

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
ESCUELA DE CONTADURIA PÚBLICA**



“ANALISIS FINANCIERO POR EL CAMBIO AL SISTEMA DE TARJETA PREPAGO, EN EL TRANSPORTE PÚBLICO, CASO PRÁCTICO: DE LA RUTA 79”

Trabajo de investigación presentado por:

Roberto Antonio Hernández Hernández

José Jorge Henríquez Sandoval

Carolina Xiomara Núñez de Henríquez

Para optar al grado de:

LICENCIADO EN CONTADURÍA PÚBLICA

Febrero de 2014

San Salvador, El Salvador, Centro América

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

Rector	: Ing. Mario Roberto Nieto Lovo
Secretaria	: Dra. Ana Leticia Zavaleta de Amaya
Decano de la Facultad de Ciencias Económicas	: Msc. Roger Armando Arias Alvarado
Secretario de la Facultad De Ciencias Económicas	: Mae. José Ciriaco Gutiérrez Contreras
Directora de la Escuela de Contaduría Pública	: Licda. María Margarita de Jesús Martínez Mendoza de Hernández
Coordinador de Seminario	: Lic. Mauricio Ernesto Magaña Menéndez
Asesor	: Msc. José Gustavo Benítez Estrada
Jurado Examinador	: Lic. Mauricio Ernesto Magaña Menéndez : Msc. José Gustavo Benítez Estrada : Lic. Abrahán de Jesús Ortega Chacón

AGRADECIMIENTOS

A DIOS TODOPODEROSO, por la fortaleza y sabiduría que me dio para enfrentar las dificultades que se presentaron en la trayectoria de mi carrera y permitirme culminar mis estudios; A MI MADRE, Ana Mirian Hernández Ortiz por su amor y comprensión, por creer en mí en todo momento, A TODOS MIS FAMILIARES y en especial A MIS AMADAS HIJAS Stephanie Michelle Hernández Pintor y Dulce Dayanara Hernández Pintor, por ser la sangre de mis venas y el motor de mi vida, A MIS AMIGOS por ser un tesoro invaluable que el creador me ha regalado ya que siempre han estado a mi lado en los momentos más difíciles, A TODOS MIS MAESTROS, por su paciencia al compartir su conocimiento y así poder formarme como profesional; A MIS COMPAÑEROS DE TRABAJO DE GRADUACIÓN, por su incansable esfuerzo, dedicación y apoyo durante la elaboración del presente trabajo.

Roberto Antonio Hernández Hernández

A JEHOVÁ PADRE ETERNO Y MI SEÑOR JESUCRISTO: Por concederme la bendición de vida, salud, sabiduría, protección y la oportunidad para llegar hasta esta nueva meta que con mucho esfuerzo y perseverancia he alcanzado. A MIS PADRES: Miguel Ángel Henríquez Recinos y María Otilia Sandoval de Henríquez tesoros invaluable de mi vida que con mucho amor me enseñaron a ser una persona de bien, trabajadora y responsable. A MI HERMANO: Melvin Atilio Henríquez Sandoval, por apoyarme en todo momento, ya que me provee de fortaleza y por sus palabras de aliento para salir adelante en mi carrera. A MI HIJA: Laura Valeria Henríquez Chávez por quien lucho y luchare hasta que Dios me lo permita. A MIS AMIGOS: Que siempre tuvieron un consejo y observación positiva a las actividades que estaban encaminadas a obtener este apreciado anhelo. A MIS MAESTROS: Que pusieron toda la buena voluntad de formarme académicamente como un profesional de valor y digno de este triunfo. A MIS COMPAÑEROS DE TRABAJO DE GRADUACIÓN: Por la maravillosa experiencia de haber compartido juntos este esfuerzo.

José Jorge Henríquez Sandoval

A DIOS TODOPODEROSO, por haberme dado la vida y la fuerza necesaria para seguir adelante hasta obtener este triunfo; A MI MADRE, María Ester López De Núñez Y A MI PADRE Israel Núñez Paz, por su amor y por brindarme su apoyo incondicional en todo momento, A MI ESPOSO, José Luis Henríquez Torres, por su apoyo incondicional, su paciencia y su amor, A MI HIJO, José Luis Henríquez Núñez, por darle el ejemplo en mi vida para seguir adelante, A MIS HERMANOS, Edwin Israel Núñez López y Jaime Geovanny Núñez López, por sus consejos y apoyo en los momentos más difíciles, A TODOS MIS MAESTROS, que compartieron su conocimiento para poder realizar este logro; A MIS COMPAÑEROS DE TRABAJO DE GRADUACIÓN, por su esfuerzo y apoyo durante la elaboración del presente trabajo.

Carolina Xiomara Núñez de Henríquez

INDICE

RESUMEN EJECUTIVO	i
INTRODUCCION	iii
CAPITULO I: MARCO TEÓRICO, CONCEPTUAL, TÉCNICO Y LEGAL	1
1.1 Antecedentes de transporte y el sistema prepago	1
1.1.1 A nivel internacional	1
1.1.2 Desarrollo del transporte público en El Salvador	1
1.1.3 Antecedentes de sistemas prepago	3
1.2 Definiciones y conceptos básicos	5
1.2.1 Modalidades de transporte público de pasajeros en El Salvador	7
1.2.2 Concesiones en el transporte público de pasajeros	9
1.3 Características del sistema prepago	10
1.3.1 Forma de fidecomiso para administrar y manejar el flujo de efectivo	11
1.3.2 Estructura física de la tarjeta prepago en El Salvador	11
1.3.3 Equipo instalado a bordo de la unidad de transporte	12
1.3.4 Tipos de transacciones de la tarjeta prepago	14
1.3.5 Sistema de recarga de la tarjeta prepago	15
1.4 Clasificación de los sistemas prepagos	16
1.5 Ventajas y desventajas del sistema prepago	16
1.5.1 Ventajas	16
1.5.2 Desventajas	17
1.6 Importancia del sistema prepago.	18
1.6.1 Rentabilidad	19
1.7 Problemática actual del transporte público ante la implementación del sistema prepago.	19
1.8 Análisis Financiero	19
1.8.1 Conceptos de análisis financiero	20
1.8.2 Utilidad del análisis financiero.	20
1.8.3 Objetivo del análisis financiero	21
1.8.4 Tipos de análisis financieros	21
1.8.5 Razones financieras	22
1.9 Base técnica y legal	24

1.9.1	Base técnica	24
1.9.2	Base legal	26
CAPITULO II: METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION Y DIAGNÓSTICO		35
2.1	Método hipotético deductivo	35
2.2	Tipo de estudio	35
2.3	Áreas de estudio	36
2.4	Tipo de investigación	36
2.5	Población y muestra	37
2.5.1	Población	37
2.5.2	muestra	37
2.6	Procesamiento de la investigación	37
2.7	Análisis de los resultados	37
2.8	Resultados y Diagnóstico	38
2.8.1	Resultados de la investigación	38
2.8.2	Diagnóstico de la investigación	59
CAPITULO III: DESARROLLO DEL CASO PRÁCTICO		61
3.1	Descripción del Caso Práctico	61
3.1.1	Información de la Empresa	62
3.2	Aplicación del análisis financiero como herramienta para la toma de decisiones	63
3.2.1	Descripción de la aplicación del análisis	63
3.2.2	Objetivos	64
3.2.3	Implementación del análisis financiero	64
3.2.4	Desarrollo del procedimiento para aplicar el análisis	68
3.3	Análisis vertical	70
3.4	Análisis horizontal	73
3.5	Análisis de razones Financieras	77
3.5.1	Evaluación de razones de liquidez	78
3.5.2	Evaluación de razones de solvencia	79
3.5.3	Evaluación de razones de gestión	84
3.5.4	Evaluación de razones de rentabilidad	88

3.6	Estados Financieros proyectados para el ejercicio 2014	93
3.6.1	Balance general proyectado	95
3.6.2	Estado de resultados proyectado	96
3.6.3	Análisis vertical	96
3.6.4	Análisis horizontal	99
3.6.5	Análisis de razones financieras	103
CAPITULO IV: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES		110
	Conclusiones	110
	Recomendaciones	112
BIBLIOGRAFÍA		114
ANEXOS		116

RESUMEN EJECUTIVO

Los cambios en el sistema de transporte público ha sido durante muchos años un tema de mucha importancia, pero que nunca fue abordado con el propósito real de análisis y propuesta de cambio, gran parte de la población Salvadoreña usa este medio para trasladarse a los diferentes destinos, convirtiéndose en un servicio indispensable que por su magnitud genera grandes cantidades de flujos de efectivo a diario, ingresos que durante muchos años atrás han sido objeto de mucha malversación, comenzando desde los choferes que en primera instancia reciben el efectivo al momento que un usuario aborda un bus o microbús, disponiendo sin control exacto de lo cobrado, luego se tiene otro factor que en nuestro país se ha vuelto muy común; es la extorsión o mal denominada “Renta”, exigida por la delincuencia organizada que azota este sector productivo; y por último el informe de ingresos de los empresarios reflejan un gran desbalance económico, aunque se diga; que debido a los problemas antes mencionados y/o otras cosas más el negocio no produce lo suficiente, es una aseveración cuestionable objeto de estudio y evaluación.

En la búsqueda de mejorar la situación actual del servicio de transporte público se inician las propuestas de cambios en infraestructuras, de unidades y un sistema de cobro del pasaje nuevo y moderno a través de una tarjeta prepago, este último es el objeto de investigación del presente trabajo enfocado específicamente en generar un documento que muestre el impacto financiero en los ingresos que tendrán los transportistas que formen parte de este nuevo sistema.

Este cambio que lejos de ser un simple proyecto se convierte en una realidad y que toma como prueba piloto las unidades del sector de Santa Tecla, inicia con la verificación de las unidades de transporte que cumplen con los requerimientos exigidos por el Vice Ministerio de Transporte para poder circular y prestar el servicio.

La organización estructural está dada por una entidad del sector público y dos privadas; y estas son: El Banco de Desarrollo de El Salvador (Bandesal), Sistema Integrado Prepago (Sipago) y Sistema Único de Boletos Electrónicos (Subes).

BANDESAL es institución gubernamental que se encargara de recibir todos los ingresos generados a diario producto del cobro del pasaje de transporte público a través del nuevo sistema prepago y luego hacer las respectivas liquidaciones de ingresos a cada uno de los transportistas asociados y depositarlo sus respectivas cuentas bancarias.

SIPAGO una institución privada, compuesta por todos los transportistas integrados al nuevo sistema prepago, serán los encargados de brindar el servicio de transporte a la población y cobrar el pasaje única y exclusivamente a través de la tarjeta prepago deslizada en el validador asignado, por ninguna razón estos podrán cobrar en efectivo de no cumplir con este mandato serán sujetos a sanciones de parte de Vice Ministerio de Transporte.

Y por último SUBES institución privada de origen Uruguayo será la encargada de instalar los validadores en las unidades de transporte, controlar el buen funcionamiento del software, dar mantenimiento al equipo así como, divulgar y promover publicitariamente el uso de la nueva forma de pago a través de la tarjeta prepago.

INTRODUCCION

La investigación está orientada a elaborar una propuesta de un análisis financiero, por la implementación al sistema de recaudo a través de la tarjeta prepago, en el transporte público, considerando la importancia de esta herramienta para la toma de decisiones y el buen funcionamiento de las empresas de transporte público de pasajeros; el trabajo expone información histórica y prospectiva para el análisis e interpretación de los estados financieros de una empresa del sector transporte. La investigación está estructurada en cuatro capítulos que a continuación se detallan:

Capítulo uno: se exponen los antecedentes históricos del sector transporte a nivel mundial de cómo surgió el primer autobús de motor a nivel de El Salvador se presentan tipos de transporte autorizados, Sistema de cobro electrónico, ventajas y desventajas, sus características, la base legal y la incidencia que tiene el viceministerio de transporte, como entidad que regula a las empresas de este rubro, y lo importante que la modernización, que es la tarjeta prepago y sus aspectos relevantes sobre su funcionamiento. Definición de análisis financiero.

Capítulo dos: representa la investigación de campo, como lo son entrevistas, encuestas, determinación del área geográfica, muestra, análisis e interpretación de los resultados en las rutas de transporte público de pasajeros que se incorporarán al sistema de recaudación electrónico, los instrumentos utilizados para la recolección de la información, se pueden observar en las encuestas, ellos revelarán datos importantes que se pueden captar en gráficas.

Capítulo tres: se presenta la propuesta considerando que, es una investigación de un Análisis financiero por el cambio al sistema de tarjeta prepago, en el transporte público, para el caso práctico se cuenta con información comparativa y propositiva. Para poder realizar el análisis comparativo, se ha recurrido a estados financieros desde el año 2011 a hasta 2013, también se incluye una proyección para el año 2014

el cual nos ayuda a comparar un periodo con otro, para ver la tendencia en los ingresos y gastos con el sistema de tarjeta prepago y poder determinar si el costo justifica el beneficio alcanzado, al incorporarse a la nueva modalidad de recaudación del cobro de pasaje público.

Capitulo cuatro: contiene las conclusiones y recomendaciones de la investigación, a continuación también la bibliografía con los correspondientes anexos que constituyen una parte importante en este trabajo.

CAPITULO I: MARCO TEÓRICO, CONCEPTUAL, TÉCNICO Y LEGAL

1.1 Antecedentes de transporte y el sistema prepago

1.1.1 A nivel internacional

En 1831, el inglés Walter Hancock proveyó a su país del primer autobús. Provisto de un motor de vapor, podía transportar diez pasajeros. Fue puesto en servicio de forma experimental, entre Stratford y la ciudad de Londres el mismo año de su construcción y se lo bautizó Infant. Fue reemplazado por el autobús de gasolina, construido por la firma alemana Benz y puesto en servicio el 18 de marzo de 1895 en una línea de 15 kilómetros, al norte de Renania. Podía transportar de seis a ocho pasajeros, en tanto que los dos conductores iban afuera.¹

A comienzo de los años veinte, Benz mejora el aspecto externo, pues pierden el aspecto de vehículo de carga. Se producen diversas versiones: autobús urbano, autobús interurbano, con o sin plataforma para pasajeros de pie, con o sin portaequipajes sobre el techo y con diferentes configuraciones de las puertas. Motores de gasolina de cuatro cilindros. En la primavera de 1951, la empresa presenta el O 6600 H, el primer representante de una concepción técnica que no ha perdido su vigencia después del año 2000: la combinación de empuje trasero con carrocería de cabina avanzada. Al suprimirse el capó largo se puede aprovechar mejor el espacio interior; la disposición del motor en la parte trasera elimina una fuente de ruidos en el habitáculo. Este autobús es además el primer modelo fabricado con un chasis propio.

1.1.2 Desarrollo del transporte público en El Salvador

La historia del transporte en El Salvador data del año 1528, fecha en la cual fue fundada por los Españoles la Villa de San Salvador y se trazaron las calles, plazas e iglesias, en ese entonces las calles

¹http://wiki.ead.pucv.cl/images/e/e3/Autobus_Ficha1.pdf , en línea el 01-05-2013

de los diferentes poblados eran de tierra y las calles principales eran empedradas, ya que los vehículos de transporte en ese entonces eran los carretones halados por caballos.

La modernización del transporte en esa época comenzó con los ferrocarriles, algo que se pudo apreciar en las principales ciudades como San Salvador y Santa Ana. Las carretas y carruajes que llevaban a las personas de un punto de la ciudad a otro fueron reemplazados primero por tranvías de tracción animal y después por tranvías eléctricos. Ya en la década de 1920 fueron asfaltadas las principales calles de San Salvador, y la mejoría obedecía también a otra consideración fundamental: la llegada del automóvil allá por 1915 y, pocos años más tarde del camión y del autobús.²

A partir de entonces el crecimiento de la infraestructura vial urbana e interurbana ha ido incrementándose aceleradamente, de acuerdo a la expansión de centros industriales, de producción, de servicios así como de los habitacionales, prueba de ello es la ampliación de la “mancha urbana” en la ciudad de San Salvador, la cual siempre se ha considerado la principal fuente generadora de crecimiento económico del país, esto genera una demanda de servicios, especialmente de comunicación y transporte, ya que sin ellos no se puede lograr la movilidad de productos para su comercialización, además de que influyen directamente en los costos de los artículos a través de los importes en concepto de producción.

El transporte público en El Salvador es parte esencial en el desarrollo de las actividades productivas del país, por tal razón es imprescindible que la población cuente con un servicio de transporte distribuido uniformemente de acuerdo a la demanda de usuarios.

²http://www.mop.gob.sv/index.php?option=com_content&view=article&id=49&Itemid=84, en línea el 01-05-2013

CUADRO No. 1			
RUTAS AUTORIZADAS POR DEPARTAMENTO EN EL SALVADOR			
DEPARTAMENTO	AUTOBUSES	MICROBUSES	TOTAL
AHUACHAPAN	26	27	53
CABAÑAS	37	11	48
CHALATENANGO	69		69
CUSCATLAN	50	4	54
LA LIBERTAD	82	43	125
LA PAZ	44	13	57
LA UNION	100	3	103
MORAZAN	39	3	42
SAN MIGUEL	86	12	98
SAN SALVADOR	112	110	222
SAN VICENTE	52	3	55
SANTA ANA	93	27	120
SONSONATE	65	12	77
USULUTAN	77	18	95
Fuente: M.V.T. / Abril-2013			

1.1.3 Antecedentes de sistemas prepago³

A nivel internacional

Las primeras aplicaciones de utilización de algún medio de pago electrónico se hicieron a principios de los años 70, con aplicaciones de medios de pagos que incorporaban la banda magnética y tarjetas de valor almacenado en el sistema de transporte ferroviario San Francisco-Oakland y Washington DC.

En Estados Unidos en 1984 se realizaron las primeras experiencias de aplicación de medio de pago electrónico a través de la utilización de tecnología RFID (Radio Frequency Identification, es decir, tag o transponders).

³ Diseño e Implementación de un Sistema Electrónico para Pagos Automáticos, Escuela Superior politécnica del Litoral, Guayaquil, Ecuador, Joffre Armando Aguirre R., Año 2005, Pág. 30

Otros países que implementaron el sistema electrónico de pasajes o prepago son los siguientes:

CUADRO N° 2
PAÍSES CON SISTEMA DE TARJETAS PREPAGO EN EL TRANSPORTE

PAIS	AÑO IMPLEMENTADO	PAIS	AÑO IMPLEMENTADO
Estados Unidos	1984	Alemania	1997
Irlanda	1994	Francia	1997
Dinamarca	1995	Holanda	1997
Noruega	1995	Chile	2001
Australia	1996	México	2006
Bélgica	1996	Argentina	2012
Corea del Sur	1996	Guatemala	2012
Hong Kong	1996	Panamá	2013
Inglaterra	1996	Nicaragua	2013

Fuente: U.S. Federal Transit Administration. Multipurpose Transit Payment Media

A nivel nacional

En el país las tarjetas prepago para el sector transporte es algo novedoso, porque fue hasta el año 2013 que la población conoce más de lleno esta propuesta del Viceministerio de Transporte, la cual consiste en implementarla como fase inicial en el municipio de Santa Tecla y sus alrededores, pero que gradualmente se irán incorporando a este sistema otros municipios del AMSS⁴. Aun que el sistema es novedoso representa muchos retos como, validadores en perfecto estado, mantenimiento del equipo informático, la difusión y comercialización, de las tarjetas, en lugares estratégicos de fácil acceso al público en general, esto con el fin de no repetir experiencias de los países como Panamá y Chile.

⁴ Área Metropolitana de San Salvador

El día 17 de mayo de 2013, la empresa Sistema Único de Boletos Electrónicos lanza oficialmente la tarjeta prepago denominada SUBES, con ella comienza una campaña educativa en la radio, televisión y medios escritos del país del nuevo sistema de cobro de pasajes.

El martes 16 de julio de 2013, se inició el cobro por medio del nuevo sistema de recaudo en el sector 1 y las rutas que comprendían son las que se muestran en el siguiente cuadro:

CUADRO N° 3
RUTAS DE BUSES Y MICROBUSES QUE COMPONEN EL SECTOR 1

RUTA	AUTOBUSES	MICROBUSES
	IDENTIFICACIÓN	IDENTIFICACIÓN
42	A,B,C	A,B,B1,C,E
101	A1,A2,B1,B2,C,D	B,D
77	1LL,2LL,3LL	
79	1LL,2LL,3LL,4LL	
97		
102	ALL, BLL, LL, 1LL	A1LL
1	LL,LL1	
2	LL	
17	LL	

Fuente VMT

1.2 Definiciones y conceptos básicos

Concesión: “acción única del órgano ejecutivo ejercido a través del Viceministerio de Transporte y operativizada por la Dirección General previo dictamen de la comisión (excepto los casos contemplados en la legislación y sus reglamentos), a efecto de que las personas naturales y jurídicas presten el servicio de transporte público de pasajeros”. – Art.5, núm. 13, Reglamento General de Transporte terrestre

Fiduciante o fideicomitente o constituyente o cedente: es quien transmite los bienes en fideicomiso y estipula las condiciones del contrato.

Fiduciario o fideicomitido: es quien los recibe en carácter de propiedad fiduciaria con obligación de dar a los bienes el destino previsto en el contrato.

Fideicomisario: es el destinatario final de los bienes una vez cumplido el plazo o condición estipulada en el contrato.

Pasajero: persona o individuo que se traslada desde un punto de ubicación a otro, gracias a la conducción de otra, porque él no toma parte de la conducción del vehículo.

Público: Bien o servicio a disposición de la población en general.

Servicio de transporte público colectivo de pasajeros: constituye una actividad de carácter comercial, desempeñada por personas naturales o personas jurídicas debidamente autorizadas por el órgano administrativo investido de la competencia necesaria, con el objeto de trasladar personas entre dos distintos puntos geográficos mediante la utilización de vehículos automotores especialmente diseñados a tal fin, a cambio de una remuneración en dinero⁵.

Tarifa: tabla de precios fijados por una institución por la prestación de un servicio.

Tarifa pública: precio unitario fijado por el Estado para los servicios públicos.

Tarjeta electrónica de prepago: es un sistema inteligente monedero electrónico, mediante el cual se podrá acceder a las unidades del transporte público, descontando, mediante una lectora instalada en la totalidad de las unidades (validadores), el saldo de la misma.

⁵ Artículo 5 numeral 37, Reglamento General de Transporte Terrestre, Decreto Ejecutivo No. 35, D.O. No. 32, Tomo 354 con fecha 15/02/2002

Transporte: acto y consecuencia de trasladarse de un lugar a otro

Transporte público: es el medio de transporte donde los pasajeros no son los propietarios de los vehículos que utilizan para movilizarse.

Validadores: son equipos que comandan directamente la liberación de los torniquetes electrónicos a través de la aproximación de una tarjeta (smart card, proximidad, otros). Su utilización en billeteaje, en el interior del autobús, permite el pago del pasaje con tarjeta, lo que hace más rápido el movimiento de pasajeros. (www.digicom.com.br)

Siglas generales:

SIPAGO: Sistema Integrado Prepago
SUBES: Sistema Único de Boletos Electrónicos
BANDESAL: Banco de Desarrollo de El Salvador

1.2.1 Modalidades de transporte público de pasajeros en El Salvador

El transporte público en el área metropolitana de San Salvador, está compuesto por autobuses, microbuses, taxis y en todo el país también existe el servicio de pick up y moto taxis.

El transporte público de pasajeros, como se muestra en el cuadro No. 2, se divide en dos categorías: El unitario y el colectivo, siendo esta última el objeto principal de estudio de la investigación.

CUADRO N° 4
MODALIDADES DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL SALVADOR

NATURALEZA	CATEGORIA	TIPO	SUBTIPO	CLASE	
Transporte público de pasajeros	Unitario	Taxi	Ruletero	No tiene	
			Estacionario	No tiene	
		Mototaxi	Ruletero	No tiene	
			Estacionario	No tiene	
	Colectivo	Microbús	Urbano	No tiene	
			Interurbano	No tiene	
			Interdepartamental	No tiene	
			Internacional	No tiene	
		Autobús	Urbano	Ordinario	
				Selecto	
				Exclusivo	
			Interurbano	Ordinario	
				Selecto	
				Exclusivo	
			Interdepartamental	Ordinario	
				Rápido	
				Directo	
				Exclusivo	
				De lujo	
			Internacional	Ordinario	
Rápido					
Directo					
Exclusivo					
De lujo					
		De pasajeros con carga en "Pick Up"	No tiene	No tiene	

Fuente: Reglamento General de Transporte Terrestre

El servicio transporte de pasajeros a través de microbuses y pick up se originó a causa del conflicto armado que vivió el país en la década de los años 80, en donde el sabotaje y atentados que sufrían los autobuses forzaron la creación de sistemas alternos para poder cumplir con la necesidad de transporte de la población.

Estos microbuses y “pick-ups” en un inicio actuaban sin regulación ni permisos oficiales. Actualmente, este sistema ya se encuentra regulado, aunque todavía existen microbuses y “pick ups” que circulan sin permiso, lo que ocasiona pérdidas al sector transporte de pasajeros por la competencia desleal.

De igual forma el servicio de Mototaxi nace por la necesidad de la población por desplazarse de un lugar a otro dentro de una misma ciudad, este servicio tiene la ventaja de ser de bajo costo para el usuario.

1.2.2 Concesiones en el transporte público de pasajeros

La concesión, es el otorgamiento del Estado de la explotación del servicios de transporte público, a un particular que corre el riesgo económico de la activad.

Cuadro N° 5
Concesiones en El Salvador⁶

Modalidades	Tipo de Uso	Ejemplos
Obras Públicas	Fiscal	Astilleros
	Público	Puertos, Aeropuertos
Servicios Públicos	Privado	Hospitales
	Público	Transporte de pasajeros
Dominio Público/Subsuelo	Fiscal	Mina
Actividades de interés General**	Fiscal	Hotel – Escuela turismo
	Privado	Parque tecnológico

** Contrato y sus generales en Ley Especial de Asocio Público y Privado

⁶ “Consecuencias Jurídicas de la sentencia que modifica el régimen de concesiones”, Boletín Estudios Legales No. 140- Agosto-2012, Fusades, página 7.

La concesión del servicio de transporte está regulada por la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública (LACAP) en los artículos 130,131-bis y 133, también podrá adoptar cualquiera de las 2 modalidades siguientes:

- a) Concesión con origen de iniciativa pública, a cargo de la administración pública o municipal: se refiere a la invitación o llamado para la ejecución de obras públicas o prestación de servicios públicos a concesionar a solicitud de la administración pública.
- b) Concesión con origen de iniciativa privada, a cargo de cualquier persona, natural o jurídica: se refiere a una solicitud o postulación expresa de una persona natural o jurídica, para la ejecución de obras públicas o prestación de servicios públicos mediante un contrato de concesión.

1.3 Características del sistema prepago

La modernización del transporte en El Salvador no solo está enfocada en cambiar la modalidad de transporte mejorando la flota y renovando las estaciones de transbordo, también aplica para transformar el actual modo de recolección de la tarifa del pasaje a un nuevo sistema de recaudo electrónico a través de la tarjeta prepago. Los usuarios podrán pagar su tarifa a través de una tarjeta plástica recargable y con tecnología de punta, que garantizará la seguridad económica tanto de los pasajeros como de los empresarios de transporte que forman parte del sistema.

El nuevo sistema de recaudo está compuesto por un equipo instalado en las unidades de transporte que se encargará de validar la tarjeta, posee un localizador GPS⁷ y una pantalla informativa para los usuarios acerca de la validación del pasaje.

La tarjeta prepago, estará garantizada bajo un sistema de seguridad en las transacciones a través de la distribución de claves únicas, con el propósito de evitar la falsificación de datos, permitiendo la distribución exacta del recaudo a cada unidad o ruta, conforme al número de pasajeros movilizados. Dentro de este

⁷ Sistema de Posición Global

sistema habrá un operador de recaudo destinado a la distribución de las recargas electrónicas y la emisión de recibos por la adquisición de las tarjetas prepago.

Para la realización de este proyecto, se conformó la empresa Sistema Integrado de Tarjeta Prepago, SIPAGO conformada por empresarios del sector transporte, esta será encargada de garantizar el funcionamiento de la tarjeta prepago y asegurar el buen rendimiento.

1.3.1 Forma de fidecomiso para administrar y manejar el flujo de efectivo

El recaudo de pasajes urbanos por medio de la tarjeta prepago es una novedad en El Salvador, por lo cual hubo la necesidad de crear la figura de un fidecomiso para la administración de los flujos de efectivo proveniente del nuevo sistema de cobro, para lo cual el Banco de Desarrollo de El Salvador (Bandesal) es fiduciario por lo tanto el fideicomitente y fideicomisario es la empresa SIPAGO respectivamente; así lo establece la escritura pública registrada en el registro de comercio al número 62 del libro No. 1474, del registro de otros contratos mercantiles, del folio 450 al folio 479, de fecha 03 de noviembre de 2011. El consejo de vigilancia del fidecomiso está conformado por 9 directores, Un presidente que es la representación de Bandesal y los restantes 8 miembros son nombrados por la junta directiva de SIPAGO y ejercerán ese cargo por un periodo de 3 años.

