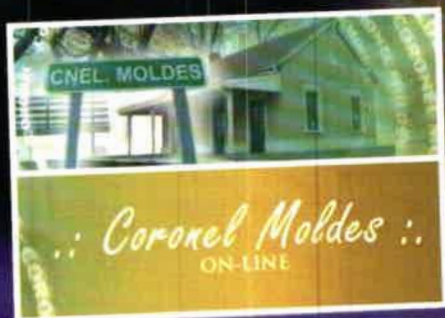


Trabajo Final



Universidad Nacional de Río Cuarto
Facultad de Ciencias Económicas



Trabajo Final

Microemprendimiento:

Puesta en marcha de una
Empresa de Transporte

Director del Trabajo: Lic. Jorge Barrón

Alumno: Fabián E. Cabral

Contador Público

JUNIO-2007

63356

CABRAL, F.E.
Microemprendimiento

2007

63356

Microemprendimiento

Puesta en marcha de una Empresa de Transporte

Fabián Ezequiel Cabral



**Universidad Nacional de Río Cuarto
Río Cuarto, República Argentina**

000000



Antes de comenzar a leer este libro quiero que sepas que todo este momento no podría haber llegado sin que estuviesen junto a mí: “los seres queridos”... es por ello que agradezco infinitamente a Dios por haberme creado y seguirme entregando su dulce compañía en ésta hermosa vida; a mis padres Norma y Hugo por haber trabajado desde siempre con el fin de cuidarnos, alimentarnos y educarnos; a mis hermanos Gaby y Mauri por ser parte de mi vida y haber compartido cada momento feliz de mi infancia entre juegos, sonrisas y picardías; a mi cuñado y toda su cálida familia; a mis abuelos, tíos y primos por hacerme sentir bien, especialmente mi abuela Angelina que vive conmigo y mis Tíos Antonia y Dolores; a mi pequeñito sobrino-ahijado Emiliano por haber convertido estos últimos 3 años de estudio en algo tan entretenido y al próximo que viene en camino; a mis amigos de Fátima por compartir 13 años de vida junto a Jesús y bancarme en distintas actividades cuando tenía que estudiar; a mis amigos de la “uni” que caminaron junto a mí durante los años de estudio; a “Lola” de Guatimozín en todo su gran amor puesto al servicio de los demás; a mis compañeros de trabajo en la “muni” por enseñarme a trabajar en equipo haciéndome sentir parte del mismo como una segunda familia, especialmente a “Mecha” que supo escuchar y contemplar mis propuestas e inquietudes formando un perfil en relaciones públicas dedicado al servicio de la comunidad; a mi Director de Tesis por aportar todo su caudal de sabiduría, experiencia y criterios; a los Vocales con sus toques definitorios; a todos los maestros y profesores del San Buenaventura que supieron moldear este cacharro dándole una base firme; a los profesionales de esta prestigiosa Universidad por formarme como profesional; al dueño y al empleado administrativo de la Empresa de Transporte tomada como modelo, al igual que su Contador Público, que destinaron gran parte de sus tiempos en cada una de las entrevistas efectuadas para poder reunir los datos necesarios y concluir así este trabajo; y a todos aquellos seres **que algo hicieron** por mi bienestar y el de los demás.

Fabián

63356

MFN:
Clasif: E.1118

Índice General

Introducción	5
El Transporte	
El Transporte	8
Transporte Acuático	8
Transporte por Carretera	13
Transporte Ferroviario	15
Transporte Aéreo	16
Transporte por Tubería	17
El Transporte Intermodal	18
Servicio de Mercancía	18
Servicio de Pasajeros	19
El Transporte Público	20
Historia	20
Tipos de Servicios	21
El Futuro del Transporte	23
Red Caminera	24
El Sistema de Peaje	25
Parque Automotor	26
 Las Pequeñas y Medianas Empresas	
Desarrollo	29
Enfoque Internacional, Nacional y Provincial	30
Las PyMEs en el Mundo	30
Las PyMEs en Argentina	34
Las PyMEs en Córdoba	38
El ERSeP	41
Memoria Anual 2004	41
Estadística General de Reclamos Año 2006	43
Ingreso de Datos	44
 Aspectos Técnicos	
La Planificación	47
Características del potencial desarrollo de una PyME de Transporte en Río Cuarto	47
Objetivos	48
Ubicación	48
Otros aspectos	49

Definición del Flujo de Fondos del Proyecto	53
Inversión Inicial	53
Ingresos	55
Egresos	57
Cuadro del Flujo de Fondos de Mr. Bus	66
Estado de Resultados de Mr. Bus	68
Anexo I	70
Anexo II	71

Aspectos Presupuestarios

Evaluación de Inversiones	73
Métodos para formular y analizar Proyectos de Inversión	74
Métodos para evaluar Proyectos de Inversión	77
Valor Actual Neto	77
Tasa Interna de Retorno	81
Relaciones de la VAN y la TIR	83
Período de Recupero	85
Período de Recupero Optimo (Formulas)	87

Conclusión	88
Bibliografía	89

Introducción

El presente trabajo pretende abordar el nacimiento de un fenómeno que se ha dado en nuestro país como consecuencia de una serie de colocaciones de fondos ahorrados en microemprendimientos, si hablamos de un sector más pudiente del estrato social, o por el contrario colocación de indemnizaciones otorgadas por el Estado a su personal como resarcimiento de los despidos injustificados. El microemprendimiento en que se basa esta monografía es: La puesta en marcha de una Empresa de Transporte. Es decir, una estrategia de desarrollo que vincula la generación de una pequeña y mediana empresa a partir de un proyecto de inversión, y su conducción hasta obtener los resultados anhelados.

Nuestra querida Córdoba ha sufrido distintas transformaciones por la globalización, avances tecnológicos y la importante demanda del exterior de nuestros recursos naturales y productos manufacturados. Es así que surge la microempresa o microemprendimiento promotora del crecimiento en producción y empleo, con requerimientos bajos en inversión. Crece desde productores independientes y trabajadores por cuenta propia, que a veces emplean a algunos miembros de su familia, hasta dar trabajo a otros de confianza movilizand la economía.

Lo que se desea plasmar en este documento formal son los resultados de estudiar la factibilidad o posibilidad de poner en marcha una Empresa de Transporte en la localidad de Río Cuarto, actividad rentable que irá cobrando importancia en esta ciudad ya que se caracteriza por tener una elevada población y un gran número de fabricas, comercios, empresas y centros educativos primarios, secundarios, terciarios y universitarios los cuales motivan a otros habitantes de su alrededor a viajar y concretar sus expectativas.

La gran circulación de pasajeros en el Interior de Córdoba se vio sustentada por la distancia entre los establecimientos de trabajo y estudio con sus empleados y estudiantes, por las visitas de amigos y parientes, y por un turismo que Córdoba supo acentuar, al poseer un paisaje de excepción, donde río, arroyos, lagos, sierras y valles atraen a un gran número de personas, tanto en invierno como en verano, para practicar deportes acuáticos en los diques, realizar excursiones por lugares naturales, practicar montañismo o simplemente para disfrutar de la vida de las principales ciudades, como Río Cuarto, "*El Imperio Cordobés*", ubicada en el sur de la provincia la cual alberga alrededor de 160.000 habitantes, conformando el principal centro urbano del interior de la provincia de Córdoba y el vigésimo del país.

Para ello, se desea formar un conocimiento previo del transporte marcando su definición e investigando la evolución de su historia desde los tiempos remotos, recorriendo así los distintos modos de transporte como el acuático, por carretera, ferroviario, aéreo y por tubería. Luego de viajar por el pasado, hallando los grandes descubrimientos e inventos, se desembocará en los medios de transporte de pasajeros, rama de locomoción que nos concierne.

Posteriormente se propone realizar un análisis del estado del arte en el concepto de Pequeña y Mediana Empresa tomando varias definiciones, según las diferentes filosofías de los autores. A su posterior se observan los procesos por los que transcurren las PyMEs en Estados Unidos, Japón, Alemania, Italia, Chile y Argentina hasta profundizar el estudio de su desarrollo en la Provincia de Córdoba, coadyuvando la información con estadísticas suministradas por el INDEC.

Se caracteriza al fenómeno del microemprendimiento desde su formación hasta su apertura, transcurriendo la Organización, Inversión, Disposiciones Legales, Contables, Técnicas y Presupuestaria del mismo según Empresas del mismo género.

De modo que a partir de todo este caudal Teórico-Practico se analiza el nacimiento y comportamiento de una Empresa de Transporte de pasajeros desde la Localidad de Río Cuarto hacia otros departamentos próximos.

Los objetivos planteados son: conocer la conceptualización, características y situación de las pequeñas y medianas empresas; analizar el funcionamiento de las distintas transacciones determinando si es viable emprender el anhelado microemprendimiento; y por ultimo estudiarlo desde un enfoque legal, contable, financiero y económico para así obtener un marco de referencia global sobre su evaluación y conveniencia, según la aplicación del herramental adecuado. Luego se hallarán las causas o variables que definirán sus ingresos y egresos a efectos de mejorar la maximización de utilidades de la PyME y beneficiar a todos aquellos clientes que contraten con la misma.

El Transporte

Una breve reseña histórica ... y algo más



El Transporte

“El transporte es el medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro”. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicados en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como *servicio de pasajeros* y el de bienes como *servicio de mercancías*.

Diferentes Modos de Transporte

En general se utilizan cinco modos de transporte: acuático, por carretera, ferroviario, aéreo y por tubería.

Transporte Acuático:

... un poco de historia

Exploraciones Fenicias



Denominación dada a los viajes y colonizaciones que los comerciantes fenicios llevaron a cabo durante el primer milenio antes de Cristo, que constituyeron el más importante esfuerzo exploratorio realizado hasta ese momento.

Fenicia, cuyo territorio se correspondía con lo que en la actualidad es Líbano, se encontraba situada en un lugar privilegiado para el comercio, tanto terrestre como marítimo, rodeada por el imperio egipcio y el de los hititas. El pueblo fenicio era un conocido productor de cristal, de un tinte color púrpura muy codiciado y de madera de cedro procedente

de los bosques de Líbano. Las colonias se levantaban en ciudades-estado como las de Tiro, Sidón y Biblos.

Parece ser que los navegantes fenicios fueron los primeros que se sirvieron de la Estrella Polar en sus viajes, con lo que consiguieron navegar fuera de los límites del mar Mediterráneo. El rey Salomón de Israel, en el año 950 a.C., mandó a los fenicios en una misión comercial al mar Rojo, en la que posiblemente llegaron a la costa del suroeste de la India (lugar en donde la influencia fenicia ha sido probada) y a Sri Lanka. Además, los fenicios fundaron la ciudad de Gades, en la costa atlántica de la península Ibérica, ciudad conocida en la actualidad como Cádiz.

La Exploración del Occidente

Después de la conquista de Tiro por Nabucodonosor en el año 573 a.C. tras un largo asedio que duró trece años, los fenicios establecieron la nueva capital en Cartago, en la costa norte de África, y a partir de entonces fijaron su atención en el Occidente. Los fenicios consiguieron controlar el paso por el estrecho de Gibraltar y además descubrieron las islas de Madeira, Canarias y Azores. Posteriormente, durante las dos expediciones que tuvieron lugar en el siglo V a.C., consiguieron llegar más lejos aún. En la primera de ellas, bajo el mando de Himilcón, los navegantes fenicios siguieron el litoral de Francia, cruzaron el canal de la Mancha y llegaron a Cornualles, lugar de donde procedía el estaño con el que los fenicios habían comerciado, como mediadores, durante años. En la segunda, Hannón condujo en un viaje al sur de la costa atlántica de África a aproximadamente unos 30.000 colonos, fundando seis colonias. Además, exploró los ríos Senegal y Gambia y la costa sur hasta Sierra Leona o Camerún.

Durante la siguiente centuria, el desafío de los marinos griegos contra la hegemonía fenicia en el Mediterráneo, y las Guerras Púnicas, que finalizaron con la destrucción de Cartago por los romanos en el año 146 a.C., pusieron fin a las exploraciones fenicias.

Los Vikingos



Pueblos vikingos, nombre colectivo que se dieron a sí mismos algunos pueblos nórdicos (daneses, suecos y noruegos) que se dispersaron a lo largo de un periodo de dinámica expansión escandinava durante la edad media, desde el año 800 hasta el 1100.

Los vikingos eran un pueblo guerrero que habitaba en la región escandinava. Surcaron mares lejanos a sus dominios no sólo con el propósito de conquistar nuevas tierras sino de establecer asentamientos en otras regiones del mundo. Los *vikingos daneses* se dirigieron al sur, hacia la zona continental europea, y hacia las islas británicas, e incluso se adentraron en zonas del noroeste de la costa mediterránea. Los *vikingos suecos* viajaron hacia el este de Europa, mientras que los *noruegos* llegaron hasta Groenlandia y América del Norte.

Dicho periodo, denominado era vikinga, ha sido asociado popularmente durante mucho tiempo a una piratería desenfrenada a partir del momento en que los asaltantes llegaron desde las tierras nórdicas en sus barcos, asolando y saqueando en su camino a través de la Europa civilizada. No obstante, en la actualidad se reconoce que esta afirmación es una enorme simplificación. La historiografía más reciente destaca los logros de la era vikinga en lo que se refiere al arte, la artesanía, la tecnología naval, los viajes de exploración y el desarrollo del comercio escandinavos.

Extensión de las Actividades Vikingas

El origen de la palabra vikingo es objeto de controversia: para unos procede del término noruego antiguo vík ('bahía' o 'ensenada') o del inglés antiguo wic ('asentamiento comercial fortificado'). Evidentemente, no todo escandinavo era guerrero ni todo vikingo se dedicaba a la piratería. Las causas que originaron la expansión vikinga son complejas. La escasez de tierras en Escandinava, la mejora en la producción del hierro y la necesidad de nuevos mercados probablemente tuvieron un papel importante.



La primera incursión vikinga que se conoce fue el asalto naval llevado a cabo en el 793 por merodeadores noruegos a Lindisfarne, situado en la isla sagrada de Holy Island, frente a la costa noreste de la actual Inglaterra y entonces perteneciente al reino anglosajón de Northumbria.

Guerreros daneses atacaron diversas ciudades del desmoronado Imperio que había sido gobernado por la dinastía Carolingia (Hamburgo, Ruán, París, Nantes o Burdeos), hasta que en el 911 una de estas bandas aceptó, mediante un tratado acordado con el rey francés Carlos III el Simple, la cesión de un vasto territorio situado en el norte de Francia (conocido en la actualidad como Normandía o 'tierra de los hombres del norte') y se asentaron en él.

El rey Canuto II el Grande estableció en las primeras décadas del siglo XII lo que ha sido considerado como un verdadero imperio escandinavo, que giraba en torno al mar del Norte y comprendía Inglaterra, Dinamarca y Noruega. Los aventureros noruegos se unieron a los daneses para someter todo el norte de Inglaterra (Danelaw) antes de asentarse allí como granjeros y comerciantes y de desarrollar, de forma notable, ciudades mercantiles como York. También tomaron el control de las islas del norte de Escocia (las Shetland y las Orcadas) y las islas Hébridas, además de gran parte del propio territorio continental escocés. En Irlanda desempeñaron un importante papel en las sangrientas disputas entre los distintos clanes rivales autóctonos y desarrollaron en ella las primeras ciudades comerciales: Dublín, Waterford, Wexford, Wicklow y Limerick, algunas de ellas de fundación vikinga.

Tras llegar a principios del siglo IX a las islas Feroe, los vikingos descubrieron tierras deshabitadas en el océano Atlántico, en las que se asentaron: en primer lugar, a finales de ese siglo, en Islandia; y, en los últimos años del siglo siguiente, en Groenlandia. Desde esta isla realizaron a finales del siglo X y principios del XI ambiciosas expediciones para explorar la costa nororiental de Norteamérica, a la que denominaron Vinlandia. Pero estos intentos de probable

colonización de lo que sería el Nuevo Mundo, llevados a cabo 500 años antes de que lo hiciera Cristóbal Colón, fueron abandonados rápidamente dada la hostilidad de los pueblos nativos.

Herencia Perdurable

Estos dinámicos escandinavos surcaron buena parte de los mares y establecieron numerosas factorías a lo largo del mundo conocido e incluso en territorios ignorados por las principales naciones europeas de la época, como Norteamérica.

El impacto de los vikingos duró menos de lo que hubiera podido esperarse. Por lo general, poseían una gran capacidad para ser asimilados por las poblaciones locales. Siglo y medio después de asentarse en Normandía, sus descendientes franco-vikingos (normandos) eran lo suficientemente poderosos como para que Guillermo I conquistara Inglaterra en 1066 y, a partir de 1061, Roberto Guiscardo y su hermano Roger hicieran lo propio en la isla mediterránea de Sicilia. Los colonos normandos llevaron a las islas Británicas unas formas artísticas enérgicas, nuevas técnicas agrícolas, una perspicacia mercantil y un vigoroso lenguaje. Aún son visibles las huellas escandinavas en los dialectos de Escocia y del norte de Inglaterra. Introdujeron nuevas formas de administración y de justicia, como el sistema del jurado. Quizá el legado más duradero de los vikingos se encuentre en Islandia, donde se desarrolló la gran literatura medieval extendida en forma de sagas.

En su época, los vikingos surcaron la mitad del mundo en sus barcos abiertos y ampliaron enormemente sus horizontes. A pesar de ello, no poseyeron ni recursos humanos ni aguante ni riqueza suficiente, además de una experiencia política, ni tampoco una cohesión interna o una confianza exterior para superar de forma efectiva a los más antiguos, más ricos y más estables estados que habían intentado invadir. Su dinamismo decayó gradualmente e incluso sus magníficos y veloces barcos fueron reemplazados y sustituidos por otras embarcaciones mayores, más sencillas y mejor adaptadas para el transporte de voluminosas mercancías.

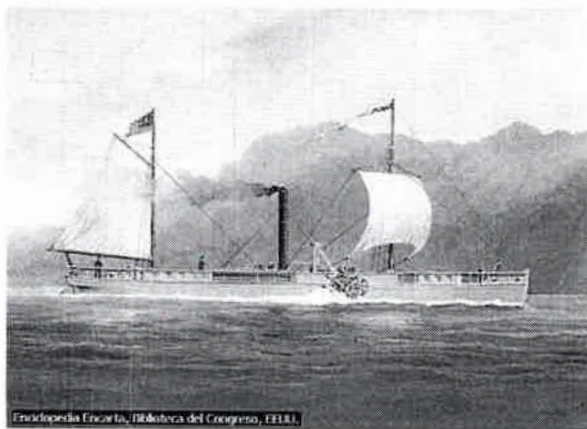
... al transcurrir el tiempo

El temprano perfeccionamiento del transporte acuático estuvo estimulado por la tendencia de las poblaciones a concentrarse en las costas o las vías fluviales. Los antiguos romanos utilizaban embarcaciones a vela, equipadas con varios bancos de remos para transportar a sus ejércitos hasta Cartago y otros frentes de operaciones. La construcción de barcos y el aparejo y manipulación de las velas fueron mejorando con el tiempo. Estos cambios, junto con la incorporación de la brújula, hicieron posible la navegación en mar abierto sin avistar la costa.

Al igual que sucedía durante la edad antigua en el Mediterráneo y otras zonas del mundo, el hecho de que los asentamientos coloniales en América

estuvieran establecidos, por lo general, en las costas, los ríos o los lagos, fue a causa y consecuencia de que las primeras rutas de transporte en las colonias fueran las vías fluviales naturales, y los modos más eficientes de viaje se realizaran por barco.

■ Barcos de vapor



Durante el siglo XIX se produjeron grandes avances gracias a la tecnología producto de la energía a vapor. El Clermont, primer barco a vapor eficiente, fue construido por el inventor estadounidense Robert Fulton. Hizo su viaje inaugural en 1807 por el río Hudson, desde la ciudad de Nueva York hasta Albany; realizó el viaje de ida y vuelta, de casi 483 Km., en 62 horas.

El primer barco en emplear propulsión a vapor en una travesía transatlántica fue el barco estadounidense Savannah en 1819, aunque se usaron las velas durante parte de los 29 días de viaje. Hacia 1840, en el mismo tiempo que un barco de vapor podía hacer seis viajes entre América y Europa, un velero podía hacer sólo tres.

El conocido clíper, un tipo de velero rápido y elegante, fue el último de los barcos de vela que se utilizó con fines comerciales. Se construyó entre 1845 y 1851, pero no pudo competir después de 1851 con los barcos de vapor cada vez más grandes y rápidos.

Durante la década de 1870 llegó a las costas del Río de la Plata el barco francés Le Frigidaire, que incluía unas cámaras frigoríficas. Esto supuso un gran avance en el modo de producción del sector de las carnes, ya que no debían salarse para su exportación.

Otros productos perecederos se vieron beneficiados con la refrigeración.

■ Canales

La construcción de los canales creció entre 1815 y 1840, disminuyendo después con el avance de los ferrocarriles. El canal del Erie, terminado en 1825, abrió una ruta de bajo costo entre el este y el oeste de Estados Unidos y desvió hacia la ciudad de Nueva York mucho tráfico que anteriormente descendía por el Mississippi hasta Nueva Orleans.

En España... se procedió a realizar importantes obras públicas hidráulicas. Éstas correspondieron al canal de Castilla y al canal Imperial, ambos construidos en el siglo XVIII.

El primero se utilizó para transportar el cereal que se producía en Castilla hasta Alar del Rey, donde era desembarcado y llevado en carro, y años más tarde por ferrocarril, hasta el puerto de Santander, donde era embarcado hacia las colonias de ultramar.

El canal Imperial, que discurre en paralelo al río Ebro, prestó un excelente servicio para el tráfico comercial y de viajeros entre los centros urbanos de Tudela y Zaragoza. En la actualidad ambos canales son utilizados para el regadío y el abastecimiento de agua de las poblaciones cercanas.

En América Latina, los ríos Amazonas y Paraná constituyen importantes vías fluviales de navegación, pero sin duda el canal más importante es el canal de Panamá, que une el Atlántico con el Pacífico a través del istmo panameño... La apertura de esta importante vía fluvial supuso una reducción considerable del tiempo de viaje en el tráfico de mercancías por vía marítima a escala mundial.

■ Embarcaciones modernas



El motor diesel ha supuesto para los barcos modernos un funcionamiento más económico que ha reemplazado en gran medida a los motores de vapor. La utilización de la energía nuclear en los barcos está restringida en la actualidad a los navíos militares. Otro avance en la navegación

moderna es el aerodeslizador, embarcación que va sobre un colchón de aire a unos centímetros del agua o del terreno.

Transporte por Carretera:

El transporte terrestre se desarrolló más despacio. Durante siglos, los medios tradicionales de transporte, restringidos a montar sobre animales, carros y trineos tirados por animales, raramente excedían de un promedio de 16 Km. /h. El transporte terrestre mejoró poco hasta 1820, año en el que el ingeniero británico George Stephenson adaptó un motor de vapor a una locomotora e inició, entre Stockton y Darlington, en Inglaterra, el primer ferrocarril de vapor.

En las trece colonias americanas originales, que se extendieron hacia el oeste hasta el río Mississippi, el principal modo de transporte terrestre era por reata

de animales de carga y por caballos sobre los senderos de los nativos americanos. Hacia 1800 se hicieron carreteras de tierra quitando la maleza y los árboles de estos senderos. Muchas de esas carreteras, sin embargo, se hacían casi intransitables durante los periodos de mal tiempo. En 1820, la mejora de las carreteras denominadas turnpikes (autopistas), en las que las empresas privadas cobraban un peaje por haberlas construido, conectó todas las ciudades principales superando al resto de carreteras.



En América Latina, ya en el periodo precolombino los incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, por el que transportaban distintos tipos de mercaderías. El conocido camino de la sal, que comenzaba o terminaba, según se mire, en los salitres de Santiago del Estero y llegaba hasta el mismo Cuzco, recorriendo gran

parte de la cordillera de los Andes. A pie o a lomo de llamas, sus mercaderías lograban llegar a su destino, a veces atravesando puentes de cuerdas entre las montañas.

El caballo, la mula y el transporte sobre ruedas fueron introducidos por españoles y portugueses, que a su vez aprovecharon las rutas construidas por los indígenas.

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

El sistema de carreteras comenzó a mejorar notablemente en toda Latinoamérica a partir de 1930. Sin embargo, las carreteras sudamericanas de las zonas tropical y subtropical sufren de forma muy acusada las inclemencias climáticas, lo que hace muy costoso su mantenimiento y muchas veces inútil e intransitable su asfaltado durante algunas épocas del año debido a las lluvias torrenciales. A esto, en algunos casos, hay que añadir cierta desidia planificadora.

A pesar de ello, en la actualidad muchos países latinoamericanos cuentan con sistemas de carreteras más o menos aceptables, siendo Argentina, Brasil y México los países con mayor cantidad de kilómetros de carreteras mejoradas y asfaltadas. En 1928, se acordó entre los países del sector construir una carretera Panamericana que uniera todo el continente, desde Alaska a Tierra del Fuego. Ya en 1940 el 62% del tramo correspondiente a América Central estaba asfaltado y el 87% del de América del Sur.

12



Transporte Ferroviario:



La construcción del ferrocarril estimulaba en gran parte la colonización y el desarrollo del Oeste. El primer ferrocarril de Estados Unidos fue establecido en 1827, si bien el verdadero desarrollo se inició el 4 de julio de 1828, con el Ferrocarril entre Baltimore y Ohio.

Después de un siglo de explotación privada del ferrocarril, en 1941 se creó la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE),

compañía de carácter estatal para la explotación de una gran parte del trazado ferroviario. En las últimas décadas, la mejora de la infraestructura varía y el incremento de la motorización de las familias y las empresas ha supuesto una disminución acusada en el número de viajeros y de mercancías transportadas por el tren. Sin embargo, la implantación de servicios de alta velocidad en los últimos años ha supuesto una considerable recuperación de viajeros en trayectos muy concretos de la red.

A partir de 1850, el transporte por ferrocarril comenzó su expansión en América Latina. La red ferroviaria —financiada por capital francés, inglés o estadounidense—, si bien benefició el transporte de mercancías y pasajeros, fue diseñada generalmente respondiendo a las necesidades comerciales de sus propietarios y países de origen y no a las necesidades de los países latinoamericanos.

