto de investigación. La síntesis implicó relacionar las partes a fin de encontrar posibles explicaciones sobre un determinado comportamiento, lo cual contribuyó a aumentar el nivel del conocimiento de la realidad en estudio, desde los más simples hacia los más complejos. Finalmente, el empleo de dichos métodos condujo a conclusiones que dieron respuesta o aseveraron nuestra hipótesis.

En cuanto a técnicas de recolección de datos, las técnicas estuvieron compuestas por: encuestas, guías de análisis de contenidos y fichas bibliográficas; y los instrumentos por: cuestionarios, guías de análisis de contenidos y fichas bibliográficas.

Para el desarrollo de la presente investigación se empleó la entrevista que fue dirigida a los principales ejecutivos y funcionarios, así como también a especialistas provenientes del sector público y privado.

La investigación documental nos permitió obtener datos e información a partir de documentos escritos o no escritos, susceptibles de ser utilizados en nuestros propósitos de investigación, por tanto, mientras más fuentes se utilizaron más fidedigno fue el trabajo realizado. Los documentos constituyeron uno de los recursos que hemos hecho uso en nuestra investigación.

Como instrumento de recolección de datos se formuló un formato de entrevista, el cual estuvo estructurado bajo una serie de preguntas enunciativas, teniendo como base los objetivos específicos propuestos en la presente investigación. Para el desarrollo de la presente investigación se empleó la entrevista que fue dirigida a

los principales ejecutivos y funcionarios de las empresas del sector transporte terrestre interprovincial de Trujillo, así como también a especialistas provenientes del sector público, tales como Ministerio de Transportes y Comunicaciones Dirección Regional La Libertad, entre otros, esto permitió comprender la situación en que se encuentran las dos variables de estudio.

La entrevista fue aplicada a la empresa seleccionada, así como a especialistas del sector, a fin de disponer de las opiniones relacionadas con la estructura de costos y de la gestión económica y financiera.

Se realizó el diagnóstico del sector transporte interprovincial de pasajeros de la provincia de Trujillo y se analizó su evolución en el mercado, poniendo especial énfasis en que la estructura de costos aplicada a empresas del sector transporte terrestre interprovincial de pasajeros en la provincia de Trujillo, permitirá mejorar la gestión económica y financiera. Se desarrollaron las entrevistas a los principales ejecutivos y funcionarios de la empresa seleccionada, así como a los especialistas del sector a fin de poder sustentar nuestra hipótesis.

La guía de análisis documental estuvo compuesta por fuentes: primarias (originales, datos de primera mano): libros, publicaciones periódicas (revistas, boletines, prensa), informes científicos y académicos; y secundarias (proporciona datos sobre cómo y dónde hallar fuentes primarias): boletines o revistas de resúmenes bibliográficos (abstracts) que contiene, resúmenes de otras publicaciones, catálogos con descripciones bibliográficas. Para el análisis documental, se desarrolló una guía documental, relacionado con la estructura de costos aplicada a empresas del sector transporte terrestre interprovincial de pasajeros en la provincia de Trujillo para mejorar la gestión económica y financiera.

Para la recolección de datos, los métodos e instrumentos utilizados lo constituyeron la ficha de entrevista y la guía de análisis documental; la entrevista fue realizada de forma individual a cada sujeto, de la siguiente manera: en primer lugar se realizó la selección de los sujetos a entrevistar, definiendo el cargo actual en que se desempeñan, para cubrir con nuestras expectativas y puedan brindarnos la información que se les solicitó con respecto al tema de estudio. Aplicación de la entrevista, se formularon las preguntas específicas para obtener respuestas que sirvan de ayuda para la investigación. Recopilación de la información, se registró la información brindada por los especialistas mediante grabaciones y apuntes en el momento de la entrevista. Procesamiento de los datos obtenidos, analizándolos e interpretando los resultados y la información más relevante que se obtuvieron de la aplicación del instrumento, a través de gráficos u organizadores conceptuales, comparando las distintas respuestas obtenidas por los distintos expertos.

Para el análisis de datos, se siguió una secuencia y un orden: lo primero que se realizó fue la obtención de la información a través de la realización de las entrevistas; capturamos, transcribimos y ordenamos la información a través de la grabación de audios y del registro en papel mediante notas manuscritas. Toda esta información fue transcrita en un formato perfectamente legible. Luego codificamos la información es decir, la información fue agrupada en categorías, dependiendo de la concentración de las ideas, conceptos o temas similares obtenidos por los distintos puntos de vista de los expertos. De esta manera, permitió desarrollar una clasificación manejable. Y por último, se integró la información determinando que aporta esta información a nuestra investigación, girando en torno a los objetivos planteados, relacionando las categorías agrupadas anteriormente para elaborar una explicación integrada. Debemos mencionar la formulación de la validación de nuestros instrumentos por parte de expertos investigadores:

- Dr. Roger Pingo Jara (Q.E.P.D.) ex Rector de la Universidad Señor de Sipán.
- Dr. Miguel Mori Montilla
- Dra. Elena León Mostacero

Asimismo, la formulación de entrevistas con especialistas del sector transporte interprovincial de pasajeros, en este caso proveniente de la empresa objeto de estudio:

- María Bersabé Reyna Vásquez: Administradora de la empresa
- Gavina Santa María Morillo: Contador externa de la empresa

La presente investigación estuvo preocupada por que la información proporcionada sea fiable y cumpla con los siguientes criterios éticos:

El consentimiento informado: los participantes estuvieron de acuerdo con ser informantes y, a su vez, conocedores de sus derechos y responsabilidades dentro de la investigación, ya que existía el riesgo de que se les predisponga de manera positiva o negativa para los objetivos de la investigación.

Manejo de riesgos: se cumplió con cada una de las responsabilidades y obligaciones adquiridas con los informantes y además con el manejo posterior de los datos proporcionados.

Objetividad: los datos fueron recolectados tal y como nos indicaron los sujetos de estudio, y como se observa sin manipular la información.

Criterios de Rigor Científico: los aspectos de rigor científico o metodológico que se tuvo en consideración para la realización de la investigación, fueron los siguientes:

-Credibilidad: basándonos en que los datos obtenidos provinieron de fuentes confiables, existiendo una aproximación entre los fenómenos estudiados y los resultados de la investigación.

-Validez: mediante una interpretación correcta de los resultados, la cual sea un soporte fundamental de la investigación. El modo de recoger los datos, de llegar a captar los sucesos y las experiencias desde distintos puntos de vista, el poder analizar e interpretar la realidad.

Transferibilidad: a través de una descripción exhaustiva de las características del contexto en que se realizó la investigación y de los sujetos participantes. Dicha descripción sirvió para realizar comparaciones y descubrir lo común y lo específico con otros estudios presentes y futuros.

