



**UNIVERSIDAD AUTONOMA DE CHIAPAS
FACULTAD DE CONTADURIA Y ADMINISTRACION CAMPUS I
COORDINACION DE INVESTIGACION Y POSGRADO**

**DETERMINACIÓN DE LOS COSTOS TOTALES EN EL
TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJE DE TUXTLA GUTIÉRREZ,
CHIAPAS Y SU RELACIÓN CON LAS UTILIDADES**

**TESIS QUE PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRA EN
ADMINISTRACION CON TERMINAL EN FINANZAS**

PRESENTA:

DIANA YANIREDA SÁNCHEZ MARTÍNEZ 11011095

DIRECTOR DE TESIS: DR. MANUEL DE JESÚS MOGUEL LIEVANO

TUXTLA GUTIÉRREZ, CHIAPAS; DICIEMBRE 2021.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHIAPAS
FACULTAD DE CONTADURÍA Y ADMINISTRACIÓN C-I



COORDINACIÓN DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO

Tuxtla Gutiérrez, Chiapas; 11 de noviembre de 2021.
Oficio No. D/CIP/TIP/473/2021.

ASUNTO: AUTORIZACIÓN DE EMPASTADO

C. DIANA YANIRED SÁNCHEZ MARTÍNEZ
CANDIDATA AL GRADO DE MAESTRA EN
ADMINISTRACIÓN CON TERMINAL EN FINANZAS.
PRESENTE

Por este medio me permito informarle que se AUTORIZA la impresión de su tesis titulada "**DETERMINACIÓN DE LOS COSTOS TOTALES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJE DE TUXTLA GUTIÉRREZ, CHIAPAS Y SU RELACIÓN CON LAS UTILIDADES.**", toda vez que ha sido liberada según oficio sin número, de fecha 04 de septiembre del 2021, suscrito por el Dr. Manuel de Jesús Moguel Liévano, Director de la tesis mencionada.

Cabe mencionar que se ha constatado que ha cumplido con los procedimientos administrativos y académicos relacionados con la modalidad de evaluación propuesta, conforme a lo dispuesto en el Reglamento General de Investigación y Posgrado y de Evaluación Profesional para los egresados de la Universidad, así como con el Plan de Estudios correspondiente.

Atentamente

"POR LA CONCIENCIA DE LA NECESIDAD DE SERVIR"


Dra. María Cruz Villagrán Pinzón
Coordinadora

C.c.p. Archivo Minutario
*MCVP/ssg



FFCA-147

Boulevard Belisario Domínguez, Km 1081, sin número, Terán, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, México C.P.29050. Tels.
(961) 61 5 42 49 y 61 5 13 26 ext. 112
E-mail: posgradofca2018@gmail.com





Código: FO-113-09-05

Revisión: 0

CARTA DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DE LA TESIS DE TÍTULO Y/O GRADO.

El (la) suscrito (a) DIANA YANIREL SANCHEZ MARTINEZ

Autor (a) de la tesis bajo el título de " DETERMINACION DE LOS COSTOS TOTALES EN EL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJE DE TUXTLA GUTIERREZ, CHIAPAS Y SU RELACION CON LAS UTILIDADES "

presentada y aprobada en el año 20 21 como requisito para obtener el título o grado de MAESTRIA EN ADMINISTRACION CON TERMINAL EN FINANZAS, autorizo a la Dirección del Sistema de Bibliotecas Universidad Autónoma de Chiapas (SIBI-UNACH), a que realice la difusión de la creación intelectual mencionada, con fines académicos para que contribuya a la divulgación del conocimiento científico, tecnológico y de innovación que se produce en la Universidad, mediante la visibilidad de su contenido de la siguiente manera:

- Consulta del trabajo de título o de grado a través de la Biblioteca Digital de Tesis (BIDITE) del Sistema de Bibliotecas de la Universidad Autónoma de Chiapas (SIBI-UNACH) que incluye tesis de pregrado de todos los programas educativos de la Universidad, así como de los posgrados no registrados ni reconocidos en el Programa Nacional de Posgrados de Calidad del CONACYT.
- En el caso de tratarse de tesis de maestría y/o doctorado de programas educativos que sí se encuentren registrados y reconocidos en el Programa Nacional de Posgrados de Calidad (PNPC) del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), podrán consultarse en el Repositorio Institucional de la Universidad Autónoma de Chiapas (RIUNACH).

Tuxtla Gutiérrez, Chiapas; a los 26 días del mes de NOVIEMBRE del año 20 21.

DIANA YANIREL SANCHEZ MARTINEZ

Nombre y firma del Tesista o Tesistas

Agradecimientos

En primer lugar, a Dios,
A mis padres,
A mi esposo Erivan.

A los docentes de la maestría por la confianza depositada en mí y por compartirme su enorme experiencia en este trabajo de investigación.

A los dos miembros del sistema de transporte por el apoyo otorgado para que esta servidora ingresara a la cooperativa de las dos rutas para el trabajo de campo.

Y a todas aquellas personas que, aunque no las mencione aquí, no por ello han dejado de influir de manera directa e indirecta a lo largo de mi vida. Haciéndome sentir su apoyo y cariño para lograr este objetivo y otros muchos que he logrado.

Dedicatoria

Dedico este trabajo de investigación a mis padres Isaías y María Patricia, por traerme a esta vida.

A mi esposo Erivan, por su apoyo y comprensión a lo largo de estos años de preparación y por los demás años que hemos estado juntos.

A mis hijos Ariana Yanired, Erivan de Jesús y Antonio Isaías por su amor incondicional.

Índice General

INTRODUCCIÓN.....	9
CAPÍTULO 1. PROBLEMATIZACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO	11
1.1. Planteamiento del problema de investigación.....	11
1.2. Objetivos de la investigación.	14
1.3. Justificación de la investigación.	15
1.4. Delimitación espacial y temporal.....	16
CAPÍTULO 2. CONCEPTUALIZACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO.	17
2.1. Costos totales.	17
2.1.1. Antecedentes históricos de los costos totales	17
2.1.2. Conceptos básicos de costos totales	19
2.1.3. Clasificación general de los costos totales	21
2.1.4 Importancia de los costos totales	26
2.2. Las utilidades.....	27
2.2.1. Desarrollo histórico de las utilidades	27
2.2.2. Principales conceptos de utilidades.....	28
2.2.3. Tipos de utilidades	29
2.2.4. Relevancia de las utilidades	30
CAPÍTULO 3. CONTEXTUALIZACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO	33
3.1. El sector del transporte en el Estado de Chiapas	33
3.1.1. La forma de transportarse en la época del Virreinato	33
3.1.2. La forma de transportarse en el México Independiente	34
3.1.3. La forma de transportarse en el México Revolucionario	36
3.1.4. La época post-revolucionaria	36
3.1.5. Constitución de pequeños transportistas estatales.....	38
3.2. Características del transporte público en Tuxtla Gutiérrez	40
3.2.1. La forma de transportarse en los inicios de Tuxtla Gutiérrez	40

3.2.3. El transporte colectivo y sus concesionarios	42
3.2.4. Las concesiones y su uso	44
3.2.5. La sobrepoblación del transporte colectivo en la capital de Chiapas. ...	46
3.2.7. El capital humano en el transporte público.	50
3.3. Los costos totales en el caso del transporte concesionado de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.....	50
3.3.1. Capital humano (el chofer)	50
CAPITULO 4. ABORDAJE METODOLOGICO DEL OBJETO DE ESTUDIO	53
4.1 Definición del alcance de la investigación.....	53
4.2. Formulación de la hipótesis de investigación.	53
4.3. Selección del universo de investigación y delimitación de la muestra.	55
4.4 Selección, diseño y aplicación de las técnicas de investigación.	56
4.5. Procesamiento, análisis e interpretación de resultados.	60
4.5.1. Aspecto 1.	61
4.5.2. Aspecto 2.	63
4.5.3. Aspecto 3.	65
4.5.4. Aspecto 4.	67
4.5.5. Aspecto 5.	69
4.5.6. Aspecto 6.	71
4.5.7. Aspecto 7.	73
4.5.8. Aspecto 8.	75
4.5.9. Aspecto 9.	77
4.5.10. Aspecto 10.	79
4.5.11. Aspecto 11.	81
4.5.12. Aspecto 12.	82
4.5.13. Aspecto 13.	84
CAPÍTULO 5. PROPUESTAS DE SOLUCIÓN AL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	86
5.1. Plan estratégico para la optimización de utilidades para los concesionarios del transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo, a través de la determinación de los costos totales en el transporte público de pasaje de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas y su relación con las utilidades.	86

5.1.1. Propuesta 1.....	86
5.1.2. Propuesta 2.....	90
5.1.3. Propuesta 3.....	92
5.1.4. Propuesta 4.....	93
CONCLUSIÓN	95
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.	97
ANEXO A (Entrevista al Lic. Durán)	100
ANEXO B (Entrevista al Lic. Miguel Ángel)	106

Índice de Figuras

FIGURA 1 EMPLEO PARA EL SECTOR TERCIARIO.	13
FIGURA 2 CONFLICTO DE COSTO GENERALIZADO ENTRE LOS COSTOS DE TRANSPORTACIÓN Y DE INVENTARIO EN FUNCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE.	20
FIGURA 3 TAMEME, FORMA DE TRANSPORTE EN EL VIRREINATO.....	33
FIGURA 4 CAMINOS DE CHIAPAS PARA LA ÉPOCA INDEPENDIENTE.....	34
FIGURA 5 LAS CARRETAS FUERON UTILIZADAS POR MÁS DE 40 AÑOS PARA TRANSPORTAR MERCANCÍAS.	35
FIGURA 6 HUELGA TRANVIARIA Y MOTÍN POPULAR.	37
FIGURA 7 EL PRIMER AUTOMÓVIL A SU LLEGADA A TUXTLA EL 16 DE FEBRERO DE 1910.	41
FIGURA 8 MAPA DE LAS RUTAS DEL TRANSPORTE COLECTIVO EN TUXTLA GUTIÉRREZ, CHIAPAS.....	42
FIGURA 9 SOBREPOBLACIÓN DE COCHES EN LA CIUDAD DE TUXTLA GUTIÉRREZ, CHIAPAS.	46
FIGURA 10 AVISO DE AUMENTO DE PASAJE QUE NO ESTABA AUTORIZADO.....	47
FIGURA 11 ESTRATEGIA IMPLEMENTADA POR EL MPIO.DE TUXTLA GTZ. ANTE EL PARO DEL TRANSPORTE COLECTIVO.	48
FIGURA 12 UNIDAD DE CONEJOBUS EN LA CIUDAD DE TUXTLA GUTIÉRREZ.....	89

Índice de tablas

TABLA 1. CAPITAL HUMANO.....	51
------------------------------	----

INTRODUCCIÓN

En la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, el transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo, es uno de los servicios más utilizado por los ciudadanos de la capital chiapaneca, por tener una cuota económica de \$7.00 por usuario; pero ¿qué pasa con lo que hay detrás de este servicio de transporte público?, Para abordar este tema “determinación de los costos totales en el transporte público de pasaje de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas y su relación con las utilidades” se establecen cuatro costos totales que están implicados para poder llevar a cabo dicha actividad, estos son: el capital humano (chofer), el combustible, la unidad en si misma (adquisición) y el mantenimiento de la unidad. Se busca establecer si existe una relación entre dichos costos totales y la obtención de utilidades por parte de los concesionarios del transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo.

En el capítulo 1 que es, la problematización del objeto de estudio, se plantea el problema de investigación, los objetivos de la investigación, la justificación de la investigación y la delimitación espacial y temporal. Esta problemática nace a través del conocimiento empírico consistente en el aumento progresivo del pasaje de manera periódica y sin control, afectando a los miles de bolsillos de la sociedad tuxtleca que se encuentra en situación de pobreza a pobreza extrema. Por lo que se cree necesaria la creación de una estrategia metodológica que cuantifique y regule el alza del costo del pasaje de acuerdo a correlaciones equilibradas entre los costos totales y la utilidad que implica a los concesionarios del servicio de transporte público de pasaje, para establecer cuanto y cada cuando realizar un aumento conveniente al costo del pasaje de acuerdo a las variables establecidas en esta investigación.

En el capítulo 2, se conceptualizan las dos variables del objeto de estudio, que son los costos totales, ya antes mencionados y las utilidades. Dicha conceptualización es vista desde los antecedentes históricos, conceptos básicos, clasificación e importancia.

En el capítulo 3, se contextualiza el objeto de estudio, esta contextualización parte desde el sector del transporte en el estado de Chiapas, haciendo un pequeño recuento histórico de lo que ha sido el transporte a través del tiempo y los cambios que ha sufrido, pasando por la descripción de las características del transporte público en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, contemplando al taxi urbano y el transporte colectivo, siendo este último sobre el cual, se enfocara la investigación, para, por último, concentrarse en los costos totales en el caso del transporte concesionado.

En el capítulo 4 se encuentra, el abordaje metodológico del objeto de estudio, donde se define el alcance de la investigación. Aquí llega el momento de formular una hipótesis de investigación, que al término del desarrollo de este proceso investigativo se comprobara si, dicha hipótesis es aceptada o rechazada; para ello hay que pasar por la sección del universo y delimitación de la muestra. Una vez obtenida la muestra se selecciona, diseña y aplican las técnicas de investigación, en este caso son el cuestionario y la entrevista, para por último en este capítulo procesar, analizar e interpretar los resultados obtenidos de los cuestionarios y las entrevistas.

En el capítulo 5 y último, se presentan las propuestas de contribución al problema de investigación, para ello es necesario haber determinado si la hipótesis de investigación establecida es aceptada o rechazada.

CAPÍTULO 1. PROBLEMATIZACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO

En el presente capítulo se presentan el planteamiento del problema se presenta la problemática donde se analiza como los efectos del sistema capitalista a nivel macro determinan el crecimiento del sector terciario a nivel micro en las localidades que integran el estado de Chiapas. Refiriéndose de manera particular a lo que acontece en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez Chiapas. Los objetivos de la investigación, la justificación de la investigación y la delimitación espacial y temporal en la cual se especifica el tiempo de realización de la investigación.

1.1. Planteamiento del problema de investigación

En la presente investigación se plantea determinar la relación que existe entre los costos totales y las utilidades en el transporte público de pasaje; porque en el contexto de Tuxtla Gutiérrez, existe un alza en el costo del transporte público sin fundamentación o justificación, basada en análisis teóricos metodológicos. Ya que estos acuerdos se han ido estableciendo entre convenios no públicos entre la secretaria de transporte y los líderes del transporte público de pasaje de la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

Para determinar la relación entre los costos totales y las utilidades, es necesario tener claro el concepto de dichas variables.

Homgren, Foster y Datar (2007:27) comentan que «los contadores definen al costo como un recurso sacrificado o perdido para alcanzar un objetivo específico. Un costo se mide por lo general como la cantidad monetaria que debe pagarse para adquirir bienes y servicios». Por otro lado, Jiménez y Espinoza (2007:110) dicen que «las empresas de servicio como transporte, educación, energía. Para este tipo de industria se utiliza el término costos de operación. Estos costos están representados por el total de esfuerzos y recursos invertidos durante un periodo para realizar la tarea».

Contemplando estas dos definiciones, se plantea que los costos son todos aquellos recursos gastados o invertidos con la finalidad de alcanzar una meta u objetivo específico en la producción de bienes y/o servicios. En el caso de esta investigación se refiere al sector servicios. Al mismo tiempo, los costos tienen una clasificación. A continuación, se describe como se clasifican los costos en directos e indirectos según, Horngren, et. al. (2007)

Costos directos de un objeto del costo están relacionados con el objeto del costo en particular y pueden rastrearse de manera económicamente factible. Por ejemplo, el costo de las latas o botellas es un costo directo de la bebida gaseosa.

Los costos indirectos de un objeto del costo se relacionan con un objeto del costo en particular, pero no pueden rastrearse a ese objeto de manera económicamente factible (efectiva en cuanto a costos se refiere). Por ejemplo, los sueldos de los supervisores de producción de las numerosas bebidas gaseosas que se embotellan en la planta de cierta bebida gaseosa, son un costo indirecto.

En el caso de las utilidades, para la microeconomía, Rosales (2000:143) dice que «la utilidad de un bien está determinada por la relación que existe entre el objeto y el individuo. Por una parte, el objeto posee ciertas cualidades aptas para satisfacer determinadas necesidades de los consumidores». Derivado de lo anterior y con base en (Case y Fair, 1996), las empresas trabajan para obtener utilidades y para ello, es necesario invertir recursos, ya sea económicamente hablando o en maquinaria, equipo, mobiliario, etcétera. Y la incorporación del factor humano visto desde la definición que la microeconomía aporta.

Los costos totales considerados para esta investigación, son: la unidad en sí misma, el mantenimiento de la unidad, el combustible y el capital humano (chofer). Ya que estos cuatro elementos tienen cabida en el concepto de costos proporcionados por Jiménez, Espinoza (2007) y Horngren, et. al. (2007). Estos cuatro costos representarían el total de esfuerzos y recursos invertidos durante un periodo para realizar la tarea del servicio de transporte público que ofertan ciertos particulares concesionados para hacerlos.

Durante el proceso de la investigación se pretende conocerla relación entre los recursos totales con las utilidades en el transporte público y las principales características del transporte público de pasaje de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

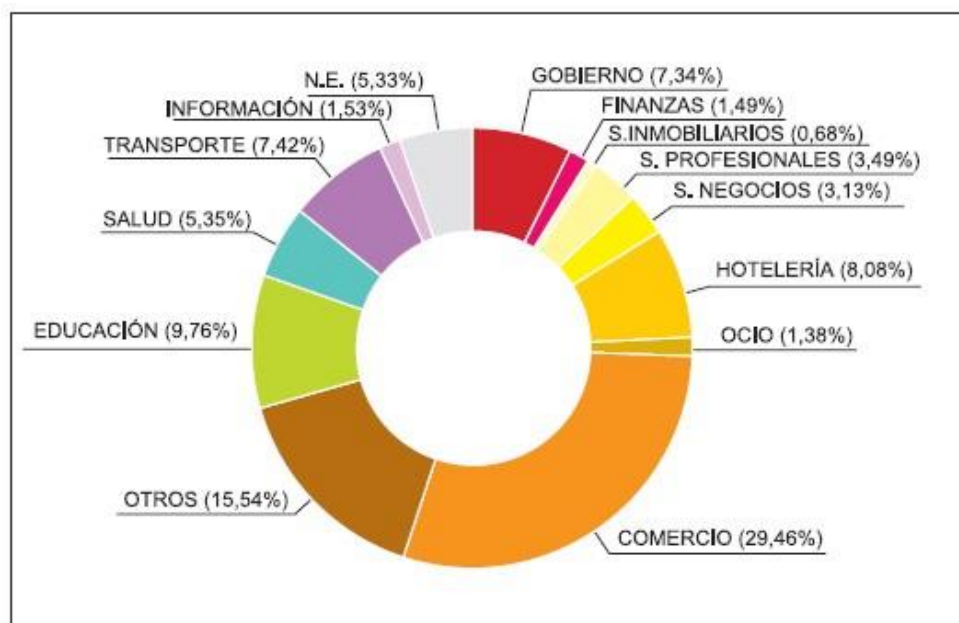
Con respecto al proceso del cambio de las estructuras socioeconómicas que ha sufrido la población en México y de manera particular en el estado de Chiapas puedo recordar que hace pocos años todavía las familias mexicanas tenían en sus patios, animales con los cuales subsistían. Cultivaban la tierra y era muy raro que fueran y compraran sus alimentos en los centros comerciales. Hoy en día todo eso ha cambiado. En este sentido Córdova y Coll (2006:121) mencionan que «México ha experimentado cambios espectaculares en su conformación social y económica en los últimos cincuenta años; entre ellos sobresale el proceso de industrialización

que tuvo un crecimiento continuo hasta la década de los setenta conformando lo que se dio en llamar el “milagro mexicano”»

Fernández (2001:2) explica que este fenómeno se debe a que «en los últimos años el dominio del capital se ha ido haciendo cada vez más global. Su proyección mundial se intensifica, y muy pocos territorios y poblaciones escapan ya a su lógica depredadora». La mercantilización creciente de las distintas facetas de la vida afecta ya prácticamente a todos los ámbitos de nuestra existencia. Es un proceso global al cual México no ha escapado, y podemos decir que los procesos de nivel macro han tenido su repercusión al nivel micro como los cambios en la conformación social y económica de los sectores poblaciones en México que señalan Córdova y Coll. Un fenómeno que ocurre es la denominada terciarización, que estos mismos autores (2006:129) lo definen como «En sentido estricto debe entenderse como terciarización al crecimiento desproporcionado del sector servicios en comparación con el resto de las actividades económicas».

Ellos mismos señalan la estructura del empleo en actividades terciarias en la siguiente figura

Figura 1 Empleo para el sector terciario.



Fuente: Córdova y Coll (2006)

Cabe señalar que el sector que interesa para esta investigación es el del transporte. De manera muy particular el del transporte público concesionado para el caso de la ciudad capital Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

Lo anterior se deriva al contestar las siguientes preguntas:

- ¿Qué son los costos?
- ¿Cómo se clasifican los costos?
- ¿Qué son las utilidades?
- ¿Qué relación existe entre los costos totales y las utilidades?
- ¿Cuáles son los costos totales en el transporte público de pasaje de Tuxtla Gutiérrez Chiapas?
- ¿Cómo se relacionan los costos totales y las utilidades en el transporte público de pasaje de Tuxtla Gutiérrez?
- ¿Cuáles son las principales características del transporte público de pasaje de Tuxtla Gutiérrez?

1.2. Objetivos de la investigación.

1.2.1. Objetivo general.

Analizar la relación existente entre los costos totales y las utilidades en el transporte público de pasaje de la ciudad capital de Tuxtla Gutiérrez Chiapas.

1.2.2. Objetivos específicos.

- * Definir los conceptos de costos totales y utilidad para identificar los principales elementos que configuran esta relación.
- * Determinar la relación existente entre los diferentes conceptos utilizados en esta investigación, orientado a la prestación de servicios en su modalidad de transporte colectivo.
- * Señalar de manera clara los costos totales que existen en el transporte público de pasaje de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, para poder identificarlos y así aplicarlos de manera correcta.
- * Establecer la manera en la que se relacionan, los costos totales con las utilidades en el transporte público de pasaje de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.
- * Distinguir las principales características del transporte público de pasaje de Tuxtla Gutiérrez, en su modalidad de colectivo, como parte de la presente investigación.

1.3. Justificación de la investigación.

En la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, históricamente ha existido un aumento en el número de unidades del transporte público en su modalidad de colectivo, y al mismo tiempo en el precio. Lo que se percibe en la segunda y cuarta avenida sur, donde se observa que se hacen filas y filas de unidades de diferentes rutas, que transitan por estas avenidas, ocasionando en muchos casos superposición de rutas que ingresan al centro, ya que transportan personas que viven en las colonias de la periferia de la ciudad de Tuxtla Gutiérrez y que van al centro de la ciudad, por compras de la canasta básica, ropa y calzado, por trabajo, por estudio o para transbordar a otra ruta del servicio público, se ven en la necesidad de usar dicho servicio.

Ante este contexto, se cree que la presente investigación orientada a determinar el costo total en el transporte público de pasaje de Tuxtla Gutiérrez y su relación con las utilidades, es conveniente porque será posible conocer la relación existente entre el costo total y las utilidades, para su aplicación.

Además de ser conveniente, tiene mucha relevancia porque al conocer la relación existente entre costos totales y las utilidades, se beneficiarán los transportistas, que, aunque ya saben de manera empírica que, si existe dicha relación, ahora conocerán de manera detallada cuales son los costos totales para el ramo de servicio de transporte, en que podrían estar teniendo fugas de capital. En cuanto a las implicaciones prácticas, se establecerán elementos que permitan ver a la utilidad desde otra perspectiva y no solo desde el aspecto monetario, contribuyendo así a la conceptualización en las ciencias administrativas.

También tiene valor teórico ya que, aportara elementos que relacionan lo cualitativo con lo cuantitativo, entre los recursos totales y las utilidades, en pro de establecer en una futura investigación, que, aunque no proporciona una solución al alza en los costos del transporte público, si pretende contribuir a la aportación teórica, para la formación de una estrategia equilibrada en el costo del pasaje, tanto para el dueño de la concesión, como para el usuario del transporte.

Se pretende contribuir a la conceptualización de utilidad, al establecer una relación entre los recursos totales considerados cuantitativos, ya que son el costo de la unidad, el mantenimiento de la unidad, el combustible, con el aspecto cualitativo que se considera es el capital humano (chofer). Comprendiendo que la utilidad no es solo numérica, sino que también puede basarse en la confianza,

responsabilidad, conexiones, y carencia de vicios que tenga el individuo que maneja la unidad. Convirtiéndose así en una simbiosis humana entre el chofer de la unidad y el dueño de la concesión.

