



Trabajo Fin de Grado

Universidad de Jaén

ANÁLISIS Y CÁLCULO DE COSTES EN LA EMPRESA TRANSPORTES UREÑA

Alumno:

José María Jiménez Zafra

Tutor:

Dr. Macario Cámara de la Fuente

Departamento:

Economía Financiera y Contabilidad

27 de Septiembre de 2018



Universidad de Jaén

Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas
Grado en Turismo

Don Macario Cámara de la Fuente, tutor del Proyecto Fin de Carrera titulado: **Análisis y Cálculo de Costes en la Empresa de Transportes Ureña**, que presenta José María Jiménez Zafra, autoriza su presentación para defensa y evaluación en la Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas.

Jaén, 27 Septiembre de 2018

El alumno:

Los tutores:

RESUMEN/ABSTRACT

Objetivos / aims

En el ámbito empresarial, muchas empresas desconocen o no hacen una contabilidad de costes, por lo que mi objetivo es demostrar que con una adecuada contabilidad de costes se puede mantener un control o saber que está fallando en la empresa y poder actuar sobre ello, es decir, mi intención es que este trabajo sirva a la empresa de Transportes Ureña a llevar un control más centrado en como influyen los costes en el beneficio de sus servicios proporcionando toda la información posible, determinar el coste unitario de cada servicio discrecional y regular y la contribución a la planificación de alternativas proporcionando información adecuada de los costes.

In the business field, many companies don't know or do not have cost accounting so my goal is to demonstrate that with a proper cost accounting you can maintain control or know that you are failing in the company and can act on it, my intention is that this TFG helps the transport company Ureña to keep a more focused control on how costs influence the benefit of its services by providing all the possible information, determine the unit cost of each discretionary and regular service and the contribution to the planning of alternatives by providing advanced information on costs.

Metodología / Methodology

Durante el proceso de cálculo de costes he usado los métodos de full cost y direct cost, para lo que he tenido que revisar varios libros sobre contabilidad de costes así como apuntes de la asignatura de la cual recibí clases durante la carrera.

During the process of costing calculation I applied the systems of full costing and direct costing for that reason I had to review several books of cost accounting as well as notes on the subject that I received classes during my degree.

Palabras clave / Key words

Costes completos, costes variables, contabilidad de costes, empresa de transportes.

Full cost, direct cost, management accounting, transporting company.

ÍNDICE GENERAL

1. INTRODUCCIÓN	6
2. MARCO TEÓRICO.....	7
➤ Clasificación de los costes.....	8
➤ Imputación de costes	9
➤ Método Full cost.....	11
➤ Método Direct cost	11
➤ Diferencias entre el full cost y direct cost.	12
3. ANÁLISIS DE LA EMPRESA	13
➤ Presentación de la empresa.....	13
➤ Funcionamiento.	14
4. ESTUDIO DE COSTES	15
➤ Costes completos o full cost.	16
➤ Direct cost.....	20
5. CONCLUSIONES.....	26
6. BIBLIOGRAFÍA	27
7. ANEXOS	28

1. INTRODUCCIÓN

La realización de este estudio sobre la empresa de Transportes Ureña S.A., tiene como fin mostrar los costes que la empresa tiene en el desarrollo de su actividad, obteniendo los datos contables desde el balance, cuenta de resultados, etc., de la propia empresa utilizando para dicho análisis el método de costes completos o full cost y costes variables o direct cost.

- Estructura del trabajo
 - Marco teórico: Breve explicación de las herramientas contables que se van a desarrollar a lo largo del trabajo.
 - Análisis de la empresa: Rápido análisis de la estructura de la empresa, así como de su funcionamiento, en lo referido a localización, inmovilizado, plantilla de empleados, jerarquización y el tipo de actividad empresarial que realizan.
 - Comparación de los métodos full cost y direct cost: En este apartado explicaré los dos métodos que planteo para el cálculo de los costes de la empresa.
 - Cálculo de costes: Aquí se desarrolla la esencia del trabajo, realizándose en una hoja de cálculo Excel donde se muestran todos los aspectos financieros de la organización.
- Conclusiones

2. MARCO TEÓRICO

“La rama de la contabilidad conocida como contabilidad de gestión se ocupa del estudio del movimiento interno de valores derivados de la transformación productiva operada por la empresa, al objeto de lograr el conocimiento de las magnitudes técnicas y económicas que lo configuran y poner, por tanto, de manifiesto los elementos constitutivos y el proceso de formación de los costes de los distintos outputs y de los centros productivos que lo conforman, para de ese modo poder determinar el resultado interno de la explotación y, en consecuencia, poder juzgar la eficiencia técnico productiva de la unidad económica, al par que suministrar información para las tareas de planificación (presupuesto de costes) y control (comparando lo producido con lo que se había planeado producir y analizar las consecuentes desviaciones)” (Álvarez-Dardet Espejo, 2009, p.20)

En un sentido general, la contabilidad de costes es la técnica empleada para recoger, registrar y reportar la información relacionada con los costes y decidir de manera óptima relacionada con la planeación y el control de los mismos.

Dicho de forma similar, la contabilidad de costes es un sistema de información empleado por la empresa para determinar, registrar, controlar, analizar e interpretar toda la información relacionada con los costes de producción, distribución, administración y financiamiento de la entidad.

“La contabilidad de costes tiene un enfoque gerencial ya que proporciona información básica a los gerentes de las empresas de cara a la adecuada planeación y el control de la misma, así como para el costeo de sus productos y servicios. Por lo tanto, esta contabilidad ayuda a los gerentes a tomar mejores decisiones dentro de la empresa.” (Label, Wayne y otros, 2016, p. 20)

La finalidad de la contabilidad de gestión es:

- Captación medida valoración y representación de la problemática económico-técnica de la empresa.
- Análisis, evaluación y control de las actividades productivas.
- Determinación del resultado periódico interno con criterios económicos.

- Suministro de la información relevante necesaria para apoyar la toma de decisiones de los órganos de gestión.

➤ Clasificación de los costes.