Tabla 1. Cuadro de Operacionalización de las variables

Variable	Definición teórica	Definición operativa	Dimensiones	Indicadores
Variable independiente (V.I.) : estructura de costos	Cuevas, C. (2010:4) “la contabilidad de costos desempeña un papel destacado en los informes financieros, pues los costos del producto o del servicio tienen una importancia significativa en la determinación del ingreso y en la posición financiera de toda organización... En general, la contabilidad de costos se relaciona con la estimación de los costos, los métodos de asignación y la determinación del costos de bienes y servicios”	La estructura de costos comprende tanto los costos variables como los costos fijos	Costos variables: Costos Fijos	Suministros Remuneraciones Costos Indirectos (depreciación unidades, combustibles, lubricantes, grasas, aditivos, aceites, neumáticos, cámaras, etc.) Gastos administrativos Gastos de ventas Gastos financieros
Variable dependiente (V.D.) gestión económica y financiera de la “Empresa de Transporte Terrestre de Pasajeros El Dorado SAC”	Meigs, R. et al. (2012:14). “La contabilidad de gerencia (o gerencial) comprende el desarrollo e interpretación de la información contable destinada específicamente a ayudar a la gerencia a manejar el negocio. Los gerentes utilizan esta información al fijar las metas generales de la compañía, al evaluar el desempeño de departamentos e individuos, al decidir si introducen una nueva línea de productos y al efectuar todo tipo	Comprende: Planeamiento Control Toma de decisiones	Planeamiento Control	Los costos y su utilización. Elementos de los costos de transportes. Métodos de costeo: directo e indirecto. Evaluación de los costos. Control de los costos. Costos evaluados. Actividades de control. Informe y comunicación de los resultados de los costos. Supervisión de costos.

Variable	Definición teórica	Definición operativa	Dimensiones	Indicadores
	de decisiones gerenciales”.		Toma de decisiones	Información que provee la gerencia. Curso de acción a tomar. Experiencia que posee la gerencia. Análisis que formula la gerencia. Evaluación del curso de acción elegido.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Al analizar los resultados obtenidos, se pudo confirmar la hipótesis cuyo enunciado es el siguiente: “una estructura de costos aplicada a la Empresa de transportes de pasajeros El Dorado SAC, permitirá mejorar su gestión económica y financiera”. La presente investigación se basó en entrevistas formuladas al personal especializado que labora en el sector transporte interprovincial de pasajeros, debido al conocimiento no sólo de la problemática sino también de aspectos internos relacionados con la estructura de costos, gestión económica y financiera de la empresa.

Para ambas variables, se obtuvo información proveniente de dos fuentes. Para la variable “estructura de costos” se revisó la bibliografía de autores y especialistas de la materia, habiéndose enriquecido con los conocimientos tanto teóricos como prácticos que ayudaron en la formulación de la propuesta pertinente. Para el caso de la variable “gestión económica y financiera” se tuvo acceso a información interna de la empresa, expresada en: estados financieros anuales, cuadros y reportes de costos, entre otros.

La información comprendió entre otras, las siguientes fuentes: análisis de las entrevistas a personal que labora en las áreas administrativas y de contabilidad y finanzas; estados financieros correspondientes a los períodos de 2013, 2014 y 2015; cuadros y reportes de los costos aplicados por los períodos de 2013, 2014 y 2015; análisis y revisión de los costos que aplica la empresa objeto de estudio por los períodos de tiempo en mención; análisis de las entrevistas formuladas a especialistas del sector provenientes del Estado, como la Dirección Regional de Transporte y Comunicaciones La Libertad; análisis de entrevistas formuladas a representantes de gremios empresariales del sector transporte interprovincial de pasajeros.

Veamos a continuación la descripción de la empresa objeto de investigación:

3.1. Diagnóstico inicial:

La empresa se constituye con fecha 21.09.2000 a fin de dedicarse al transporte terrestre interprovincial o intradepartamental de pasajeros en la ruta Trujillo-Lima y viceversa, cuenta con 35 unidades de transporte, modelos de última generación, que le permite brindar un servicio de buena calidad a los usuarios que diariamente hacen uso de su servicio. Los pasajeros, en su mayoría, son viajeros frecuentes, que hacen uso del servicio por motivos laborales, profesionales, de negocios o de turismo, los mismos que les permiten apreciar los atributos del servicio de la empresa en relación a sus competidores.

Visión: líder en el servicio de transporte interprovincial de pasajeros, brindando un servicio óptimo donde el cliente es la razón de existir, con liderazgo en costos y en una eficiente gestión económica y financiera.

Misión: somos una empresa Trujillana, orientada a brindar servicio de transporte interprovincial de pasajeros, encomiendas, giros y valores, poseedora de una moderna flota de última generación, a fin de lograr una plena satisfacción de nuestros usuarios.

Valores: comodidad, eficacia y eficiencia, experiencia, innovación, puntualidad, respeto con el medio ambiente, seguridad.

Se procede a formular el análisis del entorno externo, considerando los factores siguientes: político legal, económico, social, tecnológico y ecológico, resaltando aspectos relevantes para la organización.

Posteriormente, se efectúa el análisis competitivo, donde se aprecian los clientes habituales, los competidores actuales así como los competidores potenciales.

Como parte del análisis del entorno interno, tal como se aprecia en la Tabla n° 1, se muestran resultados de los ratios o índices financieros aplicados a la Empresa de Transportes de Pasajeros El Dorado SAC por los períodos 2013 a 2015.

Los ratios o índices o indicadores económicos son cocientes numéricos que miden la relación entre determinadas cuentas de los Estados Financieros: Balance General y el Estado de Resultados o Estado de Ganancias y Pérdidas.

A.LIQUIDEZ: índices que muestran la capacidad de pago que posee la empresa frente a sus compromisos u obligaciones a corto plazo; relaciona las cuentas del Activo Corriente entre las cuentas del Pasivo Corriente.

a) Liquidez Total: mide la capacidad de pago de las obligaciones corrientes de la empresa, utilizando sus recursos corrientes, así durante los periodos de 2013 a 2015 la empresa ha obtenido los siguientes índices S/ 8.20, S/ 0.57 y S/ 50.10 respectivamente.

b) Prueba Defensiva: mide la capacidad efectiva de pago de la empresa en relación a su Pasivo Corriente en el muy corto plazo, utilizando solo el efectivo y/o valores equivalentes; así la empresa, durante los periodos de 2013 a 2015 ha obtenido los siguientes índices: S/ 0.46, S/ 0.23 y S/ 18.15 respectivamente.