Pensando que la relación entre los recursos totales y la utilidad generada por las unidades del transporte público de los particulares puede ser usada como un elemento para el establecimiento de una estrategia que permita tener un alza equilibrada de los costos del transporte público de pasaje de Tuxtla Gutiérrez para los usuarios de dicho servicio. Ya que se considera que un alza desequilibrada de los costos por el servicio del transporte público de pasaje afecta considerablemente a sectores específicos de la sociedad en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez.

1.4. Delimitación espacial y temporal

Respecto a la delimitación espacial, cabe destacar que el lugar donde se realizara la investigación, es en las unidades de transporte público que brindan el servicio de pasaje, en las principales avenidas de la ciudad capital Tuxtla Gutiérrez Chiapas, entrevistando a un número determinado de concesionarios particulares y/o chofer del transporte público, para obtener las respuestas que contribuyan a la investigación. Cabe señalar que el tiempo de observación del comportamiento de las variables será de cinco meses.

CAPÍTULO 2. CONCEPTUALIZACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO.

En este capítulo se conceptualizarán las variables de la investigación las cuales son, los costos totales y las utilidades, a su vez cada una de ellas cuenta con cuatro subcategorías.

2.1. Costos totales.

En este apartado se conceptualizan los costos totales, comenzando con los antecedentes históricos de los costos totales, después los conceptos básicos de costos totales, continuando con la clasificación general de los costos totales y por último la importancia de los costos totales.

2.1.1. Antecedentes históricos de los costos totales

En cuanto a antecedentes, Reveles, Hernández y Castro (2004) comentan que el costo directo ha incrementado gradualmente su popularidad como técnica de la contabilidad de costos, esto a partir de los primeros trabajos realizados antes de la primera guerra mundial, y su uso fue cobrando mayor auge a partir de la segunda guerra mundial. Algunos economistas en el siglo XIX ya estudiaban la variabilidad de los costos debido a los cambios en los volúmenes de producción, en Liverpool Inglaterra en el año de 1875, John Walker implantó uno de los primeros esbozos de costos y fue publicado con el nombre “los costos útiles para ingenieros”, en este consideraba el paso de materiales y tiempos de la labor (mano de obra) más el costo promedio trimestral de los gastos indirectos de producción como un porcentaje adicional del costo primo directo.

Continuando con Reveles, et. al. (2004:30) destaca que «En 1908 apareció un sistema de contabilidad de costos, diseñado para suministrar datos de costo marginal para la fijación de precios. El verdadero origen técnico del costeo variable, al cual se le denominaba costo marginal significa aspecto utilitario después de satisfacer, se encuentra en trabajos económicos desarrollados en Alemania e Inglaterra, antes de la primera guerra mundial, que aportaron a la contabilidad de costos el llamado análisis marginal, mismo que facilitó el estudio de la relación costo volumen y utilidad». Actualmente no se incluyen los gastos de operación, que son los gastos de venta, administración y financieros, dentro de los costos de producción, esto porque a finales del siglo XIX, los ingenieros mecánicos eran los principales

usuarios de los estudios de costos, pues no tomaban en cuenta los gastos de operación y solo les interesaban los costos de producción.

Sobre la idea de Reveles, et. al. (2004:31), comentan que «fue criticada por Harrington Emerson en 1910 en una conferencia sustentada ante la Sociedad Americana de Ingenieros Mecánicos, pues decía que su método se basaba en hechos pasados y no en los que realmente eran, debido a que consideraba el promedio de gastos indirectos de producción del trimestre anterior, para ser aplicados en la producción siguiente, con lo que prácticamente fijó las bases para el prorrateo de los gastos indirectos de producción. Con el fin de subsanar lo antes expuesto, Jonathan Harris en 1934 y en EU Charter Harrison en 1935, en Inglaterra diseñaron la técnica denominada costeo directo. Jonathan Harris implantó ese método en 1934 en la Dervey and Almy Chemycal, Co. de Cambridge, Mass. Y en 1936 publicó en el boletín de la NACA (National Association Cost Accountants) su artículo “¿Cuánto ganamos el mes pasado?”

Reveles, et. al. (2004) continúa diciendo que en 1953 salió un informe de investigación llamado costeo directo, aunque para entonces ya había muchos escritos al respecto y pocas entidades en Estados Unidos aplicaban el método citado, aunque se había extendido su interés. En 1965, el doctor Raymund P. Murple hizo una recopilación de todos los artículos importantes, dicha recopilación fue publicada y permitió tener una visión panorámica.

En México, Reveles, et. al. (2004) dicen que el antecedente más remoto a atribuirse al maestro Hermenegildo Díaz quien en 1934 distingue los gastos fijos y los variables dentro de los gastos indirectos de producción; y que por su parte el CP Sealtiel Alatríste, desarrolla en su obra Técnica de los costos, desde el punto de vista contable, la Ley de los Rendimientos no Proporcionales. En 1955, el maestro y CP Armando Ortega Pérez de León es el más convencido en México sobre el método de costeo directo y publicó en el número 72 de la revista El sentido Contable Actual el artículo “¿Deben formar parte del costo unitario, los cargos indirectos fijos de fabricación?” por otro lado en la misma revista, en oposición, el también maestro y CP Avelino Preza Casco publicó el artículo “La integración de los costos debe hacerse basándose en métodos liberales”. Toda esta controversia dio pie a múltiples artículos y folletos, escritos por ilustres maestros, y surgieron grupos a favor y en contra del costo variable hasta entonces conocido como costeo directo o marginal, esto dio lugar a polémicas, confusiones, enredos, etc. que sólo han servido para tratar de desvirtuar equivocadamente las bondades de los métodos tradicionales y variable.

Actualmente, el INCP (Instituto Nacional de Contadores Públicos) reconoce, en el boletín C-4, la utilización de ambos sistemas de costos; en este boletín también detalla las ventajas y desventajas que ofrece cada uno de ellos. Es por esto que se cita en la presente investigación, para un mejor entendimiento de los conceptos.

Más adelante, Reveles, et. al. (2004) dicen que a la llegada de la industrialización y sus diversas inversiones en equipo y otras áreas, únicamente se conocían dos tipos importantes de costos; los de materiales y los de mano de obra directa, que eran conocidos como costos primos, y que por su importancia estos eran los únicos que se inventariaban. Pero cuando las inversiones se expandieron y se desarrollaron las organizaciones, apareció el concepto de costos indirectos de fabricación, entonces fue que se comenzó a notar la diferencia entre costos de producción fijos y variables, así como la diferencia entre costos directos e indirectos. Anteriormente solo se pensaba en costos de producción y de no-producción; hace poco tiempo los contadores comenzaron a tomar en cuenta estas diferencias entre los costos.

Reveles, et. al. (2004:69), continúan diciendo que «a principios del siglo XX el método de costeo utilizado era el absorbente o total, eso se debía a que el tratamiento contable tradicional se dedicaba a salvaguardar los activos utilizados, presentando poca atención a los problemas específicos de información para la toma de decisiones administrativas. Hacia 1930 surgió una alternativa al método de costeo absorbente, al cual se le conoce como costeo directo o costeo variable».

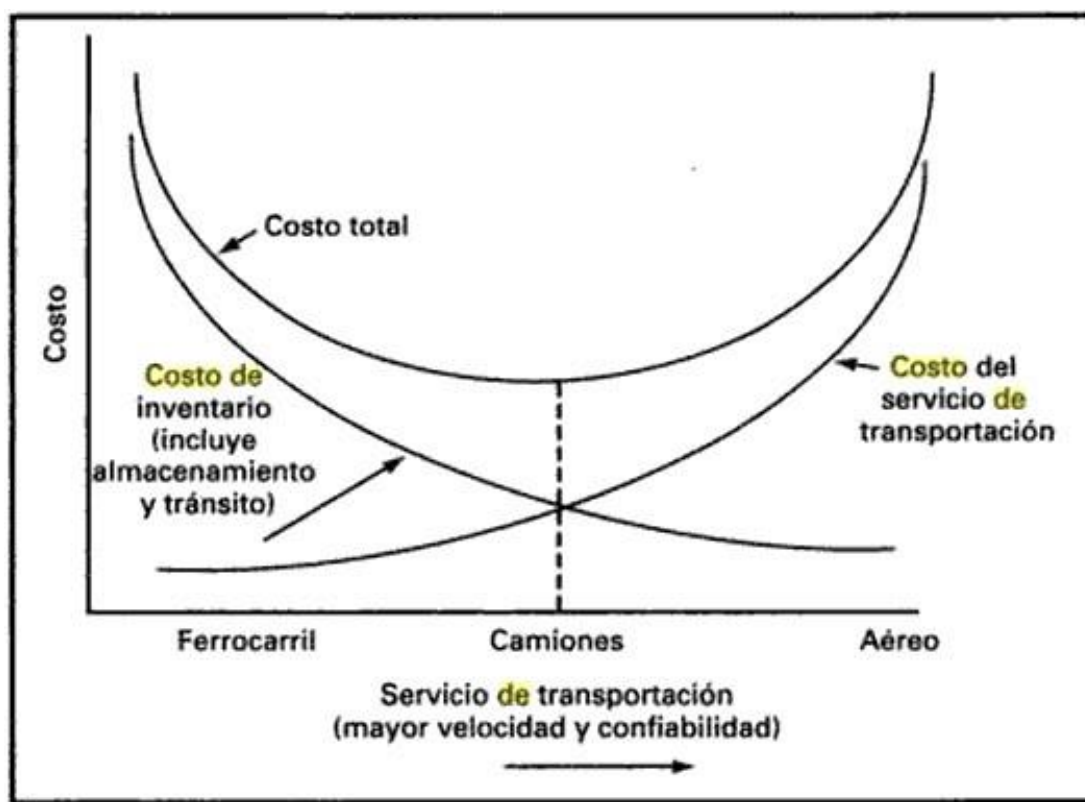
2.1.2. Conceptos básicos de costos totales

Ballou (2004:44) dice que, «en el centro de alcance y el diseño del sistema logístico se encuentra un análisis de equilibrio, el cual a su vez lleva al concepto de costo total». Es decir que el equilibrio del costo es la identificación de los modelos de costos para diferentes actividades de la empresa y que entran en conflicto unos con otros ya que frecuentemente muestran características. Siguiendo este mismo autor menciona que «Este conflicto se maneja al equilibrar las actividades para que se optimicen en forma colectiva». Un ejemplo que da el autor se muestra en la siguiente figura donde se observa que «cuando se selecciona un servicio de transportación, se dice que el costo directo del servicio de transporte y el efecto del costo indirecto sobre los niveles de inventario dentro del canal de logística debido a un distinto desempeño de entrega de los transportistas, se encuentran en conflicto entre sí. La

mejor elección económica se presentará en el punto donde la suma de ambos costos sea la menor, como lo indica la línea punteada de la figura».

Tal vez no sea el mejor método seleccionar un servicio de transportación con base en las tarifas más bajas o el servicio más rápido. Deberán administrarse de manera coordinada en cualquier caso que haya conflictos sustanciales de costos entre las actividades. «La red, incorpora la mayor parte de los conflictos de costos potenciales relevantes para la logística».

Figura 2 Conflicto de costo generalizado entre los costos de transportación y de inventario en función de las características del servicio de transporte.



. Fuente: Ballou (2004)

Ballou (2004:47) concluye que «el concepto de costo total, o de forma alternativa del sistema total, es un concepto sin límites claros. El concepto de costo total es el equilibrio de todos los costos que se encuentran en conflicto entre si y que pueden afectar el resultado de una decisión logística particular».

En pocas palabras se puede decir que el costo total es la suma de los costos fijos y costos variables y que el uso principal de su concepto como costo total es el de computar ingresos líquidos. Peñalba (1986:54), destaca que «De acuerdo con la definición de los contadores y muchos economistas, la diferencia entre el ingreso bruto y el costo total se refiere a los ingresos netos. Las limitaciones que se pueden encontrar al concepto de costo total, estarán directamente relacionadas con las limitaciones de sus componentes, los costos fijos y costos variables».

2.1.3. Clasificación general de los costos totales

Los costos tienen una clasificación muy diversa y a la vez extensa, ya que toman en cuenta distintos factores para clasificarlos, desde el tiempo, hasta el método que se utiliza. A continuación, se citan dichas clasificaciones con la ayuda de algunos autores.

De acuerdo con la función en que incurren:

De producción: son los que van saliendo en el proceso de transformar la materia prima en productos terminados, se le llama materia prima al costo de los materiales utilizados para realizar el producto, la mano de obra es la que interviene de manera directa en la transformación del producto, y los gastos de fabricación indirectos son los que intervienen en la transformación del producto de manera indirecta sin tomar en cuenta la materia prima y la mano de obra directa. De distribución o venta: son todos aquellos que se llevan a cabo en el departamento de distribución o venta, encargada de llevar el producto a los diferentes puntos de venta para poder llegar hasta el consumidor final. De administración: son aquellos que si bien, no incurren en la elaboración del producto, también son necesarios y son parte del área administrativa.

A esta clasificación se asemeja la que hace Faga y Ramos (2006) en la que la llaman, clasificación según los objetivos perseguidos por la operación que los origina, aquí los dividen primeramente en costos de adquisición que es aquel que permite adquirir la propiedad de un bien, y señalan ejemplos de estos costos, como pueden ser, el valor de compra de la materia prima y materiales o el valor de compra de los productos terminados que se compran para su reventa. En segundo lugar, mencionan a los costos de producción, estos son aquellos que permiten obtener mediante la aplicación una transformación ciertos bienes a partir de otros, para

estos, un ejemplo sería, el costo de la materia prima y materiales empleados en la fabricación.

En tercer lugar, colocan a los que según la anterior clasificación serían, los costos de venta, llamándolos costos de comercialización, estos son aquellos utilizados para poder transferir a terceros la propiedad de los bienes o productos, ejemplos de ellos serían los sueldos y pagos de seguridad social del personal del área comercial y el flete pagado para trasladar los productos a su lugar de destino para su venta. Los siguientes son los costos de administración, que son aquellos necesarios para poder llevar a cabo la administración del negocio; por ejemplo, sueldos y pagos de seguridad social del personal del área administrativa y general de la empresa, y también los servicios como, luz, agua, teléfono, etc. Por último, están los costos de financiación, estos corresponden a la manera de conseguir fondos aplicados al negocio. Para estos autores, esta primera clasificación que hace es útil, ya que lo toman como base para replantear el tema de costos, con la intención de empezar a pensar en las responsabilidades de cada una de las áreas y sectores de la empresa y dejar de verlos y manejarlos como una cuestión global.

Con relación al volumen de actividad (variabilidad):

Variables: éstos sostienen una relación directa con las unidades producidas, es decir, son proporcionales al volumen, por ejemplo, los materiales o la energía. SemivARIABLES: estos en determinados momentos de la producción, operan como fijos, y en otros momentos de la misma producción varían y, generalmente, en forma de saltos o sea pasar de un supervisor a dos supervisores por ejemplo; o que están conformados por una parte fija y otra variable por ejemplo los servicios públicos. Fijos: estos en períodos de corto a mediano plazo, son constantes, independientes del volumen de producción, por ejemplo, el alquiler del inmueble donde se realizan las operaciones y pagos mensuales de seguridad social de operarios. Dentro de esta clasificación de costos fijos, existen dos categorías, los Costos fijos discrecionales, que son susceptibles de ser modificados como sueldos y alquileres, y los Costos fijos comprometidos, que no aprueban modificaciones, son los llamados costos sumergidos como la depreciación de la maquinaria.

La clasificación que se acaba de describir, Faga y Ramos (2006) la colocan como su tercera forma de clasificar a los costos y la denominan, clasificación según su comportamiento. Primeramente, están los costos fijos que son aquellos que permanecen constantes o sin variación, es decir, que no dependen de los cambios en el nivel de producción o actividad, sino en cambios propios del tiempo, ejemplo

de ellos es el alquiler de oficinas, que podría cambiar de un mes a otro por medio del establecimiento de un contrato. Siguen con los costos variables, que son aquellos que varían en proporción a la variación del nivel de producción o actividad, según sea el caso, aquí no se habla de cambios en los precios, sino en relación al volumen de operación, como ejemplo señalan, la mano de obra directa de producción, materias primas, por mencionar algunos. Y por último en esta clasificación colocan a los costos que ellos llaman semifijos o semivARIABLES, que son aquellos cuyo comportamiento puede ser fijo o variable en ciertos espacios durante la producción, ya sea que aumenten o disminuyan.

Según su identificación con alguna unidad operativa:

Costos directos, estos se pueden relacionar, a un producto o departamento determinado independientemente del volumen de productividad, son los que tanto física como económicamente, se pueden relacionar con algún puesto de trabajo o la actividad determinada para la realización de un producto o servicio como pueden ser, materiales o mano de obra, consumidos por un trabajo determinado. Indirectos: son los que no se relacionan de manera directa a ninguna actividad relacionada con la elaboración de un producto o servicio, sino que lo hace sólo de manera parcial, por ejemplo el sueldo del gerente de planta, alquileres, etc. Un costo que es directo para un departamento puede ser indirecto para otro.

Los costos se convierten en asignados, porque deben asignarse, cargarse o aplicarse a productos, procesos, trabajos u otros departamentos del negocio. La aplicación de los costos indirectos conlleva al uso de una base o indicador que muestre la manera en que está siendo utilizado el costo indirecto en departamentos distintos. Dado que la selección de una determinada base para asignar los costos regularmente es cuestión de criterio, entre más sea la proporción de costos totales que puedan clasificarse como directos, más precisos serán los costos. Los antecedentes doctrinarios coinciden en que la diferencia entre costos directos e indirectos es la posibilidad o conveniencia de su identificación con alguna unidad operativa.

En el sentido de la clasificación que se acaba de explicar, se expone la siguiente conceptualización de Faga y Ramos (2006), ellos la clasifican en el cuarto lugar como, clasificación según su asignación o dirección, la cual está compuesta por dos sub clasificaciones, la primera son los costos directos que son aquellos que de manera directa, son asignados a una unidad productiva y generalmente están relacionados con los costos variables, sin ser esta una regla a seguir, es decir, que

existen costos fijos que también son directos. La segunda son los costos indirectos, que son aquellos que no están directamente ligados o asignados a una unidad productiva, sino que se distribuyen entre las diferentes unidades productivas que existen, estos costos en su mayoría son fijos.

Otra clasificación de costos es de acuerdo con el tiempo en que fueron calculados y estos son los costos históricos, que se incurrieron en un período determinado y los predeterminados que son los que se utilizan para elaborar los presupuestos y que se determinan con bases estadísticas. A simple vista esta clasificación es corta y sencilla de explicar basada en el tiempo; pero a continuación se presenta la clasificación que según Faga y Ramos (2006) la posicionan en la numero dos llamándola clasificación según el método utilizado para su determinación.

La clasificación antes mencionada, para los citados autores se presenta como base para determinar el sistema de información que será utilizado siendo este el más conveniente para aplicarlo en la empresa. De esta manera los sub clasifican en, históricos resultantes, históricos normalizados y por ultimo estándares o predeterminados. Los costos históricos resultantes se basan en acontecimientos ocurridos en un tiempo determinado dentro de la empresa, por lo cual no es conveniente utilizarlo para toma de decisiones pues pudiese llevar a serios errores de gestión y operación para el futuro de la empresa, ya que si existiera algún suceso anormal, no relacionado con la actividad de la empresa, este suceso sería contemplado dentro de los costos puesto que no diferencia las circunstancias anormales que pudieran surgir y que no precisamente tienen que volver a suceder en el futuro.

Una forma de mejorar este tipo de costos es a través de la segunda clasificación, los costos históricos normalizados, estos costos son prácticamente lo mismo, a diferencia de que esta excluye toda situación anormal que pudiera surgir, haciendo posible tomar decisiones sobre operaciones futuras dentro de la empresa. Los costos estándares o predeterminados son fijados en base a lo que se cree debe ocurrir en condiciones normales de operación. Están determinados de manera anticipada de acuerdo al presupuesto y se van controlando en el proceso con la realidad. Este tipo de costos puede ser utilizado en diferentes empresas con mucha eficacia y su mayor virtud es anticipar el futuro sobre una base de planeamiento.

En resumen, los costos históricos, ya sean resultantes o normalizados, sirven para registrar lo que ya ocurrió y los predeterminados proyectan lo que se planea que pasará y los presupuestos para la toma de decisiones.

De acuerdo con el tiempo en que se cargan o se enfrentan a los ingresos:

Costos del período estos se identifican por los intervalos de tiempo y no por los productos o servicios. Costos del producto, se llevan cuando han contribuido a generarlos en forma directa contra los ingresos solamente, sin que interese el tipo de venta ya sea a crédito o al contado. Quedarán como inventariados los costos que no contribuyeron a generar ingresos en un período determinado.

Según el grado de control:

Costos controlables en estos, las decisiones permiten su poder o gobierno por parte de un responsable (nivel de producción, stock, número de empleados). En otras palabras, una persona, tiene autoridad para realizarlos o no ha determinado nivel. Costos no controlables aquí no existe posibilidad alguna del manejo por parte de determinado nivel de responsabilidad. El control se establece al responsable en orden a sus atribuciones, existe un mayor grado de responsabilidades bajo su control si su nivel jerárquico es mayor.

Según su cómputo:

El costo contable, asigna solamente las erogaciones que demanda la producción de un bien, por ejemplo, materiales, mano de obra y costos indirectos de fabricación. Costo económico-técnico, este registra todos los factores utilizados. Añade otras partidas que, si bien no tienen erogación, sí son insumos o esfuerzos que tienen un valor económico por su intervención en el proceso como el valor locativo del inmueble propio, la retribución del empresario y el interés del capital propio. El costo es unidad de medición de esfuerzo de los factores de la producción destinados a satisfacer necesidades de la sociedad y generar ingresos para la empresa.

De acuerdo con la importancia sobre la toma de decisiones:

Costos relevantes, se modifican o cambian de acuerdo con la opción que se adopte, también se los conoce como costos diferenciales, por ejemplo: cuando se produce la demanda de un pedido especial existiendo capacidad ociosa. En este

caso, la depreciación del edificio permanece constante, por lo que es un elemento relevante para tomar la decisión. Costos irrelevantes: son aquellos que permanecen inmutables sin importar el curso de acción elegido.

De acuerdo con el tipo de costo incurrido:

Costos desembolsables son los que implican una salida de efectivo, por lo mismo pueden registrarse en la información generada por la contabilidad. Costos de oportunidad estos surgen al tomar una determinada decisión, la cual provoca la renuncia a otro tipo de opción. El costo de oportunidad representa utilidades que se derivan de opciones que fueron rechazadas al tomar una decisión, por lo que nunca aparecerán registradas en los libros de contabilidad.

De acuerdo con el cambio originado por un aumento o disminución en la actividad:

Los costos diferenciales son aquellos aumentos o disminuciones en el costo total, o el cambio en cualquier elemento del costo, generado por una variación en la operación de la empresa, los costos decrementales son cuando los costos diferenciales son generados por disminuciones o reducciones en el volumen de operación. Los costos incrementales son cuando las variaciones en los costos son ocasionados por un aumento en las actividades u operaciones de la empresa.

Los costos sumergidos, independientemente del curso de acción que se elija, no se verán alterados.

De acuerdo con su relación a una disminución de actividades:

Costos evitables son aquellos plenamente identificables con un producto o departamento, de tal forma que si se elimina el producto o departamento, estos costos se suprimen. Costos inevitables son los que no se suprimen, aunque el departamento o producto sea eliminado de la empresa.

2.1.4 Importancia de los costos totales

En primer lugar, Mercado (2004:306) dice que «el costo es muy importante en la empresa moderna en virtud de la gran competencia que existe en el mercado, la cual está íntimamente relacionada con el factor precio». Por otro lado, Keat, Young (2004) comentan un viejo dicho “compra barato y vende caro”, con este dicho

quieren resaltar la parte de comprar barato, y señalan, que en los últimos años los costos se han vuelto especialmente importante debido al crecimiento de la presión por las competencias, la tecnología en constante cambio y la demanda del consumidor, para las empresas estos han hecho más difícil lograr márgenes de utilidades altas mediante la elevación de sus precios.

En un fragmento de Olavarrieta (1999) menciona que los costos son importantes para la competitividad de la empresa ya que repercuten directamente en los precios. El mismo Olavarrieta (1999:23) dice que «el conocimiento, el análisis y el control de los costos en una empresa son vitales para su éxito. Aunque nadie puede dudar de que los costos existen y son reales, esto no implica que sean conocidos y comprendidos en todas las empresas. Tradicionalmente, se lleva una contabilidad encaminada en primer término a las declaraciones fiscales de la empresa, y en un segundo lugar, a proporcionar información más o menos oportuna de su estado financiero-contable».

Más específicamente sobre los costos totales, Horngren, et. al. (2007:36) mencionan que «en la toma de muchas decisiones, los gerentes deben utilizar los costos totales y no los unitarios por que el costo fijo por unidad cambia cuando cambia el nivel de volumen total relacionado». Con esto indica que los costos son importantes para la toma de muchas decisiones

2.2. Las utilidades

Las utilidades se manifiestan en forma monetaria y es el resultado del trabajo de un periodo determinado, se puede determinar de manera mensual o anual para conocer si el negocio o actividad está siendo redituable.