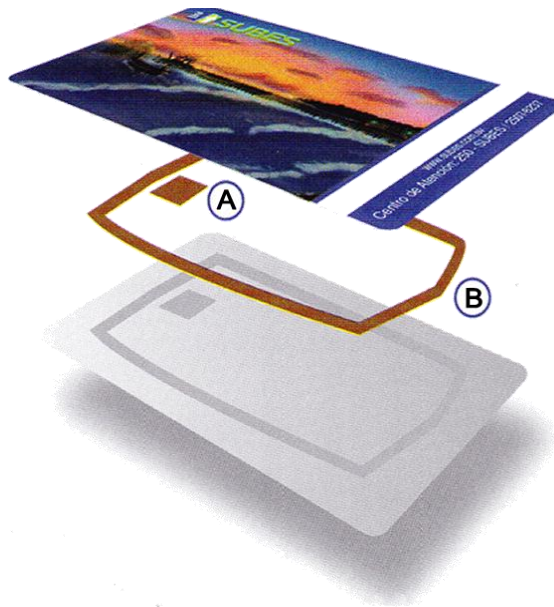
El fidecomiso tiene la función de administrar derechos económicos de los empresarios del transporte público debidamente autorizados a prestar este servicio, recibidos de la venta de tarjetas prepago, para hacerles llegar a cada uno lo que corresponda según el número de pasajeros reportados a cada unidad, menos los respectivos descuentos y deducciones estipulados previamente.

1.3.2 Estructura física de la tarjeta prepago en El Salvador

Pertenece al tipo "tarjeta MIFARE", que es la tecnología de tarjetas inteligentes sin contactos (TISC) más ampliamente instalada en el mundo, con aproximadamente 250 millones de TISC y 1.5 millones de módulos lectores. La tecnología MIFARE es propiedad de Philips Austria GmbH, es la más utilizada a nivel mundial porque es económica y rápida. La lectura de la tarjeta se realiza a una distancia de algunos

centímetros del lector y es muy rápida, por no decir instantánea; su tipo es de proximidad pasiva, pues no necesita batería dentro de la tarjeta.

Figura 1, Estructura de la tarjeta prepago



- A. **Chip:** aquí se almacena toda la información referente a la tarjeta, la cual está protegida por claves y no se puede acceder a ella sin los permisos pertinentes.
- B. **Antena:** es la que permite la comunicación entre la tarjeta y la computadora lectora, realizando de forma casi instantánea una conexión entre el chip y el sistema para realizar la gestión de cobro.

1.3.3 Equipo instalado a bordo de la unidad de transporte

Computadora lectora o validador, es un dispositivo inteligente designado para la gestión de pago electrónico de pasaje en los sistemas de transporte público. Es un equipo que permite la lectura de tarjetas inteligentes sin contacto. Procesa la información a través de una comunicación inalámbrica hacia el centro de datos. Posee dos indicadores luminosos LED, una marca de verificación verde (transacción efectuada) y otra de color rojo (saldo insuficiente o tarjeta rechazada). Estas indican el resultado de la transacción con la tarjeta sin contacto.

Figura 2, Computadora lectora o validador



Consola del conductor, este dispositivo se encuentra en comunicación con la computadora lectora y le permite al chofer monitorear las transacciones a través de una pantalla. Dicho dispositivo está ubicado frente al tablero del conductor.

Una de las funciones principales de este aparato es cambiar el estado del recorrido de la unidad de transporte, esto le permite al conductor reportar problemas mecánicos, dificultades en la ruta (por cambios abruptos en el recorrido autorizado, ejemplo: manifestaciones, desviado a vías alternas) o que está detenido en un retén policial. Esto es de gran ayuda pues se tiene la certeza del posicionamiento exacto de la unidad en tiempo real. También el chofer puede cancelar una transacción para que el usuario tenga su reintegro en caso de error.

Figura 3, Consola del conductor



GPS, este sistema consta de un dispositivo de localización y antenas que permiten ubicar la unidad en un mapa y registrar su ubicación en tiempo real.

Figura 4, GPS (Sistema de posicionamiento global)



Botón de pánico, una de las novedades en el sistema prepago es que dicha figura estará conectada con la PNC para realizar alertas sigilosas. Esta acción la realizara el chofer al percatarse de algo inusual en la unidad, por ejemplo personas con aspecto de delincuentes o algún atraco en progreso.

Figura 5, Botón de pánico



1.3.4 Tipos de transacciones de la tarjeta prepago

Los tipos de transacciones ayudan a identificar al usuario como al transportista

Transacción aprobada: Se refiere que el valor de la tarifa ha sido cobrado con éxito y que él pasajero puede abordar la unidad.



Saldo insuficiente: indica al usuario que el saldo en su tarjeta es insuficiente para cobrarle la tarifa y deberá de realizar una nueva carga, para poder abordar la unidad.



Transacción rechazada: Indica al usuario que la tarjeta este dañada o que la tarjeta esta reportada como robada, en este caso deberá llamar a la empresa proveedora de la tarjeta.



1.3.5 Sistema de recarga de la tarjeta prepago

Las recargas se realiza en un grabador que está conectado a un POS (punto de venta) el cual es un sistema informático o electrónico micro computarizado (ECR) que gestiona el proceso de venta mediante una interfaz accesible para los vendedores o compradores. Dicho equipo es similar al utilizado con las tarjetas de crédito, las cuales imprimen un ticket para comprobar que su saldo ha sido abonado.



1.4 Clasificación de los sistemas prepagos⁸

La clasificación de las tarjetas prepago más comunes son las siguientes:

- *Edmondson*: elaboradas frecuentemente de cartulina y contaba con una banda magnética, cuenta con un tipo de seguridad muy baja.
- *Con banda magnética*: hechas de plástico, con un tipo de seguridad bajo.

Este tipo de tarjetas tienen un capacidad de almacenamiento de 200 bit cada una.

- *De contacto*: producidas de plástico, requiere un chip, tipo de seguridad alta.
- *De aproximación*: fabricadas en plástico, requiere chip, tipo de seguridad muy alta.

Este tipo de tarjetas tienen un capacidad de almacenamiento arriba de 2000 bit⁹ cada una.

1.5 Ventajas y desventajas del sistema prepago

Con la implementación de este nuevo sistema prepago del transporte público se obtienen las siguientes ventajas y desventajas:

1.5.1 Ventajas

Empresarios

- Cumplimiento a la recomendación de los bancos de contar con un sistema de recaudo electrónico para poder financiar a los transportistas en la renovación de su flota.

Una de las principales barreras para mejorar la flota de autobuses ha sido la accesibilidad a créditos, porque al manejar efectivo, el banco no ha tenido forma de determinar la cantidad de flujo que manejan los empresarios; pero con este sistema, el dinero se deposita en un fideicomiso que BANDESAL manejará el mismo y servirá como referencia crediticia a los empresarios para obtener financiamiento.

⁸ Fuente: Sistema de cobro electrónico, Gabriel Pérez, CEPAL, Año 2002

⁹ Bit: Para la informática, es la unidad más pequeña de información, Permite representar dos valores diferentes (como abierto/cerrado o verdadero/falso) y asignar dichos valores al estado de encendido (1) o apagado (0).

- Disminuir el robo en las unidades, porque el motorista ya no va a portar la caja con dinero, sino un dispositivo.
- El operador del sistema le proporcionará al empresario un código de usuario y una palabra clave para que pueda recibir y verificar sus saldos en la página de SUBES.
- El empresario de transporte tendrá el respaldo de la banca estatal, puesto que será el Banco de Desarrollo de El Salvador, BANDESAL el que manejará el flujo de efectivo diario, mediante un Fideicomiso suscrito con los transportistas, generando confianza de que su dinero no será administrado por particulares u otros empresarios.
- La información del pago viaja de forma segura encriptada al centro de datos de SUBES. Las transacciones de cada bus o microbús son consolidadas y transferidas a Banco de Desarrollo de El Salvador (Bandesal), quien termina depositando diariamente en la cuenta de cada empresario el recaudo del pasaje realizado en la ruta.

Usuarios

- Los usuarios y usuarias del transporte público dejarán de utilizar monedas para el pago del pasaje de bus o microbús, sustituyéndolo por el pago electrónico, eliminando los inconvenientes por los vueltos o cambios ya que es exacto.
- Uno de los servicios que brindaría a los usuarios de transporte es la consulta de saldo por medio de internet y por medio de los puntos de atención al cliente.
- Planteamiento de creación de programas de fidelidad acumulando kilómetros por recorrido en autobús acreditando, se han acercado establecimientos interesados en generar tráfico con los usuarios, cambiando millas de autobús por productos de supermercado.

1.5.2 Desventajas

- Lento flujo de pasajeros al ingresar a la unidad de transporte por fallas en el sistema de cobro.
- Poca accesibilidad a los puntos de venta de las tarjetas prepago.

- Ausencia supervisión continua del cobro del pasaje exclusivamente mediante el uso de la tarjeta prepago y no en efectivo.
- Fraudes tecnológicos cuya ocurrencia está fuertemente asociada a la naturaleza tecnológica del dispositivo, entre los cuales se pueden mencionar:
 - a) Falsificación del dispositivo
 - b) Modificación del valor almacenado en el dispositivo
 - c) Emulación del dispositivo
- Aumento del pasaje o cobro por kilómetros recorridos en el transporte público a futuro.
- Costos adicionales por el mantenimiento de los equipos validadores.

Pérdida de empleos por cierre de unidades que no cumplan los requisitos establecidos para formar parte del nuevo sistema.

1.6 Importancia del sistema prepago.

El actor importante es el VMT, porque es el que da la normativa, define cómo se manejan las tarifas en el país. Por medio de una resolución razonada de fecha 23/10/2012 (publicada en el Diario Oficial en el tomo 397, número 198, páginas 284 a la 288), el Viceministerio determinó las condiciones, rutas a aplicarse, características y requisitos necesarios para implementar el nuevo sistema de recaudo tarifario. La introducción de este sistema, en el transporte público obliga a la utilización de una tarjeta o dispositivo que permita ir descontando los viajes realizados una vez que estos ocurren.

El valor monetario que adquieren estos dispositivos y su extendido uso pueden ser razones suficientes para que se intente falsificarlos. En términos generales, cualquier dispositivo de uso masivo es susceptible de ser imitado, pero la seguridad que ofrece un dispositivo es, por lo general, proporcional a su costo de fabricación. Es importante tener en cuenta estas consideraciones a la hora de decidir entre un sistema u otro, tratando de conseguir un equilibrio entre el precio del dispositivo, que permita una tarifa atractiva para el cliente, y la seguridad que requieren los transportistas.

1.6.1 Rentabilidad

La implementación de este sistema de recaudo del transporte es financiada directamente por SUBES y sus socios, cuya inversión ronda los \$30 millones. Si los usuarios se sienten cómodos, trabajan bien con la tarjeta, tendrán beneficios con ella, el éxito estaría asegurado para los empresarios del transporte. La cooperación con ATOS IT, proveedora del software a la empresa Sistema Único de Boletos Electrónicos.

Los modelos de validadores fueron proveídos por la empresa Mikroelektronika fabricados de acuerdo con dichos requerimientos. Los fondos captados por compra de saldo se enviarán a un fideicomiso firmado por la empresa Sistema Integrado de tarjeta Prepago (SIPAGO), conformada por empresarios de transporte, con el Banco de Desarrollo de El Salvador (BANDESAL), que administrará el dinero. El contrato de la entidad es para la operación del sistema de tarjeta prepago es para 10 años.

1.7 Problemática actual del transporte público ante la implementación del sistema prepago.

La situación de los transportistas actualmente no es la mejor, aparte de la guerra de las monedas, se enfrentan a un incremento mensual del valor de los combustibles y de altos costos de adquisición y mantenimiento de la flota, que afecta notablemente la rentabilidad de los concesionarios, por ello vemos la implementación del sistema de tarjeta en el transporte público de pasajeros, la mejor opción para optimizar las rutas, mejorar el servicio y controlar los costos de operación sin afectar a los usuarios.

1.8 Análisis Financiero



1.8.1 Conceptos de análisis financiero

- Es un proceso para establecer las consecuencias económicas de la toma de decisiones de las compañías, aplicando diversas técnicas analíticas y herramientas que permiten seleccionar la información relevante, realizar mediciones y establecer conclusiones.
- Para analizar los estados financieros existen básicamente cuatro herramientas, a saber: las variaciones, tendencias, porcentajes y ratios. Los dos primeros forman parte del llamado análisis horizontal, mientras que los dos últimos lo son del análisis vertical.
- Es un conjunto de principios que tiene como finalidad evaluar la situación financiera actual y pasada de la empresa, así como los resultados de sus operaciones, con el objetivo básico de realizar una estimación sobre su situación y los resultados futuros.
- Es una evaluación de la empresa utilizando los datos arrojados de los estados financieros con datos históricos para la planeación a corto y a largo plazo.

1.8.2 Utilidad del análisis financiero.

Un análisis financiero se utiliza para:

- a) Comparar el desempeño con empresas de su mismo giro y en el mismo periodo.
- b) Evaluar las tendencias que ha tenido la empresa con respecto al pasado.

Existen diferentes usuarios de la información obtenida a través del análisis financiero tales como:

- a) Los Administradores: que lo necesitan en la toma de decisiones.
- b) Los Inversionistas: para conocer el estado de su inversión y saber si ha maximizado.
- c) Los Acreedores: para analizar la capacidad de pago de la empresa para obligaciones futuras.

1.8.3 Objetivo del análisis financiero

El objetivo del análisis de los estados financieros es simplificar las cifras y sus relaciones y hacer factible las comparaciones para facilitar su interpretación.

El análisis financiero es una herramienta útil para:

- Identificar fortalezas y debilidades de una empresa.
- Evaluar su viabilidad como empresa continua, relación de rendimiento-riesgo.
- Descubrir áreas específicas con problemas.
- Instrumentar cursos de acción con las metas de la organización.
- Pronosticar eventos financieros.

1.8.4 Tipos de análisis financieros

Análisis horizontal: permite comparar estados financieros homogéneos de periodos consecutivos para determinar la evolución de las diferentes cuentas, de tal manera que se puedan identificar los aumentos y/o disminuciones de las cuentas que integran los estados financieros, de un periodo a otro. Tiene un carácter dinámico, lo cual facilita la observación de la tendencia de las variables importantes y de esta forma facilita la toma de decisiones

Aplicando el análisis horizontal es posible detectar un incremento importante en el saldo de las cuentas por cobrar, ya que también por medio de este se puede detectar que las utilidades operativas de un periodo a otro han disminuido por lo cual puede tener diversas causas que indique la mala gestión de la entidad. Los datos obtenidos de este análisis contribuye de gran manera para evaluar el crecimiento y desempeño de la empresa determinando si se están cumpliendo los objetivos propuestos por la organización, evaluar la eficiencia y eficacia de la administración de los recursos, los resultados económicos de toda empresa son el criterio que se tiene para la toma de decisiones.

Análisis vertical: consiste en determinar la composición porcentual de cada cuenta del activo, pasivo y patrimonio por lo que este examina un momento de tiempo, dentro de este existe el llamado método de razones simples, que permiten obtener un número significativo de relaciones entre las cuentas, con el objetivo de medir variables de importancia como la liquidez, solvencia, estabilidad y rentabilidad.

1.8.5 Razones financieras

Las razones financieras también llamados ratios financieras o indicadores financieros, son coeficientes o razones que proporcionan unidades contables y financieras de medida y comparación, a través de las cuales, la relación (por división) entre sí de dos datos financieros directos, permiten analizar el estado actual o pasado de una organización.

Fundamentalmente los ratios están divididos en 4 grandes grupos:

- a) **Índices de liquidez.** Evalúan la capacidad de la empresa para atender sus compromisos de corto plazo.
- b) **Índices de gestión, eficiencia o actividad.** Miden la utilización del activo y comparan la cifra de ventas con el activo total, el inmovilizado material, el activo circulante o elementos que los integren.
- c) **Índices de endeudamiento o apalancamiento.** Ratios que relacionan recursos y compromisos.
- d) **Índices de rentabilidad.** Miden la capacidad de la empresa para generar riqueza (rentabilidad económica y financiera).

Tabla No 1 - Indicadores financieros.

Factor	Indicadores técnicos	Fórmula ¹⁰
I. LIQUIDEZ	1. Liquidez Corriente 2. Prueba Ácida	$\text{Activo Corriente} / \text{Pasivo Corriente}$ $\text{Activo Corriente} - \text{Inventarios} / \text{Pasivo Corriente}$
II. SOLVENCIA	1. Endeudamiento del Activo 2. Endeudamiento Patrimonial 3. Endeudamiento del Activo Fijo 4. Apalancamiento 5. Apalancamiento Financiero	$\text{Pasivo Total} / \text{Activo Total}$ $\text{Pasivo Total} / \text{Patrimonio}$ $\text{Patrimonio} / \text{Activo Fijo Neto}$ $\text{Activo Total} / \text{Patrimonio}$ $(\text{UAI} / \text{Patrimonio}) / (\text{UAI} / \text{Activos Totales})$
III. GESTIÓN	1. Rotación de Cartera 2. Rotación de Activo Fijo 3. Rotación de Ventas 4. Período Medio de Cobranza 5. Período Medio de Pago 6. Impacto Gastos Administración y Ventas 7. Impacto de la Carga Financiera	$\text{Ventas} / \text{Cuentas por Cobrar}$ $\text{Ventas} / \text{Activo Fijo}$ $\text{Ventas} / \text{Activo Total}$ $(\text{Cuentas por Cobrar} * 365) / \text{Ventas}$ $(\text{Cuentas y Documentos por Pagar} * 365) / \text{Compras}$ $\text{Gastos Administrativos y de Ventas} / \text{Ventas}$ $\text{Gastos Financieros} / \text{Ventas}$
IV. RENTABILIDAD	1. Rentabilidad Neta del Activo (Du Pont) 2. Margen Bruto 3. Margen Operacional 4. Rentabilidad Neta de Ventas (Margen Neto) 5. Rentabilidad Operacional del Patrimonio 6. Rentabilidad Financiera	$(\text{Utilidad Neta} / \text{Ventas}) * (\text{Ventas} / \text{Activo Total})$ $\text{Ventas Netas} - \text{Costo de Ventas} / \text{Ventas}$ $\text{Utilidad Operacional} / \text{Ventas}$ $\text{Utilidad Neta} / \text{Ventas}$ $(\text{Utilidad Operacional} / \text{Patrimonio})$ $(\text{Ventas} / \text{Activo}) * (\text{UAI} / \text{Ventas}) * (\text{Activo} / \text{Patrimonio}) * (\text{UAI} / \text{UAI}) *$ (UN / UAI)

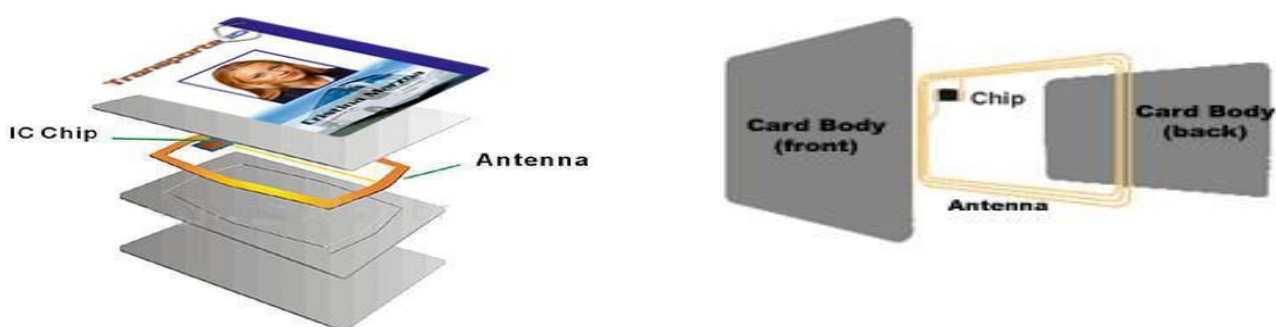
¹⁰ UAI: Utilidad antes de Impuestos UAI: Utilidad antes de Impuestos e Intereses Utilidad Neta: Después del impuesto a la renta UO: Utilidad Operacional (Ingresos operacionales - costo de ventas - gastos de administración y ventas)

1.9 Base técnica y legal

1.9.1 Base técnica

Componentes / Equipamiento

- Clave dinámica para minimizar el fraude
- Soporte a la aplicación de transporte
- Chip Mifare DESFire EV1 de NXP.
- Acorde con el estándar ISO/IEC 14443, tipo A.
- Memoria EEPROM de 4 kbytes
- Mecanismo “anti-tear” (evitar transacciones incompletas) de protección de datos para todos los ficheros
- Posibilidad aplicaciones múltiples por tarjeta, además de la de transporte
- Alto nivel de seguridad



Equipo Instalado

Validadoras

Encargadas de la validación de las tarjetas de transporte

- Dotado de comunicaciones GPRS/3G¹¹
- Dotado de localizador GPS
- Anti-vandálico, soporta humedad, vibración y golpes
- Sistema de fijación adaptado a los diferentes tipos de vehículos
- Pantalla informativa visible para el usuario
- Señalización sonora y visual al validar
- Fuente de poder compatible con los diferentes tipos de vehículos
- Configurable para todos los tipos del sistema tarifario

Operador de Recaudo

Red de Ventas y recarga de tarjetas, equipos manuales de venta y recarga.

Encargado de las recargas de las tarjetas de transporte.

- Configurable para todos los tipos del sistema tarifario
- Emisión de recibos
- Dotado de comunicaciones GPRS/3G
- Número de serie único
- Sistema de seguridad con módulo SAM¹²
- Transacción de recarga on-line

¹¹ Servicios Generales de Paquetes por Radio de 3ª Generación

¹² Módulo de Acceso Seguro



Centro de control

Sistemas Back Office de gestión de recaudo y operación encargado de:

- Registra las validaciones realizadas
- Registra las recargas realizadas
- Realiza la consolidación entre recargas y validaciones para cada una de las tarjetas
- Aplica los algoritmos o fórmula de reparto de los ingresos entre los agentes del sistema
- Publica la información accesible
- para todos los agentes del sistema
- Realiza los procesos estadísticos de demanda

1.9.2 Base legal

El marco legal que regula la operación de los servicios de transporte público se basa en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, el Reglamento General de Transporte Terrestre.

a) Reglamento interno del órgano ejecutivo

Art. 43 literal "c",

Compete al Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano, en el área de transporte, la planificación, análisis, coordinación, y ejecución de la política del Estado en materia de

transporte terrestre, regular y aprobar sus tarifas, así como realizar las acciones necesarias como autoridad máxima del transporte, a fin de garantizar la eficiencia y seguridad en el servicio público de transporte.

b) Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial

Art. 32

Las líneas y rutas son propiedad del Estado, las cuales, de conformidad con los registros que se llevan en el Viceministerio de Transporte, han sido otorgadas en concesión a los particulares, para la prestación del servicio público de transporte, de conformidad con el artículo 47.

Art. 47

Toda persona natural o jurídica, que pretenda prestar el servicio de transporte colectivo público de pasajeros, con excepción de los servicios de oferta libre, deberá contar con la concesión respectiva para la prestación de dicho servicio, la cual será otorgada por el Viceministerio de transporte para un período de diez años, prorrogables en iguales condiciones, siempre que para tal efecto el concesionario cumpla con lo establecido en la ley. (17) (28)

c) Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública

Art. 131-BIS

Por el contrato de concesión de servicio público, el estado a través de la institución correspondiente, concede temporalmente a una persona natural o jurídica, la facultad de prestar un servicio público, bajo su vigilancia y control y a cuenta y riesgo de la concesionaria, el plazo y demás condiciones se determinarán de acuerdo al contrato de concesión. (1) (3)

d) Reglamento General de Transporte Terrestre

Art. 55

El Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano, puede modificar los sistemas de percepción tarifaria, a fin de lograr una mayor eficiencia en beneficio del usuario y del sector.

e) Resolución razonada del día 16 de Octubre de 2012
Nuevo Sistema de Recaudo

Art. 2.

Nuevo sistema de recaudo es aquel mediante el cual se busca la automatización del cobro de la tarifa, por medio de una tarjeta prepago, para facilitar un rápido y cómodo acceso de los usuarios a los servicios de transporte de pasajeros, haciendo más eficiente, transparente y segura la recolección de la tarifa, disminuyendo las pérdidas en la percepción que se tienen con el actual sistema de cobro, sin aumentar los tiempos y costos de operación; garantizando, organizando y controlando la operatividad de una o varias rutas, distribuyendo entre los operadores de transporte la recolección del recaudo diario en un periodo determinado de acuerdo al número de viajes, o en la forma que los prestatarios del servicio determinen, pero siempre haciendo uso del nuevo sistema de recaudo.

Alcance

Art. 3.

El nuevo sistema de recaudo se implementará inicialmente las rutas comprendidas en el área metropolitana de San Salvador y posteriormente en el resto de rutas de todo el país.

Tarjeta prepago

Art. 6.

La tarjeta prepago que se utilizará en el nuevo sistema de recaudo tendrá las características técnicas definidas en el anexo de la normativa. En todo caso la tarjeta con saldo cero, será provista por los prestatarios a los distintos usuarios del servicio público de transporte, por lo que los prestatarios por sí o a través de la empresa que al efecto contrate, deberá establecer el número de kioscos necesarios para la entrega y recarga de la misma, de conformidad a un plan de comercialización y mercadeo, previamente establecido por el operador del sistema y los transportistas.

Autobuses

Art. 7.

Los Propietarios de las unidades que prestan el servicio público de transporte en las que sea implementando el nuevo sistema de recaudo, deberá cumplir con los requisitos establecidos en la Ley de Transporte, Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, tales como:

- a) Las unidades, no deberán exceder de los veinte años de fabricación;
- b) Cada unidad deberá tener instalado en su interior, dispositivos que permitan a los usuarios anunciar con anticipación su deseo de descender de la unidad, en las paradas previamente autorizadas por la Dirección General de Transporte Terrestre;
- c) Todas las unidades del servicio público de transporte, deberá contar con el equipo y sistema correspondiente para utilizar el mecanismo de recaudo, debidamente instalado y en perfecto funcionamiento; y,
- d) Cumplir con las demás disposiciones administrativas emitidas por el Viceministerio de Transporte y sus Direcciones, para la efectiva aplicación de las presentes disposiciones.

Motoristas

Art. 8.

Los motoristas de las unidades de transporte colectivo de pasajeros que integren el nuevo sistema de recaudo, tiene que estar debidamente autorizados por el Viceministerio de Transporte, portar el carnet de motorista y licencia de conducir vigentes, y además haber recibido los cursos de capacitación especializados para el sistema y portar su correspondiente uniforme como vestimenta de trabajo.

Obligatoriedad

Art. 9.

La implementación del nuevo sistema de recaudo es de carácter obligatorio para todos los prestatarios del servicio público colectivo de pasajeros del área metropolitana de San Salvador, a partir de la fecha de implementación de éste, así como las demás directrices administrativas que emanen del Viceministerio de Transporte, con el fin de garantizar la plena ejecución del nuevo sistema de recaudo.

El incumplimiento en la adopción del sistema de recaudo y demás condiciones establecidas en la normativa, tal como se ha señalado, será objeto de las sanciones conforme a lo establecido en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Prohibiciones

Art. 10

Queda expresamente prohibido a todo prestatario del servicio público de transporte:

- a) Modificar, alterar o remover cualquier mecanismo que impida el registro del cobro de la tarifa por la prestación del servicio público de transporte a través de la tarjeta prepago;
- b) Cobrar en efectivo la tarifa por la prestación del servicio público de transporte, estando autorizado para hacerlo únicamente por medio de la tarjeta prepago;
- c) Realizar cualquier conducta que impida la efectiva aplicación de la tarjeta prepago como nuevo mecanismo de recaudo;
- d) Permitir que circulen unidades prestando el servicio público de transporte, sin contar con el mecanismo de recaudo correspondiente, previamente aprobado por el Viceministerio de Transporte; y,
- e) Incumplir con las demás disposiciones de la normativa, así como aquellas otras medidas que dicte el Viceministerio para su efectiva aplicación.

Implementación.

Art. 12

De conformidad con lo dispuesto en el artículo tres de esta normativa, la implantación del nuevo sistema de recaudo iniciará en las rutas comprendidas en el área metropolitana de San Salvador, el cual se dividirá en 11 sectores, debiendo iniciarse con el proceso de implementación y ejecución del nuevo sistema, a partir del mes de enero de 2013, en el sector identificado como número uno, que comprende las rutas que circulan en el Departamento de La Libertad, específicamente en la Ciudad de Santa Tecla (ver cuadro No. 3, página 5).

Inspectoría

Art. 13

El Viceministerio de Transporte supervisará a través de la Inspectoría General, la implementación del nuevo sistema, quien deberá verificar el cumplimiento de las disposiciones establecidas, debiendo informar al Viceministro de Transporte, de cualquier irregularidad encontrada producto de la implementación del Nuevo Sistema de Recaudo.

Tarifa

Art. 16

Todo prestatario del servicio público de transporte sólo podrá cobrar la tarifa previamente autorizada por el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano

f) Resumen de leyes aplicables al sector transporte público

OBLIGACIONES LEGALES	SUJETOS OBLIGADOS	BASE LEGAL
LEY DEL IMPUESTO A LA TRANSFERENCIA DE BIENES MUEBLES Y A LA PRESTACIÓN SERVICIOS		
Prestaciones de servicios	Estarán exentos del impuesto los siguientes servicios: i) De transporte público terrestre de pasajeros.	Art. 46 ley del IVA
Deducción del crédito fiscal en operaciones gravadas, exentas y no sujetas	Proporcionalidad del IVA Crédito Fiscal	Art. 66 ley del IVA
Declaración mensual de IVA.	Todos los Contribuyentes del Impuesto	Art. 94 Ley de IVA
CODIGO TRIBUTARIO		
Libros de IVA no deben tener un atraso no mayor de 15 días calendario 1) Libro de compras 2) Libro de ventas a contribuyentes 3) Libro de ventas a consumidores	Todos los contribuyentes	Art. 141
Informé mensual de retenciones, percepciones y anticipos a cuenta IVA	Todos los contribuyentes, del. impuesto que hayan actuado como agentes o sujetos de retención y/o Percepción IVA	Art. 123-A del C.T.
Declaración mensual de anticipo a cuenta e impuesto retenido	Contribuyentes del impuesto sobre la renta (Personas jurídicas, sucesiones, fideicomisos, profesionales liberales, personas naturales titulares de empresas, transportistas)	Art. 151 del C.T.