Antes de comenzar la explicación de los diferentes tipos de costes considero importante hacer mención de la diferencia entre coste y gasto ya que es una problemática muy recurrente. El término coste siempre hace referencia al ámbito interno de la empresa siendo exclusivamente consumos, transformaciones, inmovilizaciones o cambios de valor, es decir, están motivados por la elaboración del producto o servicio, mientras que el gasto supone una obligación externa de la empresa, como son los gastos jurídicos.

Si clasificamos los costes atendiendo a su variación:

- “Costes variables son los que varían proporcionalmente al volumen de actividad, de tal manera que al variar esta, aumenta el total de costes. Son costes variables los costes de las materias primas o la mano de obra directa. Es decir aquellos que son directa y objetivamente aplicables al producto.” (Álvarez Fernández, 2009, p.18).
- “Son costes fijos los que permanecen constantes dentro de un rango específico de producción. Los costes fijos no varían en función del volumen de producción, (coste de dirección, alquiler, etc.). Podemos hablar también de costes semifijos para referirnos a aquellos costes fijos que no varían dentro de un cierto rango de producción. Su gráfica respecto del volumen de producción es escalonada. Por ejemplo, cuando la producción alcanza determinado volumen es necesario poner en marcha un segundo turno”. (Álvarez Fernández, 2009, p. 20).

Costes fijos y variables no son términos absolutos. Un coste fijo puede dejar de serlo el día de mañana. Por ejemplo el coste de personal, tradicionalmente un coste fijo de las empresas, cada vez lo es menos debido a los nuevos sistemas de contratación.

Igualmente los costes variables no son igual de “variables” para grandes volúmenes que para pequeños volúmenes de fabricación. Incluso algunos costes variables pueden considerarse como fijos por la propia dificultad de controlar su gasto. Tal es el caso, por ejemplo, de la energía eléctrica en una empresa comercial.

El criterio de clasificación según la forma de asignación nos lleva a distinguir entre costes directos y costes indirectos.

- Costes directos: los que pueden identificarse e imputarse claramente a un determinado producto en su proceso de producción, o a un determinado centro de la empresa. Son costes directos los costes de las materias primas y los de la mano de obra utilizada en la producción.
- Costes indirectos: cuando no son imputables de forma directa sino en función de unos criterios de reparto. Son costes indirectos los costes de mantenimiento, de administración, etc.

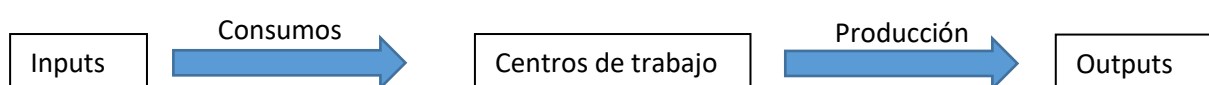
Según su aplicación:

- Costes de explotación: ligados al proceso de producción del bien o servicio, ya sea de forma directa o indirecta, ya sean fijos o variables.
- Costes de estructura: independientes del proceso productivo. Están ligados a la función comercial, finanzas, dirección de personal, etc...

➤ Imputación de costes.

En este apartado trataremos los métodos de imputación de los cuales los más conocidos y utilizados son: el método de costes completos o full cost y el método de costes directos o direct cost.

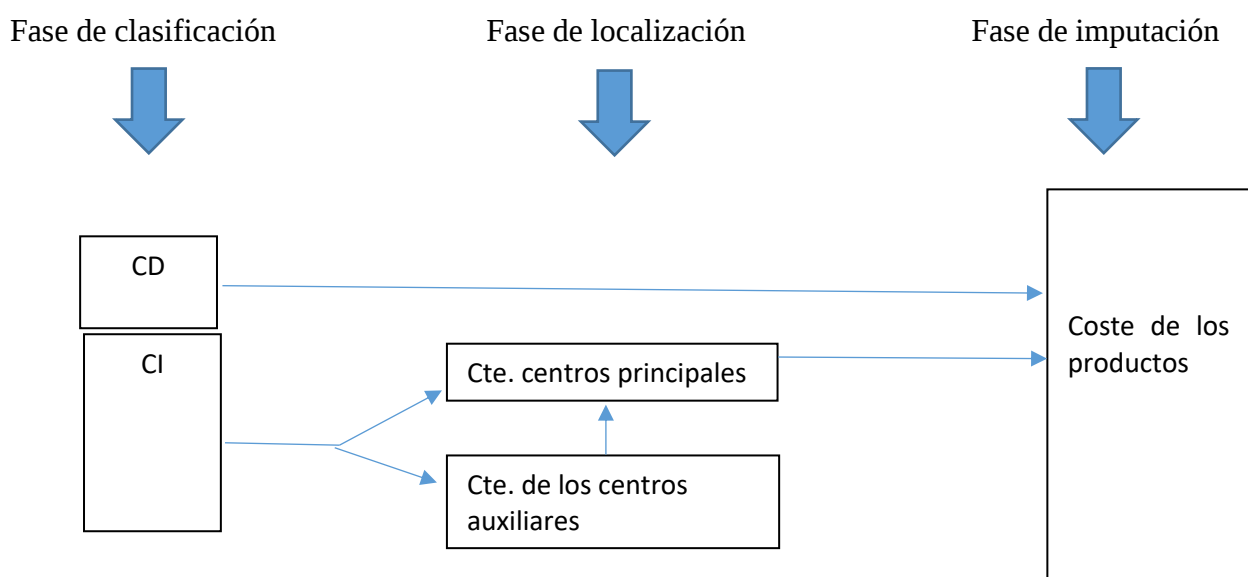
En una idea general del proceso de transformación de las entradas de materias primas (inputs) y su posterior salida como productos (outputs) muestro un gráfico del proceso durante el cual se producen los costes.