2.2.1. Desarrollo histórico de las utilidades

La contabilidad de las utilidades, como uno de los componentes fundamentales de la información corporativa entregada a los mercados de capitales, es un medio bien empleado para evaluar el desempeño de las empresas. La hipótesis de los mercados eficientes se basa en el contenido informativo de las utilidades y sugiere una relación positiva entre los precios de las acciones y las utilidades contables de las empresas.

Dechow (1994), sugirió que las utilidades son un mejor indicador del desempeño que el flujo de efectivo, la elección entre las utilidades y el flujo de efectivo como un medio para evaluar el desempeño de las empresas aún está relativamente inexplorada.

Dechow y Dichev (2002) señala que, la calidad de las utilidades depende de los errores de estimación en el reconocimiento de los flujos de efectivo pasados, presentes y futuros en las utilidades; también es afectada por la persistencia de las utilidades, es decir, la capacidad de los distintos niveles de calidad de las utilidades para anticipar flujos de efectivo y utilidades futuros. Nuestros resultados muestran que a medida que los errores de estimación disminuyen, los flujos de efectivo se tornan más persistentes. Por consiguiente, se halla que los errores de estimación son una buena medida de la calidad de las utilidades en términos de la previsión de los flujos de efectivo.

2.2.2. Principales conceptos de utilidades

Para Horngren, Sundem y Elliott, (2000:596) mencionan que, «el concepto de utilidad parece simple. Es el aumento de riqueza de una compañía durante un periodo determinado. Es la cantidad que podría pagarse a los accionistas al final del periodo y al mismo tiempo dejar a la compañía con la misma cantidad con la que comenzó al inicio del periodo. En esencia, los accionistas invierten capital y esperan un rendimiento sobre el capital invertido.»

Utilidad o pérdida neta:

Según la NIF A-5, señala que “la utilidad neta es el valor residual de los ingresos de una entidad lucrativa, después de disminuir sus costos y gastos relativos reconocidos en el estado de resultados, siempre que sean menores a dichos ingresos, durante un periodo contable. En este caso, es decir, cuando los costos y gastos sean superiores a los ingresos, la resultante será una pérdida neta. Se deduce que la utilidad neta es el resultado que se obtiene de los ingresos después de deducir tanto costos como gastos y la pérdida neta.

Elementos de la definición:

El valor residual de los ingresos es la utilidad o pérdida neta en consecuencia de un enfrentamiento entre los ingresos devengados, sus costos y gastos relativos,

reconocidos en el estado de resultados: es decir, sin considerar aquellos ingresos, costos y gastos que, por disposición expresa de alguna norma particular, formen parte de las otras partidas integrales, según se define en la NIF A-5. Durante el periodo contable, se refiere al lapso convencional en que se divide la vida de la entidad, a fin de determinar de manera periódica, entre otras cuestiones, el resultado de sus operaciones. Este dependerá del ciclo de operaciones de la empresa, aunque por lo general se usan años calendario, por los efectos fiscales

2.2.3. Tipos de utilidades

La utilidad puede verse desde diferentes perspectivas según el momento en que se contabilizan y medirse de diversas maneras, mismas que a continuación se describen.

Utilidad bruta:

Primero se presenta la utilidad bruta, Barrow (2002:87) dice que es «la utilidad que queda después de que se han deducido todos los costos relacionados con la elaboración de lo que se vende». Por otro lado, Horngren, et. al. (2000:241) dicen que «las utilidades brutas son el resultado de los ingresos por ventas menos el costo de los bienes vendidos. Los ejecutivos y los accionistas se interesan por las utilidades brutas y los cambios que experimentan a través del tiempo. Al comparar las utilidades brutas de dos compañías, a veces conviene examinar que método de inventario aplicaron para calcularlas». Valbuena (2000:120) dice que «la utilidad bruta o de ventas, no representa un aumento neto al capital, ya que se modifica por diferentes conceptos como gastos y productos».

Utilidad de operación:

Utilidad de operación según Barrow (2002:87) esta «resulta después de restar los gastos a la utilidad bruta queda lo que se conoce como utilidad de operación. Cuando se trata de evaluar un negocio, generalmente se usa la utilidad de operación como factor multiplicados de la evaluación (n veces las ganancias)». Por otro lado, Longenecker, Petty, Palich y Hoy (2012:297) dicen que «la utilidad de operación son las ganancias después de los gastos de operación, pero antes de pagar intereses e impuestos. La utilidad de operaciones refleja únicamente las decisiones que el propietario ha tomado respecto a las ventas, costo de los bienes

vendidos y gastos de operación. La forma como la empresa se encuentra financiada, pasivo contra capital, no tiene efecto sobre la utilidad de operación».

Utilidad antes de impuestos:

Longenecker, et. al. (2012:297) mencionan que «la utilidad antes de impuestos son las ganancias antes de los gastos de operación y los gastos financieros, pero antes de impuestos». En este mismo concepto Barrow (2002:88) lo dice, «a continuación se deducen los costos financieros. La razón de esto es que el gerente del negocio no influye en la manera como se financia el negocio (si no hay prestamos no hay gastos por el costo de intereses, por ejemplo; pero si se han prestado grandes sumas, los gastos correspondientes también serán grandes); ni tampoco en las tasas de interés, las cuales se regulan a nivel macroeconómico».

Utilidad después de impuestos:

Barrow (2002) propone que la utilidad neta después de impuestos, se deducen los impuestos y se obtiene la utilidad neta después de impuestos. Esta es la suma que realmente pertenece a los propietarios del negocio. En el caso de una compañía limitada es la suma a partir de la cual se pagan los dividendos.

2.2.4. Relevancia de las utilidades

Sánchez (1998) dice que, la determinación de la utilidad total, supone recurrir a un modelo que integre las utilidades parciales. Lo más frecuente es que se recurra a un modelo de integración compensatorio y aditivo. El compensatorio, porque una puntuación muy débil en un tributo puede compensarse con una elevada en otro. El aditivo, porque se presupone una ausencia de interrelación entre los atributos. Es posible especificar otros modelos de integración de utilidades parciales. Es el caso de los modelos no compensatorios que son aplicables cuando el comprador tiende a privilegiar uno o varios atributos (modelo disyuntivo), o para cuando este fija valores mínimos para el grado de presencia de los atributos (modelo conjunto).

Continuando con Sánchez (1998) dice que la medición de la utilidad total de una empresa puede llevarse a cabo de dos maneras; mediante un enfoque de composición, o mediante otro de descomposición. El primer enfoque construye la puntuación de la utilidad total, a partir de las medidas de la importancia y del grado de presencia percibido de los atributos determinantes de la elección. Agregando

estas medidas, con un modelo de integración compensatorio se obtiene una puntuación de utilidad total que sintetiza las evaluaciones parciales de los individuos, permitiendo establecer una idea aproximada de sus estructuras preferenciales.

También Sánchez (1998) comenta que, en el enfoque de descomposición, los encuestados reaccionan ante un conjunto de conceptos globales de productos, descritos normalmente en función de característica. La información recogida se limita a una clasificación de preferencias para los diferentes conceptos de producto propuesto. Sobre la base de las clasificaciones obtenidas, se estima directamente y para cada individuo, las utilidades parciales que combinan importancia de la característica y grado de presencia percibido, sin que se les pueda identificar separadamente. Una utilidad elevada y de un grado de presencia percibido débil, como de una importancia débil compensada por un grado de presencia elevado.

Para Sánchez (1998) lo más relevante es destacar el hecho de que las preferencias de los compradores son observables y mensurables, y que los análisis sobre la potencia o capacidad predictiva se han revelado concluyentes. Junto a todo ello, existen una serie de funciones estratégicas, de mucha importancia para la organización. La imagen de la empresa evoca, en función de un estímulo determinado, la existencia de una combinación específica de atributos, y el comprador utiliza esta información para orientar sus elecciones en función de sus necesidades o de las situaciones de consumo en las que está inmerso. En este sentido, la imagen de la empresa es una señal emitida a los compradores, que tienen así la posibilidad de conocer, con un costo bajo, el abanico de soluciones que se les ofrece.

2.3. Los costos totales y la utilidad desde una perspectiva de los concesionarios.

Voy a establecer que existe una relación entre los costos totales y las utilidades a través de un análisis del discurso, esto para sustentar que un concesionario ve utilidades a pesar de que existen costos totales en el transporte público. Y que numéricamente hablando pues ya existe una relación entre utilidad y costos totales la cual viene definida por la relación $U = G - GT$.

Donde:

$U = Utilidad$

$G = Ganancia\ del\ servicio\ o\ producto$

$GT = Gastos\ totales$

Para ello implemente dos entrevistas a dos líderes de cooperativas. Las entrevistas se realizaron al Ing. Duran y al Lic. Miguel Ángel Nandayapa. Las entrevistas son instrumentos de investigación cualitativa para obtener información, y para analizarla voy a recurrir al análisis del discurso.

El análisis del discurso consiste en analizar un discurso en texto o de forma oral, para dar cuenta de una postura, perspectiva o ideología acerca de una problemática compleja. El procedimiento para hacer un análisis de discurso es el siguiente

El análisis comenzaría con un proceso de codificación consistente en el etiquetamiento y la desagregación de pasajes textuales de acuerdo con la categoría buscada. El etiquetamiento o rotulación es la identificación de un pasaje como realización de una categoría determinada. La desagregación es la extracción de estos pasajes. (Sayago, S.,2014, p.5).

Los resultados de este análisis se desarrollaran en el apartado 4.5.

CAPÍTULO 3. CONTEXTUALIZACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO

En este capítulo se contextualizará el objeto de estudio, en el primer apartado titulado el sector del transporte en el estado de Chiapas, se encuentra, la forma de transportarse en época del virreinato, la forma de transportarse en el México independiente, la forma de transportarse en el México revolucionario, la época postrevolucionaria y la constitución de pequeños transportistas estatales. En el segundo apartado llamado, características del transporte público en Tuxtla Gutiérrez, se encuentran, la forma de transportarse en los inicios de Tuxtla Gutiérrez, constitución del formato para transportistas en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, el transporte colectivo y sus concesionarios, las concesiones y su uso, la sobrepoblación del transporte colectivo en la capital de Chiapas y por último el capital humano en el transporte público.

3.1. El sector del transporte en el Estado de Chiapas

3.1.1. La forma de transportarse en la época del Virreinato

El virreinato es la época contemplada entre los años de 1521 con la conquista por parte de los españoles, hasta 1821, año en el que se consumó la independencia de México, en este periodo el transporte sufrió grandes cambios dada la época, ya que la gran mayoría solamente se transportaba a pie. En Chiapas se transportaban por medio de tamemes.¹

Figura 3 Tameme, forma de transporte en el virreinato.



En Chiapas, el pueblo maya tuvo muy buenas y magnificas vías de comunicación terrestre, para unir sus ciudades, sin embargo, en el siglo XVI la selva ya las había destruido al grado de que no quedaban rastros de ellas.

En los pueblos antiguos de Chiapas, había carencia de buenos caminos entre ellos; por que desconocían que tenían la rueda y los animales de tracción, por lo que para ellos no era necesario tener vías anchas, largas y de

Fuente: Contreras (2015)

¹ El tameme es una palabra náhuatl que significa cargador indio que acompañaba a los viajeros, según la Real Academia Española.

cómodo recorrido. Para ellos las veredas eran suficientes, pues les acortaba las distancias y fácilmente permitía el tránsito de tamemes y eso era más que suficiente para ellos.

Cuando el hombre blanco llegó a Chiapas solo encontró caminos penosos, más bien brechas para transitar, de las cuales tres eran las más importantes, la del norte entre Teapa y Guatemala pasando por la tierra de los tzotziles, la del centro que partía de Tehuantepec con rumbo a Guatemala, tocando la Gineta y Tuxtla para unirse a la anterior más adelante; y la del sur, paralela a la costa del pacífico, que también arrancaba de Tehuantepec terminando en Guatemala.

3.1.2. La forma de transportarse en el México Independiente

A principios de la época del México independiente, y después de la anexión de Chiapas a México se planeó la construcción de los dos primeros caminos, para unir a San Cristóbal con Teapa y el otro para unir a Tuxtla con Tonalá mediante una carretera.

Los sistemas primitivos de transporte mencionados en la época del virreinato se siguieron utilizando, aun en 1860 se podían ver largas filas en los caminos montañosos de indios llevando pesadas cargas a cuesta o algún señor de opulencia.

Castañón (2009) Existió un viajero francés llamado Charnay, que, a su llegada a Chiapas procedente de Yucatán, tuvo el privilegio de ir sentado en una de estas sillas cargadas por los indios, recorriendo de Cancuc a Tenejapa, con las palabras siguientes el recuerda y describe su experiencia:

Castañón (2009:19) «En Cancuc no había caballos; pero el padre del lugar, siempre amable y encantador, puso a mi disposición cuatro indios que provistos de una silla

Figura 4 Caminos de Chiapas para la época independiente.



Fuente: Castellanos (2009)

debían llevarnos a Tenejapa, es decir, recorrer un camino aproximadamente de nueve leguas mediante seis reales por hombre. El indio libre releva a su camarada fatigado. Es un medio de locomoción muy usado en la montaña y que no tiene nada de atrayente; se experimenta al montar sobre esta bestia humana un sentimiento desagradable, donde se mezcla un profundo disgusto por la humillación que se impone a un ser de la misma naturaleza que uno y que os lleva lo mismo que un asno, sobre su albarda. Pero el desdichado tiene tan poca conciencia de su degradación, que no hace caso de ello y por otra parte uno pronto se encuentra absorbido por los cuidados de su conservación personal, ya que el indio va, viene, camina y se detiene sin inquietarse para nada de su bulto viviente lo mismo que si llevara uno de azúcar o un barril de aguardiente.»

Canudas (2005:1285) destaca que «Tuxtla o Mérida, eran pequeñas ciudades de 10, 20 o 40 mil habitantes las más grandes. Por otro lado, más del 90% de la población era rural, lo cual equivale a decir, autosuficiente a un nivel de subsistencia: la población rural afirma un especialista-se auto abastecía de alimentos y de ropas y dependía escasa o nualmente del mercado» la mayoría eran indígenas que sobrevivían de su parcela, en su comunidad o en la hacienda, practicando una agricultura de sub-consumo, sin disponer de nada, o de muy poco, para concurrir al mercado como vendedores o compradores. La fuerte orografía del territorio contribuía también a deprimir y enclaustrar el comercio interior.

Todavía en 1883, año en que se inauguró el ferrocarril Central, que marcó una frontera temporal en la vida de México, el movimiento de transeúntes y carga se realizaba fundamentalmente por cuatro medios, a cuál más lento, caro e inseguro:

- 1.- en carruajes
- 2.- en carros y carretas
- 3.- con bestias de cargas
- 4.- por los mismos transeúntes.

Figura 5 Las carretas fueron utilizadas por más de 40 años para transportar mercancías.



Fuente: Castellanos (2009)

3.1.3. La forma de transportarse en el México Revolucionario

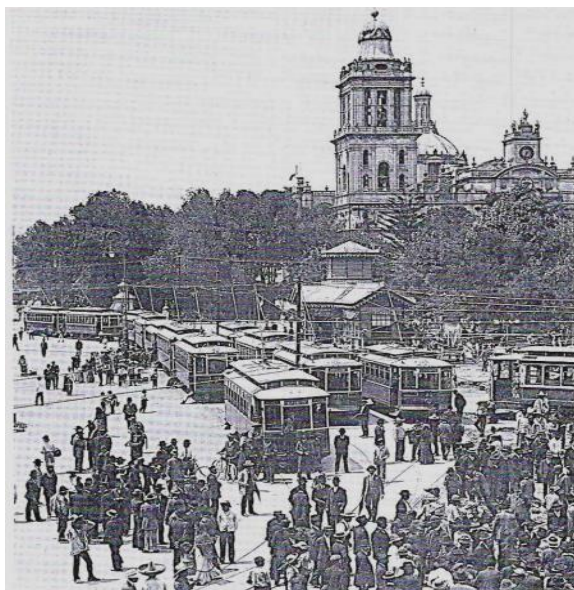
Gorostiza (2010:527) señala que «La población total del país disminuyó durante el periodo revolucionario de 15.2 millones de habitantes en 1910, a 14.3 millones en 1921. Esto hubiera hecho pensar que el volumen de transporte ferroviario de pasajeros disminuiría, pero no fue así. En contraste con lo sucedido en el transporte de mercancías, el movimiento de pasajeros se elevó considerablemente, de 16 a 25 millones en el lapso citado, es decir, un aumento de más de 50 por ciento. Lo anterior, a pesar de que el servicio siempre estuvo sujeto a grandes riesgos y condicionado a no interferir con las operaciones militares. La distancia media de recorrido de los pasajeros en 1910 fue de 67 kilómetros».

Brown Jonathan (1998:228) señala que en 1915 la economía estaba postrada. La prolongada lucha revolucionaria y las imposiciones militares habían lisiado el transporte interno, arruinado la producción agrícola y revertida el crecimiento de la economía. Las vías férreas fueron cortadas y los vagones destruidos.

3.1.4. La época post-revolucionaria

En este apartado se cita un ejemplo de como el transporte público comenzó a cobrar relevancia, un ejemplo es lo sucedido en la ciudad de México y que relatan Rodríguez y Navarro (2017) cuando después de la caída de Díaz y antes de Madero, los tranviarios iniciaron un movimiento de huelga y se rebelaron contra las injusticias de la empresa que manejaba los tranvías, demandando mejores condiciones generales de trabajo. Este movimiento, en el turbulento contexto del país, mostró que el transporte había adquirido gran importancia en la vida de la ciudad, en especial la relevancia que tenía para el funcionamiento de la economía y los intereses del gobierno. Después de la huelga, la empresa tranviaria continuó gozando de la protección del gobierno y del monopolio, pero poco a poco fue perdiendo el control de sus trabajadores. La huelga de 1911 fue sólo el inicio de un proceso largo de lucha que volvería a manifestarse durante los años 1914, 1917, 1922 y 1946.

Figura 6 Huelga tranviaria y motín popular.



Fuente: Rodríguez y Navarro (2017)

Durante el movimiento de 1916-1917 no hubo nadie que manejara los tranvías proporcionando el servicio de manera gratuita, pero otro grupo de personas aprovecho la oportunidad para improvisar los primeros autotransportes urbanos de pasajeros del país: colocaron sobre un chasis que disponía de motor de combustión interna, una plataforma de madera con bancas y en algunas ocasiones toldo. Por ello es que, en nuestro país, los autobuses urbanos son popularmente conocidos como “camiones”, debido a que desde su origen y durante mucho tiempo fueron efectivamente chasis de camiones adaptados para transportar personas. La presencia de estos nuevos medios de transporte tuvo un efecto inmediato sobre el conflicto laboral: debilito la presión de los tranviarios sobre las actividades de su huelga.

Al término del paro, los camioneros que habían surgido como una opción durante el conflicto, no se retiraron, por el contrario, fomentaron una alternativa de trabajo multiplicándose. La llegada de automotores de Estados Unidos en cantidades comerciales y la aparición de los coches de ruleteo, abrieron la demanda de choferes. Las autoridades dieron amplias facilidades para obtener el permiso de conducir y las academias de automovilismo dictaban cursos teórico-prácticos sobre mecánica automotriz, de modo que para ser chofer ya no se necesitaba aprender con un maestro como sucedía anteriormente, cuando los autos de alquiler estaban organizados a la manera de los viejos gremios de artesanos.

Eraclio Zepeda (2013) cuenta que, la llegada de los aeroplanos revolucionó el transporte, con su llegada a finales de los años veinte. Muchos conocieron primero los aviones que los automóviles. El capitán Francisco Sarabia fue quien empezó haciendo vuelos en el estado de Chiapas con el fin de sacar productos y traer mercancías a lugares inaccesibles del estado. Los comerciantes recibían azúcar, sal, harina, cerveza, licores, ropa o medicinas, y sacaban cerdos vivos, café en grano, panela en tapas. Por razones de urgencias médicas, compromisos sociales o por el placer recién descubierto de volar, algunas personas eventualmente alquilaban servicios especiales.

3.1.5. Constitución de pequeños transportistas estatales

Contextualizando, en la Ley de Transportes del Estado de Chiapas, en el capítulo V. De las modalidades del servicio público de transporte, en su artículo 26, dice «Las concesiones para utilización de las calles, caminos y vías de jurisdicción estatal en la explotación del servicio público de transporte, podrán otorgarse para cualquiera de las modalidades de servicio de transporte siguientes²»

I. De pasajeros:

- A. Urbano, suburbano y foráneo.
- B. De alquiler o taxi;
- C. Exclusivo de turismo.

II. De carga:

- A. En general: de bajo y de alto tonelaje.
- B. Exprés.
- C. De materiales para la construcción a granel
- D. Especializada.

III. Rural mixto de carga y pasaje;

IV. De personal al campo y empresas;

V. Especial.

² Ley de Transportes del Estado de Chiapas.

El artículo enumera cinco tipos de concesiones, pero para esta investigación se abordarán solamente el I de pasajeros y el II de carga.

3.1.5.1. Transportistas de carga

Existen otros servicios de transporte público, que están tipificados para carga, antes mencionados en el artículo 26 de la Ley de Transportes del Estado de Chiapas, que a continuación se enumeran los artículos que describen a cada uno de estos servicios.

Artículo 32.- Se entiende por servicio público de transporte de carga en general, el destinado al traslado de mercancías, materiales de construcción, animales y objetos en los términos y condiciones que señala esta Ley y su Reglamento.

Artículo 33.- El servicio público de transporte exprés, será el que se realice en vehículos cerrados, para el traslado de bultos y paquetes pequeños, dentro de los centros poblados.

Artículo 34.- Es servicio de carga de materiales para la construcción a granel el que se realiza en vehículos tipo volteos y que en virtud al origen, especie, destino y sistema de comercialización de los productos que se transportan, está sujeto al estricto concesionamiento del Estado, salvo los casos previstos en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 35.- Es servicio de carga especializada aquel que a juicio de la autoridad del transporte requiera equipo especial de vehículo y especialización del conductor para su traslado, en virtud de las precauciones que se deben tomar atendiendo a la naturaleza misma de la carga. Además de la concesión, se deberá obtener permiso de la autoridad facultada en función del tipo de carga a trasladar.

3.1.5.2. Servicio de transporte a ciudadanos.

La Ley de Transportes del Estado de Chiapas, nombra a este tipo de transporte como; de pasajeros. Para explicar cada uno de ellos están los siguientes artículos:

Artículo 27.- El transporte urbano, es aquel servicio destinado a transportar personas dentro del espacio territorial de un centro de población y con apego a las rutas, horarios, tarifas y demás disposiciones de esta Ley y su Reglamento.

Artículo 28.- El transporte suburbano, es aquel que, con las mismas características y modalidades del urbano, se presta partiendo de un centro de población a sus lugares aledaños, pero siempre dentro de la ruta autorizada y en el espacio territorial de un mismo municipio.

Artículo 29.- El transporte foráneo, es aquel destinado a dar servicio a personas entre puntos ubicados en los caminos y carreteras que atraviesan uno o más municipios de la entidad, sujetándose a las rutas autorizadas y horarios establecidos.

Artículo 30.- El servicio público de transporte de personas en automóvil de alquiler o taxi, se prestará en una zona determinada y mediante el cobro de las tarifas autorizadas. Podrán formar parte de un sitio de automóviles de alquiler o bien circular libremente dentro de la zona autorizada y realizar viajes convencionales, con apego a lo que establece esta ley y su reglamento.

3.2. Características del transporte público en Tuxtla Gutiérrez

En los siguientes párrafos se describen las principales características del transporte urbano para la ciudad de Tuxtla Gutiérrez.

3.2.1. La forma de transportarse en los inicios de Tuxtla Gutiérrez

Castañón (2009:45) proporciona un relato sobre la forma en que se introdujo el primer coche en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, «Volvamos a la carretera central para mencionar la aparición y desarrollo del automóvil por tierras chiapanecas, el 16 de febrero de 1910 Alfredo Serratos recorría en seis horas el trayecto de Arriaga a Tuxtla Gutiérrez, con el primer carro marca White de 22 caballos de fuerza», con lo cual se interpreta que, si no había automóviles antes de ese día, la forma de transportarse era a caballo, carreta, en bicicleta o caminando.

Figura 7 El primer automóvil a su llegada a Tuxtla el 16 de febrero de 1910.



Fuente: Castañón 2009.

3.2.2. Constitución del formato para transportistas en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez.

Con respecto a la forma en que se constituyó el formato de transporte para la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, se debe retomar nuevamente lo que Castañón aporta en el sentido en que fue usado ese primer coche que llegó a tierras chiapanecas, lo cual se comenta en los siguientes párrafos y se interpreta de la aportación de este autor.