OBLIGACIONES LEGALES	SUJETOS OBLIGADOS	BASE LEGAL
Actualización de dirección para recibir notificaciones	Los contribuyentes obligados al pago de I.S.R. e inscritos en I.V.A.	Art. 90 C.T.
Informe anual de retenciones de I.S.R.	Los contribuyentes que hayan actuado como agentes de retención de I.S.R.	Art. 123 C.T.
Informe de movimientos de accionistas y distribución de dividendos y/o capitalización	Las personas jurídicas	Art. 124 C.T.
Informe de operaciones con sujetos relacionados y/o situados en paraísos fiscales	Contribuyentes que posean operaciones de forma individual o conjunta iguales o superiores a US \$ 571,429.00	124-A C.T.
Informe de balance general y estado de resultados o estado de ingresos y gastos según sea el caso	Contribuyentes del impuesto sobre la renta, excepto asalariados, obligados a nombrar auditor fiscal, personas naturales son rentas diversas de US \$ 30,000.00	Art. 91 C.T.
Nombramiento de auditor fiscal	Los contribuyentes que cumplan con cualquier condición siguiente: a) Poseer un activo superior a US \$ 1,142,857.14 al 31 de diciembre anterior al que se dictamine b) Poseer ingresos superiores a US \$ 571,428.57 en el año anterior al que se dictamine c) Personas jurídicas resultantes de fusión o transformación de sociedades d) Las sociedades en liquidación	Art. 131 C.T.
Informe de nombramiento de auditor fiscal	Los contribuyentes obligados a nombrar auditor fiscal	Art. 131 C.T.
LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA		
Declaración y pago anual del impuesto sobre la renta	Todos los contribuyentes del impuesto	Art. 51 y 92
REGISTRO DE COMERCIO		
Matriculas de comercio a) Primera Vez b) Renovación anual de matrículas	a) Las personas naturales deberán solicitar junto con su número de Registro de contribuyentes I.V.A (NRC)	Art. 86 Ley de Registro de Comercio y inciso 2

OBLIGACIONES LEGALES	SUJETOS OBLIGADOS	BASE LEGAL
c) personas jurídicas d) Renovación anual de matrículas personas naturales	b) Las personas jurídicas juntamente con la escritura de constitución	Art. 64
Depósito de estados financieros	a) Las personas Jurídicas Inscribirán los balances generales firmados y sellados por representante legal, contador y auditor externo junto con el dictamen del auditor y sus anexos b) Los comerciantes individuales con activos igual o superior a US \$ 12,000 deberán estar firmados y sellados por propietario y contador y establecer la leyenda "Los estados financieros están conforme a los libros legales de la empresa y que ha sido preparados con propósitos legales" c) Los comerciantes individuales con activos igual o superior a US \$ 34,000.00 deberán estar firmados y sellados por auditor externo debiendo estampar la leyenda "Los estados financieros están conforme a los libros legales de la empresa y que ha sido preparados con propósitos legales"	Art. 13 numeral 14 Ley de Registro de Comercio y 459 C.C. Art. 474 C.C.
Nombramiento de auditor fiscal y financiero	Las sociedades se reunirán dentro de los cinco meses terminado el ejercicio el cual se tomara el acuerdo de nombramiento de auditor financiero y fiscal que deberá inscribirse en el registro de comercio	Art. 223 numeral dos C.C
Credencial de representante legal	Las sociedades deben establecer en su pacto social o levantar acta de nombramiento de representante legal o administrador único que no debe ser mayor a siete años que surtirá efecto en el momento de inscrito en el registro de comercio	Art. 255 y 260 CC

OBLIGACIONES LEGALES	SUJETOS OBLIGADOS	BASE LEGAL
Actualización de dirección	Actualizar las direcciones cuando exista modificación	Art. 86 Ley de Registro de Comercio y inciso 4
CODIGO DE COMERCIO		
1) Libro diario mayor	El comerciante debe llevar los siguientes registros contables: Estados financieros, diario y mayor, y los demás que sean necesario por exigencias contables o por ley	Art. 435
2) Estado financieros 3) Libro de juntas generales y accionistas o directivas 4) Libro de aumento y disminución de capital 5) Libro de accionistas	Todas las sociedades	Art. 40
LEY DE MEDIO AMBIENTE		
Protección de la atmósfera	<p>a) Asegurar que la atmósfera no sobrepase los niveles de concentración permisibles de contaminantes, establecidos en las normas técnicas de calidad del aire, relacionadas con sustancias y alteraciones lumínicas, y provenientes de fuentes artificiales, fijas o móviles o combinación de estas, partículas, ruidos, olores, vibraciones, radiaciones</p> <p>b) Prevenir, disminuir o eliminar gradualmente las emisiones contaminantes en la atmósfera en beneficio de la salud y el bienestar humano y del ambiente</p>	Art. 47
Abreviaciones: C.C: Código de Comercio, C.T: Código Tributario, C.N.R: Centro Nacional de Registro, I.V.A: Impuesto al valor Agregado, I.S.R: Impuesto Sobre la Renta.		

CAPITULO II: METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION Y DIAGNÓSTICO

2.1 Método hipotético deductivo

Para el desarrollo de la investigación se adoptó el método hipotético deductivo. Dicho enfoque parte de proposiciones generales hipotéticas para alcanzar posiciones particulares, concibe la realidad, capaz de analizarse a partir de información estadística; asimismo, deduce partiendo de datos generales, aceptados como válidos, por lo cual se considera que es el apropiado; ya que por medio del razonamiento lógico pueden obtenerse diversas suposiciones, las cuales se someterán a prueba, para así poder adquirir un nuevo conocimiento, o crear nuevas ideas que sirvan para explicar un problema de actualidad.

2.2 Tipo de estudio

Para la obtención de los elementos de juicio necesarios que permitieron plantear la propuesta de “Análisis financiero por el cambio al sistema de tarjeta prepago, en el transporte público, caso práctico: de la ruta 79”, que permitieron tomar decisiones ante situaciones como la falta de un análisis financiero para la toma de decisiones ante la implementación del sistema de tarjetas prepago.

Según el tiempo de ocurrencia de los hechos:

Retrospectivo y prospectivo; ya que para la investigación se toman antecedentes de años anteriores, así como también se considera utilizar información prospectiva, que nos permita un adecuado razonamiento de la problemática investigada.

De acuerdo al análisis y alcance de los resultados:

Correlacionar, ya que se midió la relación que existe entre las variables que intervienen en la investigación.

Luego de la obtención de los resultados provenientes de la información obtenida por medio de encuestas, se analizaron aspectos como la estructura organizativa de empresa, posicionamiento de mercado,

herramientas financieras para la toma de decisiones, financiamiento, conocimiento del sistema prepago, para obtener un juicio razonable sobre la aplicación de análisis financieros en las empresas de transporte.

2.3 Áreas de estudio

Las unidades de análisis que se consideraron en la investigación, están constituidas por el analista financiero, gerente, contador, socio, accionista y presidente de la empresa.

2.4 Tipo de investigación

Para realizar la investigación, se obtuvieron los elementos necesarios con el apoyo de un sondeo de tipo bibliográfico y de campo a través de la recolección de datos por medio de encuestas que se pasó a las empresas del sector transporte público que conforman el sector 1, que implementan el cobro de pasajes por medio de la tarjeta prepago.

a) Bibliográfica.

La recolección de la información bibliográfica fue con el objetivo de sustentar la investigación, esto se llevó a cabo por medio de la teoría existente sobre el tema en revistas, tesis y libros.

b) De campo.

La investigación de campo se realizó utilizando herramientas que permitieron preparar, presentar y analizar de forma factible la información recolectada, los instrumentos utilizados fueron:

Cuestionario: este instrumento de investigación fue dirigido a los analistas financieros, contadores, gerentes, administradores y empresarios del transporte público, se elaboró con preguntas cerradas y abiertas para obtener mayor información.

Entrevista: fue destinada al gerente general y al presidente de junta directiva, con el objetivo de obtener más información que respalde la investigación, se elaboró con temas relacionados a la implementación del nuevo sistema de recaudo al transporte público.

2.5 Población y muestra

2.5.1 Población

En el presente caso la población está constituida por los empresarios del transporte público de pasajeros, que conforman el sector No.1 y que está representado por 21 empresas del área de Santa Tecla, cuya información fue proporcionada por el Viceministerio de Transporte, ya que es el ente regulador del transporte público.

2.5.2 muestra

El marco muestra para la investigación son 21 empresas que constituyen la muestra y el universo en estudio, según se pudo constatar en el listado de empresas entregado por VMT.

Existieron limitantes en la muestra, ya que 2 empresas aun no cuentan con equipo de lector de tarjetas, 2 son administradoras de rutas y solo se limita a obtener y gestionar los permisos de línea. Por lo que la muestra se redujo a 17 empresas sujetas a la investigación.

2.6 Procesamiento de la investigación

El procesamiento de la información recolectada del cuestionario y entrevistas fue a través de análisis en grupo, sacando conclusiones de los datos obtenidos.

2.7 Análisis de los resultados

El análisis de los resultados se realizó teniendo en cuenta la unidad que se está encuestando y entrevistando, estas a la vez fueron analizadas por cada pregunta elaborada y por tema planteado, respectivamente, que permitió determinar el diagnóstico de la investigación.

2.8 Resultados y Diagnóstico

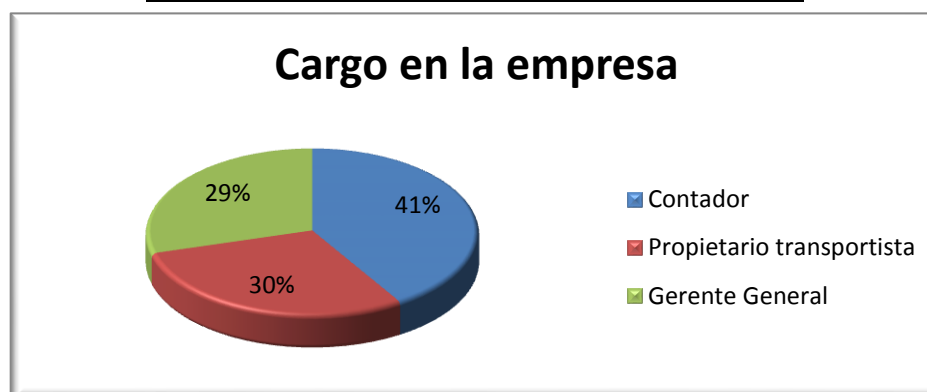
2.8.1 Resultados de la investigación

Cuestionario de valoración de empresas del sector transporte público, dirigido a administradores, contadores, empresarios del sector 1, con el sistema de cobro de tarjetas prepago en el transporte público.

¿Cargo que desempeña?

Objetivo: Identificar el cargo que desempeña el encuestado en la empresa.

Respuesta	FA	FR
Contador	7	41%
Propietario transportista	5	29%
Gerente General	5	29%
Total	17	100%



Análisis: De acuerdo a los resultados representados en la gráfica del total de los encuestados con respecto a la pregunta N° 1, un 41% son contadores, el 30% propietarios y un 29% gerentes generales.

Interpretación: Los contadores son las personas que más respondieron al cuestionario, seguido por los propietarios o transportistas.

¿Forma legal de la empresa?

Objetivo: Identificar bajo qué forma legal funcionan los transportistas del sector público.

Respuesta	FA	FR
Persona Jurídica	15	88%
Persona Natural	2	12%
Total	17	100%



Análisis: Del total de encuestados con respecto a la pregunta N° 2, muestran los siguientes resultados: Un 88% afirma trabajar con personalidad jurídica y un 12% como personas naturales.

Interpretación: De acuerdo a los resultados obtenidos la mayoría de empresarios del sector transporte público pertenecen a personas jurídicas, esto debido a que trabajar de esta forma les facilita la obtención de beneficios tales como: Concesiones de líneas, facilidad para el trámite de subsidio de combustible y mayor posibilidad de acceso a créditos para inversión nuevas flotillas de transporte.

¿Tiempo de operar de la empresa?

Objetivo: Identificar el tiempo de operaciones en el sector de transporte

Respuesta	FA	FR
De 1 a 3 años		0%
De 3 a 10 años	7	41%
Más de 10 años	10	59%
Total	17	100%



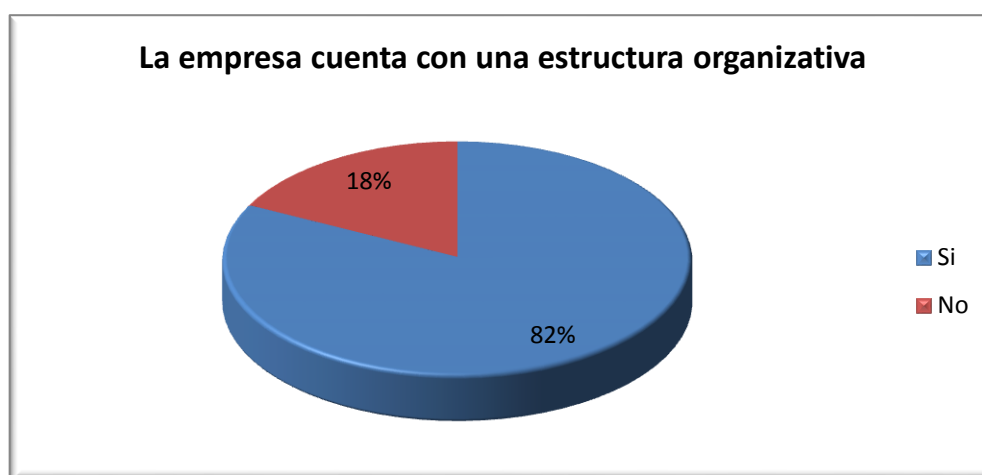
Análisis: Del total de los encuestados con respecto a la pregunta N° 3, un 41% respondió que tienen de 3 a 10 años y un 59% de más de 10 años de estar operando brindando el servicio de transporte público.

Interpretación: Los resultados obtenidos muestran que la mayor parte de las empresas de la muestra tomada tienen más de 10 años de estar trabajando en el sector transporte de pasajeros.

¿La empresa cuenta con una estructura organizativa definida?

Objetivos: Conocer si existe una estructura organizativa bien definida y ordenada.

Respuesta	FA	FR
Si	14	82%
No	3	18%
Total	17	100%



Análisis: De acuerdo a los datos presentados en este gráfico con respecto a la pregunta N°4, un 18% de los encuestados respondió que no y un 82% que si tienen una estructura organizacional.

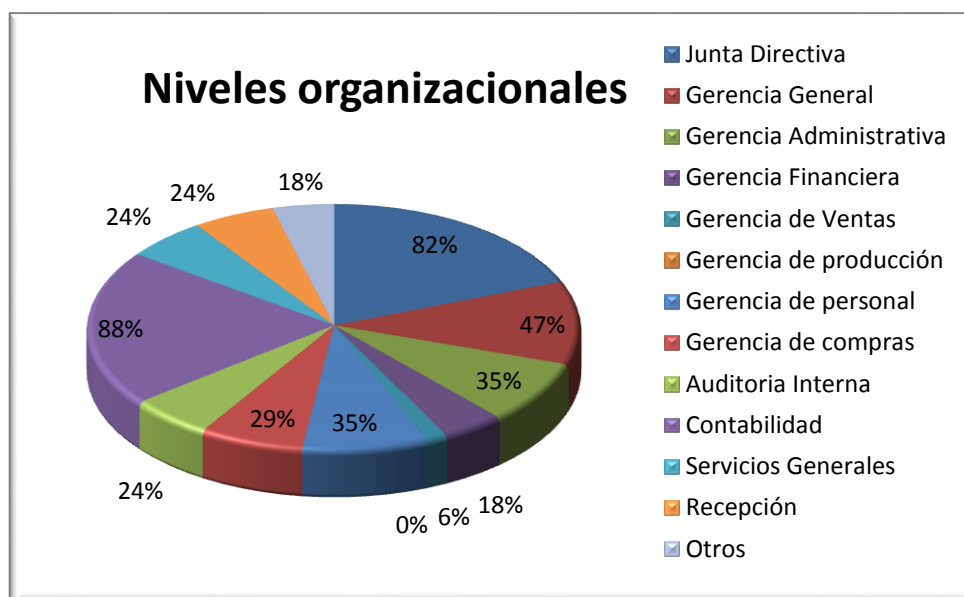
Interpretación: Según los resultados relacionados a esta pregunta un buen porcentaje de las empresas encuestadas cuentan con una estructura organizativa definida y en función.

¿Qué unidades conforman los principales niveles organizativos?

Objetivo: Conocer la estructura organizativa y los niveles jerárquicos

Respuesta	FA	FR
Junta Directiva	14	82%
Gerencia General	8	47%
Gerencia Administrativa	6	35%
Gerencia Financiera	3	18%
Gerencia de Ventas	1	6%
Gerencia de producción		0%
Gerencia de personal	6	35%
Gerencia de compras	5	29%
Auditoria Interna	4	24%
Contabilidad	15	88%
Servicios Generales	4	24%
Recepción	4	24%
Otros	3	18%

Nota: Las porcentajes mostrados en la tabla, obedecen a tal comportamiento por ser preguntas de opción múltiple, así mismo se ha omitido la totalizar las frecuencias tomando como base la muestra.



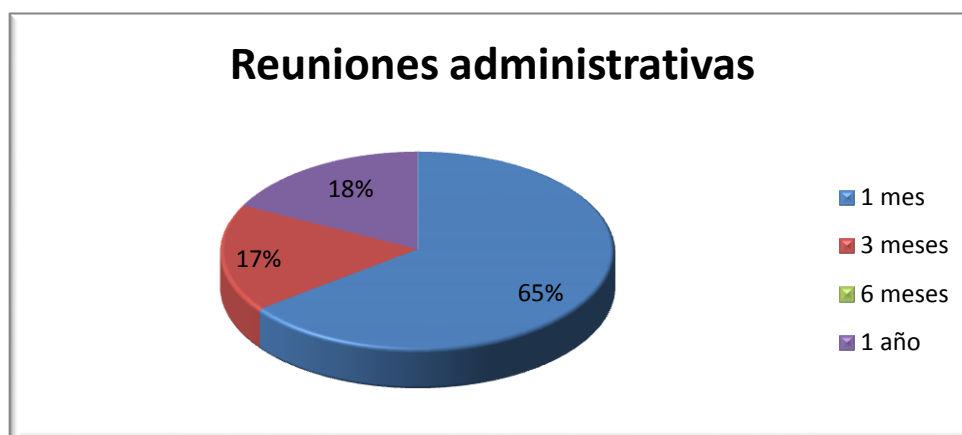
Análisis: Según los resultados que se muestran en este gráfico, un 82% tienen junta directiva, 47% gerencia general, 35% gerencia administrativa, 18% gerencia financiera, 6% gerencia de ventas, 0% gerencia de operaciones, 35% gerencia de personal, 29% gerencia de compras, 24% auditoría interna, 88% contabilidad, 24% servicios generales, 24% recepción y 18 % otros.

Interpretación: De acuerdo a los resultados obtenidos se observa que existen dos niveles que concentran la administración de las empresas de transporte en primer lugar se encuentra contabilidad y en segundo lugar la junta directiva, estos conforman los niveles organizativos que tienen las empresas del transporte de pasajeros correspondiente a la muestra tomada.

¿Cada cuánto se realizan reuniones administrativas?

Objetivo: Conocer la cantidad de veces que se realizan reuniones administrativas

Respuesta	FA	FR
1 mes	11	65%
3 meses	3	18%
6 meses		0%
1 año	3	18%
Total	17	100%



Análisis: Según los resultados obtenidos, un 65% de los empresarios del transporte colectivo hacen reuniones administrativas cada mes, un 17% se reúnen cada tres meses y el restante 18% la hace una vez al año.

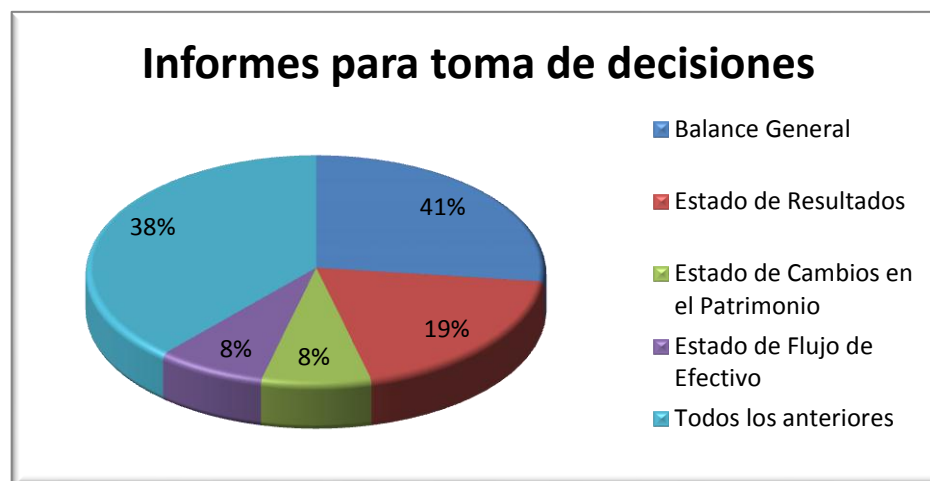
Interpretación: La mayor parte de las empresas encuestadas realizan sus reuniones administrativas para tratar situaciones que concluyen con la toma de decisiones especialmente financieras.

De los siguientes informes financieros, ¿Cuáles considera útiles para la toma de decisiones.?

Objetivo: Conocer el nivel de importancia que tienen los estados financieros para los transportistas.

Respuesta	FA	FR
Balance General	7	41%
Estado de Resultados	5	29%
Estado de Cambios en el Patrimonio	2	12%
Estado de Flujo de Efectivo	2	12%
Todos los anteriores	10	59%

Nota: Los porcentajes mostrados en la tabla, obedecen a tal comportamiento por ser preguntas de opción múltiple, así mismo se ha omitido la totalizar las frecuencias tomando como base la muestra.



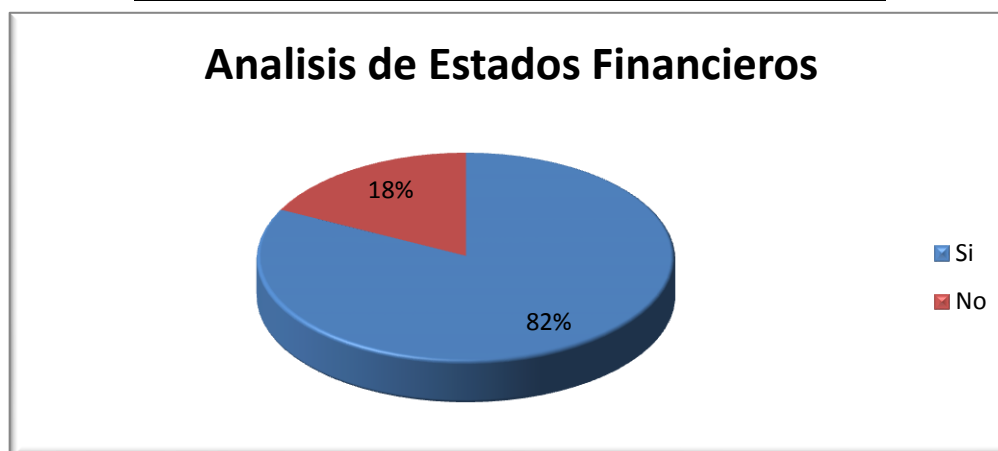
Análisis: Los resultados, un 41% opinan que el balance general, 29% el estado de resultados, 12% Estado de cambios en el patrimonio, 12% estado de flujo de efectivo y un 59% todos los estados financieros.

Interpretación: Los resultados muestran que a los empresarios de sector transporte público consideran importantes los estados financieros; pero ponen mucho más interés al Balance General y Estados de Resultados.

¿Se realizan análisis a los estados financieros con la finalidad de tener un conocimiento claro de la situación financiera de la empresa?

Objetivo: Identificar si los estados financieros se analizan con propósitos de información de la situación financiera de los transportistas.

Respuesta	FA	FR
Si	14	82%
No	3	18%
Total	17	100%



Análisis: Según el cuadro y el gráfico se observó que el 82%, si realizan análisis a sus estados financieros y el 18% manifestaron que no lo hacen.

Interpretación: Los resultados indican que la mayor parte de los transportistas si hacen un análisis financiero para tener conocimiento de cómo marcha su empresa. Mientras que otros dicen que no nunca tienen tiempo para realizarlo, o que ellos desconocen de esta herramienta.

¿Cree usted que las herramientas de análisis financiero permiten tomar decisiones que ayuden a prevenir hechos futuros o a corregir a tiempo los problemas existentes?

Objetivo: Identificar la utilización de herramientas financieras para el análisis de los estados financieros y su incidencia en la toma de decisiones y corrección de errores

Respuesta	FA	FR
Si	16	94%
No	1	6%
Total	17	100%



Análisis: Un 94% de la población consideran que si es una herramienta y el 6% no lo realiza.

Interpretación: La mayoría de la población, lo toman y realizan como un herramienta de trabajo importante visualizar hechos futuros y poder corregir problemas en el presente.

¿Considera útil que exista un documento que proporcione estrategias para realizar un análisis financiero y ala ves le sirva para la toma de decisiones?

Objetivo: Identificar la necesidad de un documento que sirva de guía para realizar un análisis financiero y que ayude a los transportistas en la toma de decisiones.

Respuesta	FA	FR
Si	17	100%
No		0%
Total	17	100%



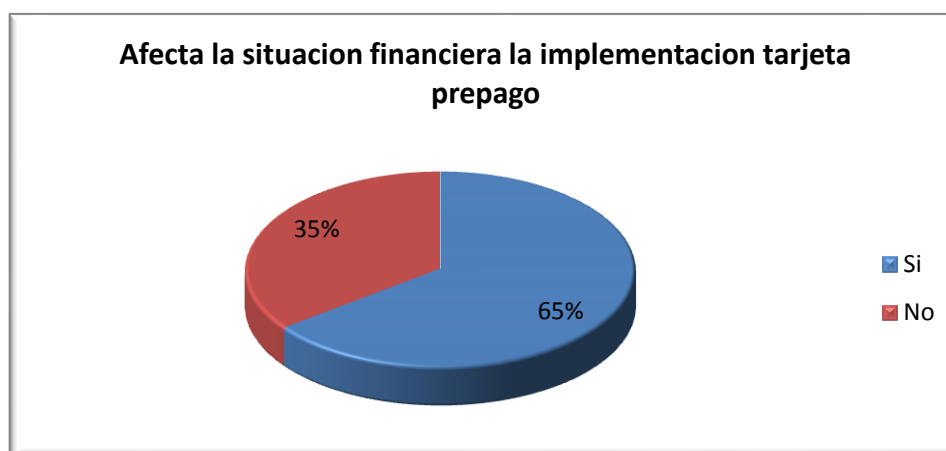
Análisis: El 100% de los encuestados considera que si sería útil.

Interpretación: todos indicaron que necesitan un documento proporcione estrategias para análisis financiero para la toma de decisiones en sus entidades.

¿Considera que la implementación del nuevo Sistema de tarjetas Prepago afectara la situación financiera de la empresa?

Objetivo: Conocer si afecta a los transportistas la implementación del nuevo sistema prepago del transporte público.

Respuesta	FA	FR
Si	11	65%
No	6	35%
Total	17	100%



Análisis: Un 65% indican que si les afectara la modernización del sistema de transporte y el 35% dicen que no, seguirán lo mismo con o sin la implementación en la economía de sus empresas.

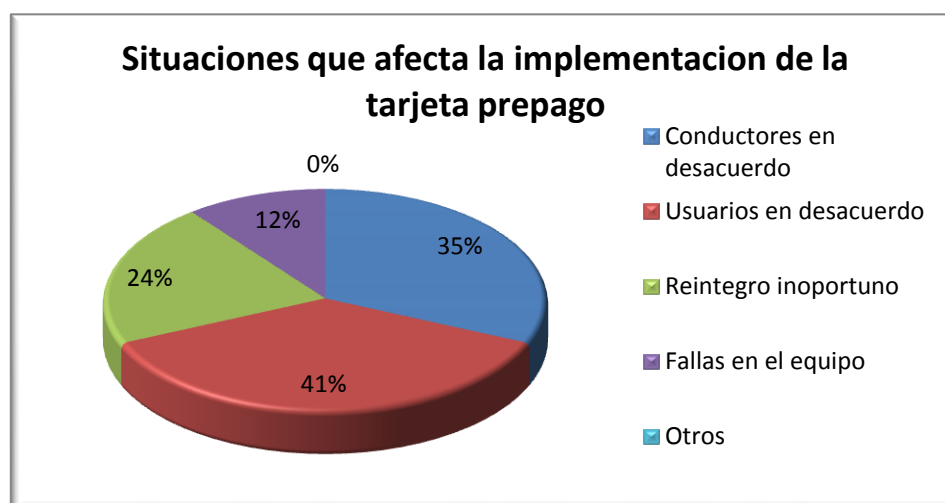
Interpretación: La mayor parte de las entidades consideran que si, el nuevo sistema afectara en su situación financiera, que les aumentara más gastos y se atrasaran en los pagos de proveedores pues aseguran que Bandedal no les entrega a diario sus ingresos se atrasa hasta dos días.

Si la respuesta a la pregunta anterior es positiva indique la causa.

Objetivo: Identificar en que forma afecta a los transportistas la implementación del nuevo sistema prepago del transporte público.