Estructura del proceso de cálculo de costes:

- En un primer lugar se han de clasificar los costes como se ha mencionado antes, atendiendo a su naturaleza, aplicación o asignación; una vez elegida la forma pasaremos a la clasificación en las subdivisiones de la misma, en mi caso será entre fijos y variables.
- En un segundo paso se debe hacer la distribución de los costes de los factores entre los centros principales y auxiliares. Es decir una vez clasificados los costes pasamos a repartir los costes entre los diferentes centros de producción, tanto auxiliares como principales esto se realiza mediante una hoja de repartición, donde a cada coste le otorgaremos un valor sobre 1 el cual representa la incidencia que tiene sobre ese centro del total del valor del coste en cuestión, esto viene reflejado en el anexo 2 de este documento.
- Finalmente se hace la redistribución e incorporación de los costes de los centros auxiliares a los principales lo cual viene reflejado en el desarrollo del trabajo.

Lo resumimos de forma gráfica:



➤ Método full cost.

Este sistema también llamado sistema de asignación de costes completos persigue la incorporación al producto de la totalidad de los costes, tanto costes fijos como variables, sin discriminación alguna entre ambos. En el sistema full cost (o full cost radical) no clasificamos los costes como fijos o variables, los tratamos como un todo en su conjunto.

El método “full cost” se basa en una serie de análisis durante el proceso de producción que nos ayudará a comprender cuales son los gastos de la empresa y cómo podemos reducirlos:

“Mediante el análisis de la empresa a través del método Full Cost podremos analizar el coste para la empresa en función del volumen de producción, por lo tanto primero deberemos analizar el volumen de producción con el que vamos a trabajar para posteriormente poder fijar los costes. Es decir, siempre vamos a tener que analizar los costes en general en función de un pedido.” (Formación, Tecnologías & Costing, 2018).

Ventajas:

- Se puede comparar el precio con el coste de venta y así observar la rentabilidad obtenida.
- Obtiene una valoración real de los inventarios de productos terminados, semiterminados y en curso.
- Permite analizar con detalle las fases de asignación de los costes.
- Es un buen método para determinar los precios en la asignación de costes por pedidos.

➤ Método direct cost.

“En el método Direct cost o método de costes directos, los costes variables son costes de producto, mientras que los gastos de fabricación fijos (depreciación, etc.) se consideran como costes del periodo, es decir asignan a los objetos de coste (los productos) una parte del coste de los factores; en concreto, les asignan los costes de carácter variable, excluyendo los costes de los factores de carácter fijo que pasan a ser costes del periodo.” (Álvarez Fernández, C. & Miñambres Puig, P., 2009. p. 65)

Ventajas:

- Facilidad de cálculo.
- Objetivo de mejora del control de gestión.
- Reducir los costes fijos.
- Posibilidad de aumentar los ingresos brutos o reducir los costes variables.

➤ Diferencias entre el full cost y direct cost.

Podríamos resumir las diferencias entre los dos métodos explicando que en el método de full cost se analiza el coste total de la fabricación de los productos, obteniéndose el resultado mediante diferencia entre el precio de venta y el coste total. En cambio, en el Direct Cost se analizan los costes directos e indirectos en la fabricación de determinados productos.

En ambos casos se analizan los costes de producción, distribución del producto y de administración.

La diferencia más importante que existe entre ambos métodos se explica por la distinta consideración de los costes de cada método. Mientras uno los considera costes del periodo (costes directos), para el otro son costes del producto (costes completos). Entonces, si la producción no coincide con las ventas, se producirán diferencias temporales según el producto sea vendido en el periodo o quede inventariado a final de ejercicio.

3. ANÁLISIS DE LA EMPRESA

➤ Presentación de la empresa.

Transportes Ureña es una empresa de transportes de viajeros de Jaén cuyos orígenes se remontan a la década de los años 20, por tanto lleva casi un siglo prestando un esmerado servicio a la provincia de Jaén, uniéndola con la de Córdoba.

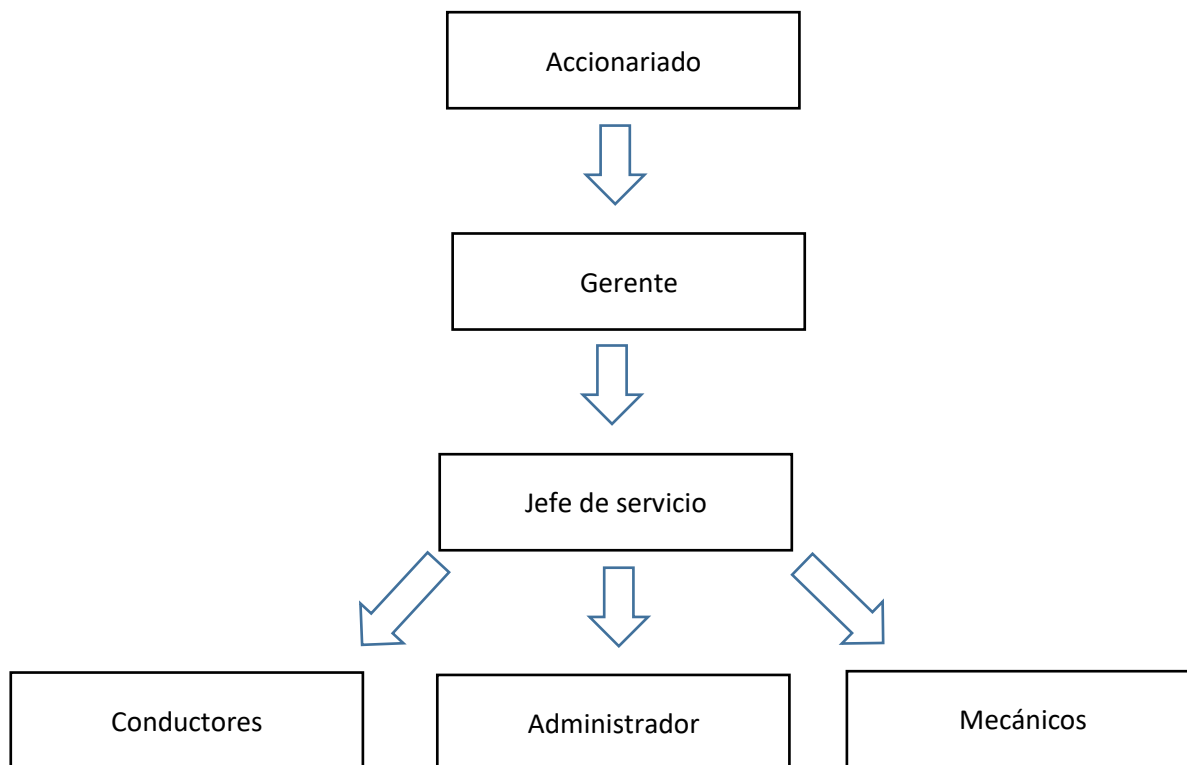
Un siglo creando empleo, posibilitando la comunicación entre los habitantes de muchos municipios de nuestra tierra, un siglo de profesionalidad y de trabajo bien hecho que ha convertido a Transportes Ureña en la empresa de transportes de viajeros de referencia de Jaén.