B.GESTIÓN: son índices que analizan los efectos de las decisiones y políticas seguidas en la utilización de los activos de la empresa; compara o relaciona determinadas cuentas del Activo con las Ventas Totales.

a) Rotación de Activos Fijos: establece el número de veces en que son utilizados los activos fijos (en este caso las unidades de transporte que constituyen el objeto del negocio); así, la empresa ha obtenido los siguientes índices durante los periodos de 2013 a 2015: 1.26, 1.49 y 1.45 veces respectivamente,

b) Rotación de Activos Totales: establece el número de veces que son utilizados los activos totales; así, la empresa ha obtenido los siguientes índices durante los periodos de 2013 a 2015: 1.31, 0.99 y 1.07 veces respectivamente.

C.SOLVENCIA: son índices que miden la capacidad de endeudamiento, indicándonos el respaldo que posee la empresa frente a sus deudas u obligaciones totales; relaciona el Total Pasivo con el Patrimonio y/o con el Total Activo.

a) Autonomía Financiera: establece en qué medida los accionistas se encuentran financiando los activos de la empresa y por tanto en qué medida ejercen su control; así, la empresa durante los periodos de 2013 a 2015 ha obtenido los siguientes índices: S/ 0.50, S/ 0.41 y S/ 0.45 respectivamente.

b) Solvencia: establece en qué medida la empresa puede cancelar su Total Pasivo utilizando su Activo Corriente; así, la empresa durante los periodos 2013 a 2015 ha obtenido los siguientes resultados: S/ 1.71, S/ 0.56 y S/ 0.48 respectivamente.

c) Endeudamiento Patrimonial: nos muestra el respaldo con que cuenta la empresa de su Patrimonio Neto en relación a su Total Pasivo; así, la empresa por los periodos 2013 a 2015 ha obtenido los siguientes resultados: S/ 1.02, S/ 1.46 y S/ 1.22 respectivamente. El índice de endeudamiento patrimonial también puede ser medido a largo y a corto plazo.

D.RENTABILIDAD: son índices que evalúan los resultados brutos, operativos y netos de la empresa, combinan las utilidades con las ventas.

a) Margen de Beneficio Bruto sobre las Ventas: establece el rendimiento de las ventas en relación al costo del servicio o costo de ventas de la empresa; así, la empresa durante los años 2013 a 2015 ha obtenido los siguientes márgenes de rentabilidad bruta: 23.06%, 40.41% y 87.90% respectivamente.

b) Margen de Beneficio de Operación sobre las Ventas: establece el rendimiento de las ventas, considerando sólo las operaciones propias del giro del negocio, se exceptúan los gastos financieros y otros gastos ajenos a la operación de la empresa; así, la empresa ha obtenido durante los periodos 2013 a 2015 los siguientes resultados: 11.75%, 18.22% y 16.55% respectivamente.

c) Margen de Beneficio Neto sobre las Ventas: establece el rendimiento de las ventas en comparación con los gastos operativos, financieros y otros, inclusive aquellos que no corresponden a operaciones normales de la empresa; así, la empresa, por los periodos 2013 a 2015 ha obtenido los siguientes resultados: 2.97%, 13.80% y 7.83% respectivamente.

- d) Rendimiento del Patrimonio: establece el rendimiento del Patrimonio en relación a la Utilidad Neta; así, la empresa por los periodos 2013 a 2015 ha obtenido los siguientes resultados: 7.8%, 33.70% y 18.59% respectivamente.
- e) Rendimiento del Activo Total: establece el rendimiento del Total Activo en relación a la Utilidad Neta; así, la empresa por los periodos 2013 a 2015 ha obtenido los siguientes resultados: 3.90%, 13.70% y 8.36% respectivamente.
- f) ROA: mide la rentabilidad del Total Activo en relación a la Utilidad Neta; así, la empresa por los periodos 2013 a 2015 ha obtenido los siguientes resultados: S/ 0.03, S/ 0.14 y S/ 0.08 respectivamente.
- g) ROE: mide la rentabilidad del Capital Social o Capital Contable en relación a la Utilidad Neta; así, la empresa por los ejercicios 2013 a 2015 ha obtenido los siguientes resultados: S/ 0.07, S/ 0.45 y S/ 0.26 respectivamente.

De igual modo se efectúa el análisis FODA resaltando las fortalezas y oportunidades de la organización, tal como se aprecia en la Tabla n° 2 Matriz FODA de la “Empresa de Transporte El Dorado SAC”

Tabla 2: Matriz FODA de la “Empresa de Transporte de Pasajeros El Dorado SAC”

	<p>FORTALEZAS: F</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Posee buena inversión en activos fijos: unidades de transporte con plena capacidad operativa y con antigüedad menor a cinco años. 2. Servicio interprovincial tiene alcance a nivel norte y centro del país. 3. Más de 15 años de permanencia en el mercado, con plena satisfacción por parte del usuario. 4. Sólida posición financiera, con impecable ficha crediticia en el sistema. 5. Posee talleres de mecánica propios. 	<p>DEBILIDADES: D</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Alta rotación de personal conductor y administrativo. 2. Inexistencia de una estructura de costos pues no permite un adecuado control y planificación de los costos variables y fijos, y por ende en el cálculo del precio real del servicio.
<p>OPORTUNIDADES: O</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sistema vial nacional en buenas condiciones, remodelación y construcción de nuevas carreteras. 2. Ampliación de concesiones de rutas. 3. Crecimiento de la población y por ende de los usuarios. 4. Existencia de moderno Terminal Terrestre o Terrapuerto. 	<p>ESTRATEGIAS: FO</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Proporcionar un servicio de óptima calidad, en procura de la fidelización del cliente. 2. Seguir adquiriendo modernos buses de última generación. 3. Establecer alianzas y/o suscribir convenios con empresas del medio a fin de brindar servicio personalizado adecuado a exigencias del medio. 	<p>ESTRATEGIAS: DO</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Formular capacitación constante y permanente del personal conductor y de administración. 2. Elaborar estructura de costos que permita una adecuada gestión económica y financiera y en la toma de decisiones.
<p>AMENAZAS: A</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Competencia desleal, debido a la informalidad del sector. 2. Crecimiento desmesurado del parque automotor. 	<p>ESTRATEGIAS: FA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fortalecer liderazgo en el mercado, afianzando los valores de seguridad, puntualidad y experiencia. 2. Aperturar nuevas rutas en región 	<p>ESTRATEGIAS: DA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Desarrollar marketing intensivo a fin de obtener por parte del público usuario su preferencia frente a los competidores más cercanos. 2. Implementar estructura de costos

<p>3. Falta de regulación por parte del MTC.</p> <p>4. Competidores potenciales: proyectos de ley que pretenden formalizar los vehículos de categoría M1 (autos) y M2 (minivan o camionetas rurales) para el servicio de transporte interprovincial e interregional.</p> <p>5. Sistema vial provincial carente de señalizaciones y reguladores de tránsito. Pistas y carreteras deterioradas debido a utilización de materiales no adecuados.</p>	norte y centro del país.	adecuada a realidad de la empresa, obteniendo ventajas en gestión económica y financiera.
---	--------------------------	---

Fuente: elaboración propia

Del análisis de la Distribución de los Costos y Gastos por los períodos 2013, 2014 y 2015, tal como se desprende de las Tabla n° 3, Tabla n° 4 y Tabla n° 5, se aprecia que la empresa no aplica una adecuada estructura de costos, que le permita identificar los componentes que lo integran, tanto costos variables como costos fijos, y por ende determinar el costo real del servicio. Lo que viene aplicando la empresa es el prorrateo de los costos, para el cálculo del costo de pasajes, gastos administrativos y gastos de ventas asigna los porcentajes del 61%, 13% y 26% respectivamente. Esto permite observar que si bien es cierto la empresa objeto de investigación es del sector transporte, no puede ni debe aplicar una estructura de corte comercial, cuando debería ser objeto de aplicación una estructura para empresas del sector servicios, en este caso, del rubro transporte.