La red ferroviaria argentina comenzó a tenderse en la segunda mitad del siglo XVIII. En 1870 ya habían 722 Km. de vías. El ferrocarril del Oeste fue el primero en entrar en funcionamiento para cubrir la distancia entre plaza Lavalle y Floresta, en Buenos Aires. El trazado no parte radialmente desde la capital, sino desde ésta, Buenos Aires, y desde Rosario. El Ferrocarril del Sud (construido con capital inglés) llegó primero a Chascomús y, más tarde, a Las Flores, Bahía Blanca, Neuquén, Zapala y Mar del Plata, además de contar con varios ramales secundarios. El ferrocarril Central tuvo sus inicios en Rosario, se extendió a Córdoba y después a Santa Fe y Tucumán; posteriormente, enlazó con Buenos Aires. Otra línea se extendía desde Río Cuarto hasta Mendoza. El ferrocarril que comunicaba Buenos Aires con el Pacífico y el ferrocarril del Oeste llegaron al pie de los Andes: San Rafael, Mendoza y San Juan.

Esta red llegó a ocupar el décimo puesto en el mundo, con cerca de 47.000 kilómetros. El ferrocarril fue palanca del desarrollo y poblamiento del territorio del país.

A partir de 1946 la extensa red ferroviaria pasa a depender en su totalidad del Estado. En 1958 comienza un periodo que puede llamarse de "regresión". En efecto, políticas a favor del desarrollo de la red caminera (transporte por carretera) desarrollaron planes de clausura y levantamiento de vías. En 1989 se inicia un nuevo proceso de concesiones al capital privado de la red ferroviaria de carga, de pasajeros del área metropolitana de Buenos Aires y de pasajeros interurbanos.

En la actualidad, la red ferroviaria argentina posee una extensión de 28.291 Km., con tres anchos de vía. La red ferroviaria argentina se conecta con la de los países colindantes: con Bolivia, Chile, Uruguay, Brasil y Paraguay.

Transporte Aéreo:



El transporte aéreo es la forma de transporte moderno que más rápidamente se desarrolló. Aunque los pioneros de la aviación en Estados Unidos, Orville y Wilbur Wright, hicieron el primer vuelo en el aparato más pesado que el aire en Kitty Hawk, Carolina del Norte, el año 1903, no fue hasta después de la I Guerra Mundial

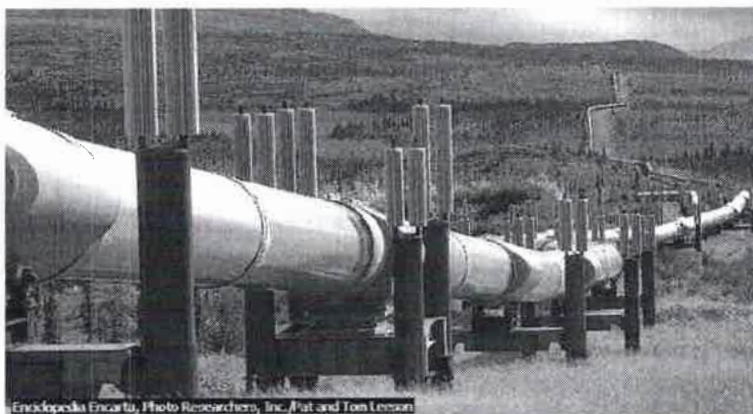
cuando el transporte aéreo alcanzó un lugar destacado en todos los países.

También el transporte aéreo ha tenido un gran crecimiento en los últimos 40 años en Latinoamérica. Argentina, Brasil, Colombia, México y Venezuela son los países con mayor número de kilómetros volados en líneas aéreas regulares.

Las grandes ciudades latinoamericanas (México D.F., Buenos Aires, Sao Paulo y Río de Janeiro) son el principal punto de origen y destino de la región, aunque regularmente sus líneas aéreas realizan vuelos hacia Extremo Oriente, Próximo Oriente, Europa, Estados Unidos y Canadá. Colombia, en 1919, fue el primer país que tuvo líneas aéreas comerciales.

La compañía Aerolíneas Argentinas fue privatizada en 1990 y realiza vuelos tanto nacionales como internacionales; existen también numerosas líneas aéreas internas. A finales de la década de 1980 había matriculados unos 4,3 millones de vehículos privados y 1,4 millones de vehículos comerciales.

Transporte por Tubería:



Enciclopedia Encarta, Photo Researchers, Inc. Nat and Tom Leeson

Aunque las tuberías para la distribución de agua se han usado desde tiempos remotos, los oleoductos no aparecieron hasta después de 1859, con el descubrimiento de petróleo cerca de Titusville, en Pennsylvania. Hacia 1872 eran un elemento

principal en los negocios petrolíferos, al proporcionar un transporte especializado para productos licuados. También surgieron nuevas redes de tuberías para el transporte de gas (gasoductos).

El transporte por tubería, aunque sólo afecta a una clase determinada de productos, participa en una parte importante del transporte total de mercancías.

En España, este modo de transporte cobra cada vez más importancia debido a la extensión de una red de distribución de gas a escala nacional procedente de Europa y el norte de África.”

En resumen: cuando hablamos de transporte nos referimos al movimiento físico de personas y bienes entre dos lugares. El traslado de las personas (pasajeros) se realiza por múltiples motivos: para trabajar, intercambiar información, obtener los bienes y servicios necesarios para la supervivencia, etc. Los transportes permiten también la circulación de las mercaderías (cargas); de esta manera favorecen las actividades económicas al conectar las áreas de producción con las áreas de consumo distribuidas en todo el mundo. También producen beneficios sociales al facilitar interacción entre las poblaciones y emplear a muchas personas.

El Transporte Intermodal

El movimiento de personas o mercancías (contenedor), en la misma unidad cerrada, sobre dos o más modos diferentes de transporte se conoce como transporte intermodal.

Servicio de mercancías:

El contenedor de mercancías enviado a través de ferrocarriles, camiones, barcos o aviones es cerrado y precintado en su origen, y sus contenidos no se vacían hasta que el consignatario rompe el precinto, cuando la mercancía es descargada en destino; sólo se expide un flete de embarque o una hoja de ruta aérea. Si están implicados otros países, la mercancía se traslada bajo tratados internacionales, que facilitan la inspección en las aduanas de los puertos fronterizos nacionales antes de alcanzar su destino final.

Terminales interiores

El elemento esencial en el transporte intermodal es el camión o remolque, que recoge o entrega la mercancía en el origen y el destino. Un barco o un avión no pueden llegar a la puerta de la tienda, la fábrica o el almacén, ni tampoco puede hacerlo un vagón de ferrocarril, excepto en las zonas industriales dotadas de red ferroviaria. Algunas líneas aéreas hacen uso de contenedores intercambiables con empresas de transporte terrestre, pero no con navieras ni compañías de ferrocarril.

Contenedores

El conocido contenedor de los buques de carga horizontal toma los remolques completos con sus camiones giratorios o boggie. La conformidad rígida no es necesaria, porque cualquier vehículo con ruedas se puede trasladar a bordo y quedar amarrado. Este tipo de barco ha demostrado ser eficiente sobre los trayectos relativamente cortos, como el cruce del canal de la Mancha entre Gran Bretaña y Bélgica, Francia y Holanda, y también a través del Río de la Plata entre Argentina y Uruguay. Por el contrario, muchos de los conocidos buques de carga vertical, por ejemplo, no pueden intercambiar sus contenedores con barcos similares de otra compañía a causa de la variación en el tamaño de las cajas y las diferencias estructurales.

Ventajas y Desventajas

En el transporte intermodal de mercancías el contenedor se cierra con llave para evitar robos, y se sella herméticamente para evitar las inclemencias del tiempo; los requisitos de embalaje normales son menos exigentes y la mercancía se factura como una sola carga. El intercambio de material se acelera y los contenedores pueden almacenarse; algunas terminales están dotadas con tomas eléctricas para mantener los contenedores refrigerados. Las reclamaciones por daños en la mercancía del contenedor son mucho menores y los hurtos se han eliminado casi por completo. La eficiencia y la economía intermodal se pueden alcanzar sobre todo en el transporte marítimo.

■ Servicio de pasajeros:

Transporte en ciudades

La concentración de la población en grandes ciudades o grandes áreas metropolitanas ha supuesto la necesidad de dotación de un transporte colectivo eficiente para el desarrollo de la vida cotidiana de éstas.

El smog de las grandes urbes ha impuesto la necesidad de construir sistemas alternativos de transporte urbano no contaminante. Si bien el único metro o subterráneo existente en América Latina durante muchas décadas fue el de Buenos Aires —su primera línea se construyó en 1911—, en la actualidad cuentan con este medio de transporte las ciudades de Santiago de Chile, México D.F., Río de Janeiro, Sao Paulo y Caracas.

En 1952 se crea la Dirección Nacional de Vialidad, estableciéndose una cuota sobre la nafta y un porcentaje sobre los lubricantes, destinados ambos a la construcción de caminos. A partir de ese momento comienza a desarrollarse la red caminera nacional que, en líneas generales, siguió el trazado de las vías férreas. En las décadas de 1950 y 1960 se produce una importante expansión de la red y del transporte automotor, tanto de carga como de pasajeros.



Enciclopedia Encarta, Robert Harding Picture Library/Lon Griffiths

En total existen 215.471 Km. de carreteras. La red vial se clasifica, de acuerdo con su jurisdicción, en nacional y provincial; por su importancia en lo concerniente al tráfico circulado, en rutas troncales, rutas secundarias y rutas locales o alimentadoras. Además, se distinguen unas rutas transnacionales de gran importancia ante el Mercosur. Una

tercera clasificación se establece en función del estado de la red: pavimentada (casi 60.000 Km.), mejorada (más de 40.000 Km.) y natural o de tierra (el resto).

Hacia finales de la década de 1980 la red vial argentina se encontraba muy deteriorada por la sobrecarga de los camiones, sin control peso/eje, y por insuficientes inversiones en el mantenimiento. Es entonces cuando se decide privatizar, por el sistema de concesión, las principales rutas troncales del país, como Buenos Aires-Mar del Plata, Buenos Aires-Bahía Blanca, Buenos Aires-San Luis-Mendoza, Buenos Aires-Rosario-Córdoba o Zárate-Concordia-Paso de los Libres, entre otras. También se desarrolla un plan de obras para el acceso a las grandes ciudades.

Por otro lado, Vialidad Nacional está llevando a cabo un Plan Maestro, denominado Corredores Viales y Pasos de Integración, para mejorar la infraestructura en los corredores de exportación y de integración, fortaleciendo el

desarrollo de tres ejes bioceánicos al norte, centro y sur, así como la Ruta 40, que corre paralela a la cordillera por el oeste, desde La Quiaca hasta Río Gallegos. Entre los proyectos estratégicos se pueden mencionar: las redes de autopistas de acceso al área metropolitana de Buenos Aires; las autopistas Córdoba-Rosario, Buenos Aires-La Plata y Buenos Aires-Mar del Plata; los puentes Buenos Aires-Colonia, Rosario-Victoria y Santo Tomé-Sao Borja, y el túnel de montaña Juan Pablo II, de baja altura, entre Mendoza y Chile. La ampliación del túnel ferroviario que cruza los Andes (1940) permite el paso de vehículos. En 1998 había 181 vehículos por cada mil habitantes.

Estadísticas

El transporte es una de las industrias más grandes en el mundo. Sólo en Estados Unidos, a comienzos de la década de 1990, la industria del transporte empleaba a casi tres millones de personas anualmente. Los beneficios anuales de las pretasas de las compañías estadounidenses de transporte totalizaban alrededor de 5.100 millones de dólares en 1989.

Cabe acotar que el modo de transporte elegido para desarrollar este microemprendimiento es el de personas. Por lo cual se prosigue con la historia profundizando sobre el Transporte público.

El Transporte Público

El transporte público, también denominado transporte de masas, es el servicio de transporte urbano y suburbano de pasajeros al que se accede mediante el pago de una tarifa fijada y que se lleva a cabo con servicios regulares establecidos en rutas señaladas, horarios establecidos y paradas específicas. Muchas ciudades de tamaño medio cuentan con sistemas de transporte rápido ferroviario. Por otro lado, las grandes ciudades, y por supuesto muchas pequeñas, disponen de autobuses o camiones, guaguas, colectivos, según las diferentes denominaciones para cubrir este servicio, además de transporte ferroviario ya sea subterráneo o de superficie.

Historia:

Aunque está documentada la existencia de servicios de *carruajes tirados por caballos* desde comienzos del siglo XVI, el primer *ómnibus* moderno no fue introducido hasta 1829, cuando George Shillibeer, un emprendedor fabricante de carrozas, estableció un servicio en Londres. El siguiente servicio regular se inauguró en 1831 en la ciudad de Nueva York y recorría la calle Broadway.

Con la Revolución Industrial y el consiguiente crecimiento de las ciudades, se hizo cada vez más necesario un *sistema de circulación urbano* para transportar a la población al trabajo, a los acontecimientos sociales, culturales y deportivos, y para hacer compras, ir al médico o de cualquier otro tipo.

El primer servicio de transporte rápido subterráneo, conocido como *metro*, apócope de metropolitano, o *ferrocarril urbano*, se inauguró en la ciudad de Nueva York en 1904.

Cuando comenzó a utilizarse el *automóvil privado* en las dos primeras décadas del siglo XX, muchas compañías de ferrocarril urbano quebraron. En la década de 1930 se hizo un esfuerzo para su revitalización. La mayoría de las ciudades pronto utilizaron el *autobús propulsado por diesel*, porque permitía una flexibilidad y libertad a la hora de seleccionar la ruta de la línea de transporte que con el cable aéreo necesario para tranvías y trolebuses no se podía obtener.

El transporte público desempeña una función crítica en muchas grandes áreas metropolitanas, donde más del 50% de los trabajadores dependen de él para desplazarse hacia y desde su lugar de trabajo.

Tipos de Servicio:

El transporte público se puede clasificar según determinadas características diferenciadoras: independencia de paso, control de conducción, forma de propulsión y tipo de servicio que proporciona.

▪ **Metro**



El transporte rápido de tecnología ferroviaria (*metro o subterráneo*) utiliza trenes de pasajeros que van por raíles (rieles) a velocidades altas y funcionan en túneles, en estructuras elevadas, o en carriles de uso exclusivo que están separados para evitar la interferencia con el tráfico. Utiliza trenes de alto rendimiento que alcanzan velocidades de 120 a 130

Km./h y puede transportar hasta 40.000 pasajeros a la hora en una sola dirección. Una sola persona puede conducir un tren.

El *tranvía* es un sistema de ferrocarril eléctrico metropolitano que se caracteriza por el uso de coches únicos o en pequeñas formaciones propulsados por motores que toman la energía desde la catenaria situada en la parte superior del vagón. En las áreas del centro de la ciudad, muy densas, puede circular por túneles o por superficie en las zonas peatonales. Fuera del centro de las ciudades, los coches pueden circular en las medianas, en los carriles reservados de las autopistas arteriales, sobre vías de ferrocarril abandonadas o por corredores de servicio

público. La capacidad de un sistema de tamaño medio es de 12.000 personas a la hora.

▪ Autobús y trolebús

Los sistemas de transporte por autobús utilizan vehículos de neumáticos autopropulsados que no están limitados a itinerarios fijos. Los *autobuses* de motor operan en rutas determinadas y con un horario regular, pero pueden circular en carriles de autobús de uso exclusivo, autopistas sin peaje, carreteras arteriales o calles locales. El vehículo puede llevar hasta cincuenta pasajeros sentados.

En algunas ciudades de América y Asia se utilizan también *vehículos colectivos, automóviles o furgonetas*, que realizan una ruta determinada a precios muy asequibles: son mucho más baratos que un taxi y algo más caros que un autobús. Suelen tener una capacidad de entre 6 y 10 pasajeros.



Los *trolebuses* son también vehículos de neumáticos, pero de tracción eléctrica. Toman la energía de una línea aérea a través de dos pértigas de hierro llamadas troles. Su flexibilidad de movimiento es mayor que la de los tranvías, ya que no utilizan rieles, pero menor que la de los autobuses, aunque a partir de la década de 1980, los trolebuses

contaron con una batería o un motor diesel que les permitía circular de forma autónoma, sobre todo en zonas periféricas de poco tráfico.

▪ Paratransporte

Es un servicio que se sitúa entre el automóvil privado y el transporte público de ruta fija. Incluye los servicios requeridos por la voz o por teléfono proporcionados por *taxis, automóviles colectivos, autobuses y furgonetas*; los servicios de automóviles de alquiler ofrecidos por empresas del sector, y los servicios de viajes compartidos preparados de antemano por consorcios de furgonetas y coches.

Los modos de paratransporte se suelen denominar según los términos de las características del servicio más que por el vehículo utilizado o el tipo de trabajo empleado en proporcionar el servicio.

El paratransporte se caracteriza por dar servicio de punto de origen a punto de destino, por su flexibilidad para encontrar cambios de la demanda y sus condiciones, y por el carácter del mercado generalmente libre y sin restricciones en el cual opera. Mucha gente mayor y discapacitada es usuaria de este servicio de *transporte especializado*.

El Futuro del Transporte Público:

A causa de la gran preocupación medioambiental, los trolebuses y los autobuses impulsados por combustibles alternativos reemplazarán a los motores diesel.

Hay una enorme variedad de nuevas tecnologías en el área de los sistemas de vehículos inteligentes. Por ejemplo, un trabajador podría disponer de información en tiempo real en el ordenador de su casa, relativa a la hora en que llegará el siguiente autobús a la parada más cercana. La información para planificar el viaje también estará disponible. Las agencias de transporte usarán tecnologías avanzadas para la gestión del tráfico y la flota de sus vehículos. Los sistemas de control de vehículos que guiarán los autobuses a lo largo de corredores y rutas fijadas están en investigación: reducirán el retraso de los vehículos, incrementarán su capacidad y mejorarán su seguridad

Biblioteca de Consulta Microsoft ® Encarta ® 2005. © 1993-2004 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

Red Caminera

La sanción de la Ley nacional de vialidad en 1932 señala el comienzo del desarrollo de una red caminera orgánica en el país. Por dicha ley:

- se creó la *Dirección Nacional de Vialidad* ;
- se instituyó un fondo para caminos con el producto de un impuesto a la nafta y al aceite para automotores ;
- se comenzó la construcción de una red caminera nacional, con líneas troncales que se dispersan por todo el territorio a partir del kilómetro cero, en la ciudad de Buenos Aires (Plaza de Congreso).

A la red nacional se añaden:

- los caminos provinciales en sus respectivas jurisdicciones ;
- caminos vecinales, a cargo de las municipalidades.

Según el material que los constituyen, hay tres tipos de caminos:

1. Caminos pavimentados, entre los que se destacan las autopistas.
2. Caminos de base firme, para tránsito permanente; no están pavimentados, pero poseen:

*una cubierta de material consistente, como ripio, que en las regiones secas como la Patagonia, la Pampa occidental y la de las sierras Pampeanas aseguran el tránsito permanente;

*obras de base, como abovedamiento, alcantarillado, consolidación, puentes, etc.

3. Caminos de tierra; son principalmente de jurisdicción municipal. Algunos tienen obras de mejoramiento. El tránsito automotor ha adquirido como consecuencia de la construcción de la red nacional de caminos una enorme importancia, tanto en lo referente a cargas como a pasajeros.

El transporte automotor ha permitido:

- Vincular a regiones aisladas con los centros urbanos y puertos de embarque.
- Una mayor intercomunicación entre las localidades de cada región.
- Recibir las cargas de productos en los mismos lugares de producción (chacras, estancias, fábricas, etc.) y depositarlos, sin trasbordo, en los lugares de destino.
- Desarrollar el turismo interno.

INDEC

Con respecto a la Longitud de la red nacional de caminos, por tipo de calzada, según Total del país y Provincia de Córdoba. Años 2003

Red de caminos por tipo de calzada. Año 2003					
	Total del País		Córdoba		Córdoba/Argentina
Pavimentada	31.069,75	81,10%	2.528,22	99,80%	8,14%
Ripio	5.470,98	14,30%	5,12	0,20%	0,09%
Tierra	1.750,12	4,60%	0	0%	0,00%
Total	38.290,85		2.533,34		

Fuente: <http://www.indec.mecon.ar/>

El Sistema de Peaje

Con la ley de Reforma del Estado, desde 1989, parte de la red de caminos fue otorgada en concesión a empresas privadas, bajo el sistema de peaje. Esto significa que se abona por el derecho de tránsito, con lo cual muchos caminos no tienen libre paso. El Estado ha dejado de atender los gastos de construcción, mejoramiento y mantenimiento de las principales rutas para dar paso al sector privado. Si bien las rutas concesionadas representan un 25% total de la troncal, por ellas se mueve más del 50% del tránsito de toda la red. Cabe consignar que la red concesionada corresponde sobre todo a la región pampeana, y a ella se suman las rutas de las conexiones interregionales.

En el programa de grandes proyectos de inversión para el período 1995-1999 se incluye la ampliación de rutas concesionadas.

Geografía de Argentina, editorial Kapelusz.

INDEC

Haciendo referencia al Sistema de Peaje se puede establecer el monto recaudado según el Tráfico y recaudación por accesos concesionados a la Ciudad de Córdoba. Años 2001 y 2003.

Periodo	Vehículos pasantes por Puente Rosario Victoria				Recaudación por peaje (4)
	Total	Categoría		UTEq (3)	
		Automotores	Otros		
		livianos (1)	vehículos (2)		
			Unidades		\$
2003	765.578	547.269	218.309	1.310.892	9.880.541
2004	1.246.894	820.462	426.432	2.327.173	17.972.293

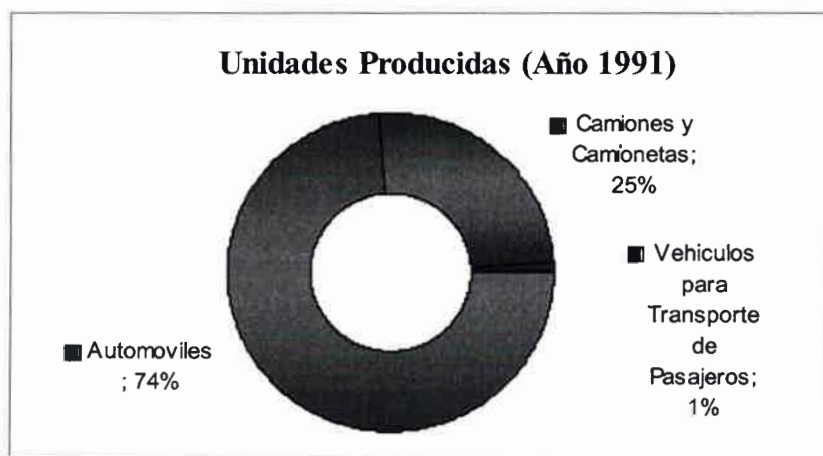
- (1) Comprende vehículos de dos ejes y hasta 2,10 metros de altura.
- (2) Comprende vehículos de más de dos ejes o de más de 2,10 metros de altura.
- (3) Son Unidades Técnicas Equivalentes, expresadas en términos de automotores livianos y calculadas según la relación del peaje de las distintas categorías de vehículos.
- (4) Incluye IVA.

Nota: La concesión de la Conexión Física Rosario-Victoria está bajo explotación de la Empresa Puentes del Litoral S.A. desde mayo del año 2003.

Fuente: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Secretaría de Obras Públicas. Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI). <http://www.indec.mecon.ar/>

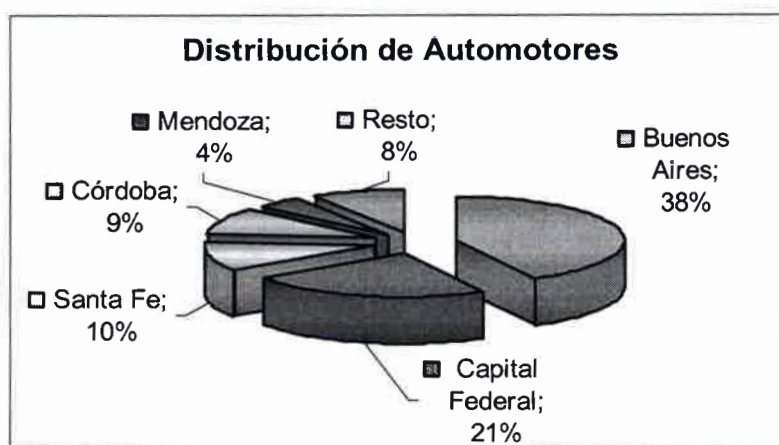
Parque Automotor

Si bien el armado de automóviles en nuestro país ya se había iniciado en la década de 1920, es a partir de los años '50 que se inicia la producción en gran escala, primero con la participación del Estado y luego con la llegada al país de numerosas empresas extranjeras a fines de dicha década y a comienzos de los '60. El sector automotor no fue ajeno a las posteriores crisis económicas que afectaron al país, por lo que algunas empresas levantaron sus fábricas y otras se fusionaron. Con los '90 y bajo un nuevo marco económico, este sector de la economía ha cobrado un nuevo impulso: aumentos de la producción (más de 300.000 unidades en 1993), un significativo número de unidades importadas, radicaciones de nuevas empresas, más de 22.000 personas ocupadas y una mayor integración regional, especialmente con Brasil, constituyen la nueva realidad de la industria automotriz argentina.



transporte de pasajeros.

Conforman el Parque Automotor más de 6.000.000 de unidades aproximadamente, las que se distribuyen de la siguiente manera: 74% de automóviles, 25% de camiones y camionetas, y alrededor del 1% de vehículos para el



La totalidad de los automotores no se halla repartida homogéneamente, sino que Buenos Aires (38%), Capital Federal (21%), Santa Fe (10%), Córdoba (9%) y Mendoza (4%) las jurisdicciones con mayor participación sobre el total de unidades.