3.2.2.1. Taxi urbano

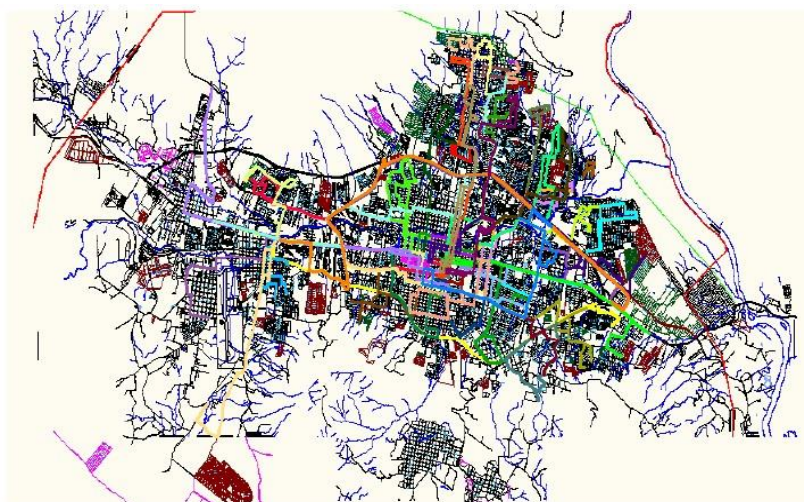
Refiriéndose al coche marca White que llegó a tierras chiapanecas adquirido por Alfredo Serrato, Castañón (2009:46) relata que fue usado para el transporte urbano en la modalidad que actualmente se le denomina taxi. Él dice lo siguiente «Pocos días después éste carro fue adquirido por los señores Ernesto E. Gutiérrez, el licenciado Carlos M. Castañón y Ariosto Cano, en seis mil pesos, y fundaron la primera empresa de transportes entre Arriaga y Tuxtla». Es comprensible que la ruta fuera hacia la ciudad de Arriaga debido a que ahí estaba instituido la estación de trenes que comunicaba con el resto del país desde el 1 de julio de 1908.

Continúa este mismo autor diciendo lo siguiente, «el 21 de abril del mismo año Enrique Barroso, Luis Peña y Emiliano Rosales, introdujeron el segundo White para establecer la ruta Tuxtla Comitán» con lo que se dio el comienzo a la carrera

por satisfacer un nuevo mercado, que era el servicio del transporte de personas a dos distintas poblaciones del estado. Con el crecimiento de la población en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, desde el año 1910, se ha tenido que incrementar el número de automóviles que se utilizarían para satisfacer este nuevo servicio.

3.2.2.2. Transporte colectivo

Figura 8 Mapa de las rutas del transporte colectivo en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.



Fuente: Guerra, Torres y Morales (2011)

Otra modalidad que se optó para el transporte urbano para la ciudad fue el transporte colectivo. Esto debido a que el servicio de taxi solo podía satisfacer una demanda de hasta 5 personas, sin restricciones de ruta dentro de la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas. El transporte colectivo fue ideado en rutas de tal manera que pudiera satisfacer a la mayoría de los destinos, que la población

demandaba. En la figura 8 se muestra la cantidad de rutas que existían en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez para el año del 2010 en Guerra, Torres y Morales (2011:3). Estos mismos autores refieren, que, en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas existían para el año 2011, 124 rutas de colectivos y 5 rutas suburbanas, en total 129 rutas y se disponen de 1930 colectivos en total.

3.2.3. El transporte colectivo y sus concesionarios

Existen artículos que se relacionan con las concesiones de transporte colectivo, en la Ley de transporte del estado de Chiapas y que a continuación se citan.³

³ Información tomada de la Ley de Transporte del Estado de Chiapas.

Artículo 13-1.- Es concesión con ruta la que se otorgue para la explotación de un itinerario determinado, con vehículos especialmente diseñados para cada modalidad y conductores capacitados y facultados para ello.

Artículo 16.- Cuando dos o más personas pretendan obtener una concesión colectiva, deberán estar constituidas en personas morales en los términos de la legislación respectiva, cuyo objeto social y naturaleza jurídica les permita ser concesionada para la explotación del servicio del transporte público; considerándose a los ejidos y comunidades debidamente inscritos en el registro agrario nacional.

Artículo 17.- Para los efectos de esta ley, es autorización de servicio la que se otorga, en virtud de una concesión de servicio público de transporte, a una persona moral o física para registrar la unidad con la que prestara el servicio. Las autorizaciones de servicio podrán ser de ruta o zona.

Artículo 18.- Las autorizaciones de servicio de ruta o zona que se expidan para las concesiones a personas morales debidamente constituidas atenderán al objeto social y naturaleza jurídica de las mismas y, en su caso, se otorgaran sin exceder al número de socios debidamente acreditados.

Artículo 19.- Las personas físicas o morales a que se refiere esta ley, solo podrán ser titulares de una concesión de servicio público de transporte, con el número de unidades que las necesidades del servicio lo requieran, atendiendo el crecimiento de los centros de población y los estudios socioeconómicos y factibilidad.

Artículo 20.- Las concesiones para explotar el servicio público de transporte se concederán preferentemente a quien garantice la prestación del servicio en las condiciones de calidad requeridas por esta ley y su reglamento, atendiendo al orden cronológico de la presentación de la solicitud.

En el reporte de hacienda del estado correspondiente al año 2011 dice que, en Chiapas con la finalidad de organizar el servicio del transporte público a través de procesos jurídicos y administrativos apegados a la Ley de Transportes y su reglamento, se otorgaron 5,500 asesorías jurídicas y administrativas; asimismo, se integraron 2,700 expedientes de solicitudes de concesión del transporte público. Así también, se generaron y entregaron 14 concesiones y permisos por sucesiones,

extravíos; beneficiando a 10,378 transportistas de los cuales 1,579 mujeres y 8,799 hombres.

3.2.4. Las concesiones y su uso

En la actualidad existe una ley del transporte del estado de Chiapas, que es la que presenta los lineamientos que se deben seguir en cuanto al servicio de transporte se trata. Uno de los aspectos esenciales es la incansable necesidad de revisión y actualización permanente y constante, para aplicar adecuadamente los marcos jurídicos para satisfacer las necesidades de una sociedad en constantes cambios y que esta cumpla las expectativas esperadas por la sociedad, garantizando con ello su observancia y utilidad como instrumento idóneo para el impulso del desarrollo del estado.

Artículo 13.- concesión de servicio público de transporte de carga o pasaje, es la autorización de ruta o zona que emite el ejecutivo, a través de la secretaría de transportes, y que este a su vez otorga en términos del artículo 47 de la presente ley, a las personas físicas o morales debidamente inscritos en el registro agrario nacional, en los términos de la presente ley.

Artículo 15.- Las concesiones para explotar el servicio público de transporte en el estado, que se otorguen a las personas físicas y morales a que se refiere el artículo 13, se expedirán conforme a los estudios técnicos de factibilidad y socioeconómicos que emita la secretaria de transportes.

Es bien sabido por la ciudadanía que el servicio del transporte público en el estado, lo ha regulado el reglamento de tránsito y que según la ley del transporte del estado de Chiapas, en su última reforma publicada en el diario oficial de la federación el 8 de junio de 2016«actualmente resulta incipiente, obsoleto e inoperante en esta materia y que así las cosas, la carencia de una legislación en la materia y la insuficiente coordinación entre las dependencias involucradas en el proceso de concesionamiento, afecta al sector y retrasan los tramites que realizan los prestadores de dicho servicio, afectando con ello a la población que utiliza el servicio público de transporte»

El proceso para obtener una concesión para cualquier persona física o moral, es el siguiente, según la Secretaria de Transportes en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

Tipo de trámite:

Presencial.

Cómo realizar el trámite:

Estimado usuario, con el fin de contribuir a realizar con oportunidad su trámite, considere las indicaciones siguientes:

1. SOLICITUD DIRIGIDA AL SECRETARIO DE TRANSPORTES (CONSULTAR LA PÁGINA DE LA SECRETARIA DE TRANSPORTES)
2. PRESENTAR REQUISITOS CORRESPONDIENTES
3. SE ELABORA ORDEN DE PAGO
4. REGRESA EL CONTRIBUYENTE CON LA BOLETA LB (ORIGINAL)
5. ENTREGA DE CONCESIÓN

Requisitos:

PERSONAS FÍSICAS Y/O PERSONA MORAL SOLICITUD DIRIGIDA AL SECRETARIO DE TRANSPORTES

(Original)

PERSONAS FÍSICAS Y/O PERSONA MORAL LICENCIA DE CHOFER

(1 Copia)

PERSONA MORAL COPIA CERTIFICADA DEL ACTA DE ASAMBLEA EN DONDE ACREDITE SU PERSONALIDAD

(1 Copia)

PERSONAS FÍSICAS Y/O PERSONA MORAL COPIA DEL PAGO DEL PERIÓDICO OFICIAL

(1 Copia)

PERSONAS FÍSICAS Y/O PERSONA MORAL COPIA DEL PERIÓDICO OFICIAL

(1 Copia)

PERSONAS FÍSICAS Y/O PERSONA MORAL COPIA DEL PAGO DE CONCESIÓN

(1 Copia)

PERSONAS FÍSICAS Y/O PERSONA MORAL COPIA DEL INE

(1 Copia)

Fundamento legal:

LEY DE TRANSPORTES DEL ESTADO DE CHIAPAS. ART. 26, FRACC:I, INCISOS A,B Y C.

LEY ESTATAL DE DERECHOS DEL ESTADO DE CHIAPAS. ART. 36, FRACC:IX.

Dónde acudir:

Tuxtla Gutiérrez

Dirección de Concesiones y Autorizaciones

C. Gabriel Toscano León

11a. Poniente Sur No. 930, Edif. David, Fracc. Las Terrazas C.P. 29060 Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

Conmutador: (961) 61 1 19 19 Ext. 27430

Correo: gtoscano@smyt.chiapas.gob.mx

Horario:

DE LUNES A VIERNES DE 8:00 AM - 4:00 PM EN DIAS HÁBILES

Recomendaciones:

(Información adicional)

Se tiene que esperar a la realización de una sesión pública en el municipio que corresponda a efecto de que el consejo consultivo emita una opinión con respecto a dicho trámite correspondiente para efecto de realizar la publicación y posteriormente la entrega de dicha concesión

3.2.5. La sobrepoblación del transporte colectivo en la capital de Chiapas.

Es evidente que en los últimos años las unidades del transporte colectivo han ido en aumento día con día y año tras año, en la capital chiapaneca Tuxtla Gutiérrez, esto representa un congestionamiento en el centro de la ciudad, incluso empieza a invadir otras calles y principales avenidas que en años atrás no eran tan congestionadas por el tránsito de coches, habiendo distintas rutas que llegan a un mismo lugar; pero son denominadas con otro número de ruta para explotar aún más las concesiones de transporte colectivo que cubren una ruta en la ciudad.

En el periódico cuarto poder con fecha 12 de abril de 2016 menciona que «El alto índice de automóviles en Chiapas, sumado al anárquico crecimiento del transporte público, ha provocado que las zonas metropolitanas vean colapsadas sus vías de comunicación y sus autoridades reguladoras superadas por transportistas que violentan las Leyes en materia. Este escenario circunstancial tiene orígenes diversos, que van desde prácticas ilícitas, hasta la carencia de una cultura vial de respeto. En cualquiera de los casos, el condicionamiento principal es el exceso de

Figura 9 Sobrepoblación de coches en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.



Fuente: Zambrano (2016).

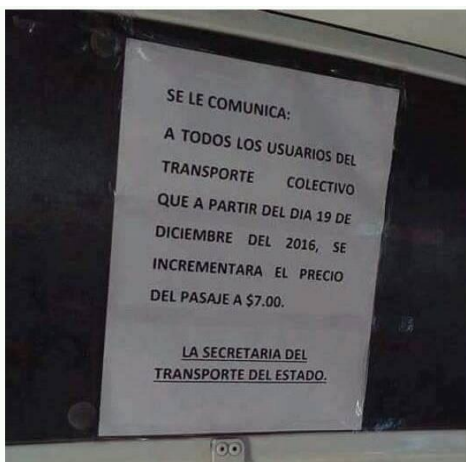
vehículos en Chiapas que respecto de sus escenarios demográficos están llegando al límite del desarrollo sostenible».

Por lo anterior, es que en ocasiones se pueden observar unidades del transporte colectivo que transitan por las calles de la ciudad con muy pocos pasajeros e incluso unidades vacías a ciertas horas de la ciudad, ya que existen ciertas horas pico donde el transporte público tiene ocupación total.

3.3.6. El aumento no autorizado del costo del pasaje en Tuxtla Gutiérrez.

En este apartado se discutirá la manera en que el pasaje a aumentado en los últimos tres años, es decir, del 2016 al 2019.

Figura 10 Aviso de aumento de pasaje que no estaba autorizado.



Un fenómeno que ha caracterizado al transporte en Tuxtla Gutiérrez es la manera en que su costo incrementa sin tener autorización por parte de la Secretaría del Transporte. Esto ocasiona que la población se inconforme, pero solamente en el puro dicho. Ya que la población tampoco reacciona de una manera que obligue a los transportistas a bajar sus costos de pasaje. La Secretaría del Transporte no toma cartas en el asunto y permite que los transportistas aumenten los costos pasando a afectar a todos aquellos que usan a diario este sistema de transporte.

Fuente: Sánchez (2016).

El pasado diciembre de 2016, se anunció un aumento en el costo del pasaje de 6 a 7 pesos, el anuncio lo dieron a conocer los concesionarios y transportistas, por medio de un papel pegado en las unidades de transporte colectivo, aunque este aumento no estaba autorizado por la Secretaria de Transportes.

La ley del transporte del estado de Chiapas, señala que «la creciente demanda de concesiones, ha superado la planeación de este servicio público por lo que se ha

incrementado en forma desproporcionada la oferta de servicio en algunas modalidades con relación a la demanda y en algunos casos prestándose en unidades que carecen de la autorización correspondiente».

En el periódico Excélsior con fecha 12 de enero de 2017 dice que como respuesta al incremento de la gasolina, los concesionarios del transporte colectivo, tomaron la decisión de irse a un paro del servicio al usuario, lo cual a su vez origina, que el ayuntamiento de Tuxtla Gutiérrez, implementara la iniciativa para viajar de aventón, para apoyar a la población afectada por la ausencia de este servicio, ya que son muchos los usuarios de este servicio, que día con día tienen la necesidad de trasladarse de un lugar a otro, entre ellos su lugar de trabajo. Las autoridades pusieron a disposición de la ciudadanía, 77 vehículos oficiales, que pertenecen a las distintas instancias municipales. Cabe mencionar que el mismo periódico nos señala un aproximado de más de 120 rutas de transporte colectivo existentes en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez.

«El paro del sector transportista pretende ser una medida de presión para que la Secretaría de Transportes del Estado de Chiapas autorice el incremento al costo del pasaje para que, en vez de 6 pesos, puedan cobrar 7 pesos. Las unidades que permanecen paralizadas desde el 11 de enero, representan el 80 por ciento de las unidades que prestan servicio a la ciudadanía de Tuxtla Gutiérrez.

De acuerdo con medios locales, los transportistas aseguran que las autoridades de Transporte habrían autorizado dicho incremento desde el 21 de diciembre del recién finalizado 2016, sin embargo, éstas rechazan que fuera así y ahora piden que los ciudadanos denuncien cualquier cobro arbitrario.»

Figura 11 Estrategia implementada por el mpio.de Tuxtla Gtz. ante el paro del transporte colectivo.



En el periódico cuarto poder con fecha 15 de febrero de 2018 se señala lo siguiente,

Sorpresa e inconformidad fue lo que generó el “madruguete” que dieron transportistas de diversas rutas de colectivo, al incrementar de manera arbitraria el pasaje de 6 a 7 pesos.

David Fonseca Cartagena, representante de la Cámara Estatal del Autotransporte, dijo que la mayoría del transporte colectivo comenzó a cobrar 7 pesos el pasaje desde ayer miércoles 14 de febrero, tras haberse efectuado más de 12 reuniones con la Secretaría de Transportes (ST) y otras autoridades de gobierno para externar que el sector llevaba más de 6 años con la tarifa social de 6 pesos, situación que ya no soportaban dentro de sus economías y por ello se acordó elevar un peso más.

Expuso que ello obedece al incremento de diversos insumos y otros factores como la gasolina, el aumento en el precio de los vehículos, refacciones e incluso la Canasta Básica, que afecta al bolsillo de los conductores.

Adelantó que será el día de mañana viernes, cuando se estaría anunciando de manera oficial este incremento en la tarifa del transporte público.

Versión oficial

Entrevistado por Cuarto Poder, Álvaro Robles Cameras, secretario Técnico de la Secretaría de Transportes, dijo que no está autorizado este aumento. Recordó que el tema sí está sobre la mesa de negociación.

“Será esta semana o la otra cuando se anuncie la resolución de un posible aumento”, anunció.

Dijo que ciertamente los transportistas están molestos y exigen el aumento, y emitieron amenaza de irse a un paro o bloquear calles, como lo hicieron el año pasado.

Por su parte Jorge Omar Vázquez Martínez, presidente de la Coestrach, dijo que, si bien él no estuvo presente en la reunión, a decir de sus compañeros, el secretario Mario Carlos Culebro autorizó de manera verbal, no por escrito, el aumento de un peso. Y adelantó que, para agosto, los transportistas podrían subir otro peso al pasaje en colectivo.

Lo anterior fue confirmado por Fonseca Cartagena, quien dijo que, aunque no se haya hecho oficial el alza por parte de la Secretaría de Transportes, sí se les notificó que se incrementaría a partir de este 14 de febrero a 7 pesos.

Se trata pues de una compleja situación dado que los transportistas concesionada en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, aumentan el costo del pasaje debido al alza de los insumos como la gasolina, refacciones, mantenimiento de la unidad, etc.

3.2.7. El capital humano en el transporte público.

En México hay tres actividades económicas que sobrellevan la economía del país siendo estas, el sector agropecuario, la industria extractiva y por último el sector servicios. Anteriormente llamados sector primario, sector secundario y sector terciario,

Dentro de este último sector se encuentra el servicio de transporte público. A raíz del crecimiento del sector servicios, es necesario el incremento de capital humano, para los requerimientos de este sector, en este caso especial en el servicio de transporte público.

Para entender lo que se quiere tomar como capital humano para el caso del transporte público se cita lo siguiente:

Artículo 23.- Para los efectos de esta ley y su reglamento, se entiende por trabajadores del volante a todas aquellas personas que tienen como principal fuente de ingresos el producto de su trabajo personal desarrollado en alguna rama del transporte.⁴

3.3. Los costos totales en el caso del transporte concesionado de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

En este apartado a continuación se describen cada uno de los diferentes factores que se analizan, siendo cada uno de ellos considerados partes del costo total.

3.3.1. Capital humano (el chofer)

En el caso del capital humano como costo total, se considerará al chofer, que es la persona encargada de conducir el colectivo y seguir la ruta estipulada por las calles de la ciudad. Para considerarlo como costo se tomó en cuenta lo siguiente.

⁴ Ley de Transporte del Estado de Chiapas.

Tabla 1. Capital humano.

CAPITAL HUMANO (CHOFER)	
COSTO DIRECTO	COSTO INDIRECTO
El sueldo del chofer.	Ausencias por enfermedad.
	Ausencias por vicios.
	Multas ocasionadas por infringir el reglamento de tránsito.
	Accidentes ocasionados por la imprudencia del chofer.

Fuente: Elaboración propia.

3.3.2. El combustible

En este caso el combustible seria la gasolina que necesita y es utilizada para el andar del auto utilizado como transporte colectivo.

Tabla 2. Combustible.

COMBUSTIBLE	
COSTO DIRECTO	COSTO INDIRECTO
Lo pagado directamente en la gasolinera.	Aditivos para la gasolina.
	Robos tipo hormiga por el chofer de la unidad.

Fuente: Elaboración propia.

3.3.3. La unidad.

En este rubro se toma en cuenta a la unidad en sí misma; es decir, que no se refiere al mantenimiento de la unidad (este costo se trata en el siguiente punto), sino a la adquisición de la misma y a los demás complementos necesarios, descritos en la tabla 3. Se toma en cuenta este aspecto debido a que, sin la unidad, pues simplemente no existiría el medio en el cual se podría transportar a las personas.

Tabla 3. La unidad por sí misma.

LA UNIDAD POR SI MISMA	
COSTO DIRECTO	COSTO INDIRECTO
El precio de la unidad cuando sale de agencia.	Seguro contra accidentes y terceros para que pueda circular.
	Rótulos de la unidad.
	Pago de tenencia
	Presencia física en ruta.

Fuente: Elaboración propia.

3.3.4. El mantenimiento de la unidad.

Por ultimo está el mantenimiento de la unidad, aquí se trata de todo lo que se tenga que hacer para que la unidad funcione en perfectas condiciones para ofrecer el servicio del transporte público.

Tabla 4. El mantenimiento de la unidad.

MANTENIMIENTO DE LA UNIDAD	
COSTO DIRECTO	COSTO INDIRECTO
El servicio de mantenimiento en un determinado kilometraje.	Mantenimiento por desperfectos no previstos.
	Traslados por grúa.
	Multas ocasionadas por desperfectos de la unidad.

Fuente: Elaboración propia.

CAPITULO 4. ABORDAJE METODOLOGICO DEL OBJETO DE ESTUDIO

4.1 Definición del alcance de la investigación

Los diferentes alcances que puede tener una investigación según Hernández, et. al. (2010) menciona que son cuatro, exploratorio, descriptivo, correlacional y explicativo, señalando como alcance exploratorio a la investigación que estudia o examina un tema poco estudiado, es decir que no hay más investigaciones o existen pocas que se refieran al tema que se está tratando en la investigación dentro de la contextualización a la que se refiera dicha investigación. El alcance descriptivo, como su nombre especifica este alcance describe las características que tienen las variables de la investigación. En cuanto al alcance correlacional, este solo se puede tener en cuenta cuando se tienen dos o más variables, y se encarga de encontrar la relación existente entre dichas variables, respondiendo a la pregunta de ¿Cómo se relacionan una con otra? Por último, el alcance explicativo visualiza más allá de la descripción de variables o de la correlación, es el que responde a lo que resulta de la correlación entre sus variables respondiendo las causas.

La presente investigación relacionada con la determinación de los costos totales en el transporte público de pasaje de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas en primer lugar es exploratoria porque no existe investigación alguna que desarrolle el tema del transporte público de pasaje dentro del contexto de la investigación. En segundo lugar esta investigación es descriptiva, ya que en la conceptualización se describen diversos conceptos de las variables que están dentro de la investigación, las cuales son; costos totales y las utilidades. En tercer lugar la presente investigación cuenta con un alcance correlacional ya que, al presentar la investigación dos variables, da lugar a la pregunta de ¿Cómo se relacionan dichas variables entre sí? Y encontrar la relación existente entre los costos totales y las utilidades. Por último esta investigación tiene alcance explicativo por que explica el por qué se relacionan los costos totales con las utilidades en esta investigación con base en el resultado de la correlación existente entre dichas variables.

4.2. Formulación de la hipótesis de investigación.

A continuación, se explican los diferentes tipos de hipótesis según Hernández, et. al. (2010) quien considera que las hipótesis son de varios tipos. Éstas pueden ser hipótesis nulas, hipótesis alternativas, hipótesis estadísticas y de investigación. Las

hipótesis nulas son el reverso de las hipótesis de investigación, ya que sirven para refutar o negar lo que afirma la hipótesis de investigación. Las hipótesis alternativas son posibilidades alternas ante las hipótesis de investigación y nula, dan otra descripción o explicación diferente de las que proporcionan estos tipos de hipótesis, su símbolo se H_a y sólo pueden formularse cuando efectivamente hay otras posibilidades, además, de las hipótesis de investigación y nula, sino es así, no deben establecerse. La hipótesis de investigación su definición dice que son proposiciones tentativas acerca de las posibles relaciones entre dos o más variables y debe ser real, comprensible, debe existir una relación clara entre las variables, deben ser observables y medibles y a su vez deben estar relacionadas con técnicas disponibles para probarlas.

Continuando con Hernández, Dolor. (2010) señala que la hipótesis de investigación también llamada hipótesis de trabajo, a su vez puede ser; descriptivas, correlacionales, de diferencia de grupos y causales. En primer lugar, las hipótesis descriptivas o de un valor o dato determinado, en ocasiones se utilizan en estudios descriptivos, para intentar predecir un dato o valor en una o más variables que se van a observar o medir. En segundo lugar, las hipótesis correlacionales especifican las relaciones entre dos o más variables y corresponden a los estudios correlacionales y no sólo pueden establecer el vínculo que existe entre dos o más variables, sino también cómo están asociadas, alcanzan un nivel predictivo y parcialmente explicativo. En tercer lugar, la hipótesis de diferencia de grupos se formula en investigaciones cuya finalidad es comparar grupos y abarca dos o tres o más grupos, algunos investigadores consideran a las hipótesis de diferencia de grupos como un tipo de hipótesis correlacional, porque en última instancia relacionan dos o más variables. Por último, las hipótesis causales proponen un “sentido de entendimiento” de las relaciones, pueden ser más o menos completo, esto depende del número de variables que se incluyan, a su vez estas hipótesis causales pueden ser bivariadas o multivariadas, las bivariadas, pero todas estas hipótesis establecen relaciones de causa-efecto.

