

318508

DUKIT ET DOCET



UNIVERSIDAD INTERCONTINENTAL

ESCUELA DE CONTADURIA
CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
1987 - 1992

**“APLICACION DE UN SISTEMA DE COSTOS ESTIMADOS
A UNA EMPRESA DE SERVICIO Y MANTENIMIENTO
A AUTOMOTORES”.**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN CONTADURIA
P R E S E N T A :
PABLO CASTILLO ALDRETE

Asesor de Tesis: C. P. Jesús Carlos Vilchis Aguilar

MEXICO, D. F.

1993

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

I N D I C E

METODOLOGIA

INTRODUCCION

CAPITULO I. ANTECEDENTES HISTORICOS

1.1 ANTECEDENTES HISTORICOS DEL AUTOTRANS- PORTE EN MEXICO	1
1.1.1 LOS AUTOTRANSPORTES EN EL EPOCA COLONIAL	3
1.1.2 LOS TRANSPORTES EN EL S.XIX	5
1.1.3 LOS TRANSPORTES EN MEXICO EN EL S.XX	7
1.1.4 SITUACION CONTEMPORANEA	11

CAPITULO II. ASPECTOS IMPORTANTES PARA LA CREACION DE UNA EMPRESA QUE PROPORCIONA SERVICIO DE MANTENIMIENTO Y REPARACION DE AUTOTRANSPORTE.

2.1 ANTECEDENTES	14
2.2 CATEGORIAS Y TIPOS DE SERVICIOS	15
2.2.1 MICROEMPRESA	15
2.2.1.1 TALLER MECANICO SERVICIO EN GENERAL	17

2.2.1.2 TALLER MECANICO SERVICIO ESPECIALIZADO EN UNA FUNCION	18
2.2.1.3 TALLER MEC. SERVICIO ESPECIALIZADO EN ALGUNA MARCA	18
2.2.1.4 TALLER MEC. SERVICIO EN TRANSPORTE DE CARGA Y PASAJEROS ...	18
2.2.1.5 TALLER MEC. SERVICIO ESPECIALIZADO EN UNA FUNCION DE VEHICULOS DE CARGA Y PASAJEROS	19
2.2.2 EMPRESA MEDIANA	20
2.3 GENERALIDADES SOBRE LA EMPRESA	20
2.3.1 CUALIDADES ESENCIALES DEL MECANICO REPARADOR	20
2.3.2 CUALIDADES PROFESIONALES	21
2.3.3 CUALIDADES MORALES	22
2.3.4 NOCIONES SOBRE ORGANIZACION	23
2.3.5 ORGANIZACION DEL TALLER	24
2.3.6 SUPERFICIE DE LOS LOCALES	24
2.3.7 TEMPERATURA DEL TALLER	25
2.3.8 ASPECTOS GENERALES DEL TALLER ...	25
2.3.9 EL EQUIPO DE TALLER	26
2.3.10 SEGURIDAD EN EL TALLER	26
2.3.11 ORGANIZACION DEL TRABAJO	30
2.3.11.1 RECEPCION DEL AUTOMOVIL	32

2.3.11.2	FORMULACION DE LA ORDEN DE TRABAJO	33
2.3.11.3	REQUISICION O USO DE HERRAMIENTAS	34
2.3.11.4	REQUISICION DE REFACCIONES ...	35
2.3.11.5	PRUEBA DEL AUTOMOVIL	36
2.3.11.6	CIERRE DE LA FACTURA	36
2.3.11.7	COBRO DE LA FACTURA	37
2.3.11.8	ENTREGA DE LA UNIDAD	37

CAPITULO III. ESTRUCTURA DE LA EMPRESA

3.1	CONCEPTO DE ADMINISTRACION	38
3.2	CARACTERISTICAS DE LA ADMINISTRACION ..	40
3.3	PROCESO ADMINISTRATIVO	41
3.4	DEFINICIONES DEL PROCESO ADMINISTRATIVO	41
3.5	ETAPAS DEL PROCESO ADMINISTRATIVO	42
3.5.1	ETAPA MECANICA	43
3.5.1.1	PREVISION	43
3.5.1.2	PLANEACION	45
3.5.1.3	ORGANIZACION Y PROCESO DE	49
3.5.2	ETAPA DINAMICA	53
3.5.2.1	INTEGRACION	53
3.5.2.2	DIRECCION	56
3.5.2.3	CONTROL	66

CAPITULO IV. IMPLANTACION DE UN SISTEMA DE COSTOS

4.1 INTRODUCCION A LA CONTABILIDAD DE COSTOS	70
4.1.1 DEFINICION DE LA CONTABILIDAD DE COSTOS	73
4.1.2 OBJETIVO DE LA CONTABILIDAD DE COSTOS	73
4.2 INTRODUCCION A COSTOS	76
4.2.1 QUE SON LOS COSTOS?	77
4.2.1.1 COSTO DE INVERSION	77
4.2.1.2 DE DESPLAZAMIENTO	77
4.2.1.3 INCURRIDO	78
4.2.1.4 FABRILES Y NO FABRILES	78
4.2.1.5 TOTAL	79
4.2.1.6 OTROS COSTOS	82
4.2.1.7 UNITARIO	83
4.2.1.8 HISTORICOS	83
4.2.1.9 FUTUROS, PREDETERMINADOS O PRONOSTICADOS	83

4.2.1.10 ESTIMADOS	84
4.2.1.11 ESTANDAR	84
4.2.1.12 DE CAPITAL	85
4.2.1.13 TRADICIONAL	85
4.2.1.14 VARIABLE	85
4.2.1.15 INTEGRAL CONJUNTO	86
4.2.1.16 VOLUMEN - BENEFICIO	86
4.2.1.17 FIJOS Y VARIABLES	87
4.2.1.18 DIFERENCIALES	87
4.2.1.19 DE INTERESES	87
4.2.1.20 INCREMENTALES	88
4.2.1.21 POR DEPRECIACION	88

CAPITULO V. ASPECTO LEGAL.

5.1 CONCEPTO DE SOCIEDAD MERCANTIL	89
5.2 SEGUIMIENTO PARA LEGALIZAR LA ESCRITURA SOCIAL	71
5.3 TIPOS DE SOCIEDAD	96
5.3.1 EN NOMBRE COLECTIVO	97
5.3.1.1 RESPONSABILIDAD DE SOCIOS	97
5.3.1.2 REQUISITOS DE CONSTITUCION	98
5.3.1.3 COMPOSICION DEL CAPITAL	98
5.3.1.4 DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS SOCIOS	99

5.3.1.5 CAUSA DE EXCLUSION DE LOS SOCIOS 99

CAPITULO VI. CASO PRACTICO

6.1 ENUNCIADO DEL PROBLEMA	100
6.2 PERSPECTIVAS DE MERCADO	102
6.3 ORGANIGRAMA	103
6.4 GUIA CONTABILIZADORA	104
6.5 CATALOGO DE CUENTAS	107
6.6 EXPOSICION DEL CASO	111
6.6.1 LOCALIZACION	113
6.6.2 INGENIERIA DEL PROYECTO	114
6.7 DESARROLLO DEL CASO PRACTICO	117
6.7.1 REPORTE DE UTILIDADES ESTIMADO	118
6.7.2 PROYECCION DE VENTAS POR UNIDAD EN EL MES	126
6.7.3 COSTO TOTAL PROYECTADO	129
6.7.4 PROYECCION DE LOS GASTOS DE ADMINIS- TRACION Y VENTA	134
6.7.5 ESTADOS FINANCIEROS PROYECTADOS	135
CONCLUSIONES	136
BIBLIOGRAFIA	138

METODOLOGIA

EN TERMINOS GENERALES, SE DICE QUE LA METODOLOGIA, SON LOS CAMINOS QUE PUEDE SEGUIR EL HOMBRE PARA OBTENER EL CONOCIMIENTO. ESTE CONOCIMIENTO, SE OBTIENE MEDIANTE DILIGENCIAS PARA DESCUBRIR UN FENOMENO O HECHO EN EL QUEHACER DE LA INVESTIGACION.

DENTRO DE CUALQUIER SEMINARIO DE INVESTIGACION, ES FUNDAMENTAL TOMAR EN CUENTA EL ASPECTO METODOLOGICO, PARA ASI CON ESTE PODER ORGANIZAR EL PROCESO DE INVESTIGACION, CONTROLAR LOS RESULTADOS, Y PODER LLEGAR A LA SOLUCION DEL PROBLEMA PLANTEADO. LA ESTRUCTURA DEL TRABAJO QUEDA PLASMADA EN LA METODOLOGIA, QUE ES CONVENIENTE INCLUIR EN EL TRABAJO PARA QUE EL PRESENTE ESTUDIO, TENGA UNA SUSTENTACION VALIDA Y CONFIABLE.

PRIMERA FASE

1.- PLANEACION DE LA INVESTIGACION CONTABLE

COMPRENDIO LA FORMULACION DE UN PLAN DE ACCION A SEGUIR QUE INVOLUCRA LOS PROPOSITOS, ELEMENTOS Y ACTIVIDADES NECESARIOS PARA SU LOGRO.

SE DETERMINO QUE EL TIPO DE INVESTIGACION CONTABLE QUE SE EFECTUARIA EN EL CASO PRESENTE SERIA MIXTA

MIXTA: DOCUMENTAL Y DE CAMPO

A.1 SELECCION DEL TEMA

EL TEMA QUE SELECCIONE, CÚMPLIO CON LOS REQUISITOS MÍNIMOS QUE
TODA SELECCION DEBE OBSERVAR:

- 1) INTERES PERSONAL
- 2) ORIGINALIDAD RELATIVA
- 3) IDENTIFICACION PROFESIONAL

A.2 UBICACION DEL TEMA

CON EL OBJETO DE UBICAR EL PRESENTE TEMA DENTRO DEL CAMPO DE
LA CONTADURIA SE SIGUIO EL METODO DEDUCTIVO QUE VA DE LO GENERAL
A LO PARTICULAR COMO SE INDICA A CONTINUACION:

A.2.1 CARRERA

LICENCIADO EN CONTADURIA PUBLICA.

A.2.2. AREA DE ESTUDIO

RAMA DE LA CONTABILIDAD

AREA, CONTABILIDAD DE COSTOS.

A.2.3. TEMA GENERICO

CONTABILIDAD DE COSTOS

A.2.4 TEMA ESPECIFICO

MINIMIZACION DE COSTOS Y MAXIMIZACION DE UTILIDADES.

A.2.5 ESPECIFICACION DEL TEMA

DETERMINACION DE LOS COSTOS Y GASTOS QUE SE GENERAN EN UNA EMPRESA DEDICADA AL SERVICIO DE MANTENIMIENTO PEVENTIVO PARA AUTOMOTORES.

B.- MOTIVOS

DETERMINA EL COSTO UNITARIO DE LOS DIFERENTES MATERIALES QUE SE UTILIZAN PARA PODER PROPORCIONAR EL SERVICIO, Y DE ESTA MANERA DETRMINAR LA UTILIDAD QUE SE OBITIENE.

C.- OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

LAS METAS PARA ESTE TRABAJO DE INVESTIGACION SON:

ADQUIRIR UN CONOCIMIENTO PLENO EN LO QUE A MATERIA DE CONTABILIDAD DE COSTOS SE REFIERE PARA UN MEJOR DESARROLLO PROFESIONAL.

CUMPLIR CON EL REQUISITO DE LA PARTE ESCRITA DEL EXAMEN PROFESIONAL PARA OBTENER EL TITULO DE LICENCIADO EN CONTADURIA.

PROPORCIONAR UNA GUIA QUE PERMITA A LA EMPRESA COTROLAR MEJOR EL FLUJO DE SUS OPERACIONES.

D.- TIPOS DE INVESTIGACION

ANTES DE PLANTEAR EL PROBLEMA Y SU HIPOTESIS SE REVISO EL MATERIAL DOCUMENTAL EXISTENTE.

EN BASE A LO ANTERORMENTE EXPUESTO, SE OPTO POR ELEGIR LA INVESTIGACION MIXTA: ES DECIR LA COMBINACION DE LA INVESTIGACION DOCUMENTAL Y DE CAMPO.

SE RECURRIO A FUENTES DIRECTAS E INDIRECTAS.

E.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

EL ASPECTO MAS IMPORTANTE DE UNA INVESTIGACION, CORRESPONDE AL PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE NOS AYUDA A INICIARNOS EN EL CONOCIMIENTO SOBRE EL MISMO Y EL OBJETO DE LA INVESTIGACION.

UN PROBLEMA BIEN PLANTEADO, PROPORCIONA LA MITAD DE LA SOLUCION DEL MISMO.

F.- LA MINIMIZACION DE COSTOS Y MAXIMIZACION DE UTILIDADES

LAS OPERACIONES DE UNA EMPRESA DEDICADA AL SERVICIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO A AUTOMOTORES REQUIERE DE UNA DETERMINACION DE SUS COSTOS DE OPERACION PRECISA PARA ASI PODER ESTABLECER LOS CONTROLES NECESARIOS Y CONSECUENTEMENTE INCREMENTAR SUS UTILIDADES.

SEGUNDA FASE

A.- RECOPIACION

DE LOS PROCEDIMIENTOS O TECNICAS PARA OBTENER INFORMACION ACERCA DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION PLANTEADA Y DE LA HIPOTESIS DEL TRABAJO, SE UTILIZO LA INVESTIGACION DOCUMENTAL, LA OBSERVACION Y LA ENTREVISTA.

B.- OBSERVACION

LA OBSERVACION, POSEE LOS MISMOS CARACTERES Y SIGNIFICADO, TANTO EN LAS CIENCIAS SOCIALES COMO EN LAS DEMAS CIENCIAS, YA QUE ESTA TECNICA AYUDA AL INVESTIGADOR A DICERNIR, INFERIR, ESTABLECER HIPOTESIS Y BUSCAR PRUEBAS PARA DAR SOLUCION A LOS DIVERSOS PROBLEMAS PLANTEADOS.

DENTRO DE ESTE TRABAJO, LAS CLASES DE OBSERVACION UTILIZADAS FUERON LAS SIGUIENTES:

1) LA OBSERVACION ESTRUCTURADA O CONTROLADA

ME SIRVIO PARA ESTABLECER DE ANTEMANO LOS ASPECTOS A ORDENAR, PARA LLEVARLO ACABO ME APOYE EN DIVERSOS INSTRUMENTOS QUE ME AYUDARON A ESTRUCTURARLO CON MAYOR PRECISION COMO SER:

CEDULAS.

ESQUEMAS

ORGANIGRAMA

QUE PERMITIERON DESCRIBIR EL COMPORTAMIENTO DE LA EMPRESA.

2) LA OBSERVACION NO ESTRUCTURADA O NO CONTROLADA

SE UTILIZO PARA HACER NOTAR HECHOS OBSERVADOS. ES DECIR SE CLASIFICARON LOS DATOS QUE REQUERIA LA INVESTIGACION.

3) LA OBSERVACION PARTICIPANTE

PERMITIO EXAMINAR A LA EMPRESA DE MANERA CONFIDENCIAL, EN CUANTO A SU FORMA DE OPERAR, FACILITANDO CON ESTO EL DESARROLLO DEL PRESENTE TEMA DE TESIS.

C.- ENTREVISTA

LA ENTREVISTA ES EL INSTRUMENTO MAS UTILIZADO, YA QUE PERMITE RECOPILAR INFORMACION QUE COMPLEMENTA EL TRABAJO.

LAS FORMAS DE ENTREVISTAS UTILIZADAS EN LA PRESENTE INVESTIGACION, FUERON LAS SIGUIENTES:

C.1 ENTREVISTA LIBRE

ME PERMITIO PROFUNDIZAR EN EL TEMA DE MANERA ESPONTANEA A MANERA DE INTERROGATORIO.

C.2 FORMAL

SE UTILIZO A CON OBJETO DE DIRIGIR LA ATENCION A PARTIR DE UN TEMA CENTRAL.

C.3 INFORMAL

ME PERMITIO INTERCAMBIAR PUNTOS DE VISTA EN RELACION AL TEMA Y AQUELLOS QUE SE INTERRELACIONABAN ENTRE SI.

RECOPIACION DOCUMENTAL

PARA PODER RECOLECTAR LA INFORMACION DOCUMENTAL, SE SIGUIO EL PROCEDIMIENTO QUE A CONTINUACION SE DETALLA:

SE VISITO LAS BIBLIOTECAS DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO Y BIBLIOTECA DE LA UNIVERISIDAD INTERCONTNENTAL, TANTO LA BIBLIOTECA CENTRAL ASI COMO LA DE LA FACULTAD DE INGENIERIA Y CONTADURIA. ASI MISMO, SE VISITO VARIOS TALLERES (INCLUYENDO DEL CUAL TRATA ESTA INVESTIGACION), AGENCIAS DE REPARACION DE AUTOS, REFACCIONARIAS; DE LAS CUALES SE FUE OBTENIENDO LA INFORMACION REQUERIDA.

REVISE INFORMACION EN VARIOS LIBROS QUE SE REFIEREN AL TEMA Y SE EXTRAJO LA INFORMACION QUE SE RELACIONABA CON EL MISMO.

LA INFORMACION FUE INGRESANDO EN UNA BASE DE DATOS DE LA COMPUTADORA Y CON LA AYUDA DE ESTA MISMA, SE FUE ESTRUCTURANDO.

TERCERA FASE

D.- PROCESAMIENTO

DESPUES DE HABER OBTENIDO LA INFORMACION, SE PROCEDIO A LA FASE DE ESTRUCTURACION, QUE CONSISTIO EN LA ORGANIZACION DE LOS ELEMENTOS OBTENIDOS DURANTE EL TRABAJO DE INVESTIGACION.

- 1) ESTRUCTURACION DEL TRABAJO.
- 2) RESOLUCION DEL TRABAJO
- 3) FORMULACION DE REFERENCIAS DOCUMENTALES

DICHO MATERIAL SE ENCUENTRA ORDENADO DE LA SIGUIENTE

MANERA:

- LIBROS
- TESIS
- DICCIONARIOS
- NOTAS
- LEYES Y REGLAMENTOS

LA REDACCION DEL TRABAJO DOCUMENTAL ES EL PROCESO DEL DESARROLLO MEDIANTE LA EXPRESION ESCRITA DE CADA UNA DE LAS PARTES QUE COMPONEN EL INDICE TEMATICO.

LAS REFERENCIAS DOCUMENTALES SE CONSIDERAN CON OBJETO DE DAR CREDITO AL AUTOR Y A SU OBRA, CUANDO SE TRANSCRIBEN DEFINICIONES, CONCEPTOS IDEAS O ESQUEMAS GRAFICOS.

CUANDO LA INVESTIGACION ES DE CAMPO, SE DEBE INTERPRETAR Y COMUNICAR LA INFORMACION DIRECTAMENTE DE LOS INSTRUMENTOS MANEJADOS PARA LA RECOPIACION DE DATOS.

LOS DATOS DE LA INVESTIGACION, SE REQUIEREN PROCESARLOS CONVENIENTEMENTE PARA LO CUAL ES MENESTER, MEDIRLOS, TABULARLOS Y SINTETIZARLOS. YA SEA QUE SE HUBIESEN RECOPIADO POR MEDIO DEL METDO DE OBSERVACION O DEL METODO EXPERIMENTAL.

CUARTA FASE

FASE DE INTERPRETACION

LA INTERPRETACION DE LA INFORMACION OBTENIDA EN LA INVESTIGACION CONTABLE, SIGNIFICA SOMETER A UN ANALISIS Y EXPLICACION CON EL FIN DE ARRIBAR A CONCLUSIONES.

EL ANALISIS CONSISTIO EN SEPARAR LOS ELEMENTOS BASICOS DE LA INFORMACION Y EXAMINARLOS CON EL PROPOSITO DE RESPONDER A LAS DISTINTAS CUESTIONES PLANTEADAS EN LA INVESTIGACION.

LA INVESTIGACION DE CAMPO REALIZA LAS MISMAS TAREAS MEDIANTE EL ANALISIS DESCRIPTIVO O ESTADISTICO DE LA EXPLICACION POR CONCLUSIONES O TEORIAS.

LA INTERPRETACION O EXPLICACION ES EL PROCESO MENTAL MEDIANTE EL CUAL SE TRATA DE ENCONTRAR UN SIGNIFICADO MAS AMPLIO DE LA INFORMACION EMPIRICA RECIBIDA. LA INVESTIGACION POR MEDIO DEL ANALISIS DE PREMISAS Y DE LA EXPLICACION POR CONCLUSIONES (TEORIAS).

LA PENULTIMA FASE DE LA METODOLOGIA, CONSISTIO EN INTERPRETAR LOS RESULTADOS OBTENIDOS CON LA AYUDA DE DIVERSOS INSTRUMENTOS PARA ASI, DE ESTA FORMA PODER EMITIR UNA OPINION.

1.- SE LLEVO ACABO UNA COMPARACION CUANTITATIVA DE LOS DATOS TEORICO-DOCUMENTALES CON LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACION DE CAMPO, TRATANDO DE ESTABLECER LOS NEXOS ENTRE LA TEORIA Y LA REALIDAD; EN LO QUE SE REFIERE A LA INTERPRETACION DE LOS DATOS, ES UN DOBLE PROCESO; **ANALISIS Y SINTESIS** QUE NOS PERMITE DAR UNA

EXPLICACION AL PROBLEMA INVESTIGADO.

TODA ESTA INFORMACION, SE UTILIZA PARA LA COMPROBACION DE LA HIPOTESIS DEL TRABAJO QUE SE PODRA LEER EN LAS CONCLUSIONES (TESIS DOCUMENTADA).

QUINTA FASE

COMUNICACION DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACION CONTABLE

LA COMUNICACION DE LOS RESULTADOS EN LA INVESTIGACION CONTABLE, ES LA INFORMACION ACERCA DE LOS LOGROS OBTENIDOS DURANTE EL TRABAJO INQUISITIVO.

ESTRUCTURACION DEL INFORME

SIGNIFICA INTEGRARLO SECUENCIALMENTE CON ALGUNOS ELEMENTOS NECESARIOS PARA SU LECTURA Y COMPRESION, DICHS ELEMENTOS SON LOS SIGUEIENTES:

1.- PORTADA

CUBIERTA ANTERIOR DEL INFORME DE INVESTIGACION, DEBE MOSTRAR TODOS LOS ELEMENTOS QUE IDENTIFIQUEN EL TRABAJO, A SU AUTOR, A LA ENTIDAD PATROCINADORA, EL DIRECTOR DEL SEMINARIO, EL AÑO Y LUGAR DE PUBLICACION.

2.- PORTADILLA

PRIMERA PAGINA IMPRESA DEL TRABAJO INCLUYE FUNDAMENTALMENTE
LOS DATOS DE LA PORTADA AUNQUE ES POSIBLE SU REDUCCION O
INCREMENTO.

INTRODUCCION

SE DECIDIO REALIZAR UNA INVESTIGACION MIXTA EN EL AREA DE SERVICIOS PROPORCIONADOS AL TRANSPORTE, YA QUE SE OBSERVO QUE ESTA AREA ES DE SUMA IMPORTANCIA PARA EL AREA DEL AUTOTRANSPORTE, Y ESTE A SU VEZ REPRESENTA UNA RAMA DE LA ECONOMIA NACIONAL DE BASTANTE IMPORTANCIA, YA QUE ESTE ES CONSIDERADO EL MEDIO DE DISTRIBUCION MAS UTILIZADO ENTRE LA CAPITAL DEL PAIS Y EL RESTO DE LAS ENTIDADES FEDERATIVAS.

POR LO CUAL ES NECESARIO CONTAR CON EMPRESAS QUE PROPORCIONEN SERVICIO DE MANTENIMIENTO A LOS AUTOMOTORES Y ASI OBTENER MAYOR RENDIMIENTO Y FUNCIONALIDAD DE LOS MISMOS.

EN MEXICO NO EXISTEN MUCHAS EMPRESAS DE ESTE TIPO QUE LLEVEN UN CONTROL EFECTIVO DE SUS OPERACIONES Y QUE SE ADMINISTREN EFICIENTEMENTE, POR EL CONTRARIO, EXISTEN DEMASIADAS EMPRESAS MEDIANAS Y PEQUEÑAS QUE NO CUENTAN CON CONTROLES CONTABLES EFICIENTES.

POR OTRA PARTE LA MAYORIA DE LAS EMPRESAS QUE PROPORCIONAN SERVICIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO A AUTOMOTORES, SON DE TIPO FAMILIAR, LO QUE LLEGA A PRESENTAR UN OBSTACULO PARA EL CRECIMIENTO CIMENTADO DE LA EMPRESA.

DENTRO DEL AREA DE INVESTIGACION DEL PRESENTE TRABAJO SE PRETENDE IMPLANTAR UN SISTEMA CONTABLE - COSTOS EN UNA EMPRESA QUE PROPORCIONA SERVICIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO A TODO TIPO

DE AUTOMOTORES, ESPECIALIZANDOSE EN CAMIONES Y TRAILERS DE MAS DE DIEZ TONELADAS; ESTO TIENE COMO OBJETIVO PRINCIPAL EL MINIMISAR LOS COSTOS EN LOS QUE INCURRE LA EMPRESA, PARA QUE CON ELLO SE MAXIMICEN LAS UTILIDADES OBTENIDAS POR LA MISMA.

SIENDO ESTA UNA EMPRESA QUE INCURSIONA EN EL MERCADO ES CONVENIENTE, ESTABLECER SISTEMAS DE CONTROL EN TODAS SUS AREAS, CON LA FINALIDAD DE OBTENER UNA ESTRUCTURA ORGANISATIVA CONTABLE Y DE CONTROL QUE NOS ENCAMINE HACIA EL LOGRO DE LOS OBJETIVOS.

OBJETIVO DE ESTUDIO

SE PRETENDE CONSULTAR UN NUMERO RAZONABLE DE EMPRESAS, QUE SU GIRO PRINCIPAL SE ENFOQUE AL SERVICIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO A AUTOMOTORES. CON ESTO LOGRAREMOS OBTENER INFORMACION NECESARIA DE LA FORMA QUE TRABAJAN CONTABLEMENTE ESTAS EMPRESAS, Y LOS CONTROLES QUE HAN IMPLANTADO PARA LA CONSECUION ORDENADA DE SUS OPERACIONES. ESTO NOS AYUDARA PARA PODER ANALIZAR SU FUNCION OPERATIVA, Y ASI DETERMINAR UNA ORGANIZACION IDEAL DE ESTAS EMPRESAS.

CAPITULO I

1.1. ANTECEDENTES HISTORICOS DEL AUTOTRANSPORTE EN MEXICO.

TANTO EL SERVICIO DE TRANSPORTES COMO LAS COMUNICACIONES CUMPLEN UNA IMPORTANTE FUNCION EN EL DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL DE LOS PAISES EN DESARROLLO.

EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE EN MEXICO A PARTIR DE LA EPOCA DE LA COLONIA FUE LENTO, CON GRANDES DIFICULTADES, ENTRE ELLAS EL MAL ESTADO DE LOS CAMINOS, O BIEN LA FALTA DE LOS MISMOS Y LA EXISTENCIA DE SALTEADORES QUE ATACABAN A CUANTO TRANSPORTE ENCONTRABAN A SU PASO. PARA COMBATIR A ESTOS SALTEADORES Y PROTEGER AL TRANSPORTE DE PERSONAS Y COSAS, SE CREO EN LA EPOCA DE LA COLONIA, LA SANTA HERMANDAD, QUE A FINES DEL SIGLO XVI SE LLAMO "ACORDADA".

LOS TRANSPORTES EN ESTA EPOCA ERAN CARRETAS DE MADERA QUE UTILIZABAN LA TRACCION ANIMAL, LO CUAL OCASIONABA QUE LOS VIAJES FUERAN LENTOS Y TEDIOSOS, Y POR MAS DE CINCUENTA KILOMETROS SE PROLONGARAN POR VARIOS DIAS.

ESTA SITUACION OCASIONABA QUE LOS VIAJEROS BUSCARAN REFUGIO PARA DESCANSAR EN LOS POBLADOS A LOS QUE ARRIVABAN. A CONSECUENCIA DE ELLO, EN DICHS POBLADOS EXISTIAN CASAS QUE DABAN ALBERGUE A LOS VIAJEROS, PROPORCIONANDOLES ALIMENTO Y DESCANSO TANTO A HOMBRES COMO A BESTIAS.

DURANTE LA COLONIA SE POPULARIZO EN MEXICO LA ARRIERIA, PRIMER SISTEMA DE TRANSPORTE ORGANIZADO. ENTRE LOS PRINCIPALES ARRIEROS DE AQUELLA EPOCA SE DESTACA DON PEDRO DE ANZUREZ, ALIAS

PEROTE, QUE TRANSITABA DE MEXICO A VERACRUZ Y QUE FUNDO EN ESTE ESTADO, LA CIUDAD QUE LLEVA EN LA ACTUALIDAD SU APODO, ES DECIR, PEROTE.

SEBASTIAN DE APARCIO FUE QUIEN INTRODUJO EL USO DE LA CARRETA TIRADA POR BUEYES, CON LA QUE EMPEZO EL TRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS.

EN EL SIGLO XVI EL CITADO SEBASTIAN DE APARCIO FUNDA LA PRIMERA EMPRESA DE TRANSPORTES, QUE RECORRIA LOS CAMINOS TRANSITADOS EN ESTA EPOCA.

LA PRIMERA RUTA QUE NACIO EN NUESTRO PAIS FUE LA DE MEXICO VERACRUZ, QUE EN GRAN PARTE ES LA MISMA POR DONDE SE EXTIENDE ACTUALMENTE LA CARRETERA VIA JALAPA, OTRA DE LAS PRIMERAS RUTAS FUE LA DE MEXICO - ZACATECAS Y POR ULTIMO CITAMOS LA RUTA MEXICO - ACAPULCO QUE CONSTITUYE ACTUALMETE UNA DE LAS PRINCIPALES VIAS DE COMERCIO Y TURISMO, REPRESENTANDO PARA EL PAIS UNA FUENTE DE INGRESOS IMPORTANTE EN LO QUE A TRANSPORTE SE REFIERE.

UNA DE LAS PRINCIPALES PREOCUPACIONES DE LOS GOBIERNOS EMANADOS DE LA REVOLUCION ES LA CREACION DE VIAS DE COMUNICACION EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL, PRINCIPALMETE EN CARRETERAS, Y EN ESTE SENTIDO, SE HAN LOGRADO ALCANZAR METAS TAN ALTAS QUE ACTUALMENTE LA RED DE CAMINOS NACIONALES CONSTITUYE UNA SOLIDA BASE PARA EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE Y POR ENDE PARA EL DESARROLLO ECONOMICO DEL PAIS.

CON TODO LO ANTERIOR, PODEMOS VER QUE LOS AUTOTRANSPORTES HAN SERVIDO PARA LA COMUNICACION CON PAISES O REGIONES A LAS CUALES

NO SE PENSABA ANTES QUE SE PUDIERA LLEGAR A SATISFACER SUS NECESIDADES. ESTE SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE APARTE DE CONSTITUIR UNA FUENTE DE INGRESOS PARA LAS REGIONES O PAISES, LLEGA A SERVIR COMO UN MEDIO DE PUBLICIDAD.

ES IMPORTANTE TENER EN CUENTA QUE LOS MEDIOS DE PRODUCCION HAN CONTRIBUIDO DE MANERA DECISIVA AL PROGRESO GENERAL DEL PAIS. Y EL AUTOTRANSPORTE ES CONSIDERADO COMO UNA DE LAS RAMAS QUE HA IMPULSADO DE FORMA TRASCENDENTAL EL DESARROLLO DE LAS REGIONES. ESTE TAMBIEN HA SIDO UN FACTOR FUNDAMENTAL PARA LA FORMACION DE EMPRESAS CON GRANDES VOLUMENES, YA QUE ESTE SERVICIO HA AGILIZADO DE MANERA EFICAZ LA TRANSPORTACION DE MERCANCIAS Y PERSONAL, DISMINUYENDO LOS TIEMPOS DE ENTREGA DE MERCANCIAS Y DE PRESTACION DE SERVICIOS.

PODEMOS MIRAR UN POCO HACIA ATRAS Y ANTES DEL DESARROLLO Y SOLVENCIA DE LOS AUTOTRANSPORTES, LA COMUNICACION ENTRE LOS POBLADOS ERA LENTA, Y EL ACARREO DE BIENES DE CONSUMO PERECEDERO NO SE PODIA REALIZAR A GRANDES DISTANCIAS, YA QUE SE CORRIA EL RIESGO DE QUE SE PUDRIERAN.

ACTUALMENTE, EXISTEN MEDIOS DE TRANSPORTE MAS EFICIENTES QUE LOS AUTOTRANSPORTES, Y QUE FACILITAN EL TRASLADO DE MERCANCIAS Y PERSONAS EN TIEMPOS SUMAMENTE REDUCIDOS.

1.1.1 LOS TRANSPORTES EN LA EPOCA COLONIAL

LOS ESPAÑOLES TRAJERON LAS BESTIAS DE CARGA, DE TIRO, EL USO DE LA RUEDA Y EL ARADO; NO OBSTANTE, LOS CAMINOS PRECOLOMBINOS NO

FUERON MEJORADOS CONSIDERABLEMENTE, MAS BIEN, ALGUNOS SE PERDIERON EN LA SELVA O EN LA MONTAÑA A CONSECUENCIA DE LOS ELEMENTOS NATURALES Y POR EL DESUSO. A PESAR DEL CONOCIMIENTO DE QUE EL EMPLEO DE LA TRACCION ANIMAL PODRIA HABER SIGNIFICADO PARA LOS PRIMITIVOS TAMANES (CARGADORES) LA LIBERACION DE SU AGOBIANTE TRABAJO, LOS ESPAÑOLES PREFIRIERON MANTENER INTACTAS LAS VIEJAS FORMAS DE TRANSPORTACION A BASE DEL ESFUERZO HUMANO, PROHIBIENDO A LOS INDIGENAS EL USO DE LAS BESTIAS DE CARGA.

EN GENERAL, PUEDE DECIRSE QUE SUS VIAS DE COMUNICACION NUNCA SE ENCONTRARON ACORDES A LAS NECESIDADES DE LA COLONIA, Y MUCHO MENOS ALCANZARON LOS OBJETIVOS PLANTEADOS QUE CONSISTIAN EN LOGRAR LA CONSTRUCCION DE VIAS DE COMUNICACION QUE CONECTARAN LAS DIFERENTES REGIONES, LOGRANDO ASI LA VINCULACION REGIONAL.

NO SE CONOCE CON CERTEZA CUALES FUERON LOS MOTIVOS QUE INDUJERON A LOS ESPAÑOLES A ABSTENERSE DE CONSTRUIR VIAS DE COMUNICACION TERRESTRE. ALGUNOS CONSIDERAN QUE LO QUE LOS ORILLO A ESTE SUBDESARROLLO, PUDO SER LA TOPOGRAFIA ASPERA DE NUESTRO SUELO YA QUE LOS ESPAÑOLES SE ENCONTRABAN AGOTADOS A CONSECUENCIA DEL PROCESO DE CONQUISTA, O BIEN, OTROS PROPONEN LA TEORIA DE QUE ESPAÑA POSTERGO SU DESENVOLVIMIENTO PARA MANTENER A LOS INDIGENAS DOMINADOS.