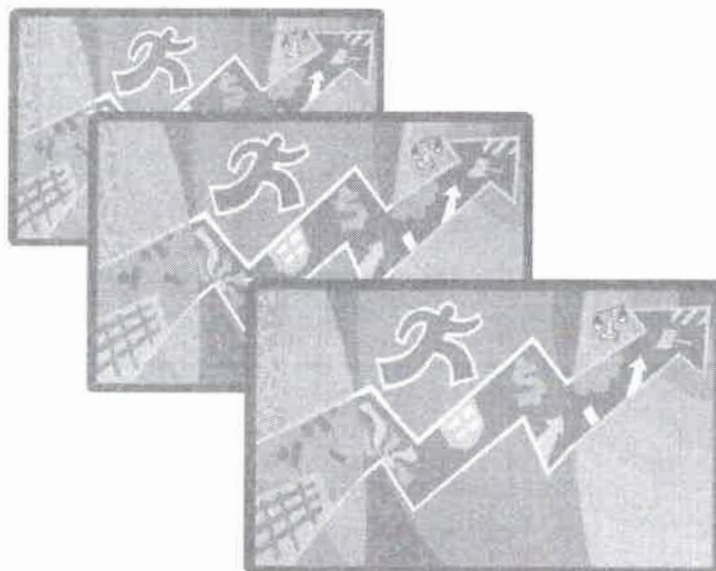
Es posible diferenciar la evolución del transporte automotor ya sea de pasajeros o de carga; el primero se ha visto reducido por el incremento del parque de automóviles mientras que el segundo es el de mayor significación en el país (más de 90%), habiendo desplazado al tren. Los principales productos transportados son los provenientes del sector agrícola-ganadero y los de la industria alimentaria, entre otros.

Atlas de la República Argentina - Agrupación de diarios del interior S.A. (ADISA) – Graf. Editorial - R. A. Keegan y J.M. Keegan, Paul Condat, Adriana Buglio y Mariana Ferrando

Las Pequeñas y Medianas Empresas

-  Desarrollo
-  Enfoque Internacional, Nacional y Provincial

El ERSeP





Desarrollo

Desde nuestros primeros tiempos se encuentra el campesino cuya función principal es ser sostén de su familia. Por tal y reconfortante tarea es que dedica sus horas de trabajo a la alimentación y cuidado de su esposa e hijos. El trabajo de la tierra y cuidado de los animales necesita ayuda, ya que por si solo es imposible. Es por ello que tener una familia numerosa coadyuvaba el arado, el pastoreo y el trabajo artesanal.

“De esta manera, la incorporación de los hijos, la necesidad de darse alguna forma de organización en el trabajo y el proceso posterior de sucesión fueron conformando la estructura inicial de lo que hoy conocemos como PyMe.”¹

Una vez orientado en el surgimiento de una PyME se puede vislumbrar su concepto desde el contexto nacional teniéndose en cuenta el objetivo primario de toda organización de este tipo que es el *Lucro*, el cual se obtiene en la enajenación o transformación de los insumos o recursos.

“Por eso, en tanto empresas enfrentan también en su objetivo lucrativo el desafío del *Crecimiento*, no todas lo logran; pero, indudablemente la PyMe constituye un tipo de empresa destinada a tener una vida relativamente corta, ya que: o se consolida, crece y se convierte en una gran empresa, o no puede sobrevivir a las distintas crisis que inevitablemente deberá enfrentar, y quiebra o cierra.”²

Ahora si estamos en condiciones de denominar el concepto para las pequeñas y medianas empresas de la siguiente forma:

“La pequeña y mediana empresa - PyMe - es aquella que se encuentra identificada con un grupo de personas en una relación de parentesco o no, que interactúan en lo afectivo y en lo comercial, de tal forma que existe una influencia mutua tanto en la política de la empresa como en los intereses de esa relación afectiva.”

Es decir, que existe una influencia del grupo afectivo en la política de la empresa y hay una influencia de la empresa con relación a los intereses del grupo y/o familia, esto genera un área de interrelaciones de manera tal que no se puede desentrañar cuando se involucran en los aspectos empresariales o de esa relación afectiva”³

La empresa se respalda en el parentesco, el cual encuadra el control del capital y la dirección de la pequeña y mediana empresa. El surgimiento de la misma se proyecta en las futuras generaciones de la familia, o sea sus hijos. Aunque otros piensan que nace en sus primeros pasos de microemprendimiento, o sea en el trabajo armonioso de la familia en su conjunto.

Otro criterio más igualitario que se utiliza para definir la PyMe es como:

¹ IRIGOYEN, H. y PUEBLA, F.. PyMeS Su Economía y Organización. Ediciones Macchi. Bs. As. 1997. Pág. 15

² IRIGOYEN, H. y PUEBLA, F.. PyMeS Su Economía y Organización. Ediciones Macchi. Bs. As. 1997. Pág. 16

³ BARRÓN, J.. Gestión en pymes Administración, Organización y Práctica. UNRC. Río Cuarto. 1999. Pág. 396

“Aquella organización con escaso peso en el mercado, gerenciamiento personalizado e independencia de decisiones respecto de las firmas grandes”⁴

A pesar del escaso peso en el mercado con el correr del tiempo y pisando sus horizontes, nos encontramos con pequeñas y medianas empresas que han perdurado en el tiempo, principalmente en los países industrializados llegando hasta 40 años de vida aproximadamente. Tal es el caso de su mayor éxito como en Japón, Europa especialmente Italia donde se encuentran plenamente integradas al sistema productivo a diferencia de Argentina.

Enfoque Internacional, Nacional y Provincial

■ Las PyMEs en el mundo

Visualizaremos el proceso por el cual transcurrieron las pequeñas y medianas empresas en otros países, antes de llegar al nuestro:

Estados Unidos:



Se creó en 1953 la Administración de Pequeñas Empresas destinada a asistir a las PyMes y facilitar su acceso a los mercados públicos.

El presidente James Carter encomendó en 1978 a la Secretaría para la Ciencia y la Tecnología la creación de subcomisiones con el objeto de estudiar el

desarrollo tecnológico y la investigación empresarial, especialmente en lo referente a las PyMes, lográndose la unión de actividades entre los distintos gobiernos de los estados y las universidades para incrementar la capacitación de los pequeños y medianos empresarios.

Las funciones básicas que desempeñan los Centros de Desarrollo son de asesoramiento individualizado para empresas, respondiendo al criterio de que cada PyMe es distinta en su proyección, necesidades y posibilidades. Asimismo, dictan programas formativos para grupos de empresarios, sus colaboradores, y fundamentalmente organizan grupos de investigación sobre los problemas que presentan las PyMes en su desenvolvimiento.

⁴ IRIGOYEN, H. y PUEBLA, F.. PyMeS Su Economía y Organización. Ediciones Macchi. Bs. As. 1997. Pág. 18

Para cumplir con su misión de fomento y desarrollo de las PyMes, se ofrece servicio jurídico gratuito, desarrollo de tecnología de los productos, programas de desarrollo del comercio internacional y entidades que facilitan la formación de capital.

“Desde la óptica de fomento expuesta, se han creado cerca de treinta unidades de asistencia en distintas regiones, instaladas en Universidades e Institutos Técnicos, subvencionadas con fondos federales. Existen además, la Oficina de Empresas Industriales para Pequeñas Empresas, la Administración para el Desarrollo Económico, que asisten financieramente a las PyMes en temas vinculados con el desarrollo de las mismas, otorgando subvenciones a ciertas actividades industriales como empresas metalúrgicas, electrónicas, de la indumentaria, etcétera.”⁵

Es elemento fundamental para el avance la inversión en el Capital Humano. Es por ello que los jóvenes reciben programas formativos y de investigación incentivándolos al conocimiento e investigación sobre el desenvolvimiento de una PyMe y todas sus posibilidades a la evolución.

Sin olvidarse del asesoramiento y capacitación del empresario y de la innovación tecnológica, elemento acompañante al anterior, donde su accionar conjunto producen la sinergia esperada por los amantes del néctar empresarial.

Japón:



El ideal a optimizar en este país es el de afianzar la modernización y el fortalecimiento de las estructuras de las PyMes mediante el mejoramiento de la faz administrativa, tecnológica y organizativa, que incluye la de cooperativas en distintos rubros: de seguros, promoción de crédito para nuevos

negocios, de desarrollo de focos comerciales, etc. Se llega a proteger al dueño de la empresa y a su familia, mediante seguros contra quiebra o fallecimiento.

“La envergadura del movimiento PyMe en Japón alcanzaba, en 1978, a más de cinco millones de empresas, que representaban, a su vez, mas del 99% del total

⁵ BOQUE, L. GILLI, J. SCULMAN, D. PYMES. Administrar para crecer. Editorial Docencia. Bs. As. 1996. Pág. 26

de empresas y absorbían más del 80% de la fuerza de trabajo.

La actividad de apoyo crediticio incluye préstamos a cinco años sin intereses, ni fianzas, ni garantías, a fin de permitir su recuperación a la empresa caída en falencia.”⁶

Alemania:

“El apoyo financiero a las PyMes se manifiesta a través del accionar del Banco de Crédito para la Reconstrucción y el Banco de Crédito Industrial, que desempeñan una función de fomento. Se otorgan préstamos a largo plazo (hasta 15 años) con bajos intereses.



También en este país se apoya y facilita la investigación tendiente al desarrollo de las PyMes a partir del Ministerio de Investigación y Tecnología, que financia institutos dedicados a la investigación aplicada y al desarrollo industrial.”⁷

Respecto de la política de investigación y desarrollo posee un empuje innovador si involucran un considerable riesgo tecnológico y económico. Cabe acotar que el gobierno aplica una escasa ayuda de recursos en relación a la política ambiental en comparación a otras políticas.

El ámbito de las PyMes se encuentra poblado por los artesanos, campesinos, comerciantes minoristas y mayoristas, profesionales y parte de la fuerza de trabajo; donde se direcciona hacia una actividad de emprendimientos individuales emanada de la habilidosa clase media, referente en estos tipos de negocios independientes.

Generalmente las PyMes se encuentran en mercados locales y regionales ganando cada vez una alta presencia en el mundo. Su limitación en los recursos financieros y en el equipo de apoyo que disponen las grandes firmas es compensada con servicios de asesoría fiscal y jurídica y consultorías comerciales.

A los fines fiscales la elección de la personería jurídica es variable, de modo que si es grande se constituirán como sociedades anónimas, si son medianas como sociedades de responsabilidad limitada.

⁶ BOQUE, L. GILLI, J. SCULMAN, D. PYMES. Administrar para crecer. Editorial Docencia. Bs. As. 1996. Pág. 26

⁷ BOQUE, L. GILLI, J. SCULMAN, D. PYMES. Administrar para crecer. Editorial Docencia. Bs. As. 1996. Pág. 27

Italia:



“La legislación se ocupa de ellas en pocas normas particularizadas. Deben destacarse, sin embargo, los consorcios de Garantía Recíproca, en el que los integrantes de los mismos son solidariamente responsables respecto de las deudas contraídas, lo que asegura la diligencia de todos tendiente al cumplimiento de los compromisos contraídos. Los

consorcios se originan en la iniciativa privada con intervención de las Asociaciones Profesionales y las Cámaras de Comercio, tratando de reducir el costo de los créditos que se otorgan.”⁸

Por lo tanto nos encontramos con un crecimiento de PyMes conducido por un apoyo mutuo entre las mismas, basado en un concepto de área-sistema el cual consiste en un conglomerado de empresas, en regiones específicas, que producen bienes similares o que están integradas en forma vertical manteniendo así una economía de escala y una flexibilidad por su independencia.

También existe la capacitación a las empresas como la formación de profesionales destinados al asesoramiento de PyMEs.

Chile



Debemos tener en claro que la competitividad de las PyMEs no solo depende de las empresas, sino del contexto, como sectores privados, públicos, industriales y de servicios.

Gran parte de los avances de exportación y competencia se basan en las ventajas comparativas de sus recursos naturales y en la mano de obra barata chilena.

Es un país donde existen incentivos financieros, tributarios y aduaneros que beneficia a los exportadores y las grandes empresas; en definitiva el pequeño empresario exportador indirecto no recibe tales beneficios sino que vende más barato y compra

más caro que los grandes empresarios

⁸ BOQUE, L. GILLI, J. SCULMAN, D. PYMES. Administrar para crecer. Editorial Docencia. Bs. As. 1996. Pág. 27

En resumen:

Todos los países antes mencionados poseen una tendencia en investigar el desarrollo de la empresa favoreciendo su accionar. La tendencia consiste en calificar al empresario, investigar las posibilidades de desarrollo de la empresa y favorecer su actuación a través de medidas crediticias apropiadas, reconociendo su función rectora en cuanto a la promoción de empleos y al desarrollo comunitario.

En América Latina los sistemas productivos han mantenido en el tiempo una acentuada desarticulación estructural. De modo que las relaciones económicas son muy escasas entre los sectores industria y agricultura, servicios y actividad productiva real, así como entre los de diferente tamaño; lo cual demuestra una falta de articulación intersectorial disminuyendo un proceso de desarrollo estable y competitivo.

Las PyMEs en Argentina:



“Ocupan el 65% de la mano de obra disponible y generan el 45% del PBI. Según datos preliminares del censo económico de 1994, existen 1.633.000 PyMe, que se distribuyen de la siguiente manera:

- ✓ 385.000 agropecuarias
- ✓ 446.000 de servicios
- ✓ 550.000 de comercio
- ✓ 189.000 industriales
- ✓ 63.000 varios.”⁹

La creación de Centros regionales de información, Sociedades de Garantía Reciproca, innovaciones tecnológicas, estrategias de mercado, etc. ha favorecido la evolución y dotación de las PyMes generando un mayor incremento en el productivo actual.

Desde el apoyo estatal nos encontramos con beneficios fiscales, mayor acceso al crédito, mejores tasas de interés de financiación, flexibilización laboral. Lo cual significa una asistencia hacia la PyMe como una unidad ejecutora.

Es así que aumenta la rentabilidad de una serie de empresas pero disminuye la ocupación al equiparse e importar equipos, antiguamente provistos por PyMEs nacionales, expulsadores de operarios.

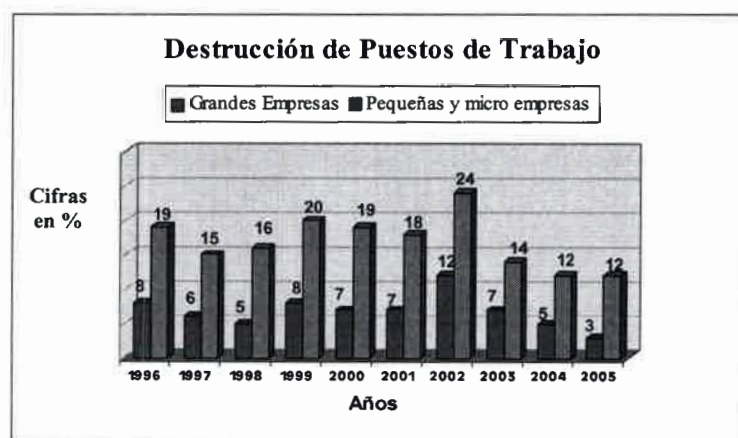
A partir de 1958 comenzamos un proceso de Modernización Industrial con la

⁹ BOQUE, L. GILLI, J. SCULMAN, D. PYMES. Administrar para crecer. Editorial Docencia. Bs. As. 1996. Pág. 28

creación del organismo responsable de la promoción del desarrollo científico y técnico, el CONICET; juntamente con éste aparecen dos grandes pilares en el área de producción: el INTA para la producción agropecuaria y el INTI para la industrial.

Luego se induce la participación de universidades nacionales que aportan sus investigaciones científicas en distintas disciplinas. En 1984 se constituye el Consejo Interinstitucional de Ciencia y Técnica, el CICyT, a efectos de optimizar los recursos humanos, gestiones científicas y técnicas, y cooperación internacional.

En el periodo de desindustrialización, que abarca desde 1966 a 1984, la emigración de universitarios y gente especializada es de aproximadamente 100.000 personas anuales direccionadas a buscar ambientes donde aplicar sus conocimientos. Los cuales fueron reemplazados por otros de más bajo nivel cultural que buscan insertarse en un mundo impregnado de una tecnología desconocida y condicionante para su estabilidad laboral.



“Según un trabajo realizado por el Instituto para el Desarrollo Social Argentino (IDESIA), en el mercado laboral se crean y destruyen diariamente una enorme cantidad de puestos de trabajo. En base a datos del Ministerio de Trabajo, el informe muestra que en tanto el incremento neto

del empleo formal entre 2004 y 2005 fue del 12%, la tasa bruta de destrucción de empleos rondó el 7,1%. Y mientras entre las grandes empresas el índice fue del 3,8%, entre las PyMEs llegó al 11,8%. Es decir, que las Pymes despidieron tres veces más a sus trabajadores que las grandes empresas. Es que las PyMEs son más vulnerables a las turbulencias comerciales y tecnológicas, aplican herramientas de gestión de recursos humanos más rudimentarias, y son más sensibles a los ciclos de la economía.”¹⁰

En la actualidad se demuestra que dentro del programa económico vigente no se plantean *la mayor eficiencia, apertura económica y defensa de las PyMEs* en un mismo nivel de importancia, resultando una progresiva desaparición de varios grupos de PyMEs a cambio de un aumento de la productividad en sectores de bienes de consumo y en las empresas de servicios públicos.

¹⁰ Pymes. La revista de Clarín para las pymes y el comercio. Junio 2006. Pág. 54

“En general, las estructuras productivas son las mismas responsables del bajo nivel de producción de modernas tecnologías:

1. Al no priorizar en sus inversiones los recursos para investigación y desarrollo creando sus propios centros de investigación en ciencia y técnica, y cubriendo el ciclo de adaptación a los procesos.
2. Al no trabajar estrechamente con los organismos de investigación y desarrollo que funcionan en las universidades para posibilitar el eslabonamiento necesario que adecue e inyecte inventiva a la producción de bienes y servicios.”¹¹

La forma artesanal de producir tecnología ha evolucionado en las últimas décadas hasta transformarse en una actividad empresarial.

En si la tecnología abarca un conjunto de programas de producción, maquinarias, patentes, diseños, conocimientos, informaciones y una organización sistematizada que se complementa con invenciones, manuales de normas, de procedimientos, herramientas, insumos y todos aquellos requerimientos para la elaboración de bienes y servicios.

“Los diferentes sectores de las empresas en la Argentina son aproximadamente los siguientes, según el Dr. Vicente Perel:

Primer sector: 150 Grandes Empresas (Extranjeras en su mayoría). El resto son empresas argentinas de capitales argentinos.

Segundo sector: 1.500 empresas argentinas, Pequeñas y Medianas.

Tercer sector: Talleres o artesanías unipersonales o micro-empresas.

Sobre esta exposición debemos suponer que existen una serie de variables diferentes que hacen cambiarla de manera tal que las empresas argentinas últimamente se han encontrado ante una variedad de cambios en cuanto a la tenencia de los paquetes accionarios donde muchas vendieron todo y se dedicaron a otro rubro menos competitivo.”¹²

¹¹ IRIGOYEN, H. y PUEBLA, F.. PyMeS Su Economía y Organización. Ediciones Macchi. Bs. As. 1997. Pág. 95

¹² BARRÓN, J.. Gestión en pymes Administración, organización y Práctica. UNRC. Río Cuarto. 1999. Pág. 393

INDEC



Las Estimaciones del primer trimestre de 2006, emitido por el *Comunicado de Prensa del 14 de septiembre de 2006*, nos informan:

“Una variación positiva del PIB de 8,8% respecto a igual trimestre del año anterior. El valor agregado de los sectores productores de bienes aumentó el 9,4%, mientras que el incremento del valor agregado de los sectores productores de servicios fue del 8,4%.

La industria automotriz registró un incremento en su nivel de actividad del 17,4%.

En tanto en el transporte terrestre se registró una variación positiva del 7,9%, el transporte por agua cayó en un 10,2%. Estas variaciones fueron acompañadas por el incremento de las actividades complementarias en un 8,6% y el aumento del medio aéreo que lo hizo en un 1,3%.

El comportamiento dentro de cada modo no fue uniforme con la variación general de los mismos. Dentro del transporte terrestre, el transporte ferroviario interurbano cayó en un 0,6%, debido a la caída en cargas (4,4%), y al aumento del transporte de pasajeros (13,6%). El comportamiento del transporte automotor interurbano registró un crecimiento en las cargas (9,4%), y en los pasajeros nacionales (15,5%) mientras que presenta una baja del 0,4% en los pasajeros internacionales.

ESTIMACION DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO (*)

Valores trimestrales y variaciones porcentuales (Millones de pesos, a precios de 1993)

Concepto	I Tr 05	II Tr 05	III Tr 05	IV Tr 05	2005	I Tr 06	II Tr 06
PIB A PRECIOS DE MERCADO	274.595	313.927	310.593	319.939	304.764	298.696	338.872
Variación porcentual anual	8,0	10,4	9,2	9,0	9,2	8,8	7,9
Más: IVA e Impuestos a las importaciones	21.241	21.015	21.905	23.797	21.990	23.825	23.558
VAB A PRECIOS DE PRODUCTOR	253.353	292.912	288.688	296.142	282.774	274.870	315.313
Variación porcentual anual	7,4	9,8	8,8	8,5	8,7	8,5	7,6
SECTORES PRODUCTORES DE BIENES (1)	87.124	108.525	99.212	101.366	99.057	95.322	117.466
Variación porcentual anual	7,1	12,7	8,7	9,2	9,5	9,4	8,2
SECTORES PRODUCTORES DE SERVICIOS (1)	168.659	187.044	192.064	197.653	186.355	182.797	201.077
Variación porcentual anual	7,6	8,3	9,0	8,5	8,4	8,4	7,5
Menos: SIFMI (2)	2.430	2.657	2.588	2.877	2.638	3.248	3.229

(1) A precios de productor, registro IVA neto.

(2) Servicios de intermediación financiera medidos indirectamente que recaen sobre las actividades productivas no financieras.

(*) Estimaciones preliminares.

NOTA: Los totales por suma pueden no coincidir por redondeos en las cifras parciales”¹³

■ Las PyMEs en Córdoba

Nuestra Córdoba tuvo su auge industrial en la década de 1920, renaciendo sus manufacturas junto con el alza del campo de la mano de la soja. Las exportaciones crecen con China como su comprador privilegiado. Bastó que el Estado diera el puntapié inicial, a fines de los años veinte, para que las fábricas de aviones y armamentos creados fueran el primer esbozo, y las obras de infraestructura hechas bajo el gobierno. Los diques y represas potenciaron entonces los recursos hidroeléctricos y la construcción de una amplia red vial mejoró el sistema de transporte.

Es así que se convierte en una Córdoba moderna y más compleja con la Industria Mecánica del Estado, productora de rastrojeros y motocicletas. En 1960 se radicaron una serie de fábricas automotrices y metalmecánicas de capitales extranjeros, grandes escalas y modelos fordistas.

La Industria muestra rasgos positivos, a partir de 2004 sus fábricas superan en promedio el 75% de su potencial.

El sector primario tuvo un retroceso durante la segunda mitad de la década de 1990 debido a que el tipo de cambio le quitaba competitividad e impedía exportar con buenos márgenes, luego tuvo un veloz crecimiento. Hoy con casi nueve millones de hectáreas, el sector parece consolidado.

“La soja, igual que en el resto de la geografía argentina, se convirtió en un boom y ganó terreno sobre otros granos y la ganadería. Pero conserva economías regionales muy importantes ligadas a otros productos, como el maní en los departamentos del sur. Además, es el primer productor nacional de sorgo y maíz, y el segundo de trigo, girasol, leche, miel, ganado bovino y porcino.

...

Hoy la provincia tiene 5.844 empresas industriales registradas en la provincia de Córdoba, 2.400 de ellas en la capital. Otra actividad importante en el verano es el Turismo.”¹⁴

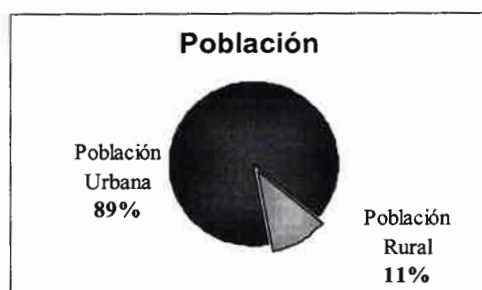
¹³ Dirección Nacional de Cuentas Nacionales. <http://www.indec.mecon.ar/> Pág. INDEC I. 5.790 y http://www.mecon.gov.ar/secpro/dir_cn/desestacionalizacion/opcionestrimestralesx12_arima.pdf.

¹⁴ REVISTA PYMES. Argentina: Regiones, Provincias, Ciudades. Clarín. Junio 2006. Pág. 02

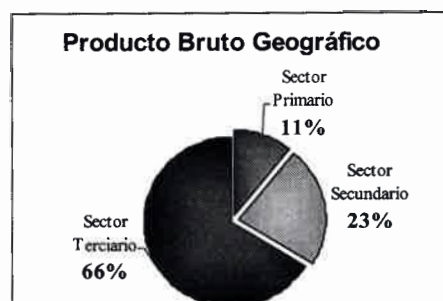
Radiografía Económica de Córdoba



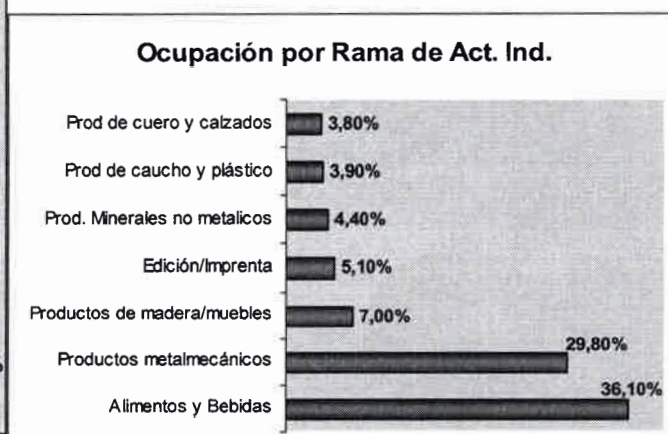
El total de las Empresas Industriales registradas asciende a 5.844 de las cuales el 94% tiene menos de 50 empleados.

