



REPÚBLICA DE CUBA
MINISTERIO DE EDUCACIÓN SUPERIOR

INSTITUTO SUPERIOR MINERO METALÚRGICO
"Dr. Antonio Núñez Jiménez"
DEPARTAMENTO DE CONTABILIDAD Y FINANZAS

TRABAJO DE DIPLOMA

En opción al título de
LICENCIADO EN CONTABILIDAD Y FINANZAS

TÍTULO: Análisis del Presupuesto de Ingresos y Gastos de la OEE Transporte de Moa

AUTORA: Anaivis Semanat Tamayo

TUTORA: Lic. Mireya Olivares Laurencio

MOA 2012
"AÑO 54 DE LA REVOLUCION"

PENSAMIENTO



*"No se puede dirigir si no se sabe analizar,
y no se puede analizar si no hay datos verídicos
si no hay todo un sistema de recolección de datos confiables,
y no hay un sistema de recolección de datos si no hay una preparación
de un sistema con hombres habituados a recoger el dato
y transformarlo de manera que esta es una tarea esencial"*

Che

DEDICATORIA

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a mis hijos Luis y Anaisys,

a mi esposo,

a mis compañeros, amigos y familiares

y muy especial a quienes se levantan día a día con el afán de dar

lo mejor de sí y hacen posible con su cariño

y dedicación plena la exitosa realización de este trabajo.

Anaivis Semanat Tamayo

AGRADECIMIENTOS

AGRADECIMIENTOS

*A nuestra Revolución
por habernos dado la posibilidad de estudiar nuevamente,
y a los profesores que sin su valiosa cooperación no hubiese sido posible la
culminación de esta carrera,
en especial a mi tutor, Mireya Olivares Laurencio*

Muchas gracias a todos.

RESUMEN

RESUMEN

Un sistema de información económico financiero debidamente argumentado y bien utilizado puede y debe convertirse en un instrumento informativo de altísimo valor para el proceso de toma de decisiones en las organizaciones.

El presente trabajo titulado, “Análisis del Presupuesto de Ingresos y Gastos de la Organización Estatal Económica del Transporte en Moa (OEET)”, donde se aplican métodos y técnicas que generan un sistema de información que garantiza una mejora continua en el proceso de toma de decisiones.

El análisis al presupuesto es una evaluación tanto del funcionamiento de la empresa en el pasado como de sus perspectivas para el futuro. La investigación se estructura en dos capítulos, el primero aborda los fundamentos teóricos y conceptuales del análisis económico financiero, y en el segundo se realiza un análisis económico financiero a la OEET en Moa aplicando métodos y técnicas tradicionales y contemporáneas en los estados financieros fundamentalmente.

Para el desarrollo de la investigación se emplearon de forma interrelacionada métodos y técnicas del conocimiento teórico y empírico dado el carácter sistémico que ha de tener toda investigación, fundamentalmente el dialéctico materialista.

Se obtuvo como resultado un valioso sistema de información en cuanto al deterioro de las partidas de ingresos y gastos de la entidad. En el mismo se evaluó el nivel de comportamiento de sus indicadores en la organización, comprobándose que la misma ha tenido un debilitamiento significativo dentro del proceso de gestión y proyección.

ABSTRACT

ABSTRACT

A financial properly argued and well used economic system of information can transform into an informative instrument of towering value for the process of taking decisions in the organizations.

The present work, "Analysis of the Budget of Revenues and Expenses of the State Economic Organization of the Transportation in Moa (OEET)", where methods and technics are applied to generate a system of information that guarantees a continuous improvement in the process of taking decisions.

The analysis of the budget is not only an evaluation of the companies operation but also of its perspectives for the future. This research is structured in two chapters, the first approaches the theoretical and conceptual basics of the economic financial analysis, and the second one carries out an economic financial analysis to OEET in Moa applying methods and traditional and contemporary technical in the financial states fundamentally.

For the development of the research methods and techniques of the theoretical empiric knowledge were used, due to the systemic character that all researches must have, mainly the dialectical materialistic one.

As a result a valuable system of information was a obtained as for the deterioration of the departures of revenues and expenses of the entity. In the same way it evaluates the level of behavior of their indicators in the organization, being proven that the same one has had a significant weakens inside the management process and projection.

ÍNDICE

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I.	
FUNDAMENTACIÓN TEÓRICO CONCEPTUAL DEL ANÁLISIS ECONÓMICO FINANCIERO	4
1.1 Consideraciones teóricas	4
1.2 Decisiones gerenciales sobre la base de los presupuestos	5
1.1.1 Tipos de presupuestos	5
CAPÍTULO II	
ANÁLISIS DEL PRESUPUESTO DE INGRESO Y GASTOS DE LA OEE TRANSPORTE MOA	19
2.1 Características generales de la OEE Transporte Moa	19
2.2 Análisis de los indicadores de ingresos y gastos del año 2010	21
2.3 Análisis de las variaciones del presupuesto de ingreso y gastos del 2011	25
2.4 Análisis del comportamiento del presupuesto con respecto al 2011	30
2.5 Análisis del comportamiento de los viajes realizados del 2010/2011	32
2.6 Análisis del comportamiento de los indicadores de eficiencia de 2010/2011 ...	33
2.7 Análisis del comportamiento del presupuesto de costo, ganancia y rentabilidad del año 2011	34
CONCLUSIONES	36
RECOMENDACIONES	37
BIBLIOGRAFÍAS	38
ANEXOS	

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

El sistema nacional de transporte en Cuba viene realizando importantes reformas a partir de los años 60, como parte fundamental de las transformaciones del período revolucionario y no como una imposición de los tiempos actuales de unipolaridad, globalización, crisis económicas, demandas de equidad social, sino como una necesidad del propio espíritu de la Revolución, como reflejo del respeto a los derechos de los ciudadanos.

Culpar al sistema social existente en el país de las dificultades económicas que presenta el mismo en el momento actual, es no sólo una mentira histórica sino una agresión política. Durante más de tres décadas se ha resistido toda amenaza, presiones y chantajes para opacar los avances en lo social y económico con igualdad y equidad para cualquier ciudadano del país.

El Ministerio de Transporte (MITRANS) ha trazado una estrategia para dar respuesta a los problemas, emergentes y reemergentes. Se persigue incrementar la eficiencia y calidad en los servicios, garantizar la sostenibilidad del sistema, especialmente en términos financieros y, aunque se ha alcanzado un alto nivel de equidad, seguir estudiando y trabajando para eliminar pequeñas desigualdades reducibles en la situación del transporte y la utilización de los servicios entre regiones y grupos de población.

El bloqueo impuesto al país a partir de 1962 con la Ley del Embargo, dictada por el gobierno de los EE.UU., que prohíbe la adquisición de medios de transporte, piezas, accesorio y materias primas requeridas para empresas cubanas, se ha ido recrudeciendo progresivamente a través de la Ley Torricelli y la más reciente Ley Helms Burton, las que han ocasionado cuantiosas pérdidas económicas de una manera indiscriminada, afectando directa o indirectamente todas las actividades.

En consecuencia con ello los recursos financieros del Presupuesto del Estado, deben continuar contribuyendo a garantizar los objetivos de desarrollo previstos del sector que seguirá siendo su principal fuente de financiamiento.

Estas insuficiencias son la expresión del **problema científico** de la investigación que se ha identificado como: la necesidad de analizar el Presupuesto de Ingresos y Gastos de la OEE Transporte de Moa.

Teniendo en cuenta el problema señalado se declara como **objeto de estudio** de la investigación el presupuesto, teniendo como **campo de acción** los procedimientos para el cálculo y registro de los ingresos y los gastos en la OEE Transporte de Moa.

Por lo anteriormente planteado, la presente investigación se propone cumplir con el siguiente **objetivo general**: analizar los gastos del presupuesto en la OEE Transporte de Moa, aplicando técnicas y herramientas de análisis económico – financiero, que garantice la calidad total en la información necesaria para el proceso en la toma de decisiones.

La **hipótesis** supone que si se realiza el análisis del Presupuesto de Ingresos y Gastos de la OEET de Moa, se dotará a la administración de la entidad de la situación de las partidas que integran su presupuesto para la toma de las decisiones oportunas.

En aras de lograr cumplir con el objetivo y demostrar el cumplimiento de la hipótesis propuesta, se hace necesario desarrollar las siguientes **tareas de investigación**:

- Caracterización de las herramientas más utilizadas por la comunidad científica para el análisis del Presupuesto.

- Diagnóstico al proceso de análisis económico financiero de la OEET de Moa.
- Aplicación en los presupuestos de las herramientas necesarias para el análisis Económico en la OEET de Moa.

En el proceso investigativo se utilizaron los siguientes **métodos de investigación**:

Teóricos:

- Análisis y síntesis: al realizar el estudio de la información obtenida a partir de la revisión de literaturas y resoluciones.
- Hipotético – deductivo: al formular la hipótesis de la investigación deduciendo que con el análisis el Presupuesto de Ingresos y Gastos de la Empresa de Transporte Municipal.
- Histórico lógico: al analizar la evolución histórica del sectorial de transporte.

Empíricos:

- La observación directa, para la caracterización del problema.
- Análisis de documentos, se analizaron documentos sobre el objeto estudio.

CAPÍTULO I

CAPITULO I. FUNDAMENTACION TEÓRICO CONCEPTUAL DEL ANÁLISIS ECONÓMICO FINANCIERO

En el presente capítulo se abordan las pautas específicas que constituyen los fundamentos teóricos sobre los que se apoya la tesis.

1.1. Consideraciones teóricas

Se denomina transporte o transportación al traslado de personas o bienes de un lugar a otro. El transporte es una actividad fundamental la que consiste en colocar los medios de mayor demanda de importancia en el momento preciso y en el destino deseado.

Dentro de transporte se incluyen numerosos conceptos; los más importantes son; cargas y operaciones.

Los transportes pueden también distinguirse según la posesión y el uso de la red. Por un lado, están los vehículos que son utilizables por cualquier persona previo pago de una cantidad de dinero. Por otro, está el transporte privado, aquél que es adquirido por personas particulares y cuyo uso queda restringido a sus dueños.

La economía cubana en el campo de la salud se enfrenta a dos cuestiones básicas:

- Recursos son limitados y existe un gran reto consistente en lograr una mejor atención al paciente con el menor costo posible.
- La cantidad y calidad de los servicios se encuentran afectados por la situación actual a nivel mundial y nacional. De ahí una asignación eficiente de esos recursos que resultan limitados.

Esto justifica la necesidad de aplicar un minucioso análisis del presupuesto como forma de definir la proporción de recursos necesarios que garanticen la mejor relación con los resultados esperados.

Consiste en determinar los efectos que se derivarían de seguir cada una de las opciones posibles en una situación de elección y compararlas, en términos de su eficiencia.

El objetivo final de un buen análisis del presupuesto es ayudar a los encargados de la toma de decisiones a elegir de forma racional, es decir, decidir de forma coherente con determinados objetivos y restricciones.

1.2 Decisiones gerenciales sobre la base de los presupuestos

En la actualidad los presupuestos constituyen una herramienta indispensable para la administración de las empresas, las decisiones de tipo gerencial no se toman únicamente sobre una base de resultados históricos, al contrario, se debe realizar sobre proyecciones efectivas que permitan anticiparse a corregir hechos negativos que perjudiquen la economía de una entidad.