Respuesta	FA	FR
Conductores en desacuerdo	6	35%
Usuarios en desacuerdo	7	41%
Reintegro inoportuno	4	24%
Fallas en el equipo	2	12%
Otros		0%

Nota: Los porcentajes mostrados en la tabla, obedecen a tal comportamiento por ser preguntas de opción múltiple, así mismo se ha omitido la totalizar las frecuencias tomando como base la muestra



Análisis: Un 35% de los encuestados opinan conductores en desacuerdo, ya que ellos no colaboran y piensan que sus ingresos serán menos con el nuevo sistema que estarán más controlados, el 41% usuarios en desacuerdo, aun ellos no han comprado la tarjeta, aún siguen pagando en efectivo, un 24% opina que por reintegro inoportuno, ya que siempre hay fuga de dinero, el 12% considera que las fallas en el equipo instalado en los buses y microbuses.

Interpretación: Lo que se observa casi andan iguales los conductores en desacuerdo y usuarios pues ninguno de los dos colaboran con la tarjeta prepago que ya está a la venta en farmacias, mercados y los centros de distribución de la empresa administradora del sistema, existe mucha publicidad en los medios de comunicación sobre la modernización de transporte.

Cuándo necesita financiamiento, ¿recurre a fondos?

Objetivo: Identificar cual es la fuente de recursos para el apalancamiento financieros.

Respuesta	FA	FR
Internos		0%
Externos	17	100%
Total	17	100%



Análisis: Los transportistas en un 100% buscan financiamiento externo.

Interpretación: la mayoría se financia con agentes externos, ya que solos no pueden cubrir sus necesidades de crecer o mantener su liquidez. Con la ayuda del financiamiento adquieren flota de

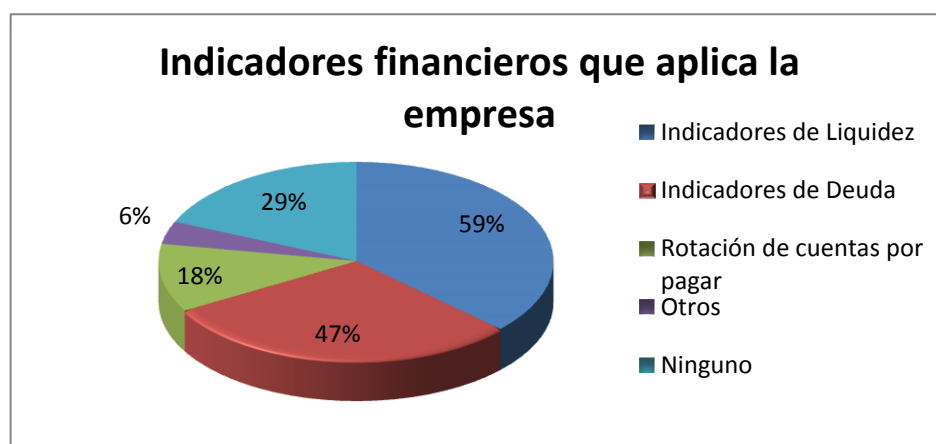
autobuses, microbuses y coasters. Pueden invertir y asociarse a otras rutas o continúan en la misma línea.

De los siguientes indicadores, ¿Cuáles aplica la empresa para analizar los Estados Financieros?

Objetivo: Conocer si son utilizados los indicadores para el análisis de los Estados Financieros.

Respuesta	FA	FR
Indicadores de Liquidez	10	59%
Indicadores de Deuda	8	47%
Rotación de cuentas por pagar	3	18%
Otros	1	6%
Ninguno	5	29%

Nota: Las porcentajes mostrados en la tabla, obedecen a tal comportamiento por ser preguntas de opción múltiple, así mismo se ha omitido la totalizar las frecuencias tomando como base la muestra



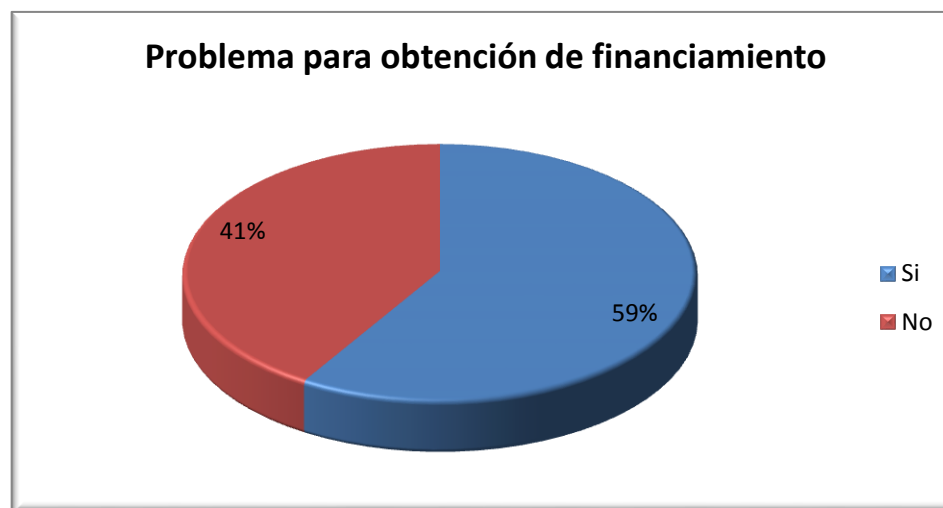
Análisis: Un 59% de los encuestados considera que los indicadores de liquidez, mientras que un 47% dice los indicadores de deuda, el 18% piensan que por rotación de cuentas por pagar, el 6% otros indicadores y un 29% opina que ninguno.

Interpretación: Los resultados demuestran, que debido a que presentan indicadores de liquidez y de deuda, los empresarios tienen la dificultad en acceder a financiamiento externo, no en todos los bancos obtienen créditos la mayoría los otorgan el banco hipotecario y otras cooperativas del sistema financiero.

¿En alguna ocasión tuvo problemas para conseguir apalancamiento financiero bancario?

Objetivo: Conocer si la empresa ha tenido inconvenientes en la obtención de préstamos bancarios.

Respuesta	FA	FR
Si	10	59%
No	7	41%
Total	17	100%



Interpretación: Según los resultados que se muestran en este gráfico, un 59% tienen problemas para la obtención de créditos, mientras que un 41% no han tenido problemas.

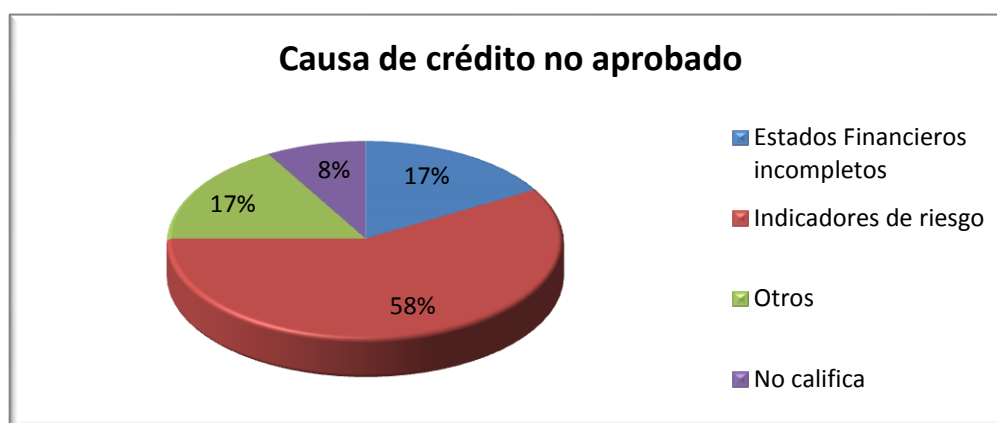
Análisis: De acuerdo a los resultados obtenidos se observa que las empresas dedicadas al rubro de transporte tienen dificultades a la hora de acceder a crédito.

Si su respuesta a la pregunta anterior fue positiva ¿indique cuál fue la causa?

Objetivo: Identificar la causa por las cuales se les ha dificultado la obtención de préstamos bancarios.

Respuesta	FA	FR
Estados Financieros incompletos	2	17%
Indicadores de riesgo	7	58%
Otros	2	17%
No califica	1	8%

Nota: Las porcentajes mostrados en la tabla, obedecen a tal comportamiento por ser preguntas de opción múltiple, tomando como base la pregunta anterior.



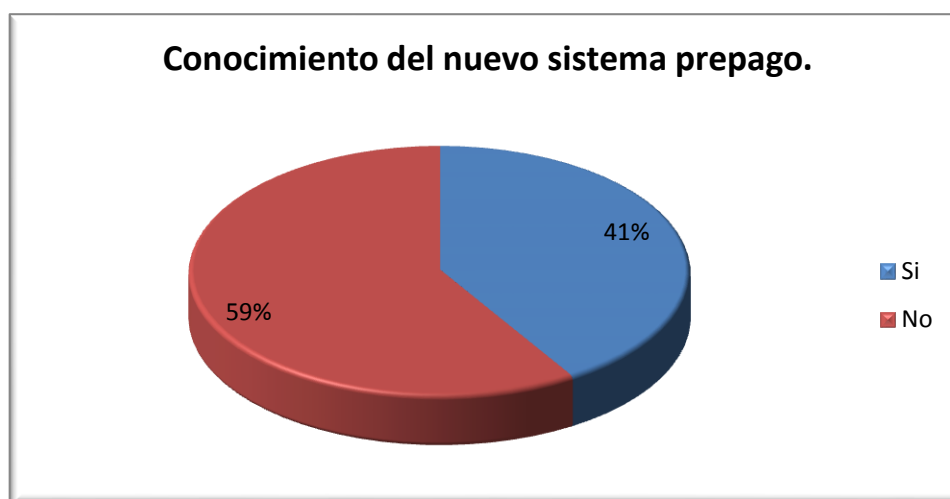
Interpretación: Según los resultados que se muestran en este gráfico, el 58% de los encuestados manifiestan que la principal causa de no acceder a un crédito es por los indicadores de riesgo, un 17% expresan que los estados financieros incompletos y otras causas.

Análisis: Los resultados demuestran que las empresas dedicadas al rubro de transporte son objeto de indicadores de riesgo y de estados financieros incompletos o que no están de acuerdo a los requisitos exigidos por las instituciones de crédito y otras causas como no poseer solvencia fiscal, es la causa de no acceder a préstamos.

¿Conoce usted el funcionamiento completo del nuevo sistema de cobro al transporte?

Objetivo: Identificar si se ha recibido adecuadamente toda la información necesaria sobre el nuevo sistema de transporte público

Respuesta	FA	FR
Si	7	41%
No	10	59%
Total	17	100%



Interpretación: Según los resultados que se muestran en este, el 41% de los encuestados manifiestan si conocen como funciona el nuevo sistema de recaudo mientras que un 59% dicen conocer muy poco.

Análisis: Los resultados indican que un poco más de la mitad de los empresarios manifiestan no conocer cómo funciona el nuevo sistema de recaudo.

¿Considera usted que se brindó la información necesaria por parte de las autoridades para la implementación del nuevo sistema de cobro?

Objetivo: Conocer si la información recibida sobre el nuevo sistema de transporte público ha sido completa y adecuada de parte de las autoridades encargadas de su implementación.

Respuesta	FA	FR
Si	6	35%
No	11	65%
Total	17	100%



Interpretación: Según los resultados que se muestran en este gráfico, el 65% de los encuestados manifiestan que no se brindó necesario, mientras que el 35% considera que sí.

Análisis: Los resultados indican que existen empresarios que desconocen o tienen dudas de cómo funcionan el nuevo sistema de recaudación.

¿Considera usted que el nuevo sistema de cobro al transporte público solucionara la crisis económica del sector?

Objetivo: Identificar si la implementación de un nuevo sistema de transporte público vendrá a mejorar la crisis económica del sector.

Respuesta	FA	FR
Si	4	24%
No	13	76%
Total	17	100%



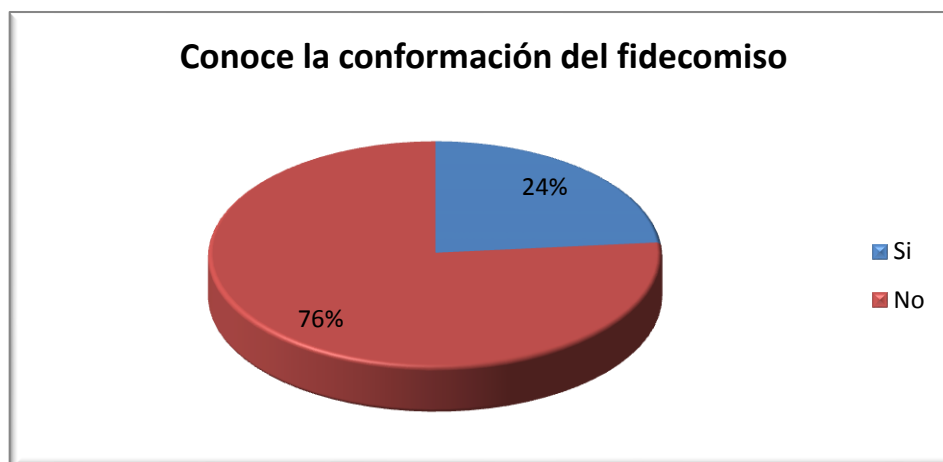
Interpretación: Según los resultados que se muestran en este gráfico, para un 76% de los encuestados no la solución a la crisis del sector, contrario a un 24% que si consideran que sí.

Análisis: Los resultados indican que los empresarios no creen que les soluciones su situación económica, ya que los reintegros en concepto de cobro de pasajes, el sistema financiero lo hace a las 48 horas, esto les afecta ya que no pueden pagar sus obligaciones diarias, porque no cuentan con efectivo.

¿Tiene información sobre cómo está conformado el fidecomiso “FIDEPREPAGO”?

Objetivo: Identificar si los transportistas conocen la conformación del fidecomiso y cómo funciona.

Respuesta	FA	FR
Si	4	24%
No	13	76%
Total	17	100%



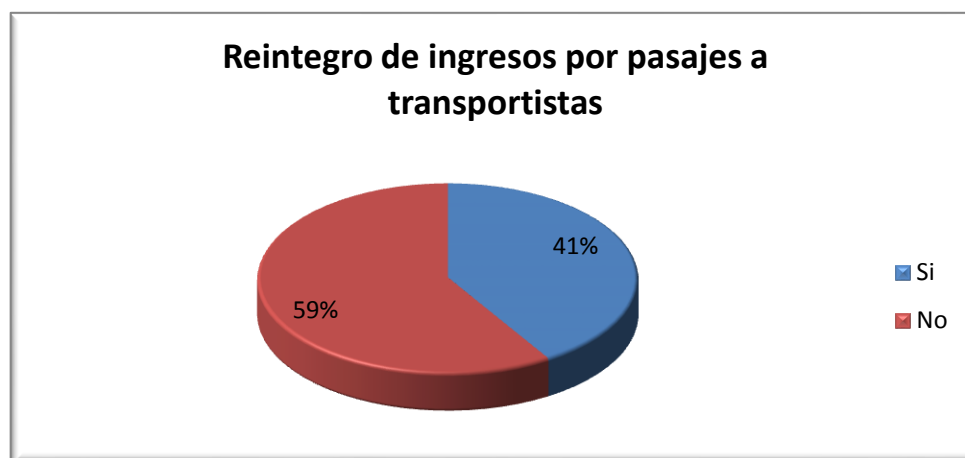
Interpretación: Según los resultados que se muestran en este gráfico, un 73% de los encuestados desconocen plenamente cómo funciona el fidecomiso, mientras que un 27%, dijeron conocer su funcionamiento.

Análisis: Los resultados demuestran que los empresarios no conocen quienes son las personas que conforman fidecomiso y quienes representan al sector transporte en esta forma de administración del efectivo producto del recaudo de la tarifa de pasajes urbanos.

¿Está de acuerdo con la forma en la que al transportista le hacen llegar el efectivo producto de los cobros de pasajes urbanos?

Objetivo: Identificar si el reintegro de los ingresos correspondiente al transporte de pasajeros satisface las expectativas de los transportista.

Respuesta	FA	FR
Si	7	41%
No	10	59%
Total	17	100%



Interpretación: Según los resultados que se muestran en este gráfico, el 59% de los encuestados manifiestan que no estar de acuerdo, mientras que el 41% manifiesta que sí.

Análisis: Los resultados nos demuestran que los empresarios a un no están convencidos que sea la mejor manera de reintegrarles los pasajes urbanos.

2.8.2 Diagnóstico de la investigación

La investigación de campo realizada, conforme a una muestra de 17 entidades registradas en la base de datos de la Viceministerio de Transporte, sobre el análisis financiero por el cambio al sistema de tarjetas prepago, conforme a los resultados obtenidos mediante el instrumento de cuestionario, se llegó a comprobar lo siguiente:

Se logró entender que las unidades de análisis son controladas y administradas por los propietarios en un 59%, el 88% trabajan como entidades jurídicas y cuentan con una experiencia laboral con más de diez años equivalente al 59% de la muestra, un 88% tienen una estructura organizativa definida con sus respectivos niveles jerárquicos, pero que a la vez en el desarrollo laboral se centraliza en contabilidad en 88% y la Junta Directiva 82%, que realizan reuniones constantes que representa un 65%, para monitorear y tratar situaciones administrativas, el 59% considera que todos los estados financieros son útiles, además de considerar en un 82% la utilidad de realizar análisis de los estados financieros, para tener un mejor conocimiento de la situación económica de la empresa, pero en un 94% no se descarta la necesidad de utilizar herramientas financieras para obtener resultado más completos y de ser posible un 100% de la muestra considera necesario tener un documento que sirva de guía.

Implementar el nuevo sistema afecta a la situación económica de los transportistas un 65%, porque tienen que incurrir en gastos no contemplados en los flujos de efectivo para poner a las unidades de transporte listas para la instalación de todo el equipo que se requiere, además genera situaciones de inconformidad en conductores de las unidades en 35%, usuarios en desacuerdo que representan el 41% y los mismos propietarios de las unidades del transporte en un 24% y por reintegros inoportunos de las liquidaciones diarias de los ingresos y las fallas presentadas en los equipos instalados en 12%.

También es importante recalcar que los fondos utilizados para inversión son provenientes de fuentes externas en un 100%, razón por la cual resulta necesario poder aplicar herramientas integrales como los indicadores financieros, dentro de los que afectan al sector transporte, están los indicadores de liquidez

que representa un 59%, seguido de los indicadores de deuda en el 47%, que midan la situación financiera en su totalidad y no de una manera parcial como se hace en la actualidad.

En muchas ocasiones se han tenido dificultades para obtener financiamiento bancario, lo cual representa 59% de la muestra, siendo la principal causa los indicadores de riesgo en 58%.

La implementación del nuevo sistema tarjeta prepago, es un tema que debe seguir siendo difundido y explicado, para poder dejar claro en un cien por ciento el funcionamiento a los empresarios del sector transporte, ya que el 59% manifiesta desconoce el funcionamiento completo del sistema y consideran en un 65% que no se brindó la información necesaria por parte de las autoridades correspondientes, demostrar que si representa un cambio que beneficie efectivamente a este rubro de servicio, porque en la actualidad a un existen dudas del funcionamiento y los conceptos utilizados en los procesos, el empresario necesita estar convencido que este cambio será una solución a la crisis económica de este sector, porque un 76%, afirman que no soluciona la situación económica.

El desconocimiento total o parcial de los conceptos utilizados en las figuras administrativas, como el fidecomiso FIDEPREPAGO, hace que un 76% de los encuestados lo confirmen y que el 59% de los encuestados manifiesta no estar de acuerdo con la forma de reintegro que se hace llegar el efectivo producto de los cobros.

CAPITULO III: DESARROLLO DEL CASO PRÁCTICO

3.1 Descripción del Caso Práctico

Con el objetivo de verificar aspectos importantes sobre la situación financiera y el resultado de las operaciones de las empresas de transporte público de pasajeros, que utilizan el sistema de recaudación de tarjeta prepago, se utilizará el análisis financiero como una herramienta necesaria para evaluar si el nuevo sistema de cobro, afecta positiva o negativamente el resultado de sus índices financieros.

Por lo que mediante la aplicación de los ratios o índices existentes para analizar e interpretar los estados financieros, se proponen y detallan los procedimientos a emplear para el desarrollo del caso práctico el cual será de utilidad para que las empresas del sector transporte público puedan medir su desempeño inmediato y no mediato, ante la implementación del nuevos sistema de cobro de pasajes con la tarjeta prepago.

Los datos y valores que se toman de base para este caso son reales; sin embargo, la denominación de la empresa se ha modificado, el nombre que se utiliza es “La Consentida El Salvador, S.A. DE C.V.”

Es importante mencionar que, en El Salvador, no existen entidades con los que se pueda comparar el resultado del análisis practicado y los que se puedan obtener de otros países, no serían representativos para efecto de comparación, porque el plano económico en el que se desenvuelven las empresas es diferente.

Para efectuar el análisis financiero, se utilizaran los métodos de análisis horizontal, vertical, razones financieras simples y estándar.

3.1.1 Información de la Empresa

- Nombre de la sociedad: La Consentida El Salvador, S.A. de C.V.
- Nombre de Identificación Tributaria: 0614-120790-102-1
- Número de Registro Único de Contribuyente: 118-4
- Dirección: Avenida los Girasoles # 66, Lourdes Colon, La Libertad
- Finalidad: Transporte colectivo de pasajeros a través de autobuses y microbuses.

Antecedentes:

El Salvador es un país con gran demanda en el sector de transporte público, así se creó la empresa, La Consentida, S.A. de C.V., El 12 de Julio de 1990, es así que les otorgan sus líneas principales, para que ofrecieran a la ciudadanía un mejor servicio, haciendo su recorrido desde el parque Simón Bolívar en San Salvador hasta Lourdes Colon departamento de La libertad.

Los años siguientes, La Consentida El Salvador, S.A. de C.V. fue ampliando su flota, estableciendo una red de apoyo de talleres mecánicos, bomba de gasolinera, obtención de créditos pequeños con el fin de ayudar a sus accionistas, durante estos años , cuenta con un amplio terreno el cual sirve para salvaguardar las unidades. Actualmente cuenta con un equipo directivo, que trabaja con nuevas ideas y le apuestan por convertir la empresa en un grupo competitivo frente a los retos que plantea el país. La Consentida El Salvador, S.A. de C.V. quiere dar un paso más en su adaptación a las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías, facilitando el acceso y comodidad de los usuarios.

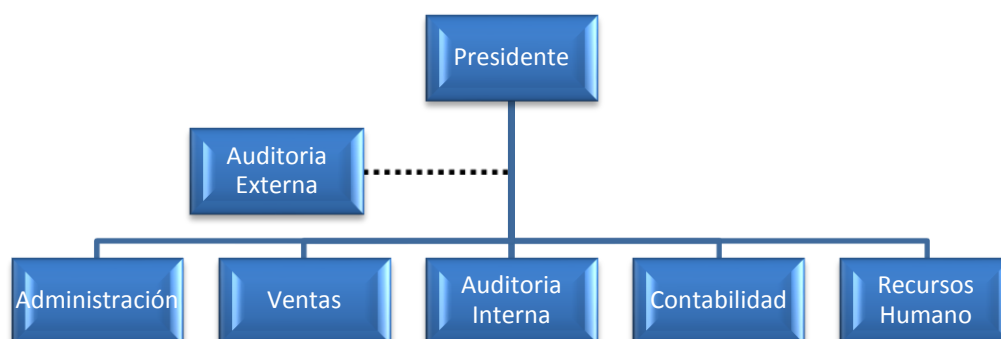
Visión:

Ser la empresa salvadoreña líder en transporte de pasajeros, ofreciendo un servicio de calidad para los usuarios; logrando distinguarnos por unidades en mejores condiciones.

Misión:

Lograr un excelente servicio al pasajero, garantizando que las unidades se encuentren en mejores condiciones; conformado por personal responsable, entregando todo su esfuerzo cotidiano, garantizando así; la satisfacción y fidelidad de los usuarios.

Organigrama operativo de la empresa



3.2 Aplicación del análisis financiero como herramienta para la toma de decisiones

La propuesta de un análisis financiero como herramienta enfocado en la toma de decisiones ante la implementación del nuevo sistema de cobro de pasajes urbanos con la tarjeta prepago, se puede integrar de la siguiente manera:

3.2.1 Descripción de la aplicación del análisis

Esta estructura se ha desarrollado con el fin de presentar una herramienta que permita mostrar los factores necesarios para una adecuada aplicación de análisis financiero enfocado en los datos obtenidos de la empresa del sector transporte público, La Consentida El Salvador, S.A. de C.V.

La estructura de los procedimientos está dividida en cinco fases que se detallan a continuación:

- ✓ Viabilidad de la investigación
- ✓ Aplicación de análisis financiero.
- ✓ Procesamiento de la información.
- ✓ Factores relevantes del análisis
- ✓ Conclusiones y Recomendaciones

3.2.2 Objetivos

General

Diseñar una guía detallada de análisis financiero enfocada en la necesidad de las empresas del sector transporte público por la implementación del sistema de cobro con la tarjeta prepago, para la toma de decisiones.

Específicos

- ✓ Determinar y ejecutar las razones financieras aplicables a La Consentida El Salvador, S.A. de C.V.
- ✓ Proporcionar una herramienta de análisis financiero que sirva de apoyo para la toma de decisiones.
- ✓ Brindar recomendaciones sobre acciones a implementar, tomando como base los resultados de la aplicación de razones u otros indicadores financieros para fortalecer la toma de decisiones.

3.2.3 Implementación del análisis financiero

La aplicación del análisis tomando como base los estados financieros de La Consentida El Salvador, S.A. de C.V. Se realizará por medio de tres herramientas: el **análisis vertical** que consiste en verificar porcentajes de cada cuenta de mayor que se detalla en los estados financieros con respecto al total del activo o pasivo, el **análisis horizontal** que consiste en analizar las cuentas de mayor de la información

financiero de un periodo a otro y como tercer herramienta la aplicación de los ratios financieros que servirá para realizar el cruce de las cuentas de mayor, sean estas de activo, pasivo o de resultados.

Las razones financieras utilizadas para el análisis de los estados financieros, son de dos tipos:

- i. **Razones de balance general:** son las que expresan la situación financiera de la empresa a través de la utilización exclusiva de las cifras del balance general, tanto en el numerador como en el denominador.

- ii. **Razones del estado de resultados:** son las que analizan el desempeño de la empresa a través de la utilización de las cifras del estado de resultados en combinación con el balance general.

A su vez las clasificaciones anteriores combinadas entre sí, pueden sub-dividirse en varias categorías, de las cuales se detallan las estrictamente relacionadas con la investigación que se realiza en el presente trabajo.

Razones de liquidez: utilizadas para determinar la capacidad de la compañía para hacer frente a sus obligaciones en el corto plazo, comparando dichas obligaciones con el activo corriente con el que cuenta y determinar la solvencia con que se cuenta ante cualquier adversidad.

Razones Financieras para evaluar la liquidez		
Liquidez Corriente	Activo Corriente / Pasivo Corriente	Muestra la capacidad para hacer frente a sus obligaciones en el corto plazo a través de sus activos corrientes.
Prueba ácida	(activo corriente - inventario) / pasivo corriente	Refleja la capacidad de la empresa para hacer frente a sus obligaciones en el corto plazo a través de sus activos más líquidos (excluyendo el inventario)
Razón de solidez	Activo Total/Pasivo Total	Expresa cuantos dólares invertidos en activos están respaldando la deuda total bajo una inminente liquidación del negocio
Razón de estabilidad	Propiedad, planta y equipo / Pasivo a largo plazo	Indica el equilibrio de una empresa cuando los pasivos a largo plazo tienen un buen respaldo
Capital de trabajo	Activo corriente	El capital de trabajo es la inversión de una empresa en activos a corto plazo
Capital neto de trabajo	Activo corriente - Pasivo corriente	Muestra los valores que le quedarían a la empresa luego de haber pagado sus pasivos a corto plazo, como si ya se hubiesen liquidado.

Razones de apalancamiento financiero o de deuda: estas razones permiten conocer el grado en que las empresas están financiadas con deuda.

Razones Financieras para evaluar el endeudamiento		
Razón de endeudamiento a C.P	Pasivo corriente/Pasivo total	Refleja cuantos dólares de pasivo corriente se tienen por cada dólar del total de pasivos con terceros
Concentración de pasivo corriente	Pasivo corriente / Pasivo + patrimonio	Muestra la medida en que los pasivos corrientes están financiando la actividad de la empresa
Concentración de activo corriente	Activo corriente / total de activos	Expresa la influencia de los activos corrientes sobre el activo tota
Razón de cobertura de intereses	Utilidades antes de reserva e impuestos/gastos por intereses pagados	Mide la capacidad de pago de la empresa en cuanto a los intereses sobre la inversión

Razones de eficiencia y eficacia: mide la capacidad de la administración en el manejo de los recursos y el grado de gestión en la conversión de activos en efectivo para el cumplimiento de los objetivos de la empresa, así como también resultados de la toma de decisiones administrativas, los cuales deben analizarse en conjunto para lograr un análisis más cercano a la realidad o lo que se espera.

Razones financieras para evaluar el desempeño de la empresa		
Rotación de activos totales	Ventas totales/Activos totales	Indicador de eficiencia total, que involucran los activos productivos y no productivos para saber cuántos dólares genera cada dólar invertido en el activo total
Rotación de propiedad, planta y equipo	Ventas totales /propiedad, planta y equipo	Muestra la capacidad que tienen la propiedad, planta y equipo para generar fondos
Rotación de cartera	Ventas al crédito / cuentas por cobrar promedio	Expresa el número de veces que las cuentas por cobrar giran en promedio durante un período
Período de cobro de cartera	Cuentas por cobrar promedio (365)/ventas al crédito	Mide la frecuencia con que se recuperan las cuentas por cobrar
Rotación de inventarios	Costo de ventas/inventario promedio	Representa las veces en que el costo de los inventarios se convierte en efectivo

3.2.4 Desarrollo del procedimiento para aplicar el análisis

3.2.4.1 Viabilidad de la investigación

Se realizó basada en parámetros que son de importancia como es el conocimiento de la entidad, que brinda indicadores de que tan viable y útil sea la implementación del análisis que se persigue ejecutar en la institución que forman parte del sector transporte público o empresas que tengan la misma naturaleza que La Consentida El Salvador, S.A. de C.V.