Asimismo, fruto de la aplicación de las encuestas encontramos los siguientes resultados, tal como se puede apreciar de la Tabla n° 6

Tabla 3. Encuestas formuladas a especialistas

	Opción 1	Opción 2	Opción 3	Total encuestados
1. ¿La empresa cuenta con una estructura de costos?	De acuerdo: 2	En desacuerdo: 0	No sabe: 1	3
2. ¿Usted considera que la estructura de costos que aplica su empresa satisface las necesidades de dirección y control?	1	2	0	3
3. ¿Usted considera que la empresa posee liderazgo en costos?	Completamente de acuerdo: 1	De acuerdo: 1	En desacuerdo: 1	3
4. ¿Su empresa, toma en consideración los costos para la toma de decisiones?	Siempre: 1	A veces: 2	Nunca: 0	3
5. ¿La estructura de costos le permite conocer la rentabilidad de su negocio?	Si: 1	No: 2	No sabe: 0	3
6. ¿Considera conveniente una nueva estructura de costos que satisfaga sus necesidades para	Si: 3	No: 0	No sabe: 0	3

	Opción 1	Opción 2	Opción 3	Total encuestados
mejorar la gestión económica y financiera?				
7. ¿Si se diseñara una nueva estructura de costos que le permita mejorar la gestión económica y financiera, usted la aplicaría?	Si: 3	No: 0	No sabe: 0	3
8. ¿Usted considera que una estructura de costos adecuada a su empresa le permitiría mejorar su gestión económica y financiera?	Si: 2	No: 1	No sabe: 0	3

Fuente: Elaboración propia

La empresa reconoce que no posee una estructura de costos apropiada, pues no le permite identificar los componentes que integran la estructura de costos, es decir los suministros (combustibles, aditivos, lubricantes, grasas, neumáticos, entre otros), remuneraciones (personal piloto y copiloto, leyes laborales, etc.) y todos los costos indirectos (depreciación de las unidades de transportes, etc.). Por tanto, las decisiones de carácter estratégico podrían estar contribuyendo a no lograr una gestión no apropiada, no solo administrativa sino económica y financiera.

Como consecuencia de ello, se puede apreciar que una adecuada estructura de costos permitirá mejorar significativamente la gestión económica y financiera de la empresa en particular y la del sector en general.

Una estructura de costos representa una herramienta útil en la toma de decisiones, no sólo de carácter operativo sino de carácter estratégico. De allí que en la empresa objeto de estudio, una adecuada estructura de costos les permitirá enfrentar con éxito un mercado cada vez más competitivo (competencia desleal, informalidad en el sector, falta de regulación por parte de las autoridades del sector, unidades obsoletas, crecimiento del parque automotor) por un lado, y por otro lado la obtención de ventajas y beneficios en su gestión (determinar sus márgenes de beneficio, fijación del precio real del servicio, proyectar pérdidas/ganancias en períodos de temporada baja/alta, adquisición de nueva y renovada flota, ampliar nuevas rutas en el territorio de la República).

Se coincide con la tesis doctoral de Serrano, S. (2003) cuando indica que la implantación de un sistema de calidad en las empresas constituye una medida estratégica que les permitirá permanecer en un mercado competitivo, incrementando tanto la productividad como también la competitividad en la reducción de sus costes por un lado y por otro lado los beneficios y la estabilidad en el mercado. Las empresas del sector transporte en general y la empresa objeto de investigación en particular, debería evaluar que el poseer una estructura de costos adecuada le va a permitir no sólo mantenerse en un mercado cada vez más competitivo sino también gestionar adecuadamente sus costos y rentabilidades.

De igual modo, se concuerda con la tesis de Moller, R. (2003) cuando señala que la selección de la tecnología para el sistema de transporte público colectivo permitiría la cobertura de toda la ciudad, reduciendo los costos de transporte y eliminando aspectos como la exclusión social; de allí que, las soluciones del transporte urbano deben contribuir a la disminución de la pobreza, las soluciones integrales deben fomentar este tipo de trabajo y empleo, preparando el camino para su inclusión en el sistema económico formal". En este sentido, la "Empresa de Transporte de Pasajeros El Dorado SAC" constituida como empresa formal al amparo de las leyes vigentes de nuestro país, contribuye con tecnología de punta al adquirir modernos buses que preservan el medio ambiente, al no propiciar la contaminación ambiental, uniendo destinos de los usuarios y acortando brechas de exclusión social, económica y cultural, por un lado y por otro lado, generando puestos de trabajo, fomentando el empleo y el trabajo formal al incluir en las planillas a los trabajadores pilotos y copilotos de la unidades de transporte, reconociendo y pagando las leyes y beneficios sociales que las leyes laborales del país establecen.

Se concuerda con Arroyo, A. (2008) cuando refiere que el transporte de viajeros por carretera representa el medio de transporte público más eficiente. En el presente caso, se corrobora con lo indicado por el autor,

pues el transporte terrestre constituye una herramienta importante en el transporte masivo de pasajeros, por su eficiencia, seguridad y economía, y en adición uniendo o comunicando poblaciones y conectando actividades económicas.

Se apela al diario Gestión de fecha 06.12.2016 donde se refiere a un reporte realizado por The Boston Consulting Group “Perú: escalando las alturas andinas de riqueza y bienestar” que indica que para que el país pueda mejorar la riqueza nacional y el bienestar de los ciudadanos, se necesita combinar esfuerzos entre el sector público y privado en cuatro áreas principales: diversificación económica, infraestructura, cobertura de salud y mejora en la educación. En el aspecto de infraestructura, entre los años 2016 y el 2025, el Perú enfrenta una brecha de infraestructura de aproximadamente US\$ 160 mil millones de dólares, donde los sectores de transporte, energía y telecomunicaciones constituyen casi tres cuartas partes del déficit. Es importante recalcar, que una nación debe su desarrollo a la infraestructura en redes viales, solo en esa medida podrá articular a una sociedad y a un país más desarrollado, más próspero, más moderno e inclusivo. De allí que los gobiernos de turno deberían tomar con la debida responsabilidad la inversión en las redes viales que conecten los diferentes puntos geográficos de nuestra República, ya que de esta forma se lograría no solo una nación integrada sino también una economía más dinámica.