1.2.1 Tipos de presupuestos

En una época de cambios en la gerencia moderna, la toma de decisiones exige presión y rapidez, y por lo tanto el factor de predicción y control de los presupuestos es de vital importancia como una eficiente herramienta administrativa. La elaboración y manejo de los diferentes tipos de presupuestos dentro del entorno empresarial para enfrentar los futuros retos de la administración actual.

las cantidades y precios de los INPUTS y los OUTPUTS, el período del presupuesto se realiza correspondiendo con el año financiero-fiscal-contable.

Este trabajo intenta distinguir la importancia del presupuesto como un elemento de planificación y control expresado en términos económicos financieros dentro del marco de un plan estratégico, capaz de ser un instrumento o herramienta que promueve la integración en las diferentes áreas que tenga una entidad, la participación como aporte al conjunto de iniciativas dentro de cada centro de responsabilidad y la responsabilidad expresado en los programas establecidos para su cumplimiento en términos de una estructura claramente definida para este proceso.

Organización del presupuesto

Toda organización al formular sus planes, deberá delimitar específicamente las atribuciones y responsabilidades, para que cada persona sepa cómo debe actuar sin temor a extralimitarse ni lesionar los derechos de las demás personas. Un plan orgánico y objetivo muestra a la gerencia quienes deben rendir cuentas de cada fase sobre la marcha. **(Anexo 1)** proceso de dirección para un Presupuesto

Funciones de los presupuestos:

- La principal función de los presupuestos se relaciona con el Control financiero de la organización.
- El control presupuestario es el proceso a descubrir, qué es lo que se está haciendo, comparando los resultados con sus datos presupuestados correspondientes para verificar los logros o remediar las diferencias.
- Los presupuestos pueden desempeñar tanto roles preventivos como correctivos dentro de la organización.

Estas tres funciones son las más importantes hablando en términos generales, además de las siguientes características:

- Son útiles en todas las organizaciones ya sean gubernamentales o no gubernamentales.
- Ayudan a minimizar el riesgo en las operaciones de la organización.
- Por medio de los presupuestos se mantiene el plan de operaciones de la empresa en unos límites razonables.
- Sirven como mecanismo para la revisión de políticas y estrategias de la entidad y direccionarlas hacia lo que verdaderamente se busca.
- Cuantifican en términos financieros los diversos componentes de su plan total de acción.
- Las partidas del presupuesto sirven como guías durante la ejecución de las partidas en un determinado período, y sirven como norma de comparación una vez que se hayan completado los planes y programas.
- Sirven como medios de comunicación entre unidades a determinado nivel y verticalmente entre ejecutivos de un nivel a otro. Una red de estimaciones presupuestarias se filtra hacia arriba a través de niveles sucesivos para su ulterior análisis.

Las lagunas, duplicaciones o sobre posiciones pueden ser detectadas y tratadas al momento en que los gerentes observan su comportamiento en relación con el desenvolvimiento del presupuesto

El presupuesto es un instrumento importante como norma, utilizado como medio administrativo de determinación adecuada de capital, costos e ingresos necesarios en una organización, así como la debida utilización de los recursos disponibles acorde con las necesidades de cada una de las unidades y/o departamentos.

Este instrumento también sirve de ayuda para la determinación de metas que sean comparables a través del tiempo, coordinando así las actividades de los departamentos a la consecución de estas, evitando costos innecesarios y mala utilización de recursos. De igual manera permite a la administración conocer el desenvolvimiento de la empresa, por medio de la comparación de los hechos y cifras reales con los hechos y cifras presupuestadas y/o proyectadas para poder tomar medidas que permitan corregir o mejorar la actuación organizacional y ayuda en gran medida para la toma de decisiones.

El proceso presupuestario en las organizaciones

El proceso presupuestario tiende a reflejar de una forma cuantitativa, a través de los presupuestos, los objetivos fijados por la empresa a corto plazo, mediante el establecimiento de los oportunos programas, sin perder la perspectiva del largo plazo, puesto que ésta condicionará los planes que permitirán la consecución del fin último al que va orientado la gestión de la empresa.

- Definición y transmisión de las directrices generales a los responsables de la preparación de los presupuestos.
- Elaboración de planes, programas y presupuestos.
- Negociación de los presupuestos.
- Coordinación de los presupuestos.
- Aprobación de los presupuestos.
- Seguimiento y actualización de los presupuestos.

Los presupuestos pueden clasificarse desde varios puntos de vista. A continuación se expone una clasificación de acuerdo con sus aspectos sobresalientes (**anexo 2**):

- Según la flexibilidad.
- Según el período que cubran.
- Según aplicabilidad en la empresa.
- Según el sector en el cual se utilice.
- Según su contenido.
- Según técnica de evaluación.
- Por su reflejo en los Estados Financieros.
- Por áreas y niveles de responsabilidad.

La aplicación de técnica para el análisis de los presupuestos de forma oportuna sirve de herramienta a la administración para la toma de decisiones.

El análisis del presupuesto de forma general en la empresa puede permitir una valoración de los resultados alcanzados; pero puede tener como inconveniente que no se conozcan aquellas áreas que están incidiendo de forma negativa ya sea en menor o mayor cuantía.

La propuesta del análisis de los gastos por áreas de responsabilidad donde tengan mayor participación los trabajadores y especialistas, así como la aplicación de técnicas que influyan en un mejor análisis e incidan en los costos que se generan es uno de los objetivos primordiales.

La estimación de los costos, medición de los efectos y valoración de la efectividad es uno de los pasos más complejos y definitorios ya que en el mismo deben utilizarse algunos métodos, los cuales evitarán la existencia de sobregiros en el presupuesto siempre y cuando se efectúe un buen análisis de los resultados que arrojen.

La utilización de métodos como costo – beneficio, costo – efectividad, minimización de los costos y costo- utilidad permitirán incidir de forma directa en la buena planificación y ejecución del presupuesto sin afectar la calidad del servicio a los pacientes:

La característica principal del análisis costos - beneficio es que tanto los costos como los efectos de las opciones comparadas se miden en unidades monetarias.

Desde el punto de vista económico se considera la forma de análisis más ortodoxa. Su ventaja consiste en que permite comparar opciones cuyos resultados se midan en unidades diferentes, lo que resulta útil para comparar opciones de distintas áreas, por ejemplo, programas sanitarios, con programas de educación o de infraestructura.

Este tipo de estudio se utiliza cada vez menos por la dificultad que se plantea al tratar de aplicarle un valor monetario a los resultados sobre la salud. Los resultados de un análisis de costo-beneficio pueden expresarse como coeficientes de costo/ beneficio o como valor neto, es decir, la diferencia entre los costos y los beneficios.

La utilización del método de costo-efectividad resulta de vital importancia para la toma de decisiones sobre el uso de medicamento, aplicando variantes que tengan no solo contemplado el costo sino también la efectividad.

En su forma clásica, el análisis costo-efectividad considera una única medida de resultado.

Algunos análisis de costo-efectividad presentan más de una medida de resultado. En este caso el encargado de la toma de decisiones emite su opinión sobre la importancia relativa de estas medidas. Se utiliza con frecuencia el término análisis

de costo consecuencia para denominar estos estudios.

El plano del costo-efectividad expresa la relación entre el costo y la efectividad de una opción sanitaria con respecto a otra. La situación más frecuente es que una de ellas sea más efectiva y que sea más costosa, en cuyo caso hay que analizar si el beneficio extra compensa el costo adicional; es decir, habrá que analizar cuánto es necesario desembolsar para obtener el beneficio adicional.

El método de **minimización de costos** se utiliza este método cuando no existe diferencia entre los efectos de las opciones que se comparan. En este caso se selecciona la opción menos costosa.

En las evaluaciones económicas los costos siempre se utilizan expresados en unidades monetarias. Es decir, cuando ya se han identificado y cuantificado en unidades específicas los recursos afectados por las distintas opciones que se evalúan, es preciso que, con el fin de poder obtener el efecto agregado neto, esas unidades sean valoradas en una unidad homogénea. En el caso de los beneficios o los efectos, la unidad que se utiliza depende del tipo de análisis que se realice.

Una de las fortalezas en la aplicación de una correcta evaluación de los gastos en la salud es la utilización del enfoque interdisciplinario, pero este ha contribuido a separarla paulatinamente del cuerpo conceptual de la teoría económica, y acercarla a los criterios metodológicos de la investigación médica, lo cual ha tenido efectos opuestos, pues por una parte, ha fomentado el rigor en la determinación de la efectividad de las opciones evaluadas y el fortalecimiento de las herramientas estadísticas; pero por otra, la aplicación de criterios metodológicos provenientes de las ciencias médicas al campo de la economía no siempre constituye un enfoque apropiado.

En la medida en que los encargados de la toma de decisiones se preocupen en aplicar sistemáticamente la búsqueda de opciones más eficientes, menos lo tendría que hacer el médico a escala individual y podría actuar con una libertad clínica responsable sin perder su capacidad de decisión. El médico diariamente realiza decisiones basadas en criterios de costo-efectividad, lo importante es que tome conciencia de que lo está realizando.

El análisis del **costo de transporte** se sustenta en la determinación de un promedio de unidades físicas de servicios y días de transportación.

Este promedio se construye a partir de la determinación de una muestra significativa del registro de operaciones o viajes transportados seleccionados en un periodo previamente definido.

Una vez efectuado el estudio de la muestra y determinado el promedio de cada transportación se valoran las cantidades de servicios haciendo uso del sistema de costo actual.

En esencia este método permite:

- Comunicación plena con el área de transporte a través de la composición física y monetaria de cada servicio.
- Evaluar la conducta transportada con el nivel de calidad deseado.
- Obtener información sobre la composición de costos por Viajes transportados.
- Utilizar las informaciones de costos para planificar los recursos necesarios.
- Brindar una información deseada por el usuario.

La importancia de los costos en transporte, como principio rector:

- Posibilita, mediante el conocimiento de los costos reales de las acciones, la toma de medidas oportunas, con el fin de obtener el máximo de eficiencia en la ejecución presupuestaria para elevar la eficacia de la gestión general.
- Permitir a los niveles de dirección del Sistema Nacional de Transporte, mediante el conocimiento de los costos que se ejecutan, evaluar económicamente a las entidades, al propio tiempo elaborar y fundamentar índices para mejorar el proceso de la planificación financiera.
- Brindar a los dirigentes y trabajadores la educación económica necesaria, al facilitarle información acerca de los gastos que en cada área de trabajo se ejecutan, dándoles participación en los análisis de los resultados.
- La calidad de la transportación es la que produce mejoría prevista en el estado técnico sin derrochar recursos, y con una alta eficiencia
- La contención y reducción de costos debe tener presente y muy en cuenta los preceptos éticos.
- Conocer que el verdadero costo del transporte es el beneficio que podía haber gozado si esos mismos recursos.

De forma general todos los métodos y técnicas planteadas tienen como objetivo común lograr una mejor utilización de los recursos puestos en nuestras manos y lograr ser cada vez más eficiente en el logro de los objetivos propuestos.