Conocimiento de la entidad.

El conocimiento de la entidad es uno de los factores más importantes, ya que se puede determinar los factores que influyen positiva o negativamente en el crecimiento económico de la empresa.

3.2.4.2 Estados financieros del período 2011 -2013

Un factor complementario a la viabilidad de la investigación es la recopilación de estados financieros, ya que dicha información será de gran apoyo para la implementación del respectivo análisis, los estados financieros proporcionados por La Consentida El Salvador, S.A. de C.V., son:

3.2.4.3 Estados financieros de la empresa

a) Balance General

LA CONSENTIDA EL SALVADOR, S.A. DE C.V.			
BALANCE GENERAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2013, 2012 Y 2011			
(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)			
ACTIVO CORRIENTE	2013	2012	2011
Efectivo y Equivalentes de Efectivo	\$ 143,712.28	\$ 185,894.72	\$ 118,691.09
Cuentas y Documentos por Cobrar	\$ 171,656.74	\$ 133,641.07	\$ 167,109.66
Anticipo a Cuenta	\$ 69,541.93	\$ 57,819.15	\$ 56,951.86
Total Activo Corriente	\$ 384,910.96	\$ 377,354.94	\$ 342,752.61
ACTIVO NO CORRIENTE			
Propiedad Planta y Equipo	\$ 2,996,694.91	\$ 2,909,341.76	\$ 2,801,969.48
Total no Corriente	\$ 2,996,694.91	\$ 2,909,341.76	\$ 2,801,969.48
TOTAL ACTIVO	\$ 3,381,605.87	\$ 3,286,696.70	\$ 3,144,722.09
PASIVO CORRIENTE			
Cuentas por Pagar	\$ 255,350.05	\$ 253,330.05	\$ 249,290.05
Acreedores Varios	\$ 40,300.83	\$ 84,064.93	\$ 68,538.51
Impuestos por Pagar	\$ 68,032.18	\$ 44,410.30	\$ 37,420.40
Total Pasivo Corriente	\$ 363,683.05	\$ 381,805.27	\$ 355,248.96
PASIVO NO CORRIENTE			
Cuentas por Pagar a Largo Plazo	\$ 2,376,466.32	\$ 2,422,176.69	\$ 2,442,071.46
Total Pasivo no Corriente	\$ 2,376,466.32	\$ 2,422,176.69	\$ 2,442,071.46
TOTAL PASIVO	\$ 2,740,149.37	\$ 2,803,981.96	\$ 2,797,320.41
PATRIMONIO			
Capital Autorizado y Pagado	\$ 116,150.00	\$ 116,150.00	\$ 115,428.57
Reserva Legal	\$ 23,230.00	\$ 23,230.00	\$ 21,869.27
Utilidad de Ejercicios Anteriores	\$ 343,334.74	\$ 210,103.85	\$ 97,842.66
Utilidad del Presente Ejercicio	\$ 158,741.75	\$ 133,230.90	\$ 112,261.19
Total Patrimonio	\$ 641,456.49	\$ 482,714.74	\$ 347,401.68
PASIVO Y PATRIMONIO	\$ 3,381,605.87	\$ 3,286,696.70	\$ 3,144,722.09

b) Estado de resultados

LA CONSENTIDA EL SALVADOR, S.A. DE C.V.			
ESTADO DE RESULTADO DEL 01 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2013, 2012 Y 2011			
(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)			
	2013	2012	2011
INGRESOS			
Ingresos por servicios de transporte	\$ 3,973,824.80	\$ 3,854,610.06	\$ 3,796,790.91
TOTAL DE INGRESOS	\$ 3,973,824.80	\$ 3,854,610.06	\$ 3,796,790.91
(-) Costo de Servicio de Transporte	\$ 2,906,946.81	\$ 2,848,807.88	\$ 2,820,319.80
UTILIDAD BRUTA	\$ 1,066,877.99	\$ 1,005,802.18	\$ 976,471.11
GASTOS DE OPERACIÓN			
(-) Gastos de Ventas	\$ 612,846.14	\$ 601,814.91	\$ 592,787.69
(-) Gastos Financieros	\$ 227,257.92	\$ 224,985.34	\$ 222,735.48
TOTAL DE GASTOS DE OPERACIÓN	\$ 840,104.06	\$ 826,800.25	\$ 815,523.17
UTILIDAD DE OPERACIÓN	\$ 226,773.93	\$ 179,001.93	\$ 160,947.94
(-) RESERVA LEGAL	\$ -	\$ 1,360.73	\$ 11,266.36
UTILIDADES ANTES DE IMPUESTO	\$ 226,773.93	\$ 177,641.19	\$ 149,681.59
(-) IMPUESTO SOBRE LA RENTA 30% Y 25%	\$ 68,032.18	\$ 44,410.30	\$ 37,420.40
UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO	\$ 158,741.75	\$ 133,230.90	\$ 112,261.19

3.3 Análisis vertical

El análisis vertical se emplea para analizar estados financieros como el balance general y el estado de resultados, comparando las cifras en forma vertical.

Para efectuar el análisis vertical hay dos procedimientos:

- Porcentajes integrales: consiste en determinar la composición porcentual de cada cuenta del activo, pasivo y patrimonio, tomando como base el valor del activo total y el porcentaje que representa cada elemento del estado de resultados a partir de las ventas netas.
- Razones simples: tienen un gran valor práctico, puesto que permite obtener un número ilimitado de razones e índices que sirven para determinar la liquidez, solvencia, estabilidad, solidez y rentabilidad. Además de la permanencia de sus inventarios en almacenamiento, los períodos de cobro de clientes y pago a proveedores y otros factores que sirven para analizar ampliamente la situación económica y financiera de una empresa.

LA CONSENTIDA EL SALVADOR, S.A. DE C.V.				
BALANCE GENERAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2013, 2012				
(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)				
CUENTA	AÑOS			
	2013	2012	2013	2012
ACTIVO CORRIENTE				
Efectivo y Equivalentes de Efectivo	\$ 143,712.28	\$ 185,894.72	4.25%	5.66%
Cuentas y Documentos por Cobrar	\$ 171,656.74	\$ 133,641.07	5.08%	4.07%
Anticipo a Cuenta	\$ 69,541.93	\$ 57,819.15	2.06%	1.76%
Total Activo Corriente	\$ 384,910.96	\$ 377,354.94	11.39%	11.48%
ACTIVO NO CORRIENTE				
Propiedad Planta y Equipo	\$ 2,996,694.91	\$ 2,909,341.76	88.62%	88.52%
Total no Corriente	\$ 2,996,694.91	\$ 2,909,341.76	88.62%	88.52%
TOTAL ACTIVO	\$ 3,381,605.87	\$ 3,286,696.70	100%	100.00%
PASIVO CORRIENTE				
Cuentas por Pagar	\$ 255,350.05	\$ 253,330.05	7.55%	7.71%
Acreedores Varios	\$ 40,300.83	\$ 84,064.93	1.19%	2.56%
Impuestos por Pagar	\$ 68,032.18	\$ 44,410.30	2.02%	1.35%
Total Pasivo Corriente	\$ 363,683.05	\$ 381,805.27	10.76%	11.62%
PASIVO NO CORRIENTE				
Cuentas por Pagar a Largo Plazo	\$ 2,376,466.32	\$ 2,422,176.69	70.28%	73.70%
Total Pasivo no Corriente	\$ 2,376,466.32	\$ 2,803,981.96	70.28%	73.70%
PATRIMONIO				
Capital Autorizado y Pagado	\$ 116,150.00	\$ 116,150.00	3.43%	3.53%
Reserva Legal	\$ 23,230.00	\$ 23,230.00	0.69%	0.71%
Utilidad de Ejercicios Anteriores	\$ 343,334.74	\$ 210,103.85	10.15%	6.39%
Utilidad del Presente Ejercicio	\$ 158,741.75	\$ 133,230.90	4.69%	4.05%
Total Patrimonio	\$ 641,456.49	\$ 482,714.74	18.96%	14.69%
PASIVO Y PATRIMONIO	\$ 3,381,605.87	\$ 3,286,696.70	100.00%	100.0%

Para determinar la composición de las cuentas se ha trabajado en un mismo año y las comparaciones se hacen de acuerdo a las necesidades financieras y operativas de la empresa, en el cual se analizará la participación que cada cuenta de los estados financieros tiene dentro del total. Por ejemplo:

- La empresa tiene activos totales para el año 2013 de \$ 3,381,605.87 y sus activos corrientes es de \$ 384,910.96 es decir que el 11.48% y que su activos no corrientes es del 88.52% lo que significa que la empresa está representada por este rubro y representa problemas de liquidez.
- Los activos no corrientes se puede observar que su incremento en propiedad, maquinaria y equipo ha sido por la compra de nuevas unidades de transporte en comparación al año anterior y ascienda a \$ 2,996,694.91
- En el rubro del pasivo las cuentas por pagar a largo plazo representan para el 2013 el 70.28 % y para el año 2012 representan 73.70%, respectivamente.
- En el patrimonio, para el año 2013, la cuenta de capital social representa un 18.96%.

LA CONSENTIDA EL SALVADOR, S.A. DE C.V.				
ESTADO DE RESULTADOS, DEL 01 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2013, 2012				
(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)				
CUENTA	AÑOS			
	2013	2012	2013	2012
INGRESOS				
Ingresos por servicios de transporte	\$ 3,973,824.80	\$ 3,816,445.60	100.00%	100.00%
Recuperación de ingresos perdidos				
TOTAL DE INGRESOS	\$ 3,973,824.80	\$ 3,816,445.60	100.00%	100.00%
(-) Costo de Servicio de Transporte	\$ 2,906,946.81	\$ 2,820,601.86	73.15%	73.91%
UTILIDAD BRUTA	\$ 1,066,877.99	\$ 995,843.74	26.85%	26.09%
GASTOS DE OPERACIÓN				
Gastos de Ventas	\$ 612,846.14	\$ 595,856.35	15.42%	15.61%
Gastos Financieros	\$ 227,257.92	\$ 222,757.76	5.72%	5.84%
TOTAL DE GASTOS DE OPERACIÓN	\$ 840,104.06	\$ 818,614.11	21.14%	21.45%
UTILIDAD DE OPERACIÓN	\$ 226,773.93	\$ 177,229.63	5.71%	4.64%
(-) RESERVA LEGAL	\$ -	\$ 1,347.26		0.04%
UTILIDADES ANTES DE IMPUESTO	\$ 226,773.93	\$ 175,882.37	5.71%	4.61%
(-) IMPUESTO SOBRE LA RENTA 30% Y 25%	\$ 68,032.18	\$ 43,970.59	1.71%	1.15%
UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO	\$ 158,741.75	\$ 131,911.78	3.99%	3.46%

- Al realizar el análisis del estado de resultados se puede observar que una de las cuentas que tiene más participación respecto a las ventas es el costo de venta representando un 73.15% en el 2013 y en el 2012 un 73.91%
- Los gastos operativos para el año 2013 fueron de 21.14% y en el 2012 es de 21.45%, respectivamente, lo que indica un leve descenso al comparar el año anterior.
- La utilidades para el año 2013, representan 3.99%, un aumento 0.53% en comparación al año anterior.

3.4 Análisis horizontal

Es un método que consiste en la comparación de cifras homogéneas de estados financieros iguales en diferentes períodos de tiempo dentro de una misma empresa.

Balance general

Permite determinar los cambios importantes que han sucedido período a período en la estructura financiera de la empresa, los cuales se manifiestan en el resultado del patrimonio, la adquisición de activos y la adquisición de pasivos.

Estado de resultados

Ayuda a ver los cambios importantes que han surgido cada año en la situación económica de la empresa, los cuales se reflejan en variaciones en los ingresos, costos y utilidad neta del ejercicio.

LA CONSENTIDA EL SALVADOR, S.A. DE C.V.				
BALANCE GENERAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2013, 2012				
(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)				
CUENTA	AÑOS			
	2013	2012	Variación en cantidad	Variación en %
ACTIVO CORRIENTE				
Efectivo y Equivalentes de Efectivo	\$ 143,712.28	\$ 185,894.72	\$ (42,182.44)	-22.69%
Cuentas y Documentos por Cobrar	\$ 171,656.74	\$ 133,641.07	\$ 38,015.67	28.45%
Anticipo a Cuenta	\$ 69,541.93	\$ 57,819.15	\$ 11,722.79	20.27%
Total Activo Corriente	\$ 384,910.96	\$ 377,354.94	\$ 7,556.02	2.00%
ACTIVO NO CORRIENTE				
Propiedad Planta y Equipo	\$ 2,996,694.91	\$ 2,909,341.76	\$ 87,353.14	3.00%
Total no Corriente	\$ 2,996,694.91	\$ 2,909,341.76	\$ 87,353.14	3.00%
TOTAL ACTIVO	\$ 3,381,605.87	\$ 3,286,696.70	\$ 94,909.16	2.89%
PASIVO CORRIENTE				
Cuentas por Pagar	\$ 255,350.05	\$ 253,330.05	\$ 2,020.00	0.80%
Acreedores Varios	\$ 40,300.83	\$ 84,064.93	\$ (43,764.10)	-52.06%
Impuestos por Pagar	\$ 68,032.18	\$ 44,410.30	\$ 23,621.88	53.19%
Total Pasivo Corriente	\$ 363,683.05	\$ 381,805.27	\$ (18,122.22)	-4.75%
PASIVO NO CORRIENTE				
Cuentas por Pagar a Largo Plazo	\$ 2,376,466.32	\$ 2,422,176.69	\$ (45,710.37)	-1.89%
Total Pasivo no Corriente	\$ 2,376,466.32	\$ 2,422,176.69	\$ (45,710.37)	-1.89%
PATRIMONIO				
Capital Autorizado y Pagado	\$ 116,150.00	\$ 116,150.00		
Reserva Legal	\$ 23,230.00	\$ 23,230.00		
Utilidad de Ejercicios Anteriores	\$ 343,334.74	\$ 210,103.85	\$ 133,230.90	63.41%
Utilidad del Presente Ejercicio	\$ 158,741.75	\$ 133,230.90	\$ 25,510.85	19.15%
Total Patrimonio	\$ 641,456.49	\$ 482,714.74	\$ 158,741.75	32.89%
PASIVO Y PATRIMONIO	\$ 3,381,605.87	\$ 3,286,696.70	\$ 94,909.16	2.89%

Los resultados obtenidos con el análisis financiero son los siguientes:

- El efectivo y equivalentes muestra un disminución del 22.69%, como producto del incremento de los gastos en un 2.63%, en comparación con el año anterior.

- Las cuentas y documentos por cobrar, este rubro aumento a 28.45% por desembolsos realizados en el año 2013, además se aclara que estos valores no tienen relación directa con las ventas por ser de contado, pertenecen a préstamos a socios.
- Anticipo a cuenta, este rubro muestra un incremento de 20.27% en el año 2013, en comparación con el año anterior.
- Propiedad planta y equipo, tuvo un incremento del 3% debido a la adquisición de nuevas unidades de transporte.
- Las cuentas por pagar aumento un 0.8% y los acreedores varios disminuyeron en 52.06%, por abonos hechos a proveedores de repuestos y lubricantes, suministro de material de limpieza, mantenimiento de tapicería y servicio de mecánica general.
- El impuesto por pagar reflejo un incremento del 53.19% sobre las utilidades netas obtenidas en el año 2013.
- Las cuentas por pagar a Largo plazo incrementaron en un 1.89% por nuevas obligaciones adquiridas con empresas proveedores de unidades de transporte nuevas.
- El patrimonio reflejo un incremento del 32.89% en las utilidades acumuladas por el traslado de las utilidades obtenidas en el año 2012.

LA CONSENTIDA EL SALVADOR, S.A. DE C.V.				
ESTADO DE RESULTADOS, DEL 01 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2013, 2012				
(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)				
CUENTA	AÑOS		Horizontal	
	2013	2012	Variación en cantidad	Variación en %
INGRESOS				
Ingresos por servicios de transporte	\$ 3,973,824.80	\$ 3,816,445.60	\$ 157,379.20	4.12%
TOTAL DE INGRESOS	\$ 3,973,824.80	\$ 3,816,445.60	\$ 157,379.20	4.12%
(-) Costo de Servicio de Transporte	\$ 2,906,946.81	\$ 2,820,601.86	\$ 86,344.95	3.06%
UTILIDAD BRUTA	\$ 1,066,877.99	\$ 995,843.74	\$ 71,034.25	7.13%
GASTOS DE OPERACIÓN				
Gastos de Ventas	\$ 612,846.14	\$ 595,856.35	\$ 16,989.79	2.85%
Gastos Financieros	\$ 227,257.92	\$ 222,757.76	\$ 4,500.16	2.02%
TOTAL DE GASTOS DE OPERACIÓN	\$ 840,104.06	\$ 818,614.11	\$ 21,489.95	2.63%
UTILIDAD DE OPERACIÓN	\$ 226,773.93	\$ 177,229.63	\$ 49,544.30	27.95%
(-) RESERVA LEGAL	\$ -	\$ 1,347.26	\$ (1,347.26)	-100.00%
UTILIDADES ANTES DE IMPUESTO	\$ 226,773.93	\$ 175,882.37	\$ 50,891.56	28.93%
(-) IMPUESTO SOBRE LA RENTA 30% Y 25%	\$ 68,032.18	\$ 43,970.59	\$ 24,061.59	54.72%
UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO	\$ 158,741.75	\$ 131,911.78	\$ 26,829.97	20.34%

- Los ingresos para el año 2013, reflejan un incremento del 4.12% con respecto al año anterior
- Los costos de servicio tienen un aumento mínimo del 3.06% en comparación al año anterior.
- La utilidad bruta muestra un aumento del 7.13% como resultado del incremento de las ventas y la estabilidad de los costos por servicios.
- Los gastos de operación presentan un del 2.63%, de los recursos económicos en la optimización de las unidades de transporte.

- La utilidad operativa, aumento en 27.95%, la utilidad antes de impuesto incremento en 28.93% y el impuesto sobre la renta obtuvo un aumento en un 54.72% como resultado de del incremento de las ventas y la maximización y control de los costos y gastos.

3.5 Análisis de razones Financieras

Las razones financieras son indicadores utilizados en el mundo de las finanzas para medir o cuantificar la realidad económica y financiera de la empresa o unidad evaluada, y su capacidad para asumir las diferentes obligaciones a que se haga cargo para poder desarrollar su objeto social.

LA CONSENTIDA EL SALVADOR, S.A. DE C.V.

MATRIZ RESUMEN DE RAZONES FINANCIERAS

NOMBRE DEL RATIO	AÑOS			FORMULAS
	2013	2012	2011	
RAZONES DE LIQUIDEZ				
Razón Corriente	1.06	0.99	0.96	$\frac{\text{Activo corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$
RAZONES DE SOLVENCIA				
Razón de Endeudamiento	0.81	0.85	0.89	$\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Activo Total}}$
Endeudamiento patrimonio	4.27	5.81	8.05	$\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Patrimonio}}$
Endeudamiento activo fijo	0.21	0.17	0.12	$\frac{\text{Patrimonio}}{\text{Activo fijo neto}}$
Apalancamiento	5.27	6.81	9.05	$\frac{\text{Activo total}}{\text{Patrimonio}}$
Apalancamiento Financiero	1.00	2.05	2.26	$\frac{\text{UAI} / \text{Patrimonio}}{\text{UAI} / \text{Activo total}}$
RAZONES DE GESTION				
Rotación de Activo Fijo	1.33	1.32	1.36	$\frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Fijo}}$
Rotación de Ventas	1.18	1.17	1.21	$\frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Totales}}$
Impacto de Gastos de Administración y Ventas	0.15	0.16	0.16	$\frac{\text{Gastos de Admón y de ventas}}{\text{Ventas}}$
Impacto de la Carga Financiera	0.06	0.06	0.06	$\frac{\text{Gastos Financieros}}{\text{Ventas}}$
RAZONES DE RENTABILIDAD				
Rentabilidad Neta del Activo (Du Pont)	0.05	0.04	0.04	$(\text{Utilidad Neta} / \text{Ventas}) * (\text{Ventas} / \text{Activo Total})$
Margen Bruto	0.27	0.26	0.26	$\frac{\text{Ventas Netas} - \text{Costo de Ventas}}{\text{Ventas}}$
Margen Operacional	0.06	0.05	0.04	$\frac{\text{Utilidad operacional}}{\text{Ventas}}$
Rentabilidad Neta de Ventas	0.04	0.03	0.03	$\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}}$
Rentabilidad Operacional del Patrimonio	0.35	0.37	0.46	$\frac{\text{Utilidad operacional}}{\text{Patrimonio}}$

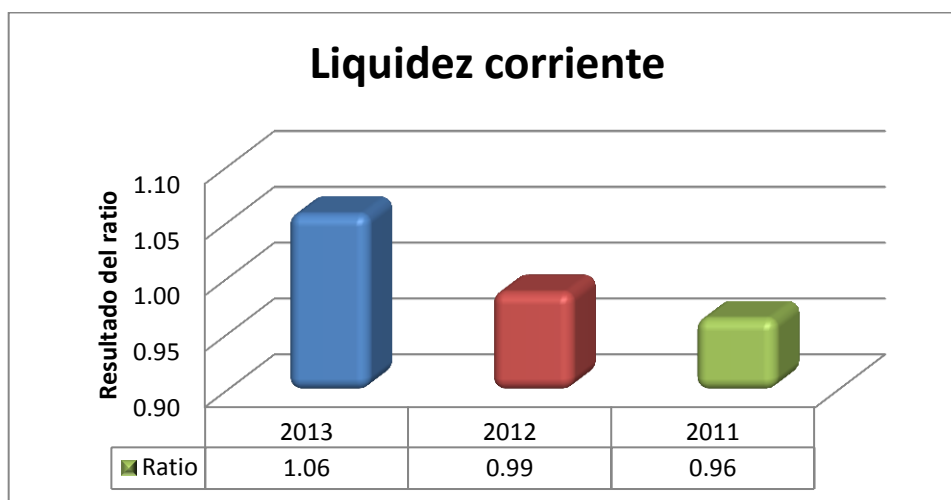
3.5.1 Evaluación de razones de liquidez

El análisis financiero forma parte de los procesos para la generación de información, cuyo objetivo principal es aportar datos para conocer el desempeño de la empresa y tomar decisiones, mediante el cálculo de razones financieras.

3.5.1.1 Liquidez o Razón de corriente

Objetivo: evaluar la capacidad de la empresa para cumplir con sus obligaciones financieras en el corto plazo.

FORMULA	AÑO					
	2013	RATIO	2012	RATIO	2011	RATIO
Activo corriente	\$ 384,910.96	1.06	\$ 377,354.94	0.99	\$ 342,752.61	0.96
Pasivo corriente	\$ 363,683.05		\$ 381,805.27		\$ 355,248.96	



Análisis e interpretación de resultados

Al analizar la liquidez de la empresa La Consentida El Salvador, S.A de C.V. puede observarse que la misma es notoriamente limitada para solventar sus obligaciones en el corto plazo, iniciando en 2011 con \$ 0.96 ctvs. de activo corriente por cada \$1 de deuda a corto plazo, incrementándose en 2012 a razón de un 3% llegando a \$ 0.99, así mismo para el 2013 con incremento en un 7% alcanzando \$ 1.06.

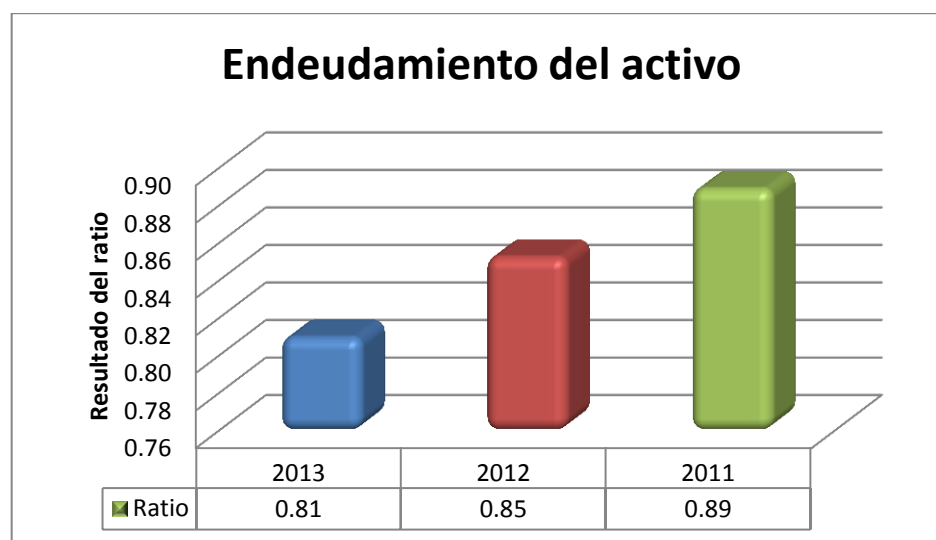
3.5.2 Evaluación de razones de solvencia

Con los cálculos siguientes se pretende conocer el monto del dinero de terceros utilizado para la generación de utilidades, esto mediante el uso de razones de endeudamiento que permiten evaluar la necesidad y composición del financiamiento.

3.5.2.1 Razón de endeudamiento

Objetivo: es medir el nivel global de endeudamiento o proporción de fondos aportados por los acreedores

FORMULA	AÑO					
	2013	RATIO	2012	RATIO	2011	RATIO
Pasivo Total	\$ 2,740,149.37	0.81	\$ 2,803,981.96	0.85	\$ 2,797,320.41	0.89
Activo Total	\$ 3,381,605.87		\$ 3,286,696.70		\$ 3,144,722.09	



Análisis e interpretación de resultados

En base a los resultados obtenidos para la empresa analizada en el año 2011, el 89% de los activos totales es financiado por los acreedores, para el año 2012 pasa a un 85% de los activos financiado por los

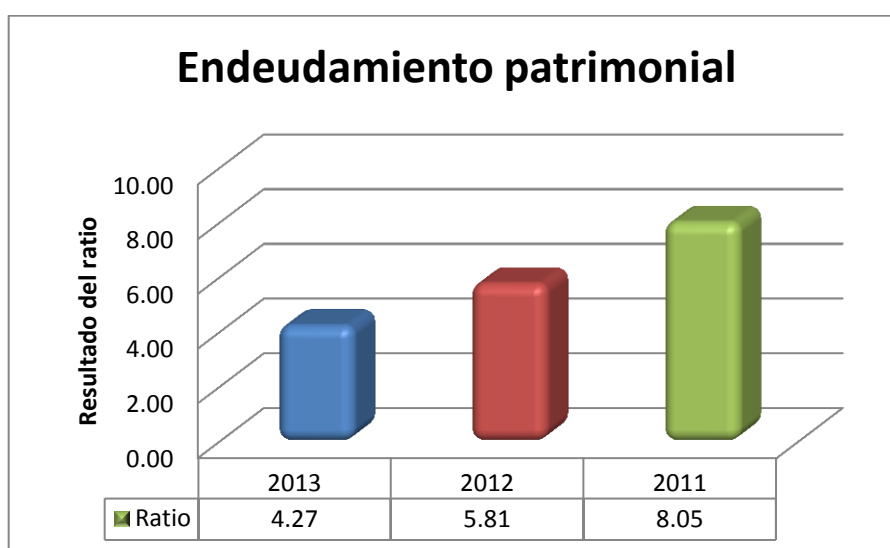
acreedores, mientras que en el 2013 dicha relación tiene una considerable disminución, ya que cuenta con un 81% de los activos.

3.5.2.2 Razón de endeudamiento patrimonial

Es el cociente que muestra el grado de endeudamiento con relación al patrimonio que posee la empresa.

Mientras mayor sea el resultado, más grande será el riesgo financiero.

FORMULA	AÑO					
	2013	RATIO	2012	RATIO	2011	RATIO
Pasivo Total	\$ 2,740,149.37	4.27	\$ 2,803,981.96	5.81	\$ 2,797,320.41	8.05
Patrimonio	\$ 641,456.49		\$ 482,714.74		\$ 347,401.68	



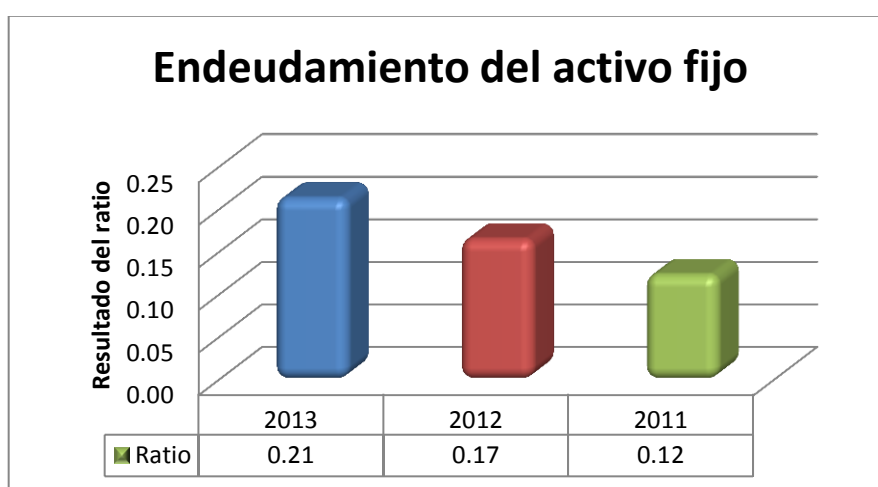
Análisis e interpretación de resultados

Para los tres periodos estudiados se aprecia que las obligaciones son mayores que el patrimonio de la entidad, para el año 2011 hay \$ 8.05 financiado por terceros, en el 2012 disminuyó a \$ 5.81 lo aportado por los acreedores, en el 2013 el endeudamiento disminuyó a \$ 4.27.