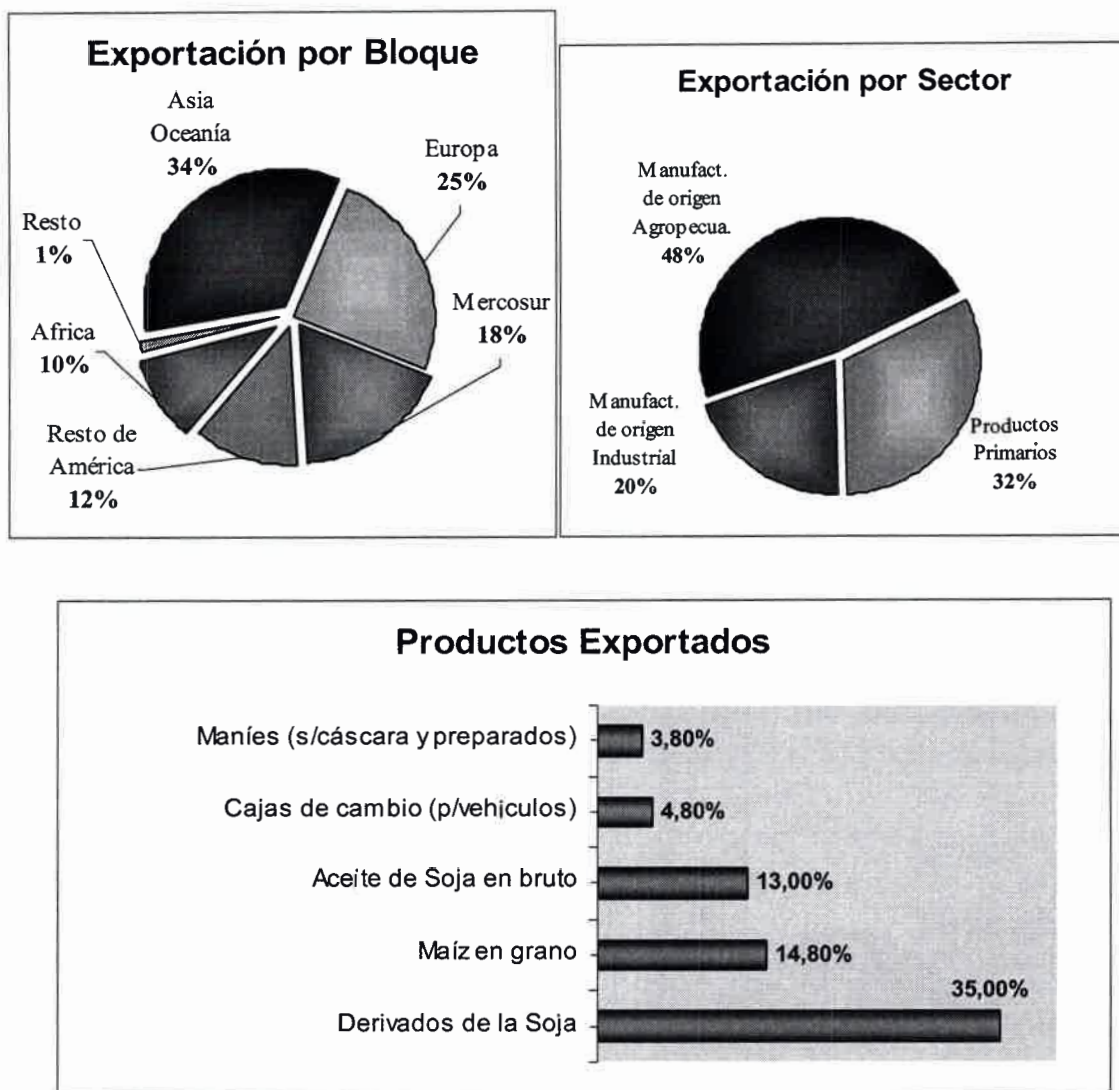


El total de habitantes= 3.066.801



El Producto Bruto Geográfico= U\$S 10.512, el 8% del PBI Nacional.





Fuente: INDEC – Encuesta Nacional de Hogares – Secretaría de Industria Provincial – Agencia de Desarrollo de Inversiones – Agencia Procordoba¹⁵

“En un contexto de expansión de la economía y constante crecimiento de las exportaciones, las PyMEs vienen teniendo cada vez mayor protagonismo. Pero a pesar de que el 90% de las empresas exportadoras son pequeñas o medianas, las grandes firmas facturan el 90% del total de divisas. Estos datos, según el Presidente de la Federación de Cámaras de Comercio Exterior de la República Argentina (FECACERA), Ercole Felippa, revelan que “Existe aún una gran concentración” acentuada por las dificultades extra que tienen las PyMEs del interior para exportar.”¹⁶

¹⁵ REVISTA PYMES. Argentina: Regiones, Provincias, Ciudades. Clarín. Junio 2006. Pág. 03

¹⁶ Pymes. La revista de Clarín para las pymes y el comercio. Febrero 2007. CE Pág. 2



El ERSeP¹⁷

El ERSeP es un organismo de carácter autárquico dependiente del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Córdoba. Comenzó a funcionar en marzo del año 2001 creado por la Ley Provincial 8.835, conocida como Carta del Ciudadano.

Su función es regular y controlar los siguientes servicios públicos provinciales: Agua Potable, Energía Eléctrica, Transporte Interurbano de Pasajeros, Concesiones Edilicias y la Red de Accesos a Córdoba. Quedan excluidos de la órbita del ERSeP los servicios públicos de carácter nacional o municipal.

A su vez, el Ente Regulador de los Servicios Públicos recepta y tramita los reclamos de los usuarios tanto en la Sede Central de Córdoba Capital, como en los Centros de Atención situados en las terminales de ómnibus de Córdoba Capital, Río Cuarto, Villa María, San Francisco, Villa Dolores y Villa Carlos Paz.

Las resoluciones del ERSeP causan estado y agotan la vía administrativa. Sus funciones, competencias, atribuciones se encuentran plasmadas en el Capítulo Cuarto de la Ley Provincial 8.835.

Memoria Anual 2.004

A continuación se describen las actividades realizadas durante el año 2.004 por el Ente Regulador de los Servicios Públicos de la Provincia de Córdoba, ERSeP, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 28 de la Ley N° 8.835. Las acciones se han agrupado según las Gerencias o áreas del organismo a las que compete cada tema.

...

Gerencia de Transporte Interurbano de Pasajeros

A través del ejercicio de las funciones específicas se reguló el servicio del transporte público de pasajeros interprovincial mediante controles intensivos. Los mismos se efectuaron sistemáticamente en Terminales de Ómnibus de la ciudad de Córdoba e interior provincial. En estas últimas se registró un aumento en el labrado de actas, tanto en servicios habilitados como en aquellos no autorizados por la Dirección de Transporte.

Se concretaron entre 16 a 20 controles mensuales en operativos móviles y controles diarios en las terminales de capital e interior, a través de los cuales se obtuvieron los siguientes resultados:

-Se labraron 7.104 actas de inspección. Entre ellas, 1.602 fueron en operativos de control fuera de terminales y 5.502 constatadas en las terminales de ómnibus.

¹⁷ <http://www.cba.gov.ar/>

-Se detectaron un total de 7.205 infracciones. De ellas, 1.803 infracciones fueron constatadas en operativos y 5.402 en terminales. Entre estas últimas, la mayoría fue por incumplimiento de horarios y servicios no prestados.

-Se constataron problemas en el estado de los vehículos (por ejemplo luces o tacógrafos fuera de funcionamiento) así como con el personal (Libretas de Trabajo). En cuanto al módulo de registro de operaciones –tacógrafo-, se ha constatado un aumento en el labrado de actas. En consecuencia, atendiendo a la seguridad de los pasajeros, se han intensificado los controles en este aspecto.

-Se produjo la paralización del servicio de 30 unidades, por falta de habilitación por parte de la Dirección General de Transporte.

-Se inhabilitaron preventivamente para circular 389 unidades, por diversas infracciones, las cuales fueron subsanadas en su mayoría dentro de las 48 horas siguientes a su inhabilitación.

-Tipología de infracciones: exceso de permanencia en plataforma 22%; incumplimientos de horarios 19%; por módulo de registro de operaciones (tacógrafos) 14%; por Libreta de Trabajo 8%; extintores 6%; parabrisas 5% y cubiertas 5%, entre los principales rubros.

-Se realizaron cursos de capacitación y perfeccionamiento para el labrado de actas de constatación a los técnicos que llevan a cabo dicha tarea.

Reclamos

-Se receptaron durante 2.004 un total de 1.268 reclamos. De ellos, 1.157 se encuentran resueltos y 20 en trámite.

Las causas más comunes de reclamos son:

Cobro indebido 3%

Estado del vehículo 14%

Reservas de pasajes 1%

Interrupción del servicio 3%

No se respeta el abono – pases 5%

Pasajeros parados 8%

Problemas con encomiendas - equipaje 1%

Trato inadecuado al pasajero 3%

Trayecto, paradas, frecuencias irregulares 40%

Varios otros 14%

Desde la apertura del ERSeP, los reclamos en el área Transporte suman \$3.849.-

Servicios no habilitados

-Se efectuaron operativos destinados a verificar irregularidades a la ley 8669, los cuales tuvieron como resultado la paralización de vehículos no autorizados por la Dirección de Transporte.

Respuestas a reclamos

-Se descentralizó la recepción y tramitación de los reclamos a partir del mes de octubre en el Centro de Atención de Usuarios de la Terminal de Ómnibus de la ciudad de Córdoba. A partir de entonces son derivados a la Gerencia de Transporte los reclamos colectivos y los correspondientes a cuestiones específicas que por sus índoles requieran la intervención de otras instancias superiores del área.

Relaciones institucionales

- Se suscribió un convenio con la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la UNC, a través del ISIT, consistente en la realización por parte de profesionales especializados en distintas áreas de transporte -con la colaboración de estudiantes de Ingeniería- de diversas actividades tales como: controles de vehículos en puntos móviles, actualización de bases de datos Ersep-Dirección Provincial de Transporte, auditoria de trabajos en puntos fijos de inspección, sistema informático de gestión para la Gerencia de Transporte, investigación sobre la seguridad en el transporte interurbano de pasajeros, etc.

Estadística General De Reclamos Año 2006

Total de Reclamos (Enero a Abril de 2006)	ingresados	resueltos	en trámite
Gerencia de Energía	706	152	546
Gerencia Vial y Edilicia	19	17	2
Gerencia de Agua Potable	596	366	230
Gerencia de Transporte	503	230	273
Total Reclamos	1.824	765	1.051
<i>Desde el año 2001 se resolvieron 16.575 reclamos</i>			
<i>Desde el año 2001 ingresaron 24.274 reclamos</i>			

Programa Tarifa Social

Año 2006 hasta Mayo				
	Carecientes	Indigentes	Rechazadas	Total tarifas resueltas
Capital	1.569	626	2.001	4.196
Interior Provincial	681	521	582	1.784
Desde fines del año 2001				
	Carecientes	Indigentes	Rechazadas	Total tarifas resueltas
Capital	20.169	26.703	12.569	59.441
Interior Provincial	9.305	25.441	6.581	41.327
Total de tarifas sociales Interior y Capital				
	Carecientes	Indigentes	Rechazadas	Total tarifas resueltas
	29.474	52.144	19.150	100.768

Ingreso de Datos

Cuerpos del Formulario

El formulario está formado por cuatro cuerpos, a saber:

- (1) El primer cuerpo contiene los datos de la declaración jurada.
- (2) El segundo cuerpo corresponde a la boleta de pago que será remitida por el Banco al ERSeP junto con la declaración jurada.
- (3) El tercer cuerpo corresponde al comprobante de pago que queda en poder del Banco.
- (4) El cuarto cuerpo corresponde al comprobante de pago asignado al Depositante.

Declaración Jurada¹⁸

Se deberá consignar el mes y año de la declaración jurada a generar. No pudiendo informar más de un período por Declaración Jurada. Asimismo deberá seleccionarse la opción de "Original" o "Rectificativa" según se trate de una declaración jurada original o rectificativa.

- RAZON SOCIAL: este campo se completa automáticamente, por lo tanto no deberá tipearse sobre el mismo.
- DOMICILIO: al igual que el campo anterior se carga automáticamente.
- N° CUIT: no deberá tipearse sobre este campo ya que se completa de forma automática.
- N° DE INGRESOS BRUTOS: este campo también es de carga automática.

¹⁸ Informe del ERSeP, Anexo III O.S. Marzo de 2006

- **IMPORTE FACTURADO EN EL MES POR SERVICIO DE TRANSP. NETO DE IMPUESTOS:** en este campo deberá consignarse en (\$) pesos el monto facturado por el prestador en concepto de servicio de transporte neto de impuestos correspondiente a la declaración jurada a generar (devengado).

- **TASA ERSeP:** este campo no aparecerá en el formulario de carga de datos puesto que se completa automáticamente. El importe resultante surge de aplicar el 1.4% sobre el "IMPORTE FACTURADO EN EL MES POR SERVICIO DE TRANSPORTE NETO DE IMPUESTOS".

- **DEPOSITO DECLARACION JURADA ORIGINAL:** este campo deberá completarse únicamente en caso de declaración jurada rectificativa, debiendo consignarse en (\$) pesos el importe que se hubiere pagado al momento de presentarse la declaración jurada original.

- **IMPORTE NETO A DEPOSITAR** en concepto de tasa ERSeP: este campo se carga automáticamente, por lo tanto no deberá tipearse sobre el mismo. El importe neto a depositar es el mismo que aparece en el campo TASA ERSeP. Tratándose de una declaración jurada rectificativa, el IMPORTE NETO A DEPOSITAR surge de la diferencia entre TASA ERSeP y DEPOSITO DECLARACION JURADA ORIGINAL.

- En el renglón siguiente al último campo deberá transcribirse en letras el importe a depositar en el Banco.

- Una vez impreso el formulario se deberá consignarse nombre y apellido del que suscribe, tipo y número de documento, carácter del mismo con respecto al cargo que ocupa en la entidad que representa (presidente, vicepresidente, secretario o apoderado), fecha del pago y nombre de la localidad o ciudad en el que se lo efectúa, por último la firma del responsable.

Cabe destacar que este servicio comenzará a aplicarse efectivamente a partir del 01/04/2007.

La Sede Central del ERSeP se encuentra ubicada en Rosario de Santa Fe 238.

Aspectos Técnicos

- ❑ La Planificación
- ❑ Características de Mr. Bus
- ❑ Definición de Flujos de Fondos
- ❑ Cuadro del FNF de Mr. Bus
- ❑ Estado de Resultados de Mr. Bus

Saber mas sobre el negocio ayuda a reducir los riesgos, aumentando las chances de concretar los proyectos.



La Planificación

Antes de comenzar a poner en marcha una empresa se deberá planificar como será la misma a grandes rasgos. En la Planificación se deben ir definiendo paulatinamente los objetivos y los planes de cada empresa a largo plazo. Aquí no será necesario realizar estimaciones precisas sobre los Ingresos y Egresos, ni establecer los centros de responsabilidad que tendrán que desarrollar los planes diseñados.

“Es por ello que la planificación estratégica pretende definir el rumbo de la empresa a largo plazo a través de la formulación de objetivos y el establecimiento de planes de acción a corto plazo.”¹⁹

La Planificación tiene a su disposición una herramienta muy fuerte y conocida que es la presupuestación, aquella capaz de coordinar, evaluar y controlar el conjunto de planes de acción que se tienen que realizar a corto plazo, para poder alcanzar y lograr los objetivos definidos en el genero de la cuestión que es la Planificación.

Al elaborar el siguiente presupuesto de **Mr. Bus**, fue necesario entablar largas charlas con los dueños, el empleado administrativo, los choferes y el Contador de la empresa encuestada, además de otras empresas; para poder buscar aquellos mínimos detalles que lograrán este gran proyecto. La presupuestación participativa aumenta la probabilidad de que los individuos involucrados tomen conocimiento de su empresa y acepten los objetivos presupuestarios como suyos propios, comprometiéndose personalmente a aceptar un sistema de control.

Características del potencial desarrollo de una PyME de Transporte en Río Cuarto

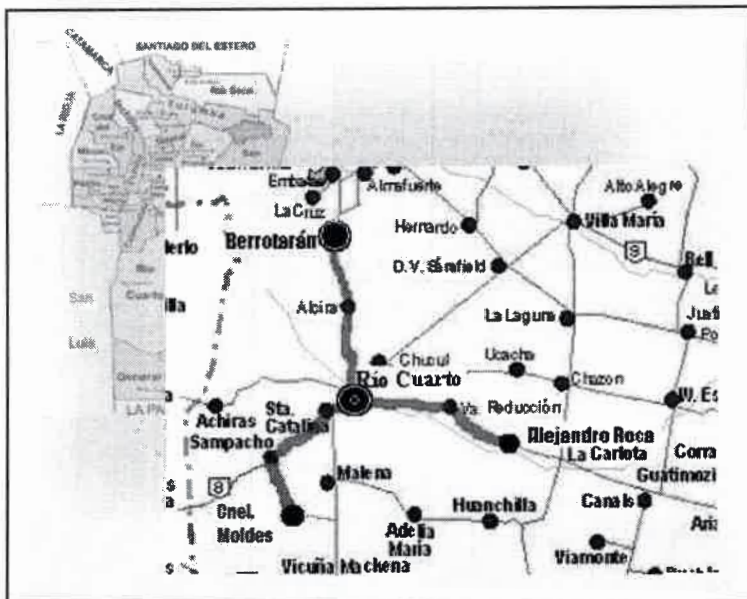
Montar un negocio propio es como armar un rompecabezas. Hay muchas piezas sueltas que deben ser encastradas para lograr un todo que cobre sentido: financiamiento, servicio, ubicación, concepto, equipamiento, mano de obra, clientes...etc.

Una necesidad ancestral que ninguna tecnología ha podido eliminar es la de trasladar personas de un lado a otro. Instituciones, Empresas y personas requieren este servicio, entre otros. Abundan las ofertas pero escasean los buenos servicios con cumplimientos de llegadas a tiempo.

Al querer insertar una PyME de este rubro, en este mundo en movimiento, se requerirá plantear unas de las grandes decisiones: ¿Dónde estará ubicada? ¿A que clientes dirigirse? ¿Qué zona trabajar? ¿Cuál es el capital necesario? Estos son los interrogantes que nos llevan a dilucidar el tipo de lugar, personal, capital, vehículos y flota a adquirir, entre otros.

¹⁹ Principios de Contabilidad de Gestión. El Proceso Presupuestario en la Empresa. AECA. Doc. 4. Pág. 15

Objetivos



Como primer paso se planteará el Objetivo de **Mr. Bus** el cual se explyaya en prestar el servicio de transporte interurbano realizando viajes desde nuestra Localidad de Río Cuarto hacia Berroterán, como también su viceversa, y concretar algunos Viajes Especiales a las Localidades de Alejandro Roca y Coronel Moldes, ubicadas también en la urbe de nuestra Provincia de Córdoba.

Una vez marcado y definido el direccionamiento del horizonte, es hora de encontrar un lugar de Ubicación del Negocio existiendo la posibilidad de adquirir o alquilar dos locales u oficinas, destinadas a interrelacionarse y cumplimentar los objetivos planteados por esta PyME.

Ubicación

La ubicación ideal de las mismas es muy importante ya que se deberá atraer la mayor atención de los pasajeros potenciales, minimizando los costos de desembalaje de las mercaderías transportadas para su posterior distribución por medio de la cadetería. La Empresa **Mr. Bus** se encuentra favorecida por tomar la opción de alquilar dos oficinas en aquellos lugares en común que tienen todas las empresas de este tipo, englobadas en una misma área de comercio, como lo es la Terminal de Ómnibus de Río Cuarto y la Terminal de Ómnibus de Berroterán.

La comunicación entablada entre las oficinas, y con los clientes, es muy importante ya que estamos en la era de los servicios y las nuevas tecnologías. De modo que si con el avance del tiempo se publican y ofertan los servicios en los sitios Web esto captaría una mayor cantidad de pasajeros incrementando los ingresos y el reconocimiento en el mercado, adicionando a esta optima ubicación la posibilidad de prestarlos a otras localidades que lo necesitan.

La Administración Central, núcleo de las actividades en marcha, se encontrará localizada en la Terminal de Ómnibus de Río Cuarto a efectos de estar cerca de los pasajeros contratantes y de la competencia. Sus dimensiones comunes a los otros locales son 2,50 m. de ancho por 5 m de largo, local apropiado para este tipo de tareas administrativas.

La otra oficina se localizará en la Terminal de Ómnibus de la Localidad de Berrostarán con la dimensión de 2 m. x 4 m.

Ambas también son llamadas Bocas de Expendio, en la jerga comercial.

■ Otros aspectos

✓ Se deberá elegir el tipo social de Sociedad de Hecho en un comienzo, lo que significa la no inscripción en el Registro Público de Comercio, ni la necesidad de tener un contrato constitutivo.

Pero la responsabilidad de los dos socios es Ilimitada y Solidaria ante todos aquellos terceros que contraten con la misma. Se considera que después con el correr de los años se podrá cambiar esta irregularidad societaria.

✓ La siguiente información describe aproximadamente como ha tenido una evolución e involución la cantidad de empresas que ofrecen el servicio de transporte automotor interurbano de pasajeros, contraponiéndose con un aumento en los viajes realizados, demostrando que esta actividad reditúa pero con altos costos...²⁰

INDICADORES DE DEMANDA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS INTERURBANO								
INDICADOR	UNIDAD	1994	1995	1996*	1997*	1998*	1999*	2000*
PASAJEROS TRANSPORTADOS	MILLONES	50,50	50,31	49,44	49,94	50,36	47,59	44,77
PASAJEROS - KILOMETRO	MILLONES	14.621,89	14.624,41	14.056,73	13.954,93	14.898,34	13.803,40	13.499,31
COEFICIENTE DE OCUPACION	DEM/OFER.	0,53	0,50	0,50	0,45	0,45	0,44	0,42
CARGA MEDIA	PAS/COCHE	23,50	22,49	22,49	20,39	20,68	19,30	19,10
PASAJEROS POR KILOMETRO	PAS/Km.	0,08	0,08	0,08	0,07	0,07	0,07	0,06
DISTANCIA MEDIA	Km.	289,54	290,67	284,30	279,45	278,41	277,41	301,52

✓ Los aranceles que se deberán tener en cuenta al momento de comenzar a poner en marcha la empresa se detallan a continuación:

LISTADO DE ARANCELES CON EXPLICACION DEL COBRO PARA ESTE TIPO DE ACTIVIDAD²¹

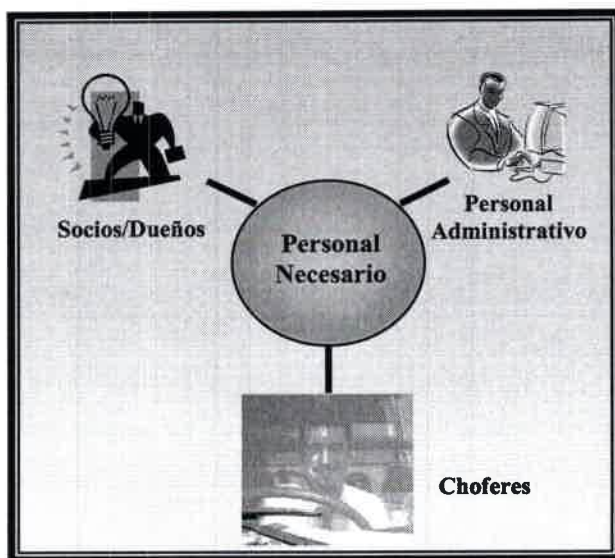
²⁰ <http://www.transporte.gov.ar/compendio/aut/autoequip1.pdf>

²¹ <http://www.cnrt.gov.ar/transport/index.htm>

- Solicitud de nuevos permisos Públicos Regulares Interurbano de Pasajeros. Son permisos definitivos y renovables. \$ 720
- Impugnaciones. Se abona cuando alguna empresa desea impugnar alguna resolución que la perjudica. \$ 360
- Modificación de servicio por razones de tránsito. Es cuando se cambia el recorrido, la cabecera o alguna de las particularidades del servicio por alguna razón de tránsito. \$ 180
- Modificación de servicio Excepto por razones de tránsito. Es cuando se cambia el recorrido, la cabecera o algunas de las particularidades del servicio por alguna razón particular de la empresa. \$ 360
- Fraccionamiento de servicios públicos. \$ 180
- Solicitud de renovación de permisos. Es el arancel de renovación de permisos llamados definitivos. \$ 360
- Inscripción para servicios de oferta libre para más de 5 personas. \$ 270
- Inscripción para servicios de oferta libre para no más de 5 personas. \$135
- Renovación de Inscripción para servicios de oferta libre para más de 5 personas. \$ 180
- Renovación de Inscripción para servicios de oferta libre para no más de 5 personas. \$ 100
- Declaración jurada de Horarios. \$ 20
- Certificación de copias. Actualmente no está en operativo. \$ 20
- Denuncias. Arancel de Empresa contra Empresa, forma expediente en mesa de entrada. \$ 36
- Recupero de actuaciones del archivo. Por lo general es usado para Libre deudas o para recuperar información. \$ 20
- Alta de flota de pasajeros y cargas. \$ 45
- Extravío de licencias. No está operativo. \$ 50
- Renovación en el Registro \$ 200
- Renovación Pre y Post Aéreo M1. \$ 100
- Mandatos (derogado). \$ 100
- Certificado de Inscripción \$ 6
- Cédulas de Turismo. Se abona por unidad habilitada. \$ 5
- Aprobación de un plano de un carrozado. \$ 200
- Modificación de chasis. \$ 200

- Ensayo de un módulo estructural. \$ 400
- Conformidad Técnica de un dispositivo. \$ 400

La Sección de Informes para el Público en General funciona en la Planta Baja. Se recomienda confirmar con el área correspondiente previamente al pago del arancel.