Para cualquier sistema de dirección constituye un factor fundamental, asegurar el papel del costo tanto en la planificación, como en la correcta dirección de las empresas a través de mecanismos efectivos y ágiles que posibilitan su cálculo con un grado elevado de confiabilidad.

El costo como herramienta de dirección debe facilitar la valoración de posibles decisiones a tomar, permitiéndonos seleccionar la de mayor beneficio con un

mínimo de gastos; además de producir el riesgo con la toma de decisiones incorrectas en situaciones coyunturales de mercado o acciones impostergables de carácter nacional.

Constituye también un medidor del aprovechamiento de los recursos materiales, laborales y financieros en el proceso productivo, reflejando el efecto de las desviaciones respecto a lo previsto y asegurando una correcta planificación de los mismos, para lograr esto se requiere de una perfecta voluntad y estilo de dirección que utilice el Costo como un verdadero instrumento rector, además de establecer una adecuada base metodológica y de registro, analizando su comportamiento durante un período determinado, comparando lo que se hizo con lo previsto en determinadas circunstancias.

Al referirse a los costos hay que tener en cuenta tres momentos independientes que preceden al análisis de lo real ejecutado.

1. La planificación de los costos esperados para un nivel de producción previsto.
2. El registro de los gastos reales en que se ha incurrido.

El cálculo de los costos unitarios imprescindibles, para la valoración de los servicios, como para el análisis de los resultados y de la eficiencia con que opera la entidad son los siguientes:

1. Identificación de los costos:
 - El problema de identificación de los costos es uno de los más complejos en las evaluaciones económicas. Identificar los costos consiste en enumerar todos los recursos relevantes consumidos por adopción de cada alternativa, de manera tal que permita una posterior medición y valoración.

- Deben ser identificados todos los costos relevantes para el análisis de acuerdo con la perspectiva de análisis previamente definida.
 - Debe quedar claramente definido dentro de la metodología del estudio el concepto de costos directos e indirectos que se están utilizando.
 - La medición de los costos debe ser lo más detallada posible, todos los costos deben ser cuantificados en términos físicos y de valor. Debe evitarse el doble conteo.
2. Demostración de la efectividad:
- Toda evaluación económica deberá adjuntar un estudio o una fundamentación de la efectividad de las alternativas que intervienen en el estudio.
 - Se recomienda la utilización de múltiples fuentes así como metodologías que provengan de otras disciplinas, siempre debe referenciar la fuente utilizada.
 - Se debe estimular la utilización de ensayos clínicos, literatura clínica y meta-análisis. En caso que estos sean utilizados se debe adjuntar un resumen del estudio o referenciar.
3. Diseño del estudio:
- Utilizar las llamadas evaluaciones económicas completas es decir costo-beneficio, costo-efectividad, minimización de costos y costo-utilidad.
 - Fundamentar la técnica de evaluación económica seleccionada.

Para realizar un correcto análisis de los costos es necesario, una estrecha correspondencia entre el Plan de Costo, el Registro de Gastos asociados a los servicios y el Cálculo de los Costos Reales.

Siendo importante utilizar tanto en el plan como en el real las mismas bases de distribución y aplicación de los gastos indirectos de servicios.

Se debe tomar en consideración que el control de los costos no es una tarea exclusiva del área económica, sino que se hace extensivo a todas las especialidades de la parte productiva, haciéndose necesaria su participación en cualquier análisis y toma de decisión de los diferentes niveles establecidos.

Sólo un estilo de dirección que se apoye con sistematicidad en los resultados de la contabilidad y los costos serán capaces de obtener las ventajas que ofrecen estos métodos, de otra forma el trabajo con los costos se convertirá en poco menos que un ejercicio intelectual de unos pocos y en una carga burocrática para la empresa.

Es por esto, que este sistema constituye un engranaje metodológico y organizativo que debe permitir una adecuada utilización del mismo como instrumento de dirección.

El análisis de los costos comienza en el Departamento Económico y en la medida que se va ascendiendo en los escalones de mando o jerárquicos, solo se analizan las cuestiones más relevantes a cada nivel, contándose con las causales de las desviaciones, lo que permite que el análisis fluya como sistema integrador, al denotar la agilidad del análisis y su impacto en lo referido a la elevación de la calidad de los servicios y del nivel de satisfacción de los usuarios.

La segunda etapa consiste en la elaboración de presupuestos de gastos. La necesidad de predeterminar las acciones a llevar a cabo motivó la instrumentación de presupuestos de gastos por áreas de responsabilidad, como marco de referencia para juzgar los desempeños subsiguientes.

Al respecto solo se empleaban presupuestos financieros con la finalidad de medir los gastos institucionales no así los gastos por elementos y partidas en cada una de las áreas, lo que dificultaba la evaluación del desempeño y la eficiencia y eficacia en el manejo de los recursos.

Otro factor a tener en cuenta se relaciona con el gasto de la propia investigación. Resulta evidente que no vale la pena abordar un estudio cuyo gasto sea mayor que el de los recursos sobre los que se vaya a decidir.

En el análisis del presupuesto de gasto como herramienta de dirección debe reflejarse las principales partidas que inciden de forma negativa para poder accionar y buscar soluciones apropiadas.

La comparación con períodos anteriores y con respecto al plan aprobado por las instancias superiores es otros de los elementos a tener en cuenta ya que esto posibilita valorar con qué recurso cuenta para ejecutar en el año y poder efectuar acciones correctivas que encausen el rumbo de la entidad.

La cultura económica del personal de la salud es un pilar fundamental para lograr el éxito ya que de esta forma existirá un mayor accionar en el cumplimiento de la meta propuesta.

CAPÍTULO II

CAPITULO II. ANÁLISIS DEL PRESUPUESTO DE INGRESOS Y GASTOS DE LA OEE TRANSPORTE MOA

2. 1. Características generales de la empresa

La Empresa Provincial de Transporte de Holguín, está subordinada al Órgano de Administración Provincial de Holguín, se crea a través de la Resolución 12 con fecha 14 de febrero de 1995, y por la Resolución 36/95 ,se crean las Organizaciones Económicas Estatales, con personalidad jurídica propia, entre las que se encuentra la de Moa.

La OEE de transporte Moa en correspondencia con el objeto social fue creada para brindar servicios de transportación de pasajeros por ómnibus, autos, ferrobuses, lanchas y otros medios alternativos tales como ciclos, camiones, camionetas y otros similares en moneda nacional y divisas. Brindar servicios de transportación de cargas y paquetería a la población en moneda nacional, y a entidades en moneda nacional y divisas, prestar servicios de alquiler de medios de transporte o de fletes, en moneda nacional. Proporcionar servicios de parqueo en moneda nacional, prestar servicios de gestión de pasajeros, en moneda nacional, prestar servicios de instrucción teórico-práctica de conducción de medios de transporte automotor y alternativo de la escuela de automovilismo, así como la recalificación de chóferes profesionales propios o de terceros, en moneda nacional y divisas; entre otras actividades.

La entidad está constituida por la dirección general, a la cual se subordinan tres áreas de dirección: Área de Economía, Capital Humano y el Área de Operaciones a los cuales se subordinan once técnicos de distintas actividades, además cuenta con dos almacenes.

Las actividades económicas contables se desarrollan en la entidad hasta el balance de comprobación, los Estados Financieros se confeccionan en la Dirección Provincial.

La misión es prestar un servicio de transportación de pasajeros, de carga y de alquilar de medio de transporte.

La entidad tiene una plantilla aprobada de 123 trabajadores, cubierta 115 (tabla 1.1), lo que representa el 93.5%, de ella 39 son mujeres y 76 hombres. La categoría ocupacional se describe en la tabla siguiente:

Departamentos	Técnicos	Servicio	Obreros	Dirigentes	Admón.	Total
Dirección	3	1	-	1	-	5
Carga	1	-	16	1	2	20
Terminal	1	30	-	1		32
Plataforma	1	5	17	1	1	25
Taller	1	9	14	-	1	25
Recursos Humanos	2	-	-	1	-	3
Economía	4	-	-	1	-	5
TOTAL	13	45	47	6	4	115

Tabla 2.1 Distribución de la plantilla cubierta de la OEE Transporte Moa.

La entidad posee un presupuesto aprobado por Dirección Provincial de Transporte el cual está distribuido por los ingresos y gastos generados por los departamentos, los ingresos son planificados teniendo en cuenta los servicios tales como:

- Construcción para tercero.
- Reparación y mantenimiento de equipo.
- Producción secundaria.
- Recaudación de alcancía.
- Venta de servicios de servicentro.
- Operadora flete.

- Arrendamiento coches y ciclos.
- Porteadores privados.
- Base carga.
- Valor del tráfico:
 - a) Ómnibus urbano.
 - b) Ómnibus sub-urbano.
 - c) Ómnibus interurbano.
 - d) Ómnibus rural.
 - e) Ómnibus flete.
 - f) Base carga.

2.2- Análisis de los Indicadores de Ingresos y Gastos del año 2010

Se procede a realizar el análisis de los ingresos y los gastos de la entidad por indicadores en el año 2010.

INDICADORES	PLAN	REAL	Variación	%
Producción Bruta	1498.9	1289.3	-209.6	86
Producción Mercantil	1498.9	1289.3	-209.6	86
Construcción para Tercero	17.1	20.5	3.4	117
Reparación y Mantenimiento de Equipo	26	5.4	-20.6	20
Producción Secundaria	79.1	98.6	19.5	124
Recaudación por Alcancía	212.3	180.9	-31.4	85
Venta de Servicio en Servicentro	1.6	7.9	6.3	493
Operadora Flete	58.5	80.6	22.1	138
Arrendamiento Coches y Ciclos	70.9	82.8	11.9	117
Base Carga	293.1	257.7	-35.4	88
VALOR DEL TRAFICO	725.7	554.9	-170.8	76
Ómnibus Urbano	232	94.1	-137.9	40
Ómnibus Sub-urbano	29.4	42.9	13.5	145
Ómnibus Interurbano	204	164.9	-39.1	80
Ómnibus Rural	164.8	125.1	-39.7	75
Ómnibus Flete	95.5	127.6	32.1	133
Base Carga		0.3	0.3	

Tabla 2.2 Indicadores de eficiencia del año 2010.

- En el análisis realizado al cumplimiento del plan de ingresos del 2010, se comprobó que de un plan de 1498.9 MP, se han ingresado 1289.3 MP representando el 86 por ciento de cumplimiento para una desviación de 209.6 MP, incidiendo en este incumplimiento los departamentos siguientes:
 - Base de carga que solo alcanzó el 88 por ciento con un real de 257,7MP, motivado a la baja disponibilidad técnica de los equipos, afectando este el desempeño de este departamento.
 - Recaudación por alcancía, en este indicador se cumple a un 85 por ciento y su variación es de 31,4 MP motivado por los tiempos de lluvias y la no exigencia del pago como está establecido de los pasajeros, se evidencia la no exigencia de los jefes.
 - Reparación y mantenimientos de equipos, cumpliéndose este al 20 por ciento con una desviación del 20,6 MP, de un plan de 26 MP solo se alcanzó un 5.4 MP, causados por: la poca motivación al trabajo que realiza el personal del departamento, la poca capacidad de los mecánicos, no exigencia del jefe de taller, en algunos casos falta de piezas de repuestos y por la falta de gestión del jefe de abastecimiento.