3.5.2.3 Razón de endeudamiento del activo fijo

Objetivo: Evaluar la participación del patrimonio en la formación del activo fijo de la empresa.

FORMULA	AÑO					
	2013		2012		2011	
		RATIO		RATIO		RATIO
Patrimonio	\$ 641,456.49		\$ 482,714.74		\$ 347,401.68	
Activo fijo neto	\$ 2,996,694.91	0.21	\$ 2,909,341.76	0.17	\$ 2,801,969.48	0.12



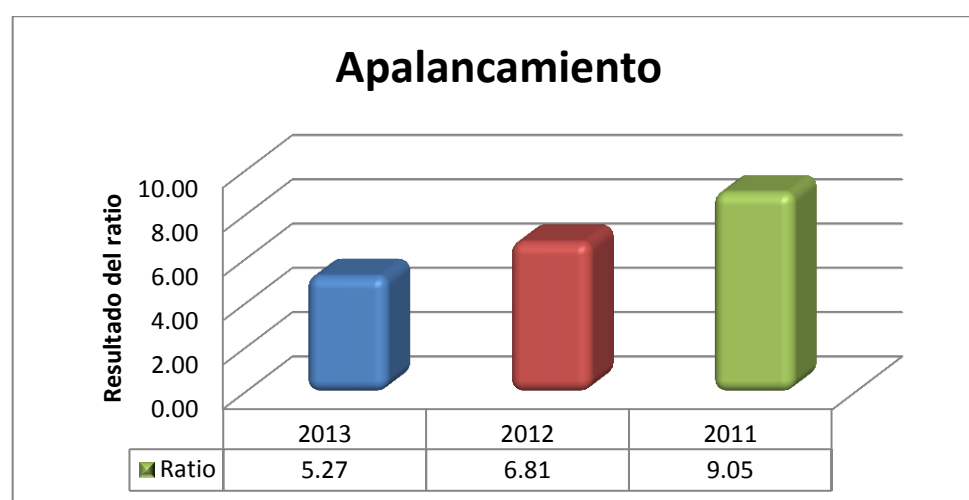
Análisis e interpretación de resultados

Al analizar el endeudamiento del activo fijo de la empresa La Consentida El Salvador, S.A de C.V. puede observarse que la misma es notoriamente, y que para formar nuevo activo fijo se recurre a crédito de acreedores, según se muestra en el 2011 con 12% representa el grado de participación del patrimonio de la entidad sobre los activos, en 2012 a razón del 17%, así mismo para el 2013 con incremento en un 21%

3.5.2.4 Razón de apalancamiento

Objetivo: Evaluar el porcentaje de recurso propio de la empresa.

FORMULA	AÑO					
	2013	RATIO	2012	RATIO	2011	RATIO
Activo total	\$ 3,81,605.87		\$ 3,286,696.70		\$ 3,144,722.09	
Patrimonio	\$ 641,456.49	5.27	\$ 482,714.74	6.81	\$ 347,401.68	9.05



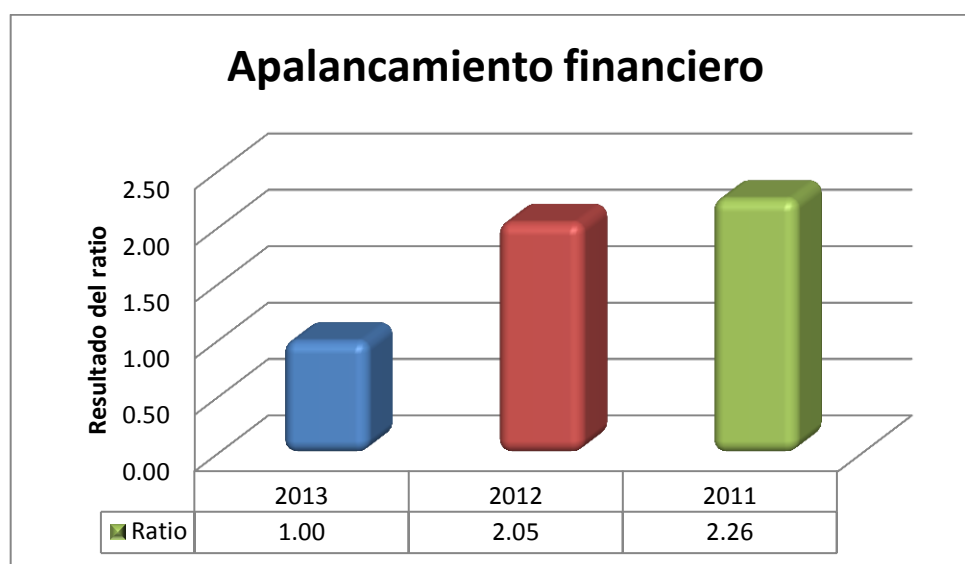
Análisis e interpretación de resultados

Al analizar el apalancamiento de la empresa presenta un nivel de endeudamiento alto con sus acreedores, es decir que para el año 2011 es del 905%, 2012 el 681%, en el 2013 del 527%.

3.5.2.5 Razón de apalancamiento financiero

Objetivo: Evaluar el porcentaje de recursos ajenos que financian en la generación de beneficios en la empresa

FORMULA	AÑO					
	2013	RATIO	2012	RATIO	2011	RATIO
UAI / Patrimonio	\$ 0.35	1.00	\$ 0.37	2.05	\$ 0.43	2.26
UAI /Activo total	\$ 0.35		\$ 0.18		\$ 0.19	



Análisis e interpretación de resultados

Al analizar el apalancamiento financiero se debe tener en cuenta lo siguientes aspecto:

Si el resultado es < 1 la deuda no conviene; si el resultado es > 1 la deuda si es conveniente y si el resultado es $= 1$ la deuda no altera la rentabilidad; por tanto los resultado de los años en estudio resultaron arriba de uno por tanto la deuda es conveniente para la generación de beneficios a la empresa.

3.5.3 Evaluación de razones de gestión

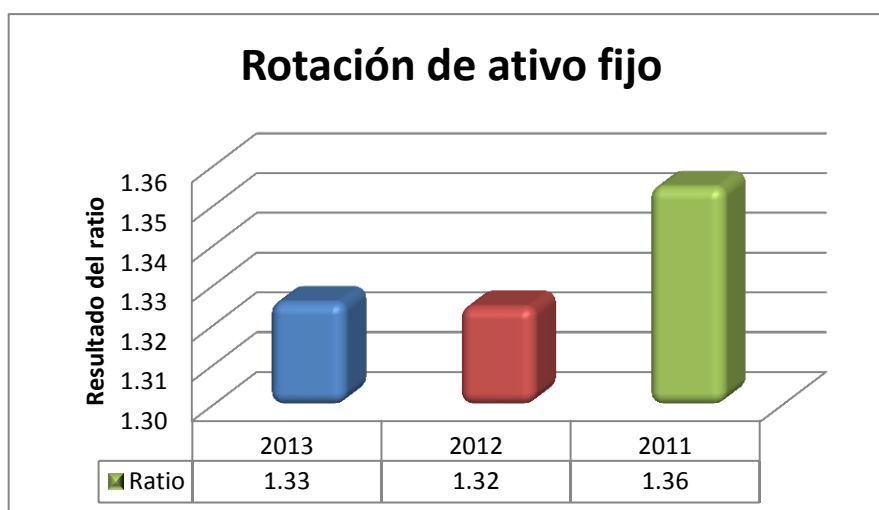
Los ratios de rotación, también llamados de giro, miden los rendimientos originados por los activos que obtiene en un período una entidad, se utilizan como complemento de los ratios de rentabilidad y su resultado se mide en número de veces.

3.5.3.1 Razón de rotación del activo fijo.

Objetivo:

Medir como se maximizan las ventas con el mínimo de activo fijo.

FORMULA						
	2013	RATIO	2012	RATIO	2011	RATIO
Ventas	\$ 3,973,824.80	1.33	\$ 3,854,610.06	1.32	\$ 3,796,790.91	1.36
Activo Fijos	\$ 2,996,694.91		\$ 2,909,341.76		\$ 2,801,969.48	



Análisis e interpretación de resultados.

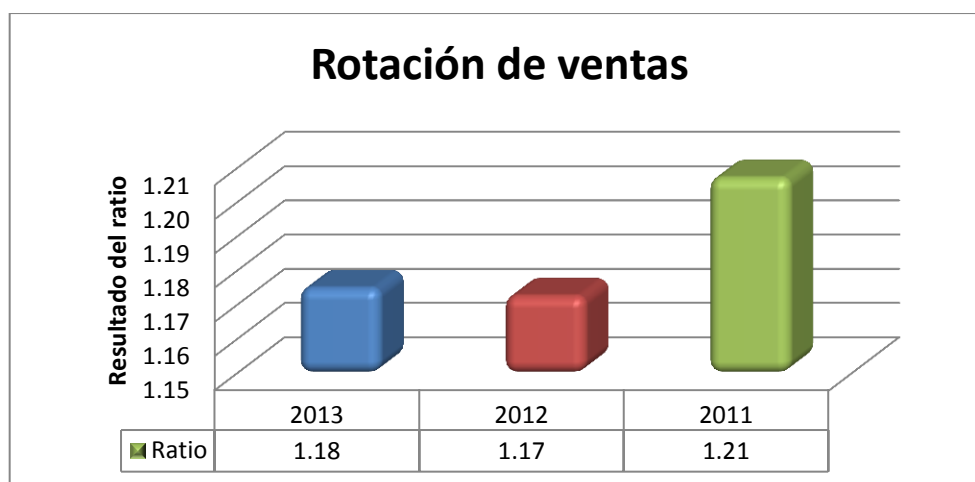
Al analizar el índice para el año 2011, fue de 1.36 esto indica la cantidad de veces que se generaron ingreso por cada \$ 1 invertido en activo, para 2012 disminuyo en un 4% ya que alcanzo 1.32, para el año 2013 incremento en un 1% con respecto al año anterior.

3.5.3.2 Razón rotación de ventas

Objetivo:

Mostrar la capacidad que tiene los activos totales, para generar ingresos a la empresa.

FORMULA						
	2013	RATIO	2012	RATIO	2011	RATIO
Ventas	\$ 3,973,824.80	1.18	\$ 3,854,610.06	1.17	\$ 3,796,790.91	1.21
Activo Total	\$ 3,381,605.87		\$ 3,286,696.70		\$ 3,144,722.09	



Análisis e interpretación de resultados.

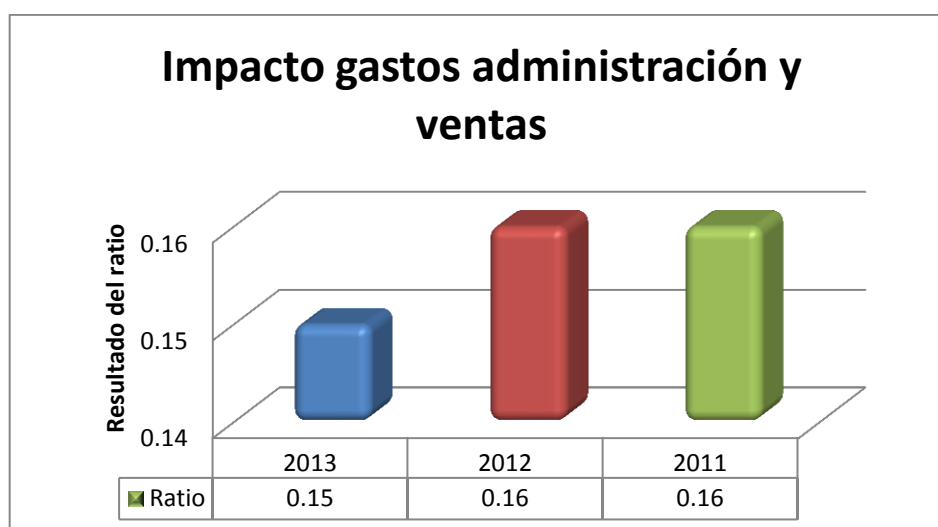
En el año 2011 en índice fue de 1.21, esto indica que es la cantidad de veces que se generaron ingresos por cada \$1 invertido en la empresa, para el 2012 el indicador fue de 1.17 veces, disminuyó en comparación con el año anterior en 4%, en 2013 alcanzó el 1.18 veces aumento en un 1%.

3.5.3.3 Razón impacto gastos de administración y ventas

Objetivo:

Conocer el peligro de endeudamiento que restrinja los beneficios que generaría la empresa

FORMULA	2013	RATIO	2012	RATIO	2011	RATIO
Gastos de administración y Ventas	\$ 612,846.14	0.15	\$ 601,814.91	0.16	\$ 592,787.69	0.16
Ventas	\$ 3,973,824.80		\$ 3,854,610.06		\$ 3,796,790.91	



Análisis e interpretación de resultados.

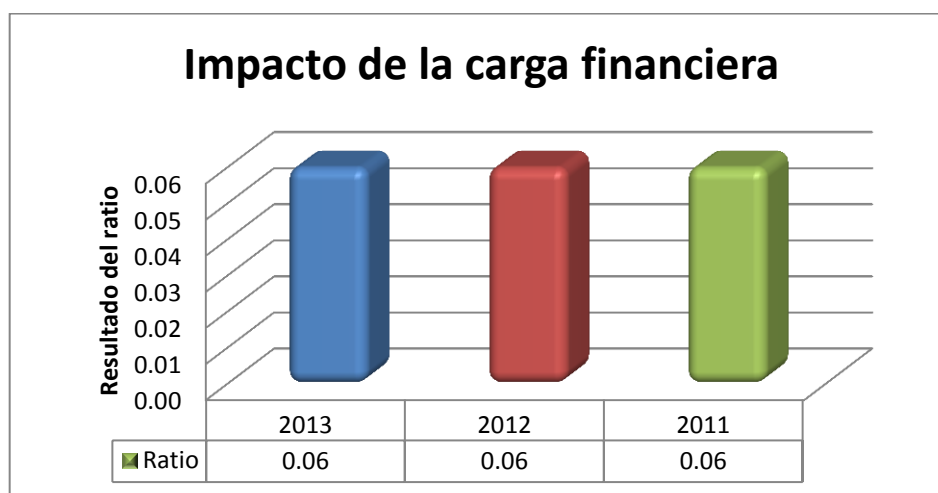
Como podemos observar la participación de los gastos administrativos y de ventas sobre las ventas fue del 16% para el 2011 y 2012, ha mantenido fijo para estos dos periodos, en el año 2013 un índice de tubo un descenso de un 1%.

3.5.3.4 Razón impacto de la carga financiera

Objetivo:

Conocer la incidencia que tienen los gastos financieros sobre los ingresos de la empresa.

FORMULA	2013	RATIO	2012	RATIO	2011	RATIO
Gastos Financieros	\$ 227,257.92	0.06	\$ 224,985.34	0.06	\$ 222,735.48	0.06
Ventas	\$ 3,973,824.80		\$ 3,854,610.06		\$ 3,796,790.91	



Análisis e interpretación de resultados.

Como se puede observar la participación de los gastos financieros sobre los ingresos en los años 2011, 2012 y 2013 se mantuvo la tendencia debido a que la empresa representa el 6% de las ventas en estos periodos.

3.5.4 Evaluación de razones de rentabilidad

Evalúan las ganancias de la entidad con respecto a su nivel de ventas, mediante la obtención de porcentajes que indican cuanto se obtuvo en términos monetarios por cada dólar de ventas.

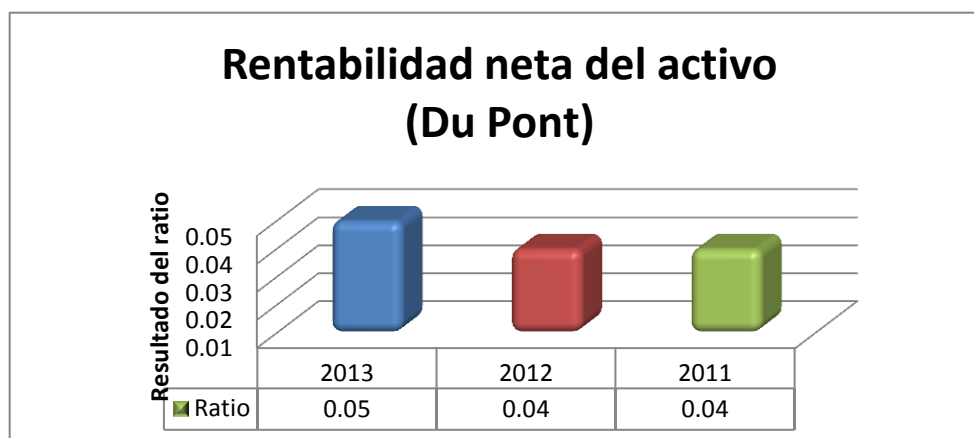
Medir la efectividad de la administración de la empresa para controlar los costos y gastos y, de esta manera, convertir las ventas en utilidades.

3.5.4.1 Razón rentabilidad neta del activo (Du Pont)

Objetivo:

Medir la capacidad del desempeño de la rentabilidad del activo.

FORMULA	2013	RATIO	2012	RATIO	2011	RATIO
Utilidad Neta/Ventas	\$ 0.04	0.05	\$ 0.03	0.04	\$ 0.03	0.04
Ventas/Activo Total	\$ 1.18		\$ 1.17		\$ 1.21	



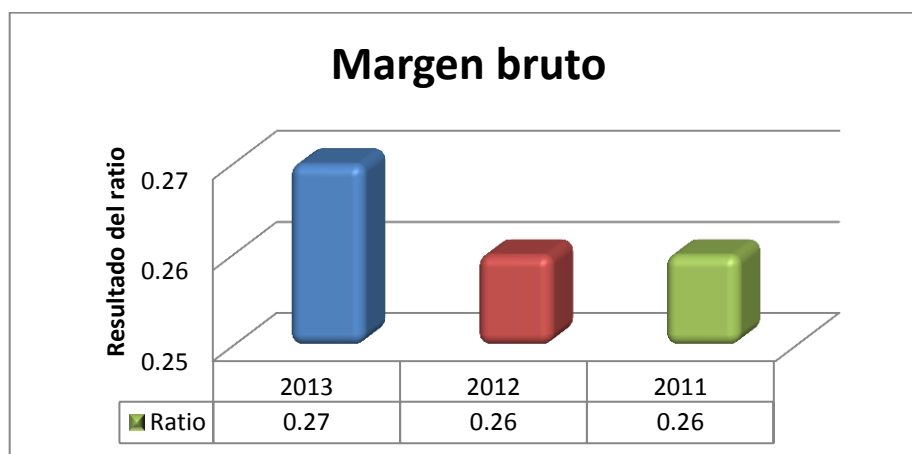
Análisis e Interpretación de Resultados.

El índice Du Pont refleja que la rentabilidad en el 2011 y 2012 fue de un 4% en ambos años, pero en 2013, incremento al 5% teniendo un aumentado en 1%.

3.5.4.2 Razón de margen bruto

Objetivo: Conocer la rentabilidad de las ventas frente al costo de ventas y la capacidad de la empresa para cubrir los gastos operativos y generar utilidades antes de deducciones e impuestos.

Formula	Años					
	2013	Ratio	2012	Ratio	2011	Ratio
Ventas Netas-Costo de Ventas	\$ 1,066,877.99	0.27	\$1,005,802.18	0.26	\$ 976,471.11	0.26
Ventas	\$3,973,824.80		\$3,854,610.06		\$3,796,790.91	



Análisis e interpretación de resultados

La representación gráfica nos indica que por cada dólar vendido en el año 2011 existe un 26% de utilidad bruta y costo de ventas que representa un 74% del total de las ventas. La tendencia de utilidad y costos de ventas se mantiene para el año 2012 conservando el mismo comportamiento porcentual, en el año 2013 se presenta un leve aumento de un 27% en la utilidad bruta y un 73% en los costos de ventas representando una pequeña disminución del 1% con respecto a los años anteriores.

3.5.4.3 Razón margen operacional

Objetivo: indica si el negocio es o no lucrativo, en sí mismo, independientemente de la forma como ha sido financiado.

Formula	Años					
	2013	Ratio	2012	Ratio	2011	Ratio
Utilidad operacional	\$ 226,773.93	0.06	\$ 179,001.93	0.05	\$ 160,947.94	0.04
Ventas	\$ 3,973,824.80		\$ 3,854,610.06		\$ 3,796,790.91	



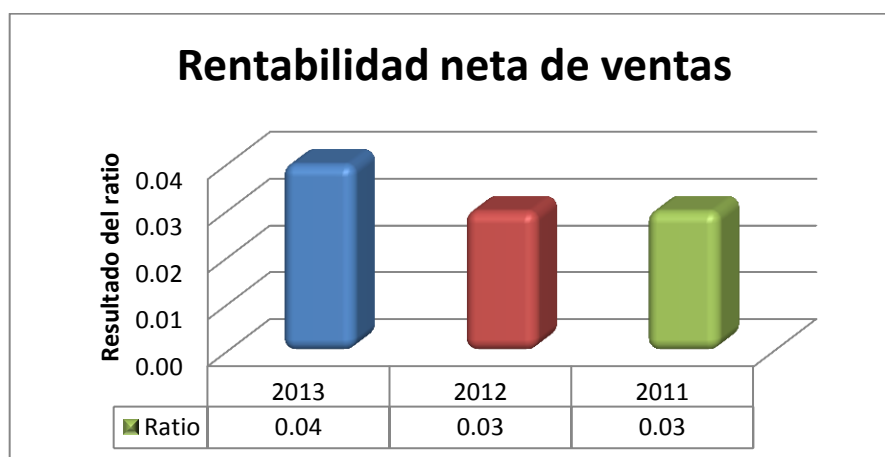
Análisis e interpretación de resultados

La gráfica muestra que el margen de utilidad después de deducir los costos de venta y los gastos de operación para el año 2011 fue de 4%, un margen inaceptable para la entidad por estar bajo del índice mínimo aceptable. Sin embargo se observa un aumento para el año 2012 a 5% generando un margen de aceptación por estar justo en el indicador mínimo, en el año 2013 la tendencia sigue ascendiendo presentando otro aumento de un 1% más en la utilidad de operación.

3.5.4.4 Razón rentabilidad neta de ventas

Objetivo: Determina el porcentaje que queda en cada venta después de deducir todos los gastos incluyendo los impuestos.

Formula	Años					
	2013	Ratio	2012	Ratio	2011	Ratio
Utilidad Neta	\$ 158,741.75	0.04	\$ 133,230.90	0.03	\$ 112,261.19	0.03
Ventas	\$3,973,824.80		\$3,854,610.06		\$3,796,790.91	



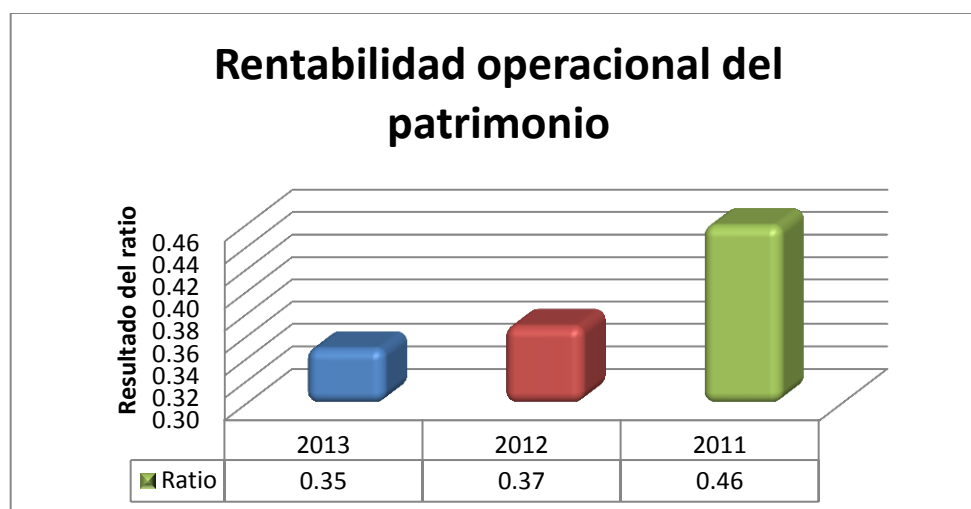
Análisis e interpretación de resultados

Según se observa en la gráfica la rentabilidad sobre las ventas para los años 2011 y 2012 representa un 3% porcentaje favorable por estar dentro del límite de aceptación del ratio financiero, de igual forma para año 2013 existe un nuevo crecimiento de 1% y representando el porcentaje de las utilidades netas obtenidas.

3.5.4.5 Razón operacional del patrimonio

Objetivo: Mide el rendimiento obtenido frente al patrimonio neto correspondiente a cada ejercicio contable utilizado en el análisis. Permite identificar la rentabilidad que les ofrece a los socios o accionistas el capital que han invertido en la empresa

Formula	Años					
	2013	Ratio	2012	Ratio	2011	Ratio
Utilidad operacional	\$ 226,773.93	0.35	\$ 179,001.93	0.37	\$ 160,947.94	0.46
Patrimonio	\$ 641,456.49		\$ 482,714.74		\$ 347,401.68	



Análisis e interpretación de resultados

La gráfica muestra que la empresa generó un rendimiento sobre el patrimonio por cada unidad monetaria invertida para el año 2011 de 46% siendo este porcentaje aceptable por que demuestra recuperación de inversión y ganancia para los accionistas, de igual forma para el año 2012 que se obtuvo 37% de rentabilidad y para el 2013 aunque la tendencia es hacia abajo con un 35% sigue siendo bueno el indicador financiero al demostrar rentabilidad y ganancia.

3.6 Estados Financieros proyectados para el ejercicio 2014

Toda empresa necesita elaborar más de un escenario probable, y cada uno de ellos se debe basar en diferentes hipótesis sobre la evolución; para ellos se deben definir tres posibles planos económicos previstos en un marco estratégico, tales como una situación pesimista, probable y optimista, aunque siempre es recomendable trabajar no con más de dos escenarios en el entorno. La elaboración, análisis y comprensión de estos permite a la dirección de la empresa conocer mejor la posible evolución del entorno. Ello debiera de conducir a una mejor definición de las estrategias empresariales, pudiendo elegir incluso diferentes tácticas para cada uno de los posibles escenarios que puedan presentarse. De esta forma, la empresa se prepara para dar una respuesta rápida y flexible a los posibles cambios.

Para la empresa La Consentida El Salvador, S.A de C.V, de acuerdo a las tendencias con apuntes al crecimiento, se harán proyecciones y análisis de cifras de los estados financieros proyectados (escenario optimista).

Todo análisis requiere de una estructura que permita conocer resultados y tendencias a futuro es por eso que se deben considerar áreas claves que permitan conocer esa tendencia. Para el caso y como parte de esa estructura se tomarán en cuenta los elementos siguientes:

- a) **Variación en las ventas:** para las ventas se considerará en base a los resultados históricos y bajo una postura conservadora mantener un aumento del 4% de las ventas para el año 2013, pues este planteamiento se acompaña de la implementación del nuevo sistema de cobro de pasajes a través de la tarjeta prepago.

- b) **Variación en la estructura de los costos, otros ingresos y gastos:** de igual forma se pretende mantener los costos en una relación proporcional con el aumento de las ventas, de tal forma que se proyecta que para llegar a incrementar las ventas en un 4%, los costos crecerán en igual escala, esto tomando en cuenta que si bien es cierto se puede disminuir porcentajes con el mejor aprovechamiento de los costos, los precios de los insumos y combustibles son variables. En cuanto a los gastos operativos bajarán en un 1% pues se implementarán políticas de ahorro complementarias que proporcionen mejor eficiencia del efectivo.

- c) **Políticas de inversión:** las inversiones contemplan la adquisición de 5 nuevos microbuses, para reemplazar igual número de unidades.

- d) **Financiamiento:** en el período evaluado con las cifras reales, el comportamiento del financiamiento se vuelve una constante en el desarrollo de las actividades del sector transporte, situación que no es ajena a muchas de las empresas con la misma actividad económica, en la que es política trabajar con financiamiento de terceros, para el caso el financiamiento es una herramienta de importancia que consecuentemente genera pago por intereses mismos que se han considerado y que se reducirán paulatinamente volviendo eficiente la generación de ingresos.

- e) **Ingresos y gastos por la implementación del sistema prepago:** Todo lo referente a estos rubros están detallados en el anexo No. 3, en los cuadros no. 1 al no. 6.