AMBAS TEORIAS SON LOGICAS Y COMPLEMENTARIAS ENTRE SI PARA EXPLICAR LA INJURIA QUE PREVALECIO DURANTE TRES CENTURIAS EN ESTE RAMO.

AL FINALIZAR EL DOMINIO DE LOS ESPAÑOLES, SE CONSTRUYO LA CARRETERA MEXICO - VERACRUZ MEDIANTE LA COOPERACION DE LOS

CONSULADOS COMERCIALES DE LA CAPITAL Y DE LAS CIUDADES DE CORDOBA, ORIZABA, JALAPA, PEROTE Y PUEBLA.

A CONSECUENCIA DE LA CONSTRUCCION DE ESTA VIA, COMENZARON A SUCEDERSE RIVALIDADES ENTRE LOS DIFERENTES CONSULADOS, POR LO QUE POCO TIEMPO DESPUES SE CONSTRUYO TAMBIEN LA CARRETERA MEXICO-TOLUCA MEJORANDO CONSIDERABLEMENTE LOS CAMINOS DEL INTERIOR DE LA REPUBLICA, ESPECIALMENTE AQUELLOS POR LOS CUALES SE TRANSPORTABAN MINERALES.

1.1.2. LOS TRANSPORTES EN EL SIGLO XIX

UNA VEZ CONSUMADA LA INDEPENDENCIA NO SE PUDO REALIZAR LA CONSTRUCCION DE NUEVAS VIAS NI MEJORAS A LAS YA EXISTENTES, PLANEADAS POR LOS JEFES INSURGENTES, A CONSECUENCIA DE UN LARGO PERIODO DE GUERRA CIVIL Y EXTRANJERA, QUE VINO A TRANQUILIZARSE HASTA 1867 CON LA EXPULSION DE LAS TROPAS FRANCESAS Y LA IMPLANTACION DE LA REPUBLICA.

POR FIN SE PENSO QUE SE PODRIA COMENZAR A AMPLIAR LAS VIAS DE COMUNICACION, Y RENOVAR LAS YA EXISTENTES PERO LAS CONTINUAS REVUELTAS, CONTRIBUYERON DE MANERA DETERMINANTE AL ESTANCAMINETO DE LOS PROYECTOS QUE SE TENIAN, Y A LA DESTRUCCION DE LOS PESIMOS CAMINOS Y PUENTES, POR LAS ESTRATEGIAS MILITARES UTILIZADAS. SIN EMBARGO, AISLADAMENTE VERIFICARON ESFUERZOS PARA MEJORAR NUESTRAS COMUNICACIONES.

LOS CAMINOS CARRETEROS FUERON OLVIDADOS HASTA QUE EL 12 DE

JUNIO DE 1885 SE DICTO UNA LEY, EN LA CUAL SE ORDENABA QUE EL CUIDADO DE LOS CAMINOS QUEDARIA A CARGO DE LOS GOBIERNOS LOCALES. ESTE ORDENAMIENTO VINO A RECAER EN LOS MUNICIPIOS, LOS CUALES VEGETABAN EN RUINAS ECONOMICAS, DE SUERTE QUE LOS CAMINOS CARRETEROS Y REALES (DE ARRIERIA) VINIERON A SER INTRANSITABLES, SALVO AQUELLOS QUE FUERON CUIDADOS POR LAS COMPAÑIAS DE DILIGENCIAS, QUE AUN CONTINUARON OPERANDO, ESTA POLITICA PRIVO HASTA 1925. PUES HACIA 1850 SE ESTABLECIO EL PRIMER SERVICIO DE CARRUAJES EN NUESTRO PAIS, COMUNICANDO EL PUERTO DE VERACRUZ CON LA CAPITAL MEXICANA. ESTE SERVICIO FUE EL MAS UTILIZADO EN ESTE SIGLO PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS, CUYO GENERO SE DIVIDIA EN DILIGENCIAS, LITERAS, CALESAS, VOLANZAS, CARRETILLAS Y CONVOYES. LA DILIGENCIA ERA UN VEHICULO TOSCO, FUERTE Y SEGURO QUE LLEGABA A MEDIR 12 PIES DE UN EJE A OTRO, CON UN CUPO DE 6 U 8 PERSONAS Y VELOCIDAD MAXIMA DE 5 MILLAS POR HORA; Y LA LITERA, UN CAJON DE SEIS PIES DE LARGO POR TRES DE ANCHO, TECHADO Y CON CORTINAS, SUSPENDIDO POR CORREAS DE CUERO SUJETAS A LAS ALBARDAS DE LAS MULAS. EL VIAJE EN DILIGENCIA DE VERACRUZ A MEXICO SE HACIA EN TRES DIAS Y MEDIO, RECORRIENDO 577 KM A RAZON DE 15 KM POR HORA. EN 1850 MANUEL ESCALON ESTABLECIO EL PRIMER SERVICIO DE DILIGENCIAS Y AL AÑO SIGUIENTE ESTAS CUBRIAN LAS RUTAS MEXICO-VERACRUZ POR PUEBLA Y JALAPA; MEXICO - TEPIC, POR TOLUCA Y ZINAPECUARIO; Y LOS TRAMOS CORTOS A CUERNAVACA, CUAUTLA Y PACHUCA. EN 1895 SE INTRODUJO UN COCHE ELECTRICO FRANCES Y HACIA 1898 OTRO CON MOTOR DE GASOLINA MARCA DELAUNAY BELLEVILLE, CONSTRUIDO A MANO EN LAS FABRICAS DE CURVIER, EN TOLON, FRANCIA.

ANTES SINEMBARGO, EN 1896, ALEXANDER BYRON MOHLER, ASOCIADO CON WILLIAM P. DE GRESS, HABIAN CONSTRUIDO EL PRIMER AUTOMOVIL EN EL PAIS.

1.1.3. LOS TRANSPORTES EN MEXICO EN EL SIGLO XX

A MEXICO SE INTRODUJO EL AUTOMOVIL A PRINCIPIOS DE SIGLO, PRIMERO OBTUVO LA CATEGORIA DE OBJETO CURIOSO Y DE LUJO, DURANTE VARIOS AÑOS SE MANTUVO DENTRO DE ESTE PLANO DE NOVEDAD DEBIDO A LAS DIFICULTADES TECNICAS DE CONDUCCION Y REPARACION. POR OTRA PARTE, LAS ELEVADAS TARIFAS DE ALQUILER IMPIDIERON DE MOMENTO QUE ESTE SE CONVIRTIERA EN COMPETENCIA PELIGROSA ENTRE TRANVIAS Y CARRETERAS.

EN 1925 CUANDO YA CIRUCLABAN EN EL PAIS 43 MIL VEHICULOS DE MOTOR, LA FORD MOTOR COMPANY INSTALO EN EL DISTRITO FEDERAL UNA PLANTA ENSAMBLADORA, SEGUIDA POR LA DE AUTOMEX (CHRYSLER) Y GENERAL MOTORS. LA TRANSPORTACION FORANEA POR AUTOMOTORES SE INICIO EN 1921 EN LAS RUTAS DE MEXICO A TEXCOCO, CHIMALHUACAN Y CHALCO; AL AÑO SIGUIENTE LOS CAMIONES DE PASAJEROS VIAJABAN YA A TOLUCA, PACHUCA Y SAN JUAN TEOTIHUACAN Y EN 1924 A CUERNAVACA. EN 1925 SE ORGANIZO LA LINEA FLECHA ROJA, QUE PRESATABA SERVICIO A PUEBLA. EN EL DISTRITO FEDERAL, PRINCIPIO A OPERAR SOBRE BRECHAS ABIERTAS EN LA ALTIPLANICIE, DE MANERA INTERMITENTE TAL COMO PRINCIPIARIA EN EL PERIMETRO URBANO; EN OTRAS ENTIDADES SE ESTABLECIO SERVICIO IRREGULAR DE AUTOTRANSPORTE MIXTO EN SU

MAYORIA CONECTANDO LUGARES DE IMPORTANCIA ECONOMICA O DEMOGRAFICA CON LAS ESTACIONES DE FERROCARRIL, CON PUERTOS Y CENTROS TURISTICOS. CON MOTIVO DE LA HUELGA DE TRANVIARIOS EN 1917, APARECIERON EN LA CAPITAL LOS AUTOBUSES URBANOS, SIMPLES ARMAZONES DE MADERA CON BANCAS A LOS COSTADOS, CON CAPACIDAD PARA 10 O 12 PERSONAS. TENIENDO COMO OBJETIVO PRINCIPAL PROPORCIONAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE A LA NUMEROSA POBLACION QUE NORMALMENTE UTILIZABA EL TRANVIA, ESTE FUE EL ORIGEN DEL AUTOTRANSPORTE URBANO.

UNA VEZ FINALIZADA LA HUELGA DE TRANVIAS, LOS CAMIONCITOS CONTINUARON PRESTANDO SERVICIO A LA CLIENTELA QUE HABIAN CONSEGUIDO DURANTE LA HUELGA, SOBRE TODO EN CALLES Y COLONIAS QUE SE ENCON TRABAN RETIRADAS DE LAS ESTACIONES TRANVIARIAS; ADEMAS LOS CHOFERES DE LOS CAMIONCITOS, ESPERABAN PUNTUALMENTE LA SALIDA DE LOS TRABAJADORES DE LAS FABRICAS Y TALLERES O DE ESTUDIANTES EN ESCUELAS Y HOSPITALES; ASI PUES LOS TRANVIAS AL TERMINAR LA HUELGA YA NO RECUPERARON TODO SU PASAJE. AL COMENZAR A CRECER EL NEGOCIO, EL NUMERO DE CAMIONES QUE PRESTABAN SERVICIO DE TRANSPORTE A PASAJEROS SE INCREMENTO DE MANERA CONSIDERABLE Y ANTE LA COMPETENCIA, LOS CHOFERES SE DISPUTABAN EL PASAJE CON VIOLENCIA. ESTA SITUACION GENERO LA CREACION DE GRUPOS QUE EN FORMA ARBITRARIA IMPEDIAN LA PARTICIPACION DE LOS CAMIONEROS QUE NO SE AGRUPABAN A ELLOS. DE MOMENTO LA COMPAÑIA DE TRANVIAS NO PRESTO IMPORTANCIA A ESTE SERVICIO PORQUE LA COMPETENCIA ENTRE LOS MISMOS CAMIONEROS DIFICULTABA EL CRECIMIENTO DE ESTE SERVICIO, EL MAL ESTADO DE LAS CALLES DE LA CIUDAD Y OTROS

MUCHOS INCONVENIENTES PRESAGIABAN EL FRACASO, SINEMBARGO, NO FUE ASI; EL CAMION NO HABIA NACIDO COMO COMPETIDOR INMEDIATO DEL TRANVIA, SINO COMO SU COMPLEMENTO PARA PROPORCIONAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE A PASAJE EXEDENTE; POR ESO PUDO MANTENERSE EL SERVICIO ANTE TODAS LAS ADVERSIDADES.

POR EL PESIMO ESTADO DE LAS CALLES, LOS CAMIONEROS PREFERIAN CIRCUALR SOBRE LAS VIAS DE LOS TRENES ELECTRICOS, ENTORPECIENDO LA CIRCUALCION DE ESTOS Y GANANDOLES EL PASAJE, LO CUAL HIZO REACCIONAR A LA COMPAÑIA DE TRANVIAS DECLARANDOLES LA GUERRA A LOS NUEVOS VEHICULOS. EN ESE TIEMPO ERA COMUN OBSERVAR QUE UN PESADO TRANVIA ARROLLARA A UN ENDEBE CAMIONCITO, CON EL COSEQUENTE SALDO DE MUERTOS Y HERIDOS, LO CUAL OCACIONO QUE EL PASAJE CONSIDERARA MAS SEGURO EL VIAJE EN TRANVIA EN LUGAR DEL CAMION.

EL NACIMIENTO DE LA RUTA Y LA LINEA SE OPERO DE MANERA ESPONTANEA, POR LA IMPOSICION DE ALGUNOS CAMIONEROS QUE EN FORMA ARBITRARIA ACAPARABAN LA EXPLOTACION EXESIVA DE SU TRAYECTO. LOS ANTECEDENTES FUERON LOS SIGUIENTES: LOS CHOFERES QUE GUARDABAN LOS VEHICULOS O VIVIAN EN UNA MISMA ZONA, ANUNCIABAN SUS RECORRIDOS MATUTINOS A UNA HORA FIJA Y LAS PERSONAS QUE REQUERIAN DE ESTE SERVICIO ESPERABAN HABITUALMENTE EN ALGUN LUGAR ESPECIFICO DEL TRAYECTO EL PASO DEL CAMION; POR LA NOCHE SE REPETIA EL MISMO PROCEDIMIENTO EN SENTIDO INVERSO, Y POR ESTA SITUACION TODOS LOS CAMIONEROS QUE VIVIAN EN EL MISMO RUMBO SE CONOCIERON, DECIDIENDO IMPEDIR QUE OTROS COMPAÑEROS PENETRARAN EN

SUS RECORRIDOS. DE ESTE MODO NACIERON AL MISMO TIEMPO LA LINEA Y LA RUTA (POR LINEA SE ENTIENDEN EL AGRUPAMIENTO ESPONTANEO DE PERMISIONARIOS QUE REALIZAN UN SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE EN DETERMINADA RUTA; Y POR RUTA EL ITINERARIO FIJO QUE SIGUE UN CAMION EN SU SERVICIO HABITUAL.)

EN EL AÑO DE 1918, SE ESTABLECIERON LAS PRIMERAS DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS OFICIALES SOBRE LOS AUTOTRANSPORTES, FIJANDO CONDICIONES MINIMAS PARA BENEFICIO DE LOS USUARIOS; ENTRE OTRAS LA OBTENCION DE UN PERMISO ESPECIAL PARA CIRCULAR, EL CUAL SE EXTENDIA DESPUES DE SATISFACER REQUISITOS MINIMOS.

A CONSECUENCIA DE LA FACIL OBTENCION DE ESTOS PERMISOS PARA EXPLOTAR EL SERVICIO, MUY PRONTO LA CIUDAD SE ENCONTRO SATURADA DE VEHICULOS, HACIENDO INCOSTEABLE SU EXPLOTACION.

POR TAL MOTIVO, LOS CAMIONEROS ORGANIZARON UN VETO DE PROTESTA EL AÑO DE 1922 FRENTE A LAS OFICINAS DEL AYUNTAMIENTO DE LA CIUDAD DE MEXICO. EXPONIENDO COMO PRINCIPAL DEMANDA EL CIERRE DEDFINITIVO DE RUTAS. A CONSECUENCIA DE LA REVUETA QUE SE ORIGINO, EL GOBIERNO DEL GENERAL OBREGON SE APRESURO A SATISFACER LAS DEMANDAS DE LOS CAMIONEROS.

PARA REALIZAR ESTAS MEDIDAS SE DETERMINO QUE LA SECCION DE TRANSITO NO DEPENDIERA MAS DEL AYUNTAMIENTO, SINO DEL DEPARTAMENTO CENTRAL QUE EN ESE ENTONCES SE LLAMABA GOBIERNO DEL DISTRITO. EL GENERAL GASCA, GOBERNADOR DEL DISTRITO FEDERAL FUE EL PRIMERO EN EXIGIR EL AGRUPAMIENTO EN LINEAS PARA APLICAR LA NUEVA POLITICA DE TRANSITO. POR ESE TIEMPO LOS TRANSPORTES URBANOS EN MEXICO CREARON UNA COOPERATIVA DENOMINADA

"COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES", QUE FUE EMBRION DEL BANCO DE AUTOTRANSPORTES Y ENSAYO VENTUROSO DEL COOPERATIVISMO EN MEXICO; ENSAYO QUE AL APLICARSE EN LAS LINEAS CAMIONERAS DEL DISTRITO FEDERAL TENDRIA RESULTADOS DIFERENTES.

LA CREACION DE UNA AGRUPACION UNICA DE CHOFERES NACIO CON LA FINALIDAD DE EVITAR LAS PUGNAS QUE EXISTIAN ENTRE LOS CAMIONEROS Y CREAR UN AMBIENTE DE ARMONIA ENTRE LOS MISMOS. ESTA AGRUPACION SE DENOMINO EL CENTRO SOCIAL DE CHOFERES, ADHERIDO A LA C.R.O.M. DE ESTA SURGIO LA ALIANZA DE CAMIONEROS DE MEXICO, CONSTITUYENDOSE EN UN PRINCIPIO CON LAS LINEAS DEL DISTRITO FEDERAL, CON EL TIEMPO FUERON INCORPORANDOSE A SUS LINEAS LOS TRANSPORTES FORANEOS Y LOS GRUPOS DE TRANSPORTADORES ORGANIZADOS DE LAS MAS IMPORTANTES CIUDADES DE LA REPUBLICA.

1.1.4. SITUACION CONTEMPORANEA

EL SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTES ES UN INSTRUMENTO DE CARACTER ESTRATEGICO PARA EL DESARROLLO, PUES HACE POSIBLE LA INTEGRACION ECONOMICA, POLITICA, SOCIAL Y CULTURAL DEL PAIS Y PERMITE EJERCER LA SOBERANIA SOBRE EL TERRITORIO NACIONAL. DESDE EL PUNTO DE VISTA ECONOMICO INTERVIENE EN LOS COSTOS DE PRODUCCION Y DISTRIBUCION DE LOS BIENES Y SERVICIOS Y LES AGREGA VALOR AL DISPONERSE DE ESAS MERCANCIAS Y PRESTACIONES EN EL LUGAR Y EN EL MOMENTO EN EL QUE SE NECESITAN. LA INFRAESTRUCTURA DE AUTOTRANSPORTES ES UN ELEMENTO ESENCIAL PARA APROVECHAR E IMPULSAR EL POTENCIAL DE LAS DISTINTAS REGIONES Y PARA REORDENAR

LA ACTIVIDAD PRODUCTIVA Y LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS. SU PRODUCTO BRUTO NACIONAL 10% ANUAL EN LOS ULTIMOS 12 AÑOS Y SU CONTRIBUCION AL PRODUCTO INTERNO BRUTO HA IDO AUMENTANDO DE UN CUATRO PORCIENTO A UN SEIS PORCIENTO EN LA ACTUALIDAD. DE 1970 A 1982 EL PRODUCTO INTERNO BRUTO (PIB) NACIONAL MANTUVO UNA TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL DE 6.1% QUE DESCENDIO A 0.3% DE 1982 A 1985. POR SU PARTE, EL PIB DEL SUBSECTOR TRANSPORTES CRECIO EN AQUEL PERIODO A RITMO DE 8.8% ANUAL, Y DE 0.9% EN EL TRIENIO. LA CONTRIBUCION DE LOS TRANSPORTES AL PIB NACIONAL FUE DE 5.2% EN PROMEDIO EN EL CURSO DE ESOS 15 AÑOS; Y SU APORTACION AL SECTOR COMUNICACIONES Y TRANSPORTES FUE DEL 80%. LAS INVERSIONES DEL GOBIERNO FEDERAL EN ESTE CAMPO SE MANTUVIERON A UNA TASA MEDIA DE CRECIMIENTO DE 4.5% ANUAL.

LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE OCUPAN A MAS DE 800,000 TRABAJADORES DIRECTAMENTE, Y LA CONSTRUCCION DE INFRAESTRUCTURA ABSORBE 350,000 PUESTOS DE TRABAJO. ADEMAS SE GENERAN INDIRECTAMENTE MAS DE 1.5 MILLONES DE EMPLEOS. EL AUTOTRANSPORTE HA SIDO EL MEDIO MAS DINAMICO: OCUPA EL PRIMER LUGAR TANTO EN EL MOVIMIENTO DE CARGA COMO EN EL DESPLASAMIENTO DE PASAJEROS. EN 1970 MOVIO 432 MILLONES DE PERSONAS: EN 1976, 700 MILLONES; Y EN 1985, 1'332 MILLONES, LO QUE EQUIVALE , POR EL MISMO ORDEN, 91.9, 95.5 Y 96% DEL TOTAL QUE USARON ALGUN MEDIO DE TRANSPORTE Y DESDE OTRA PERSPECTIVA, A 8.5, 11.4 Y 19.5VECES LA POBLACION DEL PAIS. DE 1970 A 1985 EL TRANSPORTE CARRETERO PARTICIPO EN PROMEDIO CON 59.7% EN EL MOVIMIENTO GENERAL DE CARGA, AL PASAR DE 140.5

MILLONES DE TONELADAS EN AQUEL AÑO A 293.4 MILLONES ESTE, LO CUAL SIGNIFICA UN INCREMENTO DE 108.8% . EL SISTEMA DE TRANSPORTE MANIFIESTA UN DESEQUILIBRIO EN LA PARTICIPACION DE LOS DIFERENTES MEDIOS: SE HA ORIGINADO UNA DEPENDENCIA EXESIVA DEL AUTOTRANSPORTE, QUE ABSORVE EL 80% DE LA CARGA, DEBIDO AL CRECIENTE REZAGO DE LOS FERROCARRILES Y AL REDUCIDO MOVIMIENTO DE CABOTAJE.

DENTRO DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS, ESTE CRECE EN FORMA ACELERADA DEBIDO AL PROCESO DE URBANIZACION Y AL INCREMENTO EN LA MOVILIDAD DE LA POBLACION. EL MOVIMIENTO INTERURBANO FUE DE 2 MILLONES DE PASAJEROS EN 1982, Y EN LAS GRANDES CIUDADES Y AREAS METROPOLITANAS SE REALIZAN MAS DE 35 MILLONES DE VIAJES AL DIA. EL TRANSPORTE COLECTIVO, EN PARTICULAR PARA EL SERVICIO URBANO Y SUBURBANO, ES INSUFICIENTE Y DE BAJA CALIDAD, Y SE VE FUERTEMENTE AFECTADO POR EL USO EXESIVO DEL AUTOMOVIL, QUE PROVOCA CONGESTIONAMIENTOS, CONTAMINACION Y UN MAYOR CONSUMO DE ENERGETICOS.

LA INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE ES YA CONSIDERABLE; SINEMBARGO ACTUALMENTE SE VE EN PROBLEMAS PARA SEGUIR ATENDIENDO LAS CRECIENTES NECESIDADES DERIVADAS DEL DESARROLLO NACIONAL, COMO CONSECUENCIA DE LA DISMINUCION DE LA INVERSION PUBLICA DESTINADA AL SECTOR DE TRANSPORTES EN LA ULTIMA DECADA. LAS REDES DE AUTOTRANSPORTES, CON UNA NOTORIA POLARIZACION, RESPONDEN Y ALIENTAN UN PROCESO DE DESARROLLO CONCENTRADO EN LA CAPITAL DE LA CIUDAD. LA FALTA DE ADECUADOS ENLACES TRANSVERSALES

CAPITULO II

ENTRE REGIONES Y UN SISTEMA DE TARIFAS Y PRECIOS SUBSIDIADOS DEL COMBUSTIBLE HAN FAVORECIDO, ENTRE OTRAS COSAS, LA LOCALIZACION DE LA INDUSTRIA EN LAS GRANDES AREAS METROPOLITANAS Y LA CENTRALIZACION Y DISTRIBUCION, DONDE LA CIUDAD DE MEXICO JUEGA UN PAPEL DETERMINANTE AL GENERAR UNA SERIE DE MOVIMIENTOS DE MERCANCIAS SIN QUE EXISTA SIEMPRE UNA RACIONALIDAD EN LOS MISMOS.

ASPECTOS IMPORTANTES PARA LA CREACION DE UNA EMPRESA QUE PROPORCIONA SERVICIO DE MANTENIMIENTO Y REPARACION A AUTOTRANSPORTES

2.1. ANTECEDENTES

EL NACIMIENTO DE EMPRESAS QUE PRESTAN SERVICIO DE MANTENIMIENTO Y REPARACION A AUTOTRANSPORTES, SURGE A CONSECUENCIA DE LA CREACION DE ENTIDADES QUE SE CONSTITUYERON CON EL OBJETIVO DE PRESTAR SERVICIO DE TRANSPORTE DE PRODUCTOS Y PASAJEROS.

EN UN PRINCIPIO LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE NO REQUERIAN LOS SERVICIOS ADYACENTES DE OTRAS ENTIDADES QUE LES PROPORCIONARAN AUXILIO EN EL MANTENIMIENTO Y REPARACION DE SUS VEHICULOS, YA QUE LA DIMENSION DE LAS MISMAS TANTO EN UNIDADES COMO EN RECURSOS NO LES PERMITIA CONTAR CON SERVICIOS EXTERNOS. PERO CON EL PASO DE LOS AÑOS EL CRECIMIENTO DE ESTAS TANTO EN VOLUMEN COMO EN UNIDADES OCASIONO QUE LIMITARAN SUS FUNCIONES ORIENTANDO SU ACTIVIDAD AL OBJETIVO PRINCIPAL.

ASI PUES NACEN LAS EMPRESAS DE ESTE TIPO A CONSECUENCIA DEL INCREMENTO QUE SUFRIO LA POBLACION DE AUTOTRANSPORTES EN NUESTRO SIGLO.

EL PADRE DE ESTE TIPO DE EMPRESAS SE PUEDE CONSIDERAR LOS TALLERES MECANICOS QUE SE FUERON CREANDO CON EL FIN DE SATISFRACER LAS NECESIDADES DE LA POBLACION DE REPARACION Y MANTENIMIENTO DE SUS VEHICULOS.

2.2. CATEGORIAS Y TIPOS DE SERVICIOS

DENTRO DE ESTA RAMA DEL AUTOTRANSPORTE EXISTEN UNA GRAN VARIEDAD DE DIVISIONES (TIPOS DE SERVICIO) ASI COMO DE TAMAÑOS, A CONTINUACION LISTAREMOS LOS PRINCIPALES:

2.2.1 MICROEMPRESA:

- TALLER MECANICO SERVICIO EN GENERAL.
- TALLER MECANICO SERVICIO ESPECIALIZADO EN ALGUNA MARCA.
- TALLER MECANICO SERVICIO ESPECIALIZADO EN ALGUNA FUNCION.
- TALLER MECANICO SERVICIO GENERAL ESPECIALIZADO EN VEHICULOS DE CARGA Y PASAJEROS.
- TALLER MECANICO SERVICIO ESPECIALIZADO EN ALGUNA FUNCION EN VEHICULOS DE CARGA Y PASAJEROS.

MEDIANA EMPRESA

- EMPRESA QUE PRESTA SERVICIO PREVENTIVO, REPARACION Y MANTENIMIENTO A AUTOMOTORES EN GENERAL.
- EMPRESA QUE PRESTA SERVICIO PREVENTIVO, REPARACION Y MANTENIMIENTO A UNA MARCA ESPECIFICA DE AUTOMOTORES.
- EMPRESA QUE PRESTA SERVICIO ESPECIALIZADO A AUTOMOTORES.
- EMPRESA QUE PRESTA SERVICIO PREVENTIVO, REPARACION Y MANTENIMIENTO A AUTOMOTORES DE CARGA Y PASAJEROS.
- EMPRESAS QUE PRESTAN SEVICIO ESPECIFICO EN ALGUNA FUNCION EN AUTOMOTORES DE CARGA Y PASAJEROS.

2.2.1.1. TALLER MECANICO SERVICIO EN GENERAL

ESTE TIPO DE TALLER ES EL MAS COMUN QUE SE PUEDE ENCONTRAR EN TODO EL TERRITORIO MEXICANO. SON EMPRESAS NETAMENTE FAMILIARES, EN LAS CUALES TODOS LOS HIJOS DESDE PEQUEÑOS APRENDEN EL OFICIO DEL PADRE Y COLABORAN CON EL PARA PROPORCIONAR EL SUSTENTO DIARIO AL HOGAR.

LA GRAN MAYORIA DE LOS TALLERES MECANICOS SON ATENDIDOS POR PERSONAS QUE DIFICILMENTE RECIBEN UNA EDUCACION PROFESIONAL Y POR LO TANTO EL SISTEMA DE ADMINISTRACION QUE EMPLEAN ES MUY DEFICIENTE, YA QUE SE ENCUENTRA BASADO EN LA EXPERIENCIA. ESTA AUNADA A OTRAS CARACTERISTICAS COMO SER: LA DESCONFIANZA EN LA GENTE, LA APATIA, EL CONFORMISMO Y LA INSEGURIDAD EN SIMISMOS PARA SALIR ADELANTE, CONSTITUYEN ALGUNAS DE LAS CAUSAS PRINCIPALES POR LA CUAL ESTE TIPO DE EMPRESAS NO LLEGAN A EXPANDER SUS HORIZONTES QUEDANDO DE POR VIDA EN UN SIMPLE TALLER MECANICO.

Y POR LO MISMO EL TOTAL DE FUNCIONES QUE DESEMPEÑAN SUELE SER DEFICIENTE.

2.2.1.2 TALLER MECANICO SERVICIO ESPECIALIZADO EN ALGUNA FUNCION

ESTE TIPO DE TALLER ES TAMBIEN DE TIPO FAMILIAR, EN SU GRAN MAYORIA, LA DIFERENCIA QUE SE OBSERVA, ES QUE SE ESPECIALIZAN EN ALGUNA AREA ESPECIFICA DE MANTENIMIENTO O REPARACION DE AUTOTRANSPORTES. ESTAS AREAS DE SERVICIO PUEDEN SER: CLUTCH, TRANSMISIONES, DIRECCIONES, ALINEACION, BALANCEO, FRENOS, LUBRICACION, AJUSTES, CRISTALES, HOJALATERIA Y PINTURA, ELECTRICO, ETC..

2.2.1.3 TALLER MECANICO SERVICIO ESPECIALIZADO EN ALGUNA MARCA

ESTE TIPO DE TALLER SE ESPECIALIZA EN REPARACION Y MANTENIMIENTO DE AUTOMOTORES QUE TIENEN UNA LINEA Y/O MODELO SIMILAR. Y EN SUS DIFERENTES MODELOS USAN REFACCIONES AFINES.

2.2.1.4 TALLER MECANICO SERVICIO ESPECIALIZADO EN TRANSPORTES DE CARGA Y PASAJEROS.

EN ESTE TIPO DE TALLER SE DEDICAN UNICA Y EXCLUSIVAMENTE A DAR CHEQUEOS REPARACION Y MANTENIMIENTO PREVENTIVO, A ESTE TIPO DE AUTOMOTORES; YA QUE ESTOS TIENEN UN RITMO DE TRABAJO MUY FUERTE Y CONSTANTE. POR LO QUE LAS EMPRESAS QUE TIENEN COMO GIRO PRINCIPAL LA PRESTACION DE SERVICIOS DE

TRANSPORTES DE PERSONAS Y MATERIAL, LE SON MUY UTILES ESTE TIPO DE TALLERES.

POR LO GENERAL LAS EMPRESAS DEDICADAS AL SERVICIO DE TRASPORTE TIENEN DENTRO DE SU EMPRESA UN AREA DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO, PERO EN MUCHAS OCACIONES ESTA SE ENCUENTRA SATURADA DE TRABAJO O BIEN LA REPARACION QUE SE REQUIERE ES MAS COMPLICADA Y SE NECESITA DE UN MAYOR LAPSO DE TIEMPO. POR LO QUE A LA EMPRESA LE CONVIENE MAS QUE SU PERSONAL SE ENFOQUE A REALIZAR LAS REPARACIONES PEQUEÑAS QUE LE PERMITA TENER EL MAYOR NUMERO DE UNIDADES DISPONIBLES Y PARA AQUELLAS QUE REQUIEREN MAYOR ATENCION SE AUXILIAN DE ESTE TIPO DE TALLERES.

2.2.1.5 TALLER MECANICO SERVICIO ESPECIALIZADO EN ALGUNA FUNCION DE VEHICULOS DE CARGA Y PASAJEROS

A ESTE TIPO DE TALLER ACUDEN LAS EMPRESAS QUE TIENEN CUALQUIER TIPO DE CAMION, DESDE CAMIONES DE REDILAS HASTA TRAILERS O AUTOBUSES DE PASAJEROS.

EN ESTE TIPO DE TALLER SE ESPECIALIZAN EN REPARACIONES MAYORES QUE REQUIEREN LOS VEHICULOS, Y TAMBIEN SE ENCARGAN DE LA OBTENCION DE LAS DIFERENTES REFACCIONES QUE SE REQUIERAN, YA QUE EN OCASIONES ES NECESARIO IMPORTARLAS.

2.2.2. EMPRESA MEDIANA

LAS EMPRESAS QUE SE CONSIDERAN DENTRO DEL RUBRO DE MEDIANAS, REALIZAN LAS MISMAS FUNCIONES QUE LOS TALLERES UBICADOS DENTRO DEL MARCO DE MICROEMPRESAS.

LA DIFERENCIA FUNDAMENTAL ES EL TAMAÑO DE UNAS Y OTRAS, YA QUE SU CAPACIDAD DE SERVICIO ES MAYOR,ASI COMO EL PERSONAL QUE LABORA EN ESTAS QUE ES MAS ESPECIALIZADO Y LA TECNOLOGIA QUE MANEJAN ES MAS SOFISTICADA.

ESTE TIPO DE EMPRESA YA ESTA CONSTITUIDA COMO TAL, UTILIZAN CONTROLES ADMINISTRATIVOS, TIENEN SUS OBJETIVOS DEFINIDOS.

2.3 GENERALIDADES SOBRE LA EMPRESA

2.3.1 LAS CUALIDADES ESENCIALES DEL MECANICO REPARADOR

EL MECANICO REPARADOR DEBE ESTAR PENETRADO DEL CARACTER ALTAMENTE TECNICO DE SU PROFESION CUYO EJERCICIO IMPLICA LOS CONOCIMIENTOS MAS EXTENSOS Y MAS DIVERSOS. DEBE POSEER UN GRAN NUMERO DE CUALIDADES TANTO PROFESIONALES COMO PURAMENTE MORALES, INDISPENSABLES EN UNA PROFESION CUYA TECNICA EVOLUCIONA CONSTANTEMENTE HACIA UNA MAYOR COMLEJIDAD.

2.3.2 LAS CUALIDADES PROFESIONALES

LA INDAGACION DE LAS CAUSAS DE UNA AVERIA O DE UNA SIMPLE ANOMALIA EN UN CONJUNTO TAN COMPLEJO COMO EL DE UN AUTOMOTOR MODERNO SE ASEMEJA EN MUCHOS ASPECTOS A UN EXAMEN MEDICO. EL DIAGNOSTICO DE LAS AVERIAS, LO MISMO QUE EL DE UNA ENFERMEDAD HUMANA, EXIGE UN ESPIRITU RACIONAL Y METODICO, CAPAZ DEL PROCESO INTELECTUAL QUE DE DEDUCCION EN DEDUCCION, CONDUCE NATURALMENTE A LA CAUSA DE LAS SEÑALES O SINTOMAS OBSERVADOS.