Valor del tráfico

Este indicador se deteriora en su cumplimiento y solo alcanza 76 por ciento con una variación 170,8 MP motivados la falta de piezas de repuestos, la poca capacidad de algunos de sus mecánicos y poca gestión del jefe de abastecimiento.

- Los ómnibus urbanos de un plan de 232 MP solo se alcanzó 94.1 MP para una desviación de 137.9 MP lo que representa el 40%.
- Ómnibus interurbano, de un plan de 204 MP solo se alcanzó 164.9 MP para una desviación de 39.1 MP lo que representa un 80%, ómnibus rural de un

plan de 164.8 MP solo se alcanzó 125.1 MP para una desviación de 37.7 MP y equivale a un 75%.

Todas estas desviaciones fueron motivadas por el incumplimiento del plan de viajes, plan de pasajeros y recaudación, que se muestra a continuación:

INDICADORES	U/M	Plan	Real	Desviación	%
Viajes Realizados	U	10779	10285	-494	95.4
Ómnibus Urbanos	U	5490	5359.5	-131	97.6
Ómnibus Suburbano	U	827	783.1	-44	94.7
Ómnibus Inter Urbano	U	1614	1517.1	-97	94.0
Ómnibus Rural	U	2189	2013.3	-176	92.0
Ómnibus Fletes	U	584	576.1	-8	98.6
Transporte de Carga	U	75	36	-39	48.0
Pasajeros Transportados	U	3442.0	3112.3	-329.7	90.4
Medios Estatales	U	876.0	740.4	-136	84.5
Ómnibus Urbanos	U	432.9	384.4	-49	88.8
Ómnibus Suburbano	U	56.5	47.4	-9	83.9
Ómnibus Inter Urbano	U	144.0	129.2	-15	89.7
Ómnibus Rural	U	172.2	188.6	16	109.5
Ómnibus Fletes	U	42.2	90	48	213.3
Base Carga	U	1.2	0	-1	0.0
Medios Alternativos	U	858.5	620.0	-239	72.2
Punto Embarques	U	858.5	912.3	54	106.3

Tabla 2.3 Viajes realizados y Pasajeros Transporte.

Como se puede observar existe una mala planificación en cuanto a los indicadores que se tienen en cuenta para el cumplimiento de los ingresos por valor de tráfico, comportándose en muchos casos desfavorable. En viajes realizados se planificaron para este año un total de 10 779 y realmente ejecutados corresponde a 10 285 para una desviación de 494 negativa para un porcentaje de cumplimiento de 95.4.

De la misma forma se comporta el indicador pasajeros transportados que de un plan de 3 442 solo se transportaron un real de 3 112.3 para una desviación de 329.7 negativa con un porcentaje de cumplimiento de un 90.4 %. Motivado por la falta de análisis de carga capacidad y disponibilidad por parte de los departamentos encargados y de la administración lo que trae aparejado estos

incumplimientos, anexándosele a esto la falta de gestión de piezas de repuestos para el parque de vehículos disponibles.

Según investigación realizada por la diplomante de un total de siete ómnibus que posee la entidad para este año se comportó su disponibilidad a un 25 por ciento por falta de piezas, lo que provocó que las mismas estuvieran en el taller por rotura o averías; aparejado con la inestabilidad en el suministro y mala distribución del combustible no gestionado por la administración.

Al realizar el análisis de los gastos originados por la entidad se pudo comprobar que existen desviaciones en los indicadores que no tienen correspondencia con los ingresos obtenidos, desglosándolos como sigue:

INDICADORES	PLAN	REAL	Var	%
Valor Agregado	1142.2	1133.8	-8.4	99
Total de Ingreso	1498	1289.3	-208.7	101
Consumo Materiales	162.1	187.3	25.2	115
Servicios Productivos	23.3	25.9	2.6	111
Productividad por Trabajador	593.07	591.9	-1.17	111
Promedio de Trabajadores	158.4	153	-5.4	108
Fondo Salario	575.6	578	2.4	100
Salario Medio Mes	302.82	361	58.18	110
Total de Gastos	1143.1	1175.9	32.8	102
Costo por Peso	0.66	0.91	0.05	106.1

Tabla 2.4 Indicadores de eficiencias.

- En el análisis realizado al cumplimiento del valor agregado del año 2010, se comprobó que del plan de 1 142.2 MP, se han ejecutado 1 133,8 MP representando el 99% de cumplimiento para una desviación de 8,4 MP, equivale a un 99%, motivado esta desviación al consumo de material que de un plan de 162.1 MP se ejecutaron 187.3 para un sobreconsumo de 25.2 para un 111%; incidiendo en ello los materiales de oficina, el combustible, grasa, aceite que no se corresponde con el análisis anteriormente realizado sobre la base de los viajes realizados.

- Aparejado a esto se encuentran en la misma situación los servicios productivos los que de un plan de 23.3 MP se ejecutaron 25.9 para una desviación de 2.6 y un porcentaje de cumplimiento de 111 ocasionado por las llamadas telefónicas fuera de la localidad no controladas, lo que evidencia la falta de supervisión de la administración.
- El promedio de trabajadores de un plan 158 trabajadores en plantilla real 153 para un fondo de salario 575 MP se ejecutaron 578 MP para una desviación de 58.18 por ciento, comprobando que existe una desviación que no se corresponde con la cifra real de trabajadores.
- La productividad por trabajador se comporta desfavorable de un plan de 593.07 MP se ejecutaron un 591.9 MP para una desviación 1.17, situación que se comporta desfavorable ya que el trabajo realizado por cada trabajador no está respaldado por los ingresos que se generaron.
- El costo por peso de producción se mantiene desfavorable de un plan de 0.76 se ejecutó un real de 0.91 para una desviación negativa de un 0.05 motivada esta situación por el aumento de los gastos con respecto a los ingresos ejecutados.

Como conclusión se puede definir que en el año 2010 la situación de la entidad se comportó de forma desfavorable motivado por la ineficiencia dada por la poca gestión realizada por la administración y dirección de la entidad, al no presentar un estudio de carga capacidad y buena planificación de los indicadores de eficiencia diseñado y a esto incluir el poco uso de herramientas para el análisis de dichos indicadores.

2.3- Análisis de las variaciones del Presupuesto de Ingresos y Gastos del año 2011

Se procede a realizar el análisis de los ingresos y los gastos de la entidad por indicadores en el año 2011.

INDICADORES	U/M	Plan	Real	Desv	%
Producción Bruta	M/P	1282.1	1090.9	-191.2	85.1
Producción Mercantil	M/P	1282.1	1090.9	-191.2	85.1
Const. Para Tercero (Taller)	M/P	15.1	13.4	-1.7	
Rep. y Mantenimiento de Equipo (Taller)	M/P	10.6	4.7	-5.9	44.3
Venta de Servicio Servicentro (Taller)	M/P	10.0	6.1	-3.9	61.0
Producción Secundaria (terminal) 3%	M/P	109.8	108.3	-1.5	98.6
Recaudación de Alcancía IPT	M/P	180.7	181.0	0.3	100.2
Operadora de fletes	M/P	5.6	5.4	-0.2	96.4
Porteadores Privados			0.5	0.5	
Base de carga	M/P	259.1	195.7	-63.4	75.5
Valor del Tráfico	M/P	691.2	575.8	-115.4	83.3
Ómnibus Urbanos	M/P	121.0	82.6	-38.4	68.3
Ómnibus Suburbano	M/P	38.2	27.1	-11.1	70.9
Ómnibus Inter Urbano	M/P	228.7	184.3	-44.4	80.6
Ómnibus Rural	M/P	178.9	138.2	-40.7	77.2
Ómnibus Fletes	M/P	119.8	143.6	23.8	119.9
Ómnibus Medí bus			2.2	2.2	
Transporte de Carga	M/P	4.6	1	-3.6	21.7

Tabla 2.5 Presupuesto del 2011.

En el análisis realizado al cumplimiento del plan de ingresos en el del 2011, se comprobó que de un plan de. 1282,1 MP, se han ingresado 1090,9 MP representando el 85,1 por ciento de cumplimiento para una desviación de 191,2 MP, incidiendo la base de carga que solo alcanzó fuera de la localidad el 75,5 por ciento con un valor de 195,7 MP, por la baja disponibilidad técnica de los equipos.

- Construcción para tercero su real llegó a un 13,4 MP con una variación de 1,7 MP es donde se comporta de forma desfavorable por la situación de inestabilidad del funcionamiento del personal que allí debía laboral, además de la falta de materiales.
- Reparación y mantenimiento de equipos en el taller, influyó en el incumplimiento de los ingresos con una desviación del 44,3 debido a la poca existencia de piezas de repuestos, poca capacidad de algunos de los mecánicos y poca exigencia de los jefes.
- Venta de servicios serví centro, este indicador se incumple al 3,9 por la falta

de recursos es decir materiales para la elaboración de ponchera y fregados.

- Producción secundaria terminal, el indicador deja de cumplir su plan con una desviación de 1.5 debido a la situación que con los boletines que en este año se obtuvo un déficit de ellos, en muchas ocasiones es por esto que se llega al cumplimiento del plan al 98 por ciento de sus ingresos.
- Operadora de flete su cumplimiento del plan se desvió solo en 0,2 para un cumplimiento del 96,4 por ciento, su causa principal la no exigencia de pagos de algunos impuestos.
- Valor del tráfico, ómnibus urbanos, sub-urbanos, inter-urbanos estos indicadores afectan el incumplimiento del plan de producción por las siguientes causas: la falta de piezas de repuestos, poca capacidad de algunos mecánicos y el poco aprovechamiento de la jornada laboral.

Aparejado a esto se realiza un análisis del comportamiento de las cifras planificadas por viajes realizados y pasajeros transportados:

INDICADORES	U/M	Plan	Real	Desviación	%
Viajes Realizados	U	12979	14077	1098	108.5
Ómnibus Urbanos	U	6490	6859.5	370	105.7
Ómnibus Suburbano	U	817	773.1	-44	94.6
Ómnibus Inter Urbano	U	1714	1717.1	3	100.2
Ómnibus Rural	U	3189	3813.3	624	119.6
Ómnibus Fletes	U	684	876.1	192	128.1
Transporte de Carga	U	85	38	-47	44.7
Pasajeros Transportados	U	1934	2149	215	111.1
Medios Estatales	U	976.0	1040.4	64	106.6
Ómnibus Urbanos	U	532.9	484.4	-49	90.9
Ómnibus Suburbano	U	59.5	48.4	-11	81.3
Ómnibus Inter Urbano	U	154.0	199.2	45	129.4
Ómnibus Rural	U	182.2	198.6	16	109.0
Ómnibus Fletes	U	45.2	109.8	65	242.9
Base Carga	U	2.2	0	-2	0.0
Medios Alternativos	U	958.5	1109.5	151	115.8
Punto Embarques	U	958.5	1109.5	151	115.8

Tabla 2.6 Viajes realizados y pasajeros transportados.