En la presente investigación se propone una hipótesis de investigación de tipo causal bivariada porque trata de explicar las causas y efectos de la relación entre las variables trabajadas que en este caso los costos totales corresponden a la variable independiente y las utilidades se trabaja como variable dependiente; además es bivariada porque se están trabajando dos variables, una de tipo independiente y otra de carácter dependiente.

La hipótesis de investigación causal bivariada y que a su vez es una investigación de carácter cualitativa que se propone es la siguiente:

Determinar si los costos totales de los concesionarios del transporte público en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas; guardan una relación directa con la utilidad que se espera de dicho sistema de transporte.

Identificación de las variables:

Variable independiente: Costos totales

Variable dependiente: Utilidades

Definición conceptual de las variables.

Costo total: los costos totales son la suma de los costos fijos y costos variables, en la presente investigación se pueden definir como el conjunto de costos a tomar en cuenta, estos son el capital humano (chofer), combustible, la unidad por sí misma (adquisición) y el mantenimiento de la unidad.

Utilidades: las utilidades son el resultado que se obtiene después de trabajar con los costos totales, que en este caso son, el capital humano, el combustible, la unidad en sí misma y el mantenimiento de la unidad.

Definición operacional de las variables.

La definición operacional de las variables consiste en medir los costos totales y cómo influyen en las utilidades que obtiene los concesionarios del transporte colectivo en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas. Esta medición se hará a través de la observación y la realización de cuestionarios y entrevistas, mismos que se aplicaran a los concesionarios del transporte colectivo en la localidad.

4.3. Selección del universo de investigación y delimitación de la muestra.

Acerca del universo Hernández, (2010) dice que, es la población que va a ser estudiada y sobre la cual se pretende generalizar los resultados y deben situarse claramente en torno a sus características de contenido, de lugar y en el tiempo. Una población es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones. Por otro lado, la muestra es, en esencia, un subgrupo de la

población. Digamos que es un subconjunto de elementos que pertenecen a ese conjunto definido en sus características al que llamamos población.

En esta investigación el dato exacto del número total de concesionarios de transporte público, en su modalidad de colectivo fue solicitado ante la Secretaria de Transportes ubicada en el boulevard Belisario Domínguez, pero debido al tiempo no se podrá realizar el cuestionario al total del universo y tampoco la muestra, ya que aún no cumplen con proporcionar el dato del número total de concesionarios del transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas. Para recabar los cuestionarios, fueron visitadas dos oficinas de cooperativas de dicho transporte en la ciudad, dejando originalmente 30 cuestionarios para ser contestados, 15 en cada una de estas cooperativas, de los cuales solo nos fueron regresados 15 cuestionarios, que serán los que se tomarán en cuenta para la realización de la tesis.

4.4 Selección, diseño y aplicación de las técnicas de investigación.

En esta investigación se busca obtener respuestas, a cuestionamientos que sirven de referencia para determinar si la hipótesis establecida es aceptada o rechazada. Para ello se tomará en cuenta lo que dice Hernández, et al, (2010), comenta que existen varios instrumentos de investigación de campo para la recopilación de información, entre las que se encuentran el cuestionario y la entrevista; el cuestionario según Hernández, et. al. (2010) dice que, este consiste en un conjunto de preguntas, respecto a una o más variables a medir y que puede aplicarse de manera impersonal; se puede manejar preguntas cerradas o abiertas o también combinar ambas, estas deben ser preguntas claras y comprensibles, y se deben referir a un solo aspecto. Es un instrumento escrito para ser resuelto sin intervención del investigador, favorece la recopilación de datos, facilita el análisis de ellos y la preparación del informe.

En cuanto a la entrevista Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, M (2010) dicen que,

es aquella que se hace de manera personal, en la cual se busca recabar información de manera directa con el entrevistado, es una situación interpersonal cara a cara, donde una persona llamada entrevistador, le plantea a otra persona entrevistada, preguntas diseñadas para obtener respuestas que ayuden al problema de investigación. La entrevista es de suma importancia, ya que es una forma de obtener

información relevante acerca del tema que se trate en la investigación, esto se logra a través de un entrevistador, un mensaje, un receptor y respuestas que tiene por objeto proporcionar dicha información o modificar actitudes, y en virtud de las cuales se toman determinadas decisiones.

En la presente investigación se utilizará el cuestionario y la entrevista, que son las herramientas más utilizadas para recabar información, las preguntas que se formularan en el cuestionario serán cerradas. Las respuestas que se obtengan del cuestionario y la entrevista, son los datos que permitirán probar si la hipótesis propuesta es aceptada o rechazada.

A continuación, se presentan los modelos de cuestionario y entrevista que se aplicaran para la recopilación de información necesaria para la realización de la presente investigación, mismos que se aplicaran a los concesionarios del transporte público en su modalidad de colectivo de la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

Modelo de cuestionario



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHIAPAS
FACULTAD DE CONTADURÍA Y ADMINISTRACIÓN
CAMPUS I
COORDINACIÓN DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO



Cuestionario dirigido a los concesionarios del servicio de transporte colectivo de pasaje de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

Objetivo: Conocer la opinión de los concesionarios respecto a la relación entre los costos totales y las utilidades.

Indicación 1: Coloque en el paréntesis de la derecha el número que en su opinión responde a la afirmación, atendiendo los siguientes criterios.

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1.- Estoy totalmente de acuerdo2.- Estoy parcialmente de acuerdo3.- Solamente estoy de acuerdo4.- Estoy parcialmente en desacuerdo5.- Estoy totalmente en desacuerdo |
|--|

1.- A pesar de la existencia de los costos totales (costo por la unidad, costo por el mantenimiento de la unidad y el combustible) permiten al concesionario de transporte colectivo obtener utilidades.	()
2.- El capital humano (chofer) es de importancia para la obtención de utilidades	()
3.- El chofer de la unidad de transporte colectivo debe ser de confianza, honrado y trabajador, para que funcione en su empleo.	()
4.- El uso de combustible es un costo alto, pero indispensable para el funcionamiento de la unidad en ruta y la obtención de utilidades.	()
5.- Obtener una unidad nueva garantiza la obtención de utilidades en el transporte público de pasaje.	()
6.- La adquisición de una unidad nueva, implican menos gastos en el mantenimiento de la misma.	()
7.- El mantenimiento de la unidad para el servicio del transporte público, es de vital importancia para brindar dicho servicio.	()

Indicación 2: Subraye la respuesta que en su opinión considere que sea la correcta respecto al gasto a que ascienden sus costos totales

1.- Costo por la unidad de transporte colectivo. a) entre \$100,000 y \$200,000 entre \$300,000 y \$400,000 aproximado_____	b) entre \$200,000 y \$300,000 c) d) más \$400, 000 podría indicar un
2.- Costo por el mantenimiento de la unidad de manera mensual. a) entre \$1,000 y \$1,500 c) entre \$5,000 y \$10,000	b) entre \$1,500 y \$5,000 d) más de \$10, 000, podría indicar cuánto_____
3.- Costo diario por contratar un chofer para la unidad de transporte colectivo. a) \$100 a \$200 d) tiene una cuota diaria de_____.	b) \$200 a \$300 c) \$300 a \$400 e) no contrato los servicios de un chofer
4.- Costo diario por el consumo de combustible. a) \$200 a \$250 d) más de 350, podría indicar un aproximado_____	b) \$250 a \$300 c) entre \$300 y \$350

Con todos los gastos ocasionados por la compra de una unidad para el transporte colectivo, su mantenimiento, el gasto de combustible y contratar un chofer (sí es que lo hace), su percepción económica le permite vivir

- a) De manera cómoda, pero con limitaciones
- b) Muy cómodamente
- c) Financieramente muy bien.
- d) Vivir al día y empeñar mis bienes porque no me alcanza.

¿Cuál es su opinión respecto a la cuota de \$6 que se cobra por cada usuario del transporte colectivo?

- a) Lo considero suficiente ya que cubre mis gastos por el servicio de transporte y me sobra para mis gastos personales.
 - b) Lo considero poco suficiente porque casi no me quedan ganancias.
 - c) Lo considero insuficiente para cubrir mis gastos.
 - d) Otra respuesta _____
- ¿Por qué? _____
- _____
- _____

Modelo de entrevista



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHIAPAS
FACULTAD DE CONTADURÍA Y ADMINISTRACIÓN
CAMPUS I
COORDINACIÓN DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO



NOMBRE: _____

CARGO: _____

ESCOLARIDAD _____

Modelo de entrevista dirigida a líderes o presidentes de diferentes cooperativas de transporte público en su modalidad de colectivo en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

OBJETIVO: conocer más sobre los costos totales que implican en el transporte colectivo a través de líderes de diferentes cooperativas.

RESULTADOS: _____

4.5. Procesamiento, análisis e interpretación de resultados.

En este apartado se procesará, analizará e interpretarán los resultados que arrojaron los cuestionarios y entrevistas aplicados a la población, para ello se hará la tabulación y las gráficas donde se reflejen los resultados obtenidos, esto se hace con el fin de analizar la información de una manera significativa, que sirva para la interpretación de las variables en cuestión, identificando la relación que pueda existir entre ellas utilizando el método de correlación entre los costos totales y la utilidad, y así establecer de manera cuantitativa el grado de dicha relación. Se va a realizar una triangulación, entre las técnicas de recolección de datos, que fueron el cuestionario y la entrevista, con la interpretación del investigador, para así de esa manera generar conocimiento científico. Aunado a esto se interpretará también de manera cualitativa a la correlación imperante entre la utilidad y los costos totales del transporte colectivo de la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

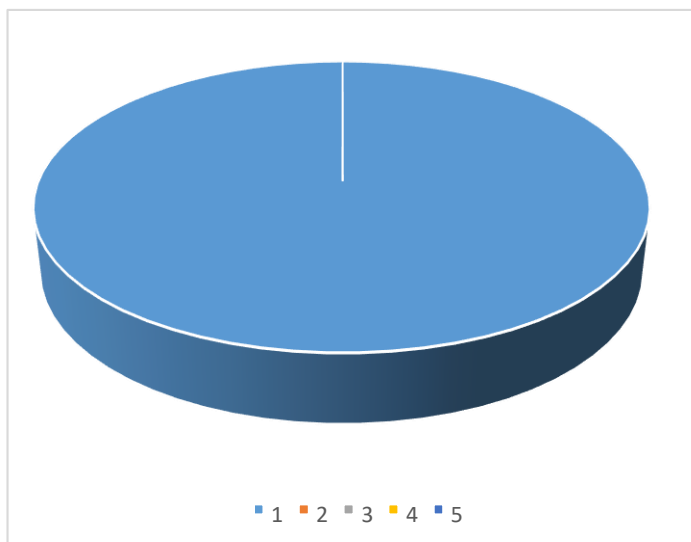
Todo esto se realizará gracias al cuestionario aplicado a los concesionarios del transporte público de pasaje de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, en su modalidad de colectivo. Cabe mencionar que de la muestra total solo se pudieron recabar 14 cuestionarios, debido a que los concesionarios no son muy dados a prestarse a este tipo de estudios, sin embargo las personas que colaboraron en responder este cuestionario, lo hicieron de una manera amable, queriendo colaborar con la investigación con el propósito de que en un futuro, ya terminada la investigación les pueda servir, para dar cuenta de los costos que ellos tienen en su entorno de trabajo, que en este caso es el transporte de pasaje en su modalidad de colectivo y, al mismo tiempo conocer las propuestas que al final se realizaran, una vez llegada a término la investigación.

De acuerdo a lo anterior a continuación se presentan los resultados que fueron recabados mediante la aplicación de los cuestionarios a los concesionarios del transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo, tablas, gráficas, análisis e interpretación de cada uno de los aspectos que conforman el cuestionario.

Al terminar de analizar los cuestionarios, también se presentarán las entrevistas realizadas a los líderes de diferentes cooperativas de transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo.

4.5.1. Pregunta 1.

A pesar de la existencia de los costos totales (costo por la unidad, costo por el mantenimiento de la unidad y el combustible) le permite al concesionario de transporte colectivo obtener utilidades.



RESPUESTAS	
1	Estoy totalmente de acuerdo
2	Estoy parcialmente de acuerdo
3	Solamente estoy de acuerdo
4	Estoy parcialmente en desacuerdo
5	Estoy totalmente en desacuerdo

1		2		3		4		5		TOTAL	
Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%
10	67	4	27	1	6	0	0	0	0	15	100

Análisis:

En esta pregunta 1 donde se pretende conocer si, aun teniendo costos totales como lo son el costo por la unidad, costo por el mantenimiento de la unidad y el combustible. Aun se le permite al concesionario de transporte colectivo obtener utilidades, se obtiene como resultado lo siguiente, que de las 15 personas a las que se le aplico el cuestionario, el 67% representado por 10 personas, están totalmente de acuerdo, 4 de ellas están parcialmente de acuerdo que representa el 27% y 1 persona más esta solamente de acuerdo que representa el 6% de los encuestados.

Interpretación:

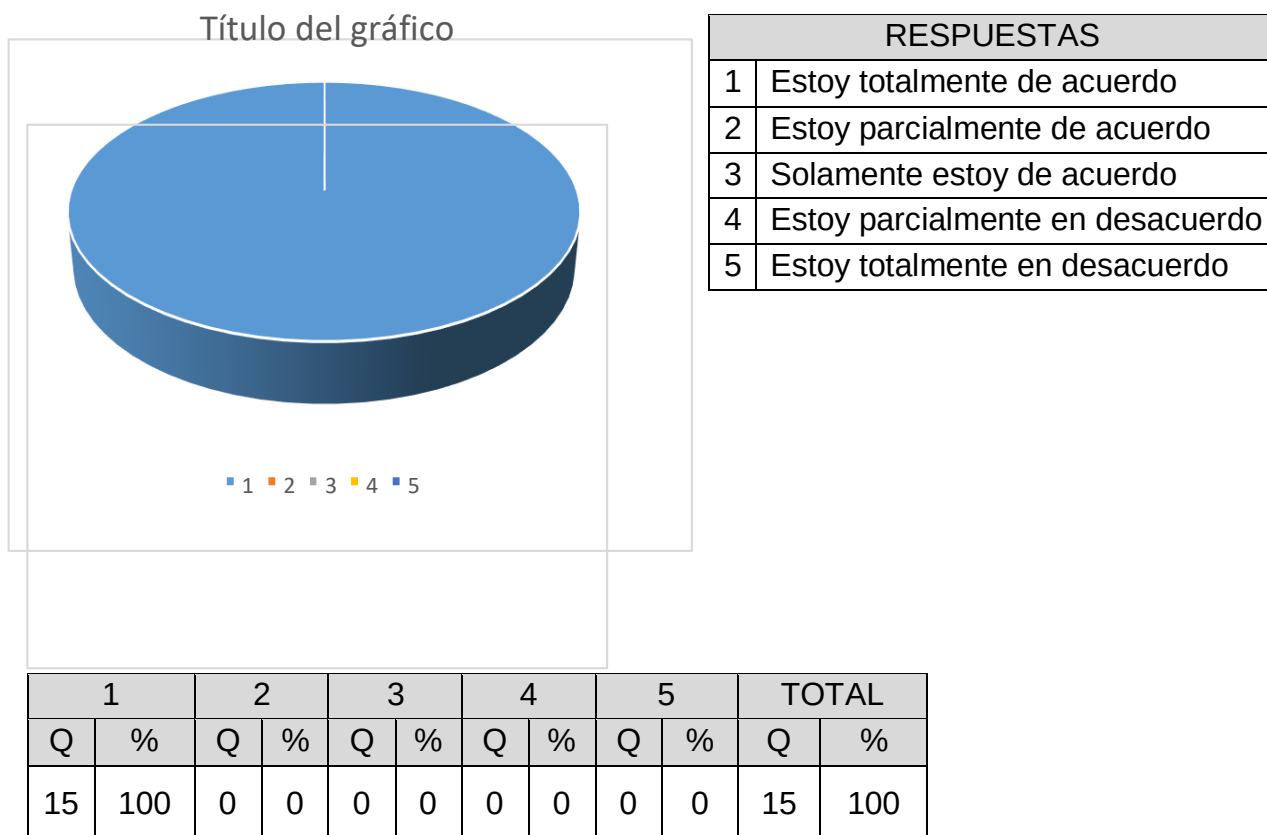
De acuerdo al gráfico de respuestas, de los que contestaron el cuestionario en su totalidad están de acuerdo, aunque en diferentes ponderaciones. Esto nos dice que, a pesar de existir costos totales para la oferta del transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo, desde la percepción, por parte de particulares concesionados, existe todavía una utilidad hacia ellos. Cabe mencionar que los encuestados agregaron una observación en este aspecto, la cual dice, poco ingreso por altos costos de operación, lo que indica que, a pesar de obtener utilidades, para ellos, no es suficiente.

Del análisis del discurso de la entrevista al Ing. Duran se puede rescatar el siguiente aporte:

...vamos a poner una ruta buena que te entregue \$800 (ochocientos pesos) diarios, 800 por 30, son 24,000 menos 12 de carro [la mensualidad del carro a la agencia], menos llanta, menos aceite, ó sea ya no es pues, lo que antes decíamos todos no, no, no todo lo que brilla es oro... (Extracto entrevista en Anexo A)

4.5.2. Pregunta 2.

El capital humano (chofer) es de importancia para la obtención de utilidades



Análisis:

En este aspecto donde se quiere saber si para el concesionario el capital humano (chofer) es de importancia para la obtención de utilidades, nos arroja un resultado que, de 15 encuestados, los 15 que representan el 100% de la muestra están totalmente de acuerdo, en que sí, el chofer es importante para la obtención de utilidades.

Interpretación:

Como se puede ver en el gráfico, la opción elegida por los concesionarios del servicio al transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo es la opción 1, que nos dice que están totalmente de acuerdo, esta respuesta favorable nos indica que efectivamente, el chofer es visto como capital humano, es parte fundamental en la obtención de utilidades para el concesionario del transporte público en su modalidad de colectivo, ya que si no contaran con un chofer, las

unidades no podrían conducirse por sí solas, toda vez que el concesionario no puede conducir todas las unidades con las que cuenta. Este resultado aporta a la aprobación de la hipótesis, siendo considerado el capital humano (chofer) como un costo total que contribuye con la obtención de utilidades desde la percepción de los concesionados, confirmando una relación entre la variable independiente que es el costo total y la variable dependiente, que son las utilidades. Sin embargo, la confianza en los choferes es poca, por ejemplo, lo que nos comparte la entrevista

...el chofer presta \$500 (quinientos pesos) y le cobran \$20 (veinte pesos) diarios por un mes y lo agarra de ahí, o sea, él de la cajita lo agarra, donde van cobrando le dan sus veinte y él ya. No dice, oiga patrón, pague \$20 (veinte pesos) y todavía sale mal pues. Entonces ahorita estamos implementando esto: yo puse un contador de pasajes... (Extracto entrevista en Anexo A)

4.5.3. Pregunta 3.

El chofer de la unidad de transporte colectivo debe ser de confianza, honrado y trabajador, para que funcione en su empleo



RESPUESTAS	
1	Estoy totalmente de acuerdo
2	Estoy parcialmente de acuerdo
3	Solamente estoy de acuerdo
4	Estoy parcialmente en desacuerdo
5	Estoy totalmente en desacuerdo

1		2		3		4		5		TOTAL	
Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%
15	100	0	0	0	0	0	0	0	0	15	100

Análisis:

En este aspecto donde se plantea que el chofer de la unidad de transporte colectivo debe ser de confianza, honrado y trabajador, para que funcione en su empleo, nos arroja un resultado que, de 15 encuestados, los 15 que representan el 100% de la muestra están totalmente de acuerdo con las características planteadas con las que debe contar un chofer.

Interpretación:

Como se puede ver en el gráfico, la opción más elegida por los concesionarios del servicio al transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo es la opción 1, que nos dice que están totalmente de acuerdo en que el chofer debe ser de confianza, honrado y trabajador, para que funcione en su empleo. Esto nos indica que no cualquier persona puede ser chofer de este tipo de transporte y que este medio es hermético en cuanto al tipo de personas que pueden entrar a formar parte de este gremio.

4.5.4. Pregunta 4.

El uso de combustible es un costo alto, pero indispensable para el funcionamiento de la unidad en ruta y la obtención de utilidades.

RESPUESTAS	
1	Estoy totalmente de acuerdo
2	Estoy parcialmente de acuerdo
3	Solamente estoy de acuerdo
4	Estoy parcialmente en desacuerdo
5	Estoy totalmente en desacuerdo



1		2		3		4		5		TOTAL	
Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%
15	100	0	0	0	0	0	0	0	0	15	100

Análisis:

En este aspecto donde se quiere conocer si el uso de combustible es un costo alto, pero indispensable para el funcionamiento de la unidad en ruta y la obtención de utilidades, la encuesta nos arroja un resultado que, de 14 encuestados, los 14 que representan el 100% de la muestra están totalmente de acuerdo en que si es indispensable el combustible para la obtención de utilidades.

Interpretación:

Como se puede ver en el gráfico, la opción más elegida por los concesionarios del servicio al transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo es la opción 1, que nos dice que están totalmente de acuerdo en que el uso de combustible es un costo alto, pero indispensable para el funcionamiento de la unidad en ruta y la obtención de utilidades, puesto que sin combustible la unidad simplemente no se movilizaría por su ruta, siendo esto consecuencia de que no se vean los resultados esperados o las utilidades. Esto comprueba la hipótesis de una relación existente entre los costos totales y las utilidades, ya que el uso de combustible se ve como un costo total, indispensable para el funcionamiento de las unidades de transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo, tal y como lo comenta el ing. Duran en su entrevista:

...como se mueve pues con gasolina, es como uno sino tomo agua me, no puedo, no el carro con mínimo sus diez litros de gasolina para que me mueva yo ya diez litros son \$155 (ciento cincuenta y cinco pesos) ósea la gente si me preocupa a mí...

En este mismo sentido, el Ing. Duran, me comparte lo siguiente:

...Al gasolinazo ellos le suben \$100 (cien pesos) más que cargan, en vez de cuatrocientos cargan con \$500 (quinientos pesos) según ellos, según ellos, pon le que sí, subió \$100 (cien pesos), entonces ya al concesionario le afecta porque ya no le entregan su cuenta total, si no bajan \$100 (cien pesos), vamos a poner un ejemplo si en una ruta te entregaban \$500 (quinientos pesos) te lo bajaron a 400, ¿Por qué?, porque subió el gasolinazo...

4.5.5. Pregunta 5.

Obtener una unidad nueva garantiza la obtención de utilidades en el transporte público de pasaje.

RESPUESTAS	
1	Estoy totalmente de acuerdo
2	Estoy parcialmente de acuerdo
3	Solamente estoy de acuerdo
4	Estoy parcialmente en desacuerdo
5	Estoy totalmente en desacuerdo



1		2		3		4		5		TOTAL	
Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%
0	0	0	0	0	0	0	0	15	100	15	100

Análisis:

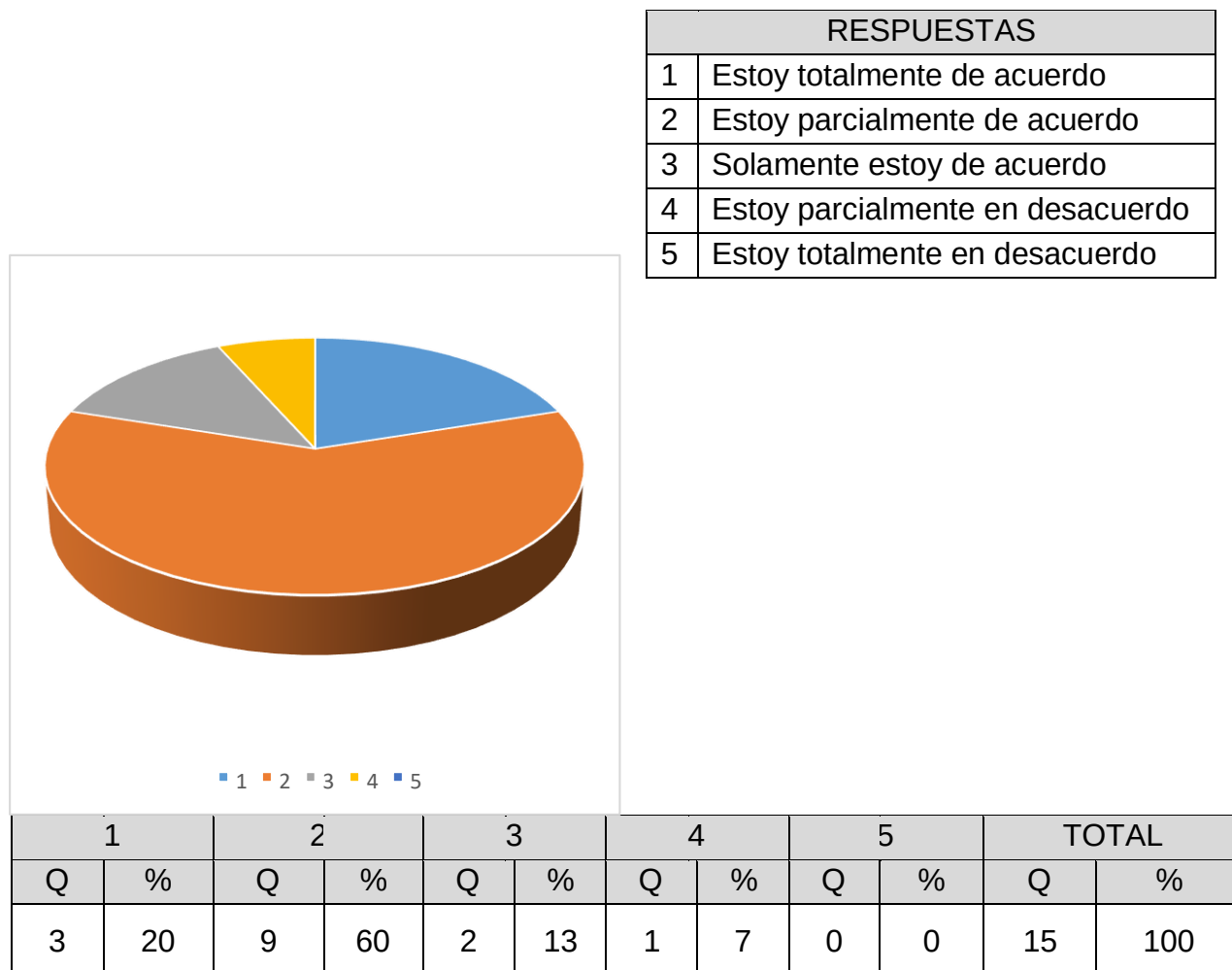
En este aspecto donde se quiere conocer si el obtener una unidad nueva garantiza la obtención de utilidades en el transporte público de pasaje, la encuesta nos arroja un resultado que, de 15 encuestados, los 15 que representan el 100% de la muestra están totalmente en desacuerdo en que obtener una unidad nueva garantice la obtención de utilidades en el transporte público de pasaje.