LA EXPERIENCIA DA A LOS MECANICOS UN SENTIDO DE LA AVERIA, QUE SE DA COMO RESULTADO DE UNA LARGA PRACTICA EN EL CURSO EN EL CUAL SIEMPRE SE HACE EL RAZONAMIENTO INDISPENSABLE AUNQUE SEA DE UNA MANERA SUBCONSCIENTE. AUNQUE EL MECANICO TENGA UNA VASTA EXPERIENCIA ADQUIRIDA ATRAVES DE LOS AÑOS, ES LOGICO SUPONER QUE EL DIAGNOSTICO DE LA UNIDAD QUE FUE CONFIADA A SUS CUIDADOS CARECERA DE VERACIDAD SI NO SE COMPLEMENTA CON CONOCIMIENTOS TECNOLOGICOS PROFUNDOS.

ADEMAS ES NECESARIO QUE ESTE CONOCIMIENTO COMO LA TECNICA ESTEN EN EVOLUCION CONSTANTE CON EL FIN DE PODER HACER FRENTE A LOS NUEVOS ADELANTOS TECNOLOGICOS QUE CADA AÑO SE INOVAN EN LOS AUTOTRANSPORTES.

ADEMAS DE SU CUALIDADES Y CONOCIMIENTOS, EL MECANICO REPARADOR DEBE TENER EL MAS ALTO GRADO DEL SENTIDO DEL ORDEN Y GUSTO POR EL TRABAJO BIEN REALIZADO Y POR LA PULCRITUD TAN NECESARIOS EN UN OBRERO DEDICADO A TRABAJAR CON MECANISMOS COSTOSOS Y DELICADOS QUE SON A MENUDO OBJETO DE LUJO.

2.3.3. LAS CUALIDADES MORALES

ESTE ASPECTO ES DE SUMA IMPORTANCIA, YA QUE EL MECANICO REPARADOR DEBE TENER MUY EN ALTO EL SENTIDO DE RESPONSABILIDAD Y ESTAR CONSTANTEMENTE INSPIRADO POR LA MAYOR PROBIIDAD.

AL MOMENTO DE ACEPTAR EL REPARAR UNA UNIDAD, EL MECANICO REPARADOR DEBE ESTAR CONSCIENTE DE LA RESPONSABILIDAD QUE EN SUS MANOS SE ESTA DEPOSITANDO, TENIENDO EN CUENTA QUE AL PROPORCIONAR UN SERVICIO DE ALTA CALIDAD, ASEGURA DESDE EL PUNTO DE VISTA COMERCIAL LA CAPTACION DE MAYOR NUMERO DE CLIENTES Y LO MAS IMPORTANTE NO ATENTA CONTRA LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS DEL VEHICULO.

TODA NEGLIGENCIA, TODO OLVIDO PUEDE TENER EN ALGUNOS CASOS RESULTADOS DRAMATICOS. BASTA PENSAR EN LAS CONSECUENCIAS DE QUE AL MECANICO SE LE OLVIDE APRETAR UNA TUERCA SOBRE UNA PIEZA DE LA DIRECCION DEL VEHICULO.

LA UTILIZACION DE UNA BUENA SICOLOGIA UTILIZADA POR EL REPARADOR ES NECESARIA, YA QUE EL EJERCICIO DE SU PROFESION LO COLOCA HABITUALMENTE EN EL TRATO DIRECTO CON CLIENTELA MUY DIVERSA. EL LOGRAR CONDUCIR AL CLIENTE HACIA EL LOGRO DE NUESTROS FINES SABIENDO EXPLICAR EN TERMINOS COMUNES Y SENCILLOS LA FALLA QUE TIENE LA UNIDAD, O LA NECESIDAD QUE SE TIENE DE COMPRAR UNA PIEZA QUE SU COSTO ES MUY ELEVADO Y EL CLIENTE SE VE VACILANTE EN ADQUIRILA ES MAS UN ARTE QUE UNA TECNICA.

OTRO ASPECTO IMPORTANTE DE ESTA PROFESION COMO DE TODAS LAS DEMAS

ES LA PRESENTACION Y COMPORTAMIENTO PERFECTO, SI BIEN ES CIERTO QUE EL MECANICO AL ESTAR LABORANDO CONSTANTEMENTE CON GRASA Y OTRAS SUBSTANCIAS NO TIENE UN ASPECTO PULCRO EN SU VESTIMENTA, ESTO NO LE EXCUSA A ESTAR BIEN AFEITADO Y PEINADO. YA QUE EL CLIENTE DESCONFIA RELACIONANDO EL ASPECTO DEL HOMBRE Y EL TRABAJO QUE PUEDE SALIR DE SUS MANOS.

OTRO ASPECTO DE SUMA IMPORTANCIA ES LA HONRADEZ, YA QUE ASI COMO EL CLIENTE PUEDE IGNORARLO TODO ACERCA DE MECANICA, PUEDE SER QUE NO. Y UN DIAGNOSTICO EXAGERADO PUEDE LLEVAR AL CLIENTE A DESCONFIAR PLENAMENTE EN LA VERACIDAD DEL SERVICIO.

2.3.4. NOCIONES SOBRE ORGANIZACION

HASTA HACE POCO TIEMPO, LOS TALLERES DE REPARACION DE AUTOMOTORES, REALIZABAN UN TRABAJO QUE TENIA CARACTER DE ARTESANIA. PERO EN LA ACTUALIDAD, LA NOCION DE PRODUCTIVIDAD HA ADQUIRIDO CONSIDERABLE IMPORTANCIA EN LA INDUSTRIA MODERNA REQUIRIENDO DEL TRABAJO QUE SE DESEMPEÑE UNA EXELENTE CALIDAD Y QUE EL MISMO SE EJECUTE EN UN TIEMPO MINIMO.

SOLO UNA ORGANIZACION PERFECTA DEL TALLER Y DEL TRABAJO QUE EN EL SE REALIZA PERMITE LA REDUCCION SENSIBLE DE LOS TIEMPOS MUERTOS.

2.3.5. ORGANIZACION DEL TALLER

DENTRO DE LA ORGANIZACION DEL TALLER SE DEBEN CONTEMPLAR TODOS AQUELLOS FACTORES QUE DE ALGUNA U OTRA MANERA EJERCEN UNA INFLUENCIA SENSIBLE EN CUESTION DE RENDIMIENTO.

2.3.6. SUPERFICIE DE LOS LOCALS

LA DIMENSION DEL LOCAL ES UN ASPECTO RELEVANTE, YA QUE SI EL LUGAR DE TRABAJO ES MUY PEQUEÑO, EL PERSONAL SE DESPLAZA CON DIFICULTAD, EN RELACION CON EL DESORDEN QUE IMPERA AHI. ADEMAS LA UBICACION DE LA MAQUINARIA QUE SE REQUIERE SE ENCUENTRA MUY CERCA UNA DE OTRA LO QUE PROVOCA QUE EL TRABAJO SE TORNE MAS INCOMODO ADEMAS DE PELIGROSO. POR LO QUE ES CONVENIENTE QUE CADA MAQUINA SE ENCUENTRE EN UN LUGAR FIJO PARA SU UTILIZACION Y EL MECANICO CUENTE CON EL SUFICIENTE ESPACIO PARA LABORAR, OBTENIENDOSE ASI UN AMBIENTE DE CONFORT.

OTRO ASPECTO IMPORTANTE CONSISTE EN EL AREA DE MANIOBRAS, YA QUE EL DESPLAZAMIENTO DE VEHICULOS EN LUGARES MUY REDUCIDOS OBLIGA A MANIOBRAS COMPLICADAS QUE ACAPARA AL PERSONAL Y LE HACEN PERDER TIEMPO CONSIDERABLE, SIN CONTAR EL AMBIENTE DE STRESS QUE MELLA SOBRE LOS NERVIOS DE LOS EMPLEADOS.

POR LO QUE SE ACONSEJA QUE EL ESPACIO DE TRABAJO SEA LO MAS AMPLIO POSIBLE Y DE SER UN ESPACIO REDUCIDO ORGANIZAR TODO DE TAL MANERA QUE EL ORDEN QUE IMPERE SEA LO MAS RIGUROSO POSIBLE.

2.3.7. TEMPERATURA DEL TALLER

LA CUESTION DE LA CLIMATIZACION DEL TALLER ES DE GRAN IMPORTANCIA DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL RENDIMIENTO, INCLUSO DESDE LA CALIDAD DEL TRABAJO. UN MECANICO SUBYUGADO POR EL FRIO O POR EL CALOR AXFISIANTE PIERDE UNA GRAN PARTE DE SUS APTITUDES FISICAS O INTELECTUALES, DOMINADO POR LA NECESIDAD DE CALENTARSE O DE REFRESCARSE.

2.3.8. ASPECTOS GENERALES DEL TALLER

EL ASPECTO DEL TALLER DEBE SER LO MAS CONFORTABLE POSIBLE, PERSIBIENDOSE AL ENTRAR EN EL UN AMBIENTE DE ORDEN LIMPIEZA Y CLARIDAD. ESTO GENERARA EN LAS PERSONAS AJENAS QUE PENETREN EN EL UNA SENSACION DE CONFIANZA Y CORDIALIDAD, ASI COMO AL PERSONAL QUE LABORA EN EL.

EL TALLER DEBE CONTAR CON VENTALNALES, QUE PERMITAN LA ENTRADA ABUNDANTE DE LUZ, LAS PAREDES DEBEN ESTAR PINTADAS PREFERENTEMENTE DE COLOR BLANCO O BIEN COLORES CLAROS, ASI COMO LAS MAQUINAS DEBEN REFLEJAR PULCRITUD.

DEBE ESTAR PROVISTO DE ALUMBRADO ELECTRICO Y DISTRIBUIDO CON ACIERTO.

DENTRO DEL TALLER DEBE IMPERAR UN ORDEN EXTREMO, YA QUE ESTE REDITUARA EN UNA OBTENCION MAS RAPIDA DEL MATERIAL QUE SE

REQUIERE PARA UNA REPARACION, UNOS MINUTOS INVERTIDOS EN UNA REORDENACION, A MENUDO SE TRANSFORMAN EN UNA GANANCIA DE TIEMPO APRECIABLE.

2.3.9. EL EQUIPO DE TALLER

UN EQUIPO BIEN ADAPTADO A LOS TRABAJOS DE LA PROFESION ES EL FACTOR ESENCIAL DE UN BUEN RENDIMIENTO DEL PERSONAL. SI BIEN NO CORRRESPONDE AL PERSONAL DE EJECUCION EL DECIDIR LA IMPORTANCIA DEL EQUIPO, EL MECANICO DEBE MANTENER EN PERFECTO ESTADO LAS MAQUINAS Y LAS HERRAMIENTAS QUE UTILIZA.

2.3.10. LA SEGURIDAD EN EL TALLER

SEGURIDAD DEL PERSONAL

LA SEGURIDAD DEL PERSONAL QUE LABORA EN LA EMPRESA ES OBJETO DE UNA REGLAMENTACION QUE LOS INSPECTORES DE TRABAJO ESTAN ENCARGADOS DE HACER APLICAR.

EN EL CUADRO DE ESTA REGLAMENTACION, CORRESPONDE A TODOS LOS MIEMBROS DEL PERSONAL DE UN TALLER VELAR NO SOLO POR SU PROPIA SEGURIDAD, SINO TAMBIEN POR LA DE SUS COMPAÑEROS DE TRABAJO.

EN MATERIA DE SEGURIDAD, EL PERSONAL DEBE PONER ATENCION EN CUMPLIR CON DETERMINADAS REGLAS PARA REDUCIR EL RISGO DE ACCIDENTES EN EL TRABAJO, DICHAS REGLAS SON LAS SIGUIENTES:

- RIESGO DE CAIDAS EN LOS FOSOS: ESTOS DEBEN SER CUBIERTOS NUEVAMENTE EN CUANTO SE DEJEN DE UTILIZAR. LAS ESCALERAS QUE CONDUCEN A ELLOS DEBEN SER FIJAS.

- RIESGO DE CAIDAS SOBRE EL SUELO: EL SUELO DEL TALLER DEBE ESTAR DESEMBARAZADO DE TODOS LOS OBJETOS QUE LO OCUPEN INUTILMENTE Y QUE PUEDAN SER OTROS TANTOS CEPOS PARA LOS OBREROS SI SE HA EXTENDIDO ACEITE O GRASA ACCIDENTALMENTE SOBRE EL SUELO, DEBEN SER LIMPIADAS SIN RETARDO Y ENARENADO.

- RIESGO DE APLASTAMIENTO: TODO VEHICULO LEVANTADO DEL SUELO TOTAL O PARCIALMENTE POR MEDIO DE UN INSTRUMENTO DE ELEVACION (CRIC O GATO MECANICO) DEBE SER SOSTENIDO, ADEMAS DE ESTE INSTRUMENTO, POR TRIPODES FIJOS (PUNTALES) O CUÑAS. CUANDO SEA NECESARIO LEVANTAR EL VEHICULO DE ESTA MANERA, SE RECOMIENDA COLOCARLO FUERA DEL PASO DE OTROS VEHICULOS. LAS RUEDAS DEL VEHICULO LEVANTADO QUE QUEDEN EN CONTACTO CON EL SUELO DEBEN SER CALZADAS CUIDADOSAMENTE; LO MISMO ES APLICABLE A UN VEHICULO QUE SE ENCUENTRE EN UN PUENTE ELEVADOR.
 NO SE DEBE TENER NUNCA UNA PARTE DEL CUERPO DESBORDANDO EN UN CAMINO DE PASO CUANDO SE TRABAJA ACOSTADO O ECHADO DEBAJO DE UN VEHICULO SOPORTADO SOBRE PUNTALES.
 IGUALMENTE HAY PELIGRO TRABAJANDO EN UN CONJUNTO MECANICO SUSPENDIDO DE UN INSTRUMENTO DE ELEVACION.

- RIESGO DE ELECTROCUTACION: TODAS LAS MAQUINAS ELECTRICAS DEBEN SER ALIMENTADAS DESDE UNA TOMA DE CORRIENTE QUE COMPRENDA UNA PUESTA A TIERRA. EL EMPLEO DE LAMPARAS PORTATILES ALIMENTADAS A LA TENCION DE LA RED (110 O 220) ESTA PROHIBIDO. LA TENSION REGLAMENTARIA UTILIZABLE ES DE 24 V. LOS CABLES DE ALIMENTACION DE LAS DIFERENTES MAQUINAS ELECTRICAS PORTATILES DEBEN ESTAR EN PERFECTO ESTADO Y CUIDADOSAMENTE AISLADOS.

- RIESGO DE INFLAMACION DE LOS VESTIDOS: UN OBRERO CUYOS VESTIDOS ESTEN IMPREGNADOS ACCIDENTALMENTE DE GASOLINA DEBE CAMBIARSE INMEDIATAMENTE O DEJARLOS SECAR A PLENO AIRE, LEJOS DE TODA LLAMA.

- RIESGO DE INTOXICACION POR EL BIOXIDO DE CARBONO: EL BIOXIDO DE CARBONO QUE DESPRENDEN EN CANTIDAD IMPORTANTE UN MOTOR EN FUNCIONAMIENTO ES UN GAS MUY NOCIVO, PUDIENDO TENER EFECTOS MORTALES INCLUSO EN PEQUEÑAS DOSIS. ES TANTO MAS PELIGROSO CUANTO QUE ES INODORO. MAS PESADO QUE EL AIRE, SE DEPOSITA EN LOS FOSOS Y A NIVEL DEL SUELO; POR LO QUE JAMAS SE DEBE ESTAR DEBAJO DE UN VEHICULO CUYO MOTOR SE ENCUENTRE EN FUNCIONAMIENTO, NI DEJAR GIRAR UN MOTOR EN UN LOCAL NO VENTILADO.

PRECAUCIONES Y LUCHA CONTRA INCENDIOS

NUNCA HAY QUE PERDER DE VISTA QUE LA GASOLINA ES UN PRODUCTO INFLAMABLE EN ESTADO DE VAPOR. POR ESO NUNCA SE DEBE DEPOSITAR GASOLINA EN UN RECIPIENTE NO CERRADO.

JAMAS SE DEBE APROXIMAR UNA LLAMA DESNUDA A UN RECIPIENTE CONTENIENDO GASOLINA O GASOLINA EXTENDIDA SOBRE EL SUELO.

LOS TRAPOS EMBEBIDOS DE ESENCIA O DE CUALQUIER OTRO PRODUCTO DE PETROLEO DEBEN SER CONSERVADOS, EN ESPERA DE SU EVACUACION, EN UN RECIPIENTE PROVISTO DE UNA TAPADERA.

LA LUCHA CONTRA UN INCENDIO EN SU PRINCIPIO SE EFECTUA NORMALMENTE POR MEDIO DE EXTINGUIDORES QUE DEBEN ESTAR DISPONIBLES EN DIVERSAS AREAS FACILMENTE ACCESIBLES DEL TALLER.

EN LOS TALLERES DE REPARACION, SOLO DEBEN SER EMPLEADOS CIERTO TIPO DE EXTINGUIDORES.

SI EL SINIESTRO AMENAZA CON EXTENDERSE, LLAMAR SIN RETARDO A LOS BOMBEROS. ENTRE TANTO SUPRIMIR LAS CORRIENTES DE AIRE DEL TALLER Y ALEJARE DEL FOCO DEL INCENDIO TODO CUANTO SE PUEDA.

EVACUAR LOS LOCALES EN CASO DE AMENAZA DE EXPLOSION O DE COMBUSTION GENERAL.

2.3.11. ORGANIZACION DEL TRABAJO

LAS FACTURAS AL CLIENTE DE LOS GASTOS DE REPARACION COMPRENDE DOS PARTES ESENCIALES:

- EL PRECIO DE LAS PIEZAS Y DE LAS FORNITURAS EMPLEADAS.
- EL PRECIO DE LA MANO DE OBRA.

NO CORRESPONDE AL MECANICO OCUPARSE DE LOS PRECIOS DE LA PRIMERA CATEGORIA CUYO CALCULO ESTA A CARGO DEL SERVICIO DE CONTABILIDAD DE LA EMPRESA.

EL REPARADOR SOLO ES RESPONSABLE DE LAS PIEZAS DE RECAMBIO Y DE LAS FORNITURAS, DESDE EL PUNTO DE VISTA MORAL, TANTO ANTE EL EMPRESARIO COMO ANTE EL CLIENTE, Y DEBE PROCURAR SU ECONOMIA. EN CAMBIO EN LO QUE CONCIERNE A LA SEGUNDA CATEGORIA LA EMPRESA ES RESPONSABLE DIRECTAMENTE.

EXCLUYENDO LA PEREZA O LENTITUD VOLUNTARIA EN LA EJECUCION DEL TRABAJO DE REPARACION, LA ORGANIZACION DE ESTE TRABAJO ES EL FACTOR DETERMINANTE DEL TIEMPO EN EL CUAL SERA EJECUTADO.

EN LOS TALLERES DE REPARACION DE ALGUNA IMPORTANCIA Y EN PARTICULAR LOS DE CONCESIONARIOS DE MARCAS, LOS DIVERSOS TRABAJOS HAN SIDO DETERMINADOS POR ESPECIALISTAS Y EL EJECUTANTE DEBE ATENERSE A ELLOS.

EN LOS TALLERES ESPECIALIZADOS, EN LOS CUALES LOS TIEMPOS DE EJECUCION NO ESTAN PREVISTOS, EL REPARADOR DEBE PODER EFECTUAR LOS DIFERENTES TRABAJOS QUE LE SON ENCOMENDADOS EN UN TIEMPO NORMAL.

LOS TIEMPOS MUERTOS QUE SE GENERAN AL ESTAR EL PERSONAL ESPERANDO

HERRAMIENTAS ESPECIALES O FORNITURAS DEBEN SER REDUCIDOS EN TODO LO QUE SEA POSIBLE. PARA ELLO, EL OBRERO DEBE DE CONOCER LAS DIFERENTES HERRAMIENTAS Y REFACCIONES QUE OCUPARA Y PROVEERSE DE ELLAS ANTES DE COMENZAR EL TRABAJO. ESTA SUGERENCIA EN OCASIONES ES DIFICIL DE LLEVAR ACABO, POR LO QUE SE RECOMIENDA ATENERSE A ELLA EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE.

EL COMPUTO DE LAS HORAS DE TRABAJO INVERTIDAS EN LOS DIFERENTES VEHICULOS REPARADOS NECESITA QUE EL MECANICO LLEVE AL DIA UNA FICHA DE TRABAJO INDIVIDUAL EN LA CUAL DEBEN FIGURAR, ADEMAS DE LOS DATOS CONCERNIENTES AL VEHICULO, EL DETALLE DE LOS TRABAJOS EFECTUADOS EN ESTE, EL TIEMPO DE EJECUCION Y LA DESIGNACION DE LAS PIEZAS Y DE LAS FORNITURAS EMPLEADAS.

ESTAS FICHAS PERMITEN AL OBRERO JUSTIFICAR EL EMPLEO DE SU TIEMPO, Y AL SERVICIO CONTABLE DE LA ENTIDAD PROCEDER A LA FACTURACION. LA CONFRONTACION CON LOS VALES O BONOS DE SALIDA DEL ALMACEN PERMITEN COMPROBAR QUE LAS PIEZAS DE FORNITURA SACADAS DE ESTE HAN SIDO EMPEADAS EN LOS VEHICULOS REPARADOS.

LA FORMA DE LA FICHA DE TRABAJO PUEDE VARIAR SEGUN LOS CIRCUITOS DE LA CONTABILIDAD (MATERIAL) PROPIOS DE CADA ESTABLECIMIENTO. CORRESPONDE AL SERVICIO INTERESADO ENCONTRAR EL MODELO DE FICHA QUE LE CONVENGA.

EL MECANICO DEBE PONER EL MAYOR CUIDADO EN LA CONFECCION DE SUS FICHAS AUNQUE LE REPUGNE DEDICARSE A UN TRABAJO DE ESCRITURA. POR OTRA PARTE, EL MECANICO DEBE PRESTARSE VOLUNTARIAMENTE AL CUMPLIMIENTO DE LAS REGLAS DE DICIPLINA VIGENTES EN EL TALLER.

DENTRO DE LA ORGANIZACION DEL TALLER ES INDISPENSABLE CONSIDERAR EL ADECUAR UN BUEN SEGUIMIENTO DE OPERACIONES PARA BRINDAR EL SERVICIO DE MANERA QUE SE LOGRE EN FORMA EFICIENTE Y SATISFACTORIA PARA EL CLIENTE, DICHO PROCEDIMIENTO ES EL SIGUIENTE:

- 1.- RECEPCION DEL AUTOMOVIL.
- 2.- FORMULACION DE LA ORDEN DE TRABAJO.
- 3.- REQUISICION O USO DE HERRAMIENTAS.
- 4.- REQUISICION DE REFACCIONES.
- 5.- PRUEBA DEL AUTOMOVIL.
- 6.- CIERRE DE LA FACTURA.
- 7.- COBRO DE LA FACTURA.
- 8.- ENTREGA DE LA UNIDAD ARREGLADA.

2.3.11.1. RECEPCION DEL AUTOMOVIL

EL CLIENTE SERA ATENDIDO A SU LLEGADA POR UN RECEPCIONISTA, EL CUAL TENDRA A SU CARGO LA FUNCION DE REVISAR EN TERMINOS GENERALES EL ESTADO DEL AUTOMOTOR, PARA LO CUAL ES NECESARIO QUE DICHA PERSONA POSEA CONOCIMIENTOS BASICOS DE MECANICA; ADEMAS DICHA PERSONA DEBE POSEER CRITERIO PROPIO PARA HACER FRENTE A LAS DIVERSAS SITUACIONES QUE SE LE PUEDAN PRESENTAR A LA HORA DE RECIBIR LAS UNIDADES.

23.11.2. FORMULACION DE LA ORDEN DE TRABAJO

UNA VEZ QUE EL RECEPCIONISTA RECIBE LA UNIDAD, DEBERA REALIZAR COMO PRIMERA INSTANCIA UNA REVISION GENERAL DEL AUTOMOTOR, EN PRESENCIA DEL CLIENTE Y ANOTAR EN LA ORDEN LAS ANOMALIAS VISIBLES DEL MISMO, ASI COMO HACER NOTAR AL PROPIATARIO DEL ESTADO GENERAL DEL VEHICULO ANTES DE QUE ESTE INGRESE AL TALLER.

REALIZADA ESTA FUNCION, EL ENCARGADO LLENARA LA ORDEN DE TRABAJO ESPECIFICANDO LOS GENERALES DEL PROPIETARIO Y SENALANDO CON UNA CRUZ, EL TRABAJO A EJECUTAR Y EN SU CASO ANOTANDO AQUELLOS RENGLONES QUE NO SE ENCUETREN CONSIDERADOS. UNA VEZ QUE LA ORDEN HA SIDO LLENADA SE ENTREGARA AL CLIENTE PARA SU REVISION Y POSTERIORMENTE SI TODOS LOS PUNTOS ESPECIFICADOS EN LA MISMA ESTAN CORRECTOS SE SOLICITARA SU FIRMA DE CONFORMIDAD. UNA VEZ REALIZADO ESTE PROCEDIMIENTO, SE DESPRENDERA EL TALON ORIGINAL QUE TIENE LA MISMA EN LA PARTE INFERIOR, ENTREGANDOSELA A LA PERSONA COMO UNA CONTRASEÑA QUE SIRVA PARA RECOGER EL VEHICULO.

ESTA ORDEN SE FORMULARA EN TRES TANTOS, LA ULITMA COPIA SE ENTREGARA AL JEFE DEL TALLER PARA QUE LA PONGA EN EL PARABRISAS DE LA UNIDAD; LA SIGUIENTE SERA PARA EL DEPARTAMENTO DE CONTABILIDAD Y EL ORIGINAL, PARA EL TABLERO DE LA OFICINA DEL TALLER.

2.3.11.3. REQUISICION O USO DE HERRAMIENTAS

LA HERRAMIENTA QUE SE UTILIZA EN LAS REPARACIONES DE AUTOMOTORES, SUELE SER ESPECIALIZADA Y DE UN ALTO COSTO, POR LO QUE SE REQUIERE DE BODEGAS EN LAS CUALES SE GUARDEN Y EL PRESTAMO DE LAS MISMAS SEA CONTROLADO; NO DEJANDO QUE ESTAS DIAMBULEN LIBREMENTE POR EL TALLER EXPONIENDOLAS A POSIBLES PERIDADAS O ROBO.

DENTRO DE LAS BODEGAS SE LLEVARA UN CONTROL DE ENTRADAS Y SALIDAS DE HERRAMIENTA, MEDIANTE LA ENTREGA SEMANAL DE FICHAS NUMERADAS A LOS MECANICOS, UN REGISTRO PERSONAL PARA CADA MECANICO EN EL CUAL SE ESPECIFICARA: FECHA, EL NOMBRE DEL MECANICO, LA CLAVE DE LA HERRAMIENTA SOLICITADA, NUMERO DE FICHA Y FIRMA. LA FICHA O FICHAS SON DOBLES, UNA SE COLOCARAN EN LOS CAJONES RESPECTIVOS DE LAS HERRAMIENTAS Y LA OTRA SE DARA AL MECANICO A MANERA DE COMPROBANTE; AL MOMENTO DE SER ENTREGADO EL INSTRUMENTAL SE APLICARA EN EL LIBRO DE CONTROLES UN SELLO DE RECIBIDO Y SE DEVOLVERAN AL PANEL DE CONTROLES TANTO LA FICHA QUE FUE PROPORCIONADA AL MECANICO COMO LA FICHA QUE SE ENCUENTRA DENTRO DE LA GABETA DE LAS HERRAMIENTAS.

AL FINALIZAR LA SEMANA EL ENCARGADO DE LA BODEGA REVISARA QUE TODAS LAS FICHAS QUE SE ENCUENTREN EN EL PANEL ESTEN COMPLETAS ASIMISMO QUE EL LIBRO DE CONTROLES CONTENGA EN CADA UNO DE SUS RUBROS EL SELLO DE RECIBIDO.

EN CASO DE QUE FALTE ALGUNA FICHA, O BIEN QUE EL LIBRO DE CONTROLES NO ESTE COMPLETO PROCEDERA A VERIFICAR LA CAUSA DEL

MISMO.

EL LLEVAR UN DOBLE CONTROL DENTRO DE ESTE ALMACEN REPERCUTIRA EN BENEFICIO DE LA EMPRESA, PUESTO QUE NO TENDRA QUE REALIZAR EROGACIONES EXTRAS, QUE EN VOLUMEN PUEDEN SE PERJUDICIALES.

2.3.11.4 REQUISICION DE REFACCIONES

DENTRO DE ESTA AREA SE REQUIERE TAMBIEN DE LA IMPLANTACION DE UN CONTROL ADECUADO, YA QUE LA PROBABILIDAD DE EXTRAVIO DE REFACCIONES ES MUY ALTA, POR LO QUE CUANDO EL MECANICO NECESITE REFACCIONES PARA EL ARREGLO DEL VEHICULO, PRESENTARA AL JEFE DEL TALLER UNA REQUISICION, LA CUAL DESPUES DE SER APROBADA Y FIRMADA SERA DEVUELTA POR EL JEFE DEL TALLER QUEDANDOSE ESTE CON UNA COPIA. CON EL ORIGINAL Y UNA COPIA, EL MECANICO ACUDIRA AL ALMACEN DE REFACCIONES EN EL CUAL LE SURTIRAN EL PEDIDO ESPECIFICADO, HACIENDO ESTE ENTREGA DEL ORIGINAL Y LA COPIA RECIBIENDO A CAMBIO LA MERCANCIA Y UNA NOTA DE VENTA.

POR SU PARTE EL ENCARGADO DEL ALMACEN DE REFACCIONES AL FINALIZAR EL DIA, HARA ENTREGA DE LAS REQUISICIONES RECABADAS DURANTE EL DIA AL DEPARTAMENTO DE CONTABILIDAD QUEDANDOSE ESTE CON LAS COPIAS..

ES NECESARIO QUE LAS REQUISICIONES ESTEN FOLIADAS PARA QUE LA VERIFICACION DE LAS MISMAS SE REALICE DE MANERA RAPIDA Y EFICIENTE.

2.3.11.5. PRUEBA DEL AUTOMOVIL

ESTA PRUEBA SERA RESPONSABILIDAD DEL JEFE DEL TALLER O EN SU DEFECTO PODRA REALIZARLA EL MECANICO REPARADOR CON AUTORIZACION PREVIA DE SU JEFE INMEDIATO.

DICHA PRUEBA TIENE POR OBJETO VERIFICAR QUE EL VEHICULO REPARADO HAYA QUEDADO SIN LAS FALLAS QUE SE REPORTARON.

AL MOMENTO DE QUE EL JEFE DEL TALLER ABRIO LA ORDEN DE TRABAJO, ESPECIFICO LA REPARACION A LA CUAL SE SOMETERIA LA UNIDAD, Y UNA VEZ TERMINADA EL TRABAJO Y VERIFICADO EL VEHICULO, ANOTARA EN EL ESPACIO MARCADO COMO OBSERVACIONES OTRAS FALLAS QUE SE LE UBIESEN DETECTADO AL AUTOMOTOR CON LA FINALIDAD DE REPORTARSELAS AL CLIENTE DENTRO DE LA MISMA FACTURA.

2.3.11.6. CIERRE DE LA FACTURA

EL JEFE DEL TALLER DARA AVISO AL GERENTE DEL MISMO CUANDO LA UNIDAD SE ENCUENTRE LISTA Y SE PROCEDA A REALIZAR LA FACTURA, EN LA CUAL SE ANOTARAN TODAS LAS REFACCIONES QUE FUERON NECESARIAS PARA LA REPARACION DEL VEHICULO, DEACUERDO CON LAS NOTAS DE COMPRA DE LAS PIEZAS, YA SEAN DE LA CASA O BIEN DE OTROS PROVEEDORES.

DEBERA VERIFICAR QUE INCLUYA TODAS LAS REFACCIONES UTILIZADAS Y QUE LOS PRECIOS DE MANO DE OBRA, COMUSTIBLES, LUBRICANTES, REFACCIONES Y DEMAS SEAN LOS MARCADOS POR LA EMPRESA; SUMANDOSE AL IMPORTE TOTAL DE LA FACTURA.

UNA VEZ CERRADA LA FACTURA SERA ENTREGADA A LA CAJA, ORIGINAL.

Y UNA COPIA, QUEDANDOSE CON UNA COPIA QUE SERA SELLADA DE RECIBIDO POR LA CAJA, EN ESTE MOMENTO, EL PROCESO SE TERMINA Y LA RESPONSABILIDAD DE COBRO SERA DE LA ADMINISTRACION, ATRAVES DE LA CAJA.

2.3.11.7. COBRO DE LA FACTURA

EN EL MOMENTO QUE EL CLIENTE SE PRESENTE A RECOGER LA UNIDAD, SE LE PEDIRA QUE PASE A LA CAJA PARA EL PAGO DE SU FACTURA, MOSTRANDO SU CONTRARECIBO. EL CAJERO HARA ENTREGA DE LA FACTURA PARA REVISION DEL CLIENTE Y SOLICITARA DEL MISMO UNA FIRMA DE CONFORMIDAD; UNA VEZ REALIZADO EL PAGO, EL CAJERO HARA ENTREGA DE LA FACTURA ORIGINAL QUEDANDOSE CON UNA COPIA DE ESTA PARA EL REPORTE DE BANCOS.

2.3.11.8. ENTREGA DE LA UNIDAD ARREGLADA

EL AUTOMOTOR SERA ENTREGADO EN LA CASETA DE RECEPCION, UNICAMENTE A LA PERSONA QUE PRESENTE LA FACTURA DEBIDAMENTE PAGADA, SOLICITANDOLE AL PROPIETARIO QUE INSPECCIONE LA UNIDAD, ESTO CON EL OBJETO DE QUE VERIFIQUE ASPECTOS COMO: LLANTA DE REFACCION, HERRAMIENTA, EXTINGIDOR Y QUE NO HA SUFRIDO NINGUNA COLISION DURANTE EL TIEMPO EN EL CUAL PERMANECIO EN EL TALLER DEVOLIVENDOSE EN EL ESTADO EN EL CUAL INGRESO. UNA VEZ QUE SE HA REALIZADO ESTA BREVE INSPECCION, EL ENCARGADO AUTORIZARA LA SALIDA, REGISTRANDO UN SELLO EN LA FACTURA CON LA LEYENDA "UNIDAD ENTREGADA".