Como se puede observar existe una mala planificación en cuanto a los indicadores que se tienen en cuenta para el cumplimiento de los ingresos por valor de tráfico, comportándose en muchos casos desfavorable: En viajes realizados se planificaron para este año un total de 12 979 y realmente ejecutado corresponde a 14 077 para una desviación de 1 098 positiva con un porcentaje de cumplimiento de 108.5.

De la misma forma se comporta el indicador pasajero transportado que de un plan de 1 934 solo se transportaron un real de 2 149 para una desviación de 215 positiva con un porcentaje de cumplimiento de un 111%. Motivado por la gestión y variante realizada por parte de los departamentos encargados y la administración lo que trae aparejado este sobrecumplimiento.

Con respecto a los indicadores de eficiencia para el año 2011 se realizó el análisis de su comportamiento de la forma siguiente:

INDICADORES	UM	Plan	Real	Variación	%
Valor Agregado	MP	1070.0	845.3	-224.7	79.0
Total de Ingresos	MP	1322.1	1132.6	-189.5	85.7
Consumo Material	MP	227.1	262.4	35.3	115.5
Servicios Productivos	MP	25.0	29.9	-4.0	116
Productividad por trabajador	PS	797.97	698.60	-99.4	87.5
Promedio de Trabajadores	UNO	121	110.0	-11.9	90.2
Fondo de Salarios	MP	474.3	428.1	-46.2	90.3
Salario Medio Mes	PS	353.72	353.80	0.1	100.0
Total de Gastos	MP	1166.4	996.6	-169.8	85.4
Costo por peso	PS	0.88	0.88	0.0	99.7

Tabla 2.7 Indicadores de eficiencias 2011.

- En el análisis realizado al cumplimiento del Valor agregado del 2011, se comprobó que de un plan de 1 070 MP, se han ejecutado 845.6 MP representando el 79.0 porcentaje de cumplimiento para una desviación de 224.7 MP, motivada esta desviación a el consumo de material, que de un plan de

227.1 MP se ejecutó un 262.4 MP para un sobreconsumo de 35.3 lo que representa para un 115.5%; incidiendo en ellos los materiales de oficina, el combustible, grasa, aceite que no se corresponde con el análisis anteriormente realizado sobre la base de los viajes realizados. Aparejado a esto se encuentra en la misma situación los servicios productivos que de un plan de 25.0 MP se ejecutaron 29.9 para una desviación de 4.0 y un porciento de cumplimiento de 116 ocasionado por las llamadas telefónicas fuera de la localidad, lo que evidencia la falta de supervisión de la administración.

- El promedio de trabajadores de un plan 121 trabajadores en plantilla real 110 para un fondo de salario 474.3 MP se ejecutaron 428.1 MP para una desviación 46.2 MP, comprobando que existe una desviación que no posee correspondencia con los trabajadores existentes.
- La productividad por trabajador se comporta desfavorable, de un plan de 797.97 MP se ejecutaron un 698.60 MP para una desviación 99.4, situación que se comporta desfavorable ya que el trabajo realizado por cada trabajador no está respaldado por los ingresos que se generaron.
- El costo por peso de producción se mantiene desfavorable, de un plan de 0.88 se ejecutó un real de 0.88 comportándose de forma positiva en igualdad de las cifras planificadas.

Como conclusión se puede definir que en el año 2011 la situación de la entidad se comportó de forma favorable aunque se evidenciaron indicadores que se comportaron desfavorables. En el análisis realizado se evidencia mejoría en cuanto a los indicadores de eficiencia seleccionado, denotando mejor planificación y control.

2.4 Análisis del comportamiento del presupuesto 2010 con respecto al 2011

INDICADORES	Real 2010	Real 2011	Desviación	%
Producción Bruta	1289.3	1090.9	-198.4	84.6
Producción Mercantil	1289.3	1090.9	-198.4	84.6
Construcción para Tercero	20.5	13.4	-7.1	65.4
Reparación y Mantenimiento de Equipo	5.4	4.7	-0.7	87.0
Producción Secundaria	98.6	108.3	9.7	109.8
Recaudación Alcancía	180.9	181	0.1	100.1
Venta de Servicio Servicentro	7.9	6.1	-1.8	77.2
Operadora Flete	80.6	5.4	-75.2	6.7
Arrendamientos Coches y Ciclos	82.8	0	-82.8	0.0
Base Carga	257.7	195.7	-62	75.9
VALOR DEL TRAFICO	554.9	575.8	20.9	103.8
Ómnibus Urbano	94.1	82.6	-11.5	87.8
Ómnibus SUB-urbano	42.9	27.1	-15.8	63.2
Ómnibus Interurbano	164.9	184.3	19.4	111.8
Ómnibus Rural	125.1	138.52	13.42	110.7
Ómnibus Flete	127.6	143.6	16	112.5
Transporte de carga	0.3	1	0.7	333.3

Tabla 2.8 Comparación del Presupuesto 2010/2011.

En el análisis realizado al cumplimiento del plan de ingresos en el del 2010/2011, se comprobó que el real 2010 de 1 289.3 MP, se ejecutó en el 2011 un total de 1 090,9 MP representando el 84 por ciento para una desviación negativa de 198.4 MP, incidiendo:

- La base de carga que solo alcanzó el 75.9 por ciento con un valor de 62 MP, por la baja disponibilidad técnica de los equipos, falta de piezas de repuestos, incumplimiento de la jornada laboral y mala distribución de los equipos para carga.
- Construcción para tercero, su real del año 2010 de 20.5 MP mientras que para el año 2011 es de 13,4 MP con una variación de 7.1 MP, la que se comporta de forma desfavorable por la situación de inestabilidad del funcionamiento del

personal que allí debía laboral, falta de materiales y exigencia, y por otra parte el control de los directivos.

- Reparación y mantenimiento de equipos en el taller, influyó en el incumplimiento de los ingresos con una desviación del 0.7 MP debido a la poca existencia de piezas de repuestos y lubricantes, insuficiente capacidad de algunos de los mecánicos y falta de exigencia de los directivos.
- Venta de servicios serví centro, este indicador se comporta en el 2010 con respecto al 2011 de la forma siguiente: en el 2010 presentaba un comportamiento real de 7.9 MP, para un real 2011 de 6.1 MP, motivado por la falta de recursos, es decir, materiales para la elaboración de ponchera y fregados.
- Operadora de fletes, este indicador se comportó en el 2010 en un 80.6 MP, se realizó un real en el 2011 de 5.4 MP para una desviación de 75.2 MP, provocado por la situación que se dio con los boletines que en este año se obtuvo un déficit de ellos, en muchas ocasiones es por esto que se llega al cumplimiento.
- Arrendamiento de coche y ciclo, su cumplimiento en el 2010 presentaba una ejecución de 82.8 MP y en el real 2011 no se ejecutó ya que llega una Resolución 399 del MITRANS en la cual esta modalidad pasa a la unidad de tráfico.
- Valor del tráfico, ómnibus urbanos, sub-urbanos e inter-urbanos; estos indicadores se comportaron desfavorables con respecto al real 2010 con el año 2011 por las siguientes causas: la falta de piezas de repuestos, poca capacidad de algunos mecánicos y su poco aprovechamiento de la jornada laboral.

2.5. Análisis del comportamiento de los viajes realizados y pasajeros transportados del 2010/2011

INDICADORES	Real 2010	Real 2011	Desviación	%
Viajes Realizados	10285	14077	3792	137
Ómnibus Urbanos	5359.5	6859.5	1500	128
Ómnibus Suburbano	783.1	773.1	-10	99
Ómnibus Inter Urbano	1517.1	1717.1	200	113
Ómnibus Rural	2013.3	3813.3	1800	189
Ómnibus Fletes	576.1	876.1	300	152
Transporte de Carga	36	38	2	106
Pasajeros Transportados	3112.3	2149.9	-962	69
Medios Estatales	740.4	1040.4	300	141
Ómnibus Urbanos	384.4	484.4	100	126
Ómnibus Suburbano	47.4	48.4	1	102
Ómnibus Inter Urbano	129.2	199.2	70	154
Ómnibus Rural	188.6	198.6	10	105
Ómnibus Fletes	90	109.8	20	122
Medios Alternativos	620.0	1109.5	490	179
Punto Embarques	912.3	1109.5	197	122

Tabla 2.9 Análisis del comportamiento de los viajes realizados y pasajeros transportados 2010/2011.

Como se puede observar el comportamiento de estos indicadores con respecto al real 2010/2011 se comportan de la siguiente manera, en el 2010 los viajes realizados se comportaron en 10285 viajes y en el 2011 se realizaron un total de 14 077 aumentando estos por las estrategias y medidas adoptadas por la entidad en virtud de solucionar las afectaciones que se presentaban.

De la misma forma se comporta el indicador pasajeros transportados que de un real 2010 de 3 112.3 solo se transportaron un real 2011 de 2 149.9 para una desviación de 2962 negativa con un 69 por ciento.

2.6 Análisis del comportamiento de los indicadores de eficiencias seleccionados de 2010/2011

INDICADORES	Real 2010	Real 2011	Desviación	%
Valor Agregado	1133.8	845.3	-288.5	75
Total de Ingreso	1289.3	1132.6	-156.7	88
Consumo Materiales	187.3	262.4	75.1	140
Servicios Productivos	25.9	24.9	-1	96
Productividad por Trabajador	591.9	698.8	106.9	118
Promedio de Trabajadores	153	110	-43	72
Fondo Salario	578	428.1	-149.9	74
Salario Medio Mes	361	353.8	-7.2	98
Total de Gastos	1175.9	996.6	-179.3	85
Costo por Peso	0.91	0.88	-0.03	96

Tabla 2.10 Análisis del comportamiento de los indicadores de eficiencia 2010/2011.

- En el análisis realizado al cumplimiento del Valor agregado del 2010/2011, se comprobó que de un real 2010 de 1133.8 MP, se han ejecutado 845.6 MP en el 2011 representando el 75 por ciento para una desviación de 288.5 MP, motivado esta desviación al consumo de material, de un plan real 2010 de 187.3 MP se ejecutaron un 262.4 MP y de un real 2011 para un sobreconsumo de 75.1 para un 140%; incidiendo en ellos los materiales de oficina, el combustible, grasa, aceite que no se corresponde con el análisis anteriormente realizado sobre la base de los viajes realizados. Aparejado a esto se encuentra en la misma situación los servicios productivos que de un plan en el año 2010 de 25.9 MP se ejecutaron 24.9 MP del año 2011 para una desviación de 1 negativa y un por ciento de 96 ocasionado por las disminución de llamadas telefónicas realizadas fuera de la localidad.
- El promedio de trabajadores de un plan real 2010 153 trabajadores en plantilla de un plan en el año 2011 de 110 para un fondo de salario 578 MP en el año 2010, ejecutándose en el año 2011 un 428.1 MP para una desviación 149.9 MP, comprobando que existe una desviación que no posee correspondencia con los trabajadores existentes.
- La productividad por trabajador se comporta de un plan en el año 2010 de

591.9 MP se ejecutaron en el año 2011 un 698.60 MP para una desviación 106.9 MP, situación que se comporta desfavorable ya que el trabajo realizado por cada trabajador no está respaldado por los ingresos que se generaron.