Interpretación:

Como se puede ver en el gráfico, la opción más elegida por los concesionarios del servicio al transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo, para el aspecto 5 es la opción 5, que nos dice que están totalmente en desacuerdo con que la adquisición de una unidad nueva garantiza la obtención de utilidades en el transporte público de pasaje, con esto ellos hacen ver que el hecho de comprar una unidad nueva para el transporte colectivo, para ellos no les garantiza la obtención de utilidades suficientes para solventar sus gastos diarios, debido que aunado a estos gastos, se suma la mensualidad que hay que pagar por la adquisición de dicha unidad.

4.5.6. Pregunta 6.

La adquisición de una unidad nueva, implican menos gastos en el mantenimiento de la misma.



Análisis:

En este aspecto, donde se plantea que, la adquisición de una unidad nueva, implican menos gastos en el mantenimiento de la misma, se observa que de las 15 personas encuestadas 3 que representan el 20% están totalmente de acuerdo, 9 que representan el 60% están parcialmente de acuerdo, 2 que representan el 13% están solamente de acuerdo y por ultimo 1 persona que representa el 7% de los encuestados está parcialmente en desacuerdo, con que la adquisición de una

unidad nueva, implican menos gastos en el mantenimiento de la unidad de transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo.

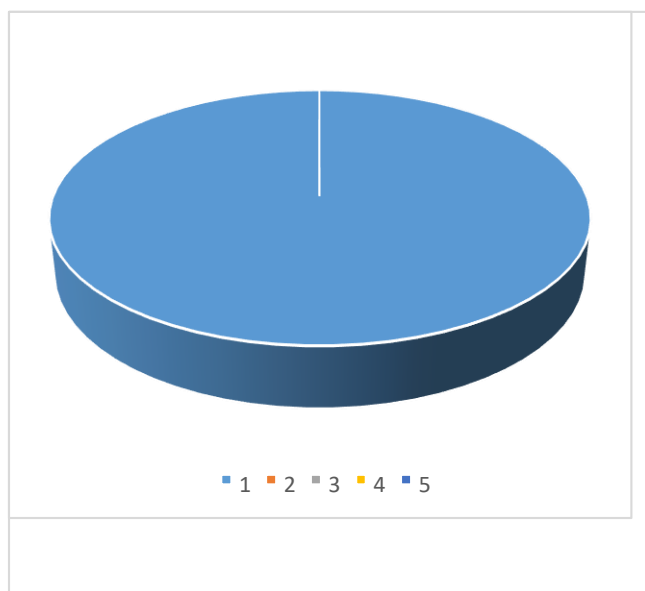
Interpretación:

Con estos resultados que nos arroja el gráfico se puede observar cómo, en su mayoría concuerdan con que el hecho de adquirir una unidad nueva, implica menos gastos de mantenimiento, ya que, aunque las revisiones en este tipo de transporte se hacen cada 15 días, no presentaría fallos constantes o periódicos como para ser revisados por un mecánico, lo cual implicaría un mayor gasto. El hecho de adquirir una nueva unidad asegura un mayor rendimiento para el tipo de trabajo que esta se utiliza ya que está en movimiento 18 horas al día. Un extracto de la entrevista en este sentido

...la unidad empieza a tener deterioro prematuro por que trabaja diez y seis, diez y siete horas diarias que anda dando vueltas y eso genera un desgaste prematuro, no es lo mismo que un carro particular que se lleva y se para, al transporte que no tiene descanso, eso hace que las unidades tienen como vida útil diez años, a los diez años tiene que cambiarse la unidad, muchas unidades no llegan a los diez años, muchas unidades se cambian a los cinco, a los seis, a los siete años porque ya no podemos seguirla teniendo, porque casi se consume el ingreso en estarlo manteniendo, entonces por eso se cambian las unidades...(Extracto entrevista en Anexo B)

4.5.7. Pregunta 7.

El mantenimiento de la unidad para el servicio del transporte público, es de vital importancia para brindar dicho servicio.



RESPUESTAS	
1	Estoy totalmente de acuerdo
2	Estoy parcialmente de acuerdo
3	Solamente estoy de acuerdo
4	Estoy parcialmente en desacuerdo
5	Estoy totalmente en desacuerdo

1		2		3		4		5		TOTAL	
Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%
15	100	0	0	0	0	0	0	0	0	15	100

Análisis:

En este aspecto, donde se pretende conocer la opinión de los concesionarios del transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo con respecto a si el mantenimiento de la unidad para el servicio del transporte público, es de vital importancia para brindar dicho servicio, de las 15 personas encuestadas, las 15 personas que representan el 100% de la muestra están totalmente de acuerdo en que efectivamente el mantenimiento de la unidad para el servicio de transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo es de vital importancia para brindar dicho servicio.

Interpretación:

Al saber que el 100% de los encuestados están en total acuerdo con la afirmación de que el mantenimiento de la unidad es indispensable para brindar el servicio de transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo, se comprueba la hipótesis de que existe una relación entre los costos totales como variable independiente y las utilidades como variable independiente, al ser el mantenimiento uno de los costos totales que se consideran en la investigación.

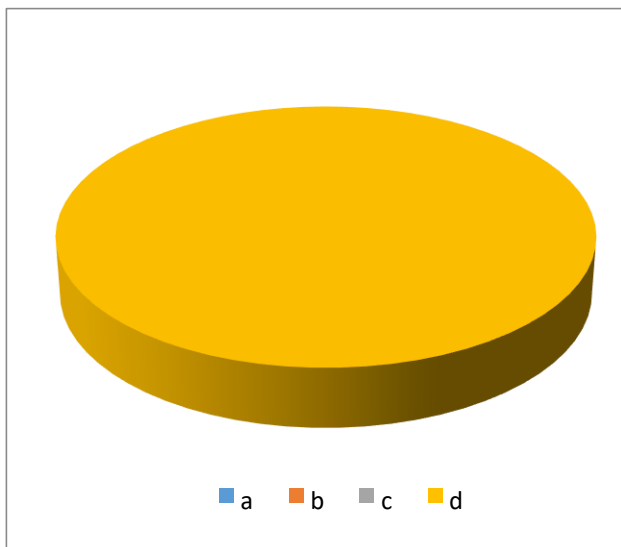
Con respecto a este costo total el Lic. Miguel Ángel Sánchez Nandayapa comparte lo siguiente:

...si hablamos de las balatas también tiene una vida útil, las llantas tiene una vida útil póngale de seis meses a los seis meses hay que reemplazarlo por que ya no sirven; todo eso tiene un costo y tiene una vida útil y también los gastos imprevistos. ¿Que son los gastos imprevistos? los gastos imprevistos son los que no están contemplado a diario, por ejemplo un carro cuando sufre una avería el motor ese gasto no está contemplado en un gasto corriente sino que es esporádicos, pero también sale caro, reparar un motor le puede salir a usted en \$20,000 (veinte mil pesos), veinticinco, arreglar una caja de velocidad también es un costo bastante elevado, la que se va cotidianamente son las muelles, la suspensión, rotula, dirección, todo eso, entonces el transporte muchas veces es engañoso...

4.5.8. Pregunta 8.

Costo por la unidad de transporte colectivo.

RESPUESTAS	
a	\$100,000 a \$200,000
b	\$200,000 a \$300,000
c	\$300,000 a \$400,000
d	Más de \$400,000 podría indicar un aproximado



a		b		c		d		TOTAL	
Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%
0	0	0	0	0	0	15	100	15	100

Análisis:

En cuanto al costo de adquisición, se realizó la pregunta sobre el monto de dicho costo, dando cuatro opciones como posible respuesta, a lo que todos los concesionarios estuvieron de acuerdo en forma unánime de que el costo de adquisición de la unidad para uso de transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo es de más \$700,000.00 por lo que todos eligieron la opción d), representando así el 100% de los encuestados.

Interpretación:

El costo indicado por los concesionarios, ellos mismos señalan que es elevado ya que es el costo de la unidad financiada a tres años. Es por eso que ellos

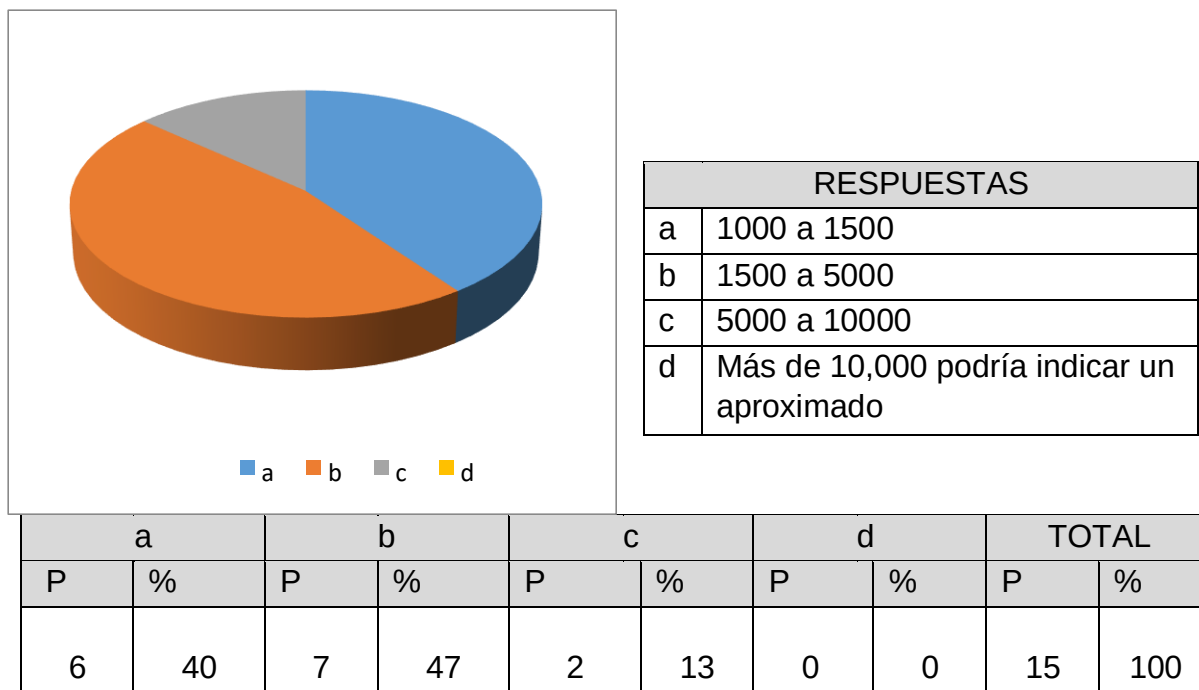
periódicamente piden un aumento en el costo del pasaje, porque tienen que cubrir gastos que año con año aumentan, y en el caso de la mensualidad de la Urvan o auto similar a esta, para uso de transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo, en ocasiones es superior a los \$8,000.00 (esto indicado en una plática al momento de la aplicación del cuestionario).

Y en la entrevista con el Lic. Miguel Ángel Sánchez Nandayapa me compartió información con respecto al costo de la unidad:

...el costo de la propia unidad, que hoy en día vale \$480,000 (cuatrocientos ochenta mil pesos) una Urvan del año y si le sumamos porque muchos de los transportistas no tenemos esos \$480,000 (cuatrocientos ochenta mil pesos) para pagar de contado tenemos que hacer un financiamiento en el cual genera un catorce, un doce y hasta un 17 % de interés eso hace que se compartan las ganancias del transporte...

4.5.9. Pregunta 9.

Costo por el mantenimiento de la unidad de manera mensual.



Análisis:

En el aspecto realizado a los concesionarios del transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo sobre el monto de los costos por mantenimiento de la unidad, a este aspecto se le asignaron cuatro opciones, teniendo el inciso a) que es entre \$1,000.00 y \$1,500.00 el 40%, el inciso b) que comprende el rango de entre \$1,500.00 y \$5,000.00 el 47% y el inciso c) que va de entre \$5,000.00 y \$10,000.00 un 13% de los encuestados.

Interpretación:

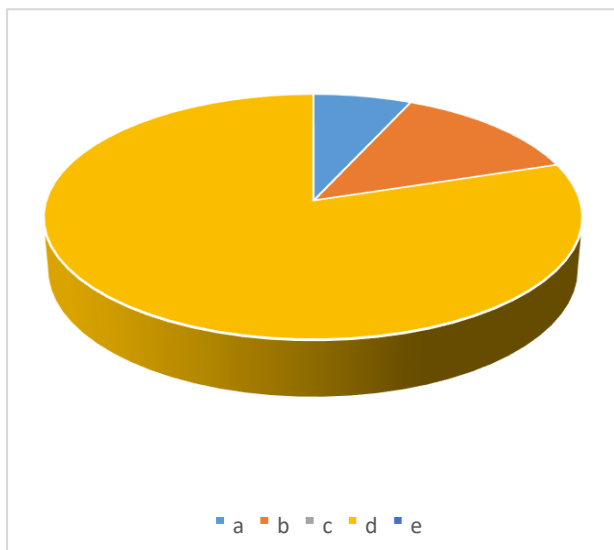
Este aspecto obtuvo 3 respuestas, en la opción a) los concesionarios comentaron que eligieron esa respuesta, por que tomaron en cuenta solamente los costos de cambio de aceite y filtros, la opción b) la eligieron los concesionarios que contemplaron también el cambio de aceite y filtro pero; que comentan que en ocasiones, se hace hasta dos veces por mes, y por último, los que eligieron la opción c) explican que eligieron esta opción por que contemplaron a parte del cambio de aceite y filtros, que en ocasiones se ven en la necesidad de comprar una o hasta dos llantas. El costo de mantenimiento del que aquí se hace mención no considera

gastos extraordinarios por fallas del carro tipo Urvan que se utiliza para este tipo de transporte, pues en el caso de una falla en el motor o caja de velocidades, el monto para el arreglo mecánico de estos se eleva hasta los \$25,000.00, aunado a esto, el tiempo que la unidad queda fuera de servicio de su ruta y que por lo tanto no podrá percibir de sus ingresos diarios. Un extracto de la entrevista del Ing Duran, nos refiere sobre los gastos de mantenimiento de la unidad.

...si el aceite costaba \$60 (sesenta pesos) ahorita vale \$75 (setenta y cinco pesos) \$80 (ochenta pesos) entonces más que todo es lo que pedimos el incremento sube el aceite sube las llantas, las de mil doscientos valen mil quinientos, si, las refacciones, si yo comprara una rotula de cien vale doscientos; ósea es lo que nosotros, es más si quieres yo te lo saco con la contadora un gran historial de todo, yo lo he criado ósea porque yo no hablo nada más, hablo así ,no, aquí está, es más desde el producto básico los huevos, las tortillas...

4.5.10. Pregunta 10.

Costo diario por contratar un chofer para la unidad de transporte colectivo.



RESPUESTAS	
a	\$100.00 a \$200.00
b	\$200.00 a \$300.00
c	\$300.00 a \$400.00
d	tiene una cuota diaria y lo demás es de él
e	No uso chofer

a		b		c		d		e		TOTAL	
P	%	P	%	P	%	P	%	P	%	P	%
1	7	2	13	0	0	12	80	0	0	15	100

Análisis:

En este aspecto donde se pretende conocer el costo diario por contratar un chofer para la unidad de transporte colectivo, se obtuvo como resultados, que el 7% que corresponde a la respuesta de un concesionario, dice que un chofer gana entre \$100.00 y \$200.00, el 13% que corresponde a 2 concesionarios encuestados, dicen que un chofer gana entre \$200.00 y \$300.00 y el 80% que corresponde a la respuesta de 12 concesionarios del transporte público de pasaje contestaron la respuesta d) que los choferes tienen una cuota diaria y lo demás es de ellos.

Interpretación:

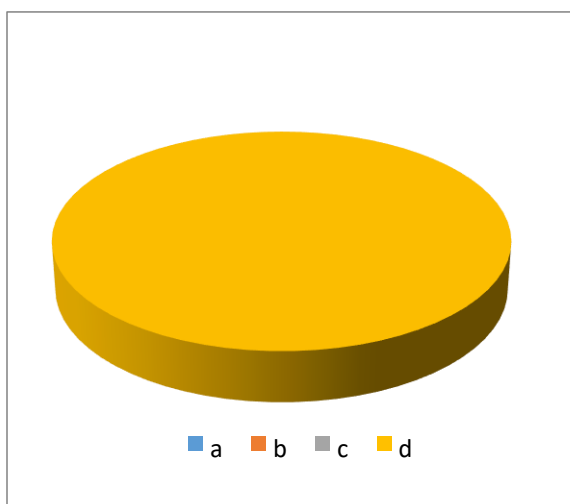
Con el resultado de esta pregunta, se puede notar que el concesionario recibe una misma cantidad diaria, mientras que el chofer gana una cantidad no determinada, ya que esta depende de que tanta afluencia de pasajeros hay en un día, por eso se observan diferentes respuestas, porque en días malos un chofer puede ganar de \$100.00 a \$200.00 diarios, mientras que en días buenos, con suficiente afluencia de pasajeros, puede ganar según la encuesta de \$200.00 a \$300.00, aunque no se duda de que hayan días mejores para los choferes.

En la opinión del Lic. Miguel Ángel Sánchez Nandayapa

...un conductor debe de ganar mínimo en cualquier ruta regular unos sus tres, \$350 (trescientos cincuenta pesos) diarios, pero esos trescientos cincuenta no son organizados, también estamos en el desorden ellos y nosotros porque si yo le doy sus prestaciones, su salario profesional, le doy su seguro social, él va poder tener quien lo cure cuando se enferme su familia o él; pero ya no ganaría los trescientos cincuenta, el salario a de andar unos, muy caro ciento cincuenta, entonces eso sería su salario diario y lo demás serviría para pagar sus prestaciones pero desorganizados se llevan tres, trescientos cincuenta pesos diarios, muy mal, pero también tiene sus beneficios el hecho de que estemos dentro del sistema legal, porque ellos podrían decir; bueno pues tengo mi salario, ya no voy a ser el costo de que su mujer y mi familia y no tenga yo dinero, también si se porta bien y hace antigüedad a lo mejor también el INFONAVIT pudiera darle una vivienda, pero eso es un sistema en régimen ordenado que casi viene saliendo igual; porque con el excedente que yo tengo de \$200 (doscientos pesos) diarios le voy a pagar su seguro social, le voy a pagar su INFONAVIT y sus prestaciones, sus vacaciones, sus descansos; pero, ya no van a ver los trescientos cincuenta, eso también lo verían mal ellos porque ya están acostumbrados a ganar más del salario mínimo...

4.5.11. Pregunta 11.

Costo diario por el consumo de combustible.



RESPUESTAS	
a	\$200.00 a \$250.00
b	\$250.00 a \$300.00
c	\$300.00 a \$350.00
d	Más de \$350.00

a		b		c		d		TOTAL	
P	%	P	%	P	%	P	%	P	%
0	0	0	0	0	0	15	100	15	100

Análisis:

En este aspecto se pueden ver como nuevamente los concesionarios tiene una respuesta unánime con respecto a la forma en asciende el costo diario por consumo de combustible, los 15 concesionarios que representan el 100% de los encuestados, coincidieron en el inciso d) que son más de \$350.00 y que cuenta con un espacio para indicar un aproximado, el cual alcanza los \$700.00 diarios.

Interpretación:

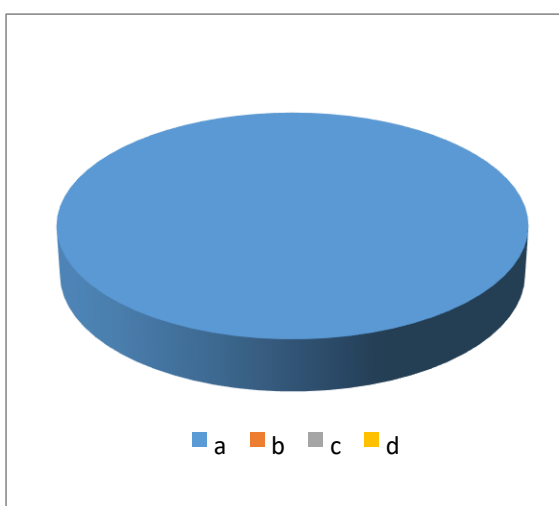
Este aspecto que se refiere al consumo de combustible, al ser una respuesta unánime, refleja el comportamiento de los costos totales, ya que se puede decir que existen costos fijos como lo es, en este caso el uso o consumo de combustible. Como se dijo en un aspecto anterior, el consumo de combustible es uno de los costos totales que necesita el transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo, para realizar sus actividades diarias y lograr el objetivo esperado, que son, la obtención de utilidades.

El Lic. Sánchez Nandayapa expresó que:

... el combustible es a diario que si hablamos de combustible hablamos de \$600 (seiscientos pesos) diarios...

4.5.12. Pregunta 12.

Con todos los gastos ocasionados por la compra de una unidad para el transporte colectivo, su mantenimiento, el gasto de combustible y contratar un chofer (si es que lo hace), su percepción económica le permite vivir...



RESPUESTAS	
a	De manera cómoda, pero con limitaciones.
b	Muy cómodamente.
c	Financieramente muy bien.
d	Vivir al día y empeñar mis bienes por qué no me alcanza.

a		b		C		D		TOTAL	
P	%	P	%	P	%	P	%	P	%
0	0	0	0	0	0	15	100	15	100

Análisis:

En esta pregunta lo que se quiere conocer es lo siguiente, si a pesar de los costos totales que se tienen, como son el capital humano (chofer), el combustible, la unidad en si misma (adquisición) y el mantenimiento de la unidad, se obtienen utilidades, para los concesionarios del transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas. Arrojando como resultado que, de los 15

concesionarios encuestados, los 15 que representan el 100% de los encuestados, coinciden en elegir la opción de respuesta a), de manera cómoda, pero con limitaciones.

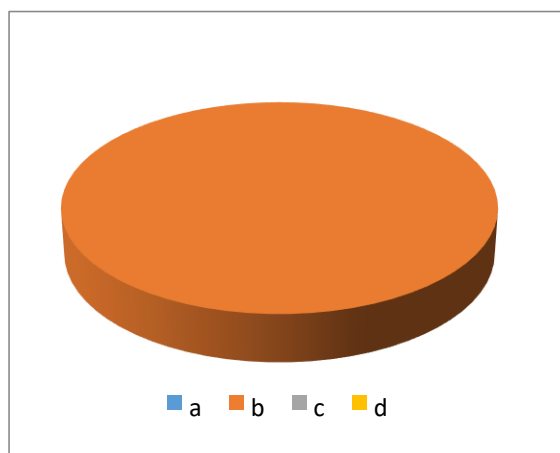
Interpretación:

Este resultado, indica que, aunque el aspecto no fue de manera directa si se obtienen utilidades a pesar de los costos, se observa al contestar el 100% de los concesionarios la respuesta a) que viven de manera cómoda, pero con limitaciones, indica que, si obtienen utilidades al tener una concesión de transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo, en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas. Por lo tanto, este aspecto contribuye a la aprobación de la hipótesis, al decir que existe una relación entre los costos totales y las utilidades.

4.5.13. Pregunta 13.

¿Cuál es su opinión respecto a la cuota de \$6?, la cual se cobra por cada usuario del transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas?