La ficha técnica de la empresa es:

DATOS DE LA EMPRESA

NOMBRE DE LA EMPRESA	TRANSPORTES UREÑA SA
Nº DE EMPLEADOS	De 11 a 50
FACTURACION	1.000.001 € a 2.500.000 €
FORMA JURÍDICA	SOCIEDAD ANONIMA
SECTOR DE LA EMPRESA	Transporte y almacenamiento
DIRECCIÓN	C/ MANCHA REAL, 12 Polígono Industrial "LOS OLIVARES", JAEN.
TAMAÑO	PEQUEÑA
FECHA DE CONSTITUCIÓN	28/6/1972
TELÉFONO	953220116
ACTIVIDAD	Tipos de transporte terrestre de pasajeros n.c.o.p.
CNAE	4939
CAPITAL SOCIAL	50.000 € - 100.000€
CNAE:	4939 Otros tipos de transporte terrestre de pasajeros n.c.o.p.
SIC:	4131 Transporte de pasajeros por carretera

Está constituida por tres socios de los cuales uno de ellos tiene más del 50% de las acciones de la empresa y entre los otros dos suman menos del 50%. Para el correcto funcionamiento de la empresa, está jerarquizada de la siguiente forma:



➤ **Funcionamiento.**

El gerente, D^a Josefina Martin López que a su vez es la accionista principal, es quien se encarga del correcto funcionamiento de los centros (naves) situadas en Jaén, Torredonjimeno y Alcaudete desde la oficina central situada en Jaén.

El jefe de servicio, D. Simón Javier Galán Ruiz, es el encargado de coordinar las rutas de los autobuses, hay uno en cada uno de los centros para que estén supervisados de manera continua y cercana.

El administrador se encarga de la tesorería y contabilidad de la empresa.

Transportes Ureña S.A. tiene un total de 26 autobuses distribuidos entre los centros (naves industriales) ubicadas en las ciudades anteriormente citadas.

Actualmente tiene un total de 20 conductores, número que fluctúa según la demanda de servicios.

Los tipos de trabajos que realiza son:

- Regular: servicio de recogida de ida y de vuelta de los niños a centros educativos, como por ejemplo los centros Altocastillo y Guadalimar en Jaén, además de las líneas de transporte dentro de la provincia de Jaén.
- Discrecional: servicio de alquiler de autobuses para eventos como bodas o excursiones.

4. ESTUDIO DE COSTES

Antes de comenzar con la metodología he de decir que la empresa Transportes Ureña es una empresa de servicio y negocio en la cual no existe un sistema o un proceso de producción, es decir, no existe el proceso de compra de materias primas, producción y ventas, aquí directamente se ofrece el servicio.

Hemos de diferenciar entre los dos tipos de actividades que realiza la empresa, el transporte escolar (desde ahora nos referiremos a él como regular) y el servicio de transporte por medio de alquiler de autobús y su conductor (desde ahora discrecional).

Todos los costes están sacados del balance de sumas y saldos (Anexo 1) y de pérdidas y ganancias (Anexo 2).

Un dato a tener en cuenta son las subvenciones que la Junta de Andalucía concede a la empresa por la prestación del servicio regular (129.328,57€), las cuales han sido incluidas en los ingresos proporcionados por el servicio regular puesto que si no se prestase este servicio no se obtendrían. Esta subvención es debida a la cantidad de autobuses que se tienen en circulación prestando un servicio público regular, en el caso de la empresa de Transportes Ureña son las líneas de transporte de pasajeros dentro de la provincia de Jaén y la línea que conecta Jaén con Córdoba.

➤ Costes completos o full cost.

- Fase de clasificación:

En primer lugar pasaremos a la repartición de las cargas de cada coste a cada uno de los centros, tanto principales como auxiliares, esto se hará según la repercusión que tenga cada tipo de coste en la totalidad del coste, como por ejemplo el coste de combustible que se ha repartido según los kilómetros realizados por cada uno de los centros principales (discrecional y regular), no se le ha imputado nada a los auxiliares puesto que en esos centros no hay ese tipo de coste. En otros casos, como sería el de cursos de formación, se han repartido según los centros en los que se han realizado.

En el reparto primario hacemos la sumatoria de todos los costes que están imputados tanto a administración como a mecánica y los dos centros principales según lo especificado en la clave de repartición (Anexo 3) y se colocan en su respectivo centro.

Variables	Administración	Mecánica y mant.	Discrecional	Regular
Total reparto primario	114.989,30 €	100.861,07 €	395.620,31 €	520.663,01 €

- Fase de localización:

En la empresa Transportes Ureña hemos identificado dos centros auxiliares, por lo que los costes de ambas tienen que imputarse a los otros centros.

En esta tabla muestro los valores con los que trabajaremos, los cuales son a la hora de repartirlos:

- Para administración: según número de horas que se dedican a la administración de cada centro, por ley las horas anuales máximas de un trabajador son 1.770.
- Para mecánica y mantenimiento: el coste del centro de mecánica y mantenimiento junto con la parte proporcional de administración se repercutirá a los centros principales según los autobuses que tengan cada uno de ellos siendo un total de 26 autobuses y estando repartidos 8 en discrecional y 18 en regular.