CAPITULO III

ESTRUCTURA DE LA EMRESA

3.4. CONCEPTO DE ADMINSTRACION

LA PALABRA ADMINSTRACION SE FORMA DEL PREFIJO "AD" QUE SIGNIFICA HACER, Y DE "MINSTRATIVO". ESTA ULTIMA PALABRA VIENE A SU VEZ DE "MINISTER", VOCABLO COMPUESTO DE "MINUS", COMPARTATIVO DE INFERIORIDAD, Y DEL SUFIJO "TER", QUE SIRVE COMO TERMINO DE COMPARACION.

LA ETIMOLOGIA DE MINISTER, ES PUES DIAMETRALMENTE OPUESTA A LA DE "MAGISTER": DE "MAGIS", COMPARATIVO DE SUPERIORIDAD DE "TER".

SI PUES MAGISTER (MAGISTRADO) INDICA UNA FUNCION DE PREMINENCIA O DE AUTORIDAD EL QUE ORDENA O DIRIGE A OTROS EN UNA FUNCION, "MINISTER" EXPRESA PRECISAMENTE LO CONTRARIO: SUBORDINACION U OBEDIENCIA; EL QUE REALIZA UNA FUNCION BAJO EL MANDO DE OTRO; EL QUE PRESTA UN SERVICIO A OTRO.

LA ETIMOLOGIA NOS DA PUES DE LA ADMINSTRACION, LA IDEA DE QUE ESTA SE REFIRE A UNA FUNCION QUE SE DESARROLLA BAJO EL MANDO DE OTRO; DE UN SERVICIO QUE SE PRESTA. POR LO QUE CONCLUIMOS QUE LOS PRINCIPALES ELEMENTOS OBTENIDOS SON EL SERVICIO Y SUBORDINACION (AGUSTIN REYES PONCE).

A CONTINUACION EXPONDEREMOS ALGUNAS DE LAS DEFINICIONES ACERCA DE LA ADMINISTRACION:

- J.D. MONEY:

"ES EL ARTE O TECNICA DE DIRIGIR E INSPIRAR A LOS DEMAS, CON BASES EN UN PROFUNDO Y CLARO CONOCIMIENTO DE LA NATURALEZA HUMANA".

- KOONTZ O'DONNELL:

"ES LA DIRECCION DE UN ORGANISMO SOCIAL Y SU EFECTIVIDAD EN ALCANZAR SUS OBJETIVOS, FUNDADA EN LA HABILIDAD DE CONducIR A SUS INTEGRANTES".

- HENRY FAYOL:

"CONSIDERA QUE LA ADMINSTRACION ES PREVEER, ORGANIZAR, MANDAR, COORDINAR Y CONTROLAR".

- DEFINICION PERSONAL:

"LA ADMINISTRACION ES UN CONJUNTO SISTEMATICO DE REGLAS QUE INTERACTUAN ENTRE SI, CUYO OBJETIVO PRINCIPAL ES LOGRAR LA ARMONIA DE LOS DIFERENTES PROCESOS QUE SE DAN EN LA ORGANIZACION Y QUE CONducIRA A LA MAXIMA EFICIENCIA DE LA MISMA ".

3.2. CARACTERISTICAS DE LA ADMINISTRACION

- UNIVERSALIDAD:

YA QUE ES APLICABLE A CUALQUIER GRUPO SOCIAL O ENTIDAD.

- VALOR INSTRUMENTAL:

ATRAVES DE LA APLICACION DE LAS TECNICAS ADMINISTRATIVAS,
UNA EMPRESA LOGRA SUS FINES.

- UNIDAD TEMPORAL:

DENTRO DE ESTA SE HABLAN DE LAS ETAPAS DE ORGANIZACION,
DIRECCION, PLANEACION, INTEGRACION, CONTROL.

- AMPLITUD DE EJERCICIO:

LA ADMINISTRACION, INVOLUCRA A TODO EL PERSONAL DE LA
EMPRESA, DESDE EL MAS ALTO NIVEL HASTA EL MAS BAJO.

- ESPECIFICIDAD:

LA ADMINISTRACION HA GENERADO CONOCIMIENTOS ESPECIFICOS Y
PARTICULARES EN SU CAMPO.

- INTERDISCIPLINARIEDAD:

LA ADMINISTRACION ABSORBE CONOCIMIENTOS DE OTRAS CIENCIAS Y
LOS APLICA EN SU BENEFICIO PARTICULAR.

3.3. EL PROCESO ADMINISTRATIVO

EL PROCESO ADMINISTRATIVO ES EL CONJUNTO DE ETAPAS ATRAVES DE LAS CUALES SE REALIZA LA ADMINSTRACION, LAS CUALES SE ENCUENTRAN INTERRELACIONADAS FORMANDO UN CONJUNTO INTEGRAL, POR LO CUAL, CADA ETAPA, TIENE QUE ESTAR INDISOLUBLEMENTE UNIDO CON LOS DEMAS.

POR LO QUE EL PENSAR EN SECCIONAR EL PROCESO ADMINSTRATIVO SERIA IRREAL Y PRACTICAMENTE IMPOSIBLE. DURANTE LA VIDA DE LAS EMPRESAS SE ENCUENTRAN CONSTANTEMENTE, COMPLEMENTANDOSE, INTEGRANDOSE E INFLUYENDOSE MUTUAMENTE LOS DIVERSOS ASPECTOS DE LA ADMINSTRACION. ASI PUES AL HACER PLANES SIMULTANEAMENTE SE ESTAN CONTROLANDO, DIRIGIENDO, ORGANIZANDO, CAMBIENDO ETC...

3.4. DEFINICIONES DEL PROCESO ADMINSTRATIVO

- KOONTZ O'DONNELL:

CLASIFICA AL PROCESO ADMINISTRATIVO DE LA SIGUIENTE FORMA:

" ES LA DIRECCION DE UNA ORGANIZACION SOCIAL Y SU EFECTIVIDAD EN ALCANZAR OBJETIVOS FUNDAMENTALES ES LA HABILIDAD PARA CONDUCIR A SUS INTEGRANTES."

- GEORGE TERRY:

"ES LA DIRECCION EN PRIMER TERMINO. ESTO ES EL CONCEPTO QUE CORROBORA AL REFERIRSE A LO QUE CONSIDERA COMO FACTORES ADMINISTRATIVOS. EN SEGUNDO TERMINO SE ENCUENTRAN LA PLANEACION, INTEGRACION, CONTROL O VIGILANCIA."

- ISAC GUZMAN VALDIVIA:

" EL PROCESO ADMINISTRATIVO ES AQUEL QUE PRINCIPIA CON DECISIONES PLANEADAS Y QUE EXPONEN NORMAS DE CONDUCTA" LO CLASIFICA EN TRES OBJETIVOS:

- A.- SABER DESPERTAR EL INTERES EN SU TRABAJO, Y QUE VEA EN SU TRABAJO LA REALIZACION DE SI MISMO.
- B.- SU TRABAJO DEPENDE DE LA MAYOR COORDINACION QUE TENGA CON EL TRABAJO DE LOS DEMAS.
- C.- QUE SE GENERE UN SENTIMIENTO AFECTIVO HACIA LA EMPRESA.

3.5. ETAPAS DEL PROCESO ADMINISTRATIVO

1.-) ETAPA MECANICA.

- A.- PREVISION.
- B.- PLANEACION.
- C.- ORGANIZACION.

2.-) ETAPA DINAMICA.

- A.- INTEGRACION.
- B.- DIRECCION.
- C.- CONTROL.

3.5.1 ETAPA MECANICA

3.5.1.1 PREVISION

ES EL ELEMENTO QUE OBSERVA Y ANALIZA LAS CONDICIONES FUTURAS EN LAS CUALES UNA EMPRESA PUEDA ENCONTRARSE Y EN LA CUAL SE FIJARA TODO AQUELLO QUE REQUERIMOS REALIZAR HASTA QUE SE PUEDA LLEVAR ACABO.

DENTRO DE LA PREVISION SE CONSIDERAN TRES ASPECTOS QUE SON RELEVANTES:

- LOS OBJETIVOS.
- LA INVESTIGACION.
- DESARROLLO DE ALTERNATIVAS.

1.- LOS OBJETIVOS

LA IMPORTANCIA DE ESTE ASPECTO, ES DENTRO DE UN SISTEMA DE ADMINISTRACION RELEVANTE, YA QUE DE ESTOS SE DESPRENDEN TODAS LAS ACCIONES LLEVADAS ACABO POR LA ENTIDAD ORIENTADAS HACIA DICHOS OBJETIVOS.

LOS OBJETIVOS PARA TERRY "REPRESENTAN LO QUE SE ESPERA ALCANZAR EN UN FUTURO COMO RESULTADO DEL PROCESO ADMINISTRATIVO".

LOS OBJETIVOS SE CLASIFICAN EN:

- A) INDIVIDUALES Y COLECTIVOS
- B) GENERALES Y PARTICULARES.
- C) BASICOS, SECUNDARIOS Y COLATERALES.
- D) A CORTO Y LARGO PLAZO.
- E) NATURALES Y SUBJETIVOS O ARBITRARIOS.

DENTRO DE LA FIJACION DE LOS OBJETIVOS SE DEBE TENER EN CUENTA DOS REGLAS BASICAS CON EL OBJETO QUE A LA HORA DE FIJAR LOS MISMOS NO SE DESVIEN O SE CONFUNDAN ENTRE SI:

LA PRIMERA REGLA ES LA DE TIPO NEGATIVO, CUYO FIN ES AYUDARNOS A NO CONFUNDIR EL VERDADERO OBJETIVO CON OTROS QUE FACILMENTE PARECEN SERLO.

LA SEGUNDA REGLA ES LA DE CARACTER POSITIVO, QUE NOS AYUDA A SITUAR NUESTRO OBJETIVO, DEFINIRLO, CLASIFICARLO Y ESPLICARLO A LOS DEMAS.

2.- LA INVESTIGACION

DENTRO DE LAS EMPRESAS SE REALIZA LA INVESTIGACION, UTILIZANDOLA COMO UNA HERRAMIENTA BASICA PARA DETERMINAR LOS ELEMENTOS CON LOS QUE SE CUENTA, Y CUALES SON LOS QUE NOS IMPIDEN ALACANZAR EL OBETIVO.

LA INVESTIGACION ES UNA DE LAS NECESIDADES BASICAS PARA PODER CONSEGUIR UN USO CORRECTO DEL METODO CIENTIFICO, EN ALGUNOS CASOS LA INTENSIDAD DE LA INVESTIGACION SERA REDUCIDA EN ALCANCE DEBIDO AL PROBLEMA EN ESTUDIO, PERO EN OTRAS CIRCUNSTANCIAS, LA INVESTIGACION DEBERA LLEVARSE ACABO DE MANERA MAS INTENSA Y DETALLADA.

POR LO QUE PODEMOS DEFINIR A LA INVESTIGACION COMO: "LA BUSQUEDA DE LA SOLUCION A UN PROBLEMA, USANDO PARA TAL EFECTO, LOS CONOCIMIENTOS DEL PASADO O LA EXPERIMENTACION CON LAS POSIBLES RESPUESTAS".

3.-DESARROLLO DE ALTERNATIVAS

ACTUALMENTE LOS ADMINISTRADORES SE VALEN DE DIVERSAS TECNICAS COMO SER: ESTUDIOS POR MEDIO DE MODELOS, DE SIMULACIONES QUE A BASE DE METODOS CUANTITATIVOS OBTIENEN INFORMACION ACERCA DE LAS VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LAS DIFERENTES PROPUESTAS QUE EXPONEN, CON EL FIN DE QUE ESTAS SEAN ESTUDIADAS CUIDADOSAMENTE Y SE PUEDA ESCOGER LA MAS ADECUADA.

3.5.1.2. PLANEACION

LA PALABRA PLANEACION DERIVA DE PLANO. Y LA MISMA ETIMOLOGIA INDICA, A LO QUE NOS VAMOS A DEDICAR ES FIJAR PLANOS PARA ORIENTAR NUESTRA ACCION.

PODEMOS DEFINIR A LA PLANEACION COMO: "LA DETERMINACION DE LOS OBJETIVOS Y ELECCION DE LOS CURSOS DE ACCION PARA LOGRARLOS CON BASE EN LA INVESTIGACION Y ELABORACION DE UN ESQUEMA DETALLADO QUE HABRA DE REALIZARSE EN UN FUTURO."

DENTRO DE ESTA ESTAPA NOS ENFRENTAMOS A LA INTERROGANTE DEL QUE VA A HACERSE? Y AQUI CONSISTE EN FIJAR EL CURSO DE ACCION EL CUAL VA A SEGUIRSE, ESTABLECIENDOSE LOS PRINCIPIOS QUE HABRAN DE ORIENTAR, LA SECUENCIA DE OPERACIONES PARA REALIZARLO Y DETERMINAR EL TIEMPO Y PRESUPUESTOS NECESARIOS PARA SU REALIZACION.

PRINCIPIOS DE PLANEACION

A) FACTIBILIDAD

ESTABLECER QUE UNA VEZ QUE SE FIJEN LOS OBJETIVOS SE DEBE VERIFICAR QUE SON POSIBLES DE ALCANZAR.

B) OBJETIVIDAD Y CUANTIFICACION.

TODAS LAS ACCIONES QUE DESARROLLE LA EMPRESA DEBEN ENCONTRARSE ESTRECHAMENTE RELACIONADAS CON LOS OBJETIVOS QUE FIJE LA ENTIDAD.

C) FLEXIBILIDAD

SE DEBEN ESTABLECER HOLGURAS EN LAS ACTIVIDADES DE PLANEACION YA QUE ESTAS PUEDEN INCURRIR EN SITUACIONES IMPREVISTAS.

D) UNIDAD

ESTABLECE QUE TODOS LOS PLANES QUE SE GENEREN EN LA ENTIDAD ESTARAN INTEGRADOS EN UNO SOLO.

E) CAMBIO DE ESTRATEGIAS.

EN MUCHAS OCACIONES EL PLAN AL CUAL SE ESTA ATENIENDO LA EMPRESA REQUIERE DE CIERTOS AJUSTES O CAMBIOS PARA EL LOGRO EFECTIVO DE DICHO PLAN,

TIPOS DE PLANEACION

A) PLANEACION ESTRATEGICA

ES DISEÑADA POR LA ALTA DIRECCION Y DA SOPORTE A LA ESTRUCTURA GLOBAL DE LA EMPRESA, Y DE ELLA SE DERIVAN LOS DEMAS TIPOS DE PLANEACION. ES A LARGO PLAZO E INVOLUCRA LOS OBJETIVOS INSTITUCIONALES ASI COMO LA MISION, PROPOSITO ETC... DE TODA LA ENTIDAD.

B) PLANEACION TACTICA

ESTA DERIVA DE LA PLANEACION ESTRATEGICA, SU FINALIDAD CONSISTE EN TRADUCIR LOS OBJETIVOS ESTRATEGICOS EN OBJETIVOS QUE SEAN FACILMENTE MEDIBLES Y DE INSTRUMENTAR. INVOLUCRA EL DISEÑO E IMPLEMENTACION DE POLITICAS, NORMAS, PROCEDIMIENTOS ETC...

C) PLANEACION OPERATIVA

ESTA SE ENCARGA DE EJECUTAR LAS ACCIONES NECESARIAS, ESPECIFICAS Y PARTICULARES PARA OBTENER LOS OBJETIVOS FIJADOS EN LA PLANEACION TACTICA. ESTE TIPO DE PLANEACION ES DISENADA POR LOS JEFES DE DEPARTAMENTO, SUPERVISORES ETC...

DENTRO DE LAS EMPRESAS EXISTEN DIVERSOS TIPOS DE PLANES. LOS CUALES SON APLICADOS A ACTIVIDADES ESPECIFICAS PROPIAS DE LA ENTIDAD, A CONTINUACION MENCIONAREMOS ALGUNOS TIPOS DE PLANEACION ADMINISTRATIVA QUE SE PRESENTAN EN LAS ENTIDADES:

PARA PODER LLEVAR ACABO UNA PLANEACION ES NECESARIO APLICAR

CIERTAS TECNICAS, LAS PRINCIPALES SON LAS SIGUIENTES:

- 1.- MANUALES DE OBJETIVOS Y POLITICAS.
- 2.- DIAGRAMAS DE PROCESO DE FLUJO.
- 3.- GRAFICAS DE GANTT
- 4.- PROGRAMAS.
- 5.- PERT: CPM Y RAMPS QUE SON TECNICAS DE TRAYECTORIA CRITICA

3.5.1.3 ORGANIZACION

EL TERMINO ORGANIZACION SE DERIVA DEL GRIEGO "ORGANON", QUE SIGNIFICA INSTRUMENTO Y SE ENCUENTRA INTIMAMENTE LIGADO CON LA ENTIDAD O EMPRESA.

EL TERMINO "ORG" SE REFIERE AL CONCEPTO DE PROCESO.

EL PROCESO ES UN CONJUNTO DE ELEMENTOS INTERACTUANTES E INTERRELACIONADOS ENTRE SI CON EL FIN DE LOGRAR UN OBJETIVO COMUN.

LA ORGANIZACION SE EMPLEA CON EL FIN DE ESTRUCTURAR LAS TECNICAS QUE DEBERAN EXISTIR ENTRE LAS FUNCIONES, NIVELES Y ACTIVIDADES DE LOS ELEMENTOS MATERIALES Y HUMANOS DE UN ORGANISMO SOCIAL CON EL FIN DE LOGRAR LA MAXIMA EFICIENCIA DENTRO DE LOS OBJETIVOS Y PLANES SEÑALADOS.

LA ORGANIZACION RESPONDE A LA PREGUNTA COMO SE DEBE DE HACER?. EN ESTA ETAPA DEL PROCESO ADMINISTRATIVO SE ESTRUCTURAN FUNCIONES, NIVELES Y ACTIVIDADES, TAMBIEN SE FIJA EN CONCRETO COMO SE VAN A REALIZAR LAS COSAS Y QUIEN LAS VA A DESEMPEÑAR.

LA ORGANIZACION ES IMPORTANTE, YA QUE SE CONSIDERA COMO UN PUNTO DE ENLACE ENTRE LA ETAPA MECANICA Y LA DINAMICA.

PROCESO DE ORGANIZACION

SERIE DE PASOS PARA LLEVAR ACABO LA ORGANIZACION DE LA ENTIDAD.

- A) DIVISION DEL TRABAJO
- A.1) JERARQUIZACION
- A.2) DEPARTAMENTALIZACION.
- A.3) DESCRIPCION DE FUNCIONES Y ACTIVIDADES.
- B) COORDINACION

DIVISION DEL TRABAJO

ES LA SEPARACION Y DELIMITACION DE LAS ACTIVIDADES CON EL FIN DE REALIZAR UNA FUNCION CON LA MAYOR PRECISION, EFICIENCIA Y EL MINIMO ESFUERZO. ESTA TENDRA EN MUCHAS OCASIONES QUE CAMBIARSE O SUPRIMIRSE, AL ESTABLECER UN SISTEMA DE ADMINISTRACION.

JERARQUIZACION

ES LA DISPOSICION DE LAS FUNCIONES DE UNA ORGANIZACION POR ORDEN DE GRADO O IMPORTANCIA.

LA FIJACION DE NIVELES JERARQUICOS EQUIVALE A LA DETERMINACION DE LA AUTORIDAD Y RESPONSABILIDAD CORRESPONDIENTES A CADA NIVEL.

EXISTEN DOS REGLAS BASICAS:

- 1) SE DEBEN ESTABLECER LOS NIVELES MINIMOS INDISPENSABLES
- 2) SE DEBE DEFINIR CLARAMENTE EL TIPO DE AUTORIDAD.

DEPARTAMENTALIZACION

ES LA DIVISION Y EL AGRUPAMIENTO DE LAS FUNCIONES Y ACTIVIDADES EN UNIDADES ESPECIFICAS CON BASE EN SU SIMILITUD.

TIPOS DE DEPARTAMENTALIZACION

1.- DEPARTAMENTALIZACION FUNCIONAL

AGRUPACION DE ACTIVIDADES ANALOGAS SEGUN SU FUNCION PRINCIPAL Y QUE VA A TENER COMO OBJETIVO EL DESARROLLAR LA ESPECIALIZACION DE TODOS LOS MIEMBROS QUE INTEGRAN LOS DIFERENTES DEPARTAMENTOS.

2.- DEPARTAMENTALIZACION GEOGRAFICA.

ES UTILIZADA POR AQUELLAS EMPRESAS O ENTIDADES QUE SU CAMPO DE ACTUACION SE REALIZA DENTRO DE UN AMBITO GEOGRAFICO MUY EXTENSO.

3.- DEPARTAMENTALIZACION POR PRODUCTO.

EMPRESAS QUE FABRICAN DISTINTAS LINEAS DE PRODUCTO. CADA ENTIDAD ES RESPONSABLE DE EL PRODUCTO QUE GENERA.

DESCRIPCION DE FUNCIONES Y ACTIVIDADES

DESPUES DE HABERSE ESTABLECIDO LOS NIVELES JERARQUICOS Y LOS DEPARTAMENTOS DE LA EMPRESA, ES NECESARIO DEFINIR CON TODA CLARIDAD LAS LABORES Y ACTIVIDADES ASI COMO LAS OBLIGACIONES QUE HABRAN DE DESARROLLARSE EN CADA UNA DE LAS UNIDADES CONCRETAS DE TRABAJO O PUESTOS DE LOS DISTINTOS DEPARTAMENTOS DE LA ORGANIZACION.

ESTA ES LA ULTIMA ETAPA DE LA DIVISION DEL TRABAJO, Y CONSISTE EN LA RECOPIACION ORDENADA Y DISIFICADA DE TODOS LOS FACTORES Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LLEVAR ACABO UN TRABAJO. LA DESCRIPCION DE FUNCIONES SE REALIZA PRIMORDIALMENTE ATRAVES DE LAS TECNICAS DE ANALISIS DE PUESTO Y LA CARTA DE DISTRIBUCION DEL TRABAJO.

COORDINACION

NACE DE LA NECESIDAD DE SINCRONIZAR Y ARMONIZAR ESFUERZOS PARA REALIAZAR EFICIENTEMENTE UNA TAREA. SI DURANTE LA PRIMERA ETAPA DEL PROCESO DE ORGANIZACION SE REALIZA LA DIVISION DEL TRABAJO, ES INDISPENSABLE QUE ESTA SE COMPLEMENTE CON LA COORDINACION, QUE CONSISTE EN LOGRAR LA UNIDAD DE ESFUERZOS, ES DECIR, QUE LAS FUNCIONES Y LOS RESULTADOS SE DESARROLLEN E INTERRELACIONEN CON FACILIDAD.

LA EFICACIA DE CUALQUIER SISTEMA ORGANIZACIONAL ESTARA EN

RELACION DIRECTA CON LA COORDINACION MISMA QUE SE OBTIENE ATRAVES DEL ESTABLECIMIENTO DE LINEAS DE COMUNICACION Y AUTORIDAD.

LA FUNCION BASICA DE LA COORDINACION ES LOGRAR LA COMBINACION Y LA UNIDAD DE ESFUERZOS BIEN INTEGRADOS Y BALANCEADOS EN EL GRUPO SOCIAL.

POR TODO LO ANTERIOR PODEMOS DEFINIR A LA COORDINACION DE LA SIGUIENTE MANERA:

"LA COORDINACION ES LA SINCRONIZACION DE LOS RECURSOS Y ESFUERZOS DE UN GRUPO SOCIAL, CON EL FIN DE LOGRAR OPORTUNIDAD, UNIDAD Y ARMONIA EN EL DESARROLLO Y LOGRO DE LOS OBJETIVOS".

3.5.2 ETAPA DINAMICA

3.5.2.1. INTEGRACION

"INTEGRAR ES OBTENER Y ARTICULAR LOS ELEMENTOS MATERIALES Y HUMANOS DE LA ORGANIZACION Y LA PLANEACION SENALAN COMO NECESARIOS, PARA EL ADECUADO FUNCIONAMIENTO DE UN ORGANISMO SOCIAL".

ESTA ETAPA DEL PROCESO ADMINISTRATIVO RESPONDE A LA PREGUNTA CON QUE SE VA A HACER? AL LLEVAR ACABO LA INTEGRACION SE DEBEN OBSERVAR LOS SIGUIENTES PRINCIPIOS:

- CARACTER ADMINISTRATIVO DE LA INTEGRACION.
- INSTALACION Y MANTENIMIENTO.
- DELEGACION Y CONTROL.
- ABASTECIMIENTO OPORTUNO.

LA INTEGRACION COMPRENDE LA FUNCION ATRAVES DE LA CUAL EL ADMINISTRADOR ELIGE Y SE ALLEGA DEL ELEMENTO HUMANO PARA PONER EN MARCHA LAS DECISIONES PREVIAMENTE TOMADAS PARA EJECUTAR LOS PLANES. EL ELEMENTO HUMANO ES EL ASPECTO MAS IMPORTANTE PARA CUALQUIER EMPRESA, YA QUE DE SU DESEMPEÑO DEPENDERA EL CORRECTO APROVECHAMIENTO DE LOS DEMAS RECURSOS. MEDIANTE LA INTEGRACION LA EMPRESA OBTIENE PERSONAL CALIFICADO PARA LOGRAR CON EXITO EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES DE LA EMPRESA.

REGLAS DE INTEGRACION

A.- EL HOMBRE ADECUADO PARA EL PUESTO ADECUADO.

DEBIDO A QUE LOS HOMBRES PUEDEN DESARROLLAR CUALQUIER FUNCION DENTRO DE UN ORGANISMO SOCIAL, ES NECESARIO QUE REUNAN LOS REQUISITOS SUFICIENTES PARA DESEMPEÑARLO ADECUADAMENTE.

B.- DE LA PROVICION DE LOS ELEMENTOS NECESARIOS.

A CADA MIEMBRO DE LA EMPRESA DEBE DE PROPORCIONARSELE LOS ELEMENTOS NECESARIOS PARA HACER FRENTE EFICIENTEMENTE A LAS NECESIDADES DE SU PUESTO. LA DIRECCION DEBE ESTAR CONCIENTE DE LOS ELEMENTOS QUE LOS PUESTOS REQUIEREN PARA LA EFICIENTE REALIZACION DE SU TRABAJO.

C.- DE LA IMPORTANCIA DE LA IMPRODUCCION ADECUADA.

EL MOMENTO EN EL QUE EL ELEMENTO HUMANO INGRESA A LA EMPRESA ES TRASCENDENTAL YA QUE DE ESTE DEPENDERA SU ADAPTACION AL AMBIENTE DE LA EMPRESA, SU DESENVOLVIMIENTO, DESARROLLO Y EFICIENCIA DENTRO DE LA MISMA.

ETAPAS DE LA INTEGRACION

LA INTEGRACION ES UN PROCESO QUE CONSTA DE UNA SERIE DE ETAPAS QUE SE DEBEN REALIZAR CRONOLOGICAMENTE, CON EL FIN DE OBTENER LOS MEJORES RESULTADOS, DICHAS ETAPAS SON:

A.- RECLUTAMIENTO:

ES LA OBTENCION DE LOS CANDIDATOS ADECUADOS PARA OCUPAR LOS PUESTOS DE LA EMPRESA.

LAS FUENTES DE RECLUTAMIENTO MAS UTILIZADAS SON LAS SIGUIENTES: SINDICATOS, ESCUELAS, AGENCIAS, RECOMENDACIONES, ANUNCIOS PERIODISTICOS, BOLETINAJE ENTRE EMPRESAS RELACIONADAS.

B.- SELECCION:

MEDIANTE LA UTILIZACION DE TECNICAS ESPECIFICAS, SE ELIGE ENTRE LOS DIVERSOS CANDIDATOS AL MAS ADECUADO PARA EL PUESTO, DEACUERDO A LOS REQUERIMIENTOS DEL MISMO.

ALGUNOS DE LOS PROCEDIMIENTOS MAS USUALES PARA REALIZAR EL PROCESO DE SELECCION DE PERSONAL SON: EXAMENES, ENTREVISTAS, ENCUESTAS, PRUEBAS PSICOTECNICAS, HOJAS DE SOLICITUD.

C.- INTRODUCCION (INDUCCION):

CONSISTE EN ARTICULAR ADECUADAMENTE AL NUEVO ELEMENTO, CON LOS OBJETIVOS DE LA EMPRESA Y CON EL AMBIENTE ORGANIZACIONAL.

DENTRO DE EL AMBITO GENRAL DE LA ENTIDAD Y ESPECIFICAMENTE EN SU DEPARTAMENTO O SECCION.

D.- CAPACITACION Y DESARROLLO:

CONSISTE EN GENERAR EL DESENVOLVIMIENTO DEL TRABAJADOR, ASI COMO PERMITIR EL INCREMENTO DE SUS CAPACIDADES PARA DE ESTA MANERA LOGRAR SU MAXIMA EFICIENCIA.

LAS FUENTES UTILIZADAS PARA ESTE FIN ES EL ADIESTRAMIENTO Y CAPACTACION A OBREROS Y EMPLEADOS, CAPACTITACION DE SUPERVISORES Y DESARROLLO DE EJECUTIVOS.

3.5.2.2. DIRECCION

LA ETAPA DE DIRECCION RESPONDE AL ENUNCIADO "VER QUE SE REALIZA" Y SE DEFINE COMO AQUEL ELEMENTO DE LA ADMINISTRACION EN EL CUAL SE LOGRA LA REALIZACION EFECTIVA DE TODO LO PLANEADO. POR MEDIO DE LA AUTORIDAD DEL ADMINISTRADOR, EJERCIDA CON BASE EN DECISIONES, YA SEAN TOMADAS DIRECTAMENTE O DELEGANDO DICHA AUTORIDAD, Y SE VIGILA SIMULTANEAMENTE QUE SE CUMPLAN EN FORMA

ADECUADA TODAS LAS ORDENES EMITIDAS.

ESTA ETAPA DEL PROCESO ADMINISTRATIVO, LLAMADA TAMBIEN COMANDO DE EJECUCION O LIDERAZGO ES EL EMPLEO DE TAL TRASCENDENCIA, POR LO QUE ALGUNOS AUTORES CONSIDERAN QUE LA ADMINISTRACION Y LA DIRECCION SON SINONIMOS, DE TAL FORMA QUE TODOS LOS DIRIGIENTES PUEDAN CONSIDERARSE ADMINISTRADORES. POR LO TANTO PODEMOS DEFINIR A LA DIRECCION COMO:

" LA EJECUCION DE LOS PLANES DEACUERDO A LA ESTRUCTURA ORGANIZADORA, MEDIANTE LA GUIA DE LOS ESFUERZOS DEL GRUPO SOCIAL ATRAVES DE LA MOTIVACION, COMUNICACION Y SUPERVISION.

POR OTRO LADO LA DIRECCION MANEJA FASES O ETAPAS DE LAS CUALES SE HARA MENCION A CONTINUACION:

- DELEGACION DE AUTORIDAD, YA QUE ADMINISTRAR CONSISTE EN "REALIZAR ACTIVIDADES ATRAVES DE OTROS"
- EJERCER LA AUTORIDAD.
- ESTABLECER CANALES DE COMUNICACION ATRAVES DE LOS CUALES SE EJERZA LA AUTORIDAD Y SE CONTROLAN LOS RESULTADOS.
- SUPERVISAR EL EJERCICIO DE LA AUTORIDAD, EN FORMA SIMULTANEA A LA EJECUCION DE LAS ORDENES.

PRINCIPIOS DE DIRECCION

A) DE LA ARMONIA DEL OBJETIVO O COORDINACION DE INTERESES.

LOS OBJETIVOS DE LA EMPRESA SOLO PODRAN SER ALCANZADOS SI LOS SUBORDINADOS SE INTERESAN EN ELLOS, LO QUE FACILITARA QUE LOS OBJETIVOS E INTERESES INDIVIDUALES SE CONSIGAN AL ALCANZARSE LAS METAS DE LA ORGANIZACION.

B) IMPERSONALIDAD DE MANDO.

SE REFIERE A QUE LA AUTORIDAD Y SU EJERCICIO SURGEN COMO UNA NECESIDAD DE LA ORGANIZACION PARA OBTENER CIERTOS RESULTADOS, POR ELLO TANTO LOS SUBORDINADOS COMO LOS JEFES DEBERAN ESTAR CONCIENTES QUE LA AUTORIDAD QUE EMANA DE LOS DIRIGENTES SURGE COMO UNA NECESIDAD PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS Y NO DE SU VOLUNTAD PERSONAL.

C) DE LA SUPERVISION DIRECTA.

ESTE PRINCIPIO SE REFIERE AL APOYO Y COMUNICACION QUE DEBE PROPORCIONAR EL DIRIGENTE A SU SUBORDINADO DURANTE LA EJECUCION DE LOS PLANES.

D) DE LA VIA JERARQUICA.

POSTULA LA IMPORTANCIA DE RESPETAR LOS CANALES DE COMUNICACION ESTABLECIDOS POR LA ORGANIZACION FORMAL, DE TAL MANERA QUE AL EMITIRSE UNA ORDEN SEA TRANSMITIDA ATRAVES DE LOS NIVELES JERARQUICOS CORRESPONDIENTES, A FIN DE EVITAR POSIBLES CONFLICTOS, FUGAS DE AUTORIDAD DE LOS JEFES INMEDIATOS, ASI COMO PERDIDAS DE TIEMPO.

E) RESOLUCION DEL CONFLICTO.

INDICA LA NECESIDAD DE RESOLVER LOS PROBLEMAS QUE SURGAN DURANTE EL PROCESO ADMINISTRATIVO, A PARTIR DEL MOMENTO EN QUE SE PRESENTEN, YA QUE DE NO TOMAR UNA DECISION EN RELACION CON UN CONFLICTO POR INSIGNIFICANTE QUE PAREZCA PUEDE ORIGINAR QUE ESTE SE DESARROLLE Y PROVOQUE MAYORES PROBLEMAS.

F) APROVECHAMIENTO DEL CONFLICTO.

EL CONFLICTO ES UN PROBLEMA O UN OBSTACULO QUE SE ANTEPONE AL LOGRO DE LAS METAS ORGANIZACIONALES, PERO QUE AL OBLIGAR AL ADMINISTRADOR A PENSAR EN SOLUCIONES AL PROBLEMA, OFRECERA LA POSIBILIDAD DE VISUALIZAR NUEVAS ESTRATEGIAS Y EMPRENDER DIVERSAS ALTERNATIVAS.

AL HABLAR DE DIRECCION, TAMBIEN DEBEMOS DE HACER INCAPIE, EN QUE PARA LOGRAR UNA ADMINISTRACION EFICIENTE HAY QUE SEGUIR UN PROCESO DETERMINADO EL CUAL CONSTA DE VARIAS FASES QUE A CONTINUACION SE MENCIONAN:

- TOMA DE DECISIONES.
- INTEGRACION.
- MOTIVACION.
- COMUNICACION.
- AUTORIDAD,

TOMA DE DECISIONES

LA RESPONSABILIDAD MAS IMPORTANTE DEL ADMINISTRADOR ES LA TOMA DE DECISIONES. UNA DECISION ES LA ELECCION DEL CURSO DE ACCION ENTRE VARIAS ALTERNATIVAS.