Se coincide con Meigs et al (2012) cuando expresan que la contabilidad representa un sistema de información que permite tomar decisiones y alcanzar los objetivos de la organización. De igual modo, que la información generada al interior de la misma, no solamente es utilizada por usuarios internos sino también externos, relacionados directa o indirectamente con la organización”. La empresa requiere contar con esta herramienta pues le permitirá proveer de información útil, veraz y oportuna a la gerencia en bien de sus objetivos estratégicos.

No se concuerda con lo manifestado por Weiss, W. (1987) cuando sostiene que si la información no puede ser obtenida, entonces la decisión deberá basarse en los datos disponibles como información general, aunque con ello genere incertidumbre. Muchas veces, cuando la necesidad de actuar es urgente, incluso una decisión deficiente puede ser mejor que ninguna. En ese sentido, las decisiones estratégicas no pueden ser dejadas al libre albedrío, máxime cuando se actúa en entornos cada vez más competitivos y de liderazgo, por ello las empresas en general y la del sector en particular deberían basarse en información real, verás y confiable que le permita a la empresa adoptar decisiones.

Se concuerda con Torres, G. (2013) cuando expresa que los objetivos de la contabilidad de costos en la actividad del transporte son determinar: el costo del servicio (por pasajero, por peso transportado, por kilómetro, por ruta o viaje, etc.); el rendimiento de la unidad vehicular por ruta (ingresos brutos versus costos); el margen de utilidad de la empresa; e informar a la gerencia para la toma de decisiones. Se coincide con el autor cuando resalta que los objetivos de la contabilidad de costos permiten calcular el costo real del servicio, no solo del pasajero, sino del viaje o de la unidad vehicular misma. La empresa, por tanto, no está valorando la importancia ni los objetivos de la contabilidad de costos, pues no le está posibilitando determinar apropiadamente el costo por servicio (ruta), el rendimiento por unidad vehicular ni información relevante para la toma de decisiones.

4. CONCLUSIONES

Entre las principales conclusiones podemos destacar las siguientes:

La actividad del transporte interprovincial de pasajeros constituye un sector importante en la economía nacional, generando una participación importante en los índices macroeconómicos. No obstante, ello, aún el sector se encuentra inmerso dentro de la informalidad y de los sobrecostos, aunado a una alta siniestrabilidad motivado por la importación de vehículos considerados “chatarras”.

Sin embargo, es necesario indicar que la mayoría de las empresas del sector transporte interprovincial de pasajeros no poseen registros contables, razón por la cual adolecen de una estructura adecuada de sus costos operativos y por otro lado no es posible la determinación de sus rentabilidades, que les permitan tomar decisiones tanto operativas o rutinarias como estratégicas.

De igual modo, el incremento de los insumos (repuestos, combustibles, lubricantes, entre otros) no permiten que el sector crezca de una manera sostenida ya que varían frecuentemente, mientras que los ingresos por concepto de fletes se encuentran congelados o con tasas muy por debajo de la variación de los insumos lo cual disminuye en el crecimiento del sector en comparación a la economía en general.

Es necesario resaltar los esfuerzos de mejorar el estado de la infraestructura vial por medio de mayores inversiones en este concepto. En comparación con otros países de la región, nos encontramos muy por debajo

del promedio, en adición flagelos como la corrupción y la violencia han sido causantes que la empresa privada no efectúe inversiones que permitan una modernización de la infraestructura vial y una competitividad.

El presente estudio pretende contribuir con el sector transporte interprovincial de pasajeros en el uso correcto de un sistema de costos totales, que le permita identificar y fijar en forma eficiente, eficaz y oportuna los costos en que incurre en el servicio de transporte, fijando de esta manera el costo real del servicio, por un lado, y por otro lado servir de aplicación en actividades similares.

La presente investigación permitió concluir que una adecuada estructura de costos aplicada a la empresa del sector transporte interprovincial de pasajeros contribuirá a mejorar su gestión económica y financiera.

AGRADECIMIENTO

Mi especial agradecimiento a la “Empresa de Transporte de Pasajeros El dorado SAC”, al personal ejecutivo y funcionario, que permitió acceder a la información.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arroyo, A. 2008. “La política común de transportes: origen y evolución en Europa del transporte público por carretera. p. 49-68.: Anuario Jurídico y Económico Escorialense, XLI. 20 pp.
- Cuevas, F. 2010. Contabilidad de costos. 3ra Edición. Editorial Pearson Educación. México. 410 pp.
- Espino, R. 2003. Análisis y predicción de la demanda de transporte de pasajeros, una aplicación al estudio de dos corredores de transporte en Gran Canaria. Tesis doctoral. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. 205 pp.
- Meigs, R.; Williams, J.; Haka, S.; Bettner, M. 2000. Contabilidad: la base para decisiones gerenciales. 11ava Edición. Editorial Mc Graw-Hill. 721 pp.
- Moller, R. 2003. Movilidad de personas, transporte urbano y desarrollo sostenible en Santiago de Cali, Colombia. Tesis doctoral. Universidad de Kassel, Alemania. 475 pp.
- Rossi, R. 2008. “Diseño de un modelo de negocio de transporte terrestre de pasajeros interregional, basado en la gestión de la calidad y en la gestión por competencias personales”. Tesis Doctoral. Universidad Nacional de Trujillo. 124 pp.
- Serrano, S. 2003. Los costes de calidad como estrategia empresarial: evidencia empírica en la comunidad Valenciana. Tesis Doctoral. Universitat de Valencia. 559 pp.
- Soplopucó, S. 2010. Gestión de la competitividad del transporte terrestre y su influencia en el desarrollo económico y social de la ciudad de Tarapoto: periodo 2002-2007. Tesis Doctoral. Universidad Nacional de Trujillo. 194 pp.
- Torres, G. 2013. Tratado de contabilidad de costos por sectores económicos. 2da Edición. Editorial Marketing Consultores. 1008 pp.
- Weiss, W. 1987. Guía práctica para la toma de decisiones. 1ra Edición. Editorial Norma. 237 pp.
- <https://gestion.pe/economia/the-boston-consulting-group-necesita-peru-igualar-paises-prosperos-122986> de fecha 06.12.2016 recuperado el 21.11.2017

ANEXOS

Tabla 1: Ratios Financieros aplicados a la “Empresa de Transporte El Dorado SAC”, periodos 2,013 - 2,014 y 2,015