Horas trabajadas	Número de autobuses
1.770 h	26
64,97 €	4.379,01 €

Calculado esto se imputan los costes de los centros auxiliares a los principales de la siguiente forma:

Concepto	Administración	Mecánica y mant.	Discrecional	Regular
Reparto primario	114.989,30 €	100.861,07 €	395.620,31 €	520.663,01 €
Administración		12.993,14 €	58.469,14 €	43.527,02 €
Mecánica y mant.		113.854,22 €	35.032,07 €	78.822,15 €

Total: **489.121,51 € 643.012,19 €**

Después, para imputar el coste de administración lo realizaremos según las horas que emplean los trabajadores del centro en las tareas de organización y coordinación del resto de centro, siendo 200 h. para mecánica, 900 h. para discrecional y 670 h. para regular.

En este caso hacemos la siguiente operación:

$$\text{Coste unitario anual: } \frac{114.989,30}{1.770} = 64,97$$

Obtenemos así el coste unitario de la hora del trabajador de la administración en cada centro. En el siguiente paso se multiplica ese resultado por el número de horas empleadas por cada trabajador de administración en cada centro restante:

$$\text{Mecánica y mantenimiento: } 64,97 \times 200 = 12.993,14$$

$$\text{Discrecional: } 64,97 \times 900 = 58.469,14$$

$$\text{Regular: } 64,97 \times 670 = 43.527,02$$

Finalmente tanto el coste discrecional como el regular se obtendría dividiendo el coste de mecánica y mantenimiento entre el número de autobuses que hay en la empresa (26)

obteniendo así el coste unitario. Seguidamente se multiplica ese resultado por el número de autobuses que participan en cada centro (8 en discrecional y 26 en regular) quedando:

$$\text{Coste unitario anual:} \quad \frac{113.854,22}{26} = 4.379,00$$

$$\text{Discrecional:} \quad 4379,00 \times 8 = 35.032$$

$$\text{Regular:} \quad 4.379,00 \times 18 = 78.822$$

Se obtiene finalmente el coste de los centros principales (discrecional y regular) los cuales están en la fila de Total, siendo 489.121,51 € el discrecional y el regular 643.012,19 €

- Fase de imputación

En la siguiente tabla se recogen los valores necesarios para el cálculo del full costing, la cual explicaré a continuación.

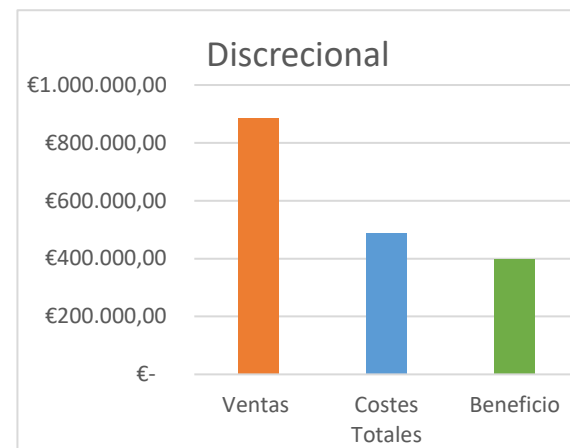
Concepto		Discrecional	Regular	Total
Costes Totales	CT	489.121,51 €	643.012,19 €	1.132.133,70 €
Beneficio	B° = V - CT	397.250,41 €	-133.336,62 €	263.913,79 €

En esta tabla analizamos los resultados obtenidos con los cálculos.

Interpretación de los resultados:

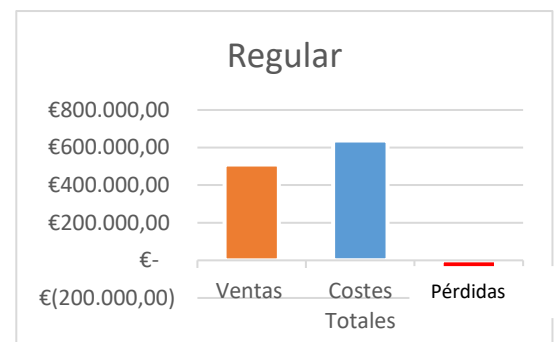
Comenzaremos con el servicio discrecional:

En el gráfico adjunto, se puede ver que los costes totales suponen un 54% del total de las ventas, lo cual significa que la empresa en este servicio dispone de un 46% de beneficio sobre las ventas

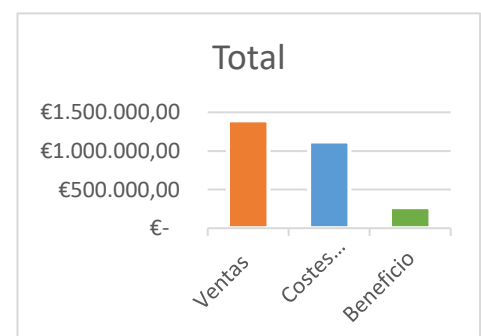


En el regular pasa al contrario, el total de los costes constituye un 25% más de los ingresos derivados de esta actividad, por lo que la empresa incurre en pérdidas.

Cambiar gráfico y quitar lo de beneficio



Finalmente en el resultado total los costes son menores que las ventas por lo que entre ambos servicios obtenemos un resultado final positivo, ya que el servicio discrecional compensa al regular y así se obtienen unos ingresos de 263.913,79 € anual



➤ Direct cost.

- Fase de clasificación:

Comienzo haciendo la división de los costes en costes variables (Anexo 4) y costes fijos (Anexo 5) todos ellos sacados del libro de pérdidas y ganancias (Anexo 2).

Seguidamente se realiza la imputación de cada coste a su centro mediante la clave de repartición (Anexo 3) por lo que finalmente quedaría repartido como nuestro a continuación:

Variables	Administración	Mecánica y mant.	Discrecional	Regular
Total reparto primario	103.097,30 €	100.756,07 €	386.351,83 €	500.416,55 €

Fijos	Administración	Mecánica y mant.	Discrecional	Regular
Total reparto primario	11.892,01 €	105,00 €	9.268,49 €	20.246,47 €

- Fase de localización.