RESPUESTAS	
a	Lo considero suficiente ya que cubre mis gastos por el servicio de transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo.
b	Lo considero poco suficiente porque casi no me quedan ganancias.
c	Lo considero insuficiente para cubrir mis gastos.
d	Otra respuesta, ¿Por qué?



a		b		c		d		TOTAL	
P	%	P	%	P	%	P	%	P	%
0	0	15	100	0	0	0	0	15	100

Análisis:

En este último aspecto, lo que se pretende es conocer la opinión de los concesionarios en cuanto a la cuota que se maneja en el transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo, que, en el caso de la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas es de \$6.00 pesos. Este aspecto se considera importante conocerlo ya que año con año los concesionarios del transporte público, realizan paros, marchas o peticiones de manera escrita de que se aumente la cuota del pasaje. La respuesta a este aspecto nuevamente fue unánime, pues las 15 personas siendo el 100% de los concesionarios encuestados eligieron la respuesta b).

Interpretación:

Es comprensible que los concesionarios del transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo, consideren poco suficiente la cuota de \$6.00 que se cobra, pues los costos totales considerados para el funcionamiento de la unidad día con día van en aumento siendo que a ellos se les niega un aumento en la cuota que se cobra. Un aporte en este sentido es el realizado por el Lic. Sánchez Nandayapa

...el costo del pasaje realmente nosotros aquí en Tuxtla o en Chiapas, tenemos una tarifa social, no es el costo real que debe de tener el precio del pasaje por transportar una persona más sin embargo sabemos de la carencia de nuestro estado, en primera no hay empleos, tampoco bien pagados y eso hace que nosotros absorbamos buena cantidad del costo del mantenimiento y el costo de las propias unidades, entonces eso para nosotros es descapitalización, porque \$6 (seis pesos) tenemos rutas que tienen 24 km, tenemos rutas que tienen 20 km, tenemos rutas que tienen 15 km, si usted aborda una unidad en la central de abasto, la va a llevar hasta San Jacinto por \$6 (seis pesos), entonces ese costo realmente no ayuda, no tiene mucho ingreso...

CAPÍTULO 5. PROPUESTAS DE CONTRIBUCIÓN A LA COMPLEJIDAD DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

En este capítulo que es la última parte del presente trabajo investigativo, se presentan las propuestas de solución al problema de investigación. Para esto se ha llegado a la conclusión, después de procesar, analizar e interpretar los resultados obtenidos en los cuestionarios y entrevistas aplicados a los concesionarios del transporte público de pasaje de la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas que la hipótesis planteada en el capítulo anterior es válida. La hipótesis contiene dos variables, una independiente que son los costos totales y la dependiente que son las utilidades.

5.1. Plan estratégico para la optimización de utilidades para los concesionarios del transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo, a través de la determinación de los costos totales en el transporte público de pasaje de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas y su relación con las utilidades.

5.1.1. Propuesta 1

La regularización en cuanto a la contratación del capital humano (choferes), es decir que los empleados tengan un salario base profesional, para que puedan cobrar su salario vía nómina y así puedan ser acreedores de seguro social y otras prestaciones como; vacaciones, prima vacacional, aguinaldo y hasta INFONAVIT para poder tener acceso a una vivienda.

5.1.1.1. Objetivo específico

Eliminar la famosa “cuenta” para lograr la optimización de utilidades para los concesionarios del transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo.

5.1.1.2. Fundamento teórico

Se toma en cuenta el artículo 123 de la Constitución Política De Los Estados Unidos Mexicanos de 1917, que señala que toda persona tiene derecho al trabajo digno y socialmente útil; al efecto, se promoverán la creación de empleos y la

organización social de trabajo, conforme a la ley. También la ley federal de trabajo 2017, en el capítulo IV de las vacaciones, detalla los días que se deben dar de acuerdo al tiempo que se lleve trabajando.

5.1.1.3. Justificación

La regularización del capital humano ayuda con la optimización de utilidades, ya que al tener un sueldo base, ya no existiría la famosa “cuenta” que cuando es un día fuerte hablando de afluencia de pasajeros alta, el excedente pasara a ser del concesionario y no del chofer.

5.1.1.4. Tareas específicas.

Acción 1: Tener una junta de choferes donde se les explique detalladamente los beneficios de tener un salario base profesional y el acceso que tendrán a las diferentes prestaciones mencionadas.

Acción 2: Una vez explicados los beneficios, y que ellos estén de acuerdo en entrar a ese régimen, llevar a cabo la realización de los contratos y dar de alta a todo el capital humano (choferes) en el SAT, IMSS e INFONAVIT. Las personas que no estén de acuerdo, darles las gracias y una indemnización, por el tiempo que presto su servicio para el concesionario.

Como ejemplo de la implementación de un servicio de transporte en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez donde los choferes tienen prestaciones es el CONEJOBUS. Con respecto a esto se puede decir

Conejobus es el nombre con el que se ha bautizado al nuevo sistema de transporte implementado en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas; el cual se caracterizaba por el uso de biodiésel como combustible, actualmente utilizan diésel.

El Conejobus no es una idea del todo nueva, muchos gobiernos de diferentes estados, y países han implementado el uso de un sistema de autobuses que añaden o reemplazan los sistemas de transporte de las vías más transitadas. En México son destacables el Metrobús del Distrito Federal y el Macrobús de Guadalajara, Jalisco, que circunvala por la

avenida Revolución. Donde, de igual modo, se emplea un sistema de tarjeta prepago, así como estaciones por donde se puede tomar este transporte. Aunque con la gran diferencia de que estos dos sistemas no utilizan biodiésel como combustible.

El lunes 4 de enero del 2010, empezaron a circular por primera vez, los Conejobuses. Reemplazando de manera definitiva a las rutas de transporte colectivo 1 y 2, las cuales recorrían las avenidas y calles principales de la ciudad respectivamente. En la primera semana se informó que estos estaban funcionando ya a un 70%.

Durante la primera semana y parte de la segunda de implementación, este transporte ha sido gratuito, para dar a conocer este nuevo sistema de transporte, así como para dar tiempo a que los ciudadanos pudiesen obtener la tarjeta prepago necesaria para poder acceder al transporte.

Durante su implementación han existido algunos problemas con este sistema. Uno de los principales es el uso forzado de la tarjeta prepago y su difícil obtención, ya que, estos pueden ser únicamente obtenidos en sucursales de BanChiapas, donde se reparte un número limitado de tarjetas, así como los trámites largos para poder obtener una credencial especial (Estudiante o de la 3a edad). Otro de los problemas es la imposible sincronización de los camiones, al tener estos autobuses tener que circular por un único carril, el cual también es ocupado por los autos que circulan, en numerosas ocasiones se ven retrasados por embotellamientos, sobre todo en horas pico, por lo que hay momentos en los que pasan dos o hasta tres al mismo tiempo por una estación, y momentos donde no pasa ninguno por largos lapsos de tiempo. Inclusive dentro del mismo sistema ha habido accidentes, el primer día, uno de los chóferes activó accidentalmente la reversa, colisionando con otro de los autobuses que estaba estacionado justo detrás de este.

Rutas

Ruta 1A: La Carreta - Trabajo Social (Av. Central)

Vialidades: Blvd. Belisario Domínguez, Avenida Central, Blvd. Ángel Albino Corzo.

Parabuses: 36 Aprox.

Parabuses terminales: 2

Horario de servicio: 5:00 a 23:00 de lunes a viernes, 5:30 a 23:00 sábados y domingos

N.º de unidades: 29

Ruta 1B: Juan Crispín - Soriana (Av. Central)

Vialidades: Blvd. Belisario Domínguez, Avenida Central, Blvd. Ángel Albino Corzo.

Parabuses: 27 Aprox.

Parabuses terminales: 2

Horario de servicio: 5:00 a 23:00 (lun. a vie.), 5:30 a 23:00 (sab. a dom.)

N.º de unidades: 20

Ruta 2: Popular - Normal Superior (Calle Central)

Parabuses: 19 Aprox.

Parabuses terminales: 2

Horario de servicio: 5:00 a 23:00 (lun. a vie.), 6:00 a 22:00 (sáb. - dom.)

N.º de unidades: 22

Proyecto ECOBUS

Actualmente existe un proyecto para renovar este tipo de transporte público convirtiéndolo en un sistema Autobús de tránsito rápido el cual llevará el nombre de ECOBUS, los autobuses tendrán capacidad para 100 pasajeros y uso de motores híbridos (eléctricos y diésel) además de paradas fijas que contarán con rampas para sillas de ruedas, GPS e incluso Wi-Fi, donde se podrá checar en sus móviles la hora de llegada de los Ecobuses, circularan por carriles confinados.

Este proyecto incluye un reordenamiento de las demás rutas de transporte público y la construcción de 2 terminales de corto recorrido, Poniente y Oriente. (Lobatón, 2019)

Figura 12 Unidad de Conejobus en la Ciudad de Tuxtla Gutiérrez.



Fuente: Lobatón (2019)

Sin embargo, esta estrategia, ha sufrido muchas críticas por parte de los usuarios debido a la tardanza de los vehículos ya que transitan controlados en su velocidad, sin tener que ir corriendo como lo hacen los colectivos convencionales. También tienen problemas con los choferes de las rutas normales debido a que los vehículos son más grandes en relación con los colectivos y ocupan la mayoría del espacio destinado para la parada.

5.1.1.5. Requerimientos.

Una presentación detallada en Power Point, que contenga los puntos a explicar, dicha presentación sería realizada en cada una de las oficinas de las diferentes cooperativas en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

5.1.1.6. Responsable de la acción.

Se buscará que esta junta sea impartida por un especialista, un contador o personal del SAT, que pueda llegar a explicarlo y de ser posible que posteriormente, esa misma persona realice los trámites correspondientes para la adscripción al Régimen Federal De Contribuyentes de cada uno de los trabajadores.

5.1.2. Propuesta 2.

Buscar alternativas ecológicas para combustible, no derivados del petróleo. Dichas alternativas deben ser más económicas que el combustible que actualmente usan las unidades del transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo.

5.1.2.1. Objetivo específico.

Encontrar una alternativa ecológica de combustible que, a la vez que contribuya con la conservación del medio ambiente, sea económica y ayude a la optimización de las utilidades para los concesionarios del transporte público.

5.1.2.2. Fundamento teórico.

Se quiere cumplir lo que establece la Ley Ambiental para el Estado de Chiapas, en su artículo 1° “La presente ley es de orden público, interés social y de observancia general en el territorio del Estado de Chiapas; tiene por objeto la conservación de la biodiversidad, restauración del equilibrio ecológico, la protección del medio ambiente y el aprovechamiento racional de sus recursos para propiciar el desarrollo sustentable del Estado, estableciendo las bases para: I. Reconocer y garantizar el derecho de los habitantes del Estado a gozar de un ambiente adecuado para su salud y bienestar.

5.1.2.3. Justificación.

La razón de una búsqueda de una alternativa ecológica de combustible, es en gran medida para ayudar al medio ambiente que cada vez está más deteriorado por la emisión de gases producidos por la combustión de hidrocarburos y, que al mismo tiempo contribuya con la optimización de las utilidades para el concesionario del transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

5.1.2.4. Tareas específicas.

Implementación de un laboratorio de pruebas, para ensayar prototipos con etanol, propanol, alcohol, biodiesel y diésel.

5.1.2.5. Requerimientos.

Espacio para el laboratorio, unidades del transporte público para que sirvan como unidades de prueba e insumos, y la persona con el conocimiento necesario.

5.1.2.6. Responsable de la acción.

Técnicos especializados, socio designado por medio de asamblea, un representante de gobierno y un ciudadano como observador.

5.1.3. Propuesta 3.

La creación y administración de una caja de ahorro, para préstamos a concesionarios para la adquisición de nuevas unidades.

5.1.3.1. Objetivo específico.

Disminuir intereses en la adquisición de unidades nuevas, para el uso de transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo. Esta disminución conlleva a optimizar utilidades.

5.1.3.2. Fundamento teórico.

En el artículo 110 fracción IV de la Ley Federal del Trabajo se establece como tope máximo de descuento al salario, el 30% del excedente del salario mínimo, sobre la diferencia que resulte de restar al ingreso percibido, el salario mínimo general vigente. El ahorro forma parte integral del salario, por lo tanto, está sujeto a la protección que establece la Ley Federal del trabajo, Por lo que no podrá ser objeto de compensación, descuento, reducción, retención o embargo.

5.1.3.3. Justificación.

Al crear y administrar una caja de ahorro, el concesionario tendría acceso a un préstamo, para disponerlo al momento de tener la necesidad de adquirir una nueva unidad para el transporte público.

5.1.3.4. Tareas específicas.

Apertura de una cuenta bancaria mancomunada como caja de ahorro, donde todos los concesionarios puedan hacer sus aportaciones, y en el momento de que alguno de ellos lo requiera, enterar a todos de que se dispondrá de cierto capital, para uno de los compañeros concesionarios.

5.1.3.5. Requerimientos.

Un estudio comparativo entre las diferentes instituciones bancarias, para determinar en cuál de ellas se aperturará la cuenta mancomunada, para que funcione como caja de ahorro.

5.1.3.6. Responsable de la acción.

Dos o tres de los líderes de las diferentes cooperativas, para crear la cuenta mancomunada en el banco para que sirva como caja de ahorro, para beneficio de todo el gremio de concesionarios del transporte público de pasaje de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

5.1.4. Propuesta 4.

Establecer un plan y cronograma, para el mantenimiento de la unidad con mecánicos certificados y que estén dados de alta en el SAT.

5.1.4.1. Objetivo específico.

Llevar un control de los costos por mantenimiento de la unidad de transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo, para que los costos no sean tan imprevistos, tener una mejor administración de estos, y con ello optimizar utilidades.

5.1.4.2. Fundamento teórico.

Según Sarah Barbod (2015) dice que, el mantenimiento automotriz óptimo de vehículos, es un elemento indispensable en la administración de flotillas de transporte vehicular y autotransporte, que a su vez permiten maximizar la vida útil de las unidades además de garantizar la funcionalidad y operatividad de las mismas.

5.1.4.3. Justificación.

Es necesario realizar el mantenimiento de las unidades utilizadas para el transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo, para evitar algún accidente provocado por una falla mecánica, o gastos imprevistos por concepto de falla mecánica.

5.1.4.4. Tareas específicas.

Buscar un taller mecánico que ofrezca los servicios que la unidad de transporte colectivo pueda necesitar, que a su vez este dado de alta en el Registro Federal De Causantes, que ofrezca precios accesibles y económicos, para el desarrollo de un plan y cronograma de mantenimiento para las unidades de transporte público de pasaje de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

5.1.4.5. Requerimientos.

Se requiere de una persona que conozca sobre mecánica y mantenimiento de unidades utilizadas para el transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo, para encontrar el taller que cumpla con los requisitos establecidos.

5.1.4.6. Responsable de la acción.

Uno de los concesionarios líderes y que a su vez cuente con el conocimiento necesario sobre mecánica y mantenimiento correctivo y preventivo de las unidades de transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

CONCLUSIONES

Respecto al tema “Determinación de los costos totales en el transporte público de pasaje de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas y su relación con las utilidades”, la hipótesis propuesta la determinación de los costos totales en el transporte público de pasaje de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, debe ser tomando en cuenta como el sostenimiento del capital humano, mismo que requiere un sueldo que soporte económicamente dicho costo; la absorción del gasto del consumo de combustible; el costo de adquisición de la unidad de transporte; así como el mantenimiento de la misma; todo lo anterior tendrá un impacto directo en las utilidades de la empresa, mismas que deben reflejarse en la diferencia obtenida entre el ingreso y el pago efectuado del sueldo del operador de la unidad; del consumo del combustible así como del pago generado por la adquisición y mantenimiento de dicha unidad, se llega a que dicha hipótesis es válida, ya que si existe relación entre los costos totales y las utilidades.

La participación de la población en estudio respecto a la respuesta emitida en los cuestionarios y entrevistas en la presente investigación refleja la incertidumbre del día a día, implícita en la vida de los concesionarios del transporte público de pasaje en su modalidad de colectivo, manifestándose en una voz que clama por ser escuchada y tomada en cuenta en la toma de decisiones respecto al alza equilibrada del costo del pasaje.

El tomar en cuenta la voz de dos líderes de grupos de concesionarios permite comprender como en un análisis de tipo cualitativo se puede incorporar al análisis de la administración, y no soslaya el aporte que esta puede dar a trabajos de investigación que intentan comprender situaciones complejas de nuestro entorno.

Al realizar la interpretación de las entrevistas, así como de los cuestionarios a concesionarios, queda claro que los transportistas están conscientes que la población que es usuaria del transporte público tiene carencias económicas; sin embargo, debido a los costos totales que prevalecen se requiere de un aumento al costo del pasaje.

El trabajo de investigación da cuenta de cómo personas pertenecientes al ramo del transporte público en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, han hecho uso de los costos totales que implica dicho transporte para convertirlo en una utilidad que depende del día a día por parte de los usuarios. Se interpreta que a pesar de estos costos

totales los concesionarios perciben cierta utilidad de esta práctica, y por ende se mantienen en ella como su sustento diario.

Otro aporte es el de proponer un incremento al pasaje que sea equilibrado, tomando en cuenta a todos los actores involucrados: transportistas, usuarios, secretaria del transporte como mediador, con el aporte principal de los costos totales y la utilidad relacionada que se interpreta por parte de los concesionarios del transporte en Tuxtla Gutiérrez.

Esta investigación aporta a todo lo relacionado con un granito de arena para incrementar el bagaje de conocimientos relacionados con el transporte público buscando mayor equidad y beneficio social en la población; y en lo personal la satisfacción de la realización de un trabajo que puede coadyuvar a la obtención de un buen servicio y de generar beneficios económicos a los que prestan los mismos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

Alegría, A. y López, R. (15 febrero 2018). Arbitrario aumento a tarifa del transporte. Cuarto Poder. Recuperado de <http://www.cuartopoder.mx/chiapas/arbitrario-aumento-a-tarifa-del-transporte/234750>

Álvarez, R. y Morales, J. (2014). Contabilidad de sociedades. México: Grupo Editorial Patria.

Ballou, H. (2004). Logística: Administración de la cadena de suministro. México: Pearson Educación.

Barrow, C. (2002). Administre sus finanzas. México: Prentice Hall.

Brown, J. (1998). Petróleo y revolución en México. México: Siglo XXI editores.

Cabrera, C., Gutiérrez, A. y Antonio, R. (2005). Introducción a los indicadores económicos y sociales de México. México: Facultad de Economía UNAM.

Case, K. y Fair, C. (1996) Principios de microeconomía, México: Prentice Hall Hispanoamericana.

Canudas, E. (2005). Las venas de plata en la historia de México, síntesis de historia económica siglo XIX. Tabasco: Editorial Utopía.

Córdoba y Ordóñez, J. y Coll-Hurtado, A. (2006). La globalización y el sector servicios en México. *Investigaciones Geográficas (Mx)*, () 114-131. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=56906110>

Fernández, R. (2001). El impacto de la globalización económica. *Nómadas*, Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=18100303>

Faga, A. y Ramos, M. (2006). Como conocer y manejar sus costos para tomar decisiones rentables. Buenos Aires, Argentina: Granica.

Gorostiza, F. (2010). Los ferrocarriles en la Revolución Mexicana. México: Siglo XXI Editores.

Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, M. (2010). Metodología de la investigación. 5ta edición. México: Editorial Mc Graw Hill.

Horngren Charles T, Foster George y Datar, M. (2007). Contabilidad de Costos. Un Enfoque Gerencial. 12 Ed. México: Pearson Prentice Hall.

Horngren, T., Sundem, G. y Elliott, J. (2000). Introducción a la Contabilidad financiera México: Pearson educación.

Keat, P. y Philip, K. (2004). Economía de empresa. México: Pearson Educación.

Lobatón, C. (2019). Adios Conejobus. Recuperado de <https://ultimatumchiapas.com/adios-conejobus/>

Longenecker, J., Petty, J., Palich, L. y Hoy, F. (2012). Administración de pequeñas empresas, lanzamiento y crecimiento de iniciativas de emprendimiento. México: Cengage Learning editores.

Mercado, S. (2004). Mercadotecnia programada. Principios y aplicaciones para orientar la empresa hacia el mercado. México, D.F.: Editorial Limusa S.A. de C.V.

Olavarrieta de la Torre, J. (1999). Conceptos generales de productividad, sistemas, normalización y competitividad para la pequeña y mediana empresa. México: Universidad Iberoamericana.

Peñalba, W.C. (1986). Planificación de las empresas agrarias. Un enfoque de las características, presupuestos, costos, análisis económico y financiero en las empresas campesinas. Honduras: Instituto Nacional Agrario.

Reveles, R., Hernández, I. y Castro, E. (2004). Costos III. México: Universidad de Guadalajara.

Redacción. (12 de enero de 2017). Surge iniciativa para viajar de #Aventón ante paro de transporte en Tuxtla. Excélsior. Recuperado de <http://www.excelsior.com.mx/nacional/2017/01/12/1139461#imagen-1>

Rosales, J. (2000). Fundamentos de microeconomía. Costa Rica: Editorial Uned.

Rodríguez, J. y Navarro, B. (s.f.). El transporte urbano de pasajeros de la ciudad de México en el siglo XX. México: Comité Editorial del Gobierno del Distrito Federal. Recuperado de <https://leerlaciudadblog.files.wordpress.com/2016/05/rodriguez-y-navarro-el-transporte-urbano-de-pasajeros-de-la-ciudad-de-mexico-en-el-siglo-xx.pdf>.

Sayago, S. (2014). El análisis del discurso como técnica de investigación cualitativa y cuantitativa en las ciencias sociales. *Cinta de Moebio*, núm. 49, pp. 1-10. Santiago, Chile: Universidad de Chile.

Zepeda, E. (2013). Viento del siglo. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.

Valbuena, R. (2000). La evaluación del proyecto en la decisión del empresario, volumen I: la formulación. México: Facultad de Economía UNAM.

ANEXO A (Entrevista al Ing. Durán)



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHIAPAS
FACULTAD DE CONTADURÍA Y ADMINISTRACIÓN
CAMPUS I



COORDINACIÓN DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO

Modelo de entrevista dirigida a líderes o presidentes de diferentes cooperativas de transporte público en su modalidad de colectivo en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

OBJETIVO: conocer más sobre los costos totales que implican en el transporte colectivo a través de líderes de diferentes cooperativas.

NOMBRE: Ing. Durán

CARGO: líder de cooperativa con 14 rutas.

ESCOLARIDAD: licenciatura.

Entrevistado: Al gasolinazo ellos [refiriéndose a los choferes] le suben \$100 (cien pesos) más que cargan, en vez de cuatrocientos cargan con \$500 (quinientos pesos) según ellos,

Entrevistador: según ellos,

Entrevistado: No, ponle que sí, subió \$100(cien pesos), entonces ya al concesionario le afecta porque ya no le entregan su cuenta total, si no que le bajan \$100 (cien pesos). Vamos a poner un ejemplo si en una ruta te entregaban \$500 (quinientos pesos) te lo bajaron a 400, ¿Por qué?, porque subió el gasolinazo, entonces quien se vio afectado? más, el concesionario porque el chofer dice; bueno subió \$100 (cien pesos) pero descontó de la cuenta, todo eso fue quince días ya ve que hubo paro nacional y todo y vuelve a bajar la gasolina, si, ahorita está en quince punto cincuenta y cinco, pero ya el chofer ya no le bajo, sigue estando, ósea la cuenta bajo \$100 (cien pesos), yo si voy a pelear ahorita con el chofer sabes que no, ya no, ósea es una regla de todos, le bajaron los \$100 (cien pesos) ya no le incrementaban a nosotros nos pasaban a traer, con decirte que el chofer no pone ni agua, ni aceite, ni checa llantas nada. ósea el que lo absorbe todo es el concesionario; el chofer se sube a veces ni lo revisa, se friega el motor , ahí lo deja en el taller dice hasta que lo compongan va a decir; pero el ya gana , hasta que se componga y son \$25000 (veinticinco mil pesos) para componer el motor, el chofer no pone nada de su parte, ese es el pleito que nosotros a veces tenemos, porque ahora el chofer ya casi pasa a hacer socio de nosotros, porque él agarra su cuenta y no sé si han visto que hay agenditas en todas las rutas, el chofer presta \$500

(quinientos pesos) y le cobran \$20 (veinte pesos) diarios por un mes y lo agarra de ahí, ósea él, de la cajita lo agarra donde van cobrando le dan sus veinte y él ya. No dice, oiga patrón, pague \$20 (veinte pesos) y todavía sale mal pues. Entonces ahorita estamos implementando esto: yo puse un contador de pasajes, contador, aquí yo le pongo contador, le pongo unidad, ya ahorita lo pulsa en su...

Entrevistador: carro, ver Carlos Castañón

Entrevistado: aja, entonces le pongo aquí

Entrevistador: tú tienes la aplicación

Entrevistado: si ya tenemos una aplicación ahorita, entonces.

Entrevistado: le puedo tomar una foto a su cel. con esa

Entrevistado: si

Entrevistador: con la aplicación, a ver.