- El costo por peso de producción se mantiene para un real en el año 2010 de 0.91 se ejecutó un real en el año 2009 de 0.88 comportándose de forma positiva motivado esto por la disminución de los gastos con respecto a los ingresos alcanzados en estos años.

2.7 Análisis del comportamiento del presupuesto de costo, ganancia y rentabilidad del año 2011

Costo y Rentabilidad	UM	Real 2010	Real 2011	%
Otros Materiales Fundamentales	MP	23.8	50.3	426.3
Piezas de Repuestos	MP	22.6	35.1	139.8
Lubricantes y Carburantes	MP	5.6	8.1	103.8
Materiales auxiliares	MP		0.9	6.9
Combustible	MP	132.1	164.3	124
Energía	MP	3.3	3.7	142.3
CONSUMO MATERIAL	MP	187.4	262.4	115.5
SALARIOS	MP	578.1	428.1	90.3
OTROS GASTOS Fijos Tangibles	MP	236.6	168.7	91.2
AMORTIZACIÓN	MP	83.7	70.4	91.9
OTROS GASTOS MONETARIOS	MP	87.8	66.3	32.7
Comisión de Servicios	MP	3.3	1.1	20.4
Servicios Productivos	MP	25.9	24.9	99.6
TOTAL DE GASTOS	MP	<u>1175.9</u>	<u>996.6</u>	85.4
Gastos no relacionados con la producción.	MP	67.7	37.4	103.6
Costo Producción Bruta	MP	1066.7	959.2	84.9
Costo Producción Mercancías	MP	1066.7	959.2	84.9
Producción Mercancías	MP	116.6	1090.9	85.1
GANANCIA PRODUCCIÓN BRUTA	MP	175.6	131.7	86.9
GANANCIA PRODUCCIÓN MERCANTIL	MP	175.6	131.7	86.9
Otros Ingresos	MP	63.1	41.7	103.7
Otros Gastos	MP	67.3	37.4	103.6
Ganancia Actividad productiva		176.5	136.0	87.3
Ganancia de Balance		176.5	136.0	87.3
Gastos de años anteriores			0.9	-
TOTAL INGRESOS	MP	1,347.0	1,132.6	85.7
TOTAL GASTOS	MP	1175.9	996.6	85.4
Utilidad Neta	MP	171.1	136.0	87.3
Costo por peso	MP	0.8730	0.8799	99.7

Tabla 2.11 Análisis del comportamiento de los costos, utilidad y rentabilidad del 2011.

Al realizar un análisis de los indicadores que intervienen en el presupuesto del costo, ganancia y rentabilidad podemos ver que el comportamiento del consumo material está en el año 2010 de 187.4 MP y en el 2011 de un 262.4 motivado esto por el sobreconsumo del año 2011 con respecto al 2010 de los indicadores piezas de repuestos con un porcentaje de 139.8, Lubricantes y carburantes de 103.8 por ciento, Materiales auxiliares presenta una ejecución en el 2011 de 6.9 por ciento no teniendo cifra ejecutada en el año 2010, Combustible con una ejecución en el año 2010 de 132.1 MP y en el año 2011 164.3 para un 124 por ciento de ejecución con respecto al 2010, energía de un real 2010 de 3.3 se ejecutó en el 2011 3.7 para un 142.3 por ciento, todo esto trae consigo que el cumplimiento de estos se comporten de forma desfavorable con respecto al año 2011. Motivado por lo anteriormente planteado la falta de control y exigencia en cada uno de los departamentos.

En cuanto a los servicios productivos se puede apreciar que este se comportó de un plan en el 2010 de 25.9 MP se ejecutaron en el real 2011 un importe de 24.9 MP situación favorable con respecto al año 2011.

En cuanto a los gastos ejecutados con respecto al año 2010 con el 2011 su comportamiento se mantuvo de forma favorable de una ejecución de 1175.9 MP se ejecutaron en el año 2011 de 996.6 MP.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

En el análisis del presupuesto de ingresos en la Unidad de Transporte Municipal se llegó a las siguientes conclusiones:

- Se caracterizó el proceso de análisis de los presupuestos definiéndose los métodos, herramientas e importancia del mismo.
- Se diagnosticó el análisis de los indicadores realizados por la unidad detectándose un conjunto de deficiencias que imposibilitan la calidad del sistema de información que se deriva del desarrollo de la actividad económica.
- El análisis de los ingresos arrojó que no cumplen con su verdadera función de constituir la principal fuente de financiación que posee la entidad.
- La empresa no cuenta con un sistema de herramientas adecuado y en correspondencia con sus características, imposibilitándolas de conocer los resultados a alcanzar, teniendo, por lo tanto, la administración que conformarse con el resultado dudoso al cierre de cada período.
- La situación de la entidad es desfavorable en sentido general, debido fundamentalmente a la pobre gestión de servicios que se prestan y la falta de un plan estratégico que oriente y dirija las acciones del sistema.
- Esta entidad no cuenta con un sistema de indicadores diseñados para realizar un permanente análisis de su presupuesto que pueda servirle de base para la toma de decisiones a corto y mediano plazo.
- Incremento de las necesidades de recursos para cubrir los servicios como resultado del normal crecimiento de los niveles de actividad sin que se autorice la formación de fuentes internas que las satisfagan.
- Ausencia de análisis periódicos y la subestimación de la importancia de los presupuestos en la evaluación de los resultados de la empresa.

RECOMENDACIONES

RECOMENDACIONES

De acuerdo a las conclusiones anteriores se recomienda:

- A la dirección de la entidad diseñar un sistema de indicadores acorde a sus características y teniendo en cuenta las recomendaciones efectuadas en el desarrollo del trabajo.
- Al departamento económico de la empresa deberá realizar análisis periódicos de los presupuesto por cada indicador tomando como base la metodología utilizada en este trabajo.
- Debatir los resultados obtenidos en este trabajo con el consejo de la administración de la entidad o en aquellos departamentos o áreas vinculadas a la actividad económica.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

- ANTHONY, ROBERT N., La Contabilidad en la Administración de las Empresas. Ediciones UTHA, México, 1964.
- ALIAGA, P. Fundamentos Teóricos para el Análisis Económico Financiero, Monografía en Material en Soporte Magnético, Universidad de Holguín, 2003.
- ALBI EMILIO. Teoría de la Hacienda Pública, 2da edición modificada y ampliada, ed. Ariel Economía, Barcelona, España, junio 1994.
- BREALEY AND MYERS. Fundamentos de financiación empresarial, 4ta edición, Mc Graw Hill, México, 1993.
- CUERVO GARCÍA ÁLVARO. Análisis y planificación Financiera de empresa. Editorial Cívita, S.A., Barcelona. 1997.
- FRED WESTON, J. Y EUEGENE F. BRIGHAN. Fundamentos de administración financiera. Décima edición, McGraw Hill Interamericana de México, S.A. de C.V., 1995.
- FUENTES QUINTANA E. Hacienda Pública; Introducción y Presupuesto. Ed. Rufino García Blanco, Madrid, 1991.
- GARCÍA VILLAREJO A. Manual de Hacienda Pública, 2da Edición, introducción a la teoría del presupuesto, Ed. Institutos de estudios fiscales, Madrid 1983.
- GONZÁLEZ PASCUAL, JULIÁN. Suspensión de pagos y quiebras. Aspectos contables, financieros y jurídicos. Centro de Estudios Financiero.
- LÓPEZ GARCÍA, JOSÉ. La información financiera intermedia. Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, Madrid, España, 1993.
- MANKIW, N. GREGORY. Principios de economía. Mc Graw-Hill Interamericana de España, S.A., 1998.
- PATON, W.A. Manual del contador. UTEHA, México, 1943.

SEPÚLVEDA, PEDRO H. ¿Qué debo saber de finanzas para crear mi propia empresa? Marcombo BOIXAREU Editores. Barcelona, España, 1992.

TORRES DOMÍNGUEZ M. Y QUINTANA RODRÍGUEZ M. Análisis Económico Financiero en la Empresa Envases de Aluminio Trabajo de Diploma Universidad de Holguín.

Gaceta Oficial de la República de Cuba. Ley No. 447 de la Reforma Tributaria. / La Habana, 1959.

Ley 73 del Ministerio de Finanzas y Precios, 4 de Agosto de 1994.

Resolución No. 20 del Ministerio de Finanzas y Precios, 15 de Septiembre de 1992.

Resolución No. 5 del Ministerio de Finanzas y Precios, 26 de mayo de 1994.

Resolución No. 11 del Ministerio de Finanzas y Precios, 28 de febrero de 1997.

ANEXOS

ANEXOS

ANEXO I. Presupuesto 2010.

INDICADORES	PLAN	REAL	Variación	%
Producción Bruta	1498.9	1289.3	-209.6	86
Producción Mercantil	1498.9	1289.3	-209.6	86
Construcción para Tercero	17.1	20.5	3.4	117
Reparación y Mantenimiento de Equipo	26	5.4	-20.6	20
Producción Secundaria	79.1	98.6	19.5	124
Recaudación Alcancía	212.3	180.9	-31.4	85
Venta de Servicios Servicentro	1.6	7.9	6.3	493
Operadora Flete	58.5	80.6	22.1	138
Arrendamiento Coches y Ciclos	70.9	82.8	11.9	117
Base Carga	293.1	257.7	-35.4	88
VALOR DEL TRÁFICO	725.7	554.9	-170.8	76
Ómnibus Urbano	232	94.1	-137.9	40
Ómnibus Sub-urbano	29.4	42.9	13.5	145
Ómnibus Interurbano	204	164.9	-39.1	80
Ómnibus Rural	164.8	125.1	-39.7	75
Ómnibus Flete	95.5	127.6	32.1	133
Base Carga		0.3	0.3	
Valor Agregado	1142.2	1133.8	-8.4	99
Total de Ingreso	1498	1289.3	-208.7	101
Consumo Materiales	162.1	187.3	25.2	115
Servicios Productivos	23.3	25.9	2.6	111
Producción por Trabajador	593.07	591.9	-1.17	111
Promedio de Trabajadores	158.4	153	-5.4	108
Fondo Salario	575.6	578	2.4	100
Salario Medio Mes	302.82	361	58.18	110
Total de Gastos	1143.1	1175.9	32.8	102
Costo por Peso	0.86	0.91	0.052045	106.1
Fondo Salario/Peso Valor A	0.503	0.509	0.006	101