En este apartado para poder incorporar los costes de los centros secundarios a los primarios se repartirán de la siguiente forma:

- Para administración: según número de horas que se dedican a la administración de cada centro, por ley las horas anuales máximas de un trabajador son 1.770 h.
- Para mecánica y mantenimiento: el coste del centro de mecánica y mantenimiento junto con la parte proporcional de administración se repercutirá a los centros principales según los autobuses que tengan cada uno de ellos siendo un total de 26 autobuses y estando repartidos 8 en discrecional y 18 en regular.

➤ Costes variables.

Una vez calculado lo anterior procedemos a incorporar los costes de los centros auxiliares a los centros principales, donde se desarrolla la actividad comercial de la empresa:

Horas trabajadas	Núm. de autob.
1.770 h	26
58,25 €	4.014,48 €

Los costes variables quedan de esta manera:

Variables	Administración	Mecánica y mant.	Discrecional	Regular
Total reparto primario	103.097,30 €	100.756,07 €	386.351,83 €	500.416,55 €
Administración		11.649,41 €	52.422,35 €	39.025,53 €
Mecánica y mant.		112.405,49 €	34.586,30 €	77.819,18 €

Total **473.360,48 €** **617.261,26 €**

En el cálculo de los costes variables hemos utilizado el siguiente procedimiento.

Para calcular cómo vamos a imputar los costes de administración dividimos el total de costes variables de la administración entre el número de horas necesarias para gestionar la actividad del resto de centros, siendo 1.770 h. las que trabaja anualmente el administrador, obtenemos el coste por hora.

$$\frac{103.097,3}{1.770} = 58,25$$

En segundo lugar, este coste por hora se multiplica por el número de horas que emplea la administración en cada centro, teniendo así:

Mecánica y mantenimiento: $58,25 \times 200 = 11.649,41$

Discrecional: $58,25 \times 900 = 52.422,35$

Regular: $58,25 \times 670 = 39.025,53$

Siendo estos los costes que se les imputan a los centros de mecánica, discrecional y regular.

En un segundo paso se tiene que imputar el coste variable del centro auxiliar de mecánica y mantenimiento a los centros principales de discrecional y regular siguiendo el mismo procedimiento solo cambiando la constante.

Obtenemos primero el coste variable por autobús:

$$\frac{112.405,49}{26} = 4.323,39$$

Multiplicamos el coste por autobús por el número de autobuses de cada centro, discrecional y regular, respectivamente.

Discrecional: $4.323,39 \times 8 = 34.586,30$

Regular: $4.323,39 \times 18 = 77.819,18$

Tenemos finalmente el coste variable de los centros principales, recogidos en la fila de Total, 473.360,48 € para el servicio discrecional y 617.261,26 € para el servicio regular.

➤ Costes fijos.

Horas trabajadas	Número de autobuses
1.770 h	26
6,72 €	51,74 €

Fijos	Administración	Mecánica y mant.	Discrecional	Regular
Reparto primario	11.892,01 €	105,00 €	9.268,49 €	20.246,47 €
Administración		1.343,73 €	6.046,78 €	4.501,49 €
Mecánica y mant.		1.448,73 €	445,76 €	1.002,97 €

Total **15.761,03 €** **25.750,93 €**

Calculamos el coste fijo que imputamos a cada centro por cada hora dedicada.

$$\frac{11.182,01}{1.770} = 6,72$$

Este resultado se multiplica por las horas que emplea la administración en la gestión de cada centro:

Mecánica y mantenimiento: $6,72 \times 200 = 1.343,73$

Discrecional: $6,72 \times 900 = 6.046,78$

Regular: $6,72 \times 670 = 4.501,49$

Seguidamente se vuelve a hacer lo mismo con el coste fijo acumulado del centro de mecánica, siendo esta vez dividido entre el número de autobuses:

$$\frac{1.448,73}{28} = 51,74$$

Se calcula el coste fijo por centro multiplicando por el número de autobuses de cada centro:

Discrecional: $51,74 \times 8 = 413,92$

Regular: $51,74 \times 18 = 931,33$

Se suma el total de costes fijos de los centros discrecional y regular y obtenemos la cantidad de costes fijos para cada centro (15.761,03 € para servicio discrecional y 25.750,93 € para servicio regular).

- Fase de imputación.

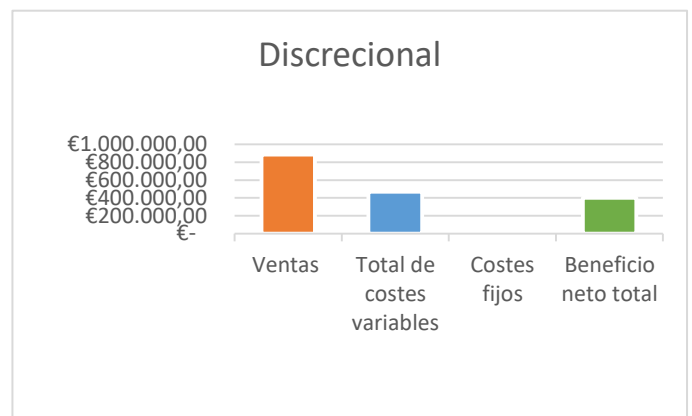
Con todos estos resultados podemos formalizar nuestra tabla y conseguir así realizar el cálculo del direct cost:

Concepto		Discrecional	Regular	TOTAL
Ventas	V	886.371,92 €	509.675,57 €	1.396.047,49 €
Total de costes variables	CV	473.360,48 €	617.261,26 €	1.090.621,74 €
Margen bruto	M = V-CV	413.011,44 €	-107.585,69 €	305.425,75 €
Costes fijos	CF	15.761,03 €	25.750,93 €	41.511,96 €
Beneficio neto total	B=M-CF	397.250,41 €	-133.336,62 €	263.913,79 €