ANTERIORMENTE EL TOMAR DECISIONES ERA ALGO SENCILLO Y RELATIVO, PERO EN LA ACTUALIDAD SU IMPORTANCIA ES TAL QUE, PARA TOMAR DECISIONES EN LOS ALTOS NIVELES, SE HAN DESARROLLADO NUMEROSAS TECNICAS, FUNDAMENTALMETE A BASE DE HERRAMIENTAS MATEMATICAS, LA MECANICA A SEGUIR EN LA TOMA DE DECISIONES ES LA SIGUIENTE:

- 1) DEFINIR EL PROBLEMA.
- 2) ANALISAR EL PROBLEMA.
- 3) EVALUAR LAS ALTERNATIVAS.
- 4) ELECCION DE ALTERNATIVAS.

5) IMPLEMENTACION DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA.

INTEGRACION

ES LA FUNCION POR MEDIO DE LA CUAL EL ADMINISTRADOR ELIGE Y SE ALLEGA DEL ELEMENTO HUMANO PARA PONER EN MARCHA LAS DECISIONES PREVIAMENTE TOMADAS PARA EJECUTAR SUS PLANES. CONSIDERANDO QUE UNA EMPRESA SE ENCUENTRA CONFORMADA PRINCIPALMETE POR RECURSOS MATERIALES Y HUMANOS, Y QUE EL SEGUNDO JUEGA UN PAPEL DE VITAL IMPORTANCIA PARA UN ADECUADO APROVECHAMIENTO DE LOS DEMAS ELEMENTOS Y EL LOGRO DE LOS OBJETIVOS DE LA ENTIDAD.

LA COMUNICACION

LA COMUNICACION ES UN ASPECTO CLAVE EN EL PROCESO.

PUEDE SER DEFINIDA COMO "EL PROCESO ATRAVES DEL CUAL SE TRANSMITE Y RECIBE INFORMACION EN UN GRUPO SOCIAL".

DE TAL MANERA VISTA LA COMUNICACION EN UNA EMPRESA COMPRENDE MULTIPLES INTERACCIONES, QUE ABARCAN DESDE LAS COMUNICACIONES TELEFONICAS INFORMALES HASTA LOS SISTEMAS DE INFORMACION MAS COMPLICADOS. EL EJECUTIVO PARA PONER EN MARCHA SUS PLANES, REQUIERE DE SISTEMAS DE COMUNICACION EFICACES, YA QUE DE CUALQUIER INFORMACION DESVIRTUADA SE ORIGINAN CONFUCIONES Y ERRORES QUE DISMINUYEN EL RENDIMIENTO DEL GRUPO Y OBSTACULIZAN EL

LOGRO DE LOS OBJETIVOS; LAS COMUNICACIONES CONSTAN DE TRES ELEMENTOS BASICOS: EL EMISOR QUE ES DE DONDE SE ORIGINA LA COMUNICACION; SISTEMA TRANSMISOR ES ATRAVES DEL CUAL FLUYE LA COMUNICACION Y EL RECEPTOR QUE ES QUIEN RECIBE Y ENTIENDE LA INFORMACION. CUALQUIER FALLA MINIMA EN ESTA RED IMPLICA LA MALA UTILIZACION DE LA INFORMACION. CON EL FIN DE FACILITAR EL ENTENDIMIENTO DE LA COMUNICACION SE MENCIONA A CONTINUACION SU CLASIFICACION EN UNA FORMA SENCILLA:

1) COMUNICACION FORMAL:

AQUELLA QUE SE ORIGINA EN LA ESTRUCTURA ESTABLECIDA DE LA ORGANIZACION. FLUYENDO ATRAVES DE LOS CANALES FORMALES DISEÑADOS PARA TAL EFECTO.

2) SURGE DE LOS GRUPOS NO FORMALES DE LA ORGANIZACION. NO SIGUE CANALES ESTABLECIDOS ADECUADAMENTE, AUNQUE SE PUEDE REFERIR A LA ORGANIZACION. ESTE TIPO DE COMUNICACION ES DE GRAN IMPORTANCIA, YA QUE SU CARACTER NO FORMAL PUEDE LLEGAR A INFLUIR TANTO O MAS QUE LA COMUNICACION FORMAL E INCLUSIVE IR EN CONTRA DE ESTA. EL ADMINSTRADOR DEBE PROCURAR QUE LOS CANALES DE COMUNICACION FORMAL SE APOYEN EN LAS REDES INFORMALES.

ESTOS DOS TIPOS DE COMUNICACION A SU VEZ PUEDEN SER DE MANERA:

- VERTICAL.
- HORIZONTAL.
- VERBAL.
- ESCRITA.
- MIMICA.

AUTORIDAD

ELEMENTO INDISPENSABLE PARA DIRIGIR Y TRANSMITIR COMUNICACION, LO CONSTITUYE LA AUTORIDAD. LA CUAL PODEMOS DEFINIRLA DE LA SIGUIENTE MANERA:

" LA AUTORIDAD ES LA FACULTAD DE LA CUAL ESTA INVESTIDA UNA PERSONA DENTRO DE UNA ORGANIZACION PARA DAR ORDENES Y EXIGIR QUE ESTAS SEAN CUMPLIDAS POR SUS SUBORDINADOS. PARA LA REALIZACION DE AQUELLAS ACCIONES QUE QUIEN LAS DICTA CONSIDERA APROPIADAS PARA EL LOGRO DE LOS OBJETIVOS DEL GRUPO.

LOS ELEMENTOS DE LA AUTORIDAD SON:

- 1.- MANDO.- EJERCICIO DE LA AUTORIDAD.
- 2.- DELEGACION.- ES LA CONSECUION DE LA AUTORIDAD Y RESPONSABILIDAD POR PARTE DE UN SUPERIOR A UN SUBORDINADO. LAS VENTAJAS DE LA DELEGACION SON:

- A) PERMITE AL DIRECTOR DEDICARSE A ACTIVIDADES MAS IMPORTANTES EN TANTO QUE LAS FUNCIONES MAS DETALLADAS Y RUTINARIAS SE DELEGAN.
- B) ATRAVES DE LA DELEGACION LA RESPONSABILIDAD SE COMPARTE HACIENDOSE MAS SIGNIFICATIVA.
- C) MOTIVA A LOS SUBORDINADOS AL LOGRO DE LOS OBJETIVOS.
- D) ADIESTRA A LOS SUBORDINADOS A TOMAR DECISIONES DE RELATIVA IMPORTANCIA.

REQUISITOS NECESARIOS PARA DELEGAR

- 1) DELIMITAR CLARAMENTE LA AUTORIDAD Y RESPONSABILIDAD DELEGADA, PREFERENTEMENTE POR ESCRITO PARA EVITAR CONFUSIONES, DUPLICIDAD DE FUNCIONES, FUGAS DE AUTORIDAD ETC...
- 2) ESPECIFICAR CLARAMENTE METAS Y MEDIOS DE LA FUNCION DELEGADA
- 3) CAPACITAR AL PERSONAL EN QUIEN SE VA A DELEGAR.
- 4) ESTABLECER STANDARES DE ACTUACION, DE TAL MANERA DE QUE SE FOMENTE LA INICIATIVA, CRATIVIDAD Y LEALTAD.
- 5) CONVENIR SOBRE LAS AREAS DE NO DELEGACION.
- 6) EL DIRECTOR DEBE DE MOSTRAR INTERES EN EL TRABAJO DEL EMPLEADO, EN LA FUNCION DELEGADA.
- 7) RECONOCER EL BUEN DESEMPEÑO Y CONFiar EN SUS SUBORDINADOS

TIPOS DE AUTORIDAD

A) FORMAL: CUANDO ES CONFERIDA POR LA EMPRESA, ESTA DADA POR LOS ORGANIGRAMAS, MANUALES ETC... Y PUEDE SER:

- 1) LINEAL.- CUANDO ES EJERCIDA POR UN JEFE SOBRE UNA PERSONA O GRUPO.
- 2) FUNCIONAL.- EJERCIDA SOBRE UN JEFE SOBRE FUNCIONES DIFERENTES.

B) TECNICA: NACE DE LOS CONOCIMIENTOS DE QUIEN LOS POSEE.

C) INFORMAL: SE ORIGINA DE LA PERSONALIDAD CARISMATICA DEL INDIVIDUO.

3.5.2.3. CONTROL

ES LA ULTIMA ETAPA DEL PROCESO ADMINISTRATIVO, Y LA DEFINIMOS COMO:

"LA EVALUACION Y MEDICION DE LOS PLANES CON EL FIN DE DETECTAR Y PREVEER DESVIACIONES PARA ASI ESTABLECER LAS MEDIDAS CORRECTIVAS".

A) PRINCIPIOS DE CONTROL

A) PRINCIPIO DE EQUILIBRIO.

AL GRUPO DE DELEGACION CONFERIDO, DEBE DE PROPORCIONARSELE EL GRADO DE CONTROL CORRESPONDIENTE; PARA ELLO ES NECESARIO ESTABLECER EL MECANISMO CORRESPONDIENTE PARA VERIFICAR QUE SE ESTA CUMPLIENDO CON LA RESPONSABILIDAD CONFERIDA Y QUE LA AUTORIDAD DELEGADA ESTA CUMPLIENDO CON LOS OBJETIVOS ESTABLECIDOS.

B) PRINCIPIO DE OBJETIVIDAD.

EL CONTROL EXISTE EN FUNCION DE LOS OBJETIVOS, ES DECIR QUE EL CONTROL NO ES UN FIN SINO UN MEDIO PARA ALCANZAR ESTOS.

C) PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD.

PARA QUE EL CONTROL SEA EFICAZ, DEBE APLICARSE ANTES DE QUE SE COMETA EL ERROR, DE TAL MANERA QUE SEA POSIBLE TOMAR MEDIDAS CORRECTIVAS CON ANTICIPACION. YA QUE UN CONTROL QUE NO ES OPORTUNO RESULTA INOPERANTE.

D) PRINCIPIO DE LAS VARIACIONES.

TODAS LAS VARIACIONES QUE SE PRESENTEN EN RELACION CON LO PLANEADO DEBERAN SER ANALIZADAS DETALLADAMENTE PARA ASI CONOCER LAS CAUSAS QUE LAS ORIGINARON Y PODER IMPLEMENTAR LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA EVITARLAS EN UN FUTURO.

E) PRINCIPIO DEL COSTO.

EL ESTABLECIMIENTO DE UN SISTEMA DE CONTROL DEBE JUSTIFICAR EL COSTO QUE ESTE REPRESENTA EN TIEMPO Y DINERO, EN RELACION A LAS VENTAJAS REALES QUE ESTE REPORTE.

F) PRINCIPIO DE EXEPCION.

EL CONTROL DEBE APLICARSE A LAS ACTIVIDADES REPRESENTATIVAS DE LA EMPRESA A FIN DE REDUCIR COSTOS Y TIEMPO.

G) PRINCIPIO DE LA FUNCION CONTROLADORA.

SEÑALA QUE LA PERSONA O FUNCION QUE REALIZA EL CONTROL NO DEBE ESTAR INVOLUCRADO CON LA ACTIVIDAD A CONTROLAR.

PROCESO DE CONTROL

1.- ESTABLECIMIENTO DE STANDARES

UN STANDAR ES LA UNIDAD DE MEDIDA QUE SIRVE COMO MANEJO O GUIA EN BASE A LA CUAL SE EFECTUA EL CONTROL.

1.1.- STANDAR ESTADISTICO O HISTORICO.

CONSISTE EN EL REGISTRO QUE SE VA A REALIZAR SOBRE HECHOS O SITUACIONES PASADAS. PUEDE GENERARSE EN EL INTERIOR DE LA EPRESA.

1.2.- STANDAR FIJADO POR APRECIACION.

ES UN TANTO SUBJETIVO, PUES SE FIJA A LA EXPERIENCIA DE QUIEN LO ESTABLECE.

1.3.- STANDAR TECNICO.

ES EL RESULTADO DE UNA SERIE DE ESTUDIOS DE TIPO CUALITATIVO Y CUANTITATIVO, Y SE APLICAN DESPUES DE HABERSE FIJADO TECNICAS ESPECIFICAS EN LA MEDICION DE LA PRODUCTIVIDAD TANTO DE HOMBRES COMO DE MAQUINAS.

2.- MEDICION DE RESULTADOS.

ES LA VERIFICACION DE LOS STANDARES ESTABLECIDOS QUE SE HA LLEVADO ACABO EN EL TIEMPO ESTIMADO O FIJADO.

3.- CORRECCION.

EL RESULTADO QUE SE DA MEDIANTE LA COMPARACION DE LO QUE SE PLANEÓ Y DE LOS RESULTADOS QUE SE OBTUVIERON.

SE DEBEN CORREGIR TODAS LAS DESVIACIONES SUFRIDAS O LA CAUSA QUE ORIGINO EL PROBLEMA SE DEBE CAMBIAR O MODIFICAR.

UNA VEZ QUE EL PROBLEMA HA SIDO DETECTADO SE DEBE DE PROPONER DIFERENTES ALTERNATIVAS DE SOLUCION, CON EL OBJETO DE REGRESAR AL CAMINO ESTABLECIDO.

4.- RETROALIMENTACION.

ES VOLVER A UBICAR LOS OBJETIVOS DESPUES DE HABER REALIZADO Y CUMPLIDO CON LOS ANTERIORES. SE VUELVE A REALIZAR EL CICLO.

IMPLEMENTACION DEL PROCESO DE CONTROL

- 1.- CONTAR CON OBJETIVOS Y STANDARES QUE SEAN ESTABLES.
- 2.- QUE EL PERSONAL COMPRENDA Y ACEPTÉ LOS CONTROLES.
- 3.- QUE LOS RESULTADOS FINALES DE CADA ACTIVIDAD SE ESTABLESCAN EN BASE A LOS OBJETIVOS.
- 4.- TOMAR EN CUENTA QUE UN SISTEMA DE CONTROL, POR SI SOLO NO CONTRIBUYE A LA EFICIENCIA.
- 5.- EVALUAR LA EFECTIVIDAD DE LOS CONTROLES, ELIMINANDO LOS QUE NO SIRVAN Y SIMPLIFICANDOLOS.

CAPITULO IV

IMPLANTACION DE UN SISTEMA DE COSTOS.

4.1.- INTRODUCCION A LA CONTABILIDAD DE COSTOS.

TODA ACTIVIDAD LUCRATIVA O NO LUCRATIVA, REQUIERE DE TRES ELEMENTOS FUNDAMENTALES, RECURSOS HUMANOS, MATERIALES Y ECONOMICOS. YA QUE SIN LA CONJUNCION DE ESTOS TRES ELEMENTOS, SERIA MUY DIFICIL EL LLEVAR ACABO CON EXITO EL LOGRO DE LA META FIJADA. LOS COSTOS, SON PARTE ESENCIAL DEL DESARROLLO ADECUADO DE LAS ENTIDADES, NO IMPORTANDO EL GIRO O ACTIVIDAD A LA CUAL SE ENFOQUEN SIEMPRE SE REQUERIRA DE UN ADECUADO SISTEMA CONTABLE DE COSTOS.

LA CONTABILIDAD DE COSTOS TUVO SU ORIGEN EN LA INDUSTRIA, UTILIZANDOSE PRIMERO LOS RECIENTOS FISICOS DE INVENTARIOS, MEDIANTE LA INFORMACION ANALITICA, PERIODICA Y OPORTUNA, DANDO LUGAR AL SISTEMA DE INVENTARIOS PERPETUOS PARA EL CONTROL DE LAS EXISTENCIAS, Y DANDOSE COMO RESULTADO LA OBTENCION DE COSTOS UNITARIOS POR PRODUCTO. CON ESTOS ELEMENTOS SE TIENE LA FACILIDAD DE CONOCER DE MANERA PRECISA LA UTILIDAD O PERDIDA BRUTA POR PRODUCTO.

ADEMAS CONFORME EL TIEMPO PASA, LA INFORMACION QUE SE OBTIENE PERMITE REALIZAR COMPARACIONES ENTRE LOS DISTINTOS PERIODOS, PERMITIENDO ESTO LA OBSERVACION Y ESTUDIO DE LAS FLUCTUACIONES QUE SE PRESENTAN EN LAS DISTINTAS ETAPAS. Y PROPORCIONANDO INFORMACION VITAL PARA LA TOMA DE DECISIONES.

LA EVOLUCION DE LA CONTABILIDAD DE COSTOS HA PERMITIDO OBTENER MEJORES CONTROLES EN OPERACIONES Y GASTOS REALIZADOS POR LA EMPRESA, ASI COMO PROPORCIONAR INFORMACION FRECUENTE, OPORTUNA Y EFICAZ PARA LA PLANEACION Y CONTROL DE LOS PRESUPUESTOS.

UNO DE LOS INDICATIVOS MAS IMPORTANTES ES LA DETERMINACION DEL COSTO UNITARIO DEL PRODUCTO O PRODUCTOS TERMINADOS Y EN PROCESO. YA QUE DE ESTOS SE DESPRENDEN ACTIVIDADES DE SUMA IMPORTTANCIA COMO SER LA FIJACION DE LAS POLITICAS DE VENTAS O BIEN INDICATIVOS PARA LA PLANEACION DE LAS UTILIDADES.

COMO YA SE COMENTO EN PARRAFOS ANTERIORES, LOS COSTOS SURGIERON COMO UNA NECESIDAD DE OBTENER INFORMACION OPORTUNA DEL CUANTO COSTABA LA PRODUCCION DE UN ARTICULO DETERMINADO EN SUS DISTINTAS FASES EN EL PROCESO PRODUCTIVO. SINEMBARGO CONFORME ESTA HA EVOLUCIONADO SU UTILIZACION SE HA AMPLIADO A OTROS CAMPOS QUE NO PRECISAMENTE TRANSFORMAN LA MATERIA PRIMA EN ARTICULOS DE CONSUMO COMO SER EL COMERCIO, SERVICIOS ETC...

POR EJEMPLO UN COMERCIANTE REQUIERE DE CONOCER CON PRECISION SUS COSTOS UNITARIOS DE LOS DIFERENTES ARTICULOS QUE VENDE, ASI COMO INCREMENTAR A SU PRECIO DE VENTA LOS COSTOS FIJOS Y VARIABLES PROPIOS DE SU ACTIVIDAD COMERCIAL. LO MISMO PASA CON TODAS AQUELLAS PERSONAS QUE PRESTAN UN SERVICIO, REQUIEREN CONOCER CON EXACTITUD EL PRECIO DE TODAS AQUELLAS EROGACIONES QUE HAN DE REALIZAR CON OBJETO DE ESTABLECER UN PRECIO A LOS HONORARIOS PERCIBIDOS.

SI BIEN ES CIERTO QUE, POR LO ANTERIORMENTE EXPUESTO, CUALQUIER ACTIVIDAD REQUIERE DE UN ANALISIS DE COSTOS, EXISTEN DIFERENCIAS NOTORIAS ENTRE LA DETERMINACION DE LOS COSTOS INDUSTRIALES Y LA DE OTROS TIPOS DE ACTIVIDADES. A CONTINUACION SE ENLISTAN ALGUNAS:

A.- EL COMERCIANTE ADQUIERE EL PRODUCTO OBJETO DE LA VENTA EN CIERTO ESTADO, Y GENERALMENTE DICHO PRODUCTO, NO SUFRE UNA MODIFICACION. Y SUS COSTOS ESTARAN DETERMINADOS DEACUERDO A LA UBICACION DE SU LOCAL, AL TIPO Y CLASE DE ARTICULOS COMPLEMENTARIOS QUE UTILICE EN SU PROCESO DE VENTA.

B.- SIMILAR A ESTE SE ENCUENTRA LA PRESTACION DE SERVICIOS, QUE SUS COSTOS SE ENCONTRARAN DETERMINADOS AL MERCADO AL CUAL SE ENCUENTRE ENFOCADO SU ACTIVIDAD Y PARALELO A ESTO SE ENCONTRARA DETERMINADO EL PRECIO DE VENTA DEL SERVICIO. AUNADO A ESTO SE ENCUENTRA LA COMPETENCIA PARA REGULAR SUS PRECIOS DE VENTA.

C.- POR SU PARTE LA INDUSTRIA REQUIERE DE ESTABLECER CONTROLES DE COSTOS EN TODAS SUS FASES DE LA PRODUCCION Y QUE EN CADA UNA DE ELLAS EL COSTO DEL PRODUCTO SE VA INCREMENTANDO Y EL INDUSTRIAL DEBE IR RECAPITULANDO TODOS ESTOS COSTOS CON OBJETO DE DETERMINAR CON EXACTITUD EL COSTO DE LA UNIDAD TERMINADA.

UNA VEZ HECHAS ESTAS COMPARACIONES, PODEMOS PERCATARNOS QUE EL INDUSTRIAL A DIFERENCIA DE LOS OTROS, DEBE DE MANTENER UN CONTROL DE COSTOS MAS EXTRICTO EN CADA UNA DE LAS FASES DEL PROCESO DE PRODUCCION, MIENTRAS QUE, LOS OTROS, CONOCEN EL COSTO

UNITARIO PRECISO DEL BIEN O SERVICIO QUE VENDEN.

4.1.1. DEFINICION DE LA CONTABILIDAD DE COSTOS.

ES LA CIENCIA QUE TRATA DE FACILITAR EL EJERCICIO DE LA PLANEACION Y EL CONTROL POR MEDIO DE LA RECOPIACION Y ANALISIS DE LA INFORMACION Y QUE, NO SE HACE TODO EN TERMINOS DE DINERO PARA LUEGO COMUNICAR RESULTADOS.

(A.WAYNE CORCORAN)

ES LA CIENCIA QUE HACE REFERENCIA A LOS ASPECTOS COMUNES DE PROCEDIMIENTOS, SISTEMATIZACION, VALUACION Y EVALUACION E INFORMES ESPECIFICANDOSE LA SERIE DE ESFUERZOS CON OBJETO DE OBTENER ALGO.

(CRISTOBAL DEL RIO GONZALEZ)

4.1.2. OBJETIVO DE LA CONTABILIDAD DE COSTOS

LOS FINES QUE PERSIGUE LA CONTABILIDAD DE COSTOS SE PUEDEN RESUMIR EN: EL CONTROL DE LAS OPERACIONES Y DE GASTOS , INFORMACION AMPLIA Y OPORTUNA, Y EL FIN PRIMORDIAL QUE ES LA DETERMINACION CORRECTA DEL COSTO UNITARIO; DE ESTE SE PUEDEN DERIVAR UNA SERIE DE SUBOBJETIVOS ENTRE LOS QUE PODEMOS OBSERVAR LOS SIGUIENTES:

- A. - FIJACION DEL PRECIO DE VENTA.
- B. - NORMAS O POLITICAS DE OPERACION O EXPLOTACION.
- C. - VALUACION DE ARTICULOS TERMINADOS.
- D. - DETERMINACION DEL COSTO DE PRODUCCION DE LO VENDIDO.
- E. - DECISIONES SOBRE COMPRAR O FABRICAR.
- F. - INDICATIVOS PARA LA PLANEACION Y
CONTROL PRESUPUESTALES Y DE UTILIDADES.

A.- CONTROL DE OPERACIONES Y DE GASTOS.

DENTRO DE LAS ENTIDADES ES DE SUMA IMPORTANCIA EL TENER UNA CONTABILIDAD DE COSTOS EFICIENTE, Y ASI LAS OPERACIONES QUE LA ENTIDAD REALIZA COMO PARTE DE SU ACTIVIDAD ESTAN CONTROLADAS OBTENIENDOSE BENEFICIOS NOTORIOS EN RELACION A LA ADMINISTRACION DE LA EMPRESA. ESTAS UNIDADES ECONOMICAS, EXIGEN UNA TECNICA EFICAZ PARA EL CONTROL DE SUS OPERACIONES, UNA ADECUADA DETERMINACION DE SUS COSTOS, YA QUE LAS EMPRESAS DEBEN DE TENER DENTRO DE SUS OBJETIVOS FUNDAMENTALES EL REDUCIR SUS COSTOS; MODIFICANDO UNA SERIE DE FACTORES QUE DAN LUGAR A UNA SUPERACION ABSOLUTA Y PROMUEVEN POR LO TANTO SU PARTICIPACION COMPETITIVAMENTE HABLANDO DENTRO DEL MERCADO AL CUAL SE ENCUENTRAN ENFOCADAS.

B.- INFORMACION AMPLIA Y OPORTUNA

DENTRO DE LAS EMPRESAS, LA INFORMACION QUE SE GENERA, FLUYE DE LAS OPERACIONES DIARIAS QUE LA ENTIDAD REALIZA Y ESTA ES APROVECHADA POR LOS DIRECTIVOS PARA IDENTIFICAR LA SITUACION EN LA CUAL SE ENCUENTRA LA EMPRESA EN UN PERIODO DETERMINADO, Y CONSECUENTEMENTE A ESTO TOMAR DECISIONES REFERENTES AL CONTROL Y MINIMIZACION DE COSTOS, QUE REDUNDEN EN UN MEJOR APROVECHAMIENTO DE LOS BIENES Y RECURSOS.

C.- DETERMINACION CORRECTA DEL COSTO UNITARIO

EL PRINCIPAL OBJETIVO DE LOS COSTOS ES LA DETERMINACION CORRECTA DEL COSTO UNITARIO, YA QUE DE ESTA INFORMACION, SE DESPRENDEN LA GRAN GAMA DE LA TOMA DE DECISIONES, COMO PUEDEN SER: LA REDUCCION DEL COSTO, LA FIJACION DEL PRECIO DE VENTA, LA VALUACION DE PRODUCTOS EN PROCESO TERMINADOS, LA DETERMINACION DEL COSTO DE PRODUCCION DE LO VENDIDO, ADEMÁS DE PROPORCIONAR INFORMACION QUE AYUDE A LA DETERMINACION DE LAS POLITICAS A SEGUIR EN RELACION A LA COMPETITIVIDAD DE LA EMPRESA EN EL MERCADO, A LA PLANEACION DE LAS UTILIDADES Y A LOS PLANES DE EXPANSION.

CUANDO SE DETERMINA EL COSTO UNITARIO CORRECTO, SE ESTA EN POSICION DE TOMAR DECISIONES, COMO PUEDEN SER:

1.- DESICIONES EN RELACION A PRODUCIR, MANDAR MAQUILAR O BIEN COMPRAR DETERMINADAS PIEZAS.

2.- DETERMINACION DEL PUNTO DE EQUILIBRIO.

3.- TOMA DE DESICIONES TRASCENDENTALES COMO SER: EL SEGUIR OPERANDO O BIEN FINIQUITAR LAS OPERACIONES COMERCIALES.

4.2 INTRODUCCION A COSTOS

DEFINICIONES DE COSTOS

ES LA CANTIDAD DE DINERO, TIEMPO, TRABAJO ETC... QUE SE REQUIERE PARA OBTENER ALGO. TAMBIEN SE PUEDE DECIR QUE ES LA PERDIDA, SACRIFICIO DE UNA DESICION.

(DICCIONARIO WEBSTER).

ES LA SUMA DE ESFUERZOS Y RECURSOS QUE SE HAN INVERTIDO PARA PRODUCIR ALGO; ES EL SACRIFICIO DE LAS DEMAS OPCIONES QUE DESPLAZA LA OPCION FINALMENTE ELEJIDA, ES DECIR, EL COSTO DE UNA COSA EQUIVALE A LO QUE SE RENUNCIA CON OBJETO DE OBTENERLA

(IDEA BASADA EN COSTOS I CRISTOBAL DEL RIO G.)

4.2.1 QUE SON LOS COSTOS ?

CUANDO NOS REFERIMOS AL PAGO POR UN BIEN O SERVICIO, CON EL OBJETO DE SATISFACER NUESTRAS NECESIDADES, O BIEN COMO UN MEDIO PARA ALCANZAR UN FIN, NOS ENFRENTAMOS A LA SITUACION DE RETRIBUIR MONETARIAMENTE HABLANDO DICHO SATISFACTOR QUE ESTAMOS ADQUIRIENDO, ESTO REPRESENTA PARA NOSOTROS UNA EROGACION QUE EQUIVALE A UN COSTO. EN BASE AL TIPO DE BENEFICIO QUE ESTAMOS ADQUIRIENDO ESTOS SE CATALOGAN EN :

4.2.1.1. COSTO DE INVERSION.

PARA NOSOTROS PODER ELABORAR UN DETERMINADO BIEN, O PRESTAR UN SERVICIO REQUERIMOS DE LA CONJUNCION DE DIFERENTES ELEMENTOS QUE SE COMPLEMENTAN COMO SER : TIEMPO, ESFUERZO FISICO Y RECURSOS O CAPITAL. TODOS ESTOS FACTORES QUE, INTERACTUANDO ENTRE SI DAN POR RESULTADO LA CREACION DE UN BIEN O UN SERVICIO EL CUAL TIENE COMO COMUN DENOMINADOR LA UNIDAD MONETARIA, COMO UNIDAD DE MEDIDA.

4.2.1.2. COSTO DE DESPLAZAMIENTO O SUBSTITUCION.

SE REFIERE A LA ELECCION ENTRE DIFERENTES ALTERNATIVAS LO CUAL NOS LLEVA A DESECHAR LAS OTRAS OPCIONES

4.2.1.3. COSTO INCURRIDO

CON ESTE NOMBRE SE CONOCE LA INVERSION DEL COSTO DE PRODUCCION, SOLO REFLEJANDOSE COSTOS DE INVERSION DENTRO DE UN PERIODO DETERMINADO, POR LO QUE ESTE COSTO NO INCLUYE VALORES DE COSTOS DE PRODUCCION CORRESPONDIENTES A OTRO PERIODO

4.2.1.4. COSTOS FABRILES Y NO FABRILES

EL COSTO DE FABRICACION, SIRVE PARA DETERMINAR EL VALOR DE ELABORACION DE LOS PRODUCTOS TERMINADOS, DE AQUELLOS QUE SE ENCUENTRAN EN PROCESO Y DE LOS QUE YA SE VENDIERON.

CUANDO NOS REFERIMOS A COSTOS NO FABRILES NOS REFERIMOS A TODAS AQUELLAS INVERSIONES QUE NO SE ENCUENTRAN ENFOCADAS A LA PRODUCCION DE ALGUN TIPO DE PRODUCTO.

4.2.1.5. COSTO TOTAL

CUANDO NOS REFERIMOS AL COSTO TOTAL, ESTE IMPLICA UNA SERIE DE SUBDIVISIONES QUE LE INTEGRAN COMO SER: COSTO DE PRODUCCION, COSTO DE DISTRIBUCION, COSTO ADMINISTRATIVO, COSTO FINANCIERO, OTROS GASTOS, IMPUESTOS SOBRE LA RENTA, REPARTO DE UTILIDADES, APORTACIONES AL SEGURO SOCIAL, SEGUROS Y FIANZAS, ETC.

POR LO ANTERIORMENTE EXPUESTO, PODEMOS DEFINIR AL COSTO TOTAL COMO: "LA INVERSION NECESARIA QUE SE REQUIERE PARA PORDUICR O VENDER UN ARTICULO"

COSTO DE PRODUCCION

SE REFIERE A TODAS LAS OPERACIONES REALIZADAS DESDE LA ADQUISICION DE LA MATERIA PRIMA, SU PROCESO DE TRANSFORMACION, HASTA SU PRESENTACION EN UN PRODUCTO TERMINADO.

EN TODAS LAS FASES SE PRESENTAN UNA SERIE DE VARIANTES LAS CUALES ES NECESARIO IDENTIFICAR Y EVALUAR CON OBJETO DE DETERMINAR EN CADA UNA DE ELLAS EL COSTO DEL PRODUCTO AL PASAR POR DICHAS ETAPAS.

CADA FASE DEL PROCESO, TIENE UNA O MAS APLICACIONES, LAS CUALES VAN INCREMENTANDO EL COSTO DEL PRODUCTO; Y LA DETERMINACION DE LOS COSTOS QUE SE GENERAN EN CADA FASE PERMITE ESTABLECER CONTROLES LOS CUALES REDUCEN EL GASTO Y AYUDAN A DISMINUIR EL COSTO FINAL DEL PRODUCTO TERMINADO.

DENTRO DEL COSTO DE PRODUCCION, SE ENCUENTRAN TRES ELEMENTOS FUNDAMENTALES LOS CUALES LE INTEGRAN, Y SU CUANTIFICACION SE HACE A TRAVES DEL COMUN DENOMINADOR LLAMADO MONEDA; ESTOS SON: LA MATERIA PRIMA, LOS SUELDOS Y SALARIOS DIRECTOS Y LOS GASTOS INDIRECTOS DE PRODUCCION.

MATERIA PRIMA

ES EL ELEMENTO CON EL CUAL SE INICIA TODO EL PROCESO DE PRODUCCION FINALIZANDO EN UN ARTICULO DE CONSUMO O DE SERVICIO.

A LA MATERIA PRIMA, CUANDO SE LE PUEDE IDENTIFICAR POR SU MONTO Y/O TANGIBILIDAD SE LE CONOCE COMO MATERIAL DIRECTO. SOLO EN EL CASO CUANDO SU VALOR NO JUSTIFICA UN PROCEDIMIENTO LABORIOSO Y EN OCASIONES DEMASIADO COSTOSO.

SUELDOS Y SALARIOS

ES EL ESFUERZO HUMANO REQUERIDO CON OBJETO DE LOGRAR LA TRANSFORMACION DE LA MATERIA PRIMA.

DENTRO DEL PROCESO PRODUCTIVO, A ESTE ESFUERZO HUMANO, SE LE CONOCE COMO MANO DE OBRA. CUANDO ESTE ELEMENTO SE LE PUEDE IDENTIFICAR, SU MONTO DENTRO DEL PROCESO PRODUCTIVO SE LE LLAMA "MANO DE OBRA DIRECTA".

GASTOS INDIRECTOS DE PRODUCCION

SON TODOS AQUELLOS ELEMENTOS, QUE CONTRIBUYEN A LA TRANSFORMACION DE LA MATERIA PRIMA; DICHS GASTOS, PUEDEN SER:
LA RENTA, LA LUZ, EL TELEFONO, HERRAMIENTAS, COMBUSTIBLES, AGUA, ETC...

COSTOS DIRECTOS

ES LA SUMA DE LOS ELEMENTOS DIRECTOS DEL COSTO.

COSTOS DE TRANSFORMACION O DE CONVERSION

ESTA INTEGRADO POR LA ADICION DE LOS SUELDOS Y SALARIOS DIRECTOS Y LOS GASTOS INDIRECTOS DE PRODUCCION, YA QUE SON ESTOS LOS QUE MUTAN EL MATERIAL DIRECTO.

COSTO DE DISTRIBUCION

DENTRO DE ESTE RUBRO SE INTEGRAN TODOS LOS GASTOS QUE SE GENERAN CON OBJETO DE TRANSLADAR EL ARTICULO TERMINADO A LAS MANOS DEL CONSUMIDOR. DENTRO DE ESTE RUBRO EL ANALISIS DE LOS COSTOS ES DE GRAN IMPORTANCIA, YA QUE UN MAL MANEJO DE LAS RUTAS DE ENTREGA PUEDE INCREMENTAR EL COSTO DE LOS ARTICULOS CONSIDERABLEMENTE.