Entrevistado: entonces yo le dije a Carlos no es posible que todo, el chofer pelea y todo y se lleva todo el dinero entonces ya ahorita le puse contador al carro.

Entrevistador: a ver deja tomar una foto ahí donde tienes en tu lap.

Entrevistado: ahorita ahí está la aplicación, le vas a tomar otra

Entrevistador: ¡Ujum!, gracias.

Entrevistado: mira ahorita hasta las diez cuarenta y nueve está marcando última conexión, otro, seis para el pasaje, otro retorno, lleva hasta ahorita 56 pasajes hasta las diez.

Entrevistador: Si, si, si

Entrevistado: Si y eso hasta las diez de la noche, entonces es lo que conviene ver ahorita el chofer dice no sale, ok no sale, te voy a poner, te voy actualizar aquí su historial entonces aquí lo podemos mirar diez y ocho, catorce, esto retorno, entonces ahorita va a parecer todos los días desde que yo le puse contador.

Entrevistador: ¿todo eso es el historial?

Entrevistado: Si, esta todo yo le puse el rastreador el día domingo catorce, si, ahí fue 154 pasajeros, el día lunes 244 pasajeros, el día martes 302, el día miércoles 318 mira si tu multiplicas trescientos diez y ocho por seis son mil novecientos ocho menos setecientos cincuenta de gasolina, mil ciento cincuenta y ocho, te entregan seiscientos, ¿cuánto le queda al chofer?, ósea le está quedando más al chofer que a nosotros entonces ese es el pleito que nosotros andamos y nosotros lo que pedimos al gobierno es el incremento del peso porque no sube, sube la gasolina sube el aceite

Entrevistador: a si es

Entrevistado: si el aceite costaba \$60 (sesenta pesos) ahorita vale \$75 (setenta y cinco pesos) \$80 (ochenta pesos) entonces más que todo es lo que pedimos el incremento sube el aceite sube las llantas.

Entrevistador: si

Entrevistado: las de mil doscientos valen mil quinientos, si, las refacciones, si yo comprara una rotula de cien vale doscientos; ósea es lo que nosotros, es más si quieres yo te lo saco con la contadora un gran historial de todo, yo lo he criado ósea porque yo no hablo nada más hablo así, no, aquí está, es más desde el producto básico los huevos, las tortillas, todo eso yo lo analizo pues porque para que veamos que realmente ¿cuánto se gasta?, ¿cuánto es realmente?, suben los huevos no dicen nada, sube la tortilla no dice nada, sube el agua no dicen nada, sube el pasaje ahí es donde todos ¡ha! reclaman no, si quieres yo le hago un, bien, bien un bosquejito todo.

Entrevistador: claro si bien agradecido, porque todo estaría, se incluiría dentro del reporte de investigación y se intentaría hacer una publicación en una revista científica por eso con la intención que se divulgue y se reciba retroalimentación.

Entrevistado: por ejemplo, vamos un ejemplo Guadalajara

Entrevistador: si

Entrevistado: halla vale \$9 (nueve pesos), \$10 (diez pesos) el tiro pues, ahorita supuestamente, no supuestamente, el salario mínimo que está rigiendo a toda la república mexicana es el mismo. Antes decían, aquí teníamos el salario mínimo más barato de sesenta. Ya sube, ahora vale ochenta.

Entrevistador: que supuestamente ahorita estamos en la zona C, pero ahorita estamos nivelado.

Entrevistado: ahorita a estado nivelado entonces lo que ha pasado aquí es que realmente nadie ha analizado bien el salario mínimo bien en toda la república, no estoy hablando solo de mí, porque a ver con \$80 (ochenta pesos) yo trabaje veinte años en una constructora, me pagaban mi salario, en aquel tiempo pues si ajustaba, estoy hablando de 1979 ósea hasta, si yo gana mil quinientos al mes, ni a la quincena ganaba yo mil quinientos, no, me quedaban \$500 (quinientos pesos) para mi comida y guardaba yo mi dinerito todavía pero ahorita con mil quinientos no comes a la quincena .

Entrevistador: no, no come uno pues.

Entrevistado: a ver te voy a poner un ejemplo y se analiza así, ¿cuánto vale un huevo? dos cincuenta.

Entrevistador: si

Entrevistado: dos cincuenta, ¿cuánto vale el kilo de tortilla? \$15 (quince pesos), \$13 (trece pesos) le vamos a poner el más barato, bueno estos dos cincuenta pues no solo uno, ¿cuántos comemos?, cinco vamos a poner cinco sí, porque, así como yo también, cinco, ahí son dos punto cincuenta por cinco son doce cincuenta.

Entrevistador: más los trece

Entrevistado: mas \$15 (quince pesos) de tortilla, veintisiete, ella va a la escuela tiene que ir en colectivo usted lo lleva son seis y seis doce y doce de regreso veinticuatro, bien, la comida le va a poner otros veinticinco cincuenta o en la noche pues no va a tomar un café, un vaso de leche, los niños su leche, nada más puse la leche; la leche vale \$17 (diecisiete pesos) vamos a ponerle un litro, ahí ya son \$94 (noventa y cuatro pesos) si, de puro ustedes, de puro alimento, que su pasaje, ya no hay gasto antes a mí me daban veinte centavos de gasto cuando iba a la primaria, me gustaba, que me decía yo; este deme usted una nieve y un chicle de menta que cinco centavo costaba el chicle, así si fuera simple o grandote quince centavos la nieve y cinco, le dejaba yo al nevero mis veinte centavos, pero ahora ni eso, mínimo cinco pesos, mínimo, una Sabrita vale diez

Entrevistador: si ya está caro

Entrevistado: de verdad ósea yo lo analizo, yo que digo gracias a dios tengo para comer, pero yo no peleo para mí peleo para las mujeres, porque yo nací en cuna de obrero pues ósea yo sé lo que es ser un obrero, yo era el que sembraba los trompos para hacer ingenieros civiles, que me digan para echar cal por fin las casitas eso yo lo vivía y se vive y al lado de un chamulita que venía cual ganamos y ahora que le echaba, pues ya le echaba, yo. una vez me decía “a ese no es echa pico igual que yo”, no pues yo estoy estudiando cabrón le digo, esto es diferente, pero si lo vive uno. ósea realmente, así como cinco que es lo mínimo más o menos a veces ya nada más quiere uno tener uno, un pichi porque no alcanza; ahora si tengo mi carro

Entrevistador: pues más gasto

Entrevistado: ¿cómo se mueve?, pues con gasolina, es como uno sino tomo agua me, no puedo, no el carro con mínimo sus diez litros de gasolina para que me mueva yo ya diez litros son \$155 (ciento cincuenta y cinco pesos) ósea la gente si me preocupa a mí, pero realmente la gente grita cuando le vamos a subir un peso, pero ahorita que está lloviendo no se ve los baches, se truena una llanta ósea el chofer nada más pide. Inge se me poncho una llanta, si pero vale 1500 pero entonces no voy a trabajar ahí va uno corriendo a dejar la llanta a veces son dos, tres ósea yo me siento con mi esposa y digo no sale esto ya no es; como es que decían antes que bien vives, no, no, no, yo soy ingeniero, yo trabajo, soy constructor pues ósea pero ósea no hay chamba, entonces lo poquito ahí va gracias a dios si yo no me quejo, a veces nos quejamos mucho; por ejemplo el que tiene una concesión la deben o rojo perdón, ya no es lo mismo que una concesión a tamaño cuando Juan Sabines decían no, por eso puso los conejos bus, yo sé que decían no, ósea los conejos bus pasaban así parte del estado les quitaron sus concesión a todos, pero que decían, no es que muchos, porque muchos les comía la boca porque la ruta uno era la buenísima pues y vos decía Juan Sabines y vos sentá tu carro toma tu

pozol te voy a dejar tu paga y así le decían que no trabaja, que no llegaba su carro no le gana, que no esté pendiente pues de su carro que es el machete, es como un trabajo si no lo ve uno a diario no, no sale, un carro nuevo vale \$350,000 (trescientos cincuenta mil pesos) lo viene uno a pagar en diez años ya cuando el carro ya está todo descompuesto otra vez ósea no gana uno, ¿Por qué?, porque las letra son de hasta \$12,000 (doce mil pesos) mensuales, como vas a creer que doce mil, vamos a poner una ruta buena que te entregue \$800 (ochocientos pesos) diarios, 800 por 30 son 24000 menos 12 de carro, menos llanta, menos aceite, ósea ya no es pues lo que antes decíamos todos no, no, no todo lo que brilla es oro, entonces si me lo quieren dejar yo les hago un análisis.

Entrevistador: sí, sí, sí.

Entrevistado: yo lo tengo ahí es que nosotros hemos peleado, si nos han incrementado porque metemos nuestro gran bonche, que cuales son las necesidades, un carro dicen que tiene vida diez, no, así como son los choferes a los tres años ya no hay carro y el chofer está esperando que le meta uno carro nuevo, no, ya no es negocio.

Entrevistador: a ver aquí también, no sé si salga a colación la pregunta hay una...

Entrevistado: a ver porque no me dices así, perdóname, si esto es lo que yo te conteste o quieres otro análisis

Entrevistador: no, si ese es el cuestionario.

Entrevistado: perdóname yo te lo contesto, es más nosotros incrementamos lo de los checadores, es un programa checadores, ven a analizar a mi casa, los checadores por ejemplo si van en una ruta 20 carros al checador se le paga \$15 (quince pesos) por carro, quince por veinte son trescientos, está ganando una su lanita, mi hija es titulada y está ganando \$100 (cien pesos) de entrada de cuatro a siete ahorita que no tiene trabajo y el checador ganan \$300 (trescientos pesos), entonces yo dije voy a analizar, gritaban que no tenían seguro social, que cuando tenían dolor se iban y nada pues, ósea entonces son veinte carros, son trescientos, le voy a pagar tanto ósea \$1000(mil pesos) semanal, \$1000(mil pesos) semanal es bastante, pero te voy a dar tu seguro social; que quiere decir seguro social tiene derecho a su vivienda, entonces al principio hasta me quería meter a la cárcel me querían madrear, pues, pero les dije les va a beneficiar porque tiene seguro social y sus \$1000(mil pesos) los vana aganar y no trabaja diario trabaja por ejemplo lunes, descansa martes, trabaja miércoles, descansa jueves, trabaja viernes, descansa sábado y si trabaja domingo se les paga ciento ochenta más, ósea son mil ciento ochenta a la semana, pero, un gran pleito, yo me gaste cinco años en analizarlo todo

Entrevistador: ¿cuál fue el tema que me dijiste que yo lo anotara?

Entrevistado: ¿horita, horita?

Entrevistador: si, si, lo que me dijiste.

Entrevistado: ¡hey!, mira reparte esto

Entrevistador: ¿qué es?

Entrevistado: es una encuesta para la razón de porque queremos el peso son para concesionarios

Entrevistador: ha bueno, pero cuál era el asunto que íbamos a meter

Entrevistado: ahorita te digo, te digo mira yo le implemente, aquí nosotros somos catorce rutas es la más grande que hay aquí en el estado de Chiapas, todos los choferes los viejos me demandaron, me demandaron, es más los que trabajaron de uno a dos años los voy a compensar pero no ahorita pues, ósea que venimos todavía saliendo, no que , cuarenta y dos cabrones me demandaron, cuarenta y dos cabrones, yo se los dije, no pero ahorita que; me disculpen no ahorita necesito , no tengo trabajo ósea y los que metí nuevos ahí están contentos vienen a cobrar, tiene su nómina y todo, tiene su seguro social, el seguro si estas enfermo no te puedes presentar tres días, ese es mi problema mío tengo que meter otro checador para que le cubra sus turnos, era una gran ventaja pues, ese si fue el único programa que me gusto de Peña Nieto, los demás ya, todos tenían que tener su seguro social ,entonces si se los voy a hacer la encuesta esa, a ver si no le agregamos un poquito más le ponemos eso que dicen que es necesaria para la honestidad diaria, ahora te pido un favor, mira hay un líder aquí a la vuelta aquí en la doce se llama Únete aquí estaba en la esquina con nosotros pero ya se fue para allá él es el que pelea , el que los va a llenar ahorita y él tiene también porque lucho con migo él tiene todo, todo, todo , de ser así se llama Miguel Ángel Sánchez Nandayapa es el líder de Únete , doce oriente aquí, llegas a la esquina, llegas a la novena ,termina el panteón a la media cuadra aquí de este lado dice únete y que te diga él.

Entrevistador: muchas gracias por su tiempo.

Entrevistado: cuando viene usted

Entrevistador: el lunes vendríamos



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHIAPAS
FACULTAD DE CONTADURÍA Y ADMINISTRACIÓN
CAMPUS I
COORDINACIÓN DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO



ANEXO B (Entrevista al Lic. Miguel Ángel)

Modelo de entrevista dirigida a líderes o presidentes de diferentes cooperativas de transporte público en su modalidad de colectivo en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

OBJETIVO: conocer más sobre los costos totales que implican en el transporte colectivo a través de líderes de diferentes cooperativas.

NOMBRE: Miguel Ángel Sánchez Nandayapa

CARGO: líder de la cooperativa UNETE

ESCOLARIDAD: licenciatura.

Entrevistado: Mi nombre es miguel Ángel Sánchez Nandayapa, el transporte es un círculo donde genera dividendos por transportar a los pasajeros, pero también genera gastos, los gastos de operación, de insumos que son derivados en primer lugar al mantenimiento de la unidad, si empezamos desde el costo de la propia unidad, que hoy en día vale \$480,000 (cuatrocientos ochenta mil pesos) una urban del año y si le sumamos porque muchos de los transportistas no tenemos esos \$480,000 (cuatrocientos ochenta mil pesos) para pagar de contado tenemos que hacer un financiamiento en el cual genera un catorce, un doce y hasta un 17 % de interés eso hace que se compartan las ganancias del transporte, más sin embargo con forme van los años también la unidad empieza a tener deterioro prematuro por que trabaja diez y seis, diez y siete horas diarias que anda dando vueltas y eso genera un desgaste prematuro, no es lo mismo que un carro particular que se lleva y se para, al transporte que no tiene descanso, eso hace que las unidades tienen como vida útil diez años, a los diez años tiene que cambiarse la unidad, muchas unidades no llegan a los diez años, muchas unidades se cambian a los cinco, a los seis, a los siete años porque ya no podemos seguirla teniendo, porque casi se consume el ingreso en estarlo manteniendo, entonces por eso se cambian las unidades más sin embargo también hay que decirlo, en la compra de una unidad nueva aparte que tenemos el pago de intereses también tenemos la depreciación

de la unidad quiere decir, mi unidad vale cuatrocientos ochenta cuando lo saco de la agencia, el próximo año ya se devaluó un 30%, quiere decir que llegáramos a los diez años, a los diez años tenemos una unidad que cuesta \$40,000 (cuarenta mil pesos) después de \$480 mil (cuatrocientos ochenta mil pesos) entonces todo eso tiene un costo a diario, a diario a diario vamos perdiendo dinero por la depreciación de la unidad ,ahora el costo del pasaje realmente nosotros aquí en Tuxtla o en Chiapas, tenemos una tarifa social, no es el costo real que debe de tener el precio del pasaje por transportar una persona más sin embargo sabemos de la carencia de nuestro estado, en primera no hay empleos, tampoco bien pagados y eso hace que nosotros absorbamos buena cantidad del costo del mantenimiento y el costo de las propias unidades, entonces eso para nosotros es descapitalización, porque \$6 (seis pesos) tenemos rutas que tiene 24 km, tenemos rutas que tiene 20 km , tenemos rutas que tienen 15 km , si usted aborda una unidad en central de abasto la va a llevar hasta san Jacinto por \$6(seis pesos), entonces ese costo realmente no ayuda, no tiene mucho ingreso, pero si es muy importante lo que le estoy diciendo porque el vehículo necesita llantas, necesita cambios de aceite, necesita una póliza de seguro porque es una póliza que debe de tener el vehículo, porque si no lo tiene de inmediatamente lo llevan al corralón, tiene que tener su póliza de seguro para que ande con garantía el usuario si hay un accidente el seguro corre los gastos, los costó de cualquier persona que quede golpeada o herida; pero todos esos gastos son gastos fijos, el combustible es a diario que si hablamos de combustible hablamos de \$600 (seiscientos pesos) diarios por milla, si hablamos de los seguros tiene un costo de por vida de un año, que tiene un costo de \$20,000 (veinte mil pesos), si hablamos de la balatas también tiene una vida útil, las llantas tiene una vida útil póngale de seis meses a los seis meses hay que reemplazarlo por que ya no sirven; todo eso tiene un costo y tiene una vida útil y también los gastos imprevistos .

¿Que son los gastos imprevistos? los gastos imprevistos son los que no están contemplado a diario, por ejemplo un carro cuando sufre una avería el motor ese gasto no está contemplado en un gasto corriente sino que es esporádicos, pero también sale caro, reparar un motor le puede salir a usted en \$20,000 (veinte mil pesos), veinticinco, arreglar una caja de velocidad también es un costo bastante elevado, la que se va cotidianamente son las muelles, la suspensión, rotula, dirección, todo eso, entonces el transporte muchas veces es engañoso, muchas veces gana una ruta regular que gane \$700 (setecientos pesos) diarios pero esos \$700 (setecientos pesos) no van a la bolsa del concesionario esos \$700 (setecientos pesos) hay que repartirlos porque salen quedando el costo de la unidad y todos los insumos que mueven al transporte, por eso digo que es engañosos

porque si tenemos \$700 (setecientos pesos) diarios, pero tiene todo tiene una vida útil y un costo; no podemos decir es que los \$700 (setecientos pesos) son netos ya no van a gastar nada, no, hay que gastar.

Entrevistadora: ¿esos \$700 (setecientos pesos) son independiente de lo que gana el chofer?

Entrevistado: Si, lo que pasa es que el sistema de trabajo que nosotros tenemos, porque no se ha podido cambiar el método, es decir nuestros conductores rolan sus subarrendadores diarios del vehículo, ejemplo yo le doy mi carro y me tiene que dar \$700 (setecientos pesos).

Entrevistadora: diarios

Entrevistado: de la renta o arrendado y carro de lo que genera todos los ingreso me da \$700 (setecientos pesos) libres de gasolina, póngale si le ponemos con gasolina setecientos más seiscientos estamos hablando de \$1300 (mil trescientos pesos), entonces \$1300 (mil trescientos pesos) me tiene que costear la gasolina, de ahí de los \$600 (seiscientos pesos) de gasolina y \$700 (setecientos pesos) de cuota, de la cuenta que le llamamos, empieza a generar sus ingresos los conductores; puede ganar doscientos, trescientos, eso es la ganancia de ellos después de que sale la cuenta del combustible, por eso el sistema que tenemos, que prácticamente yo lo doy rentado mi carro porque no tenemos un sistema que dijéramos; te voy a dar tu salario profesional pero me tienes que dar todo lo que genera el carro, él ya no ganaría doscientos, \$300 (trescientos pesos) ganaría ese salario profesional y con eso podría yo dar le sus prestaciones, su seguro social, su INFONAVIT, todo, pero me tiene que entregar todo el costo de los pasajeros que suban en el carro, pero como no tenemos una medición que deba tener cuantos pasajes subió, entonces tenemos un aproximado únicamente, un aproximado pues para que el conductor también le quede unos cuantos ingresos

Entrevistadora: ¿a usted le gustaría cambiar ese método ese modo de pagarlos?

Entrevistado: Desde luego, si, con un salario profesional; pero no hemos encontrado el método todavía para que yo haga el conteo exacto cuanto pasaje suben al vehículo, porque si yo supiera que suben trescientos pasajeros me vas a dar los trescientos y está tu salario, está tu prestaciones y no pasa nada, pero como no tenemos esos sistemas bases, no tenemos el sistema de conteo, entonces es un aproximado, a veces puede ganar el conductor más; porque dependiendo el día, dependiendo muchas veces hoy en día que ha habido muchas marchas.

Entrevistadora: Si hay clase, si no hay clases

Entrevistado: Si hay clases, no hay clases, entonces eso hace que también el conductor gane menos, pero cuando hay también ganan más de esa cantidad, yo siento que un conductor debe de ganar mínimo en cualquier ruta regular unos sus

tres, \$350 (trescientos cincuenta pesos) diarios, pero esos trescientos cincuenta no son organizados, también estamos en el desorden ellos y nosotros porque si yo le doy sus prestaciones, su salario profesional, le doy su seguro social, él va poder tener quien lo cure cuando se enferme su familia o él; pero ya no ganaría los trescientos cincuenta, el salario a de andar unos, muy caro ciento cincuenta, entonces eso sería su salario diario y lo demás serviría para pagar sus prestaciones pero desorganizados se llevan tres, trescientos cincuenta pesos diarios, muy mal, pero también tiene sus beneficios el hecho de que estemos dentro del sistema legal, porque ellos podrían decir; bueno pues tengo mi salario, ya no voy a ser el costo de que su mujer y mi familia y no tenga yo dinero, también si se porta bien y hace antigüedad a lo mejor también el INFONAVIT pudiera darle una vivienda, pero eso es un sistema en régimen ordenado que casi viene saliendo igual; porque con el excedente que yo tengo de \$200 (doscientos pesos) diarios le voy a pagar su seguro social, le voy a pagar su INFONAVIT y sus prestaciones, sus vacaciones, sus descansos; pero, ya no van a ver los trescientos cincuenta, eso también lo verían mal ellos porque ya están acostumbrados a ganar más del salario mínimo, pero si el transporte es complejo, no es tan fácil, si usted escucha decir; bueno, es que gana \$700 (setecientos pesos) diarios, empieza la cabeza a hacer números, setecientos diarios por un mes; ¿Cuánto gana? \$21,000 (veintiún mil pesos) mensuales, pero de ahí empieza la repartición de lo que ya habíamos platicado, los de los veintiuno que entra, peor si pagas una unidad, que te saques una unidad financiada, la letra del carro muy barata muy barata a cuatro años son \$8,000 (ocho mil pesos) mensuales, si hacemos cuenta de los veintiuno, ya no me queda veintiuno, me queda cuanto y así se va entonces por eso el transporte es complejo quizás, por no tener ese método que haya dentro de la unidad, esa es la situación del transporte.

Entrevistadora: ¡Ha!, muy bien, en cuanto a los costos que yo estoy considerando en la tesis, esta lo que usted ya me menciona, la gasolina, las refacciones, mantenimiento de la unidad, la unidad en si misma que es la compra y un cuarto elemento que sería el chofer, ósea el pago del chofer, de esos cuatro ¿Usted añadiría un elemento más?

Entrevistado: Bueno este, no, eso es prácticamente todo, faltaría nada más incluir los impuestos porque habría que calcularlos también, si porque; pues hay que pagarlos, por ejemplo nosotros pagamos cada año un refrendo del vehículo que nos cuesta arriba de \$3000 (tres mil pesos) por año y eso se tiene que sacar del mismo vehículo, ¿Por qué?, porque nos cobran permiso de zona, nos cobran revisión mecánica, nos cobran el engomado, la tarjeta de circulación, entonces se van como \$3,000 (tres mil pesos) en el pago por año.

Aparte el impuesto que ese ya es hacienda que se encarga por las declaraciones, esa ya es otra cosa, pero si es muy importante que usted, si va usted a hacer una tesis, tiene que hacer un campo de investigación, entonces primero platica, porque, porque vaya usted y pregunte ¿cuánto cuesta una batería y que duración tienen?, ¿cuánto cuesta una balata y que tiempo tarda?, el cambio de aceite es cada quince días, se lleva cuatro litros, el aceite que usted elija pregunte el precio, lleva un filtro, por ejemplo la afinación de las bujías, filtros de aire, filtros de gasolina, filtros de aceite, todo eso tiene un costo y eso, le digo, si usted ve que un cambio de aceite, del aceite más barato que haya \$60 (sesenta pesos) por litro, cuatro litros serian, dos cuarenta, más el filtro \$35 (treinta y cinco pesos), serian dos setenta y cinco, pero es cada quince días, cada quince días es, no lo vamos a hacer que es cada mes, no, cada quince días, si hablamos de un año, hablamos de veinticuatro cambios en el año y póngale \$300 (trescientos pesos) para que no nos falte piquitos, \$300 (trescientos pesos) por veinticuatro, porque son dos veces al mes, entonces eso es un dineral, si usted ve también el lavado de carros es diario ¿Cuánto le cobra? Treinta, \$40 (cuarenta pesos) diarios y eso es a diario.

Entrevistadora: Eso del cambio cada quince días es debido al uso de la unidad, todo el día esta...

Entrevistado: Debido al trabajo que tiene diez y ocho horas trabajando, entonces los aceites se cambian cada 5000 km y los quince días rebasan los 5000 km muchas veces por el trabajo, esos 15 días es como un parámetro por eso los 5000 km, no sé qué más quiera usted.

Entrevistadora: Pues, no, seria todo, muchísimas gracias por su atención.

Entrevistado: Hay me platica usted parte de la tesis cuando ya la termine.

Entrevistadora: Si, muchas gracias, muchas gracias.