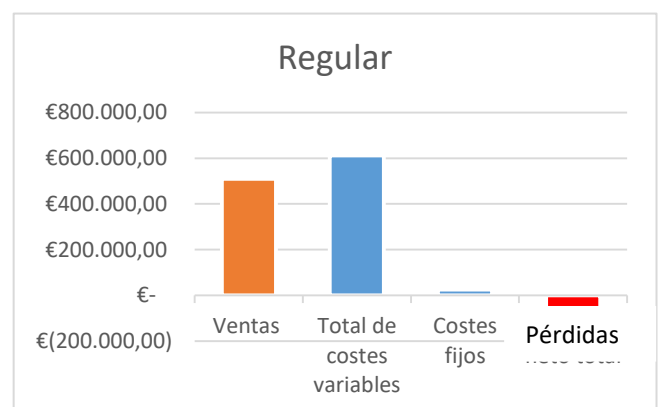
En el direct cost, como viene explicado en la página 12, los costes variables se restan en un primer momento a las ventas para realizar el cálculo del margen bruto y finalmente el beneficio se obtiene restando los costes fijos al margen bruto.

Interpretación de los resultados:

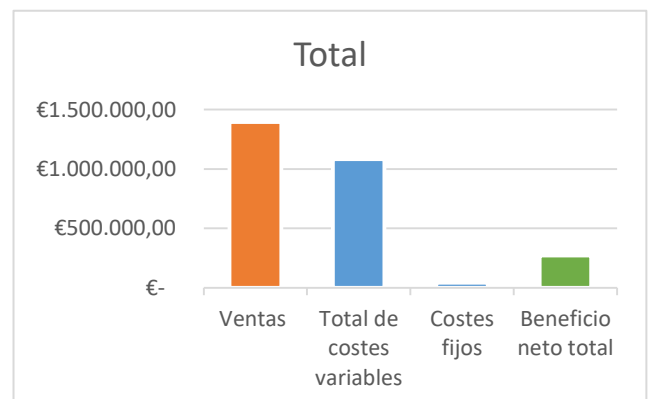
En el centro discrecional podemos apreciar que las ventas superan con creces a los CF y CV representando los costes variables un 53% del total sobre ventas y los fijos un 1,8% por lo cual nos queda un beneficio del 45% sobre el total de las ventas.



En el regular al contrario que en el discrecional el total de los costes variables y fijos supera el total de las ventas del periodo, dando lugar a unas pérdidas del 10% sobre las ventas.



En el total podemos apreciar como el discrecional compensa las pérdidas del regular obteniendo así un resultado de ejercicio positivo. En total los costes variables de la empresa representan el total del 77% de las ventas y los fijos representan a su vez un 3% por lo que finalmente la empresa tiene un beneficio del 20% sobre el total de sus ventas.



5. CONCLUSIONES.

Durante la realización de este trabajo fin de grado, he podido analizar toda la estructura de la empresa de Transportes Ureña.

En primer lugar se ha analizado la estructura empresarial, mediante visitas a la misma y conversaciones con la gerente, el jefe de servicio y el contable para obtener una idea del funcionamiento, seguidamente se procede al análisis de todos los datos recabados y a su ordenamiento para su posterior uso y así poder llevar a cabo el desarrollo del trabajo.

Se ha desarrollado toda la información mediante los procesos de análisis de costes siguiendo la estructura de dos métodos (costes directos o full cost y costes variables o direct cost) los cuales se desarrollan en el cuerpo del documento, obteniendo al final unos resultados positivos en cuanto a discrecional y en el total de actividades pero siendo negativos en lo referido al servicio regular.

En mi opinión la empresa de Transportes Ureña tiene un modelo de negocio muy bueno puesto que en los servicios que dependen directamente de ellos (discrecional) tiene una rentabilidad muy alta, sin embargo por otra parte en los servicios que no dependen directamente de ellos, como es el regular, tienen pérdidas, siendo por contraparte difícil o muy difícil abandonar esa parte del negocio puesto que supondría perder esa cuota de mercado la cual la adjudicación explicaré ahora:

Para ganar el derecho de explotación de una línea la Junta de Andalucía saca a subasta las líneas de transporte de pasajeros y mediante pujas las distintas empresas compiten por la adjudicación de líneas.

Así mismo la empresa recibe una subvención por parte de la junta de Andalucía por la explotación de las rutas regulares (129.328,57 €) que en caso de dejar la actividad perdería.

Con esto vengo a referirme a la situación actual de la empresa Transportes Ureña, la cual tenía desde hace muchos años varias líneas de transporte en la comunidad de Andalucía las cuales perdió frente a otras empresas en subasta y por eso ha entrado en un proceso de recesión por el cual ha perdido territorio de actividad e incluso se ha visto obligada a vender autobuses y disminuir el número de empleados.

6. BIBLIOGRAFÍA

Álvarez-Dardet Espejo, C. & Gutiérrez Hidalgo, F. (2009). *Contabilidad de gestión. Cálculo de costes*. Editorial Pirámide. Madrid.

Álvarez-Dardet Espejo, C. & Gutiérrez Hidalgo, F. (2010). *Contabilidad de gestión. Profundización en el cálculo del coste y proceso de planificación y control*. Editorial Pirámide. Madrid.

Álvarez-Dardet Espejo, María Concepción; Gutiérrez Hidalgo, Fernando. (2009). *Contabilidad de gestión: Cálculo de costes*. Madrid: Ediciones Piramide.

Álvarez Fernández, C. & Miñambres Puig, P. (2009). *Contabilidad de costes* (Colección Textos Docentes, 2ª ed). Universidad Rey Juan Carlos. Madrid, España.

Del Campo Moreno, P. & Parte Esteban, L. (2012). *Contabilidad de costes y de gestión para la empresa turística*. Ediciones Académicas. Madrid.

Donoso Anes, R & Donoso Anes, A. (2010). *Sistemas de costes e información económica*. Editorial Pirámide. Madrid.

Fernández Fernández, A & Gutiérrez Díaz, G. & Donoso Anes, R. y Martín Garrido, J. (1999). *Contabilidad de costes y contabilidad de gestión. Ejercicios y soluciones*. McGraw-Hill. Madrid.