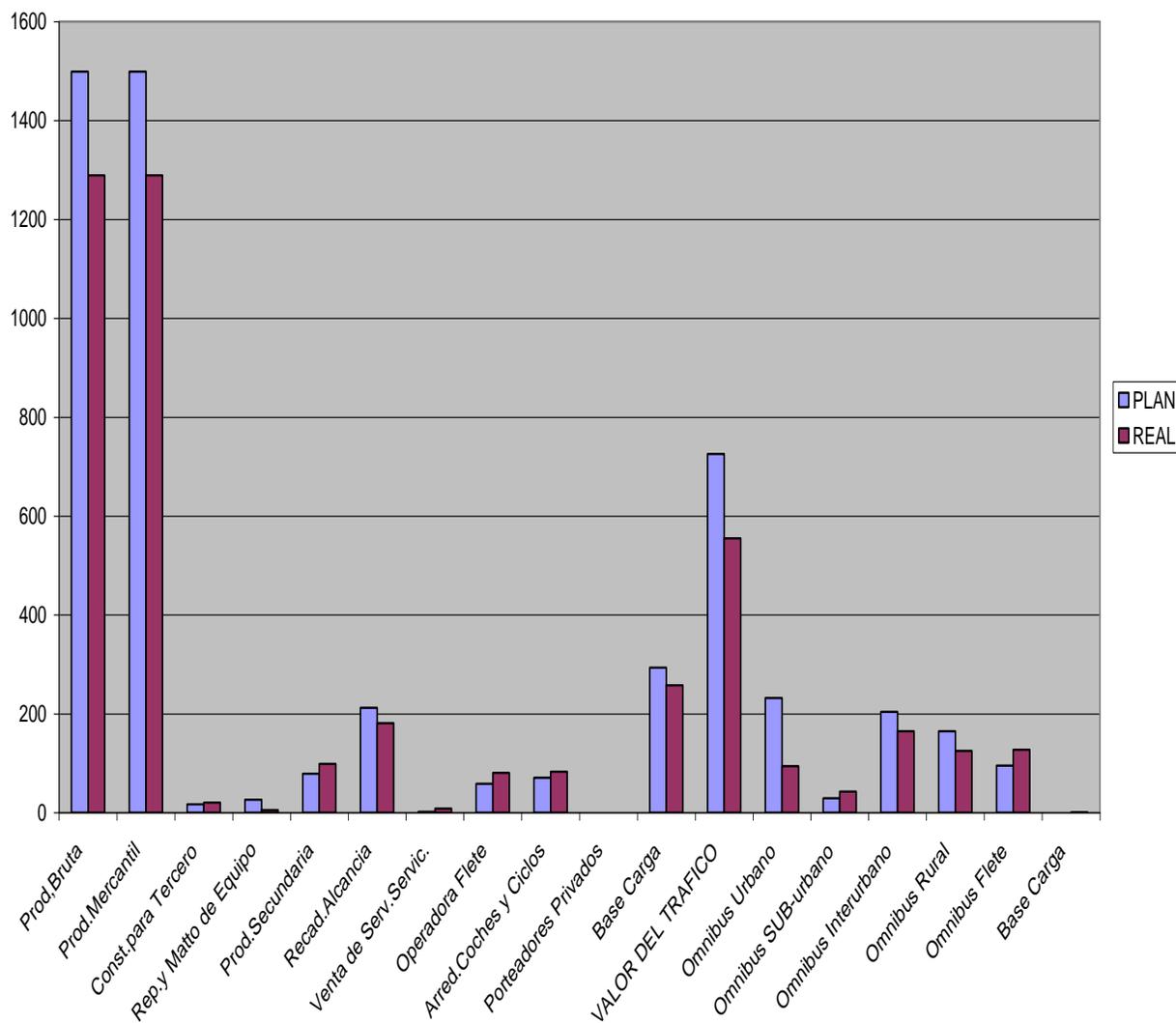
ANEXO II. Presupuesto 2011.

INDICADORES	U/M	Plan	Real	Desv	%
Producción Bruta	M/P	1282.1	1090.9	-191.2	85.1
Producción Mercantil	M/P	1282.1	1090.9	-191.2	85.1
Const. para Tercero (Taller)	M/P	15.1	13.4	-1.7	
Reparación y Mantenimiento Equipo (Taller)	M/P	10.6	4.7	-5.9	44.3
Venta de Servicio Servicentro (Taller)	M/P	10.0	6.1	-3.9	61.0
Producción Secundaria (Terminal) 3%	M/P	109.8	108.3	-1.5	98.6
Recaudación de Alcancía IPT	M/P	180.7	181.0	0.3	100.2
Operadora de fletes	M/P	5.6	5.4	-0.2	96.4
Porteadores Privados			0.5	0.5	-
Base de carga	M/P	259.1	195.7	-63.4	75.5
Valor del Tráfico	M/P	691.2	575.8	-115.4	83.3
Ómnibus Urbanos	M/P	121.0	82.6	-38.4	68.3
Ómnibus Suburbano	M/P	38.2	27.1	-11.1	70.9
Ómnibus Inter Urbano	M/P	228.7	184.3	-44.4	80.6
Ómnibus Rural	M/P	178.9	138.2	-40.7	77.2
Ómnibus Fletes	M/P	119.8	143.6	23.8	119.9
Ómnibus Medí Bush			2.2	2.2	-
Transporte de Carga	M/P	4.6	1	-3.6	21.7
Valor Agregado	MP	1070.0	845.3	-224.7	79.0
Total de Ingresos	MP	1322.1	1132.6	-189.5	85.7
Consumo Material	MP	227.1	262.4	35.3	115.5
Servicios Productivos	MP	25.0	24.9	-0.1	99.6
Productividad por Trabajador	PS	797.97	698.60	-99.4	87.5
Promedio de Trabajadores	UNO	121.9	110.0	-11.9	90.2
Fondo de Salarios	MP	474.3	428.1	-46.2	90.3
Salario Medio Mes	PS	353.72	353.80	0.1	100.0
Total de Gastos	MP	1166.4	996.6	-169.8	85.4
Costo por Peso	PS	0.8822	0.8799	0.0	99.7
Fondo Salario/Peso Valor Agregado	PS	0.443	0.506	0.1	114.3
Correlación Salario Medio/ Productividad	PS	0.8691	1.143	0.3	131.5
Fondo de Salario/ Ingreso	PC	0.3587	0.3780	0.0	105.4

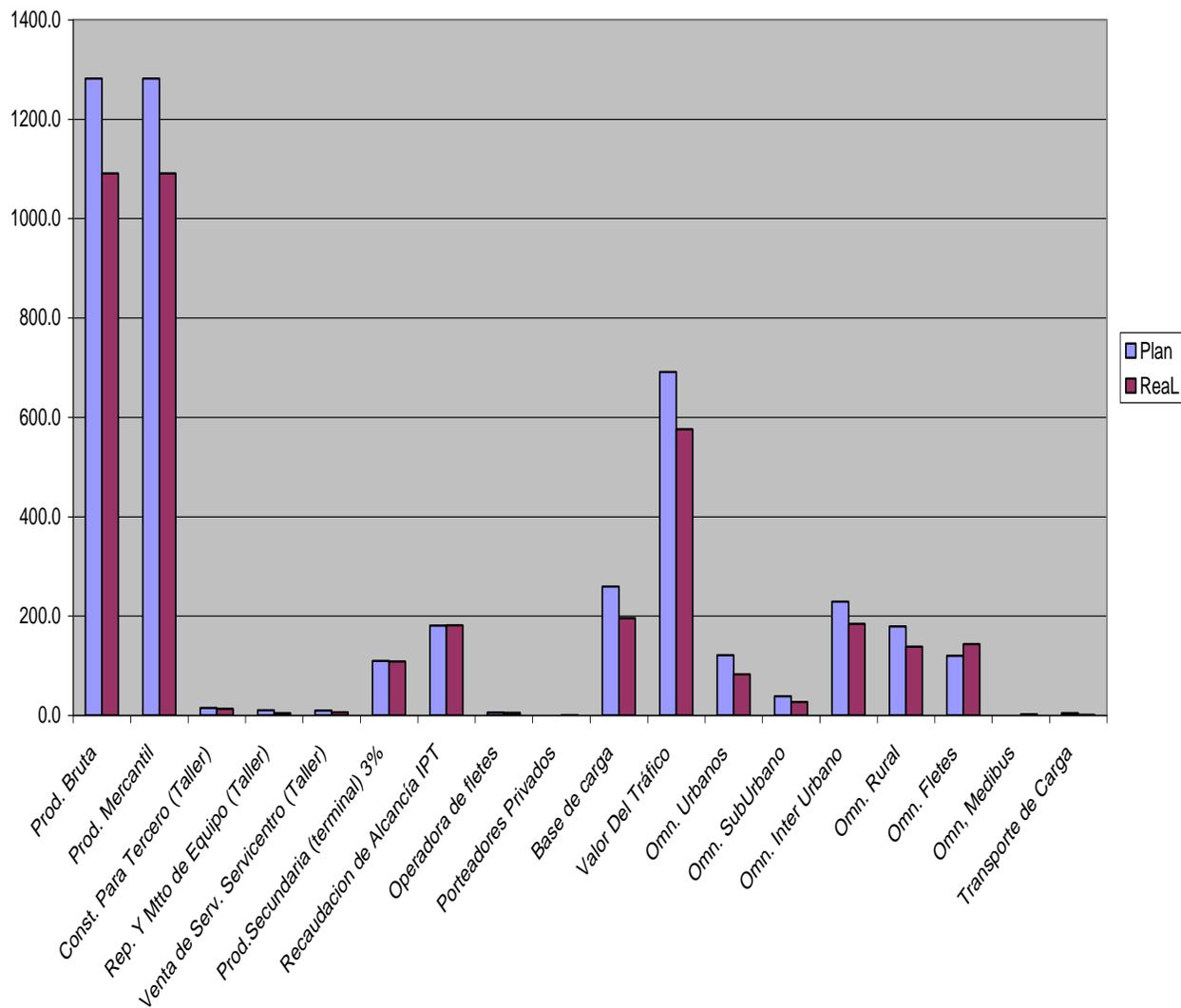
ANEXO III. Presupuesto 2010/2011.

INDICADORES	Real 2010	Real 2011	Desviación	%
Viajes Realizados	10285	14077	3792	137
Ómnibus Urbanos	5359.5	6859.5	1500	128
Ómnibus Suburbano	783.1	773.1	-10	99
Ómnibus Inter Urbano	1517.1	1717.1	200	113
Ómnibus Rural	2013.3	3813.3	1800	189
Ómnibus Fletes	576.1	876.1	300	152
Transporte de Carga	36	38	2	106
Pasajeros Transportados	3112.3	2149.9	-962	69
Medios Estatales	740.4	1040.4	300	141
Ómnibus Urbanos	384.4	484.4	100	126
Ómnibus Suburbano	47.4	48.4	1	102
Ómnibus Inter Urbano	129.2	199.2	70	154
Ómnibus Rural	188.6	198.6	10	105
Ómnibus Fletes	90	109.8	20	122
Medios Alternativos	620.0	1109.5	490	179
Punto Embarques	912.3	1109.5	197	122
Valor Agregado	1133.8	845.3	-288.5	75
Total de Ingreso	1289.3	1132.6	-156.7	88
Consumo Materiales	187.3	262.4	75.1	140
Servicios Productivos	25.9	24.9	-1	96
Producción por Trabajador	591.9	698.8	106.9	118
Promedio de Trabajadores	153	110	-43	72
Fondo Salario	578	428.1	-149.9	74
Salario Medio Mes	361	353.8	-7.2	98
Total de Gastos	1175.9	996.6	-179.3	85
Costo por Peso	0.91	0.88	-0.0320	96