COSTO FINANCIERO

ESTA INTEGRADO NORMALMENTE POR LOS GASTOS, PARA ALLEGARSE DE FONDOS COMO SON: INTERESES, DESCUENTO DE DOCUMENTOS, COMISIONES, Y SUBSTITUCIONES, GASTOS DE COBRANZA, ETC...

COSTO DE ADMINISTRACION

SON TODAS AQUELLAS OPERACIONES QUE SE GENERAN, CUANDO EL CLIENTE RECIBE EL BIEN O SERVICIO Y TODA EL PROCESO QUE SE PRESENTA DESPUES DE ESTO, HASTA QUE EL DINERO QUE SE OBTENGA POR LA VENTA DEL BIEN O SERVICIO SEA DEPOSITADO EN EL BANCO O EN SU DEFECTO EN LA CAJA DE LA EMPRESA.

ESTO QUIERE DECIR , QUE TODAS ESTAS PARTIDAS SON DIFERENTES A LAS INCLUIDAS EN EL COSTO DE OPERACION, DISTRIBUCION Y FINANCIACION.

4.2.1.6. OTROS COSTOS

COMPRENDE TODAS AQUELLAS PARTIDAS NO PROPIAS, NI INDISPENSABLES PARA EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES DE LA ENTIDAD, LAS CUALES NO SON CONSUETUDINARIOS NI NORMALES, Y POR LO TANTO DIFICILES DE PREEVERSE, YA QUE NO SE SABE CUALES SERAN NI CUANDO ACONTECERAN, PERO UNA VEZ QUE SE REALIZAN, FORMAN PARTE INTEGRAL DEL COSTO TOTAL DE LA ENTIDAD.

4.2.1.7. COSTO UNITARIO

SE LE DENOMINA ASI AL VALOR QUE TIENE LA UNIDAD DE PRODUCCION DENTRO DE LAS DISTINTAS FASES DE LA PRODUCCION EN PROCESO, SE OBTIENE DICHO VALOR, DIVIDIENDO EL NUMERO DE UNIDADES PRODUCIDAS ENTRE EL TOTAL DE LAS EROGACIONES REALIZADAS PARA LOGRAR DICHO PRODUCTO.

4.2.1.8. COSTOS HISTORICOS

SE DENOMINA ASI AL CONJUNTO DE HECHOS CONSUMADOS, DENOMINANDOSE EN BASE A LAS TECNICAS PRIMARIAS DE VALUACION, LAS CUALES SE DETERMINAN DESPUES DE HABER REALIZADO LA PRODUCCION O EL HECHO.

4.2.1.9. COSTOS FUTUROS, PREDETERMINADOS O PRONOSTICADOS

AL DETERMINARSE LOS COSTOS HISTORICOS, ESTOS DEJAN ASENTADO UN PRECEDENTE EL CUAL OFRECE UNA BASE PARA LA PREDICCION DE LOS COSTOS Y UN ESTIMADO DE AQUELLOS EN LOS QUE EN UN FUTURO SE ESPERA INCURRIR.

ADEMAS SON PARTE ESCENCIAL EN LA TOMA DE DESICIONES, A LOS CUALES LOS DIRECTIVOS DE LA EMPRESA SE ENFRENTARAN.

4.2.1.10. COSTOS ESTIMADOS

ESTA TECNICA ES LA MAS RUDIMENTARIA DENTRO DE LOS COSTOS PREDETERMINADOS, YA QUE SU CALCULO U OBTENSION SE BASA EN LA EXPERIMENTACION HABLADA, EN EL CONOCIMIENTO MAS O MENOS AMPLIO DEL COSTO QUE SE DESEA PREDETERMINAR, EN ALGUNAS PARTES DEL PROCESO, PARA LOGRAR QUE EN LOS COSTOS SE LLEGUE A EMPLEAR METODOS CIENTIFICOS, PERO DE NINGUNA FORMA SE UTILIZAN EN SU TOTALIDAD. EN BASE A LO ANTERIOR, EL COSTO ESTIMADO INDICA LO QUE PUEDE COSTAR ALGO, MOTIVO POR EL CUAL, DICHO COSTO SE AJUSTA AL COSTO HISTORICO REAL, YA QUE DICHO DATO SE OBTUVO POR MEDIO DE BASES EMPIRICAS QUE SE OBTIENEN ATRAVES DE LOS CONOCIMIENTOS ADQUIRIDOS EN LA OBSERVACION DEL COMPORTAMIENTO DE LOS COSTOS EN EL TRANS-CURSO DE UN PERIODO DE TIEMPO DETERMINADO.

4.2.1.11. COSTOS ESTANDAR

EL COSTO STANDARD INDICA LO QUE DEBE COSTAR UN ARTICULO O SERVICIO EN BASE A LA EFICIENCIA DE TRABAJO NORMAL DE UNA EMPRESA, POR LO QUE CUANDO COMPARAMOS EL COSTO HISTORICO CON EL COSTO STANDARD, APARECEN DESVIACIONES, MISMAS QUE INDICAN EL RETROCESO O AVANCE OBTENIDO, Y AYUDA A DETERMINAR DONDE SE ENCUENTRAN LAS FALLAS O BIEN LAS MEJORAS.

4.2.1.12. COSTO DE CAPITAL

CUANDO HABLAMOS DEL COSTO DE CAPITAL, NOS REFERIMOS BASICAMENTE A LA TASA MINIMA DE RENDIMIENTOS QUE SE DEBERA OBTENER SOBRE LA NUEVA INVERSION, ESTO ES, QUE SI EL CAPITAL INVERTIDO NOS DIERA A GANAR MENOS QUE LOS INTERESES QUE SE DEBEN PAGAR POR DICHO CAPITAL, RESULTARIA ANTIECONOMICO DICHA INVERSION.

4.2.1.13. COSTO TRADICIONAL

SE ENCARGA DEL ESTUDIO Y SEPARACION DE LOS COSTOS VARIABLES Y FIJOS, PERO ESTOS NO DEJAN DE PERTENECER A LOS COSTOS DE PRODUCCION, DE VENTA, DE ADMINISTRACION, FINANCIEROS, POR LO QUE SE PUEDE DECIR QUE ES UN COSTO SEMIABSORVENTE.

4.2.1.14. COSTO VARIABLE

DENTRO DE ESTE COSTO SE SEPARAN LO QUE SON LOS COSTOS VARIABLES Y FIJOS, TANTO DEL COSTO DE PRODUCCION , DE VENTA DE ADMINISTRACION Y FINANCIEROS. ESTOS SE ENVIAN AL ESTADO DE CUENTAS DE RESULTADOS EN LAS CUALES PUEDAN INCURRIR.

4.2.1.15. COSTO INTEGRAL CONJUNTO

CONSISTE EN APLICAR LOS COSTOS DE ADMINISTRACION Y FINANCIACION A LOS DE PRODUCCION Y DE DISTRIBUCION, YA QUE ESTOS DOS ULTIMOS CORRESPONDEN A LAS UNICAS, PURAS Y VERDADERAS FUNCIONES DE TODA INDUSTRIA DE TRANSFORMACION, SE PUEDE DECIR QUE ES UN METODO INTEGRADOR O TOTALMENTE ABSORVENTE, POR ELLO SE LE DENOMINA COMO COSTO INTEGRAL; CON RESPECTO A LO DE COSTO CONJUNTO, ES PORQUE SE ENCUENTRA BASADO EN LA TEORIA DE CONJUNTOS.

4.2.1.16. COSTO-VOLUMEN-BENEFICIO

ESTUDIA LA RELACION QUE EXISTE ENTRE EL VOLUMEN PRODUCIDO, CON EL COSTO DE INVERSION. PARA ELABORAR DICHO VOLUMEN Y EL BENEFICIO QUE GENERA ESTE.

4.2.1.17. COSTOS FIJOS Y COSTOS VARIABLES

COSTOS FIJOS.- "SON AQUELLOS QUE PERMANECEN CONSTANTES EN SU MAGNITUD, INDEPENDIENTEMENTE DE LOS CAMBIOS REGISTRADOS EN EL VOLUMEN DE LAS OPERACIONES REALIZADAS. SON ESTOS COSTOS LOS QUE NO SUFREN MODIFICACIONES A PESAR DE QUE LA PRODUCCION DE BIENES O SERVICIOS AUMENTE O DISMINUYA".

COSTOS VARIABLES.- "SON AQUELLOS CUYA MAGNITUD CAMBIA EN RAZON DIRECTA DEL VOLUMEN EN LAS OPERACIONES REALIZADAS, CON RELACION A LA PRODUCCION, GENERALMENTE SUFREN AUMENTOS O DISMINUCIONES PROPORCIONALES A LOS AUMENTOS O DISMINUCIONES QUE SE REGISTRAN EN LA PRODUCCION DEL BIEN O SERVICIO".

4.2.1.18. COSTOS DIFERENCIALES

"SE LE DENOMINA DE ESTA FORMA A LAS VARIACIONES QUE AFECTAN EL COSTO TOTAL, O EL CAMBIO EN CUALQUIER ELEMENTO DEL COSTO, GENERADO POR FLUCTUACIONES EN LAS OPERACIONES DE LA EMPRESA".

4.2.1.19. COSTOS DE INTERES

CUANDO SE DECIDE SOLICITAR CAPITAL, PARA INCREMENTAR NUESTRAS UTILIDADES , SE DEBE TOMAR EN CUENTA EL COSTO POR INTERES QUE SE VA A TENER QUE ABSORVER Y DETERMINAR LA RENTABILIDAD DEL MISMO.

4.2.1.20. COSTOS INCREMENTALES

ES LA DIFERENCIA QUE RESULTA DE UN CAMBIO Y QUE AUMENTA NUESTROS COSTOS TOTALES, POR LO QUE BASADOS EN ESTE RAZONAMIENTO, SE PUEDE CONSIDERAR QUE SON COSTOS DIFERENCIALES, AUNQUE LOS COSTOS VARIABLES, GENERALMENTE SON INCREMENTALES.

SON COSTOS ADICIONALES EN LOS CUALES NO SE INCURRIRIA SI NO SE EMPRENDE UN DETERMINADO PROYECTO POR LO QUE SON COSTOS EVITABLES.

4.2.1.21. COSTOS POR DEPRECIACION

"CONSTITUYEN LA BAJA DE VALOR QUE SUFREN LOS BIENES, A TRAVES DEL TIEMPO, O USO DE LOS MISMOS.

CAPITULOV

MARCO LEGAL

5.1. CONCEPTO DE SOCIEDAD MERCANTIL

ES UNA AGRUPACION DE PERSONAS QUE SE REUNE CON EL FIN DE ALCANZAR UN OBJETIVO COMUN. ESTA UNIDAD TIENE PERSONALIDAD PROPIA, ES DECIR QUE ES DIFERENTE A LOS INDIVIDUOS QUE LA INTEGRAN.

LO ANTERIOR SE BASA EN QUE EL HOMBRE NO SE ENCUETRA COMO UN SER INDIVIDUAL EN EL MUNDO, SINO QUE POR EL CONTRARIO INTERACTUA CON MUCHOS SERES DE SU MISMA ESPECIE, Y QUE TODOS ESTOS SERES HUMANOS BUSCAN DE ALGUNA FORMA SATISFACER SUS NECESIDADES CON EL FIN DE LOGRAR SU SUBSISTENCIA.

LA SOCIEDAD MERCANTIL SE CONSTITUYE COMO UNA PERSONA MORAL CON CARACTER JURIDICO PROPIO, QUE CONTRE DERECHOS Y OBLIGACIONES ATRAVES DE SUS REPRESENTANTES Y QUE SE RIGE POR UNA LEY ESPECIAL QUE DENTRO DE LA REPUBLICA MEXICANA SE CONOCE COMO LA "LEY GENERAL DE SOCIEDADES MERCANTILES".

UNA PERSONA FISICA ES UN INDIVIDUO, QUE SE RIGE POR LAS DISPOSICIONES LEGALES Y FISCALES, CUYA CARACTERISITCA ESENCIAL RADICA EN QUE SU RESPONSABILIDAD ANTE TERCEROS ES ABSOLUTAMENTE ILIMITADA Y RESPONDE CON LOS BIENES QUE TENGA INVERTIDOS EN EL NEGOCIO Y TAMBIEN CON LOS QUE POSEA CON CARACTER PRIVADO.

ES FRECUENTE QUE UNA PERSONA CUYO COMERCIO E INDUSTRIA MARCHE BIEN, BUSQUE LA MANERA DE IMPULSARLO, PERO AL CARECER DE RECURSOS O DE LOS MEDIOS NECESARIOS PARA INCREMENTAR SUS

OPERACIONES; SE VE EN LA NECESIDAD DE INVITAR A UNA O MAS PERSONAS A QUE FORMEN PARTE DE LA NUEVA INDUSTRIA EN EXPANSION. ESTAS PERSONAS PUEDEN INGRESAR AL NEGOCIO APORTANDO EFECTIVO, MERCANCIAS, MAQUINARIA, MUEBLES O SUS CONOCIMIENTOS EN EL RAMO Y ACTIVIDADES DEL NEGOCIO, PARA ALCANZAR LOS OBJETIVOS PLANEADOS. CUANDO UNA O MAS PERSONAS AJENAS AL NEGOCIO ACEPTAN FORMAR PARTE DEL MISMO, EN ESE MOMENTO SE MANIFIESTA LA SOCIEDAD MERCANTIL, QUE EN TERMINOS GENERALES SE PUEDE DECIR QUE ES EL CONJUNTO DE DOS O MAS PERSONAS QUE APORTAN SUS BIENES O TRABAJO PARA LA REALIZACION DE UN FIN COMUN, LICITO Y LUCTRATIVO Y QUE, SEGUN LOS ESTATUTOS ESTABLECIDOS EN EL CONVENIO CELEBRADO EN LA ESCRITURA SOCIAL, RECIBIRAN LOS BENEFICIOS O SOPORTARAN LAS PERDIDAS QUE EN EL EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD SE PRESENTEN.

CUANDO NACE UNA SOCIEDAD MERCANTIL, LOS INTEGRANTES QUE LA CONFORMAN DEBEN ADOPTAR CUALQUIERA DE LAS FORMAS QUE LA LEY GENERAL DE SOCIEDADES MERCANTILES SENALA EN SU ARTICULO 1'

ARTICULO 1'

ESTA LEY RECONOCE LAS SIGUIENTES ESPECIES DE SOCIEDADES MERCANTILES:

- I.- SOCIEDAD EN NOMBRE COLECTIVO;
- II.- SOCIEDAD EN COMANDITA SIMPLE;
- III.- SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA.
- IV.- SOCIEDAD ANONIMA;
- V.- SOCIEDAD EN COMANDITA POR ACCIONES;
- VI.- SOCIEDAD COOPERATIVA;

CUALQUIERA DE LAS SOCIEDADES A QUE SE REFIEREN LAS FRACCIONES I AL V DE ESTE ARTICULO PODRAN CONSTITUIRSE COMO SOCIEDADES DE CAPITAL VARIABLE, SIEMPRE Y CUANDO SE OBSERVEN LAS DISPOSICIONES DEL CAPITULO VIII DE LA LEY DE SOCIEDADES MERCANTILES LA CUAL ESTABLECE:

ARTICULO 213. EN LAS SOCIEDADES DE CAPITAL VARIABLE, EL CAPITAL SOCIAL SERA SUCEPTIBLE DE AUMENTO O DISMINUCION POR LOS SIGUIENTES CONCEPTOS:

- APORTACIONES POSTERIORES DE LOS SOCIOS.
- POR ADMISION DE NUEVOS SOCIOS.
- RETIRO PARCIAL O TOTAL DE LAS APORTACIONES.

ARTICULO 214. ESTABLECE QUE LAS SOCIEDADES DE CAPITAL VARIABLE SE REGISTRAN ATRAVES DE LAS DISPOSICIONES QUE CORRESPONDAN A LA ESPECIE DE SOCIEDAD DE QUE SE TRATE.

ARTICULO 215.- A LA RAZON SOCIAL SE LE DEBERA ANEXAR LA LEYENDA "DE CAPITAL VARIABLE".

ARTICULO 216.- EL CONTRATO CONSTITUTIVO DE TODA SOCIEDAD DE CAPITAL VARIABLE DEBERA CONTENER LAS CONDICIONES QUE SE FIJEN PARA EL AUMENTO Y DISMINUCION DE CAPITAL SOCIAL.

ARTICULO 217.- EN LA SOCIEDAD ANONIMA, EN LA RESPONSABILIDAD LIMITADA Y EN LA DE COMANDITA POR ACCIONES, SE INDICARA UN CAPITAL MINIMO QUE NO PODRA SER INFERIOR AL QUE ESTABLECEN LOS ARTICULOS 62 Y 89. LAS SOCIEDADES POR ACCIONES NO PODRAN ANUNCIAR EL CAPITAL CUYO AUMENTO ESTE AUTORIZADO SIN ANUNCIAR AL MISMO TIEMPO EL CAPITAL MINIMO. EN LAS SOCIEDADES EN NOMBRE COLECTIVO Y EN COMANDITA SIMPLE, EL CAPITAL MINIMO NO PODRA SER INFERIOR A LA QUINTA PARTE DEL CAPITAL INICIAL.

ARTICULO 219.- TODO AUMENTO O DISMINUCION DE CAPITAL DEBERA REGISTRARSE EN UN LIBRO QUE PARA TAL EFECTO LLEVARA LA SOCIEDAD.

ARTICULO 220.- CUANDO UN SOCIO DESEE RETIRAR PARCIAL O TOTALMENTE SUS APORTACIONES, DEBERA NOTIFICAR A LA SOCIEDAD DE MANERA FEHACIENTE, CUANDO DICHA NOTIFICACION SEA PRESENTADA ANTES DEL ULTIMO TRIMESTRE, NO SURTIRA EFECTO SINO HASTA EL FIN DEL EJERCICIO EN CURSO. EN CASO QUE SEA PRESENTADA DESPUES DE DICHO PERIODO NO PODRA SER VALIDA SINO HASTA EL FIN DEL EJERCICIO SIGUIENTE.

ARTICULO 221.- NO SE PODRA REALIZAR EL DERECHO DE SEPARACION, CUANDO TENGA COMO CONSECUENCIA REDUCIR A MENOS DEL MINIMO EL CAPITAL SOCIAL.

ARTICULO 2.- ESTABLECE QUE LAS SOCIEDADES INSCRITAS EN EL REGISTRO PUBLICO DE COMERCIO TIENEN PERSONALIDAD JURIDICA PROPIA DISTINTA A LA DE LOS SOCIOS.

LAS SOCIEDADES INSCRITAS EN EL REGISTRO PUBLICO NO PODRAN SER DECLARADAS NULAS SALVO QUE CONTEMPLA DENTRO DE SUS ACTIVIDADES FINES ILICITOS.

LAS SOCIEDADS QUE NO ESTEN CONSTITUIDAS EN ESCRITURA PUBLICA Y NO SE ENCUENTREN CONTEMPLADAS DENTRO DEL REGISTRO PUBLICO DE COMERCIO AUN ASI TIENEN PERSONALIDAD JURIDICA.

LAS RELACIONES INTERNAS DE LAS SOCIEDADES IRREGULARES SE REGISTRAN POR EL CONTRATO RESPECTIVO Y EN SU DEFECTO POR LAS DISPOSICIONES GENERALES Y POR LAS ESPECIALES DE ESTA LEY. SEGUN LA CLASE DE SOCIEDAD DE QUE SE TRATE.

LAS PERSONAS QUE REALICEN ACTOS JURIDICOS COMO REPRESENTANTES O MANDATARIOS DE UNA SOCIEDAD IRREGULAR, RESPONDERAN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS MISMOS FRENTE A TERCEROS, DE MANERA, SUBSIDIARIA, SOLIDARIA E ILIMITADAMENTE, SIN PERJUICIO DE LA RESPONSABILIDAD PENAL EN QUE HUBIEREN INCURRIDO, CUANDO LOS TERCEROS RESULTEN PERJUDICADOS.

LOS SOCIOS NO CULPABLES DE LA IRREGULARIDAD, PODRAN EXIGIR DAÑOS Y PERJUICIOS A LOS CULPABLES Y A LOS QUE ACTUAREN COMO REPRESENTANTES O MANDATARIOS DE LA SOCIEDAD IRREGULAR.

ARTICULO 3.- LAS SOCIEDADES QUE TENGAN UN OBJETO Ilicito O EJECUTEN HABITUALMENTE ACTOS Ilicitos, SERAN NULAS Y SE PROCEDERA INMEDIATAMENTE A SU INMINENTE LIQUIDACION. LA LIQUIDACION SE LIMITARA A LA REALIZACION DEL ACTIVO SOCIAL, PARA PAGAR LAS DEUDAS DE LA SOCIEDAD, Y EL REMANENTE SE APLICARA AL PAGO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL, Y EN DEFECTO DE ESTA, A LA BENEFICENCIA PUBLICA DE LA LOCALIDAD EN QUE LA SOCIEDAD HAYA TENIDO SU DOMICILIO.

ARTICULO 4.- SE CONSIDERAN MERCANTILES TODAS AQUELLAS SOCIEDADES QUE SE CONSTITUYEN EN ALGUNA DE LAS FORMAS RECONOCIDAS DEL ARTICULO 1' DE ESTA LEY.

ARTICULO 5.- LAS SOCIEDADES MERCANTILES DEBERAN CONSTITUIRSE ANTE NOTARIO Y EN LA MISMA FORMA SE HARAN CONSTAR SUS MODIFICACIONES.

ARTICULO 6.- LA ESCRITURA CONSTITUTIVA DE UNA SOCIEDAD DEBERA CONTENER:

- I.- LOS NOMBRES, NACIONALIDAD Y DOMICILIO DE LAS PERSONAS FISICAS Y MORALES QUE CONSTITUYEN LA SOCIEDAD;
- II.- EL OBJETO DE LA SOCIEDAD;
- III.- SU RAZON SOCIAL O DENOMINACION;
- IV.- SU DURACION;
- V.- EL IMPORTE DEL CAPITAL SOCIAL;
- VI.- LA EXPRESION DE LO QUE CADA SOCIO APORTE EN DINERO O EN OTROS BIENES; EL VALOR ATRIBUIDO A ESTOS Y EL CRITERIO SEGUIDO PARA SU VALORIZACION;
CUANDO EL CAPITAL SEA VARIABLE, ASI SE EXPRESARA INDICANDOSE EL MINIMO QUE SE FIJE;
- VII.- EL DOMICILIO DE LA SOCIEDAD;
- VIII.- LA MANERA CONFORME LA CUAL HAYA DE ADMINISTRARSE LA SOCIEDAD Y LAS FACULTADES DE LOS ADMINISTRADORES;
- IX.- EL NOMBRAMIENTO DE LOS ADMINISTRADORES Y LA DESIGNACION DE LOS QUE HAN DE LLEVAR LA FIRMA SOCIAL;
- X.- LA MANERA DE HACER LA DISTRIBUCION DE LAS UTILIDADES Y PERDIDAS ENTRE LOS MIEMBROS DE LA SOCIEDAD;
- XI.- EL IMPORTE DEL FONDO DE RESERVA;
- XII.- LOS CASOS EN QUE LA SOCIEDAD HAYA DE DISOLVERSE ANTICIPADAMENTE;
- XIII.- LAS BASES PARA PRACTICAR LA LIQUIDACION DE LA SOCIEDAD Y EL MODO DE PROCEDER A LA ELECCION DE LOS LIQUIDADORES, CUANDO NO HAYAN SIDO DESIGNADOS ANTICIPADAMENTE.

TODOS LOS REQUISITOS A QUE SE REFIERE ESTE ARTICULO Y LAS DEMAS REGLAS QUE SE ESTABLEZCAN EN LAS ESCRITURAS SOBRE ORGANIZACION Y FUNCIONAMIENTO DE LA SOCIEDAD CONSTITUIRAN LOS ESTATUTOS DE LA MISMA.

5.2. SEGUIMIENTO PARA LEGALIZAR LA ESCRITURA SOCIAL

PARA PODER LEGALIZAR LA ESCRITURA SOCIAL SE DEBE SOLICITAR AUTORIZACION A LA SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES. ESTA SOLICITUD PUEDE REALIZARLA EL INTERESADO O BIEN ENCARGARLE EL TRAMITE AL NOTARIO, POR LO GENERAL EL NOTARIO ES QUIEN TRAMITA EL PERMISO. CUMPLIENDO CON LA DISPOSICION QUE NOS MARCA EL ARTICULO 8 DEL REGLAMENTO A LA LEY ORGANICA, FRACCION I DEL ARTICULO 27 CONSTITUCIONAL, QUE ESTABLECE:

UNA VEZ QUE EL NOTARIO TENGA LA AUTORIZACION DE LA SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES EN SU PODER, PROCEDERA A ELEABORAR LA ESCRITURA, CUYO CONTENIDO DEBE CUMPLIR CON LO DISPUESTO EN EL ARTICULO 6' DE LA LEY DE SOCIEDADES MERCANTILES. AL SER FINALIZADA SE ENTREGARA A LOS SOCIOS PARA SU REVISION Y FIRMA. LOS SOCIOS DEBERAN REVIZAR QUE TODOS LOS DATOS ACENTADOS EN DICHA ESCRITURA SEAN FEHACIENTES.

UNA VES QUE DICHO PROCEDIMIENTO SEA CUMPLIDO, EL NOTARIO DEBERA INSCRIBIR LA ESCRITURA EN EL REGISTRO PUBLICO DE COMERCIO, DENTRO DE UN PLAZO NO MAYOR DE QUINCE DIAS. EN CASO DE NO SER ASI, CUALQUIER SOCIO PODRA DEMANDAR EN LA VIA SUMARIA DICHO REGISTRO DEACUERDO A LO ESTIPULADO POR EL ARTICULO 7' DE LA LEY DE SOCIEDADES MERCANTILES.

5.3. LOS DIFERENTES TIPOS DE SOCIEDADES MERCANTILES

5.3.1 SOCIEDAD EN NOMBRE COLECTIVO

ES UNA SOCIEDAD QUE OPERA BAJO UNA RAZON SOCIAL Y SE COMPONE EXCLUSIVAMENTE DE SOCIOS QUE RESPONDEN DE LAS OBLIGACIONES SOCIALES EN FORMA SUBSIDIARIA, SOLIDARIA E ILIMITADA.

5.3.1.1. RESPONSABILIDAD DE LOS SOCIOS

EL SOCIO GARANTIZA CON SU PATRIMONIO PERSONAL EL PAGO DE LAS OBLIGACIONES QUE LA SOCIEDAD NO PUEDE EFECTUAR, ES DECIR, TIENE UNA RESPONSABILIDAD:

A.- SUBSIDIARIA.- SIGNIFICA QUE EL SOCIO PODRA VERSE AFECTADO EN SU PATRIMONIO EN LA PARTE DE LOS PASIVOS QUE NO SE ALCANCEN A CUBRIR CON LOS RECURSOS PROPIEDAD DE LA EMPRESA.

B.- SOLIDARIA.- SE REFIERE A QUE EL ACREEDOR DE LA SOCIEDAD PUEDE DEMANDAR A CUALQUIERA DE LOS SOCIOS POR EL TOTAL DEL ADEUDO PENDIENTE, SIN QUE NINGUN SOCIO PUEDA DEFENDERSE DE LA DEMANDA DEL ACREEDOR ALEGANDO QUE EL SOLO ESTA OBLIGADO A PAGAR EL IMPORTE RESULTANTE DE DIVIDIR EL TOTAL DE LA DEUDA ENTRE LOS INDIVIDUOS QUE FORMAN LA SOCIEDAD.

C.- ILIMITADA.- EL SOCIO O LOS SOCIOS NO TIENEN COMO LIMITE LA APORTACION OFRECIDA O EXHIBIDA, SINO QUE SU OBLIGACION VA MAS ALLA COMPROMETIENDOSE EL PATRIMONIO TOTAL DE CADA UNA DE LAS PERSONAS QUE LA INTEGRAN.

5.3.1.2. REQUISITOS DE CONSTITUCION

ESTOS REQUISITOS SE ENCUENTRAN CONTEMPLADOS EN EL ACTA CONSTITUTIVA SOCIAL (ESCRITURA PUBLICA)

5.3.1.3 COMPOSICION DEL CAPITAL

SE CONSIDERA FORMADO POR UN NUMERO VARIABLE DE PERSONAS QUE APORTAN PORCIONES O PARTES EN DINERO O BIENES DE VALOR DESIGUAL, SON INDIVISIBLES Y DE TRANSMISION SUMAMENTE RESTRINGIDA

EL ORGANO DE DELIBERACION Y RESOLUCION SUPREMA EN ESTE TIPO DE SOCIEDAD, LO CONSTITUYE LA JUNTA DE SOCIOS, Y SALVO QUE EN LA ESCRITURA NO SE DESIGNEN ADMINISTRADORES, SE ENTENDERA QUE TODOS LOS SOCIOS PUEDEN CONCURRIR EN LA ADMINISTRACION DE LA SOCIEDAD, ES DECIR REPRESENTAR A LA MISMA.

LA FUENTE PRINCIPAL DE OBTENCION DE RECURSOS SON LA INTERNA Y LA EXTERNA.

5.3.1.4 DERECHOS Y OBLIGACIONES ESPECIALES DE LOS SOCIOS

- 1.- DERECHO DE RETIRARSE DE LA SOCIEDAD.
- 2.- DERECHO DE TANTO PARA LA ADQUISICION DE AQUELLAS PARTES DE CAPITAL CUYA CIRCULACION SE AUTORICE.
- 3.- LOS SOCIOS INDUSTRIALES TIENEN DERECHO A PERCIBIR, SALVO QUE SE ESTIPULE LO CONTRARIO, ANTICIPOS PERIODICOS SOBRE LAS UTILIDADES.
- 4.- LOS SOCIOS CAPITALISTAS QUE ADMINISTREN TIENEN DERECHO A RECIBIR APARTE DE LAS UTILIDADES, UNA REMUNERACION POR SUS SERVICIOS.
- 5.- LOS SOCIOS ESTAN OBLIGADOS A NO DEDICARSE POR SU CUENTA A NEGOCIOS QUE SE ENCUENTREN DENTRO DE LA MISMA RAMA COMERCIAL DE LA SOCIEDAD.

5.3.1.5. CAUSA DE EXCLUSION DE SOCIOS

- 1.- USO DE LA FIRMA O CAPITAL DE LA SOCIEDAD PARA NEGOCIOS PERSONALES.
- 2.- VIOLACION AL PACTO SOCIAL O A LAS LEYES QUE LE RIGEN.
- 3.- REALIZACION DE ACTOS DE MALA FE O FRAUDULENTOS EN CONTRA DE LA COMPANIA.
- 4.- INHABILITACION FISICA O MENTAL QUE LE IMPIDAN SEGUIR EJERCIENDO LAS FUNCIONES ENCOMENDADAS POR LA COMPANIA

CAPITULO VI

SERVICIO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V.

6.1.- ENUNCIADO DEL PROBLEMA

ESTA ES UNA EMPRESA, LA CUAL FUE CREADA RECIENTEMENTE CON EL FIN DE PRESTAR SERVICIO PREVENTIVO Y DE MANTENIMIENTO A AUTOMOTORES.

ESTE TIPO DE MANTENIMIENTO ES DE GRAN IMPORTANCIA, YA QUE EN ALGUNOS CASOS, EXISTEN AUTOMOTORES QUE RECORREN GRANDES DISTANCIAS ATRAVES DE LA REPUBLICA MEXICANA COMO SER EL CASO DE TRAILERS, TORTON, AUTOBUSES DE LINEA ETC..., Y EN OTROS COMO LAS PICK UP QUE NORMALMENTE SE CONDUCEN POR CAMINOS DE TERRACERIA Y EN LA MAYORIA DE LOS CASOS EN NO MUY BUENAS CONDICIONES.

ESTO NO QUIERE DECIR QUE NO SE LE DE GRAN IMPORTANCIA A LOS VEHICULOS QUE DIARIAMENTE CIRCULAN POR ESTA GRAN METROPOLI Y LOS CUALES SE ENCUETRAN EXPUESTOS A LAS LLUVIAS, EL CALOR, LOS EMBOTELLAMIENTOS DE TRAFICO ETC...

CONSIDERAMOS QUE EL USO DEL AUTOMOTOR, ACTUALMENTE SE HA CONVERTIDO EN UNA "NECESIDAD" DE LA VIDA MODERNA. ADEMAS DE FORMAR PARTE IMPORTANTE DE LOS ACTIVOS DE UNA EMPRESA Y PARTE DE SU PATRIMONIO DE LAS PERSONAS QUE INVIERTEN SU DINERO EN ELLO.

POR LO QUE EL MANTENER EL AUTOMOTOR EN OPTIMAS CONDICIONES DE FUNCIONAMIENTO, TRAE CONSIGO VENTAJAS COMO PUEDEN SER:

- 1.- MANTENER EL VALOR DEL AUTOMOTOR.
- 2.- SEGURIDAD
- 3.- EVITAR GASTOS MAYORES EN REPARACIONES.
- 4.- AYUDAR A LA DISMINUCION DE CONTAMINANTES ATMOSFERICOS.

DIFERENTES TIPOS DE SERVICIO QUE SE PROPORCIONAN

- 1.- ENGRASADO.
- 2.- LAVADO Y ENGRASADO DE CHASIS.
- 3.- LAVADO Y ENGRASADO DE MOTOR.
- 4.- LAVADO DE CARROCERIA.
- 5.- CAMBIO DE ACITE.
- 6.- CAMBIO DE FILTRO.