✓ Para desenvolver estas actividades se solicitará la contratación del personal adecuado con el fin de atender la demanda de pasajes, viajes, envío de encomiendas, tareas administrativas y traslado de personas y bienes. Por lo tanto se contratará por un lado 2 personas, ubicando una de ellas en la oficina principal de Río Cuarto y la otra en la oficina de Berrostarán, intercomunicadas vía telefónica a fin de desarrollar tareas administrativas y comerciales. Ambas oficinas son alquiladas, variando su costo según

lugar de ubicación, en Río Cuarto será de \$750 y en Berrostarán de \$400.

Estas tareas administrativas serán desempeñadas por una sola persona en cada oficina, turnándose en Berrostarán con uno de los integrantes de la propia familia del empleado en los casos especiales de vacaciones, enfermedades, accidentes, etc. En Río Cuarto atienden los dueños. Por lo que se afirmará que no existe un costo adicional o contratación de otro personal, ya que el reemplazo es ofertado por el mismo personal y aceptado por los dueños, estrategias típicas de las PyMEs.

La función del personal administrativo radica en la atención al público, reserva de vehículos, venta de pasajes, venta de abonos, recepción de encomiendas o comisiones a enviar. Otra tarea indispensable es la registración del rendimiento de los viajes y encomiendas por localidad, chofer y día, a fin de presentar la Declaración Jurada mensual al ERSEP (Ente Regulador de Servicios Públicos de Córdoba) indicando la cantidad de viajes y encomiendas concretados, el costo individual y el Importe final que totaliza, a modo de cumplir con lo exigido. Se remite este tema al finalizar el capítulo anterior.

La presentación y pago se realizará mediante depósito en efectivo o cheque propio en la cuenta habilitada para tal fin, ante la entidad bancaria dentro de los veinte (20) primeros días de cada mes o el día hábil inmediato siguiente si el del vencimiento no lo fuera, correspondiente a la tasa del mes inmediato anterior.

Por otro lado se contratarán 4 choferes con el fin de trasladar a las personas y bienes a su destino indicado. Se tendrá una buena administración de este personal, capacitándoselos e implementándosele un sistema de recompensas y

castigos que premie el buen uso y conservación del vehículo y evite negligencias o usos indebidos. También se registrará quien uso el vehículo a lo largo del día de trabajo para poder delimitar responsabilidades.

Se cumplirán todas las características y requisitos de la Licencia de Conducir, según los Art. 13 y 14 de la Ley de Transito N° 24.449; con el fin de regularizar las habilitaciones de conducir buses, Clase H.²²

✓ Existirá una interacción entre estas dos Bocas de Expendio ya que se deberá ordenar en día y hora la constante partida y llegada de pasajeros desde una localidad hacia la otra y viceversa.

El horario de atención al público en las dos oficinas de Lunes a Viernes será desde las 8:00 hs. a 12:00 hs. y desde las 16:00 hs a las 20:00 hs. Los días Sábado y Domingo se atenderá solo desde las 9:00 hs a 12:00 hs.

Los buses de Línea partirán de Río Cuarto de Lunes a Viernes en los siguientes horarios: 11:15 hs, 12:15 hs., 18:30 hs y 19:30. Mientras que los Sábados y Domingos partirán al medio día, 12:00 hs y por la tarde a las 18:30 hs.

✓ En cada uno de estos viajes de Río Cuarto a Berrostarán y viceversa subirán distintos pasajeros manteniendo así una ocupación aproximada del 85% de los 12 asientos de cada Bus de Línea. De modo que existirá siempre una proporción estimada del 15% de gasto en combustible que no recibirá como contrapartida un ingreso por venta de pasajes, resultando finalmente una pérdida normal y permanente. Dependerá de las políticas de venta y estrategias de la Empresa en querer disminuirla.

✓ El gasto en combustible por el traslado de las Encomiendas del origen a su destino se encontrará incluido en los viajes de pasajeros, de modo que no se realizarán viajes particulares para enviarlas. Pero si tendrá un costo de cadetería de \$1,30 necesario para arribar la Encomienda al destinatario de la localidad determinada.

✓ Una modalidad nueva a incorporar será la venta previa de pasajes a un precio menor con miras a beneficiar al pasajero y tener una mayor liquidez, recibiendo el nombre de “abonos” según la jerga de transporte. Tendrán una vigencia de 30 días corridos, por lo que aquel viajante que no los haya utilizado en ese plazo les quedarán sin efecto y no podrán ser utilizado en próximos viajes. Una forma de controlar la emisión y utilización de estos abonos será mediante la impresión numerada de los mismos, donde se dejará que los administradores llenen ciertos conceptos como el Apellido y Nombres del pasajero, ya que es un requisito establecido por el Seguro, la Fecha de compra y Fecha de vencimiento calculada a 30 días de la anterior. El talonario de abonos es de 100 números consecutivos, particionado cada comprobante en dos cuerpos, uno para el pasajero y el otro para el control de **Mr. Bus**.

²² <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/8/8/texact.htm>

Definición del Flujo de Fondos del Proyecto

Una de las actividades más importantes en las Decisiones de Inversión es estimar los Flujos de Caja Futuros para un proyecto.

Los Flujos de Fondos deben computarse por lo percibido en función de su repercusión financiera o en base de caja, o sea deben ser expuestos como la diferencia entre los pesos cobrados y pesos pagados, computándose los Ingresos y Egresos operativos no en el momento en que se devengan sino en el que se cobran o pagan.

Este enfoque esta directamente relacionado con el valor tiempo del dinero.

“La materia prima con que trabajan los criterios de análisis de inversiones son los Flujos de Caja asociados a ella después de impuestos.”²³

Los Flujos de Fondos contienen los siguientes elementos importantes:

1. La Inversión Inicial (En activos fijos y capital de trabajo).
2. Los Ingresos y Egresos de operaciones.
3. El momento en que cada ingreso y egreso se produce.
4. Valor de salvataje o desecho del proyecto, por lo tanto se debe tomar como un ingreso el Valor de Recupero de los Activos al final del Horizonte de Planeamiento, que no necesariamente coincide con la vida útil, medido por el valor de libros en el Activo, valor de mercado de los Activos del proyecto o valor actual de los futuros Flujos de Fondos que el Activo puede generar.

Con respecto a las depreciaciones solo deberán ser tomadas en cuenta en el cálculo de los Impuestos a las Ganancias, pero no en el Flujo de Fondos por que no existe un egreso de dinero.

Además de la Inversión en Activos Fijos, es necesario mantener un Capital de Trabajo. Este se trata como un egreso de efectivo al momento de realizar la Inversión, y al final de la vida útil es probable que recupere la Inversión en Capital de Trabajo, por lo que se convertirá en un Flujo de Fondo positivo.

Inversión Inicial

Este microemprendimiento deberá realizar una Inversión Inicial adquiriendo tres Buses, Muebles y Útiles y Estanterías destinados a la estructura física del ente.

La adquisición de los Buses será gestionada en la capital de Córdoba presupuestándonos un costo aproximado a la fecha de \$110.000 por cada uno de los dos Buses de Viajes de Línea, con una capacidad de 12 asientos, y \$125.000 por el Bus de Viajes Especiales, con una capacidad de 16 asientos; totalizando así

²³ Decisiones Financieras. Ricardo Pascale. Ediciones Machi. Capítulo N° 8

una inversión en rodados de \$345.000 abonada en la Concesionaria Beta de la Capital de Córdoba.

Estos Minibús Renault Pack A/C ABG ABS G07 son 0 Km.

Con respecto al equipamiento de los locales u oficinas existe una similitud ya que desempeñarán las mismas tareas. Por lo que se adquirirá para cada Boca de Expendio, a un costo aproximado:

Inversión Inicial

Rodados

2 Buses p/ Viajes de Línea	\$ 220.000,00
1 Bus p/ Viajes Especiales	\$ 125.000,00
Total	\$ 345.000,00

Muebles y Útiles

2 Escritorios	\$ 160,00
2 Computadoras	\$ 2.200,00
2 Impresoras HP	\$ 500,00
2 Escritorios PC	\$ 160,00
4 Sillas	\$ 220,00
2 Banquetas	\$ 140,00
2 Reloj	\$ 40,00
2 Ventiladores	\$ 70,00
2 Estufas	\$ 80,00
2 Carros de Carga	\$ 264,00
3 Matafuegos	\$ 324,00
Total	\$ 4.158,00

Estanterías

2 Muebles	\$ 210,00
2 Mesa-Muebles	\$ 60,00
2 Mostradores	\$ 300,00
Total	\$ 570,00

Tramites y Habilitaciones	\$ 1.500,00
----------------------------------	--------------------

Total de Inversión Inicial \$ 351.228,00

✓ 1 Escritorio con 4 cajones estándar y uno grande => \$80

✓ 1 Computadora usada, comprobándose su mejor elección entre otras ofertas, su funcionamiento y garantía. Se comprará usada ya que es un microemprendimiento chico cuyo capital no se encuentra principalmente en tecnología. Esta será útil para realizar la impresión y control de las planillas labradas por el personal administrativo y

concluidas por los choferes. En ellas se detallarán Km. Iniciales y Finales, Nombre del Chofer destinado para cada Bus, Dominio, Cantidad de Pasajes, Abonos y Viajes Especiales y Egresos adjuntándose toda aquella documentación respaldatoria de estos últimos. => \$1.100.

- ✓ 1 Impresora HP 692 Deskjet, a chorro de tinta => \$250
- ✓ 1 Escritorio para P.C. con 1 cajonera y dos estantes para ubicar la impresora y el papel => \$80
- ✓ 2 Sillas giratorias mas 1 banquetta. Cada silla \$55 y \$70 la banquetta.
- ✓ 1 Reloj de pared => \$20
- ✓ 1 Ventilador de techo de cinco velocidades => \$35
- ✓ 1 Estufa eléctrica => \$40

- ✓ 1 Carro de Carga importado "Jolden" de dos ruedas neumáticas, capacidad 270 kg., asignado al traslado de las mercaderías descendidas de los buses => \$132
- ✓ 3 Matafuegos nacionales "Drago" de 5 kg. a \$108 c/u para combatir todo tipo de incendio, ABC, provocado por daños en sistema eléctrico, estructuras plásticas, medios que utilizan combustible, etc. Su vida útil se determina en el momento de cada carga por la misma empresa => \$324
- ✓ 1 Mueble de dos módulos, con puertas corredizas incluyendo 4 estantes en total, para el archivo de la documentación surgida de las registraciones, planillas de viajes, comprobantes de compra de neumáticos, repuestos, contrataciones de servicios, impuestos, etc., talonarios de boletos, guías de encomienda, abonos => \$105
- ✓ 1 Mesa-Mueble de 4 rueditas y 2 puertas para el teléfono y un solo estante para almacenar artículos de limpieza, etc. => \$30
- ✓ 1 Mostrador con 2 cajoneras para atención al público. => \$150

La sumatoria de estas erogaciones en Estanterías, Muebles y Útiles totaliza un importe de \$4.728, ya que se deberán equipar las dos Bocas de Expendio. Su modalidad de compra será al contado mediante el aporte de los socios en igual proporción y en su totalidad.

A estas dos erogaciones principales en Inversión se adicionarán gastos en trámites y habilitaciones que rondan por los \$ 1.500, remitirse a Otros Aspectos.

Por lo tanto en este caso hipotético, con valores del mercado a la fecha de elaboración de este trabajo final para una Empresa de Transporte de Buses de la Localidad de Río Cuarto, desembolsaría aproximadamente una Inversión Inicial total de \$351.228

Los dos socios suscribirán e integrarán en iguales partes aquel monto necesario para poner en marcha la PyME, excepto el 50% del costo de adquisición de los tres Buses, el cual será cancelado durante 36 meses de financiación mediante los ingresos obtenidos en el transcurso del tiempo.

■ Ingresos

Los Ingresos surgirán de la venta de pasajes, viajes, abonos y prestación del servicio de encomienda, efectuados en el correr de los días. La venta de pasajes y abonos a los pasajeros de Río Cuarto-Berrotarán o Berrotarán-Río Cuarto constituyen los Viajes de Línea y su principal entrada de efectivo. Los Viajes de Río Cuarto a Moldes y Alejandro Roca son Viajes Especiales solicitados por Empresas, Colegios, Instituciones, grupos de jubilados, Agrupaciones políticas, Clubes de fútbol, de voley, handbol, y otros grupos de habitantes de Río Cuarto que desean dirigirse a las distintas localidades elegidas.

- El precio de venta del pasaje a la localidad de Berrotarán será de \$8,50; mientras que los Viajes Especiales a Moldes o Alejandro no se venden por pasajes sino por el viaje realizado a un monto fijo independientemente de la cantidad de pasajeros que vayan, por lo tanto el calculo del precio del viaje surgirá del producto de la distancia, 70 Km., por el precio de mercado de cada kilómetro recorrido que actualmente se cobra a \$ 1,20; de modo que cada viaje le costará al grupo, igual o menor a 16 pasajeros, un costo total de mas o menos \$84 o \$168 si el grupo contrata los viajes de ida y vuelta.

- Las encomiendas surgirán de los viajes destinados hacia Berrotarán, ya que a las otras localidades solo se transportarán personas en Viajes Especiales. El precio de las mismas será de \$5 para los bultos medianos y \$10 para los de mayor tamaño. En el mes se mueven aproximadamente un 66% de bultos pequeños y medianos y un 34% de los grandes. En su generalidad se trasladará mercadería mediana como repuestos de automóviles, bebida, pintura, diarios, correspondencias, seguros, documentación, etc. Existirán acuerdos entre las partes donde al trasladarse varios bultos se hará precio o si es demasiado grande se le cobrarán dos viajes, uno para el bulto y otro para el poseedor que viajará junto a el.

La condición de cobro de las ventas de pasajes, abonos y entrega de encomiendas será al contado.

Para poder explicar la formulación de los Ingresos se tomará solamente el Año 2007, ya que los otros años poseen su mismo procedimiento estimativo.

Estos conceptos son:

Conceptos	Año 2007
Ingresos	Ingresos
Venta de Viajes de Línea (Pasajes)	\$ 411.179,00
Venta de Viajes de Línea (Abonos)	\$ 4.032,00
Servicio de Encomienda	\$ 42.660,00
Venta de Viajes Especiales	\$ 23.520,00
Total de Ingresos	\$ 481.391,00

La Venta de Pasajes de Línea surge de multiplicar una cantidad de 48.374 pasajes por el precio de mercado de \$8,50. La cantidad de pasajes realizada por los dos buses surge de considerar la siguiente tabla, aclarándose que los pasajes adicionales sirven para dar un punto de vista variable al análisis:

Mes	Lunes a Viernes	Domingos	Ocupación	Adicionales
Enero	8 viajes	2 viajes	70%	36 pasajes
Febrero	8 viajes	4 viajes	75%	38 pasajes
Mayo-Diciem.	8 viajes	4 viajes	82%	40 pasajes

En los consecutivos años se efectuarán 8 viajes de Lunes a Viernes y 4 para los domingos, con el detalle que variará la ocupación de los asientos y los pasajes adicionales tendiendo en un aumento aleatorio.

La Venta de Abonos se obtiene de multiplicar los 672 abonos, estimados del producto de 7 planchas de 8 abonos para cada uno de los 12 meses, con su precio de mercado de \$6,00. Para el resto de los años se irán incrementando la cantidad de planchas de abonos.

El Servicio de Encomienda parte de multiplicar 711 encomiendas por mes a un precio de mercado de \$5,00 cada una.

Los Viajes Especiales del 2007 serán en un promedio de 22 viajes al mes, considerando los de ida y vuelta. A este resultado se le adicionará una cantidad de 16 viajes para seguir dando un punto de vista subjetivo y variable. Estos 280 viajes serán multiplicados por la cantidad de kilómetros que distan de Río Cuarto a Moldes o Alejandro Roca que son de 70 Km.; y por el precio de mercado de \$1,20. En los siguientes años variarán los viajes promedio por mes y los adicionales.

■ Egresos

Los Egresos surgirán del desarrollo de la actividad transportista. Estos serán abonados al contado, salvo que se aclare lo contrario. Los valores y cálculos indicados a continuación son estimados según estadísticas y registraciones propias de una Empresa de Transporte, tomada como modelo, como también de todas aquellas que les proveen insumos. A posteriori se labrará su detalle:

- *Gastos en Repuestos* como engranajes, pistones, burros de arranque, correas dentadas, correas de distribución, etc. Los cambios serán permanentes dependiendo del uso de los buses, el grado de avance en la vida útil de los mismos, la destreza de los choferes en su conducción y las condiciones de las rutas o caminos, entre otros. Cabe acotar que tendrán acceso por rutas nacionales en buen estado y pavimentadas. En un promedio se abonará mensualmente \$140 por cada bus, incrementándose por su desgaste, hasta llegar a \$200 aproximadamente.
- *Gastos en Neumáticos* es estimado según un desembolso constante y normal, donde se establece que un neumático durará 6 meses, de modo que al año se comprarán 36 unidades por los tres buses, por tener cada bus 6 neumáticos. El desgaste se producirá por la fricción en las rutas y muy rara vez por un pinchazo de goma, según expresiones propias de los choferes. Cada unidad cuesta \$330, erogándose mensualmente un total de \$ 990 para los tres buses en un año tipo, pero en el 2007 (primer período) se inician las actividades con los buses a 0 Km. por lo que solo se comprarán 18 neumáticos a mediados de dicho año.
- *Compra de Rodados* proviene de la financiación de los tres Buses 0 Km. en su 50%. El pago de la misma surgirá de aplicar el Método Directo en el cálculo

de la cuota, tomando la tasa del 1,4% de Interés mensual. Entonces se multiplicará el monto a financiar, formado por el 50% del Precio de Venta de los 3 buses = 2 buses de Línea de \$ 55.000 c/u + 1 bus especial de \$62.500= \$172.500, por la tasa de interés mensual de 0,014 y por la cantidad de meses necesarios para cancelar la deuda pactados previamente, que será de 36 meses. A este monto de intereses de \$ 86.940 se le adicionará el del capital equivalente a \$ 172.500 y finalmente se lo dividirá por los 36 periodos obteniendo el monto de cada cuota conjunta, que asciende a \$ 7.206,67. Este importe final se obtiene al sumar la cuota de los Buses de Línea que asciende a \$2.297,78 por cada uno, subtotalizando \$4.595,56, más la cuota de \$2.611,11 del Bus Especial.

	Financiación en 36 Cuotas Mensuales		
	50 % Financiado	(Método Directo)	Intereses Abonados
Bus de Línea 1	\$ 55.000,00	\$ 2.297,78	\$ 27.720,00
Bus de Línea 2	\$ 55.000,00	\$ 2.297,78	\$ 27.720,00
Bus Especial	\$ 62.500,00	\$ 2.611,11	\$ 31.500,00
Total	\$ 172.500,00	\$ 7.206,67	\$ 86.940,00

La transacción adquisitiva de los tres Buses se realizará con una entrega al contado del 50% de la deuda, mediante el aporte de los socios, y con un pago mensual de \$7.206,67, a partir del mes de la compra, durante una financiación de 36 períodos.

Gasto en Combustible surgirá aproximadamente del siguiente cálculo: cada bus de Línea realizará de Lunes a Viernes 4 viajes por día, mientras que los Sábados y Domingos solo 2 viajes. De modo que existirán al mes 22 días por 4 viajes + 8 días por 2 viajes, lo cual equivaldrá un total de 104 viajes mensuales por cada bus de Línea, o sea 208 viajes ida y vuelta, totalizando 416 Viajes de Línea al mes. Los Viajes Especiales en promedio serán de 24 al mes en promedio. Los Viajes de Línea distan de Río Cuarto a Berrotarán en 75 Km., en cambio los Viajes Especiales hacia Alejandro Roca y Moldes distan en 70 Km. por igual. Entonces los kilómetros recorridos surgirán del producto de 416 viajes a 75 Km. y 24 viajes a 70 Km., equivaliendo a un total de 32.880 Km. mensualmente por los 3 buses. Existe una proporción obtenida de la práctica, la cual establece que para recorrer 10.000 Km. se necesitan 1.400 L de Gasoil. Por lo tanto se necesitarán al mes 4.603,200 L de Gasoil. El Litro de Gasoil cuesta \$ 1,54, erogándose como mínimo \$7.088,93 en combustible al mes. De modo que siempre existirá un consumo superior por distintos motivos y circunstancias, entre los cuales existen la cantidad de viajes de línea estandarizados, viajes especiales, viajes especiales adicionales, kilómetros recorridos adicionales por distintos motivos, variabilidad constante en el precio de venta del gasoil, etc.

- *Gastos en Aceite y Lubricante* se realizarán mediante una carga por cada bus cada 10.000 Km. recorrido a un costo de \$40 cada aplicación, considerándose los kilómetros acumulados sin realizar el cambio de aceite al pasar de año a año.

- *Gasto en Filtro de Gasoil* de \$40 por cada cambio, el cual se realizará cada 20.000 Km. recorridos, teniéndose en cuenta en el ejercicio siguiente cuantos kilómetros quedaron pendientes en el anterior para llegar al límite.
- *Gasto en Filtro de Aire* de \$60 por cada 20.000 km. recorridos el cual es utilizado para enfriar el motor.
- *Carga de Matafuegos* de \$12 por bus cada un año, siendo una erogación fija de \$36 anuales.
- *Gasto en Limpieza de Buses* consistirá en el servicio de lavado completo de Buses, solicitado cada 15 días a terceros, bajo un costo de \$25 por bus. Los choferes se encargan de su limpieza diaria del interior, realizándose la exterior de vez en cuando antes de llegar a mediados y fin de mes. Al año se erogarán aproximadamente \$1.800.
- *Mecánico* caracterizado en los arreglos mecánicos cotidianos por cualquier ruptura como la de los burros de arranque, cambios de correa dentadas las cuales se realizarán cada 60.000 Km., cambios de correas de distribución, engrase cada 15 o 20 días, control de aceite diferencial, control de caja, cambio de repuestos, etc. Para seguir ofertando un buen servicio de calidad se erogará estimativamente un total de \$750 por mes, o un importe anual que parte de los \$7.300 a 8.550.
- *Electricista Automotriz* complementará los arreglos mecánicos y perfeccionará. Se desembolsará mensualmente \$300, según cambios en arranques eléctricos, encendidos, carburadores, batería, lámparas, tacógrafos, etc. llegando a \$370 aproximadamente. En el caso de restaurar el aire acondicionado en víspera de la época veraniega se contratará un electricista experto en esta función.
- *Revisión Técnica.* Es muy importante que se realice la revisión técnica exigida en su último día por la Secretaría de Transporte, según Resolución 995/2.006 "Transporte por automotor de pasajeros", al transcribir en su Art. 1: "Los vehículos de autotransporte de pasajeros de carácter urbano y suburbano modelo 1.996, podrán continuar prestando servicios hasta el día 31 de diciembre del año 2.007, siempre que aprueben la Revisión Técnica Obligatoria (R.T.O.), cuyo Certificado tendrá una vigencia de CUATRO (4) meses". Al ser adquiridos en el 2.007 se realizará en la práctica cada 180 días. El control es ejercido por "El Regional del Sur S.A." consistiendo en la suspensión, alineación, matafuegos, luces, etc. de tal forma que los buses estén en buenas condiciones de ser utilizados. Concluida la tarea y entregado el Informe, se expresarán en si mismo las especificaciones técnicas referentes al tren delantero y trasero, freno, y todo aquello que haga al chequeo general, costando \$170 por cada Bus. Se erogarán anualmente \$510.
- *Póliza de Seguros* abonada con el fin de proteger a terceros transportados y no transportados en el límite de 10 millones de pesos, a un valor mensual de \$450 por los tres buses.

- *Gastos en Imprenta* por la adquisición de los talonarios de Boletos, Abonos y Guías de Encomiendas en un monto estimado de \$180 por mes.
- *Alquiler de dos Locales o Boca de Expendio* de Boletos y Encomiendas ubicados en las Terminales de Ómnibus de Río Cuarto y Berrostarán respectivamente. El costo aproximado será de \$750 en Río Cuarto y \$450 en Berrostarán, según datos actuales. Ambos importes incluyen en *Gastos Comunes* los conceptos de Limpieza del local y Seguridad, y en *Expensas Variables* el consumo de la Luz.
- *Alquiler de una Cochera* común para los 3 buses en un depósito a cuatro cuadras de la Terminal de Ómnibus de la Localidad de Río Cuarto; el valor de cada plataforma será de \$50 por mes.
- *Teléfono*, erogándose mensualmente más o menos en Río Cuarto un monto de \$350 y en Berrostarán de \$180 o \$200 mas o menos. El sistema de comunicación será por teléfonos fijos de Telecom con un bajo consumo y una flota de 8 celulares facilitando la operatividad entre los dueños, las bocas de expendio y los choferes, bajo un abono fijo.
- *Cadeteria* es un costo que surge de la contratación del Servicio de Cadetería en las dos localidades que participan en el Servicio de Encomienda, como lo es Río Cuarto y Berrostarán, por lo que al llegar la mercadería o encomienda al lugar de destino las oficinas deberán encargarse que llegue el bulto al destinatario nombrado en la guía de encomienda. **Mr. Bus** desembolsará anualmente el producto de un costo aproximado de \$1,30 por la cantidad de encomiendas entregadas al año.
- *Gastos Varios* surgirán de todas aquellas pequeñas compras del mes necesarias para desarrollar las actividades operativas y administrativas, como la compra de lapiceras, gomas, correctores, reglas, cintas de embalaje, hilo, plasticola, resmas de papel, abrochadoras, broches, anotadores, cuadernos para que el Personal Administrativo tome nota de los Viajes Especiales, cartuchos de tinta líquida para impresoras y recargas futuras, etc. El monto estimado al año es de \$215.
- *Sueldos Pagados a Chóferes* varían según el tipo de viaje realizado. Entonces existirán 3 choferes destinados a realizar los Viajes de Línea, a corta distancia, encuadrándolos como Conductores Regulares Diferenciales con un sueldo básico sin antigüedad de \$2.171,91. Por el otro lado se encontrará un solo chofer desempeñando los Viajes Especiales a Moldes y Alejandro Roca categorizándolo en Conductor Guarda Urbano con un sueldo básico sin antigüedad de \$1.736,10. Cabe aclarar que uno de los tres choferes que realiza Viajes a Línea cumple el rol de comodín ante los Viajes de Línea y Especiales por cualquier imprevisto, con el fin de brindar el servicio de transporte sin interrupción.