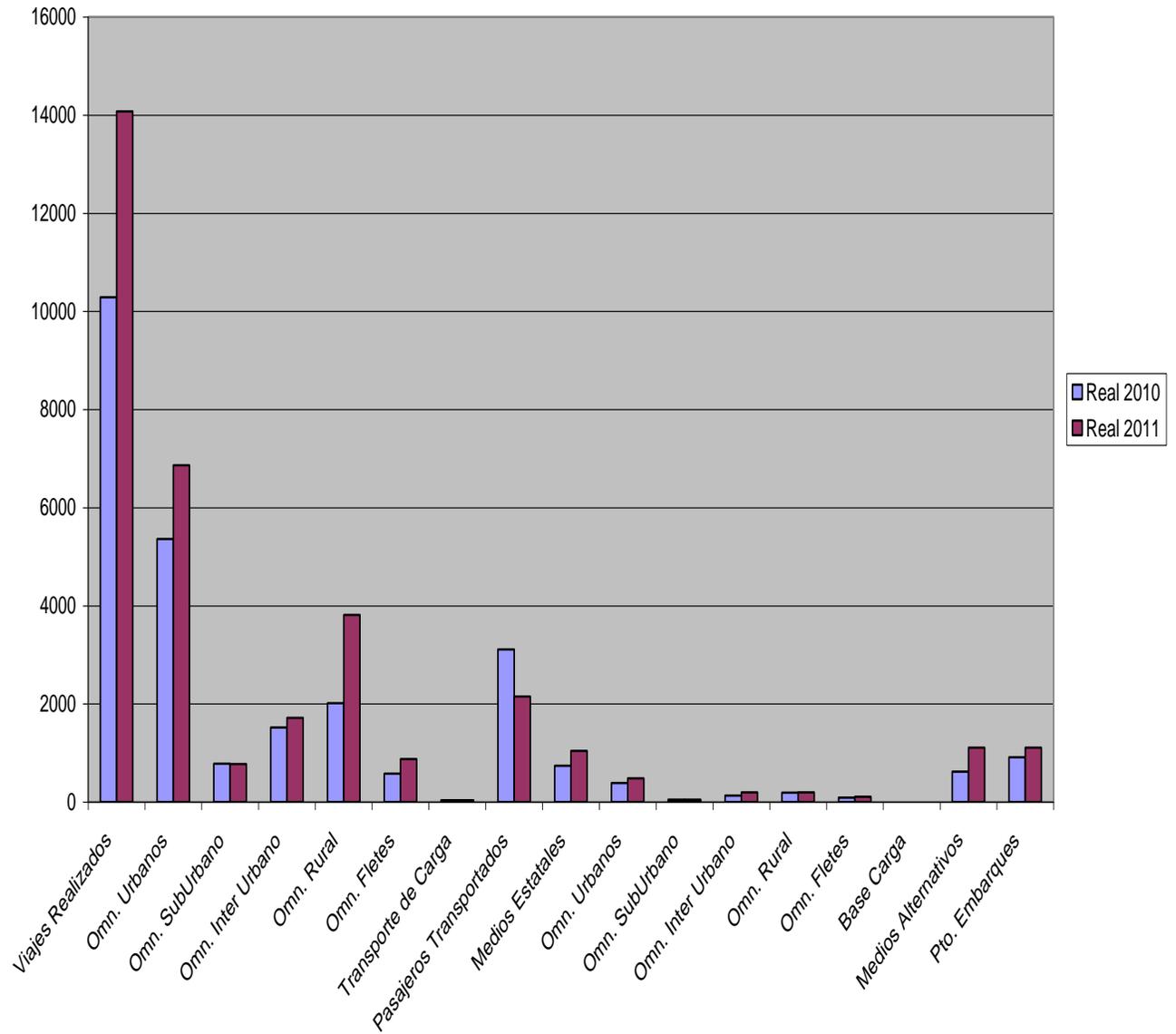
ANEXO IV. Gráfico de Comportamiento del Presupuesto 2010.



ANEXO V. Gráfico de Comportamiento del Presupuesto 2011.



ANEXO VI. Gráfico del Comportamiento del Presupuesto 2010/2011.



ANEXO VII. Viajes realizados 2010.

INDICADORES	U/M	Plan	Real	Desviación	%
Viajes Realizados	Viajes	10779	10285	-494	95.4
Ómnibus Urbanos	Viajes	5490	5359.5	-131	97.6
Ómnibus Suburbano	Viajes	827	783.1	-44	94.7
Ómnibus Inter Urbano	Viajes	1614	1517.1	-97	94.0
Ómnibus Rural	Viajes	2189	2013.3	-176	92.0
Ómnibus Fletes	Viajes	584	576.1	-8	98.6
Transporte de Carga	Viajes	75	36	-39	48.0
Pasajeros Transportados	U	3442.0	3112.3	-329.7	90.4
Medios Estatales	U	876.0	740.4	-136	84.5
Ómnibus Urbanos	U	432.9	384.4	-49	88.8
Ómnibus Suburbano	U	56.5	47.4	-9	83.9
Ómnibus Inter Urbano	U	144.0	129.2	-15	89.7
Ómnibus Rural	U	172.2	188.6	16	109.5
Ómnibus Fletes	U	42.2	90	48	213.3
Base Carga	U	1.2	0	-1	0.0
Medios Alternativos	U	858.5	620.0	-239	72.2
Punto Embarques	U	858.5	912.3	54	106.3

ANEXO VIII. Viajes realizados 2011.

INDICADORES	Plan	Real	Desviación	%
Viajes Realizados	12979	14077	1098	108.5
Ómnibus Urbanos	6490	6859.5	370	105.7
Ómnibus Suburbano	817	773.1	-44	94.6
Ómnibus Inter Urbano	1714	1717.1	3	100.2
Ómnibus Rural	3189	3813.3	624	119.6
Ómnibus Fletes	684	876.1	192	128.1
Transporte de Carga	85	38	-47	44.7
Pasajeros Transportados	1934.5	2149.9	215	111.1
Medios Estatales	976.0	1040.4	64	106.6
Ómnibus Urbanos	532.9	484.4	-49	90.9
Ómnibus Suburbano	59.5	48.4	-11	81.3
Ómnibus Inter Urbano	154.0	199.2	45	129.4
Ómnibus Rural	182.2	198.6	16	109.0
Ómnibus Fletes	45.2	109.8	65	242.9
Base Carga	2.2	0	-2	0.0
Medios Alternativos	958.5	1109.5	151	115.8
Punto Embarques	958.5	1109.5	151	115.8

ANEXO VIII. Continuación.

INDICADORES	Plan	Real	%
Vehículos Promedios Existente	33.0	33.7	102.1
Ómnibus Urbanos	4.0	3.4	85.0
Ómnibus Suburbano	0.5	1.2	240.0
Ómnibus Inter Urbano	3.0	3.5	116.7
Ómnibus Rural	4.9	5.4	110.2
Ómnibus Fletes	0.6	1.2	200.0
Ómnibus Medibus		1.0	-
Marítimos	1.0		0.0
Transporte de Carga	19.0	18.0	94.7
Vehículos Promedio Trabajando	23.3	41.9	179.8
Ómnibus Urbanos	3.0	4.5	150.0
Ómnibus Suburbano	0.5	2.4	480.0
Ómnibus Inter Urbano	2.2	5	227.3
Ómnibus Rural	3.9	8.5	217.9
Ómnibus Fletes	0.6	3.2	533.3
Transporte de Carga	13.1	18.3	139.7
Vehículos en reparación	9.7	70.8	729.9
Ómnibus Urbanos	1.0	8.0	800
Ómnibus Suburbano	0	8.3	
Ómnibus Inter Urbano	0.8	5	625.0
Ómnibus Rural	1.0	9.3	930
Marítimos	1	3	-
Transporte de Carga	5.9	36.7	622.0

ANEXO VIII. Continuación.

INDICADORES	Plan	Real	%
Coeficiente Disponibilidad Técnica	70.6	124.3	176.1
Ómnibus Urbanos	75.0	132.4	176.5
Ómnibus Suburbano	100.0	200.00	200.0
Ómnibus Inter Urbano	73.3	142.86	194.8
Ómnibus Rural	79.6	157.41	197.8
Ómnibus Flete	100.0	266.67	266.7
Transporte de Carga	68.9	101.67	147.5
Producción Mercantil Talleres	10.6	3.9	36.8
Total de Servicios	365	379.0	103.8
Servicio Carrocería (Taller)	40.0	23	57.5
Servicio Mecánica (Taller)	15.0	34	226.7
Revisión Técnicas (Taller)	300	1068	356.0
Otros Servicios (Taller)	10.0	235	2350
Servicio Ponches (Taller)	380	40	0
Servicio Engrase	-		
Servicio Fregado (Taller)	600	473	78.8
Total de Servicios	980		
Servicios Mecánico (Taller)	1	5.4	0
Servicio Fregado (Taller)	5	4.9	108.9
Venta de Servicios (Taller)	6	3.8	0

ANEXO IX. Presupuesto de Costo Ganancia y rentabilidad 2011.

Costo y Rentabilidad	UM	A. Ant	Real	%
Otros Mantenimientos Fundamentales	MP	23.8	50.3	426.3
Piezas de Repuestos	MP	22.6	35.1	139.8
Lubricantes y Carburantes	MP	5.6	8.1	103.8
Materiales auxiliares	MP		0.9	6.9
Combustible	MP	132.1	164.3	98.5
Energía	MP	3.3	3.7	142.3
CONSUMO MATERIAL	MP	187.4	262.4	115.5
SALARIOS	MP	578.1	428.1	90.3
OTROS GASTOS	MP	236.6	168.7	91.2
AMORTIZACION	MP	83.7	70.4	91.9
OTROS GASTOS MONETARIOS	MP	87.8	66.3	32.7
Comisión de Servicios	MP	3.3	1.1	20.4
Servicios Productivos	MP	25.9	24.9	99.6
Teléfonos	MP	0	13.0	93.5
Agua	MP	0	2.4	92.3
Licencia operativa	MP	0	0.4	12.9
Otros servicios productivos	MP		9.1	313.8
Otros (de ellos)	MP		40.3	650.5
Capacitación	MP	0	0.43	13.4
Impuesto transporte, terrestre	MP		2.6	
Otros	MP		39.9	24.0
SERVICIOS BANCARIOS	MP	2.3	0.7	100.0
TOTAL DE GASTOS	MP	<u>1175.9</u>	<u>996.6</u>	85.4
Gastos no relacionados con la producción	MP	67.7	37.4	103.6
Costo Producción Bruta	MP	1066.7	959.2	84.9
Costo Producción Mercancías.	MP	1066.7	959.2	84.9
Producción Mercantil	MP	116.6	1090.9	85.1
GANANCIA PROD. BRUTA	MP	175.6	131.7	86.9
GANANCIA PROD. MERCANTIL	MP	175.6	131.7	86.9
Otros Ingresos	MP	63.1	41.7	103.7
Otros Gastos	MP	67.3	37.4	103.6
Ganancia Actividad productiva		176.5	136.0	87.3
Ganancia de Balance		176.5	136.0	87.3
Gastos de años anteriores			0.9	-
TOTAL INGRESOS	MP	1,347.0	1,132.6	85.7
TOTAL GASTOS	MP	1175.9	996.6	85.4
Utilidad Neta	MP	171.1	136.0	87.3
Costo por peso	MP	0.8730	0.8799	99.7