TIPOS DE AUTOMOTORES A LOS CUALES SE PRESTA DICHO SERVICIO

CATEGORIAS

- A.- TRAILER
- B.- AUTOBUS DE LINEA
- C.- TORTON
- D.- RABON
- E.- RABON AUTOBUS
- F.- MICROBUS
- G.- VANET
- H.- PICK UP 3 1/2

- I.- PICK UP 1 1/2
- J.- ESTAQUITAS
- K.- COMBI
- L.- COCHE 8 CILINDROS
- M.- COCHE 4 CILINDROS
- N.- VOLKS WAGEN
- O.- RENAULT 5

6.2. PERSPECTIVAS DE MERCADO

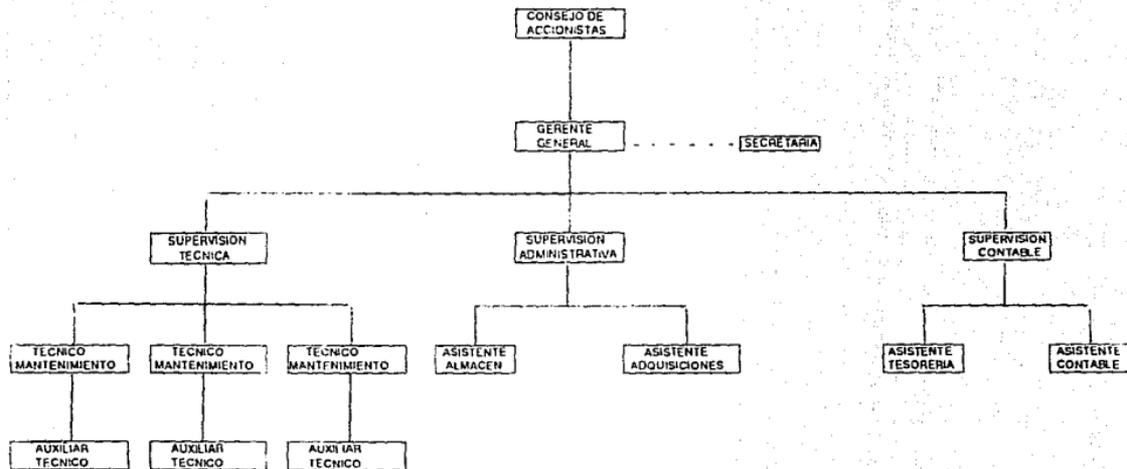
LA EMPRESA SERVICIO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V., SE ENCUENTRA ENCLAVADA EN LOS PERIMETROS DE UNA ZONA INDUSTRIAL DE GRAN IMPORTANCIA ECONOMICA DE LA CIUDAD DE MEXICO. LA ZONA INDUSTRIAL DE VALLEJO.

EN DICHA ZONA INDUSTRIAL PODEMOS ENCONTRAR EMPRESAS COMO PUEDEN SER:

D.H.L. DE MEXICO, SISTEMAS DE MEXICO, EMPRESA PASTEURIZADORA LALA, PATRICIO SORDO S.A. DE C.V., TRANSPORTES GOMEZ, VITRO MATIC, WEVERER DE MEXICO, OLIVETTI MEXICANA, STAN HOME DE MEXICO, AUTO MUNDO, JUGETIBICI, SIEMENS DE MEXICO, ETC...

DICHAS EMPRESAS CUENTAN CON UN AMPLIO EQUIPO DE REPARTO Y FLOTILLA DE AUTOS UTILITARIOS, LOS CUALES REQUIEREN UN MANTENIMIENTO PREVENTIVO PERIODICO.

ORGANOGRAMA



SERVICIO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V
 GUIA CONTABILIZADORA

NOMBRE DE LA CUENTA	SE CARGA	SE ABONA	SU NATURALEZA
FONDO FLUO DE CAJA	CRACION DE FONDO FLUO INCREMENTO FONDO FLUO	DISMINUCION DE FONDO FLUO	DEUDORA
BANCOS	DEPOSITOS POR VENTAS, COBROS CXC TRASPASO DE INVERSIONES COBROS T C	CHEQUES PAGO DE SERVICIOS, GASTOS PROVEEDORES, IMPUESTOS TRASPASO A INVERSIONES	DEUDORA
CUENTES	REGISTRO DE CUENTAS POR PAGAR	PAGO DE CUENTAS POR COBRAR	DEUDORA
FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS	PRESTAMOS OTORGADOS A EMPLEADOS ADEUDOS A CARGO DE LOS EMPLEADOS	PAGO DE PRESTAMOS O ADEUDOS DE EMPLEADOS	DEUDORA
DEUDORES DIVERSOS	ADEUDOS A FAVOR DE LA EMPRESA POR PERSONAS DIFERENTES A LOS EMPLEADOS Y CUENTES	PAGO DE ADEUDOS POR PERSONAS DIFERENTES A EMPLEADOS Y CUENTES	DEUDORA
I.V.A. ACREDITABLE	I.V.A. SOBRE COMPRAS I.V.A. SOBRE GASTOS	TRASPASO A LA CUENTA DE I V A NETO A PAGAR	DEUDORA
ALMACEN	ADQUISICION DE MERCANCIAS Y MATERIALES FILTROS, SHAMPO, ACEITE, GRASA	COSTO DE VENTAS POR SALIDA DE ALMACEN	DEUDORA
ACTIVO FLUO MOBILIARIO Y EQUIPO DE OFICINA	ADQUISICION DE MAQUINAS DE ESCRIBIR ESCRITORIOS, SILLAS, SILLONES, COMPUTADORAS, CALCULADORAS, ARTICULOS DE OF. PARA USO ADMON	VENTA DE MAQUINAS DE ESCRIBIR ESCRITORIOS, SILLAS, SILLONES, COMPUTADORAS, CALCULADORAS, ARTICULOS DE OF. PARA USO ADMON	DEUDORA
MAQUINARIA Y EQUIPO	ADQUISICION DE MAQUINARIA Y HERRAMIENTA PARA EL TALLER	VENTA DE MAQUINARIA Y HERRAMIENTA PARA EL TALLER	DEUDORA
DEPRECIACION DE MOBILIARIO Y EQUIPO DE OFICINA MAQUINARIA Y EQUIPO	VENTA DE ACTIVOS FJOS	REGISTRO DE LA PROVISION DE LA DEPRECIACION MENSUAL	ACREDORA
PROVEEDORES	PAGO DE CON CHEQUES A LAS PERSONAS QUE NOS VENDEN MERCANCIAS Y/O SERVICIO	COMPRA DE MERCANCIAS O SERVICIOS	ACREDORA
ACREDORES DIVERSOS	PAGO DE ADEUDOS A FAVOR DE PERSONAS Y EMPRESAS QUE REALIZAN CON NOSOTROS OPERACIONES DIFERENTES A LA VENTA DE MERCANCIAS Y/O SERVICIOS	ADEUDOS A FAVOR DE PERSONAS Y EMPRESAS QUE REALIZAN CON NOSOTROS OPERACIONES DIFERENTES A LA VENTA DE MERCANCIAS Y/O SERVICIOS	ACREDORA
IMPUESTOS Y OBLIGACIONES POR PAGAR	PAGO DE IMPUESTOS A DIFERENTES DEPENDENCIAS	REGISTRO DE PROVISIONES DE IMPUESTOS A CARGO DE LA EMPRESA	ACREDORA

NOMBRE DE LA CUENTA	SE CARGA	SE ABONA	SU NATURALEZA
CAPITAL SOCIAL	REGISTRO DE DISMINUCION DE APORTACIONES EFECTUADAS POR LOS SOCIOS	REGISTRO DE AUMENTO DE APORTACIONES EFECTUADAS POR LOS SOCIOS	ACREDORA
RESERVA LEGAL	DISMINUCION DE RESERVA LEGAL POR EXESO DE REGISTRO	REGISTRO DE SEPARACION DEL 5% DE RESERVA SOBRE UTILIDADES DEL EJERCICIO	ACREDORA
RESULTADO DEL EJERCICIO	REGISTRO DE LA PERDIDA OBTENIDA EN UN EJERCICIO	REGISTRO DE LA UTILIDAD OBTENIDA EN UN EJERCICIO	ACREDORA
INGRESOS	TRASPASO A LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	REGISTRO DE LAS VENTAS POR SERVICIOS PRESTADOS	ACREDORA
COSTO DE VENTAS	REGISTRO DEL TRASPASO DE LA CUENTA DE ALMACEN POR SALIDAS DE MATERIALES	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA
SUELDOS Y SALARIOS	REGISTRO DE LA NOMINA PAGADA AL PERSONAL	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA
RENTA	PAGO POR EL USO Y DISFRUTE DEL LOCAL EN EL CUAL SE ENCUENTRA EL NEGOCIO	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA
VACACIONES	REGISTRO DE LOS PAGOS EFECTUADOS POR VACACIONES, NOMINA Y FINIQUITO	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA
PRIMA VACACIONAL	REGISTRO DE LOS PAGOS POR NOMINA, FINIQUITO	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA
AGUINALDO	REGISTRO DE GRATIFICACION ANUAL POR NOMINA Y FINIQUITO	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA
HORAS EXTRAS	REGISTRO DEL PAGO POR TIEMPO EXTRAORDINARIO A LOS EMPLEADOS	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA
GRATIFICACION ESPECIAL	REGISTRO DEL PAGO DE GRATIFICACION ADICIONAL A PRESTACIONES NORMALES DE LOS EMPLEADOS	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA
IMP. S/REMUNERACIONES	REGISTRO SOBRE LA PROVISION DE IMPUESTOS S/SUELDOS Y SALARIOS PAGADOS AL PERSONAL	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA
PASAJES	PAGO DE PASAJES A EMPLEADOS PRELIZAR TRAMITES RELACIONADOS CON LA EMPRESA	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA

NOMBRE DE LA CUENTA	SE CARGA	SE ABONA	SU NATURALEZA
LUS Y FUERZA	PAGO DE SERV. DE LUZ Y FUERZA CONSUMIDA POR LA EMPRESA	Y GANANCIAS	DEUDORA
TELEFONOS	PAGO DEL SERVICIO DE LINEAS TELEFONICAS CONSUMIDO POR LA EMPRESA	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA
GASTOS NO DEDUCIBLES	PAGO DE LOS GASTOS QUE NO SON DEDUCIBLES PARA EFECTOS DEL I.S.R. COMO SER MULTAS RECARGOS Y COMPROBANTES QUE NO REUNEN LOS REQUISITOS FISCALES	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA
PAPELERIA Y ART. DE OFICINA	COMPRA DE ART. DE OF. Y PAPELERIA	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA
HONORARIOS PROFESIONALES	PAGO A PROFESIONISTAS QUE PRESTAN SERVICIOS ADMINISTRATIVOS A LA EMPRESA	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA
CUOTAS Y SUSCRIPCIONES	PAGO DE CUOTAS A DIFERENTES DEPENDENCIAS	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA
ANUNCIOS	PAGO DE ANUNCIOS PUBLICADOS EN EL PERIODICO	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA
LICENCIAS	PAGO DE LICENCIAS PARA EL FUNCIONAMIENTO	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA
AGUA	PAGO POR LAS PIPAS DE AGUA PARA EL ABASTECIMIENTO DE LAS SISTEMAS	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA
HERRAMIENTAS	COMPRA DE HERRAMIENTAS MENORES	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA
MANTENIMIENTO A MAQUINARIA Y EQUIPO	COMPRA DE REFACCIONES Y PAGO POR SERVICIO DE MANTENIMIENTO A LA MAQ.	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA
UNIFORMES	COMPRA DE ROPA Y ACCESORIOS PARA EL PERSONAL DE LA EMPRESA	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA
PRODUCTOS FINANCIEROS INTERESES SI INVERSIONES	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	RENDIMIENTO SOBRE INVERSION	ACREDORA
OTROS PRODUCTOS	TRASPASO A LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	INGRESOS DERIVADOS DE ACTIVIDADES DIFERENTES AL GIRO DEL NEGOCIO	ACREDORA
OTROS GASTOS	GASTOS DERIVADOS DE ACTIVIDADES DIFERENTES AL GIRO DEL NEGOCIO	TRASPASO DE LA CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS	DEUDORA

SERVICIO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V.

CATALOGO DE CUENTAS

ACTIVO CIRCULANTE

AFFECTACION	NOMBRE DE LA CUENTA
1000-00	Caja
1000-01	Caja General
1000-02	Fondo fijo de caja chica
1001-00	Efectivo en bancos
1001-01	Bancomer, S.A.
1001-02	Banco Mexicano S.A.
1120-00	Clientes
1130-01	Deudores
1135-00	Iva por acreditar
1140-00	Almacen
1140-01	Inventario de comb y lubricantes
1140-02	Inventario de refacciones
1140-03	Inventario de accesorios
1160-00	Prov. para cuentas incobrables
1300-00	Pagos anticipados
1301-00	Impuestos pags. por adelantado

ACTIVO FIJO

1520-00	Equipo de Transporte
1530-00	Maq. y equipo de taller
1531-00	Mobiliario Equipo Oficina
1535-00	Depreciacion maq. y equipo
1536-00	Dep. mobiliario y eq, oficina
1541-00	Dep. acum. equipo de transporte

PASIVO A CORTO PLAZO

1610-00	Proveedores
1620-00	Acreeedores
1632-00	Anticipos de Clientes

AFECTACION**NOMBRE DE LA CUENTA**

2105-03	IVA cobrado 10%
2130-00	Ctas. por pag. ret ISPT
2140-00	Ctas. por pag. ret IMMS
2150-00	Imp. al valor agregado IVA
2205-00	1% sobre remuneraciones pagadas
2402-00	S.A.R.
2402-01	10% Cant. ret. s/honorarios
2410-00	Comisiones y sueldos por pagar

CAPITAL CONTABLE

2800-00	Capital Contable
2800-01	Capital Social
2810-00	Resultado ejerc. anteriores acum.
2820-00	Perdidas y/o ganancias
2850-00	Utilidad del ejercicio anterior.

CUENTAS DE RESULTADOS

3600-00	SERVICIO Y VENTAS TALLER
	Mano de obra taller
3600-00	VENTAS POLIT. Y GTIA.
	Ventas mano de obra

AFECCACION	NOMBRE DE LA CUENTA
	VENTAS OTROS TALLERES
3650-00	Vta. de hojalateria y pintura
3650-01	Vta. de mano de obra fuera de taller
	VENTAS COMB. Y LUBRICANTES
3670-00	Venta combustibles y lubricantes
3690-00	Venta de refacciones
	COSTO MANO DE OBRA TALLER
4600-00	Costo de venta mano o. taller
	COSTO DE VENTA
4600-01	Costo Venta Mano de Obra
	COSTOS OTROS TALLERES
4650-00	Costo vta. rep. fuera taller
4650-00	Hojalateria y pintura
	COSTO COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES
4670-00	Costo vtas. combust. y lubricantes
4680-00	Costo suministros varios
4690-00	Costo venta refacciones
	GASTOS DE VENTA SERVICIO
5000-00	Garantias y cortesias
8010-00	Publicidad
8020-00	Promocion servicio
8030-00	Entrenamiento
8050-00	Herramienta y utiles
8050-01	Uniformes y batas
8060-00	Fletes y acarreos
8070-00	Mantenimiento Unids. y equipo
	GASTOS DE ADMINISTRACION
9000-00	Sueldos
9010-00	Beneficios a empleados
9020-00	Prevision social
9140-00	Impuestos prediales
9150-00	Reparacion y mant. d/ taller
9200-00	Luz y fuerza
9200-01	Agua
9200-10	Telefono, telegrafo y correo
9220-00	Impuestos y derechos
9240-00	Seguros y fianzas
9250-00	Utiles de escritorio
9260-00	Honorarios, serv. profesionales

AFECTACION

NOMBRE DE LA CUENTA

9280-00	Cuentas incobrables
9300-00	Intereses pagados
9310-00	Deprec. de activo fijo
9310-01	Depreciacion s/revaluacion
9310-02	Dep. ma. y eq. de taller
9310-03	Dep. maq. y eq. revaluado
9310-04	Dep. Mueb. y enseres
9310-05	Dep. mueb. y enseres reval.
9320-00	Mant. y repar. d/equipo y vehic.
9330-00	Gastos viaje y representacion
9340-00	Gastos misceleneos
9340-01	Gastos de transporte
9340-02	Cuotas y suscripciones
9340-03	Vigilancia
9340-04	Gastos Misc lubricantes y comb.
9370-00	Herramientas y utiles de aseo
OTROS GASTOS Y PRODUCTOS	
9710-00	Intereses ganados
9720-00	Gastos por servicio de adm.
9730-00	Utilidad o perdida vta. act. fijo
9740-00	Productos diversos
9750-00	Descuentos por pronto pago
9760-00	Gastos diversos
9760-01	Comisiones Bancarias
9761-00	Gastos no deducibles
9850-00	Gratificaciones a empleados
9860-00	Prima de antiguedad
9900-00	Impuesto sobre la renta estimado
9950-00	Partic. utilidad a trabajadores

SERVICIO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V.

6.6. EXPOSICION DEL CASO

LA EMPRESA DENOMINADA SERVICIO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V. SE CONSTITUYO EL 26-08-92. INICIANDO SUS OPERACIONES EL 01-01-93 CON UN CAPITAL INICIAL DE N\$ 400,000.00 EMITIENDO PARA TAL EFECTO 400 ACCIONES NOMINATIVAS CON VALOR DE N\$ 1000.00 CADA UNA, LAS CUALES FUERON TOTALMENTE SUSCRITAS Y PAGADAS DE LA MANERA QUE A CONTINUACION SE DETALLA.

ACCIONISTA	NACIONALIDAD	No ACCIONES	IMPORTE
ROGELIO GUERRA	MEXICANA	120	N\$ 120,000.00
MAURICIO ACUNA	MEXICANA	100	N\$ 100,000.00
FRANCISCO VAZQUEZ	MEXICANA	90	N\$ 90,000.00
MARIO FERNANDEZ	MEXICANA	50	N\$ 50,000.00
ROGELIO ZAMBARANO	MEXICANA	40	N\$ 40,000.00
TOTAL		400	N\$ 400,000.00

=====

- A.- LA DURACION ESTABLECIDA SERA DE 99 ANOS.
- B.- EL OBJETIVO PRINCIPAL SERA EL PRESTAR SERVICIO DE
MANTENIMIENTO PREVENTIVO A AUTOMOTORES HASTA 15 TONELADAS.
- C.- EL DOMICILIO SOCIAL SERA AV. VALLEJO 4250 COL INDUSTRIAL
VALLEJO ENTREL LA CALLE SUR 35 Y ORIENTE 46.
- D.- EL APODERADO LEGAL ES EL LIC. RUBEN MARTIN AGUAYO, COMO
GERENTE GENERAL FUNGIRA EL C.P. ROGELIO ZAMBARANO.
- E.- LAS APORTACIONES SERAN DEPOSITADAS EN LA CUENTA DE CHEQUES
EN EL BANCOMER S.A.
- F.- TODAS LAS OPERACIONES SE EFECTUARAN ATRAVES DE CHEQUES
NOMINATIVOS.
- G.- LAS POLIZAS POR SEGURO, Y FIANZA SE REGISTRAN EN EL
MOMENTO DE QUE SE CONTRATEN.
- H.- LAS POLITICAS DE COBRANZA Y PAGOS SERA A 15 DIAS.

6.6.1. LOCALIZACION

LAS INSTALACIONES SE ENCUENTRAN UBICADAS EN LA CIUDAD DE MEXICO EN AV. VALLEJO 4250 ESQUINA CALLE SUR 35 Y ORIENTE 46.



6.6.2. INGENIERIA DEL PROYECTO

A.- INVERSION FIJA.

SE CONSIDERA DENTRO DE ESTE RUBRO LAS INSTALACIONES
COMO SON:

- 1.- BODEGA.
- 2.- ADECUACION DEL TERRENO.
- 3.- ELEVACION DE UN TECHO DE LAMIAS DE ACERO.
- 4.- 3 RAMPAS.- MARCA MENDOZA CON CAPACIDAD DE ELEVADO DE 19 TONELADAS, 17 MTS DE LARGO CON DOS CILINDROS AIMENTADOS POR AIRE.
- 5.- 2 TINACOS.- CAPACIDAD DE ALMACENAJE DE 10,000 LITROS.
- 6.- VARIOS.

B.- MAQUINARIA Y EQUIPO.

DENTRO DE ESTE RUBRO SE REGISTRAN POR SEPARADO LAS
INVERSIONES QUE SE REALICEN POR CONCEPTOS COMO SON:

- 1.- 2 LAVADORAS NEUMATICAS.- MARCA TOMAU F-150 MOVILES DE 1500 LIBRAS DE PRESION SOBRE PULGADA.
- 2.- 1 COMPRESORA.
- 3.- 1 ENGRAZADORA.- MARCA LINCON DE 90 LIBRAS DE PRESION
- 4.- 1 RESICLADORA.- MARCA OSAWA CON FILTRO DE ARENA Y BOMBA REGULADORA DE SULFATO DE SODIO.

- 5.- 1 CUBETA PARA ACEITE HIDRAULICO.
- 6.- 1 BOMBA MANUAL PARA LAVADORES DE INYECTORES.
- 7.- 1 EQUIPO NEUMATICO DESATORNILLADOR DE TUERCAS.
- 8.- 3 GATO HIDRAULICO CON CAPACIDAD DE 10 TONELADAS.
- 9.- 8 TORRETAS DE ACERO.

INVERSION

INVERSION FIJA

A) INSTALACIONES

1.) EDIFICIO	N\$ 120,000.00
2.) ACONDICIONAMIENTO DEL TERRENO	N\$ 30,000.00
3.) RAMPAS	N\$ 56,000.00
4.) TINACOS	N\$ 40,000.00

TOTAL	N\$ 246,000.00
	=====

B) MAQUINARIA Y EQUIPO

1.) LAVADORA NEUMATICA	N\$ 10,000.00
2.) COMPRESORA	N\$ 12,000.00
3.) ENGRAZADORA	N\$ 800.00
4.) RESICLADORA	N\$ 28,000.00
5.) CUBETA PARA ACEITE	N\$ 150.00
6.) HERRAMIENTA	N\$ 5,000.00

7.) BOMBA MANUAL	N\$ 5,000.00
8.) EQUIPO NEUMATICO DESATORNILLADOR	N\$ 3,000.00
9.) GATOS HIDRAULICOS	N\$ 4,500.00
10.) TORRES DE ACERO	N\$ 800.00

TOTAL	N\$ 69,250.00

=====

C) MOBILIARIO Y EQUIPO DE OFICINA.

1.) 2 ESCRITORIOS	N\$ 2,000.00
2.) 1 COMPUTADORA	N\$ 7,000.00
3.) 1 CAJA REGISTRADORA.	N\$ 1,000.00
4.) 1 MAQUINA DE ESCRIBIR.	N\$ 600.00
5.) ARTICULOS VARIOS.	N\$ 3,000.00
6.) ARCHIVEROS.	N\$ 2,500.00
TOTAL	N\$ 16,100.00

=====

6.7 DESARROLLO DEL CASO PRACTICO

- 1.- REPORTE DE UTILIDADES ESTIMADO.
 - 1.1.- LISTA DE PRECIOS DE LOS DIFERENTES SERVICIOS (UNITARIA)
 - 1.2.- COSTO TOTAL PROYECTADO.
 - 1.3.- ESTIMACION DEL COSTO TOTAL UNITARIO.
 - 1.4.- COSTO UNITARIO PROYECTADO.
 - 1.5.- PROYECCION DE LOS PORCENTAJES UTILIZADOS.
 - 1.6.- ESTIMACION DE LA MERMA.
 - 1.7.- IMPORTE DE LA MERMA ESTIMADO.
- 2.- PROYECCION POR VENTAS UNIDADES EN EL MES.
 - 2.1.- ESTIMACION DEL NUMERO DE UNIDADES QUE SE LES PROPORCIONARA EL SERVICIO EN EL MES.
 - 2.2.- LISTA DE PRECIOS DE LOS DIFERENTES SERVICIOS (UNITARIA)
 - 2.3.- COSTO TOTAL PROYECTADO.
- 3.- COSTO TOTAL PROYECTADO.
 - 3.1.- ESTIMACION DE LAS UNIDADES QUE ENTRARON EN SERVICIO DURANTE EL MES.
 - 3.2.- ESTIMACION DEL COSTO UNITARIO.
 - 3.3.- COSTO UNITARIO PROYECTADO.
 - 3.4.- PROYECCION DE LOS PORCENTAJES UTILIZADOS.
- 4.- PROYECCION DE LOS GASTOS DE VENTA Y ADMINISTRACION.
- 5.- ESTADOS FINANCIEROS PROYECTADOS.

SERVICIO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V.

REPORTE DE UTILIDADES ESTIMADO

CATEGORIAS	PRECIO	COSTO TOTAL	MERMA	CT + M	UTILIDAD	% UTILIDAD
TRAILER	1,179.70	887.64	38.66	926.30	253.40	0.75
AUTOBUS DE LINEA	956.97	527.48	25.37	552.84	404.13	0.55
TORTON	565.87	415.30	16.68	431.98	133.89	0.73
RABON	539.67	383.61	14.81	398.41	141.26	0.71
RABON AUTOBUS	536.75	327.54	10.48	338.02	198.73	0.61
MICROBUS	390.70	269.59	9.54	279.13	111.57	0.69
VANET	301.01	203.30	8.85	212.15	88.86	0.68
PICK UP 3 1/2	280.43	179.65	8.33	187.98	92.45	0.64
PICK UP 1 1/2	247.93	165.77	6.94	172.71	75.22	0.67
ESTAQUITAS	142.22	84.72	5.64	90.37	51.85	0.60
COMBI	120.00	69.39	5.41	74.79	45.21	0.58
COCHE 8 CILINDROS	157.52	99.93	7.21	107.14	50.38	0.63
COCHE 6 CILINDROS	137.72	85.42	6.06	91.48	46.24	0.62
COCHE 4 CILINDROS	121.22	69.71	4.93	74.64	46.58	0.58
V W	87.50	44.35	3.81	48.17	39.33	0.51
RENAULT 5	115.22	65.70	7.90	73.60	41.62	0.57
TOTALES	5,880.43	3,879.10	180.62	4,059.72	2,001.33	0.66

INTEGRACION

SE TOMA COMO BASE EL SERVICIO COMPLETO

SUMARIA 1

+

PRECIO

-

COSTO TOTAL + MERMA

UTILIDAD

SERVICO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V.

LISTA DE PRECIOS DE LOS DIFERENTES SERVICIOS UNITARIA

CATEGORIAS	ENGRASADO	LAVADO Y ENGR CHASIS	LAVADO Y ENGR MOTOR	LAVADO DE CARROCERIA	SERVICO COMPLETO	CAMBIO ACEITE	CAMBIO FILTRO	IMPORTE TOTAL
TRALER	50.00	62.50	100.00	37.50	250.00	344.00	585.70	1,179.70
AUTOBUS DE LINEA	60.00	75.00	120.00	45.00	300.00	200.00	456.97	956.97
TORTON	35.00	45.00	72.00	27.00	180.00	112.50	273.37	565.87
RABON	34.00	42.50	68.00	25.50	170.00	112.50	257.17	539.67
RABON AUTOBUS	44.00	55.00	88.00	33.00	220.00	75.00	241.75	536.75
MICROBUS	26.00	32.50	52.00	19.50	130.00	75.00	185.70	390.70
VANET	22.00	27.50	44.00	16.50	110.00	75.00	116.01	301.01
PICK UP 3 1/2	22.00	27.50	44.00	16.50	110.00	75.00	95.43	280.43
PICK UP 1 1/2	18.00	22.50	36.00	13.50	90.00	62.50	95.43	247.93
ESTAQUITAS	15.40	19.25	30.80	11.55	77.00	50.00	15.22	142.22
COMBI	14.00	17.50	28.00	10.50	70.00	50.00	0.00	120.00
COCHE 8 CILINDROS	13.00	16.25	26.00	9.75	65.00	75.00	17.52	157.52
COCHE 6 CILINDROS	12.00	15.00	24.00	9.00	60.00	62.50	15.22	137.72
COCHE 4 CILINDROS	11.20	14.00	22.40	8.40	56.00	50.00	15.22	121.22
V W	10.00	12.50	20.00	7.50	50.00	37.50	0.00	87.50
RENAULT 5	10.00	12.50	20.00	7.50	50.00	50.00	15.22	115.22
TOTALES	397.60	497.00	795.20	298.20	1,988.00	1,506.50	2,385.93	5,880.43

INTEGRACION DATOS OBTENDOS POR LA FUENTE

1 ANALITICA

SERVICIO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V.

COSTO TOTAL PROYECTADO

CATEGORIAS	GASTOS INDIRECTOS			MATERIA PRIMA							M.O DE OBRA		COSTO TOTAL
	AGUA LITROS	LUZ KW/HORA	SUB-TOTAL G. INDIRECTOS	GRASA K/LO	SOSA C KILO	DISEL LITRO	SHAMPOO LITRO	ACEITE DISEL UT	ESTAN UT	FILTRO UNIDAD	SUB-TOTAL MATERIA PRIMA	MANO DE OBRA	
TRAILER	6068.59	675.36	6743.95	486.42	221.10	1,675.00	167.50	5,160.00	0.00	9,371.20	17081.22	1498.12	25323.29
AUTOBUS DE LINEA	4250.10	614.88	4864.98	395.41	179.73	1,361.61	136.16	774.00	0.00	10,967.40	13814.31	1363.99	20043.25
TORTON	3344.34	592.70	3937.05	416.71	189.41	1,434.95	143.49	0.00	3,150.00	7,854.50	12989.07	1553.78	18479.87
RABON	681.25	181.10	862.38	113.69	51.68	391.48	39.15	0.00	1,080.00	2,468.88	4144.87	474.76	5481.99
RABON AUTOBUS	825.79	309.12	1134.88	184.55	83.89	635.52	63.55	0.00	900.00	2,901.00	4768.51	863.20	6766.60
MICROBUS	908.34	321.55	1229.89	271.89	123.59	936.25	93.63	0.00	1,200.00	2,971.20	5596.55	1372.80	8199.25
VANET	486.28	259.22	744.50	194.94	88.61	671.29	67.13	0.00	900.00	1,392.15	3314.12	909.48	4968.10
PICK UP 3 1/2	233.60	209.66	503.27	157.63	71.65	542.82	54.28	0.00	1,500.00	1,908.75	4235.14	748.80	5487.21
PICK UP 1 1/2	175.35	187.82	363.17	126.08	57.31	434.17	43.42	0.00	1,500.00	2,290.50	4451.49	670.80	5485.48
ESTAQUITAS	111.46	137.78	249.22	107.34	48.79	369.63	36.96	0.00	1,200.00	365.40	2128.12	522.34	2899.68
COMBI	76.12	141.12	217.24	98.18	44.63	338.07	33.81	0.00	1,200.00	0.00	1714.68	502.32	2434.24
COCHE 6 CILINDROS	65.25	181.44	246.69	112.70	51.23	368.09	38.81	0.00	2,100.00	490.70	3181.53	561.60	3989.82
COCHE 8 CILINDROS	62.02	174.64	236.66	143.49	65.22	494.10	49.41	0.00	2,100.00	511.56	3363.78	800.80	4401.24
COCHE 4 CILINDROS	44.03	123.98	168.02	136.43	62.01	469.81	46.98	0.00	2,000.00	609.00	3324.23	554.32	4046.57
V V	23.63	66.53	90.16	98.05	44.57	337.62	33.78	0.00	1,500.00	0.00	2014.00	343.20	2447.35
RENAULT 5	11.46	32.26	43.71	42.44	19.29	146.16	14.62	0.00	520.00	158.34	900.85	166.40	1110.96
TOTALES	17427.59	4206.15	21635.74	3,085.95	1,402.71	10,626.56	1,062.66	5,934.00	20,850.00	44,060.58	87022.48	12906.68	121564.86

INTEGRACION COSTO TOTAL UNITARIO
X TOTAL DE UNIDADES
CEDULA SUMARIA

1 ANALITICA

SERVICO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V.

ESTIMACION DEL COSTO TOTAL UNITARIO

CATEGORIAS	AGUA	LUZ	GRASA	SOSA C	DISEL	SHAMPOO	MANO OB	ACE	PE	FILTRO	COSTO TOTAL
	LITRO	KW/HORA	KILO	KILO	LITRO	LITRO	P/HORA H	DISEL LIT	ESTAN LIT	UNIDAD	
TRAILER	90.58	10.08	7.26	3.30	25.00	2.50	22.36	258.00	0.00	468.56	887.64
AUTOBUS DE LINEA	69.67	10.08	6.48	2.95	22.32	2.23	22.36	25.80	0.00	365.58	527.48
TORTON	46.45	8.23	5.79	2.63	19.93	1.99	21.58	0.00	90.00	218.70	415.30
RABON	30.97	8.23	5.17	2.35	17.79	1.78	21.58	0.00	90.00	205.74	383.61
RABON AUTOBUS	20.64	7.73	4.61	2.10	15.89	1.59	21.58	0.00	60.00	193.40	327.54
MICROBUS	13.76	4.87	4.12	1.87	14.19	1.42	20.80	0.00	60.00	148.56	269.59
VANET	9.18	4.87	3.68	1.67	12.67	1.27	17.16	0.00	60.00	92.81	203.30
PICKUP 3 1/2	6.12	4.37	3.28	1.49	11.31	1.13	15.60	0.00	60.00	76.35	179.65
PICKUP 1 1/2	4.08	4.37	2.93	1.33	10.10	1.01	15.60	0.00	50.00	76.35	165.77
ESTAQUITAS	2.72	3.36	2.62	1.19	9.02	0.90	12.74	0.00	40.00	12.18	84.72
COMBI	1.81	3.36	2.34	1.06	8.05	0.80	11.96	0.00	40.00	0.00	69.39
COCHE 8 CILINDROS	1.21	3.36	2.09	0.95	7.19	0.72	10.40	0.00	60.00	14.02	99.93
COCHE 6 CILINDROS	0.81	2.27	1.86	0.85	6.42	0.64	10.40	0.00	50.00	12.18	85.42
COCHE 4 CILINDROS	0.54	1.51	1.66	0.76	5.73	0.57	6.76	0.00	40.00	12.18	69.71
V W	0.36	1.01	1.49	0.68	5.12	0.51	5.20	0.00	30.00	0.00	44.35
RENAULT 5	0.36	1.01	1.33	0.60	4.57	0.46	5.20	0.00	40.00	12.18	65.70
TOTALES	299.24	78.71	56.71	25.78	195.27	19.53	241.28	283.80	770.00	1,908.79	3,879.10

INTEGRACION PORCENTAJES UTILIZADOS
 X COSTO UNITARIO
 CEDULA ANALITICA

1 ANALITICA

COSTO UNITARIO PROYECTADO

CATEGORIAS	AGUA	LUZ	GRASA	SOSA C	DISEL	SHAMPOO	MANO OB	ACE	ITE	FILTRO	TOTAL
	LITROS	KW/HORA	KILOS	KILOS	DISEL LIT	ESTAN LIT	POR HORA	DISEL LIT	ESTAN LIT	UNIDAD	
TRAILER	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20	6.00		468.56	501.75
AUTOBUS DE LINEA	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20	6.00		365.58	398.77
TORTON	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	218.70	255.89
RABON	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	205.74	242.93
RABON AUTOBUS	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	193.40	230.59
MICROBUS	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	148.56	185.75
VANET	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	92.81	130.00
PICK UP 3 1/2	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	76.35	113.54
PICK UP 1 1/2	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	76.35	113.54
ESTAQUITAS	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	12.18	49.37
COMBI	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	0.00	37.19
COCHE 8 CILINDROS	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	14.02	51.21
COCHE 6 CILINDROS	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	12.18	49.37
COCHE 4 CILINDROS	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	12.18	49.37
V W	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	0.00	37.19
RENAULT 5	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	12.18	49.37
TOTALES	0.57	53.76	77.44	160.00	20.00	40.00	83.20	12.00	140.00	1908.79	2495.76

INTEGRACION DATOS PROPORCIONADOS POR LA FUENTE

1 ANALITICA

SERVICIO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V.