Estas remuneraciones básicas son aplicadas según el Convenio Colectivo de Trabajo N° 241/75 de la Asociación Obrera de la Industria de Transporte Automotor (AOITA).

Se labrará diariamente un registro de las actividades de cada chofer en dos Libretas de Trabajo del Transporte Automotor de Pasajeros, quedando una para el chofer y otra para **Mr. Bus**. En la misma constarán los datos personales del mismo, su fotografía, hora de ingreso y salida del trabajo, días de franco que son 1 cada 4 días trabajados. Estas son inspeccionadas por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y por el Ente Regulador de Servicios Públicos. Ante cualquier infracción se levantará un acta llegando a multas cuando se reitera el vicio o error. El horario de control del ERSeP es desde las 7:00 hs a las 21:00 hs.

- *Cargas Sociales* los porcentajes según esta actividad son los siguientes: Contribuciones Seguridad Social: 6,38%, Aporte Seguridad Social: 10%, Contribuciones Obra Social: 6%, Aporte Obra Social: 3%. Las Contribuciones Seguridad Social esta formada por: Asignaciones Familiares: 4,44%, PAMI (Ley 19.032): 1,05% y el Fondo de Desempleo: 0,89%. Se supone que se mantendrán en el tiempo o tendrán una variación insignificativa.



- *Gremio AOITA*, aporte destinado a obtener los beneficios de esta organización englobadora de los trabajadores del Transporte Automotor de pasajeros de corta, media y larga distancia, mediante el servicio brindado en lo gremial a través de la Asociación Obrera de la Industria de Transporte Automotor, y

a través de la obra social: la Obra Social de la Industria del Transporte Automotor de Córdoba (O.S.I.T.A.C.). AOITA fue creado en 1971 ofreciendo los beneficios integrales de obra social, manteniendo siempre su accionar en la solidaridad y en el apoyo primordial al afiliado que hoy en día pueden gozar los afiliados a OSITAC. *Dirección: General Paz 397, Tel: 0351-4218003 Mail: aoita@ositac.org.ar*

- *ART* erogación representada en \$150 por cada empleado al mes. Por lo que se multiplicará \$150 por 4 empleados abonándolo 13 veces al año.
- *Tasa de Transporte* del 1,4% aplicada sobre la suma de los Ingresos Brutos obtenidos mensualmente por la venta de los viajes, pasajes, abonos y prestación del servicio de encomienda, netos del 10,5% del IVA para pasajes, abonos y

viajes especiales; y del 21% del IVA para encomiendas, éste porcentaje esta determinado por el ERSeP, remitirse al final del capítulo anterior.

- *Retribución del Personal encargado en Boca de Expendio* abonado a las dos personas encargadas en atender al público y ofertar los servicios de **Mr. Bus** a los potenciales pasajeros que se acerquen a las bocas de expendio de Río Cuarto y Berrotarán. El importe de los sueldos será de \$1.000 para cada uno por las ocho horas diarias trabajadas de Lunes a Viernes y cuatro horas el sábado.
- *Honorarios Profesionales* al Contador por un monto equivalente a \$210 por mes, adicionándose en Abril \$300 por la presentación de Impuesto a las Ganancias de cada socio y otras declaraciones juradas anuales.
- *Remuneraciones para el Representante en Gestiones*, erogaciones que se efectuarán a un tercero por las representaciones, trámites y asesoramiento en asuntos legales ante la Dirección General de Transporte en la Ciudad de Córdoba.
- *Retiro a cuenta de Futuras Utilidades* de los excedentes líquidos en un valor de \$1.500, por cada uno de los dos socios al mes hasta cancelar la deuda del rodado, ascendiendo posteriormente a \$2.000 cuando la disponibilidad incremente. Esta será la Política de Distribución de Utilidades. De modo que si el Flujo Neto de Fondos del 2007 da negativo se deberá recordar que los socios efectuaron el retiro de \$36.000 los cuales convierten al déficit en superávit, si se habla de disponibilidad.
- *Aporte y Contribución Seguridad Social Autónomo* consistirá en aquel pago mensual a realizar por cada socio, como consecuencia de tener cada uno a su cargo dos choferes y un empleado administrativo, regido todo por la Ley de Autónomos N° 24.241, el Decreto N° 1.866 promulgado el 12 de Diciembre de 2006 y entre sus modificatorias la Resolución General N° 2.217 promulgada el 21 de Febrero de 2.007.

En el Art. 2 inc. d) punto 2 de la Ley de Autónomos se transcribe que "... la sociedad y el socio estarán sujetos a las obligaciones de aportes y contribuciones obligatorios por la proporción de la remuneración y participación en las utilidades que el socio perciba y/o se le acrediten en cuenta, en la medida que exceda el monto que le hubiera correspondido de conformidad con su participación en el capital social."

En el Art. 1 del Decreto N° 1.866 se establecen las nuevas categorías, permitiendo encuadrar a los socios en la siguiente identificación: T1 (Tabla 1) Cat. IV (Categoría cuatro) con un aporte y contribución de \$409,60 mensuales. Cuando sus Ingresos Brutos Anuales son mayores a \$15.000 y menores a \$30.000.

La Resolución General N° 2.217/2.007 regula, en base a presupuestos generales y todo su articulado, la Inscripción, Categorización y Recategorización anual.

- El *Impuesto al Valor Agregado* deberá ser presentado todos los meses mediante el formulario F 731, aunque de siempre un saldo técnico a favor del contribuyente, más la declaración jurada anual. Su justificación se basará en tener un elevado Crédito Fiscal de IVA al haber adquirido los 3 buses recientemente, retenciones que se toma **Mr. Bus** de 0,15 ctvos. por cada litro consumido de Gasoil, destinando 0,08 ctvos. a Contribuciones Patronales y 0,07 al IVA como pago a cuenta. Si en el futuro comienza con la actividad de llevar a los empleados de una Empresa en Alejandro Roca del lugar de trabajo a sus moradas, se le efectuará una retención, la cual será utilizada para deducir en el saldo técnico.

- Esta actividad, Empresa de Transporte interurbano, se encuentra alcanzada y grabada por *Impuesto a las Ganancias* según el Art. 2 inc. 2) al indicar “los rendimientos, rentas, beneficios o enriquecimientos que cumplan o no las condiciones del apartado anterior, obtenidos por los responsables incluidos en el Art. 69 y todos los que deriven de las demás sociedades o empresas o explotaciones unipersonales...”. Esta PyMe se regula como Sociedad de Hecho, por lo que no tributará la Empresa, mero ente informador, sino los socios en base el porcentaje de participación. Se enmarca en la Tercera Categoría, según Art. 49 inc. b), donde se aclara que “Constituyen ganancias de la tercera categoría: ... todas las que deriven de cualquier otra clase de sociedades constituidas en el país o de empresas unipersonales ubicadas en éste”. Se considerarán como Ganancia Neta de cada socio a todos aquellos ingresos provenientes de la *venta de pasajes, abonos, viajes y prestación del servicio de encomienda* por el microemprendimiento de **Mr. Bus** netos de los egresos permitidos a deducir, descontándosele el IVA incluido en dichos importes. Se proporcionará esta Diferencia según la participación societaria.

Como regla general se deducirán aquellos gastos que fueron efectuados para “... obtener, mantener y conservar las ganancias gravadas”, según Art. 80. También existe un refuerzo legal en el Art. 87 inc. a), propio de las deducciones especiales de la tercera categoría, al establecer que se deducen los gastos y demás erogaciones inherentes al giro del negocio. Para todo ello se deducirán los *Gastos en Combustible, Aceite y Lubricante, Filtro de Gasoil y Aire, Carga de matafuegos, Limpieza, Repuestos y Neumáticos, Mecánico, Electricista Automotriz, Imprenta, Alquiler, Teléfono, Cadetería, Sueldos a los choferes, Gremio AOITA, Gastos Varios, Retribución del Personal encargado en Boca de Expendio, Honorarios Profesionales y Remuneración para el Representante en Gestiones*.

Cabe aclarar que los Gastos en Repuestos y Neumáticos no se consideran “sumas invertidas en la adquisición de bienes y en mejoras de carácter permanente” según el Art. 88 inc. f), ya que tiene como finalidad seguir aportando rendimiento al uso del Bus pero no mayor valor ni menos aún obtener utilidad por tal inversión, en si es un gasto necesario para su funcionamiento. Por ende se deduce.

El Art. 81 inc. b) contempla la deducción de aquellas “sumas que pagan los asegurados por seguros para casos de muerte; en los seguros mixtos,...” refiriéndose solo a personas. **Mr. Bus** abona una *Póliza de Seguro* para asegurar personas. Si fuera mixta (Personas y Bienes) su deducción sería por este Art. para la primera parte y la segunda por el Art. 82 inc. b).

Los *Aportes y Contribuciones* de la patronal a los empleados serán deducidos por Art. 8 inc. d) en las “... contribuciones o descuentos para fondos de jubilaciones...”; y por el inc. g) tenemos a los “descuentos obligatorios efectuados para aportes para obras sociales correspondientes al contribuyente y a las personas que revistan para el mismo el carácter de cargas de familia.” La deducción de la ART se realiza por el Art. 82 inc. b).

La *Remuneración para el Representante en Gestiones* se deducirá según el Art. 87 inc. i) de la Ley de Impuesto a las Ganancias y el Art. 141 de su Decreto Reglamentario.

La deducción de los impuestos y tasas nacionales, provinciales y municipales como *Impuesto a los Bienes Personales, Ingresos Brutos, Infraestructura Social, Tasa de Transporte, Comercio e Industria y Patente* se debe a que la materia imponible recae sobre los bienes que producirán ganancias. Art. 82 inc. a).

La deducción de *Depreciaciones de Bienes de Uso* se encuentra fundamentada en el Art. 82 inc. f) el cual establece “las amortizaciones por desgaste y agotamiento y las perdidas por desuso,...” A su vez el Art. 84 es específico para la amortización de bienes muebles donde encontramos compatibilidad en el uso del método de amortización lineal que es el solicitado por la ley al describir en el inc. 1) “se dividirá el costo o valor de adquisición de los bienes por un número igual de años de vida útil probable de los mismos...” También cumple con el Art. 126 del Decreto Reglamentario de dicha ley al tomar como costo original de los buses “los gastos incurridos motivo de la compra o instalación, excepto los intereses reales o presuntos contenidos en la operación”

La política de amortización de los buses será disminuir su valor en el año de incorporación y no en el de venta en un 20% anual sobre el valor original, mientras que para los Muebles y Útiles y las Estanterías es en el 10%. Cada uno de los conceptos y valores de adquisición incluidos en estos rubros se encuentran detallados en la Inversión Inicial.

A continuación se detallarán los cálculos mencionados:

Depreciaciones del Ejercicio	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011
Rodados	\$ 69.000,00	\$ 69.000,00	\$ 69.000,00	\$ 69.000,00	\$ 69.000,00
Muebles y Útiles	\$ 415,80	\$ 415,80	\$ 415,80	\$ 415,80	\$ 415,80
Estanterías	\$ 57,00	\$ 57,00	\$ 57,00	\$ 57,00	\$ 57,00
Total	\$ 69.472,80	\$ 69.472,80	\$ 69.472,80	\$ 69.472,80	\$ 69.472,80

La deducción de los *Intereses* explícitos de financiación originados en la compra de los buses se efectuará por el Art. 81 inc. a) 4to. párrafo.

El cálculo del Impuesto a las Ganancias a pagar se realizará individualmente para cada socio, por lo que una vez obtenida la Ganancia Neta se divide en dos, ya que son dos los socios, y se le resta el *Mínimo no Imponible* equivalente a \$4.020 entre otros conceptos, los cuales se tomarían en cuenta si estuvieran los socios casados o con familiares a su cargo. Para el caso de **Mr. Bus** los socios son solteros, sin hijos y personas a su cargo. Todas estas deducciones supra-nombradas se hallan en el Art. 23 inc. a) y b); y la deducción de los *Aportes Autónomos* por el Art. 23 inc. c) y Art. 47 del Decreto Reglamentario. Una vez obtenida la Ganancia Neta Final se calculará el monto de Impuesto a las Ganancias a pagar por el Art. 90 de la misma Ley, surgiendo un monto fijo y otro variable. El primer pago del Impuesto a las Ganancias será efectuado al año siguiente del Periodo fiscal en que se inició la actividad transportista.

- *Impuesto a los Bienes Personales* deberá ser abonado por cada socio al determinar su declaración jurada anual, cuya Base Imponible se determinará según el porcentaje de participación sobre la formula de Activo menos Pasivo de **Mr. Bus**, esta ultima se encuentra responsable solidariamente sobre su pago. A la base imponible se le aplicará el 0,50% para obtener el Impuesto, sin deducir el mínimo no imponible, según Art. 25.1 de la Ley de Impuestos sobre Bienes Personales. Los bienes propios y personales de cada socio no se tienen en cuenta en este supuesto.

La PyME podrá utilizar una política de ahorro en el pago de los Impuestos a las Ganancias, a los Bienes Personales y los Aportes Autónomos, incluyendo sus montos en el Retiro a Cuenta de Futuras Utilidades, de modo que se les deberá excluir así del Flujo de Fondos, por ser abonados por los socios con su retiro de utilidades, tomándoselos la sociedad como un crédito contra ellos.

- *Ingresos Brutos* es un impuesto provincial, el cual nace de la aplicación de una alícuota sobre los Ingresos Brutos netos del IVA. Esta alícuota depende del tipo de actividad que desarrolle. La actividad de prestación de servicio de transporte en viajes de línea y especiales se encontrará enmarcada dentro de la Ley Impositiva Año 2007 N° 9350 en el Código de Actividad N° 71.100 como Transporte Terrestre; y la actividad del servicio de encomiendas o comisiones en el Código de Actividad N° 71.400 como Servicios relacionados con el transporte, según su Art. 16. Siguiendo el supuesto planteado de **Mr. Bus**, existirán aproximadamente Ingresos Brutos anuales que superarán el límite de base imponible en \$360.000, según su Art. 17, de modo que tendrá una alícuota del 3,5%, sin la deducción del 30%. El costo mensual depende de los Ingresos Brutos aproximándose a \$1.300.

- *Infraestructura Social-Provincial* es un costo fijo mensual por cada Bus puesto en Servicio de \$70 mensual.

- *Contribuciones que inciden sobre el Comercio, la Industria y las Empresas de Servicios* deberán ser abonadas mensualmente en relación a los ingresos

brutos sin IVA obtenidos por la actividad. Según el Art. 19 del Boletín Oficial Municipal N° 056, promulgado en fecha 2 de Enero de 2007, el código de las Actividades son: Transporte de pasajeros de larga distancia por carretera Cód. Act. 711.225, Alícuota 5‰ y Transporte de valores, documentación, encomiendas, mensajes y similares Cód. Act. 711.446, Alícuota 10‰.

- *Contribuciones que inciden sobre los Vehículos Automotores, Acoplados, y Similares* se determinarán conforme a los valores, escalas y alícuotas que, de acuerdo al Art. 219 del Código Tributario Provincial se establecen en su Anexo II, Art. 49 del Boletín Oficial Municipal. Este costo fijo se obtiene al multiplicar el valor de adquisición de los Buses y la alícuota del 1,5% sobre el mismo.

Esta valuación surge de los últimos importes publicados por Cámara Val en su página de Internet <http://www.cca.org.ar> y en su Guía Oficial de la Cámara del Comercio Automotor.

En las mismas se establece que “los precios de los automóviles 0 Km. son los precios de lista de venta al público, que figuran en los listados emitidos por las fábricas terminales, sin incluir fletes ni patentamientos”.²⁴

La valuación fiscal va a ir disminuyendo en un 18% en el primer año de uso y entre un 8% y 10% en los años consecutivos, influyendo así en una continua recaída del costo fijo.

Su modalidad de pago es bimestral o bajo un pago único llamado cuota anual abonado al comienzo del período fiscal.

Cuadro del Flujo de Fondos de Mr. Bus

Este Flujo de Fondos Proyectado se forma de acuerdo a los conceptos detallados en la siguiente tabla de Excel, donde se refleja el supuesto de la ausencia en el incremento de los precios, tanto de los servicios prestados por **Mr. Bus** como de los bienes y servicios consumidos en la operatividad:

Concepto	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011
Precio de Venta del Pasaje	\$ 8,50	\$ 8,50	\$ 8,50	\$ 8,50	\$ 8,50
Precio de Venta del Abono	\$ 6,00	\$ 6,00	\$ 6,00	\$ 6,00	\$ 6,00
Precio del Servicio de Encomienda	\$ 5,00	\$ 5,00	\$ 5,00	\$ 5,00	\$ 5,00
Precio de Venta por Km recorrido	\$ 1,20	\$ 1,20	\$ 1,20	\$ 1,20	\$ 1,20
Precio del Combustible	\$ 1,54	\$ 1,54	\$ 1,54	\$ 1,54	\$ 1,54
Precio del Aceite y Lubricante	\$ 40,00	\$ 40,00	\$ 40,00	\$ 40,00	\$ 40,00
Precio del Filtro de Gasoil	\$ 40,00	\$ 40,00	\$ 40,00	\$ 40,00	\$ 40,00
Precio del Filtro del Aire	\$ 60,00	\$ 60,00	\$ 60,00	\$ 60,00	\$ 60,00
Precio del Lavado	\$ 25,00	\$ 25,00	\$ 25,00	\$ 25,00	\$ 25,00
Precio del Servicio de Cadetería	\$ 1,30	\$ 1,30	\$ 1,30	\$ 1,30	\$ 1,30

²⁴ Suplemento de Revista “Parabrisas”. Emisión Enero 2007.

Otro elemento fundamental del cual depende el Flujo Neto de Fondos es la cantidad de servicios prestados y kilómetros recorridos, las cuales determinarán el superávit o déficit final.

La demanda de Pasajes, Viajes y Encomiendas se determinó según los datos aportados por la Empresa tomada como modelo, la cual explicitó que al día se realizan 8 viajes de Lunes a Viernes y 4 Viajes para los Sábados y Domingos; contándose tanto los de Río Cuarto a Berrotarán como los de regreso. La Ocupación de los asientos generalmente es del 85% en los Buses de 12 asientos. Además de esta cantidad fija se adicionó una cantidad variable a fin de otorgarle una mayor subjetividad.

Cabe aclarar que las diferencias en los resultados finales se deberán a la supuesta aceptación progresiva del servicio de **Mr. Bus**, por parte de los clientes, existiendo menos venta de los servicios en el comienzo del Horizonte de Planeamiento. En la siguiente tabla se supondrán las cantidades desde el 2007 al 2011:

Concepto	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011
Cantidad de Pasajes de Línea	48374	51252	52356	53556	54636
Cantidad de Pasajes de Línea c/ Abono	672	792	960	1344	1536
Cantidad de Pasajes Especiales	0	0	0	0	0
Cantidad de Pasajes	49046	52044	53316	54900	56172
Cantidad de Viajes de Línea	4872	4992	4992	4992	4992
Cantidad de Viajes Especiales	280	306	326	350	356
Cantidad de Encomiendas	711	796	808	824	890
Cantidad de Kilómetros Recorridos	385000	395820	397220	398900	399320

Para poder aclarar el origen de estas cantidades ver el Tema Ingresos, desarrollado desde la página 55 a la 57, donde se explica el cálculo de todos los conceptos salvo el de los Kilómetros recorridos. Este se obtiene al sumar el producto de la cantidad de viajes de línea por 75 Km. (Distancia de Río Cuarto a Berrotarán) mas la cantidad de viajes especiales por 70 Km. (Distancia de Río Cuarto a Moldes y Alejandro Roca) en cada uno de los períodos.

Por último se marca un promedio del nivel de Ocupación de asientos de **Mr. Bus** en un 85%, según las estimaciones de uno de los dueños del Microemprendimiento. La Ocupación Real surge de dividir la cantidad de pasajes vendidos sobre la cantidad de Viajes de Línea, y al resultado obtenido se lo dividirá por la capacidad de 12 asientos para poder hallar la Proporción de Ocupación Real.

Esta última varía de la estimada por adicionársele una cantidad estimada que le otorgará una mayor subjetividad.

Con el correr de los años esta ira incrementándose a medida que sea mas conocida y promocionada su prestación de servicios. Esta suposición se desarrolla en la siguiente comparación:

Concepto	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011
Ocupación Estimada	82,0000%	84,0000%	85,0000%	86,0000%	87,0000%
Ocupación Real en promedio	83,8909%	86,8790%	89,0024%	91,6466%	93,7700%

Se recuerda que en el mercado el precio por cada Kilómetro recorrido es de \$1,20. Si se compara el egreso de **Mr. Bus** por cada Kilómetro recorrido se podrá ver un exceso de egresos en relación a lo que establece el mercado como precio de recupero, pero a partir del Año 2010 se encontrará la PyME por debajo de dicho precio. Por otro lado, si se relaciona al Egreso con el Ingreso obtenido encontraremos una recuperación significativa desde el segundo período por el aumento progresivo del Ingreso/Kilómetro Recorrido y un descenso galopante del Egreso/Kilómetro Recorrido a partir del cuarto período, debido a la cancelación de la deuda por la compra de los Buses:

Concepto	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011
Ingresos	\$ 481.391,00	\$ 513.858,00	\$ 526.650,00	\$ 542.130,00	\$ 556.926,00
Egresos	\$ -478.879,82	\$ -496.927,72	\$ -498.903,83	\$ -426.919,71	\$ -438.708,45
Kilómetros Recorridos	385.000	395.820	397.220	398.900	399.320
Ingresos/Kilómetros Recorridos	\$ 1,2504	\$ 1,2982	\$ 1,3258	\$ 1,3591	\$ 1,3947
Egresos/Kilómetros Recorridos	\$ -1,2438	\$ -1,2554	\$ -1,2560	\$ -1,0702	\$ -1,0986
Defecto o Exceso en Ing/Egr	0,52%	3,41%	5,56%	26,99%	26,95%

Los Flujos Netos de Fondos encuadran el concepto egreso de *Retiro a Cuenta de Futuras Utilidades* el cual lo disminuye de una manera importante, la doctrina se divide en incluirlos en el Flujo Neto de Fondos y otra parte no. De mi parte decidí incluirlos a fin de encontrar el verdadero Flujo Neto de Fondos que dispone **Mr. Bus** una vez que haya cubierto todas las erogaciones.

Finalmente se representará el Flujo Neto de Fondos de **Mr. Bus** en el **Anexo I** durante su Horizonte de Planeamiento de 5 años, detallándose los conceptos, importes y modos de clasificación. En el siguiente capítulo se lo profundizará.

Estado de Resultados de Mr. Bus

La presentación del Estado de Resultados se efectuará según las Resoluciones Técnicas N° 8 y 9 de la Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas.

La base de asignación de los *Gastos en Alquiler de Cochera, Bocas de Expendio y Teléfono* será sobre el 50% para Gastos Administrativos y el saldo en los Gastos de Comercialización.

En la siguiente tabla se podrá comparar como se ha ido incrementando el Margen Neto sobre Ventas debido a la cancelación de los pasivos, y al incremento de las ventas por su mayor reconocimiento en el mercado. Cabe aclarar que a la Utilidad Neta del Estado de Resultados confeccionado se le adiciona el *Retiro a Cuenta de Futuras Utilidades*, a modo de dejarlo sin efecto como Egreso, obteniendo así la verdadera Utilidad Neta, ya que también forma parte de la disponibilidad de la misma ante los dueños:

Margen Neto sobre Ventas						
Conceptos	Inversión Inicial	Flujo Neto de Fondos				
	0	1	2	3	4	5
Conceptos	Momento 0	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011
Ventas Netas		\$ 481.391,00	\$ 513.858,00	\$ 526.650,00	\$ 542.130,00	\$ 556.926,00
Retiro a Cuenta de Futuras Utilidades		\$ 36.000,00	\$ 36.000,00	\$ 36.000,00	\$ 48.000,00	\$ 48.000,00
Utilidad o Pérdida Neta		\$ -9.461,62	\$ 4.957,48	\$ 15.773,37	\$ 45.737,49	\$ 48.744,75
(Utilidad Neta+Retiro a Cuenta de Futuras Utilidades)/Ventas Netas		5,5129%	7,9706%	9,8307%	17,2906%	17,3712%

Se aclara que en el año 2012 el Margen Neto se incrementará abruptamente a 31,36% aproximadamente, ya que no se sustraerán las Depreciaciones de los Buses de \$69.000, aunque contenga un pequeño aumento en el Impuesto a las Ganancias del 2013 por no tomar como deducción a las mismas.

A rasgos generales la FPT, Fundación para la formación profesional del transportista, informa que los costos del transporte han ido variando... “Esta representa a los transportes de cargas de la Argentina, agrupando a más de 45 Cámaras empresarias de las más diversas regiones y actividades, tales como cargas generales, peligrosas, internacionales, refrigeradas, graneles, etc., defendiendo sus intereses y bregando permanentemente por optimizar la interrelación entre esta actividad, la sociedad y la economía.

Aunque en este análisis los precios se mantienen constantes, se informa que la FADEEAC realiza desde diciembre 2001 un índice mensual de variación de costos del transporte. La variación del índice en Febrero de 2007 es del 0,27% y con respecto a la base de 2001 es del 357,78%. El ítem que mas incidió en el aumento general fue el combustible 0,55%”²⁵

Ver Anexo II.