Razón Financiera	Fórmula de Ratio / Índice	Cálculo Año 2,015	Razón	Cálculo Año 2,014	Razón	Cálculo Año 2,013	Razón
A. Liquidez							
1. Liquidez Total	Activo Corriente / Pasivo Corriente	2'279,927 / 45,506	S/ 50.10	2'602,993 / 65,889	S/ 39.51	914,891 / 536,265	1.70
2. Prueba Defensiva	Efectivo y Equivalentes de Efectivo / Pasivo Corriente	825,888 / 45,506	18.15	1'057,532 / 65,889	16.05	246,987 / 536,265	0.46
B. Gestión							
1. Ventas	Ventas Netas / Cuentas por Cobrar	NA	Veces ó días	NA	Veces o días	NA	
2. Plazo Promedio de Cobro	(Cuentas por Cobrar Comerciales/ Ventas) * 360 días	NA		NA		NA	
3. Relación Inventario	Costo de Ventas / Suministros	NA		NA		NA	
4. Rotación de Inventario	(Suministros / Costo Ventas) * 360 días	NA		NA		NA	
5. Rotación de Inventario	Ventas Netas / Suministros	NA		NA		NA	
6. Rotación de Activos Fijos	Ventas Netas/ Activos Fijos netos	9'319,106 / 6'442,275	1.45 veces	7'779,403 / 5'230,989	1.49 veces	5'775,744 / 3'484,220	1.66
7. Rotación de Activos totales	Ventas Netas / Total Activo	9'319,106 / 8'722,202	1.07 veces	7'779,403 / 7'833,982	0.99 veces	5'775,220 / 4'399,111	1.31
C. Solvencia							
1. Autonomía Financiera	Patrimonio Neto / Total Activo	3'923,866 / 8'722,202	0.45	3'184,163 / 7'833,982	0.41	2'179,228 / 4'399,111	0.50
2. Solvencia	Total, Activo Corriente / Total Pasivo	2'279,927 / 4'798,337	0.48	2'602,993 / 4'649,819	0.56	914,891 / 536,265	1.71
3. Endeudamiento Patrimonial	Pasivo Total / Patrimonio	4'798,337 / 3'923,866	1.22	4'649,819 / 3'184,163	1.46	2'219,883 / 2'179,228	1.02
4. Endeudamiento Patrimonial Largo plazo	Pasivo largo plazo / Patrimonio Neto	4'752,831 / 3'923,866	1.21	4'583,930 / 3'184,163	1.44	1'683,618 / 2'179,228	0.77
5. Endeudamiento Patrimonial Corto plazo	Pasivo Corriente / Patrimonio Neto	45,506 / 3'923,866	0.01	65,889 / 3'184,163	0.02	536,265 / 2'179,228	0.25
D. Rentabilidad							
1. Margen de Beneficio Bruto sobre Ventas	(Utilidad Bruta / Ventas Netas)* 100	3'444,747 / 9'319,106 *100/	87.90%	3'149,798 / 7'779,403 x100/	40.41%	1'331,851 / 5'775,744 x100/	23.06%
2. Margen de Beneficio de Operación sobre Ventas	(Utilidad de Operación / Ventas Netas)* 100	1'542,738 / 9'319,106 *100/	16.55%	1'417,184 / 7'779,403 x100/	18.22%	678,725 / 5'775,744 x100/	11.75%
3. Margen de Beneficio Neto sobre Ventas	(Utilidad Neta / (Ventas Netas) * 100	729,607*100/ / 9'319,106	7.83%	1'073,198 / 7'779,403 x100/	13.80%	171,511x100/ / 5'775,744	2.97%
4. Rendimiento del Patrimonio	Utilidad Neta x 100 / Patrimonio Neto	729,607*100/ / 3'923,866	18.59%	1'073,198 / 3'184,163 x100/	33.70%	171,511x100/ / 2'179,228	7.87%
5. Rendimiento del Activo Total	Utilidad Neta x 100 / Total Activo	729,607*100/ / 8'722,202	8.36%	1'073,198 / 7'833,982 x100/	13.70%	171,511x100/ / 4'399,111	3.90%
6. ROA	Utilidad Neta	729,607	0.08	1'073,198	0.14	171,511	0.03

Razón Financiera	Fórmula de Ratio / Índice	Cálculo Año 2,015	Razón	Cálculo Año 2,014	Razón	Cálculo Año 2,013	Razón
7. ROE	Total Activo Utilidad Neta Capital Contable ó Capital Social	8'722,202 729,607 2'754,015	0.26	7'833,982 1'073,198 2'376,346	0.45	4'399,111 171,511 2'376,346	0.07

Fuente: Elaboración propia

Tabla 2: Análisis de la Distribución de los Costos y Gastos, periodo 2013, “Empresa de Transporte de Pasajeros El Dorado SAC”

EXPRESO DE TRANSPORTES DORADO SAC
ANALISIS DE LKA DISTRIBUCION DE LOS GASTOS Y COSTOS AL 31-12-13

N° CTA.	DENOMINACION	IMPORTE		PASAJES		ADMINIST.		GASTOS DE VENTA		GASTOS	
		CTA 79	%	CTA 92	%	CTA 94	%	CTA 95	%	CTA 96	
6131	Materiales Auxiliares	65,416.00	100%								
6132	Suministros	1,342,441.21	100%								
6133	Repuestos	212,781.07	100%								
622	Otras Remuneraciones	63,192.10	61%	58,457.60	13%	8,214.97	26%	16,429.95			
637	Publicidad, Publicaciones, Relaciones Públicas	42.21	61%	9,652.00	13%	5.49	26%	10.97			
638	Servicios de Contratistas	5,858.13	61%	8,570.00	13%	761.56	26%	1,523.11			
639	Otros Servicios Prestados por Terceros	110.66	61%	67.50	13%	14.39	26%	748.00			
642	Gobierno Regional	-		-		-		-			
651	Seguros	195,008.23	61%	326,088.47	13%	25,351.07	26%	50,702.14			
653	Suscripciones	127.40	61%	287,000.00	13%	16,250.00	26%	33.12			
656	Suministros	35,605.94	61%	21,719.62	13%	14,625.00	26%	9,257.54			
672	Pérdida Instrumentos Financieros Derivados	367.51		-		-		-			
6211	Sueldos y Salarios	546,228.61	61%	333,199.45	13%	71,009.72	26%	4,250.00			
6214	Gratificaciones	104,660.01	61%	280,620.00	13%	13,605.80	26%	7,210.00			
6215	Vacaciones	44,101.92	61%	26,902.17	13%	15,733.00	26%	11,466.50			
6271	Régimen de Prestaciones de Salud	54,324.27	61%	33,137.80	13%	7,062.16	26%	14,124.31			
6291	Compensación por Tiempo de Servicio	52,952.01	61%	523,006.40	13%	6,883.76	26%	13,767.52			
6321	Administrativa	17,729.25	61%	10,814.84	13%	12,304.00	26%	4,609.61			
6322	Legal y Tributaria	4,001.94	61%	2,441.18	13%	12,520.00	26%	1,040.50			
6323	Auditoria y Contable	6,606.25	61%	4,029.81	13%	3,886.00	26%	2,757.00			
6325	Medioambiental	200.33	61%	125,036.00	13%	2,696.00	26%	3,520.80			
6343	Inmuebles, Maquinaria y Equipo	60,441.19	61%	36,869.13	13%	7,857.35	26%	15,714.71			
6351	Terrenos	17,085.38	61%	100,422.00	13%	2,221.10	26%	4,442.20			
6352	Edificaciones	164,577.89	61%	150,460.10	13%	21,395.13	26%	42,790.25			
6354	Equipo de Transportes	17,729.25	61%	10,814.84	13%	2,304.80	26%	4,609.61			
6361	Energia Electrica	1,634.45	61%	12,998.00	13%	3,685.00	26%	424.96			
6363	Agua	2,332.76	61%	2,422.90	13%	2,800.00	26%	606.52			
6364	Teléfono	17,195.03	61%	12,644.78	13%	2,235.35	26%	970.50			
6385	Internet	3,197.85	61%	11,950.20	13%	2,415.00	26%	831.44			
6366	Radio	3,741.34	61%	2,282.22	13%	3,535.00	26%	972.75			