PROYECCION DE LOS PORCENTAJES UTILIZADOS

CATEGORIAS	AGUA	LUZ	GRASA	SOSA C	DISEL	SHAMPOO	MANO OB	ACE	ITE	FILTRO	MERMA
	LITROS	KW/HORA	K GRAM	K GRAM	LITROS	LITROS	HORA	DISEL LIT	ESTAN LIT	UNIDAD	0.10
TRAILER	2530.05	3.00	1.50	0.33	20.00	1.00	4.30	43.00		1.00	259.69
AUTOBUS DE LINEA	1946.20	3.00	1.34	0.29	17.86	0.89	4.30	25.00		1.00	199.25
TORTON	1297.46	2.45	1.20	0.26	15.94	0.80	4.15		9.00	1.00	131.65
RABON	864.98	2.45	1.07	0.23	14.24	0.71	4.15		9.00	1.00	88.19
RABON AUTOBUS	576.65	2.30	0.95	0.21	12.71	0.64	4.15		6.00	1.00	59.18
MICROBUS	384.43	1.45	0.85	0.19	11.35	0.57	4.00		6.00	1.00	39.80
VANET	256.29	1.45	0.76	0.17	10.13	0.51	3.30		6.00	1.00	26.84
PICK UP 3 1/2	170.86	1.30	0.68	0.15	9.05	0.45	3.00		6.00	1.00	18.16
PICK UP 1 1/2	113.91	1.30	0.61	0.13	8.08	0.40	3.00		5.00	1.00	12.35
ESTAQUITAS	75.94	1.00	0.54	0.12	7.21	0.36	2.45		4.00	1.00	8.45
COMBI	50.63	1.00	0.48	0.11	6.44	0.32	2.30		4.00	0.00	5.83
COCHE 8 CILINDROS	33.75	1.00	0.43	0.09	5.75	0.29	2.00		6.00	1.00	4.06
COCHE 6 CILINDROS	22.50	0.68	0.39	0.08	5.13	0.26	2.00		5.00	1.00	2.86
COCHE 4 CILINDROS	15.00	0.45	0.34	0.08	4.58	0.23	1.30		4.00	1.00	2.05
VW	10.00	0.30	0.31	0.07	4.09	0.20	1.00		3.00	0.00	1.49
RENAULT 5	10.00	0.30	0.27	0.06	3.65	0.18	1.00		4.00	1.00	1.44
TOTALES	8358.64	23.43	11.72	2.58	156.22	7.81	46.40	68.00	77.00	14.00	861.28

INTEGRACION

INFORMACION PROPORCIONADA POR LA FUENTE

1 ANALITICA

SERVICIO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V.

ESTIMACION DE LA MERMA

CATEGORIAS	AGUA	GRASA	SOSA C	DISEL	SHAMPOO	ACEITE	MERMA	MERMA	TOTAL	
	LITROS	K GRAM	K GRAM	LITROS	LITROS	DISEL UT	ESTAN UT	LITROS		KILOS
TRAILER	253.01	0.15	0.03	2.00	0.10	4.30	0.00	259.41	0.18	259.59
AUTOBUS DE LINEA	194.62	0.13	0.03	1.79	0.09	2.50	0.00	198.99	0.16	199.16
TORTON	129.75	0.12	0.03	1.59	0.08	0.00	0.90	132.32	0.15	132.47
RABON	86.50	0.11	0.02	1.42	0.07	0.00	0.90	88.89	0.13	89.02
RABON AUTOBUS	57.67	0.10	0.02	1.27	0.06	0.00	0.60	59.60	0.12	59.72
MICROBUS	38.44	0.09	0.02	1.13	0.06	0.00	0.60	40.23	0.10	40.34
VANET	25.63	0.08	0.02	1.01	0.05	0.00	0.60	27.29	0.09	27.39
PICK UP 3 1/2	17.09	0.07	0.01	0.90	0.05	0.00	0.60	18.64	0.08	18.72
PICK UP 1 1/2	11.39	0.06	0.01	0.81	0.04	0.00	0.50	12.74	0.07	12.81
ESTAQUITAS	7.59	0.05	0.01	0.72	0.04	0.00	0.40	8.75	0.07	8.82
COMBI	5.06	0.05	0.01	0.64	0.03	0.00	0.40	6.14	0.06	6.20
COCHE 8 CIENDROS	3.38	0.04	0.01	0.57	0.03	0.00	0.60	4.58	0.05	4.63
COCHE 6 CIENDROS	2.25	0.04	0.01	0.51	0.03	0.00	0.50	3.29	0.05	3.34
COCHE 4 CIENDROS	1.50	0.03	0.01	0.46	0.02	0.00	0.40	2.38	0.04	2.42
VW	1.00	0.03	0.01	0.41	0.02	0.00	0.30	1.73	0.04	1.77
RENAULT 5	1.00	0.03	0.01	0.37	0.02	0.00	0.40	1.78	0.03	1.82
TOTALES	835.86	1.17	0.26	15.62	0.78	6.80	7.70	866.77	1.43	868.20

INTEGRACION PORCENTAJES UTILIZADOS
 X 10% DE MERMA

1 ANALITICA

SERVICO RAPIMEX 3000 S.A. DE C V.

IMPORTE DE LA MERMA ESTIMADO

CATEGORIAS	AGUA	GRASA	SOSA C	DISEL	SHAMPOO	ACEITE		TOTAL
	LITROS	K GRAM	K GRAM	LITROS	LITROS	DISEL UT	ESTAN UT	
TRAILER	9.06	0.73	0.33	2.50	0.25	25.80	0.00	38.66
AUTOBUS DE LINEA	6.97	0.65	0.29	2.23	0.22	15.00	0.00	25.37
TORTON	4.64	0.58	0.26	1.99	0.20	0.00	9.00	16.68
RABON	3.10	0.52	0.23	1.78	0.18	0.00	9.00	14.81
RABON AUTOBUS	2.06	0.46	0.21	1.59	0.16	0.00	6.00	10.48
MICROBUS	1.28	0.41	0.19	1.42	0.14	0.00	6.00	9.54
VANET	0.92	0.37	0.17	1.27	0.13	0.00	6.00	8.85
PICK UP 3 1/2	0.61	0.33	0.15	1.13	0.11	0.00	6.00	8.33
PICK UP 1 1/2	0.41	0.29	0.13	1.01	0.10	0.00	5.00	6.94
ESTAQUITAS	0.27	0.26	0.12	0.90	0.09	0.00	4.00	5.64
COMBI	0.18	0.23	0.11	0.80	0.08	0.00	4.00	5.41
COCHE 8 CILINDROS	0.12	0.21	0.09	0.72	0.07	0.00	6.00	7.21
COCHE 6 CILINDROS	0.08	0.19	0.08	0.54	0.06	0.00	5.00	6.06
COCHE 4 CILINDROS	0.05	0.17	0.08	0.57	0.06	0.00	4.00	4.93
VW	0.04	0.15	0.07	0.51	0.05	0.00	3.00	3.81
RENAULT 5	0.04	0.13	0.03	3.65	0.05	0.00	4.00	7.90
TOTALES	29.92	5.67	2.55	22.72	1.95	40.80	77.00	180.62

INTEGRACION COSTO UNITARIO PROYECTADO
 X ESTIMACION DE LA MERMA

1 ANALITICA

SERVICO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V.

PROYECCION VENTAS POR UNIDADES EN EL MES

CATEGORIAS	ENGRASADO	LAVADO Y ENGR CHASIS	LAVADO Y ENGR MOTOR	LAVADO DE CARROCERIA	SERVICO COMPLETO	CAMBIO ACEITE	CAMBIO FILTRO	IMPORTE TOTAL
TRALER	450.00	625.00	1,500.00	300.00	6,250.00	6,880.00	11,714.00	27,719.00
AUTOBUS DE LINEA	540.00	525.00	600.00	450.00	9,000.00	6,000.00	13,709.10	30,824.10
TORTON	324.00	450.00	648.00	243.00	6,300.00	3,937.50	9,567.95	21,470.45
RABON	136.00	127.50	136.00	25.50	2,040.00	1,350.00	3,086.04	6,901.04
RABON AUTOBUS	308.00	495.00	0.00	297.00	3,300.00	1,125.00	3,626.25	9,151.25
MICROBUS	390.00	260.00	156.00	390.00	2,600.00	1,500.00	3,714.00	9,010.00
VANET	198.00	247.50	440.00	165.00	1,650.00	1,125.00	1,740.15	5,565.65
PICK UP 3 1/2	88.00	110.00	220.00	165.00	2,750.00	1,875.00	2,385.75	7,593.75
PICK UP 1 1/2	54.00	90.00	144.00	27.00	2,700.00	1,875.00	2,862.90	7,752.90
ESTAQUITAS	0.00	77.00	123.20	34.65	2,310.00	1,500.00	0.00	4,044.85
COMBI	0.00	70.00	84.00	52.50	2,100.00	1,500.00	0.00	3,806.50
COCHE 8 CIJNDROS	0.00	81.25	130.00	87.75	2,275.00	2,625.00	613.20	5,812.20
COCHE 6 CIJNDROS	24.00	60.00	216.00	180.00	2,520.00	2,625.00	639.24	6,264.24
COCHE 4 CIJNDROS	0.00	0.00	0.00	268.80	2,800.00	2,500.00	761.00	6,329.80
V W	30.00	0.00	0.00	97.50	2,500.00	1,875.00	0.00	4,502.50
RENAULT 5	40.00	37.50	180.00	22.50	650.00	650.00	197.86	1,777.86
TOTALES	2582.00	3255.75	4577.20	2806.20	51,745.00	38,942.50	54,617.44	158,526.09

INTEGRACION: UNIDADES EN SERVICIO
 LISTA DE PRECIOS

2 SUMARIA

SERVICIO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V.

ESTIMACION DEL NUM. DE UNIDADES QUE SE LES PROPORCIONARA EL SERVICIO EN EL MES

CATEGORIAS	ENGRASADO	LAVADO Y ENGR CHASIS	LAVADO Y ENGR MOTOR	LAVADO DE CARROCERIA	SERVICIO COMPLETO	CAMBIO ACEITE	CAMBIO FILTRO	TOTALES UNIDADES
TRAILER	9 00	10.00	15 00	8 00	25 00	20.00	20.00	67.00
AUTOBUS DE LINEA	9 00	7 00	5 00	10 00	30 00	30 00	30.00	61.00
TORTON	9 00	10.00	9 00	9 00	35 00	35 00	35.00	72.00
RABON	4 00	3 00	2 00	1 00	12 00	12 00	12.00	22.00
RABON AUTOBUS	7 00	9 00	0 00	9 00	15 00	15 00	15.00	40.00
MICROBUS	15 00	8 00	3 00	20 00	20 00	20 00	20.00	66.00
VANET	9 00	9 00	10 00	10 00	15 00	15 00	15.00	53.00
PICK UP 3 1/2	4 00	4 00	5 00	10 00	25 00	25 00	25.00	48.00
PICK UP 1 1/2	3 00	4 00	4 00	2 00	30 00	30 00	30.00	43.00
ESTAQUITAS	0 00	4 00	4 00	3 00	30 00	30 00	0 00	41.00
COMBI	0 00	4 00	3 00	5 00	30 00	30 00	30.00	42.00
COCHE 8 CIENDROS	0 00	5 00	5 00	9 00	35 00	35 00	35.00	54.00
COCHE 6 CIENDROS	2 00	4 00	9 00	20 00	42 00	42 00	42.00	77.00
COCHE 4 CIENDROS	0 00	0 00	0 00	32 00	50 00	50 00	50.00	82.00
V W	3 00	0 00	0 00	13 00	50 00	50 00	0 00	66.00
RENAULT 5	4 00	3 00	9 00	3 00	13 00	13 00	13.00	32.00
TOTALES	78.00	84.00	83.00	164.00	457 00	452 00	372.00	866 00

DATOS OBTENDOS EN BASE AL ANALISIS DE MERCADO

2 ANAUTICA

SERVICIO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V.

LISTA DE PRECIOS DE LOS DIFERENTES SERVICIOS UNTARIA

CATEGORIAS	ENGRASADO	LAVADO Y ENGR CHASIS	LAVADO Y ENGR MOTOR	LAVADO DE CARROCERIA	SERVICIO COMPLETO	CAMBIO ACEITE	CAMBIO FILTRO	IMPORTE TOTAL
TRAILER	50.00	62.50	100.00	37.50	250.00	344.00	585.70	1,179.70
AUTOBUS DE LINEA	60.00	75.00	120.00	45.00	300.00	200.00	456.97	956.97
TORTON	36.00	45.00	72.00	27.00	180.00	112.50	273.37	565.87
RABON	34.00	42.50	68.00	25.50	170.00	112.50	257.17	539.67
RABON AUTOBUS	44.00	55.00	88.00	33.00	220.00	75.00	241.75	536.75
MICROBUS	26.00	32.50	52.00	19.50	130.00	75.00	185.70	390.70
VANET	22.00	27.50	44.00	16.50	110.00	75.00	116.01	301.01
PICK UP 3 1/2	22.00	27.50	44.00	16.50	110.00	75.00	95.43	280.43
PICK UP 1 1/2	18.00	22.50	36.00	13.50	90.00	62.50	95.43	247.93
ESTAQUITAS	15.40	19.25	30.80	11.55	77.00	50.00	15.22	142.22
COMBI	14.00	17.50	28.00	10.50	70.00	50.00	0.00	120.00
COCHE 8 CILINDROS	13.00	16.25	26.00	9.75	65.00	75.00	17.52	157.52
COCHE 6 CILINDROS	12.00	15.00	24.00	9.00	60.00	62.50	15.22	137.72
COCHE 4 CILINDROS	11.20	14.00	22.40	8.40	56.00	50.00	15.22	121.22
VW	10.00	12.50	20.00	7.50	50.00	37.50	0.00	87.50
RENAULT 5	10.00	12.50	20.00	7.50	50.00	50.00	15.22	115.22
TOTALES	397.60	497.00	795.20	298.20	1,988.00	1,506.50	2,385.93	5,880.43

INTEGRACION DATOS OBTENIDOS POR LA FUENTE

2 ANALITICA

SERVICIO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V.

COSTO TOTAL PROYECTADO

CATEGORIAS	GASTOS INDIRECTOS			MATERIA PRIMA							M. DE OBRA		COSTO TOTAL
	AGUA LITROS	LUZ KW/HORA	SUB-TOTAL G. INDIRECTOS	GRASA KILO	SOSA C KILO	DISEL LITRO	SHAMPOO LITRO	ACE LITRO	ITE ESTAN LIT	FILTRO UNIDAD	SUB-TOTAL MATERIA PRIMA	MANO DE OBRA	
TRAILER	6068.59	675.38	6743.95	486.42	221.10	1,675.00	167.50	5,160.00	0.00	9,371.20	17081.22	1498.12	25323.29
AUTOBUS DE LINEA	4250.10	614.88	4864.99	395.41	179.73	1,361.61	136.16	774.00	0.00	10,967.40	13814.31	1363.96	20043.25
TORTON	3344.34	592.70	3937.05	418.71	189.41	1,434.95	143.49	0.00	3,150.00	7,654.50	12989.07	1553.76	18479.87
RABON	681.25	181.10	862.36	113.69	51.68	591.48	39.15	0.00	1,080.00	2,456.68	4144.87	474.76	5481.99
RABON AUTOBUS	825.76	309.12	1134.88	184.55	83.89	635.52	63.55	0.00	900.00	2,901.00	4768.51	663.20	6766.60
MICROBUS	908.34	321.55	1229.89	271.89	123.59	936.25	93.63	0.00	1,200.00	2,971.20	5596.55	1372.80	8199.25
VANET	486.28	258.22	744.50	194.94	88.61	671.29	67.13	0.00	900.00	1,392.15	3314.12	909.48	4965.10
PICK UP 3 1/2	293.60	209.66	503.27	157.63	71.65	542.82	54.28	0.00	1,500.00	1,908.75	4235.14	748.80	5487.21
PICK UP 1 1/2	175.35	187.82	363.17	126.08	57.31	434.17	43.42	0.00	1,500.00	2,290.50	4451.49	670.80	5485.48
ESTAQUITAS	111.46	137.76	249.22	107.34	48.79	369.63	36.96	0.00	1,200.00	385.40	2128.12	522.34	2899.68
COMBI	76.12	141.12	217.24	98.18	44.63	338.07	33.81	0.00	1,200.00	0.00	1714.68	502.32	2434.24
COCHE 8 CILINDROS	65.25	181.44	246.69	112.70	51.23	368.09	36.81	0.00	2,100.00	490.70	3181.53	561.60	3989.82
COCHE 6 CILINDROS	82.02	174.64	256.66	143.49	65.22	494.10	49.41	0.00	2,100.00	511.56	3363.78	800.80	4401.24
COCHE 4 CILINDROS	44.03	123.98	168.02	136.43	62.01	459.81	45.98	0.00	2,000.00	609.00	3324.23	554.32	4046.57
VW	23.63	66.53	90.16	98.05	44.57	337.62	33.76	0.00	1,500.00	0.00	2014.00	343.20	2447.35
RENAULT 5	11.46	32.26	43.71	42.44	19.29	146.16	14.62	0.00	520.00	158.34	900.85	166.40	1110.98
TOTALES	17427.59	4208.15	21635.74	3,085.95	1,402.71	10,626.56	1,062.66	5,934.00	20,850.00	44,060.58	87022.46	12908.66	121564.86

INTEGRACION COSTO TOTAL UNITARIO
 X TOTAL DE UNIDADES
 Cedula SUMARIA

J SUMARIA

SERVICIO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V.

ESTIMACION DEL NUM. DE UNIDADES QUE SE LES PROPORCIONARA EL SERVICIO EN EL MES

CATEGORIAS	ENGRASADO	LAVADO Y ENGR CHASIS	LAVADO Y ENGR MOTOR	LAVADO DE CARROCERIA	SERVICIO COMPLETO	CAMBIO ACEITE	CAMBIO FILTRO	TOTALES UNIDADES
TRAILER	9.00	10.00	15.00	8.00	25.00	20.00	20.00	67.00
AUTOBUS DE LINEA	9.00	7.00	5.00	10.00	30.00	30.00	30.00	61.00
TORTON	9.00	10.00	9.00	9.00	35.00	35.00	35.00	72.00
RABON	4.00	3.00	2.00	1.00	12.00	12.00	12.00	22.00
RABON AUTOBUS	7.00	9.00	0.00	9.00	15.00	15.00	15.00	40.00
MICROBUS	15.00	8.00	3.00	20.00	20.00	20.00	20.00	66.00
VANET	9.00	9.00	10.00	10.00	15.00	15.00	15.00	53.00
PICK UP 3 1/2	4.00	4.00	5.00	10.00	25.00	25.00	25.00	48.00
PICK UP 1 1/2	3.00	4.00	4.00	2.00	30.00	30.00	30.00	43.00
ESTAQUITAS	0.00	4.00	4.00	3.00	30.00	30.00	0.00	41.00
COMBI	0.00	4.00	3.00	5.00	30.00	30.00	30.00	42.00
COCHE 8 CIUNDROS	0.00	5.00	5.00	9.00	35.00	35.00	35.00	54.00
COCHE 6 CIUNDROS	2.00	4.00	9.00	20.00	42.00	42.00	42.00	77.00
COCHE 4 CIUNDROS	0.00	0.00	0.00	32.00	50.00	50.00	50.00	82.00
VW	3.00	0.00	0.00	13.00	50.00	50.00	0.00	66.00
RENAULT 5	4.00	3.00	9.00	3.00	13.00	13.00	13.00	32.00
TOTALES	78.00	84.00	83.00	164.00	457.00	452.00	372.00	866.00

DATOS OBTENDOS EN BASE AL ANALISIS DE MERCADO

3 ANALITICA

SERVICO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V.

ESTIMACION DEL COSTO TOTAL UNITARIO

CATEGORIAS	AGUA LITRO	LUZ KW/HORA	GRASA KILO	SOSA C KILO	DISEL LITRO	SHAMPOO LITRO	MANO OB P/HORA H	ACE DISEL LIT	ITE ESTAN LIT	FILTRO UNIDAD	COSTO TOTAL
TRAILER	90.58	10.08	7.26	3.30	25.00	2.50	22.36	258.00	0.00	468.56	887.64
AUTOBUS DE LINEA	69.67	10.08	6.48	2.95	22.32	2.23	22.36	25.80	0.00	365.58	527.48
TORTON	46.45	8.23	5.79	2.63	19.93	1.99	21.58	0.00	90.00	218.70	415.30
RABON	30.97	8.23	5.17	2.35	17.79	1.78	21.58	0.00	90.00	205.74	383.61
RABON AUTOBUS	20.64	7.73	4.61	2.10	15.89	1.59	21.58	0.00	60.00	193.40	327.54
MICROBUS	13.76	4.87	4.12	1.87	14.19	1.42	20.80	0.00	60.00	148.56	269.59
VANET	9.18	4.87	3.68	1.67	12.67	1.27	17.16	0.00	60.00	92.81	203.30
PICK UP 3 1/2	6.12	4.37	3.28	1.49	11.31	1.13	15.60	0.00	60.00	76.35	179.65
PICK UP 1 1/2	4.08	4.37	2.93	1.33	10.10	1.01	15.60	0.00	50.00	76.35	165.77
ESTAQUITAS	2.72	3.36	2.62	1.19	9.02	0.90	12.74	0.00	40.00	12.18	84.72
COMBI	1.81	3.36	2.34	1.06	8.05	0.80	11.96	0.00	40.00	0.00	69.39
COCHE 8 CILINDROS	1.21	3.36	2.09	0.95	7.19	0.72	10.40	0.00	60.00	14.02	99.93
COCHE 6 CILINDROS	0.81	2.27	1.86	0.85	6.42	0.64	10.40	0.00	50.00	12.18	85.42
COCHE 4 CILINDROS	0.54	1.51	1.66	0.76	5.73	0.57	6.76	0.00	40.00	12.18	69.71
V W	0.36	1.01	1.49	0.68	5.12	0.51	5.20	0.00	30.00	0.00	44.35
RENAULT 5	0.36	1.01	1.33	0.60	4.57	0.46	5.20	0.00	40.00	12.18	65.70
TOTALES	299.24	78.71	56.71	25.78	195.27	19.53	241.28	283.80	770.00	1,908.79	3,879.10

INTEGRACION PORCENTAJES UTILIZADOS
 X COSTO UNITARIO
 CEDULA ANALITICA

3 ANALITICA

COSTO UNITARIO PROYECTADO

CATEGORIAS	AGUA LITROS	LUZ KW/HORA	GRASA KILOS	SOSA C KILOS	DISEL DISEL LIT	SHAMPOO ESTAN LIT	MANO OB POR HORA	ACE DISEL LIT	ITE ESTAN LIT	FILTRO UNIDAD	TOTAL
TRAILER	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20	6.00		468.56	501.75
AUTOBUS DE LINEA	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20	6.00		365.58	398.77
TORTON	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	218.70	255.89
RABON	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	205.74	242.93
RABON AUTOBUS	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	193.40	230.59
MICROBUS	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	148.56	185.75
VANET	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	92.81	130.00
PICK UP 3 1/2	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	76.35	113.54
PICK UP 1 1/2	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	76.35	113.54
ESTAQUITAS	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	12.18	49.37
COMBI	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	0.00	37.19
COCHE 8 CILINDROS	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	14.02	51.21
COCHE 6 CILINDROS	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	12.18	49.37
COCHE 4 CILINDROS	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	12.18	49.37
V W	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	0.00	37.19
RENAULT 5	0.04	3.36	4.84	10.00	1.25	2.50	5.20		10.00	12.18	49.37
TOTALES	0.57	53.76	77.44	160.00	20.00	40.00	83.20	12.00	140.00	1908.79	2495.76

INTEGRACION

DATOS PROPORCIONADOS POR LA FUENTE

3 ANALITICA

PROYECCION DE LOS PORCENTAJES UTILIZADOS

CATEGORIAS	AGUA	LUZ	GRASA	SOSA C	DISEL	SHAMPOO	MANO OB	ACE	ITE	FILTRO	MERMA
	LITROS	KW/HORA	K GRAM	K GRAM	LITROS	LITROS	HORA	DISEL LIT	ESTAN LIT	UNIDAD	0.10
TRAILER	2530.05	3.00	1.50	0.33	20.00	1.00	4.30	43.00		1.00	259.69
AUTOBUS DE LINEA	1946.20	3.00	1.34	0.29	17.86	0.89	4.30	25.00		1.00	199.25
TORTON	1297.46	2.45	1.20	0.26	15.94	0.80	4.15		9.00	1.00	131.65
RABON	864.98	2.45	1.07	0.23	14.24	0.71	4.15		9.00	1.00	88.19
RABON AUTOBUS	576.65	2.30	0.95	0.21	12.71	0.64	4.15		6.00	1.00	59.18
MICROBUS	384.43	1.45	0.85	0.19	11.35	0.57	4.00		6.00	1.00	39.80
VANET	256.29	1.45	0.76	0.17	10.13	0.51	3.30		6.00	1.00	26.84
PICK UP 3 1/2	170.86	1.30	0.68	0.15	9.05	0.45	3.00		6.00	1.00	18.16
PICK UP 1 1/2	113.91	1.30	0.61	0.13	8.08	0.40	3.00		5.00	1.00	12.35
ESTAQUITAS	75.94	1.00	0.54	0.12	7.21	0.36	2.45		4.00	1.00	8.45
COMBI	50.63	1.00	0.48	0.11	6.44	0.32	2.30		4.00	0.00	5.83
COCHE 8 CILINDROS	33.75	1.00	0.43	0.09	5.75	0.29	2.00		6.00	1.00	4.06
COCHE 6 CILINDROS	22.50	0.68	0.39	0.08	5.13	0.26	2.00		5.00	1.00	2.86
COCHE 4 CILINDROS	15.00	0.45	0.34	0.08	4.58	0.23	1.30		4.00	1.00	2.05
VW	10.00	0.30	0.31	0.07	4.09	0.20	1.00		3.00	0.00	1.49
RENAULT 5	10.00	0.30	0.27	0.06	3.65	0.18	1.00		4.00	1.00	1.44
TOTALES	8358.64	23.43	11.72	2.58	156.22	7.81	46.40	68.00	77.00	14.00	861.28

SERVICIO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V.

PROYECCION DE LOS GASTOS
DE ADMINISTRACION Y VENTA

CONCEPTO	GASTOS	GASTOS	TOTALES
	ADMINISTRACION	VENTA	
SUELDOS	4,500.00	1,500.00	6,000.00
AMORTIZACION	0.00	0.00	0.00
ASEO Y LIMPIEZA	300.00	300.00	600.00
ATENCION A CLIENTES	0.00	1,000.00	1,000.00
TELEFONOS Y CORREOS	500.00	500.00	1,000.00
CUOTAS Y SUSCRIPCIONES	0.00	300.00	300.00
DEPRECIACION	0.00	0.00	0.00
DIVERSOS	0.00	0.00	0.00
FLETES Y ACARREOS	150.00	150.00	300.00
GASTOS DE VIAJE Y REP	0.00	0.00	0.00
GASTOS POR COBRANZA	0.00	0.00	0.00
GRATIFICACIONES	0.00	500.00	500.00
HONORARIOS	3,000.00	0.00	3,000.00
LUZ Y FUERZA	500.00	150.00	650.00
NO DEDUCIBLES	150.00	150.00	300.00
PAPELERIA Y UTILES DE ESCR	600.00	600.00	1,200.00
PUBLICIDAD Y PROPAGANDA	0.00	300.00	300.00
RENTA	0.00	0.00	0.00
MANTENIMIENTO	1,000.00	0.00	1,000.00
TRANSPORTES	500.00	0.00	500.00
SEGURO SOCIAL	700.00	0.00	700.00
TIEMPO EXTRA	500.00	500.00	1,000.00
VACACIONES	0.00	0.00	0.00
VIATICOS	0.00	150.00	150.00
VIGILANCIA	300.00	0.00	300.00
TOTALES	12,700.00	6,100.00	18,800.00

SERVICIO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V.
ESTADOS FINANCIEROS PROYECTADOS

SERVICIO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V.	
ESTADO DE COSTO DE PRODUCCION PROYECTADO	
MATERIA PRIMA	\$87,022.46
MANO DE OBRA	\$12,906.66
GASTOS INDIRECTOS	\$21,635.74
TOTALES	<u>\$121,564.86</u>

SERVICIO RAPIMEX 3000 S.A. DE C.V.		
ESTADO DE RESULTADOS PROYECTADO		
VENTAS NETAS	\$158,526.09	
COSTO DE PRODUCCION DE LO VENDIDO	<u>\$121,564.86</u>	
UTILIDAD BRUTA		\$36,961.23
GASTOS DE OPERACION		
GASTOS DE ADMINISTRACION	\$12,700.00	
GASTOS DE VENTA	\$6,100.00	\$18,800.00
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTO S/LA RENTA		\$18,161.23
- 10% P.T.U.	\$1,816.12	
- I.S.R. 34%	\$8,174.81	\$7,990.93
UTILIDAD NETA		<u>\$10,170.30</u>

CONCLUSIONES

1) DURANTE LA REALIZACION DE ESTA INVESTIGACION SE HA OBSERVADO QUE MUCHAS DE LAS EMPRESAS DEDICADAS AL SERVICIO Y MANTENIMIENTO-PREVENTIVO PARA AUTOMOTORES, NO CUENTAN CON UNA ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA EFICIENTE, YA QUE EN MUCHAS OCASIONES ESTE SERVICIO NO ES EL OBJETIVO FINAL DE LAS EMPRESAS, SINO QUE FORMA PARTE DEL PROCESO ADMINISTRATIVO DE LA MISMA.

EL EJEMPLO MAS PALPABLE QUE PODEMOS DAR ES EL DE LAS AGENCIAS AUTOMOTRICES, QUE CUENTAN DENTRO DE SUS SERVICIOS CON EL MANTENIMIENTO DE LOS AUTOMOTORES. PERO ESTE, NO CONSTITUYE EL OBJETIVO PRIMORDIAL DE LA ENTIDAD.

DENTRO DE ESTA INVESTIGACION SE CONSTATO QUE LAS ENTIDADES QUE SE ENCUENTRAN DENTRO DEL RUBRO DE MEDIANAS, SON LAS QUE SIN LLEGAR A TENER UN OPTIMO CONTROL ADMINISTRATIVO DE SUS OPERACIONES MANTIENEN SEGUIMIENTOS ADECUADOS DE SUS TRANSACCIONES.

2) EL PROBLEMA REAL AL CUAL SE ENFRENTO ESTA INVESTIGACION FUE QUE LA MAYORIA DE LAS ENTIDADES QUE PRESTAN ESTE TIPO DE SERVICIO A LA COMUNIDAD SON DE TIPO FAMILIAR Y DENTRO DEL RUBRO DENOMINADO MICROEMPRESA O EMPRESA FAMILIAR. ADEMAS DE ESTE PUNTO, ESTE TIPO DE PERSONAS SON GENTE EN SU MAYORIA DE ESCASOS RECURSOS ECONOMICOS Y CULTURALES, LOS CUALES SE PREOCUPAN UNICAMENTE DE REALIZAR

SU TRABAJO Y NO DAN MUCHA IMPORTANCIA AL ASPECTO DE CONSTRUIR O INSTALAR UNA ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL QUE PUDIRA FACILITARLES EL CRECIMIENTO DE SU TALLER. LA FALTA DE INFORMACION QUE ESTAS PERSONAS SUELEN TENER ACERCA DE LA IMPLANTACION DE UN SISTEMA ORGANIZACIONAL, Y DE SU DESINTERES POR INVESTIGAR ACERCA DE ELLO, OCASIONA QUE EN NUESTRO PAIS CONTEMOS CON GRAN CANTIDAD DE PERSONAS QUE HAN ADOPTADO ESTA TECNICA COMO FORMA DE VIDA PERO, CON UNA CALIDAD DE SERVICIO QUE EN SU MAYORIA DEJA MUCHO QUE DESEAR.

3) LA PRESENTE INVESTIGACION, TUVO POR OBJETIVO IMPLANTAR DENTRO DE LA EMPRESA QUE SE CONSTITUYO RECIENTEMENTE Y QUE ES CONSIDERADA ACTUALMENTE DENTRO DEL RUBRO DE MICROEMRESA, UN

SISTEMA ADMINISTRATIVO QUE ACOMPAÑE DESDE EL INICIO A LA ENTIDAD Y SE VAYA MODIFICANDO DEACUERDO A LAS NECESIDADES QUE LA EMPRESA REQUIERA POR SU PROPIO CRECIMIENTO.

BIBLIOGRAFIA

- 1.- Y DHERMY
REPARACION DE AUTOMOVILES
EDIT. MACOMBO 1985.
- 2.- NUEVA ENCICLOPEDIA TEMATICA
EDITORIAL RHICHARDS S.A. PANAMA 1967.
- 3.- DICCIONARIO ENCICLOPEDICO BRUGERA
EDITORIAL BRUGERA 1976.
- 4.- A. WAYNE CORCORAN
COSTOS CONTABILIDAD, ANALISIS Y CONTROL
NORIEGA EDITORES 1990.
- 5.- CRISTOBAL DEL RIO GONZALEZ
COSTOS I HISTORICOS
EDITORIAL ECASA DUODECIMA EDICION MEXICO 1988.
- 6.- CRISTOBAL DEL RIO GONZALEZ
COSTOS II
EDITORIAL ECASA DUODECIMA EDICION MEXICO 1987.
- 7.- CRISTOBAL DEL RIO GONZALEZ
COSTOS III
EDITORIAL ECASA PRIMERA EDICION 1989.
- 8.- ARTURO LOPEZ ELIZONDO
EL PROCESO CONTABLE, CONTABILIDAD SEGUNDO NIVEL
EDITORIAL ECASA 5 a EDICION MEXICO 1986.
- 9.- DAVISON, SYDNE Y WEIL, ROMAN L.
MANUAL DE CONTABILIDAD DE COSTOS.
EDITORIAL MAC GRAW HILL, SEGUNDA EDICION 1982.
- 10.- GERARNDU GUAJARDO CANTU.
CONTABILIDAD.
EDITORIAL MAC GRAW HILL MEXICO 1986.
- 11.- ELIAS LARA FLORES.
PRIMER CURSO DE CONTABILIDAD.
EDITORIAL TRILLAS 10 a EDICION MEXICO 1987.
- 12.- CODIGO DE COMERCIO Y LEYES COMPLEMENTARIAS
LEY GENERAL DE SOCIEDADES MERCANTILES
EDITORIAL PORRUA S.A. 5 a EDICION MEXICO 1988

13.- SERGIO HERNANDEZ RODRIGUEZ
NICOLAS BALLESTEROS INDA.
FUNDAMENTOS DE ADMINISTRACION
EDITORIAL INTERAMERICANA MEXICO 1987.