²⁵ <http://www.fpt.org.ar/indice.htm>

Anexo I

Flujo Neto de Fondos Esperados o Proyectados

Conceptos	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011
Ingresos	Ingresos	Ingresos	Ingresos	Ingresos	Ingresos
Venta de Viajes de Línea (Pasajes)	\$ 411.179,00	\$ 435.642,00	\$ 445.026,00	\$ 455.226,00	\$ 464.406,00
Venta de Viajes de Línea (Abonos)	\$ 4.032,00	\$ 4.752,00	\$ 5.760,00	\$ 8.064,00	\$ 9.216,00
Servicio de Encomienda	\$ 42.660,00	\$ 47.760,00	\$ 48.480,00	\$ 49.440,00	\$ 53.400,00
Venta de Viajes Especiales	\$ 23.520,00	\$ 25.704,00	\$ 27.384,00	\$ 29.400,00	\$ 29.904,00
Total de Ingresos	\$ 481.391,00	\$ 513.858,00	\$ 526.650,00	\$ 542.130,00	\$ 556.926,00
Egresos	Egresos	Egresos	Egresos	Egresos	Egresos
Costos de los Serv Prestados					
Gastos en Repuestos	\$ 5.100,00	\$ 6.210,00	\$ 6.880,00	\$ 7.230,00	\$ 7.560,00
Gastos en Neumáticos	\$ 5.940,00	\$ 11.880,00	\$ 11.880,00	\$ 11.880,00	\$ 11.880,00
Compra Rodados	\$ 86.480,00	\$ 86.480,00	\$ 86.480,00	\$ -	\$ -
Gasto en Combustible	\$ 83.079,92	\$ 85.412,71	\$ 85.714,55	\$ 86.076,76	\$ 86.167,31
Gastos en Aceite y Lubricante	\$ 1.520,00	\$ 1.580,00	\$ 1.583,28	\$ 1.588,88	\$ 1.595,60
Gasto en Filtro de Gasoil	\$ 760,00	\$ 770,00	\$ 791,64	\$ 794,44	\$ 797,80
Gasto en Filtro de Aire	\$ 1.140,00	\$ 1.155,00	\$ 1.187,46	\$ 1.191,66	\$ 1.196,70
Carga de Matafuegos	\$ 36,00	\$ 36,00	\$ 36,00	\$ 36,00	\$ 36,00
Gastos en Limpieza de Buses	\$ 1.800,00	\$ 1.800,00	\$ 1.800,00	\$ 1.800,00	\$ 1.800,00
Mecánico	\$ 7.300,00	\$ 8.250,00	\$ 8.130,00	\$ 8.240,00	\$ 8.550,00
Electricista Automotriz	\$ 3.680,00	\$ 4.322,00	\$ 3.900,00	\$ 3.800,00	\$ 4.100,00
Revisión Técnica	\$ 1.020,00	\$ 1.020,00	\$ 1.020,00	\$ 1.020,00	\$ 1.020,00
Poliza de Seguro	\$ 5.400,00	\$ 5.400,00	\$ 5.400,00	\$ 5.400,00	\$ 5.400,00
Gastos en Imprenta	\$ 1.750,00	\$ 2.150,00	\$ 2.150,00	\$ 1.800,00	\$ 2.200,00
Alquiler del Local (R4)	\$ 9.000,00	\$ 9.000,00	\$ 9.000,00	\$ 9.000,00	\$ 9.000,00
Alquiler del Local (B)	\$ 5.400,00	\$ 5.400,00	\$ 5.400,00	\$ 5.400,00	\$ 5.400,00
Alquiler de Cochera	\$ 1.800,00	\$ 1.800,00	\$ 1.800,00	\$ 1.800,00	\$ 1.800,00
Telefono (R4)	\$ 3.221,80	\$ 4.327,40	\$ 4.219,00	\$ 4.480,00	\$ 4.590,60
Telefono (B)	\$ 1.750,00	\$ 1.914,20	\$ 2.130,00	\$ 2.455,00	\$ 2.567,00
Cadetería	\$ 11.091,60	\$ 12.417,60	\$ 12.604,80	\$ 12.854,40	\$ 13.884,00
Gastos Varios	\$ 215,00	\$ 260,00	\$ 296,00	\$ 240,00	\$ 190,00
Sueldos Pagados a Choferes	\$ 92.151,46	\$ 92.151,46	\$ 92.151,46	\$ 92.151,46	\$ 92.151,46
Contribuciones Seguridad Social	\$ 6.844,07	\$ 6.844,07	\$ 6.844,07	\$ 6.844,07	\$ 6.844,07
Aporte Seguridad Social	\$ 10.727,38	\$ 10.727,38	\$ 10.727,38	\$ 10.727,38	\$ 10.727,38
Contribuciones Obra Social	\$ 6.436,43	\$ 6.436,43	\$ 6.436,43	\$ 6.436,43	\$ 6.436,43
Aporte Obra Social	\$ 3.218,21	\$ 3.218,21	\$ 3.218,21	\$ 3.218,21	\$ 3.218,21
ART	\$ 7.800,00	\$ 7.800,00	\$ 7.800,00	\$ 7.800,00	\$ 7.800,00
Gremio AOITA	\$ 4.680,00	\$ 4.680,00	\$ 4.680,00	\$ 4.680,00	\$ 4.680,00
Tasa de Transporte ERSeP	\$ 5.558,58	\$ 5.905,31	\$ 6.058,26	\$ 6.242,23	\$ 6.379,51
Gastos de Administración					
Retribución del Personal encargado en Boca de Expendio	\$ 26.000,00	\$ 26.000,00	\$ 26.000,00	\$ 26.000,00	\$ 26.000,00
Honorarios Profesionales	\$ 2.830,00	\$ 2.890,00	\$ 2.870,00	\$ 2.870,00	\$ 2.890,00
Remuneración para el Representante en Gestiones	\$ 2.700,00	\$ 2.700,00	\$ 2.700,00	\$ 2.700,00	\$ 2.700,00
Retiro a Cuenta de Futuras Utilidades	\$ 36.000,00	\$ 36.000,00	\$ 36.000,00	\$ 48.000,00	\$ 48.000,00
Aportes y Contrib. de Seg. Soc. Autonomo	\$ 9.830,40	\$ 9.830,40	\$ 9.830,40	\$ 9.830,40	\$ 9.830,40
Impuesto al Valor Agregado	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Impuesto a las Ganancias	\$ -	\$ 1.678,31	\$ 3.742,81	\$ 5.692,08	\$ 14.978,08
Impuesto a los Bienes Personales	\$ -	\$ 2.266,08	\$ 1.486,31	\$ 706,55	\$ 359,18
Ingresos Brutos	\$ 15.130,42	\$ 16.144,77	\$ 16.547,97	\$ 17.035,65	\$ 17.493,42
Infraestructura Social-Provincial	\$ 3.718,00	\$ 3.048,76	\$ 2.743,88	\$ 2.496,93	\$ 2.272,21
Patente-Municipalidad	\$ 5.175,00	\$ 4.243,50	\$ 3.819,15	\$ 3.475,43	\$ 3.197,39
Comercio e Industria-Municipal	\$ 2.595,55	\$ 2.778,13	\$ 2.844,76	\$ 2.925,76	\$ 3.015,69
Total de Egresos	\$ 478.879,82	\$ 496.927,72	\$ 498.903,83	\$ 426.919,71	\$ 438.708,45
Flujo Neto de Fondos	\$ 2.511,18	\$ 16.930,28	\$ 27.746,17	\$ 115.210,29	\$ 118.217,55

Anexo II

Estado de Resultados

Conceptos	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011
Ventas					
Venta de Viajes de Linea (Pasajes)	\$ 411.179,00	\$ 435.642,00	\$ 445.026,00	\$ 455.226,00	\$ 464.406,00
Venta de Viajes de Linea (Abonos)	\$ 4.032,00	\$ 4.752,00	\$ 5.760,00	\$ 8.064,00	\$ 9.216,00
Servicio de Encomienda	\$ 42.660,00	\$ 47.760,00	\$ 48.480,00	\$ 49.440,00	\$ 53.400,00
Venta de Viajes Especiales	\$ 23.520,00	\$ 25.704,00	\$ 27.384,00	\$ 29.400,00	\$ 29.904,00
Ventas Netas	\$ 481.391,00	\$ 513.858,00	\$ 526.650,00	\$ 542.130,00	\$ 556.926,00
Costos de los Serv Prestados					
Gastos en Repuestos	\$ 5.100,00	\$ 6.210,00	\$ 6.880,00	\$ 7.230,00	\$ 7.560,00
Gastos en Neumaticos	\$ 5.940,00	\$ 11.880,00	\$ 11.880,00	\$ 11.880,00	\$ 11.880,00
Gasto en Combustible	\$ 83.079,92	\$ 85.412,71	\$ 85.714,55	\$ 86.076,76	\$ 86.167,31
Gastos en Aceite y Lubricante	\$ 1.520,00	\$ 1.580,00	\$ 1.583,28	\$ 1.588,88	\$ 1.595,60
Gasto en Filtro de Gasoil	\$ 760,00	\$ 770,00	\$ 791,64	\$ 794,44	\$ 797,80
Gasto en Filtro de Aire	\$ 1.140,00	\$ 1.155,00	\$ 1.187,46	\$ 1.191,66	\$ 1.196,70
Carga de Matafuegos	\$ 36,00	\$ 36,00	\$ 36,00	\$ 36,00	\$ 36,00
Gastos en Limpieza de Buses	\$ 1.800,00	\$ 1.800,00	\$ 1.800,00	\$ 1.800,00	\$ 1.800,00
Mecánico	\$ 7.300,00	\$ 8.250,00	\$ 8.130,00	\$ 8.240,00	\$ 8.550,00
Electricista Automotriz	\$ 3.680,00	\$ 4.322,00	\$ 3.900,00	\$ 3.800,00	\$ 4.100,00
Revisión Técnica	\$ 1.020,00	\$ 1.020,00	\$ 1.020,00	\$ 1.020,00	\$ 1.020,00
Poliza de Seguro	\$ 5.400,00	\$ 5.400,00	\$ 5.400,00	\$ 5.400,00	\$ 5.400,00
Sueldos Pagados a Choferes	\$ 92.151,46	\$ 92.151,46	\$ 92.151,46	\$ 92.151,46	\$ 92.151,46
Contribuciones Seguridad Social	\$ 6.844,07	\$ 6.844,07	\$ 6.844,07	\$ 6.844,07	\$ 6.844,07
Aporte Seguridad Social	\$ 10.727,38	\$ 10.727,38	\$ 10.727,38	\$ 10.727,38	\$ 10.727,38
Contribuciones Obra Social	\$ 6.436,43	\$ 6.436,43	\$ 6.436,43	\$ 6.436,43	\$ 6.436,43
Aporte Obra Social	\$ 3.218,21	\$ 3.218,21	\$ 3.218,21	\$ 3.218,21	\$ 3.218,21
ART	\$ 7.800,00	\$ 7.800,00	\$ 7.800,00	\$ 7.800,00	\$ 7.800,00
Gremio AOITA	\$ 4.680,00	\$ 4.680,00	\$ 4.680,00	\$ 4.680,00	\$ 4.680,00
Tasa de Transporte ERSeP	\$ 5.558,58	\$ 5.905,31	\$ 6.058,26	\$ 6.242,23	\$ 6.379,51
Sub-Total	\$ -254.192,05	\$ -265.598,57	\$ -266.238,74	\$ -267.157,51	\$ -268.340,47
Ganancia Bruta	\$ 227.198,95	\$ 248.259,43	\$ 260.411,26	\$ 274.972,49	\$ 288.585,53
Gastos de Comercialización					
Gastos en Imprenta	\$ 1.750,00	\$ 2.150,00	\$ 2.150,00	\$ 1.800,00	\$ 2.200,00
Alquiler del Local (R4)	\$ 4.500,00	\$ 4.500,00	\$ 4.500,00	\$ 4.500,00	\$ 4.500,00
Alquiler del Local (B)	\$ 2.700,00	\$ 2.700,00	\$ 2.700,00	\$ 2.700,00	\$ 2.700,00
Alquiler de Cochera	\$ 1.800,00	\$ 1.800,00	\$ 1.800,00	\$ 1.800,00	\$ 1.800,00
Telefono (R4)	\$ 1.610,90	\$ 2.163,70	\$ 2.109,50	\$ 2.240,00	\$ 2.295,30
Telefono (B)	\$ 875,00	\$ 957,10	\$ 1.065,00	\$ 1.227,50	\$ 1.283,50
Depreciaciones de Buses	\$ 69.000,00	\$ 69.000,00	\$ 69.000,00	\$ 69.000,00	\$ 69.000,00
Depreciaciones de Mueb. y Útiles y Estanterías	\$ 236,40	\$ 236,40	\$ 236,40	\$ 236,40	\$ 236,40
Cadetería	\$ 11.091,60	\$ 12.417,60	\$ 12.604,80	\$ 12.854,40	\$ 13.884,00
Impuesto al Valor Agregado	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Impuesto a los Bienes Personales	\$ -	\$ 2.266,08	\$ 1.486,31	\$ 706,55	\$ 359,18
Ingresos Brutos	\$ 15.130,42	\$ 16.144,77	\$ 16.547,97	\$ 17.035,65	\$ 17.493,42
Infraestructura Social-Provincial	\$ 3.718,00	\$ 3.048,76	\$ 2.743,88	\$ 2.496,93	\$ 2.272,21
Patente-Municipalidad	\$ 5.175,00	\$ 4.243,50	\$ 3.819,15	\$ 3.475,43	\$ 3.197,39
Comercio e Industria-Municipal	\$ 2.595,55	\$ 2.778,13	\$ 2.844,76	\$ 2.925,76	\$ 3.015,69
	\$ -120.182,87	\$ -124.406,04	\$ -123.607,78	\$ -122.998,61	\$ -124.237,09
Gastos de Administración					
Gastos Varios	\$ 215,00	\$ 260,00	\$ 296,00	\$ 240,00	\$ 190,00
Alquiler del Local (R4)	\$ 4.500,00	\$ 4.500,00	\$ 4.500,00	\$ 4.500,00	\$ 4.500,00
Alquiler del Local (B)	\$ 2.700,00	\$ 2.700,00	\$ 2.700,00	\$ 2.700,00	\$ 2.700,00
Telefono (R4)	\$ 1.610,90	\$ 2.163,70	\$ 2.109,50	\$ 2.240,00	\$ 2.295,30
Telefono (B)	\$ 875,00	\$ 957,10	\$ 1.065,00	\$ 1.227,50	\$ 1.283,50
Depreciaciones de Mueb. y Útiles y Estanterías	\$ 236,40	\$ 236,40	\$ 236,40	\$ 236,40	\$ 236,40
Retribución del Personal encargado en Boca de Expendio	\$ 26.000,00	\$ 26.000,00	\$ 26.000,00	\$ 26.000,00	\$ 26.000,00
Honorarios Profesionales	\$ 2.830,00	\$ 2.890,00	\$ 2.870,00	\$ 2.870,00	\$ 2.890,00
Remuneración para el Representante en Gestiones	\$ 2.700,00	\$ 2.700,00	\$ 2.700,00	\$ 2.700,00	\$ 2.700,00
Aportes y Contrib. de Seg. Soc. Autonomo	\$ 9.830,40	\$ 9.830,40	\$ 9.830,40	\$ 9.830,40	\$ 9.830,40
	\$ -51.497,70	\$ -52.237,60	\$ -52.307,30	\$ -52.544,30	\$ -52.625,60
Otros Ingresos y Egresos					
Retiro a Cuenta de Futuras Utilidades	\$ 36.000,00	\$ 36.000,00	\$ 36.000,00	\$ 48.000,00	\$ 48.000,00
	\$ -36.000,00	\$ -36.000,00	\$ -36.000,00	\$ -48.000,00	\$ -48.000,00
Utilidades antes de Intereses e Impuestos	\$ 19.518,38	\$ 35.615,79	\$ 48.496,18	\$ 51.429,57	\$ 63.722,83
Resultados Financieros					
Intereses Generados por Pasivos	\$ -28.980,00	\$ -28.980,00	\$ -28.980,00	\$ -	\$ -
Utilidades antes de Impuestos	\$ -9.461,62	\$ 6.635,79	\$ 19.516,18	\$ 51.429,57	\$ 63.722,83
Impuesto a las Ganancias	\$ -	\$ -1.678,31	\$ -3.742,81	\$ -5.692,08	\$ -14.978,08
Utilidad o Perdida Neta	\$ -9.461,62	\$ 4.957,48	\$ 15.773,37	\$ 45.737,49	\$ 48.744,75

Aspectos Presupuestarios

- ❑ Evaluación de Inversiones
- ❑ Métodos para formular y analizar Proyectos de Inversión
- ❑ Métodos para evaluar Proyectos de Inversión





Evaluación de Inversiones

Los microemprendimientos son muy importantes para el desarrollo de la Economía global como también de las individuales. El dinamismo diario de todos los negocios en nuevas creaciones, modificaciones y modernizaciones de sus equipamientos, mediante la introducción de nuevas tecnologías, representan factores importantes para el crecimiento socio-económico y el incremento productivo del contexto empresarial.

La obtención y asignación de fondos por parte de **Mr. Bus** direcciona una línea de inversión difícil de desviarse gracias a la presupuestación, pero a la vez existen grandes incertidumbres y riesgos a afrontar.

“Esta actividad no está exenta de dificultades, destacándose la inseguridad (conductores bajo riesgo de violencia, robos, pólizas altas de seguro), y los crecientes costos.”²⁶

De modo que ante el crecimiento de las Pymes, la competencia y el riesgo a desaparecer en el mercado es necesario efectuar controles y análisis de las transacciones, con la finalidad de encontrar las explicaciones de sus variaciones y visualizar si se están logrando los objetivos planteados.

Un plan económicamente sólido para las inversiones de capital, por lo menos, establece un procedimiento para arreglar en forma lógica la evidencia y para seleccionar las propuestas más convenientes. De modo que mediante el estudio de factibilidad se permite transformar un acto aventurado de inversión en una decisión de riesgo calculado.

Es por ello que se deberá obtener de la inmovilización y colocación de fondos un deseado flujo de fondos mas o menos permanente que genere o contribuya a generar esa inmovilización en el curso de esa vida útil, compensando el costo que implica congelar esos montos, o sea obtener ingresos futuros que permitan recuperar los fondos invertidos y lograr un cierto beneficio.

²⁶ Pymes. La revista de Clarín para las pymes y el comercio. Febrero 2007. Negocios para Armar Pág. 4

Métodos para formular y analizar Proyectos de Inversión

La toma de decisiones depende de los conceptos que se utilicen, entre los que se destacan la Inversión Inicial, Flujos de Fondos y Tasa de Corte.

Es por ello que surgen dos modelos a tener en cuenta:

Método Tradicional o Proyecto Puro

En este método deben computarse los Flujos de Fondos operativos que sean atribuibles al proyecto, sin incluir las fuentes de financiamiento, es decir las amortizaciones de capital y los intereses (Financiación de Terceros), así como tampoco los dividendos (Financiación Propia), ya que todos ellos se incluirán en la Tasa de Corte con el fin de evitar la duplicidad.

Se utiliza cuando el objetivo es evaluar el negocio sin tener en cuenta el efecto de la financiación, evaluando la rentabilidad el proyecto por sus propias características. También cuando no se modifica la estructura deuda/capital de la empresa, ya que si se modifica la estructura de financiación se hace muy difícil al utilizar el Costo Promedio Ponderado de Capital por los cambios sucesivos en su tasa.

Ventajas:

- ✓ Emite conclusión sobre el negocio sin contaminarlo con efectos de la financiación

Desventajas:

- ✓ La información resultante es menos eficiente, porque en general no se respeta el Costo Promedio Ponderado de Capital al no mantenerse la estructura de financiamiento original durante el desarrollo del proyecto.
- ✓ Esto se soluciona cuando se reemplaza el uso de la tasa de corte por la tasa de referencia al Costo Promedio Ponderado de Capital o evaluando al proyecto a través de la TIR.

Método Residual o Proyecto Financiado

Por este método, se mide la rentabilidad o retorno de lo aportado por los propietarios del proyecto. Es decir, se analiza cual será mi retorno luego de pagar a quienes me prestaron dinero. No interesa todo el negocio, sino solo la parte que le queda al inversor, luego de hacer frente a todas sus obligaciones.

Se utiliza cuando el objetivo es evaluar el rendimiento final del negocio para el inversor, luego de haber atendido a todos sus compromisos, incluso los financieros.

Luego de desarrollar ambos métodos surge la siguiente tabla comparativa:

Conceptos	Método Tradicional	Método Residual
Inversión Inicial	Considero la Inversión Inicial Total, Capital Propio + Capital Ajeno.	Solo considero el Capital Propio.
Flujo Neto de Fondos Incrementales	No Incluye la Financiación.	Se incluyen los Servicios de la Deuda contraída, Capital + Intereses.
Tasa de Corte	Costo Promedio Ponderado de Capital (Como no incluyo la financiación en el flujo deberé considerarla en la tasa de requerimiento o de descuento)	Costo de Capital Propio (Ya que estoy calculando la rentabilidad de los fondos propios. La financiación la tuve en cuenta en el Flujo Neto de Fondos)

Antes de colocar los excedentes de fondos en **Mr. Bus**, existen otras alternativas de inversión. La mejor oportunidad desechada se considerará un costo de oportunidad. Este surge al reconocer que ciertos costos no significan necesariamente un desembolso de dinero, por lo que deberá descontarse el Flujo de Fondos por esta tasa de interés de Capital propio, reflejando aquella alternativa más valiosa a la que podría afectar un activo si se hubiese usado en el proyecto de **Mr. Bus**.

Mr. Bus considera que la mejor alternativa desechada es colocar el monto a invertir en un Plazo Fijo del Banco de la Provincia de Córdoba.

La Tasa Efectiva Anual Pasiva de Plazo Fijo, del Sector Privado de 180 días o mas es de 6,61%, según la Tasa de Pizarra, notificada al personal mediante una circular fecha 9 de Diciembre de 2005, con vigencia en Junio de 2007.

A su vez los socios deciden duplicar el costo con la suma de 6 puntos asegurándose que lograrán obtener una rentabilidad superior a esta tasa final, sin castigar el proyecto.

Resultando tener una Tasa de Costo de Oportunidad del 12,61%

En esta situación económica del país donde prima la inflación, principal factor erosivo de los flujos de fondos, es conveniente el Método Residual. "Messuti (1977) en un trabajo pionero sobre el análisis de inversiones sugiere la utilización del enfoque residual, en el cual se eliminan los pasivos monetarios del financiamiento, ingresando los mismos en pesos constantes en el Flujos de Fondos"²⁷ **Mr. Bus** cambia su estructura de financiación, conviene el Residual.

²⁷ Decisiones Financieras. Ricardo Pascale. Ediciones Machi. Capítulo N° 8

Mr. Bus utilizará como enfoque para formular y analizar los proyectos de inversión al Método Residual, tomando como Inversión Inicial la propia, incorporando la financiación de terceros en los Flujos de Fondos y actualizándolos por la Tasa de Costo de Capital Propio equivalente al 12,61% para poder interpretarlos al momento cero. El *Retiro a Cuenta de Futuras Utilidades* se lo sumará al Flujo Neto de Fondos Proyectado ya que es parte del dinero disponible.

Por lo que en la primera fila se encuentra la Inversión Inicial Propia y los Flujos Netos de Fondos. En la segunda fila están actualizados por el 12,61%:

Método Residual					
Inversión Inicial	Flujo Neto de Fondos				
0	1	2	3	4	5
Momento 0	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011
\$ -178.728,00	\$ 38.511,18	\$ 52.930,28	\$ 63.746,17	\$ 163.210,29	\$ 166.217,55
Actualizados	\$ 34.198,72	\$ 41.739,79	\$ 44.639,90	\$ 101.493,85	\$ 91.789,30

Pero si en vez de contaminar este microemprendimiento con la financiación de los terceros, se lo desearía ver al negocio en si como un inversor, se deberá enfocar este proyecto desde el Método Tradicional, por lo que surge el paralelo análisis:

Mr. Bus tomará en cuenta la Inversión Inicial como la Total (Propia + Ajena), los Flujos de Fondos sin financiamiento y actualizados a la Tasa del Costo Promedio Ponderado de Capital equivalente al 15,33%.

Se le sumará al Resultado Final del Flujo Neto de Fondos el pago de las cuotas por la *Compra de los Rodados* y el *Retiro de las Futuras Utilidades* a fin de contrarrestar su efecto de Egreso, debido a que se cambiará del Método Residual al Tradicional.

Por lo que en la primera fila se encuentra la Inversión Inicial Total y los Flujos Netos de Fondos no contaminados. En la segunda fila se están actualizados por el 15,33%:

Método Tradicional					
Inversión Inicial	Flujo Neto de Fondos				
0	1	2	3	4	5
\$ -351.228 00	\$ 124.991,18	\$ 139.410,28	\$ 150.226,17	\$ 163.210,29	\$ 166.217,55
Actualizados	\$ 108.373,43	\$ 104.804,93	\$ 97.921,02	\$ 92.240,44	\$ 81.450,57

Métodos para evaluar Proyectos de Inversión

En el apartado anterior se hizo referencia a dos métodos importantes para saber que conceptos se deberán tener en cuenta a la hora de formar y analizar el Flujo de Fondos y la Tasa de Corte. Una vez elegido el método residual, se verán a continuación tres métodos dinámicos de evaluación para inversiones.

Los métodos dinámicos distribuyen los egresos en el tiempo para su evaluación teniendo en cuenta el valor tiempo del dinero. Se analiza la utilidad basada en el concepto de Caja o Flujo Neto de Fondos, considerándose las utilidades por lo percibido, o sea cuando las mismas son transformadas en dinero. Además las depreciaciones, como no significa una salida de dinero sino un recupero de la inversión, es considerada en los costos pero no adicionada a la Utilidad Neta a fin de obtener el concepto del Flujo Neto de Fondos.

■ Valor Actual Neto

El termino valor actual hace referencia al valor presente de una suma a recibir en el futuro descontada a una tasa determinada, este coeficiente utilizado para obtener ese valor presente se denomina Factor de Actualización.

También se lo conoce como el Valor que se obtiene al descontar los Flujos de Fondos esperados a una tasa de rendimiento requerida.

El valor actual de los flujos de fondos esperados tiene fundamentos, los cuales se exponen en tres partes:

1. Flujo de Caja
2. Desarrollo Temporal
3. Tasa de Descuento apropiada.

A continuación se desarrollará una breve descripción de cada uno de ellos:

Flujo de Caja

“El valor de cualquier activo depende de los flujos de caja esperados que resulten de dicho activo en el periodo de su propiedad. En este sentido, debe quedar claro que no necesariamente los flujos de caja se deben dar con idéntica periodicidad, sino que se pueden dar en periodos diferentes, o incluso en un solo momento en el tiempo.”²⁸

Cuando se habla de activo, se habla de títulos, valores, bonos, y cualquier otro tipo de inversiones entre las que se encontraría el microemprendimiento, ya que tienen en común la colocación de fondos para obtener el máximo de utilidades.