6367	Cable	158.83	61%	1,524.30	13%	2,600.00	26%	441.50		
6372	Publicaciones	2,844.01	61%	11,735.00	13%	2,110.50	26%	739.44		
6373	Relaciones Públicas	89.43	61%	15,500.00	13%	21,650.00	26%	523.00		
6391	Gastos Bancarios	2,799.52	61%	25,665.00	13%	13,363.00	26%	727.88		
6411	Impuesto General a las Ventas y Selectivo al	774,579.06	61%	472,493.23	13%	50,660.00	26%	390.55		
6419	Otros (peaje)	399,762.28	61%	243,854.99	13%	9,923.00	26%	2,896.00		
6432	Arbitrios Municipales y Seguridad Ciudadana	71.42	61%	11,024.50	13%	5,652.00	26%	1,600.00		
6433	Impuesto al Patrimonio Vehicular	7,529.12	61%	12,657.90	13%	3,908.68	26%	877.55		
6443	Otros	1,513.63	61%	35,185.60	13%	2,027.00	26%	2,695.00		
6712	Contratos de Arrendamiento Financiero	6,086.79		-		-		-	100%	206,000.00
6732	Contratos de Arrendamiento Financiero	75,502.55		-		-		-	100%	125,110.00
6737	Obligaciones Tributarias	9.28		-		-		-	100%	25,138.73
68133	Equipo de Transporte	11,279.95	61%	600,880.50	13%	11,466.00	26%	2,935.50		
68143	Equipo de Transporte	1,114,959.28	61%	480,125.00	13%	4,944.31	26%	9,620.00		
68144	Muebles y Enseres	5,341.73	61%	74,230.00	13%	3,045.00	26%	9,388.00		
68145	Equipo Diversos	11,050.88	61%	67,410.00	13%	1,436.61	26%	15,320.00		
TOTAL		5,453,267.95		4,443,893.05		392,157.75		260,968.43		356,248.73

Fuente: Elaboración propia

Tabla 3: Análisis de la Distribución de los Costos y Gastos, periodo 2014, “Empresa de Transportes de Pasajeros El Dorado SAC”

EMPRESA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS EL DORADO SAC
ANÁLISIS DE LA DISTRIBUCIÓN DE LOS GASTOS Y COSTOS AL 31-12-14

N° CTA.	DENOMINACION	IMPORTE		PASAJES		ADMINIST.		GASTOS DE VENTA		GASTOS FINANCIEROS	
		CTA 79	%	CTA 92	%	CTA 94	%	CTA 95	%	CTA 96	%
6131	Materiales Auxiliares	77,484.18	100%	77,484.18							
6132	Suministros	1,590,099.56	100%	1,590,099.56							
6133	Repuestos	252,035.68	100%	252,035.68							
622	Otras Remuneraciones	74,850.00	61%	45,658.50	13%	9,730.50	26%	19,461.00			
637	Publicidad, Publicaciones, Relaciones Públicas	50.00	61%	30.50	13%	6.50	26%	13.00			
638	Servicios de Contratistas	6,938.86	61%	4,232.70	13%	902.05	26%	1,804.10			
639	Otros Servicios Prstados por Terceros	131.07	61%	79.95	13%	17.04	26%	34.08			
642	Gobierno Regional	-		-		-		-	100%	435.31	
651	Seguros	230,984.05	61%	140,900.27	13%	30,027.93	26%	60,055.85			
653	Suscripciones	150.90	61%	92.05	13%	19.62	26%	39.23			
656	Suministros	42,174.65	61%	25,726.53	13%	5,482.70	26%	10,965.41			
672	Pérdida por Instrumentos Financieros Derivados	435.31		-		-		-			
6211	Sueldos y Salarios	646,998.82	61%	394,669.28	13%	84,109.85	26%	168,219.69			
6214	Gratificaciones	123,968.06	61%	75,620.52	13%	16,115.85	26%	32,231.70			
6215	Vacaciones	52,238.00	61%	31,865.18	13%	6,790.94	26%	13,581.88			
6271	Régimen de Prestaciones de Salud	64,346.21	61%	39,251.19	13%	8,365.01	26%	16,730.02			
6291	Compensación por Tiempo de Servicio	62,720.79	61%	38,259.68	13%	8,153.70	26%	16,307.41			