3.6.1 Balance general proyectado

LA CONSENTIDA EL SALVADOR, S.A. DE C.V.	
BALANCE GENERAL PROYECTADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2014	
(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)	
ACTIVO CORRIENTE	2014
Efectivo y Equivalentes de Efectivo	\$ 533,393.10
Cuentas y Documentos por Cobrar	\$ 150,152.15
Anticipo a Cuenta	\$ 89,171.25
Total Activo Corriente	\$ 772,716.50
ACTIVO NO CORRIENTE	
Propiedad Planta y Equipo	\$ 3,621,694.91
Impuesto Diferido	
Total no Corriente	\$ 3,621,694.91
TOTAL ACTIVO	\$ 4,394,411.41
PASIVO CORRIENTE	
Cuentas por Pagar	\$ 204,280.04
Acreedores Varios	\$ 20,587.00
Impuestos por Pagar	\$ 216,264.40
Total Pasivo Corriente	\$ 441,131.44
PASIVO NO CORRIENTE	
Cuentas por Pagar a Largo Plazo	\$ 2,807,206.56
Total Pasivo no Corriente	\$ 2,807,206.56
TOTAL PASIVO	\$ 3,248,338.00
PATRIMONIO	
Capital Autorizado y Pagado	\$ 116,150.00
Reserva Legal	\$ 23,230.00
Utilidad de Ejercicios Anteriores	\$ 502,076.49
Utilidad del Presente Ejercicio	\$ 504,616.93
Total Patrimonio	\$ 1,146,073.42
PASIVO Y PATRIMONIO	\$ 4,394,411.41

3.6.2 Estado de resultados proyectado

LA CONSENTIDA EL SALVADOR, S.A. DE C.V.	
ESTADO DE RESULTADO PROYECTADO DEL 01 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2014	
(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)	
	2014
INGRESOS	
Ingresos por servicios de transporte	\$ 4,147,500.00
Recuperación de ingresos perdidos	\$ 948,000.00
TOTAL DE INGRESOS	\$ 5,095,500.00
(-) Costo de Servicio de Transporte	\$ 2,966,272.26
UTILIDAD BRUTA	\$ 2,129,227.74
GASTOS DE OPERACIÓN	
Gastos por implementación sistema prepago	\$ 554,713.38
Gastos de Ventas	\$ 624,079.58
Gastos Financieros	\$ 229,553.46
TOTAL DE GASTOS DE OPERACIÓN	\$ 1,408,346.42
UTILIDAD DE OPERACIÓN	\$ 720,881.32
UTILIDADES ANTES DE IMPUESTO	\$ 720,881.32
(-) IMPUESTO SOBRE LA RENTA 30%	\$ 216,264.40
UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO	\$ 504,616.93

3.6.3 Análisis vertical

El análisis vertical es de gran importancia a la hora de establecer si una empresa tiene una distribución de sus activos equitativa y de acuerdo a las necesidades financieras y operativas.

El objetivo del análisis vertical es determinar qué porcentaje representa cada rubro y cada cuenta respecto del total, para esto se debe dividir la cuenta o rubro que se quiere determinar, entre el total y luego se procede a multiplicar por 100.

LA CONSENTIDA EL SALVADOR, S.A. DE C.V.				
BALANCE GENERAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2014,2013				
(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)				
CUENTA	AÑOS		Vertical	
	2014 (Proyectado)	2013	2014	2013
ACTIVO CORRIENTE				
Efectivo y Equivalentes de Efectivo	\$ 533,393.10	\$ 143,712.28	12.14%	4.25%
Cuentas y Documentos por Cobrar	\$ 150,152.15	\$ 171,656.74	3.42%	5.08%
Anticipo a Cuenta	\$ 89,171.25	\$ 69,541.93	2.03%	2.06%
Total Activo Corriente	\$ 772,716.50	\$ 384,910.96	17.58%	11.39%
ACTIVO NO CORRIENTE				
Propiedad Planta y Equipo	\$ 3,621,694.91	\$ 2,996,694.91	82.42%	88.62%
Impuesto Diferido				
Total no Corriente	\$ 3,621,694.91	\$ 2,996,694.91	82.42%	88.62%
TOTAL ACTIVO	\$ 4,394,411.41	\$ 3,381,605.87	100%	100%
PASIVO CORRIENTE				
Cuentas por Pagar	\$ 204,280.04	\$ 255,350.05	4.65%	7.55%
Acreedores Varios	\$ 20,587.00	\$ 40,300.83	0.47%	1.19%
Impuestos por Pagar	\$ 216,264.40	\$ 68,032.18	4.92%	2.02%
Total Pasivo Corriente	\$ 441,131.44	\$ 363,683.05	10.04%	10.76%
PASIVO NO CORRIENTE				
Cuentas por Pagar a Largo Plazo	\$ 2,807,206.56	\$ 2,376,466.32	63.88%	70.28%
Total Pasivo no Corriente	\$ 2,807,206.56	\$ 2,376,466.32	63.88%	70.28%
PATRIMONIO				
Capital Autorizado y Pagado	\$ 116,150.00	\$ 116,150.00	2.64%	3.43%
Reserva Legal	\$ 23,230.00	\$ 23,230.00	0.53%	0.69%
Utilidad de Ejercicios Anteriores	\$ 502,076.49	\$ 343,334.74	11.43%	10.15%
Utilidad del Presente Ejercicio	\$ 504,616.93	\$ 158,741.75	11.48%	4.69%
Total Patrimonio	\$ 1,146,073.42	\$ 641,456.49	26.08%	18.96%
PASIVO Y PATRIMONIO	\$ 4,394,411.41	\$ 3,381,605.87	100.00%	100.00%

Los resultados obtenidos con el análisis financiero son los siguientes:

Balance general proyectado año 2014.

El efectivo y Equivalentes representa un 12.14% del total de activos que tiene la empresa, siendo este resultado una representación evidente que existe exceso de efectivo sin uso en las cuentas de la empresa, por otra parte la cuenta propiedad planta y equipo representa un 82.24% del total de activos producto del aumento de equipo de transporte por la adquisición de nuevas unidades para prestar el servicio de transporte público. Las obligaciones corrientes que tiene la empresa representan un 10.04% del total del pasivo y un 63.88% las de largo plazo debido a créditos adquiridos para la compra de las nuevas unidades de transporte.

En cuanto al patrimonio se tiene que un 11.43% corresponde a utilidades acumuladas no distribuidas y un 11.48% que son utilidades obtenidas en el ejercicio 2014 y que tampoco han sido distribuidas.

LA CONSENTIDA EL SALVADOR, S.A. DE C.V.				
ESTADO DE RESULTADOS DEL 01 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2014, 2013				
(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)				
CUENTA	AÑOS		Vertical	
	2014	2013	2014	2013
INGRESOS				
Ingresos por servicios de transporte	\$ 4,147,500.00	\$ 3,973,824.80	81.40%	100.00%
Recuperación de ingresos perdidos	\$ 948,000.00		18.60%	
TOTAL DE INGRESOS	\$ 5,095,500.00	\$ 3,973,824.80	100.00%	100.00%
(-) Costo de Servicio de Transporte	\$ 2,966,272.26	\$ 2,906,946.81	58.21%	73.15%
UTILIDAD BRUTA	\$ 2,129,227.74	\$ 1,066,877.99	41.79%	26.85%
GASTOS DE OPERACIÓN				
Gastos por implementación sistema prepago	\$ 554,713.38		10.89%	
Gastos de Ventas	\$ 624,079.58	\$ 612,846.14	12.25%	15.42%
Gastos Financieros	\$ 229,553.46	\$ 227,257.92	4.51%	5.72%
TOTAL DE GASTOS DE OPERACIÓN	\$ 1,408,346.42	\$ 840,104.06	27.64%	21.14%
UTILIDAD DE OPERACIÓN	\$ 720,881.32	\$ 226,773.93	14.15%	5.71%
(-) RESERVA LEGAL	\$ -	\$ -		
UTILIDADES ANTES DE IMPUESTO	\$ 720,881.32	\$ 226,773.93	14.15%	5.71%
(-) IMPUESTO SOBRE LA RENTA 30% Y 25%	\$ 216,264.40	\$ 68,032.18	4.24%	1.71%
UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO	\$ 504,616.93	\$ 158,741.75	9.90%	3.99%

Estado de resultado proyectado año 2014

Del total de la ventas realizadas en el año 2014, un 58.21% corresponde a los costos necesarios para el mantenimiento y buen funcionamiento de las unidades de transporte y el restante 41.79% es utilidad bruta obtenida, luego se tiene un 10.89% correspondiente a gastos realizados para la implementación por primera vez del nuevo sistema de tarjeta prepago, luego se tiene un 12.25% de gastos de venta correspondiente a todas aquellas erogaciones necesarias para poder prestar el servicio de transporte, la carga financiera representa un 4.51% por todos los intereses que se pagan por los prestamos adquiridos para inversión en equipo de transporte.

Del 100% de la utilidad de operación un 30% corresponde a impuesto sobre la renta y restante 70% a utilidades del ejercicio.

3.6.4 Análisis horizontal

Es un método que consiste en la comparación de cifras homogéneo de estados financieros iguales en diferentes períodos de tiempo dentro de una misma empresa.

Balance general

Permite determinar los cambios importantes que han sucedido período a período en la estructura financiera de la empresa, los cuales se manifiesta en el resultado del patrimonio, la adquisición de activos y la adquisición de pasivos.

Estado de resultados

Ayuda a ver los cambios importantes que han surgido cada año en la situación económica de la empresa, los cuales se reflejan en variaciones en los ingresos, costos y utilidad neta del ejercicio.

LA CONSENTIDA EL SALVADOR, S.A. DE C.V.				
BALANCE GENERAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2014,2013				
(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)				
CUENTA	AÑOS		Horizontal	
	2014 (Proyectado)	2013	Variación en cantidad	Variación en %
ACTIVO CORRIENTE				
Efectivo y Equivalentes de Efectivo	\$ 533,393.10	\$ 143,712.28	\$ 389,680.82	271.15%
Cuentas y Documentos por Cobrar	\$ 150,152.15	\$ 171,656.74	\$ (21,504.59)	-12.53%
Anticipo a Cuenta	\$ 89,171.25	\$ 69,541.93	\$ 19,629.32	28.23%
Total Activo Corriente	\$ 772,716.50	\$ 384,910.96	\$ 387,805.54	286.85%
ACTIVO NO CORRIENTE				
Propiedad Planta y Equipo	\$ 3,621,694.91	\$ 2,996,694.91	\$ 625,000.00	20.86%
Total no Corriente	\$ 3,621,694.91	\$ 2,996,694.91	\$ 625,000.00	20.86%
TOTAL ACTIVO	\$ 4,394,411.41	\$ 3,381,605.87	\$ 1,012,805.54	33.17%
PASIVO CORRIENTE				
Cuentas por Pagar	\$ 204,280.04	\$ 255,350.05	\$ (51,070.01)	-20.00%
Acreedores Varios	\$ 20,587.00	\$ 40,300.83	\$ (19,713.83)	-48.92%
Impuestos por Pagar	\$ 216,264.40	\$ 68,032.18	\$ 148,232.22	217.89%
Total Pasivo Corriente	\$ 441,131.44	\$ 363,683.05	\$ 77,448.39	148.97%
PASIVO NO CORRIENTE				
Cuentas por Pagar a Largo Plazo	\$ 2,807,206.56	\$ 2376,466.32	\$ 430,740.24	18.13%
Total Pasivo no Corriente	\$ 2,807,206.56	\$ 2376,466.32	\$ 430,740.24	18.13%
PATRIMONIO				
Capital Autorizado y Pagado	\$ 116,150.00	\$ 116,150.00	\$ -	0.00%
Reserva Legal	\$ 23,230.00	\$ 23,230.00	\$ -	0.00%
Utilidad de Ejercicios Anteriores	\$ 502,076.49	\$ 343,334.74	\$ 158,741.75	46.24%
Utilidad del Presente Ejercicio	\$ 504,616.93	\$ 158,741.75	\$ 345,875.18	217.89%
Total Patrimonio	\$ 1,146,073.42	\$ 641,456.49	\$ 504,616.92	264.12%
PASIVO Y PATRIMONIO	\$ 4,394,411.41	\$ 3,381,605.87	\$ 1,012,805.55	29.95%

Los resultados obtenidos con el análisis financiero son los siguientes:

- El efectivo y equivalentes muestra un crecimiento del 271.15%, como producto del incremento de las ventas especialmente en un 23.86% de ingresos que en el año 2013 no se percibieron porque aún no se contaba con implementación completa del nuevo sistema de tarjeta prepago en el transporte público.

- Las cuentas y documentos por cobrar, este rubro disminuyo 12.53% por cobros realizados en el año 2014, además se aclara que estos valores no tienen relación directa con las ventas por ser de contado, pertenecen a préstamos a socios.
- Anticipo a cuenta, este rubro muestra un incremento de 28.23% en el año 2014 con respecto al año 2013 como producto del incremento de las ventas.
- Propiedad planta y equipo, tuvo un incremento del 20.86% debido a la adquisición de nuevas unidades de transporte.
- Las cuentas por pagar y los acreedores varios disminuyeron en un 20% y 48.92% respectivamente por abonos hechos a proveedores de repuestos y lubricantes, suministro de material de limpieza, mantenimiento de tapicería y servicio de mecánica general.
- El impuesto por pagar reflejo un incremento del 217.89% sobre las utilidades netas obtenidas en el año 2014.
- Las cuentas por pagar a largo plazo incrementaron en un 18.13% por nuevas obligaciones adquiridas con empresas proveedores de unidades de transporte nuevas.
- El patrimonio reflejo un incremento del 46.24% en las utilidades acumuladas por el traslado de las utilidades obtenidas en el año 2013.

LA CONSENTIDA EL SALVADOR, S.A. DE C.V.				
ESTADO DE RESULTADOS DEL 01 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2014, 2013				
(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)				
CUENTA	AÑOS		Horizontal	
	2014 (Proyectado)	2013	Variación en cantidad	Variación en %
INGRESOS				
Ingresos por servicios de transporte	\$ 4,147,500.00	\$ 3,973,824.80	\$ 173,675.20	4.37%
Recuperación de ingresos perdidos	\$ 948,000.00		\$ 948,000.00	23.86%
TOTAL DE INGRESOS	\$ 5,095,500.00	\$ 3,973,824.80	\$ 1,121,675.20	28.23%
(-) Costo de Servicio de Transporte	\$ 2,966,272.26	\$ 2,906,946.81	\$ 59,325.45	2.04%
UTILIDAD BRUTA	\$ 2,129,227.74	\$ 1,066,877.99	\$ 1,062,349.75	99.58%
GASTOS DE OPERACIÓN				
Gastos por implementación sistema prepago	\$ 554,713.38		\$ 554,713.38	64.80%
Gastos de Ventas	\$ 624,079.58	\$ 612,846.14	\$ 11,233.43	1.83%
Gastos Financieros	\$ 229,553.46	\$ 227,257.92	\$ 2,295.54	1.01%
TOTAL DE GASTOS DE OPERACIÓN	\$ 1,408,346.42	\$ 840,104.06	\$ 568,242.35	67.64%
UTILIDAD DE OPERACIÓN	\$ 720,881.32	\$ 226,773.93	\$ 494,107.40	217.89%
(-) RESERVA LEGAL	\$ -	\$ -		
UTILIDADES ANTES DE IMPUESTO	\$ 720,881.32	\$ 226,773.93	\$ 494,107.40	217.89%
(-) IMPUESTO SOBRE LA RENTA 30% Y 25%	\$ 216,264.40	\$ 68,032.18	\$ 148,232.22	217.89%
UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO	\$ 504,616.93	\$ 158,741.75	\$ 345,875.18	217.89%

Los resultados obtenidos con el análisis financiero son los siguientes:

- Los ingresos reflejan un incremento del 28.23% con respecto al año 2013 debido a un 23.86% que corresponde a ingresos que no se lograban percibir con el antiguo sistema de recaudo de pasaje del transporte público.
- Los costos de servicio tienen un aumento mínimo del 2.04% en comparación al año anterior.
- La utilidad bruta muestra un aumento del 99.58% como resultado del incremento de las ventas y la estabilidad de los costos por servicios.

- Los gastos de operación presentan un incremento considerable del 64.80% por la inversión de recursos económicos en la optimización de las unidades de transporte para la instalación y funcionamiento del nuevo sistema de recaudo del pasajes del transporte colectivo, este se hace una sola vez y solo para cumplir con los requerimientos de los equipos tecnológico utilizado.
- La utilidad operativa, utilidad antes de impuesto y el puesto sobre la renta aumentaron en un 217.89% como resultado de del incremento de las ventas y la maximización y control de los costos y gastos.

3.6.5 Análisis de razones financieras

Las razones financieras son indicadores utilizados en el mundo de las finanzas para medir o cuantificar la realidad económica y financiera de la empresa o unidad evaluada, y su capacidad para asumir las diferentes obligaciones a que se haga cargo para poder desarrollar su objeto social.

LA CONSENTIDA EL SALVADOR, S.A. DE C.V.

MATRIZ RESUMEN DE RAZONES FINANCIERAS

NOMBRE DEL RATIO	AÑO	FORMULAS
	2014 (proyectado)	
RAZONES DE LIQUIDEZ		
Razón Corriente	1.75	$\frac{\text{Activo corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$
RAZONES DE SOLVENCIA		
Razón de Endeudamiento	0.74	$\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Activo Total}}$
Endeudamiento patrimonio	2.83	$\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Patrimonio}}$
Endeudamiento activo fijo	0.32	$\frac{\text{Patrimonio}}{\text{Activo fijo neto}}$
Apalancamiento	3.83	$\frac{\text{Activo total}}{\text{Patrimonio}}$
Apalancamiento Financiero	5.72	$\frac{\text{UAI} / \text{Patrimonio}}{\text{UAI} / \text{Activo total}}$
RAZONES DE GESTION		
Rotación de Activo Fijo	1.41	$\frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Fijo}}$
Rotación de Ventas	1.16	$\frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Totales}}$
Impacto de Gastos de Administración y Ventas	0.23	$\frac{\text{Gastos de Admón y de ventas}}{\text{Ventas}}$
Impacto de la Carga Financiera	0.05	$\frac{\text{Gastos Financieros}}{\text{Ventas}}$
RAZONES DE RENTABILIDAD		
Rentabilidad Neta del Activo (Du Pont)	0.09	$(\text{Utilidad Neta}/\text{Ventas}) * (\text{Ventas}/\text{Activo Total})$
Margen Bruto	0.42	$\frac{\text{Ventas Netas}-\text{Costo de Ventas}}{\text{Ventas}}$
Margen Operacional	0.14	$\frac{\text{Utilidad operacional}}{\text{Ventas}}$
Rentabilidad Neta de Ventas	0.10	$\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}}$
Rentabilidad Operacional del Patrimonio	0.63	$\frac{\text{Utilidad operacional}}{\text{Patrimonio}}$

3.6.5.1 Razón de liquidez

LIQUIDEZ O RAZON CORRIENTE

FORMULA	2014	RATIO
Activo corriente	\$ 772,716.50	1.75
Pasivo corriente	\$ 441,131.44	

Para el año 2014, con la implementación del nuevo sistema de recaudo el panorama es de incremento de un 69% para llegar a \$1.75, en comparación al año anterior que fue de \$ 1.06, esto representa una situación más óptima para la capacidad de respuesta a un corto plazo.

3.6.5.2 Razón de solvencia

ENDEUDAMIENTO DEL ACTIVO

FORMULA	2014	RATIO
Pasivo Total	\$ 3,248,338.00	0.74
Activo Total	\$ 4,394,411.41	

Para el año 2014, disminuiría significativamente a un 74%, lo que es financiado por terceros lo cual se traduce al porcentaje de participación de los proveedores en la estructura de financiamiento de la empresa y de alguna forma también los riesgos de la misma, ya que el año anterior había sido de 81%.

ENDEUDAMIENTO PATRIMONIAL

FORMULA	2014	RATIO
Pasivo Total	\$ 3,248,338.00	2.83
Patrimonio	\$ 1,146,073.42	

En el ejercicio 2014, con la implementación del nuevo sistema de recaudación tiende a disminuir el endeudamiento, alcanzando un valor de \$ 2.83 por cada dólar del patrimonio y los índices demuestran que en comparación con el año anterior que fue de \$ 4.27, el nivel de endeudamiento disminuye.

ENDEUDAMIENTO DEL ACTIVO FIJO

FORMULA	2014	RATIO
Patrimonio	\$ 1,146,073.42	0.32
Activo fijo neto	\$ 3,621,694.91	

En el año 2014, con la implementación del nuevo sistema de recaudo el panorama es de incremento de un 32%, ya que en el 2013 fue de 21%, lo cual representa una mejoría en la participación.

APALANCAMIENTO

FORMULA	2014	RATIO
Activo total	\$ 4,394,411.41	3.83
Patrimonio	\$ 1,146,073.42	

Para el año 2014 con la implementación del nuevo sistema de recaudo el nivel de endeudamiento se reduce a 383%, de su patrimonio comprometido con los acreedores, ya que para el año 2013 fue de 527%, esto significa una gran mejoría para la empresa.

APALANCAMIENTO FINANCIERO

FORMULA	2014	RATIO
UAI / Patrimonio	0.63	5.72
UAI / Activo total	0.11	

Al analizar el apalancamiento financiero debemos de tener en cuenta lo siguientes aspectos:

Si el resultado es < 1 la deuda no conviene; si el resultado es > 1 la deuda si es conveniente y si el resultado es $= 1$ la deuda no altera la rentabilidad; por tanto el resultado del año en estudio resulta arriba de uno por tanto la deuda es conveniente para la generación de beneficios a la empresa.

3.6.5.3 Razón de gestión

ROTACIÓN DE ACTIVO FIJO

FORMULA	AÑO	RATIO
	2014	
Ventas	\$ 5,095,500.00	1.41
Activo Fijos	\$ 3,621,694.91	

Para el año 2014, el índice fue de 1.41 veces que generaran ingresos por cada dólar invertidos en activo fijo.

ROTACIÓN DE VENTAS

FORMULA	AÑO	RATIO
	2014	
Ventas	\$ 5,095,500.00	1.16
Activo Total	\$ 4,403,545.79	

En el año 2014, el indicador es de 1.16, nos indica de que se ha invertido mucho en activos fijo en relación a los años anteriores, debido a adquisición de nuevas unidades lo cual se ve reflejado en las ventas.

IMPACTO GASTOS ADMINISTRACIÓN Y VENTAS

FORMULA	AÑO	RATIO
	2014	
Gastos de administración y Ventas	\$ 1,178,792.96	0.23
Ventas	\$ 5,095,500.00	

Para el año 2014 es índice es de 23%, podemos inferir que existe un aumento del 8%, ya que en el año 2013 fue de 15%, lo cual es ocasionado por el incremento de los gastos de ventas debido a los costos que se incorporaran por la implementación del nuevo sistema de recaudo.

IMPACTO DE LA CARGA FINANCIERA

FORMULA	AÑO	
	2014	
		RATIO
Gastos Financieros	\$ 229,553.46	0.05
Ventas	\$ 5,095,500.00	

Para el año 2014 se destinaran un 5% de las ventas para pagar los gastos financieros de la entidad.

3.6.5.4 Razón de rentabilidad

RENTABILIDAD NETA DEL ACTIVO (DU PONT)

Formula	Año	
	2014	
		Ratio
Utilidad Neta/Ventas	\$ 0.10	0.09
Ventas/Activo Total	\$ 1.16	

Para el año 2014 la empresa espera obtener un rendimiento del 9%, con la ayuda de la implementación del nuevo sistema de recaudo.

Margen bruto

Formula	Año	
	2014	Ratio
Ventas Netas-Costo de Ventas	\$ 2,129,227.74	0.42
Ventas	\$ 5,095,500.00	

La información proyectada del año 2014 presenta una tendencia positiva observándose que el margen de utilidad aumenta en un 42%, por otro lado los costos también muestran un cambio de

58% con respecto al total de las ventas, por recursos económicos invertidos en el mantenimiento de las unidades de transporte.

Margen operacional

Formula	Año	
	2014	Ratio
Utilidad operacional	\$ 720,881.32	0.14
Ventas	\$ 5,095,500.00	

Para el año 2014 con la información proyectada muestra un aumento significativo del 14% de utilidad operacional. El comportamiento de aumento se debe al incremento de las ventas, con respecto a los costos y gastos reflejando la capacidad que tiene la empresa para cubrirlos y generar ganancias.

Rentabilidad neta de ventas

Formula	Año	
	2014	Ratio
Utilidad Neta	\$ 504,616.93	0.10
Ventas	\$ 5,095,500.00	

Las proyecciones del año 2014 reportan que un 10% de rentabilidad sobre las ventas, estos resultados reflejan que aunque haya un aumento de los costos y gastos producto de la implementación del nuevo sistema de tarjeta prepago las ventas crecieron lo suficiente para cubrir dichos aumentos.

Rentabilidad operacional del patrimonio

Formula	Año	
	2014	Ratio
Utilidad operacional	\$ 720,881.32	0.63
Patrimonio	\$ 1,146,073.42	

Para el año 2014 con la información proyecta el porcentaje de rentabilidad aumenta significativamente a 63% siendo este dato aceptable porque muestra la rentabilidad de la empresa y un beneficio para los inversionistas en la recuperación de lo invertido más las ganancias correspondientes.

Comparación de ratios financieros para los años 2011 al 2014

LA CONSENTIDA EL SALVADOR, S.A. DE C.V.

MATRIZ RESUMEN DE RAZONES FINANCIERAS

NOMBRE DEL RATIO	AÑOS				FORMULAS
	2014 (proyectado)	2013	2012	2011	
RAZONES DE LIQUIDEZ					
Razón Corriente	1.75	1.06	0.99	0.96	$\frac{\text{Activo corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$
RAZONES DE SOLVENCIA					
Razón de Endeudamiento	0.74	0.81	0.85	0.89	$\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Activo Total}}$
Endeudamiento patrimonio	2.83	4.27	5.81	8.05	$\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Patrimonio}}$
Endeudamiento activo fijo	0.32	0.21	0.17	0.12	$\frac{\text{Patrimonio}}{\text{Activo fijo neto}}$
Apalancamiento	3.83	5.27	6.81	9.05	$\frac{\text{Activo total}}{\text{Patrimonio}}$
Apalancamiento Financiero	5.72	1.00	2.05	2.26	$\frac{\text{UAI} / \text{Patrimonio}}{\text{UAI} / \text{Activo total}}$
RAZONES DE GESTION					
Rotación de Activo Fijo	1.41	1.33	1.32	1.36	$\frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Fijo}}$
Rotación de Ventas	1.16	1.18	1.17	1.21	$\frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Totales}}$
Impacto de Gastos de Administración y Ventas	0.23	0.15	0.16	0.16	$\frac{\text{Gastos de Admón y de ventas}}{\text{Ventas}}$
Impacto de la Carga Financiera	0.05	0.06	0.06	0.06	$\frac{\text{Gastos Financieros}}{\text{Ventas}}$
RAZONES DE RENTABILIDAD					
Rentabilidad Neta del Activo (Du Pont)	0.09	0.05	0.04	0.04	$(\text{Utilidad Neta} / \text{Ventas}) * (\text{Ventas} / \text{Activo Total})$
Margen Bruto	0.42	0.27	0.26	0.26	$\frac{\text{Ventas Netas} - \text{Costo de Ventas}}{\text{Ventas}}$
Margen Operacional	0.14	0.06	0.05	0.04	$\frac{\text{Utilidad operacional}}{\text{Ventas}}$
Rentabilidad Neta de Ventas	0.10	0.04	0.03	0.03	$\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}}$
Rentabilidad Operacional del Patrimonio	0.63	0.35	0.37	0.46	$\frac{\text{Utilidad operacional}}{\text{Patrimonio}}$

CAPITULO IV: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

Al finalizar la investigación se presentan conclusiones sobre aspectos que muestra la situación financiera de La Consentida El Salvador, S.A. de C.V., que se dedica al servicio de transporte colectivo de pasajeros a través de autobuses y microbuses, basado en el análisis financiero y de resultados obtenido mediante la metodología utilizada en el proyecto.

- a) Gran parte de la implementación del nuevo sistema de recaudo por medio electrónico, no se acogió de una manera apropiada por los motoristas del sector transporte público de pasajeros, debido a que ven como una amenaza la nueva forma de recaudación para sus ingresos, esto da como resultado que haya un desinterés al manejo de dicho sistema.
- b) La empresa La Consentida El Salvador, S.A. de C.V. no cuenta con un análisis de estados financieros siendo este de mucha importancia para toma de decisiones, con el estudio realizado se puede observar que existen índices como las cuentas y documentos por cobrar, las cuentas por pagar a corto plazo que pueden restarle ventajas a los resultados obtenidos ante instituciones financieras que provean de apalancamiento financiero.
- c) El estudio realizado afirma que La Consentida de El Salvador, S.A. de C.V., necesita prestar vital atención a su información financiera, para evitar en la medida de lo posible, indicadores de liquides y deuda por encima de lo permitido en las instituciones bancarias.
- d) El reintegro del efectivo producto de cobro de pasajes, causa a los transportistas inconvenientes para comprar de combustible, repuestos y pagar salarios diariamente, porque el dinero es depositado a sus cuentas bancarias 48 horas después.

- e) Si bien el uso del nuevo sistema de recaudo de los ingresos provenientes del servicio de transporte público en primera instancia generan erogaciones que los transportistas no tenían contemplados en sus flujos de efectivo esto solo será una vez y consiste en tener las unidades listas para instalar el equipo.
- f) Los indicadores financieros de la empresa La Consentida El Salvador, S.A. de C.V., nos revela que los gastos de la entidad han sido constantes para los últimos tres años, pero que para el año proyectado, se espera un incremento del 8% esto debido a la adecuación del sistema eléctrico en las unidades de transporte, para la colocación de validadores.
- g) La implementación del sistema prepago requiere de gastos por la adecuación de los vehículos, para poder instalarle los validadores, dichas erogaciones pueden llegar a ser cantidades significativas para los resultados de una empresa.

Recomendaciones

- a) Motivar a los motoristas al uso del nuevo sistema de recaudo, por medio de un sistema de pago en su salario, basado en la cantidad de personas que usen el nuevo mecanismo de recaudo, pagando un porcentaje adicional al salario actual en el sector transporte; para dicho cálculo se deberá tomar como base el promedio de personas por unidad, arriba de ese número de usuarios aplicar el sistema de pago recomendado, esto ayudaría a que los empleados ven al nuevo sistema como una oportunidad en su mejora salarial.
- b) Implementar en la empresa La Consentida El Salvador, S.A. de C.V. el uso del análisis de estados financieros con el propósito de observar de una forma más amplia y precisa el comportamiento de los rubros más importantes y representativos de la compañía, creando políticas contables de registro para evitar la presentación inadecuada de saldos que causen indicadores altos de riesgo.
- c) Implementar de inmediato la empresa La Consentida de El Salvador, S.A. DE C.V., un análisis financiero para evitar indicadores de riesgo y así tener más oportunidades de acceder a los créditos bancarios, tomando en cuenta que existe un fidecomiso en el nuevo sistema de recaudo, que garantiza un flujo de efectivo constante.
- d) Debido a que el reintegro lo realizan después de 48 horas, es conveniente realizar gestiones de crédito con los proveedores, que permitan la cancelación después de ese plazo y definir una política de pago teniendo como base esta situación.
- e) Se debe garantizar el buen funcionamiento de los equipos instalados en las unidades del transporte colectivo con el propósito de obtener la recuperación de la inversión inicial para la implementación de este nuevo sistema y las liquidaciones de ingresos diarios que contribuyan a la efectividad del flujo de efectivo utilizado a diario.