Por lo que existe:

²⁸ Decisiones Financieras. Ricardo Pascale. Ediciones Machi. Capitulo Nº 5

Inversión Inicial: Aquí se incluyen todas las erogaciones necesarias para ejecutar la propuesta, tanto en planta y equipos como en capital de trabajo.

Valor de Recupero de la Inversión: Si los elementos necesarios para ejecutar la propuesta tienen un valor recuperable, este también deberá ser tenido en cuenta como un ingreso en el momento en que estos se hacen efectivos.

Supóngase, entonces, una inversión inicial denominada F_0 genera durante los j -ésimos años $1, 2, 3, \dots, n$ flujos de fondos, que se representan con:

$$F_1, F_2, F_3, \dots, F_n$$

Dado que los flujos de fondos se generan durante varios años, deben actualizarse por la tasa de interés, de corte o requerimiento llamada i a efectos de tomar en consideración el valor tiempo del dinero.

Para ello, deben multiplicarse por: $\frac{1}{(1+i)^j}$

De donde resultarán: $\frac{F_1}{(1+i)}, \frac{F_2}{(1+i)^2}, \frac{F_3}{(1+i)^3}, \dots, \frac{F_n}{(1+i)^n}$

Desarrollo Temporal

“Además de la estimación de los flujos de caja, es vital la estimación de la distribución en el tiempo de esos flujos.”¹⁷

Se necesita la estimación del valor del dinero en el tiempo por razones de riesgo y rentabilidad. El problema del valor del tiempo se presenta ya que juegan sin la inflación. La importancia se aprecia en el caso de determinar el valor futuro de una suma de dinero.

Mediante formulas se toma en cuenta el monto principal invertido al momento presente, el tiempo, la tasa de interés de la inversión y el valor futuro de la inversión.

Tasa de Descuento apropiada

“Para obtener el valor de un activo una vez estimados los flujos de caja y su distribución temporal, es necesario actualizarlos con una tasa de descuento apropiada.

La idea de apropiada está asociada a los riesgos que involucran los flujos de caja. Cuanto mayor sea el riesgo de ellos, mayor será la tasa de descuento.”¹⁷

Un tema que se relaciona directamente es el Costo del Capital, el cual depende de las fuentes de financiamiento. Estas pueden ser Internas, como son los recursos propios reflejados en un costo de oportunidad; y Externas, como deudas contraídas con proveedores, bancos, etc. reflejadas en el interés que se debe abonar a terceros.

Las bases para medir el costo es el promedio y marginal. El primero es el mas usado, calculado sobre el costo sin identificar la fuente, partiéndose de la premisa que a largo plazo los fondos se reinvierten y se confunden con las fuentes. Mientras que el Marginal se calcula el costo según la fuente.

La tasa de descuento que iguala al valor actual del momento cero de los fondos realmente recibidos con el valor actual de los egresos que producirá la operación financiera es el costo efectivo de cada fuente de financiamiento.

$$I_0 = \frac{E_1}{(1+i)} + \frac{E_2}{(1+i)^2} + \dots + \frac{E_n}{(1+i)^n}$$

En donde:

I_0 = Monto de fondos recibidos por la empresa al momento cero.

E_t = Egresos en el momento t

i = Tasa de costo de capital

Deberá marcarse una consistencia a la hora de tomar los Flujos de Fondos y la tasa de descuento, en consecuencia si se trabaja con Flujos de Fondos reales deberá utilizarse una tasa de descuento real. Por el contrario, si se usan Flujos de Fondos nominales, la tasa también deberá ser en términos nominales.

Existen dificultades en la determinación objetiva del rendimiento requerido de los fondos propios, a través de los rendimientos que el mercado muestra, ya que Argentina muestra ser un país en vías de desarrollo padeciendo inflación, de modo que los empresarios deberán determinarlo subjetivamente en base a su apreciación personal de riesgos y rendimientos.

La ponderación lograda por la participación del financiamiento propio y de terceros, va a ir cambiando en un contexto inflacionario por la perdida del valor adquisitivo de las deudas monetarias, o bien al ir amortizándose el préstamo otorgado o por otras causas. Sin embargo se supone que se mantienen las ponderaciones llevándonos a pensar: que las fuentes ajenas se van incrementando en términos nominales, para acompañar el crecimiento de los precios, que las amortizaciones se financien con fuentes de costo idéntico, o incluso se incrementen las deudas para mantener proporciones si se reinvierten las utilidades en la empresa.

El *Método del Valor Actual Neto* utiliza la actualización al momento cero para realizar las comparaciones de los Ingresos y Egresos. La tasa actualizadora es la de costo promedio de capital, representada por i .

Por lo tanto tenemos el Valor Actual de los Ingresos = VAI

$$VAI = \frac{I_1}{(1+i)} + \frac{I_2}{(1+i)^2} + \dots + \frac{I_n}{(1+i)^n}$$

$$VAI = \sum_{j=1}^n \frac{I_j}{(1+i)^j}$$

y el Valor Actual de los Egresos = VAE

$$VAE = \frac{E_1}{(1+i)} + \frac{E_2}{(1+i)^2} + \dots + \frac{E_n}{(1+i)^n}$$

$$VAE = \sum_{j=1}^n \frac{E_j}{(1+i)^j}$$

Una vez que se haya calculado cual es el valor actual de ingresos y egresos se los comparará, y si resultan ser iguales significa que se recupera la inversión y exactamente el costo de las fuentes de financiamiento.

Criterio:

La regla de aceptación de la Inversión se establece en función del monto del valor presente neto o actual neto, por lo que se aceptará toda inversión cuyo valor actual neto sea mayor que 0. Es el más aceptado por los teóricos.

Pero, si el VAI supera el VAE nos demuestra que la rentabilidad del proyecto es superior al costo, sin precisar en que magnitud, ya que este método no devuelve una tasa de rendimiento del proyecto.

Resumiendo si el VAI = VAE es indiferente realizar la inversión, si el VAI > VAE se acepta el mismo y si el VAI < VAE se lo rechaza.

Ventajas:

- ✓ Se utiliza como un buen método para decidir en proyectos mutuamente excluyentes.

Limitaciones:

- ✓ El VAN depende del valor asignado a la tasa de corte con lo que bajo los Flujos de Fondos al periodo cero. Debe considerarse la diferencia de la distribución temporal de los fondos y la reinversión de los fondos intermedios de caja.

En base a la Inversión Inicial Propia de \$178.728, Flujos de Fondos y una Tasa de Costo de Oportunidad del 12,61%, Mr. Bus efectúa el cálculo del Valor Actual Neto, aplicando el Método Residual.

Para mayor información se aplica una secuencia de VAN desde el primer período de inversión (Año 2007) con el motivo de ver desde que año se van a ir acentuando los grandes cambios.

0	1	2	3	4	5
Momento 0	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011
	\$ -128.344,98	\$ -91.279,18	\$ -51.638,03	\$ 38.490,60	\$ 120.001,39

10



En conclusión se afirma que al analizar por el Método Residual, **Mr. Bus** tendrá en el ultimo período del Horizonte (Año 2011) un VAN positivo de \$112.001,39. Si se lo comparara con el VAN de \$115.805,08 del Método Tradicional se encontrará una diferencia de \$4.196,31 para el mismo año, demostrándonos un efecto positivo por la financiación, ya que en el Tradicional los Flujos no contienen la financiación de terceros y nos devuelve un VAN menor.

A continuación se expresa la secuencia de evolución del VAN por el Método Tradicional con el motivo de ser comparado con el anterior:

0	1	2	3	4	5
Momento 0	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011
	\$ -210.566,72	\$ -119.695,75	\$ -34.793,46	\$ 45.183,48	\$ 115.805,08

■ Tasa Interna de Retorno

“La tasa de rentabilidad también se suele denominar Tasa Interna de Retorno. En la literatura técnica inglesa, se encuentra indistintamente como *yield*, *internal rate of return*, *present-value return on investment*, *discounted cash flow rate of return*, *marginal efficiency of capital* o *time adjunted rate of return*.”²⁹

Durante la vida económica del ente se generan fondos durante varios períodos (años, por ejemplo) según la inversión inicial, pudiéndose reportar una tasa de interés que iguale ambos flujos.

Existen varias definiciones de ésta tasa abreviada TIR, entre ellas encontramos que: “es aquella en que los valores actuales de los egresos e ingresos se igualan. O sea, es la tasa que convierte el Valor Presente Neto en cero”.

Dado que los flujos de fondos se generan durante varios años, deben actualizarse a efectos de tomar en consideración el valor tiempo del dinero, por lo que surgirá una tasa de descuento que aplicada sobre los flujos de fondos esperados genera un valor actual total de los mismos exactamente igual que el valor actual de la inversión considerada para obtenerlos.

De modo que la TIR es:

$$VAE=VAI$$

En símbolos:

$$E_0 + \frac{E_1}{(1+i)} + \frac{E_2}{(1+i)^2} + \dots + \frac{E_n}{(1+i)^n} = \frac{I_1}{(1+i)} + \frac{I_2}{(1+i)^2} + \dots + \frac{I_n}{(1+i)^n}$$

²⁹ Decisiones Financieras. Ricardo Pascale. Ediciones Machi. Capitulo N° 6

Es decir:

$$\sum_{j=1}^n \frac{E_j}{(1+i)^j} = \sum_{j=1}^n \frac{I_j}{(1+i)^j}$$

n = indica el tiempo, el cero es el momento inicial del horizonte de la PyME donde se realiza la Inversión Inicial, luego 1,2..... n son los años siguientes finalizando en n , instante en que dejan de producirse los ingresos.

i = es la variable a buscar llamada Tasa Interna de Retorno, considerada como incógnita por ser determinada a partir del conocimiento de los flujos de fondos.

Este tipo de cálculo se hace directamente en maquinas calculadoras o en computadoras, como por ejemplo en Microsoft office Excel.

Los valores que se obtienen son interpretados con criterio financiero y no económico, puesto que sus montos concluyen en superávit o déficit y no utilidades o perdidas. Los Ingresos y Egresos es por lo percibido por lo que no debe computarse la depreciación ya que no significa una salida de dinero.

De modo que resultará una TIR que mide la capacidad de generar retornos en relación al monto invertido, aquella que iguale el VAI y VAE demostrando ser la verdadera tasa de rendimiento del proyecto.

A la hora de tomar una decisión si invertir o no, se determinarán las distintas alternativas de proyectos a evaluar, sus rendimientos para su posterior clasificación, la tasa de costo de capital y finalmente comparar la tasa de corte con la TIR para considerar cuales de los proyectos se concretará. La regla de aceptación de la tasa de rentabilidad depende de toda inversión cuya TIR sea superior a la tasa de rendimiento requerida.

Criterio:

Es muy importante la TIR ya que iguala la corriente de flujos actualizados con la inversión inicial resultando aquella máxima tasa de retorno requerida, o costo de capital, que la firma puede aceptar para financiar el proyecto, sin perder dinero. Se deberá tratar de conseguir una rentabilidad mayor al costo de capital para que además de pagar el servicio de la deuda (Capital + Interés) se consigan fondos para seguir reinvertiendo y creciendo en el mercado.

Si la financiación es con fondos de terceros y propios, la tasa que ellos requieren conforme al riesgo también la dará el mercado.

Limitaciones:

- ✓ No debe utilizarse para decidir sobre proyectos mutuamente excluyentes.
- ✓ No siempre el de mayor TIR es el más conveniente, pues puede depender de la escala de inversión.

Mr. Bus para efectuar el cálculo de la Tasa Interna de Retorno utilizó la misma Inversión Inicial y Flujos de Fondos declarados en el Método Residual.

La tasa que logra igualar dichos valores se calcula en secuencia desde el segundo período (Año 2008), a fin de ver su evolución detallada a continuación:

2	3	4	5
Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011
-33,7505%	-6,2648%	21,3235%	32,8504%

Al compararse la TIR del Año 2011 de 32,85% por el Método Residual con la TIR de 29,67% por el Tradicional, confirmamos con lo antes dicho en el VAN que la Financiación formó un Efecto Palanca Positivo.

El análisis de este Efecto surge al comparar los Flujos del Proyecto Puro con los Flujos Modificados por la Financiación:

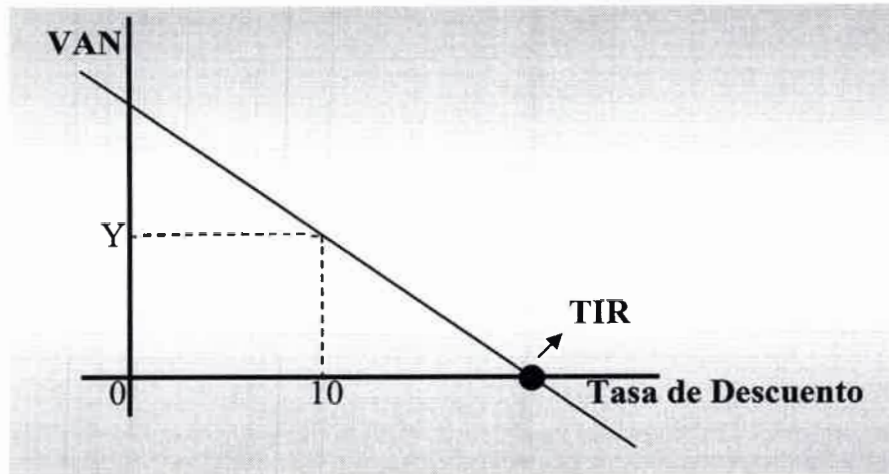
Efecto Palanca			
Períodos	Flujos del Proyecto Puro	Flujos de la Financiación	Flujos Modificados
0	\$ -351.228,00	\$ 172.500,00	\$ -178.728,00
1	\$ 124.991,18	\$ -86.480,00	\$ 38.511,18
2	\$ 139.410,28	\$ -86.480,00	\$ 52.930,28
3	\$ 150.226,17	\$ -86.480,00	\$ 63.746,17
4	\$ 163.210,29		\$ 163.210,29
5	\$ 166.217,55		\$ 166.217,55
TIR	29,6763%	23,5519%	32,8504%

La TIR que logró pasar del Método Tradicional al Residual es la TIR de los Flujos de la Financiación equivalente al 23,55%, la cual apalanco el negocio en un porcentaje no tan significativo ya que la Tasa de Costo de Capital Ajeno es elevada, y el período de financiación es corto.

Relaciones de la VAN y la TIR

En general los métodos del VAN y la TIR conducen a la misma decisión de aceptación o rechazo del proyecto, para una inversión individualmente considerada.

En la siguiente figura se ilustran los dos métodos aplicados a un proyecto de Inversión:



La figura muestra la relación entre el VAN y la Tasa de Descuento empleada.

- ❖ Cuando la Tasa de Descuento es 0, el VAN es simplemente la diferencia entre los Flujos de Fondos, siendo el máximo.
- ❖ A medida que incrementa la Tasa de Descuento, el VAN disminuye.
- ❖ El cruce de la línea VAN con la línea 0, establece la TIR del proyecto.

¿Qué significan los posibles resultados del VAN?

Que el negocio es capaz de:

- a). Devolvernos el capital a valor nominal
- b). Pagarnos un interés del $i\%$ a valor nominal, según la TIR
- c). Proporcionarnos un Excedente de dinero.

El inc. a) y b) es a valor actualizado.

Entonces:

Si el $VAN > 0$ el proyecto paga los tres incisos, siendo la $TIR > T.$ de Corte

Si el VAN es neutro el proyecto nos paga a) y b)

Si el VAN es negativo pueden suceder 3 situaciones:

1. Que nos pague solo a) y parte de b) cuando la $T. de Corte > TIR > 0$
2. Que nos pague el Capital Nominal $TIR = 0$
3. Que nos pague parte del Capital Nominal $TIR < 0$

Por ejemplo en **Mr. Bus** al analizar los Flujos de Fondos por el Método Tradicional se encuentra en el período 3 un VAN negativo de -\$34.793,46 y una TIR positiva de 8,5% la cual es inferior a la tasa del Costo Promedio Ponderado de Capital de 15,33%. Por lo que en este periodo de la secuencia de análisis la Inversión nos devuelve el Capital Total aportado por los socios y terceros mas parte de los intereses, según el 8,5% sobre dicha Inversión Inicial.

Método Tradicional:

VAN:

0	1	2	3	4	5
Momento 0	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011
	\$ -210.566,72	\$ -119.695,75	\$ -34.793,46	\$ 45.183,48	\$ 115.805,08

TIR:

0	1	2	3	4	5
Momento 0	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011
		-16,7403%	8,5011%	22,1899%	29,6763%

Período de Recupero

El período de recupero es probablemente uno de los criterios más utilizados para evaluar inversiones, debido a la simplicidad de su cálculo y de interpretación.

Entre las definiciones se encuentra que es el “lapso en el cual los beneficios derivados de una inversión, medidos en términos de Flujos de Fondos, recuperan la inversión inicialmente efectuada”³⁰

O bien, se define como el tiempo en el cual los Flujos de Fondos del proyecto alcanzan para cubrir la Inversión Inicial. En la literatura inglesa se lo denomina *payback period*. Conocido también como período de reembolso.

Criterio:

Se aceptan las inversiones que reintegren lo cuanto antes la Inversión Inicial. Se utiliza el método para evaluar inversiones transitorias, de concesión de servicios o contratos por tiempo limitado.

Formulas:

Si los Flujos de Fondos son constantes, se obtiene así:

$$PR = \frac{I_0}{FNF \text{ Anuales}}$$

³⁰ Decisiones Financieras. Ricardo Pascale. Ediciones Machi. Capitulo N° 6

Si los Flujos de Fondos no son constantes, entonces voy sumando los Flujos de Fondos hasta encontrar el momento en el que cubro el monto de la Inversión Inicial:

$$PR = N^{\circ} \text{ de años antes de la recuperación total de la Inversión Inicial} + \frac{\text{Inversión no recuperada al Inicio del año de la recuperación Total}}{\text{Flujos Totales efectuados durante el año de la recuperación total}}$$

Se debe señalar que no se cuentan las depreciaciones y otros cargos que no implican egresos dentro de los costos, pero si se toman los cargos financieros como los intereses. Se mide solo tiempo y no rentabilidad.

Ventajas:

- ✓ Este criterio puede arrojar alguna luz acerca del riesgo de las inversiones, por lo que se invertirá en aquellos proyectos que se recupere en menos tiempo bajo igual Inversión Inicial.
- ✓ Suele mostrar la situación de liquidez de las distintas inversiones, al relacionar sus flujos de caja con la Inversión Inicial, posibilitando extraer conclusiones sobre factibilidad de repago de endeudamiento incurrido por financiar la inversión.
- ✓ La incertidumbre, mas allá de períodos relativamente cortos, suele ser grande como para tentar pronósticos serios. Este criterio asumiría una posición más realista en cuanto a la evaluación de inversiones.
- ✓ No recurre a cálculos financieros, fácil cálculo y comprensión, debiendo ser utilizado como complementario de otros criterios mas refinados en el análisis de inversiones.

Limitaciones:

- ✓ No considera los Flujos de Fondos mas allá de su período de repago.
- ✓ No es adecuado en caso de proyectos a Largo Plazo, necesita de un punto de costo arbitrario.

Mr. Bus generará a partir de la Inversión Inicial Total aquellos Flujos de Fondos sin tener en cuenta la financiación, enfocados por el Método Tradicional. De modo que el cálculo del Período de Recupero se basa en obtener, como primer paso, el Flujo Neto de Fondos actualizado por la Tasa de Corte el Costo Promedio Ponderado de Capital del 15,33%, para encontrar aquel año en que se recuperaría la Inversión Total (Propia + Ajena):

Método Tradicional					
Inversión Inicial	Flujo Neto de Fondos				
0	1	2	3	4	5
\$ -351.228,00	\$ 124.991,18	\$ 139.410,28	\$ 150.226,17	\$ 163.210,29	\$ 166.217,55
Actualizados	\$ 108.373,43	\$ 104.804,93	\$ 97.921,02	\$ 92.240,44	\$ 81.450,57

Como siguiente paso de esta actualización se calcularán los Flujos de Fondos acumulados:

0	1	2	3	4	5
Momento 0	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011
\$ -351.228,00	\$ 108.373,43	\$ 213.178,36	\$ 311.099,38	\$ 403.339,82	\$ 484.790,39

En el tercer año de vida útil **Mr. Bus** recuperará la mayor parte de su inversión. Para saber específicamente el momento de recupero total se divide la Inversión no recuperada al Inicio del año de la recuperación Total por los Flujos Totales efectuados durante el año de la recuperación Total, si a este valor lo multiplicamos por 12 obtendremos los meses:

$$\frac{\$ -40.128,62}{\$ 92.240,44} \quad 5,220524012$$

Para obtener los días se multiplicarán los decimales del resultado anterior por 360 días, resultando un Período de Recupero de **Mr. Bus** en:

3 años 5 meses y 6 días

Período de Recupero Óptimo (Formula)

$$PRO = \frac{1}{r} - \frac{1}{r(1+r)^n}$$

r = Tasa de Costo de Oportunidad

n = Vida útil

Mr. Bus presenta la siguiente formula: $PRO = \frac{1}{0,1261} - \frac{1}{0,1261(1,1261)^5}$

Resultando un Período de Recupero Óptimo de: **3 años 6 meses y 18 días**

Conclusión

Mediante este trabajo final se podrán conocer y aclarar como es el juego de iniciar un microemprendimiento y ponerlo en marcha.

Es así que se escogió como punto de partida la profundización en el tipo de actividad aprendiendo sobre los distintos tipos de transporte especialmente los terrestres.

Se continuó con la comparación de las PyMEs del mundo para poder ver como se comporta nuestro país en relación al resto y especialmente la hermosa Córdoba, a efectos de analizarlas mediante estadísticas, dilucidando cual es la conveniencia de insertarse en éste mercado y formar un buen negocio con el máximo de utilidades.

Marcando el comportamiento de su éxito se pudo hallar un mundo especial en el transporte de pasajeros, descubriendo actividades, tareas y distintas transacciones que tienen su particular dinamismo y una acentuada terminología descrita por sus choferes y empleados administrativos. Leyes, resoluciones, ordenanzas regulan cada uno de sus pasos de formación y desarrollo para poder ofertar un adecuado servicio hacia el bien común.

Nacen de su existencia un conjunto finito de partidas que definen cada uno de sus ingresos y egresos, proyectando aquellas causas justas o fundamentos que aclaran la variación en los resultados y el patrimonio neto del ente.

Esta información posiciona en el mercado a **Mr. Bus** con mayor competencia ya que podrá conocer sus fortalezas y debilidades como las amenazas y oportunidades del entorno en el que se mueve.

Es así, que como resultado a este trabajo de investigación, surge la figura de una PyME con una importante Inversión Inicial, teniendo en los primeros años de vida elevados egresos por la financiación de los buses y bajos ingresos por la falta de conocimiento de la misma en el mercado. Después de estabilizarse económicamente se muestra un Margen Neto sobre Ventas del 32%. Por lo cual resulta ser un buen proyecto de Inversión al obtenerse buenos resultados en el VAN, TIR y Período de Recupero a partir del 4to. año de la marcha.

Solo se pretende tener un mayor conocimiento, no en su totalidad, ya que se deberán manejar con rapidez y habilidad las decisiones bajo un margen de inseguridad pero de angosta brecha por la información obtenida.

Es importante emprender nuevos negocios con el fin de obtener el máximo de las utilidades netas, entregando el mínimo de inversión y produciendo en la sociedad un amplio abanico de ofertas laborales, a efectos de levantar y activar nuestra economía local... y porque no el animo y la felicidad de nuestro prójimo.

... el trabajo es saludable.



Bibliografía

- Biblioteca de Consulta Microsoft ® Encarta ® 2005. © 1993-2004 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.
- Geografía de la Argentina (Parte humana). Editorial Estrada y Cía. S.A. Diciembre de 1978. Federico A. Daus.
- Geografía de Argentina, editorial Kapelusz.
- Atlas de la República Argentina - Agrupación de diarios del interior S.A. (ADISA) – Graf. Editorial - R. A. Keegan y J.M. Keegan, Paul Condat, Adriana Buglio y Mariana Ferrando.
- PyMeS Su Economía y Organización. Ediciones Macchi. Bs. As. 1997. Irigoyen, H. y Puebla, F.
- Gestión en pymes Administración, organización y Práctica. UNRC. 1999. Barrón, J. Río Cuarto.
- PYMES. Administrar para crecer. Editorial Docencia. Bs. As. 1996. Boque, L. Gilli, J. Sculman, D.
- Principios de Contabilidad de Gestión. El Proceso Presupuestario en la Empresa. AECA. Doc. 4.
- Decisiones Financieras. Ricardo Pascale. Ediciones Machi. Capítulos N° 5, 6 y 8.
- Fotocopias de la Materia de Costo para la Toma de Decisiones de la UNRC. Unidad N° 8.

Internet

- <http://www.indec.mecon.ar/>
- http://www.mecon.gov.ar/secpro/dir_cn/deestacionalizacion/opciones trimestralesx12_arima.pdf
- <http://www.cba.gov.ar/>
- <http://www.transporte.gov.ar/compendio/auto/autoequip1.pdf>
- <http://www.cnrt.gov.ar/transport/index.htm>
- <http://www.sanfranciscovirtual.com/argentina/instituciones/descripcion/221/>
- <http://www.cca.org.ar>
- <http://www.fpt.org.ar/indice.htm>
- <http://www.cca.org.ar>
- <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm>

Revistas

- Pymes. La revista de Clarín para las pymes y el comercio – Argentina: Regiones, Provincias, Ciudades. Junio 2006.
- Pymes. La revista de Clarín para las pymes y el comercio – CE – Negocios para armar. Febrero 2007.
- Informe del ERSeP, Anexo III O.S. Marzo de 2006.
- Suplemento de Revista “Parabrisas”. Emisión Enero 2007.



63356