6321	Administrativa	21,000.00	61%	12,810.00	13%	2,730.00	26%	5,460.00		
6322	Legal y Tributaria	4,740.23	61%	2,891.54	13%	616.23	26%	1,232.46		
6323	Auditoria y Contable	7,825.00	61%	4,773.25	13%	1,017.25	26%	2,034.50		
6325	Medioambiental	237.29	61%	144.75	13%	30.85	26%	61.70		
6343	Inmuebles, Maquinaria y Equipo	71,591.60	61%	43,670.88	13%	9,306.91	26%	18,613.82		
6351	Terrenos	20,237.35	61%	12,344.78	13%	2,630.86	26%	5,261.71		
6352	Edificaciones	194,939.81	61%	118,913.29	13%	25,342.18	26%	50,684.35		
6354	Equipo de Transportes	21,000.00	61%	12,810.00	13%	2,730.00	26%	5,460.00		
6361	Energia Electrica	1,935.98	61%	1,180.94	13%	251.68	26%	503.35		
6363	Agua	2,763.12	61%	1,685.51	13%	359.21	26%	718.41		
6364	Teléfono	20,367.23	61%	12,424.01	13%	2,647.74	26%	5,295.48		
6385	Internet	3,787.80	61%	2,310.56	13%	492.41	26%	984.83		
6366	Radio	4,431.55	61%	2,703.25	13%	576.10	26%	1,152.20		
6367	Cable	188.13	61%	114.76	13%	24.46	26%	48.91		
6372	Publicaciones	3,368.68	61%	2,054.89	13%	437.93	26%	875.86		
6373	Relaciones Públicas	105.93	61%	64.62	13%	13.77	26%	27.54		
6391	Gastos Bancarios	3,315.98	61%	2,022.75	13%	431.08	26%	862.15		
6411	Impuesto General a las Ventas y Selectivo al	917,476.17	61%	559,660.46	13%	119,271.90	26%	238,543.80		
6419	Otros (peaje)	473,511.85	61%	288,842.23	13%	61,556.54	26%	123,113.08		
6432	Arbitrios Municipales y Seguridad Ciudadana	84.60	61%	51.61	13%	11.00	26%	22.00		
6433	Impuesto al Patrimonio Vehicular	8,918.12	61%	5,440.05	13%	1,159.36	26%	2,318.71		
6443	Otros	1,792.87	61%	1,093.65	13%	233.07	26%	466.15		
6712	Contratos de Arrendamiento Financiero	7,209.70		-		-		-	100%	7,209.70
6732	Contratos de Arrendamiento Financiero	89,431.53		-		-		-	100%	89,431.53
6737	Obligaciones Tributarias	11.00		-		-		-	100%	11.00
68133	Equipo de Transporte	13,360.92	61%	8,150.16	13%	1,736.92	26%	3,473.84		
68143	Equipo de Transporte	1,320,650.95	61%	805,597.08	13%	171,684.62	26%	343,369.25		
68144	Muebles y Enseres	6,327.19	61%	3,859.58	13%	822.53	26%	1,645.07		
68145	Equipo Diversos	13,089.59	61%	7,984.65	13%	1,701.65	26%	3,403.29		
TOTAL		6,459,306.31		4,629,605.02		577,537.94		1,155,075.83		97,087.54

Fuente: Elaboración propia

Tabla 4 Análisis de la Distribución de los Costos y Gastos, periodo 2015, “Empresa de Transporte de Pasajeros El Dorado SAC”

EMPRESA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS EL DORADO SAC
ANÁLISIS DE LA DISTRIBUCION DE LOS GASTOS Y COSTOS AL 31-12-15

N° CTA.	DENOMINACION	IMPORTE		PASAJES		ADMINIST.		GASTOS DE VENTA		GASTOS FINANCIEROS	
		CTA 79	%	CTA 92	%	CTA 94	%	CTA 95	%	CTA 96	
6131	Materiales Auxiliares	114,583.88	100%	114,583.88							
6132	Suministros	1,819,711.16	100%	1,819,711.16							
6133	Repuestos	533,659.47	100%	533,659.47							

622	Otras Remuneraciones	239,772.02	61%	146,260.93	13%	31,170.36	26%	62,340.73		
6211	Sueldos y Salarios	754,694.47	61%	460,363.63	13%	98,110.28	26%	196,220.56		
6214	Gratificaciones	161,349.87	61%	98,423.42	13%	20,975.48	26%	41,950.97		
6215	Vacaciones	49,120.39	61%	29,963.44	13%	6,385.65	26%	12,771.30		
6221	Asignacion Familiar	22,125.00		13,496.25		2,876.25		5,752.50		
6271	Régimen de Prestaciones de Salud	86,115.10	61%	52,530.21	13%	11,194.96	26%	22,389.93		
6275	Seguros Particulares de Prestaciones de Salud-E	1,911.07		1,165.75		248.44		496.88		
629	Beneficios Sociales de los Trabajadores	20,483.68		12,495.05		2,662.88		5,325.76		
6291	Compensación por Tiempo de Servicio	84,319.52	61%	51,434.91	13%	10,961.54	26%	21,923.08		
6322	Legal y Tributaria	23,617.54	61%	14,406.70	13%	3,070.28	26%	6,140.56		
6323	Auditoria y Contable	19,557.00	61%	11,929.77	13%	2,542.41	26%	5,084.82		
6325	Medioambiental	2,804.24	61%	1,710.58	13%	364.55	26%	729.10		
6329	Otros	900.00		549.00		117.00		234.00		
6343	Inmuebles, Maquinaria y Equipo	146,191.34	61%	89,176.72	13%	19,004.87	26%	38,009.75		
6351	Terrenos	202,262.98	61%	123,380.42	13%	26,294.19	26%	52,588.37		
6364	Teléfono	40,330.89	61%	24,601.84	13%	5,243.02	26%	10,486.03		
6366	Radio	10,528.08	61%	6,422.13	13%	1,368.65	26%	2,737.30		
6367	Cable	431.40	61%	263.16	13%	56.08	26%	112.16		
6371	Publicidad	947.90		578.22		123.23		246.45		
6372	Publicaciones	224.67	61%	137.05	13%	29.21	26%	58.42		
638	Servicios de Contratistas	2,253.01	61%	1,374.34	13%	292.89	26%	585.78		
639	Otros Servicios Prestados por Terceros	1,667.20	61%	1,016.99	13%	216.74	26%	433.47		
651	Seguros	252,157.93	61%	153,816.34	13%	32,780.53	26%	65,561.06		
656	Suminitos	61,797.00	61%	37,696.17	13%	8,033.61	26%	16,067.22		
659	Otros Gastos de Gestión	12,799.32	61%	7,807.58	13%	1,663.91	26%	3,327.82		
6411	Impuestos Generales a la Venta y Selectivo al Cons	723,262.59	61%	441,190.18	13%	94,024.14	26%	188,048.27		
6419	Otros	704,073.19	61%	429,484.65	13%	91,529.51	26%	183,059.03		
6712	Contratos de Arrendamiento Financiero	418,690.11		-		-		-	100%	418,690.11
673	Intereses por Préstamos y Otras Obligaciones	11,338.00		-		-		-	100%	11,338.00
68111	Edificaciones - Costo	23,572.62		16,736.56		2,121.54		4,714.52		
68143	Equipo de Transporte	1,653,960.78	61%	1,174,312.15	13%	148,856.47	26%	330,792.16		
68144	Muebles y Enseres	949.80	61%	674.36	13%	85.48	26%	189.96		
68145	Equipo Diversos	4,232.58	61%	3,005.13	13%	380.93	26%	846.52		
TOTAL		8,206,395.80		5,874,358.14		622,785.08		1,279,224.48		430,028.11

Fuente: Elaboración propia