- f) Debido a la colocación de los validadores en las unidades de transporte, se deberán hacer capacitaciones a los motoristas para el cuidado del equipo instalado y así garantizar el buen funcionamiento de los aparatos.

- g) Los gastos por implementación del sistema prepago, requiere un acuerdo por parte de la empresa para el periodo de amortización, teniendo en cuenta el periodo de concesión de la línea y el contrato de administrador del sistema prepago, esto con el fin de no castigar los resultados de un solo ejercicio.

BIBLIOGRAFÍA

Diario Oficial, Tomo No. 397, número 198, de fecha 23-10-2012, páginas 284 – 288

Diario Oficial, Tomo No. 400, número 162, de fecha 04-09-2013, páginas 142 – 144

Hernández Solano, Verónica Guadalupe; Rivas Martínez, Phurtney Carolina; Rodríguez Chevez, Jeannette Imelda; año 2010, “El análisis financiero como herramienta para la toma de decisiones, en una empresa dedicada a la industria algodonera en El Salvador”, Trabajo de graduación para optar al grado de Licenciado en Contaduría Pública. Universidad de El Salvador.

Historia de El Salvador, Tomo I, Ministerio de Educación, 1994, Página No. 59

Ley del Impuesto sobre La Renta, Decreto Legislativo 472, de fecha 19/12/1963, publicado en Diario Oficial, N° 241, Tomo 201 del 21/12/1963.

Ley de Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y Prestación de Servicios, Decreto Legislativo N° 296, Diario Oficial N° 143, Tomo N° 316, 31/07/1992.

Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Diario Oficial 212, Tomo N° 329, publicado el 16/11/1995.

Reglamento General de Transporte Terrestre, Diario Oficial N° 32, Tomo N°354, publicado el 15/02/2002.

Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial

Revista Vice-Ministerio de Transporte de El Salvador, Edición 002, Marzo-2011, página No.8 y 9

Revista Vice-Ministerio de Transporte de El Salvador, Edición 003, Marzo-2012, página No. 8, 9 y
No. 12, 13

Revista Vice-Ministerio de Transporte de El Salvador, Edición 004, Feb-2013, página No.12

Sistemas de cobro electrónico de pasajes en el transporte público – Gabriel Pérez – CEPAL
ECLAC – Santiago de Chile, Julio de 2002.

ANEXOS

Anexo 1

Sectores y Rutas autorizadas del transporte público colectivo en AMSS con la tarjeta prepago

Rutas	Autobuses	Microbuses
	Identificación	Identificación
<u>Sector 2</u>		
14		
15		
42		
78		
84		
96		
98		
99	99-A	
100		100-A
104		
105		
106		
107		
108	A, B,C1,C2,C3,D	108
150		
151		
152		152
165	165-A	
166		
168		168-X1
184		
188		
192	A, A1	
483		
652		
663		
665		
666		
667		
668		
674		

Anexo 1

Rutas	Autobuses Identificación	Microbuses Identificación
<u>Sector 3</u>		
5		X, X1
12		X, X1, X2, X3
17	B, B1	A, A1, B, X
18		
34	B	
35		X
39		X
44	X1, X2	X
59		
169		
<u>Sector 4</u>		
A		
8	A	
11		X, B, C
21	A, B	X
26		
27		
37	A, A1, B	
<u>Sector 5</u>		
1		
8		
9		X, A
10		
22		
28		
34		
47		
48		X
<u>Sector 6</u>		
16		
23	A, B	
30	B, X	

Anexo 1

Rutas	Autobuses	Microbuses
	Identificación	Identificación
Sector 6		
33	A	
46	X1, X2	
52	X1, X2	
109	X1	
Sector 7		
16		
23		A, X
26		X
30		A
33		A1, A2, B
46		B, C
52		X1, X2, X3
53		A, C
Sector 8		
2	A1, A2, B1, B2, C	A
6	X1, X2, X3	A, CF, VH,
20		X
24		X, A
32		X
Sector 9		
B		
4		
38	A, B, C	
43		
109	X, X1	
115		
117	X, A, C	
140	X7	
173		

Anexo 1

Rutas	Autobuses	Microbuses
	Identificación	Identificación
<u>Sector 10</u>		
4		T, A
38		A, B, C, D, E, F
43		X, X1
45		AB
115		
140		X7
K11		

Anexo 2

Comparación de sistemas de Recaudación

LA CONSENTIDA EL SALVADOR, S.A. DE C.V.
COMPARACION DE SISTEMAS DE RECAUDACION DE PASAJES
EN EL TRANSPORTE PUBLICO

CONCEPTO	DETALLE ANEXO NO. 3	SISTEMA DE RECAUDO	
		ANTIGUO	TARJETAS PREPAGO
Pérdida y robos por falta de control	Cuadro No. 2	\$ 948,000.00	
UNIFORME (Camisa y Pantalón)	Cuadro No. 3		\$ 1,185.00
REVISIÓN DEL SISTEMA ELECTRICO	Cuadro No. 4		\$ 9,134.38
COSTO FINANCIERO POR REINTEGRO			
- Costo de oportunidad	Cuadro No. 5		\$ 113.63
COSTO DE ADMINISTRACION DEL SISTEMA PREPAGO			
- Comisión por administración de flujos de efectivo 10.5%	Cuadro No. 6		\$ 435,606.00
- Comisión por recuperación de ingreso por falta de control	Cuadro No. 6		\$ 99,540.00
TOTAL COSTO POR SISTEMA		\$ 948,000.00	\$ 554,713.38

Nota:

- * 1. Para efectos de la muestra la empresa cuenta con 79 buses.
- 2. Los valores correspondientes a los repuestos es un valor promedio.

LA CONSENTIDA EL SALVADOR, S.A. DE C.V.

**DETERMINACION DE BENEFICIOS, COSTOS Y GASTOS ANTE LA IMPLEMENTACION DE SISTEMA DE TARJETA PREPAGO
EN EL SECTOR DE TRANSPORTE PUBLICO**

CUADRO NO. 1 - DETERMINACION DE INGRESOS

Descripción	Buses	Días	Ingreso diario por bus	Ingreso promedio Mensual	Ingreso promedio Anual
Determinación del flujo de efectivo	79	25	\$ 175.00	\$ 345,625.00	\$ 4147,500.00

Determinación:

Diario = 79 (buses) * \$ 175 (Ingreso diario por bus) = \$ 13,825

Mensual = \$ 13,825 * 25 (días trabajados) = \$ 345,625

Anual = \$ 345,625 * 12 (meses) = \$ 4,147,500

CUADRO NO. 2 - DETERMINACIÓN DE PERDIDAS EN EL SISTEMA DE RECAUDO

CONCEPTO	Cantidad de buses	Días trabajados	Pérdida por bus	Total pérdida por día	Total pérdida por mes	Total pérdida anual antiguo sistema	Total pérdida anual nuevo sistema
Pérdida y robos por falta de control	79	25	\$ 40.00	\$ 3,160.00	\$ 79,000.00	\$ 948,000.00	\$ -

Determinación:

Diario = 79 (buses) * \$ 40 (Pérdida por bus) = \$ 3,160

Mensual = \$ 3,160 * 25 (días trabajados) = \$ 79,000

Anual = \$ 79,000 * 12 (meses) = \$ 948,000

CUADRO NO. 3 - DETERMINACIÓN DE COSTO DE UNIFORME PARA CONDUCTORES

CONCEPTO	Cantidad de buses	Costo de uniforme	Total uniformes
UNIFORME (Camisa y Pantalón)	79	\$ 15.00	\$ 1,185.00

Determinación:

79 (buses) * \$ 15 = \$ 1,185

CUADRO NO. 4 - DETERMINACIÓN DE COSTO POR REPARACION DE SISTEMA ELECTRICO

CONCEPTO	Cantidad de buses	Repuestos	Mano de obra	Total Repuesto + Mano de obra	Total por Reparación sistema eléctrico
Reparación de sistema eléctrico	79	\$ 71.88	\$ 43.75	\$ 115.63	\$ 9,134.38

Determinación:

79 (buses) * \$ 115.63 = \$ 9,134.38

CUADRO NO. 5 - DETERMINACION DEL COSTO DE OPORTUNIDAD FINANCIERO

Descripción	Buses	Días	Ingreso diario por bus	Ingreso promedio Mensual	Ingreso promedio Anual
Intereses dejados de percibir	79	25	\$ 0.38	\$ 9.47	\$ 113.63

Determinación:

Diario = $\$ 13,825 * 0.5\% * 2 \text{ (días)}/365 = \$ 0.38$

Mensual = $\$ 345,625 * 0.5\% * 2 \text{ (días)}/365 = \$ 9.47$

Anual = $\$ 4,147,500 * 0.5\% * 2 \text{ (días)}/365 = \$ 113.63$

CUADRO NO. 6 - DETERMINACIÓN DEL COSTO POR ADMINISTRACIÓN DE FLUJO DE EFECTIVO (10.5%)

Descripción	Buses	Ingreso	Comisión por bus	Comisión total buses, diario	Comisión total buses, mensual	Comisión total buses, Anual
Ingresos promedios por pasajes (1)	79	\$ 175.00	\$ 18.38	\$ 1,452.02	\$ 36,500.50	\$ 435,606.00
Recuperación de ingreso por falta de control (2)	79	\$ 40.00	\$ 4.20	\$ 331.80	\$ 8,295.00	\$ 99,540.00
TOTAL		\$ 215.00	\$ 22.58	\$ 1,783.82	\$ 44,795.50	\$ 535,146.00

Comisión por administración del flujo de efectivo = **10.5%**

Determinación: (1) Comisión sobre ingresos

Bus = \$ 175 * 10.5% (comisión por administración del sistema) = \$ 18.38

Diario = 79 (buses) * \$ 18.38 = \$ 1,452.02

Mensual = \$ 1,452.02 * 25 (días trabajados) = \$ 36,300.50

Anual = \$ 36,300.50 * 12 (meses) = \$ 435,606

Determinación: (2) Comisión sobre ingresos recuperado por falta de control

Bus = \$ 40 * 10.5% (comisión por administración del sistema) = \$ 4.20

Diario = 79 (buses) * \$ 4.20 = \$ 331.80

Mensual = \$ 331.80 * 25 (días trabajados) = \$ 8,295

Anual = \$ 8,295 * 12 (meses) = \$ 99,540

Análisis vertical y horizontal

LA CONSENTIDA EL SALVADOR, S.A. DE C.V.
BALANCE GENERAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2014, 2013
(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)

CUENTA	AÑOS		Vertical		Horizontal	
	2014 (Proyectado)	2013	2014	2013	Variación en cantidad	Variación en %
ACTIVO CORRIENTE						
Efectivo y Equivalentes de Efectivo	\$ 533,393.10	\$ 143,712.28	12.14%	4.25%	\$ 389,680.82	271.15%
Cuentas y Documentos por Cobrar	\$ 150,152.15	\$ 171,656.74	3.42%	5.08%	\$ (21,504.59)	-12.53%
Anticipo a Cuenta	\$ 89,171.25	\$ 69,541.93	2.03%	2.06%	\$ 19,629.32	28.23%
Total Activo Corriente	\$ 772,716.50	\$ 384,910.96	17.58%	11.39%	\$ 387,805.54	286.85%
ACTIVO NO CORRIENTE						
Propiedad Planta y Equipo	\$ 3621,694.91	\$ 2996,694.91	82.42%	88.62%	\$ 625,000.00	20.86%
Total no Corriente	\$ 3621,694.91	\$ 2996,694.91	82.42%	88.62%	\$ 625,000.00	20.86%
TOTAL ACTIVO	\$ 4394,411.41	\$ 3381,605.87	100%	100%	\$ 1012,805.54	33.17%
PASIVO CORRIENTE						
Cuentas por Pagar	\$ 204,280.04	\$ 255,350.05	4.65%	7.55%	\$ (51,070.01)	-20.00%
Acreedores Varios	\$ 20,587.00	\$ 40,300.83	0.47%	1.19%	\$ (19,713.83)	-48.92%
Impuestos por Pagar	\$ 216,264.40	\$ 68,032.18	4.92%	2.02%	\$ 148,232.22	217.89%
Total Pasivo Corriente	\$ 441,131.44	\$ 363,683.05	10.04%	10.76%	\$ 77,448.39	148.97%
PASIVO NO CORRIENTE						
Cuentas por Pagar a Largo Plazo	\$ 2807,206.56	\$ 2376,466.32	63.88%	70.28%	\$ 430,740.24	18.13%
Total Pasivo no Corriente	\$ 2807,206.56	\$ 2376,466.32	63.88%	70.28%	\$ 430,740.24	18.13%
PATRIMONIO						
Capital Autorizado y Pagado	\$ 116,150.00	\$ 116,150.00	2.64%	3.43%	\$ -	0.00%
Reserva Legal	\$ 23,230.00	\$ 23,230.00	0.53%	0.69%	\$ -	0.00%
Utilidad de Ejercicios Anteriores	\$ 502,076.49	\$ 343,334.74	11.43%	10.15%	\$ 158,741.75	46.24%
Utilidad del Presente Ejercicio	\$ 504,616.93	\$ 158,741.75	11.48%	4.69%	\$ 345,875.18	217.89%
Total Patrimonio	\$ 1146,073.42	\$ 641,456.49	26.08%	18.96%	\$ 504,616.92	264.12%
PASIVO Y PATRIMONIO	\$ 4394,411.41	\$ 3381,605.87	100.00%	100.00%	\$ 1012,805.55	29.95%

Anexo 4

Análisis vertical y horizontal

LA CONSENTIDA EL SALVADOR, S.A. DE C.V.

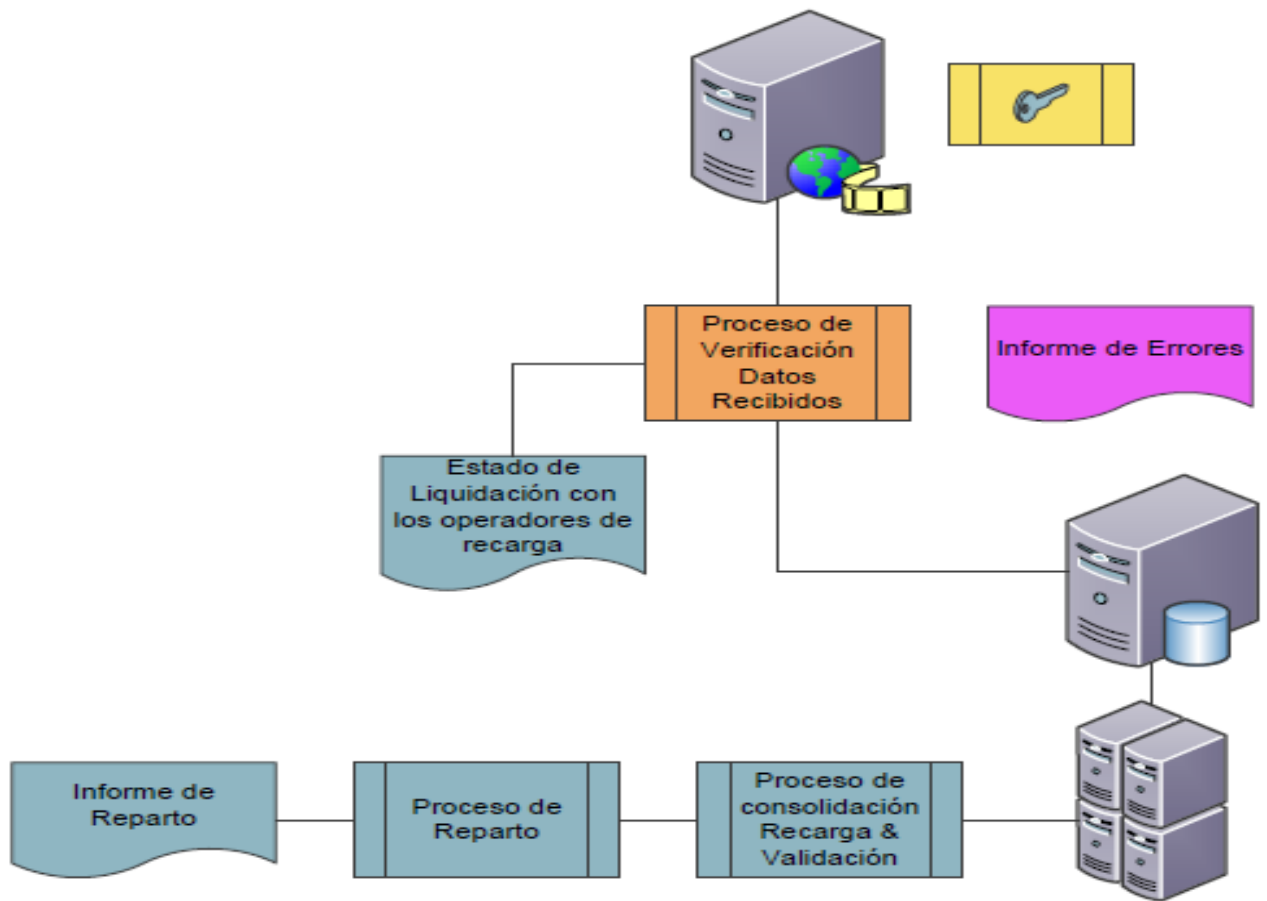
ESTADO DE RESULTADOS, DEL 01 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2014, 2013

(Expresado en dólares de los Estados Unidos de América)

CUENTA	AÑOS		Vertical		Horizontal	
	2014 (Proyectado)	2013	2014	2013	Variación en cantidad	Variación en %
INGRESOS						
Ingresos por servicios de transporte	\$ 4147,500.00	\$ 3973,824.80	81.40%	100.00%	\$ 173,675.20	4.37%
Recuperación de ingresos perdidos	\$ 948,000.00		18.60%		\$ 948,000.00	23.86%
TOTAL DE INGRESOS	\$ 5095,500.00	\$ 3973,824.80	100.00%	100.00%	\$ 1121,675.20	28.23%
(-) Costo de Servicio de Transporte	\$ 2966,272.26	\$ 2906,946.81	58.21%	73.15%	\$ 59,325.45	2.04%
UTILIDAD BRUTA	\$ 2129,227.74	\$ 1066,877.99	41.79%	26.85%	\$ 1062,349.75	99.58%
GASTOS DE OPERACIÓN						
Gastos por implementación sistema prepago	\$ 554,713.38		10.89%		\$ 554,713.38	64.80%
Gastos de Ventas	\$ 624,079.58	\$ 612,846.14	12.25%	15.42%	\$ 11,233.43	1.83%
Gastos Financieros	\$ 229,553.46	\$ 227,257.92	4.51%	5.72%	\$ 2,295.54	1.01%
TOTAL DE GASTOS DE OPERACIÓN	\$ 1408,346.42	\$ 840,104.06	27.64%	21.14%	\$ 568,242.35	67.64%
UTILIDAD DE OPERACIÓN	\$ 720,881.32	\$ 226,773.93	14.15%	5.71%	\$ 494,107.40	217.89%
(-) RESERVA LEGAL	\$ -	\$ -				
UTILIDADES ANTES DE IMPUESTO	\$ 720,881.32	\$ 226,773.93	14.15%	5.71%	\$ 494,107.40	217.89%
(-) IMPUESTO SOBRE LA RENTA 30% Y 25%	\$ 216,264.40	\$ 68,032.18	4.24%	1.71%	\$ 148,232.22	217.89%
UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO	\$ 504,616.93	\$ 158,741.75	9.90%	3.99%	\$ 345,875.18	217.89%

Anexo 5

Centro de control y Monitoreo

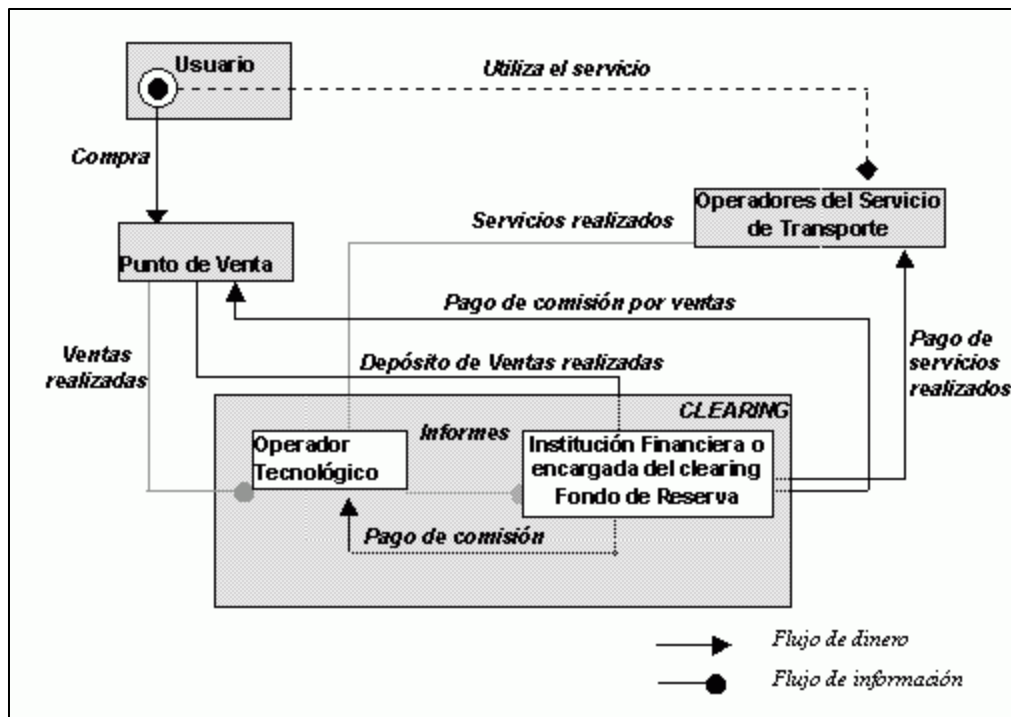


Costo y características de algunas tarjetas prepago

Característica	Tarjeta sin contacto (<i>contactless</i>)	Tarjeta con banda magnética
Costo de una tarjeta desechable		De \$ 0.02 a \$ 0.05
Costo de una tarjeta reutilizable	De \$ 1.60 a \$ 3.20	De \$ 0.08 a \$ 0.12
Tiempo de transacción por pasajero	De 0 a 1 Segundos	De 2 a 3 Segundos
Vida promedio de una tarjeta reutilizable	3 000 Viajes	200 a 300 Viajes
Costo de mantenimiento del dispositivo de lectura/escritura		De \$180 a \$ 225
Seguridad ofrecida	Alta	Baja

Fuente: Jorge Rebelo, The Buenos Aires Metropolitan Region and the Smart Card, World Bank, 1999

Flujos monetarios y de información en el proceso de *clearing* (Canje)



Fuente: Sistema de cobro electrónico de pasajes en el Transporte público, Gabriel Pérez, Pág. 18

PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS OPERATIVAS DE TRES ALTERNATIVAS DE TARJETA DE PREPAGO

Característica	Tarjeta sin contacto (contactless)	Tarjeta con contacto	Tarjeta con banda magnética
Principio de Funcionamiento	Comunicación por radio frecuencia con un dispositivo en la proximidad.	Comunicación por inserción en el lector/ escritor del dispositivo	Comunicación por contacto con el lector / escritor del dispositivo
Tiempo de transacción por pasajero en segundos	0 - 1	3 - 4	2 - 3
Capacidad de almacenamiento de la tarjeta en bits	Sobre los 2000	Sobre los 2000	200
Seguridad ofrecida	Hasta el 2002 no se conocen casos de fraude, en ningún dispositivo que las utilice.	Presenta cierta vulnerabilidad, no existen antecedentes de fraudes en el transporte público, pero ocurren con frecuencia en telefonía.	Son vulnerables, no se registran fraudes en el transporte público, pero si son muy frecuentes, incluso en instituciones financieras.
Vida promedio de una tarjeta reutilizable, expresado en número de viajes	3 000	3 000	200 - 300

Fuente: Sistema de cobro electrónico de pasajes en el Transporte público, Gabriel Pérez, Pág. 12

Tarjetas de aproximación o *contactless* (sin contacto)

También poseen un microchip integrado capaz de almacenar datos o programas. La ventaja es que no necesitan contacto con un cabezal magnético o con conectores físicos, por lo tanto, permite mayor rapidez en la transacción al no requerir su inserción o desplazamiento a través de ranuras y un mayor grado de seguridad ante fraudes.

Cada tarjeta contactless posee una espira de alambre o antena a través de la cual recibe y envía información en forma de ondas de radiofrecuencia al equipo validador, sin necesitar fuente de poder propia (pila eléctrica) ya que utiliza la misma energía que recibe para enviar una respuesta. Esta capacidad de la tarjeta sin contacto permite que los equipos no necesiten aberturas o mecanismos de lectura con roce o contacto, disminuyendo la mantención de los equipos validadores y prolongando la vida útil de las tarjetas, a la vez que dificulta el uso de circuitos o dispositivos fraudulentos.

TARJETAS CONTACTLESS



Diseño. El primer lote de tarjetas electrónicas será de 200,000 unidades, con diseños representativos de El Salvador.

FOTO DE LA PRENSA/CORTESIA



UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
ESCUELA DE CONTADURIA PÚBLICA



**CUESTIONARIO DE VALORACION DE EMPRESAS DEL SECTOR TRANSPORTE PÚBLICO,
DIRIGIDO A ADMINISTRADORES, CONTADORES, EMPRESARIOS DEL SECTOR 1, CON EL
SISTEMA DE COBRO DE TARJETAS PREPAGO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO.**

OBJETIVO: Recopilar información para proponer un documento que muestre a los empresarios del sector transporte público, la situación financiera que obtendrán, con la implementación del nuevo sistema prepago del pasaje al transporte colectivo, con el propósito de que estos evalúen los beneficios o desventajas.

INDICACIONES: Marque con una X o conteste según corresponda.

1. ¿Cargo que desempeña?

2. ¿Forma legal de la empresa?

a) Persona Jurídica

b) Persona Natural

3. ¿Tiempo de operar de la empresa?

a) De 1 a 3 años

b) De 3 a 10 años

c) Más de 10 años

4. ¿La empresa cuenta con una estructura organizativa definida?

SI

NO

5. Si la respuesta a la pregunta anterior fue positiva, ¿Qué unidades conforman los principales niveles organizativos?

- Junta Directiva
- Gerencia General
- Gerencia Administrativa
- Gerencia Financiera
- Gerencia de venta
- Gerencia de producción
- Personal
- Compras
- Auditoria Interna
- Contabilidad
- Servicios Generales
- Recepción
- Otros

Especifique _____

6. De acuerdo a la pregunta anterior, ¿cada cuánto se realizan reuniones administrativas?

- a) 1 mes
- b) 3 meses
- c) 6 meses
- d) 1 vez al año

7. De los siguientes informes financieros, ¿Cuáles considera útiles para la tomar decisiones?

- a) Balance general
- b) Estado de resultados
- c) Estado de cambios en el patrimonio
- d) Estado de flujo de efectivo
- e) Todas las anteriores

8. ¿Se realizan análisis a los estados financieros con la finalidad de tener un conocimiento claro de la situación financiera de la empresa?

SI NO

9. ¿Cree usted que las herramientas de análisis financiero permiten tomar decisiones que ayuden a prevenir hechos futuros o a corregir a tiempo los problemas existentes?

SI NO

10. ¿Considera útil que exista un documento que proporcione estrategias para realizar un análisis financiero y ala ves le sirva para la toma de decisiones?

SI NO

11. ¿Considera que la implementación del nuevo Sistema de tarjetas Prepago afectara la situación financiera de la empresa?

SI NO

12. Si la respuesta a la pregunta anterior es positiva indique la causa.

- Conductores en desacuerdo
- Usuarios en desacuerdo
- Reintegro inoportuno
- Fallas en el equipo
- Otros

Explique _____

13. Cuándo necesita financiamiento, ¿recurre a fondos?

Externo Interno

14. De los siguientes indicadores, ¿Cuáles aplica la empresa para analizar los Estados Financieros?

- Indicadores de liquidez
- Indicadores de deuda
- Rotación de cuenta por pagar
- Otros
- Ninguno

15. ¿En alguna ocasión tuvo problemas para conseguir apalancamiento financiero bancario?

SI NO

16. Si su respuesta a la pregunta anterior fue positiva ¿indique cuál fue la causa?

- Estados financieros incompletos
- Indicadores de riesgo
- Otros
- No califica

Explique _____

17. ¿Conoce usted el funcionamiento completo del nuevo sistema de cobro al transporte?

SI NO

18. ¿Considera usted que se brindó la información necesaria por parte de las autoridades para la implementación del nuevo sistema de cobro?

SI NO

19. ¿Considera usted que el nuevo sistema de cobro al transporte público solucionara la crisis económica del sector?

SI NO

20. ¿Tiene información sobre como está conformado el fidecomiso “FIDEPREPAGO”?

SI NO

21. ¿Está de acuerdo con la forma en la que al transportista le hacen llegar el efectivo producto de los cobros de pasajes urbanos?

SI NO

Gracias por su colaboración, la información que ha proporcionado será utilizada con extrema confidencialidad.