Formación, Tecnologías & Costing. (2018). Full costing | Deusto Formación. Recuperado 10 septiembre, 2018, de <https://www.deustoformacion.com/blog/finanzas-full-costing>.

Label, Wayne y otros. (2016). *Contabilidad para no contadores*. 2ª edición. ECOE Ediciones. Madrid

Martín Garrido, J. & Gutiérrez Díaz, G. (2012). *Ejercicios y soluciones de contabilidad de costes*. Colección Grado. Uned. Madrid.

Sáez Torrecilla, A. & Fernández Fernández, A. y Gutiérrez Díaz, G. (2010). *Contabilidad de costes y contabilidad de gestión*. Vol. II. McGraw-Hill. Madrid. Edición ampliada.

Schneider, E. (1949). *Contabilidad industrial*. 1ª ed. Librería Pérez Galdós. Madrid.

SlideShare. (s.f.). "Search" on SlideShare. Recuperado 15 septiembre, 2018, de <https://es.slideshare.net/search/slideshow?searchfrom=header>

7. ANEXOS

Anexo 1

Descripción	Debe	Haber
Combustible	285.195,34 €	-
Lubricante	1.453,97 €	-
Neumáticos	7.153,70 €	-
Repuestos	20.296,47 €	-
Tramitación de viajes	533,05 €	-
Reconocimientos médicos	1.050,00 €	-
Mantenimientos inf	948,45 €	-
Alquiles vehículos	207,24 €	-
Reparaciones extraordinarias	11.227,80 €	-
Extintores	552,50 €	-
Reparación de lunas	1.472,27 €	-
Mantenimiento mecánica y electricidad	11.147,46 €	-
Productos de limpieza	645,58 €	-
Procurador	705,06 €	-
Notarías	3.198,57 €	-
Asesoramiento jurídico	1.050,00 €	-
Transportes	6.566,83 €	-
Seguros	32.268,74 €	-
Seguros empresa y familia	4.720,10 €	-
Seguro viajeros	3.380,00 €	-
Comisiones	112,84 €	-
Comisión de aval	428,84 €	-
Publicidad	970,00 €	-
Gastos telefónicos	4.620,18 €	-
Electricidad	2.735,39 €	-
Agua	1.203,41 €	-
Limpieza oficinas	960,00 €	-
Autopistas 1	18.816,81 €	-
Autopistas 2	15.387,42 €	-
Residuos	322,88 €	-
Alojamiento	286,42 €	-

Internet-dominio	146,42 €	-
Vigilancia	585,06 €	-
Teléfono	1.613,89 €	-
Wifi autobuses	370,00 €	-
Gastos varios	2.030,37 €	-
Material de oficina	562,17 €	-
Impuesto circulación	6.607,83 €	-
Tasas tráfico	700,38 €	-
Tasas basura	353,75 €	-
Ute	51,88 €	-
Tasas libro verde extranjero	60,60 €	-
Imp. actividades económicas	10.102,52 €	-
ITV	3.313,08 €	-
Sueldos y salarios	500.805,92 €	-
Indemnizaciones	406,08 €	-
Seguros sociales	122.058,48 €	-
Cursos formación	2.314,00 €	-
Intereses gastos financieros	593,72 €	-
Gastos excepcionales	1.500,00 €	-
Multas tráfico	4.437,40 €	-
Sanciones UTE	982,10 €	-
Sanción tributaria	581,07 €	-
Prestación de servicios UTE, Alcalá	-	67.009,00 €
Prestación de servicios UTE, Lote 1	-	22.804,20 €
Prestación de servicios UTE, Lote 9	-	85.250,00 €
Prestación de servicios UTE, Lote 4	-	93.373,00 €
Prestación de servicios UTE, Lote 2	-	26.422,80 €
Guadalimar – Altocastillo	-	85.488,00 €
Discrecionales	-	886.371,92 €
Ingresos por reparaciones	-	11.114,80 €
Ingresos bancarios	-	487,76 €
Intereses devol. gasóleo	-	7,89 €
Bº del inmovilizado	-	53.408,60 €
Ingresos extraordinarios	-	129.328,57 €
Indemnización siniestros	-	5.903,53 €
Devolución gasóleo PROF.	-	9.885,81 €

Anexo 2

1	Importe neto de la cifra de negocios		1.266.718,92 €
	(705) prest. servicios	1.266.718,92 €	
2	Var. existencias prod. terminados y en curso	0,00 €	0,00 €
3	Trabajos realizados por la empresa para su activo	0,00 €	0,00 €
4	Aprovisionamientos		-315.682,53 €
	(602) compras de otros aprovisionamientos	-314.099,48 €	
	(607) trabajos realizados por otras empresas	-1.583,05 €	
5	Otros ingresos de explotación		11.114,80 €
	(759) ingresos por servicios diversos	11.114,80 €	
6	Gastos de personal		-625.584,48 €
	(640) Sueldos y salarios	-500.805,92 €	
	(641) Indemnizaciones	-406,08 €	
	(642) Seguridad social a cargo de la empresa	-122.058,48 €	
	(649) Otros gastos sociales	-2.314,00 €	
7	Otros gastos de explotación		-150.240,88 €
	620 Gastos en investigación y desarrollo ejercicio	0,00 €	
	621 Arrendamientos y cánones	-1.155,69 €	
	622 Reparaciones y conservación	-25.045,61 €	
	623 Servicios profesionales independientes	-4.953,63 €	
	624 Transportes	-6.566,83 €	
	625 Primas de seguros	-40.368,84 €	
	626 Servicios bancarios y similares	-349,82 €	
	627 Publicidad	-970,00 €	
	628 Suministros	-8.558,98 €	
	629 Otros servicios	-41.081,44 €	
	631 Otros tributos	-21.190,04 €	
8	Amortización del inmovilizado		-294.000,00 €
	681 Amortización del inmovilizado material	-294.000,00 €	
9	Imput. subvenciones al inmovilizado	0,00 €	0,00 €
10	Excesos de provisiones	0,00 €	0,00 €
11	Enajenación inmovilizado		53.408,60 €
	711 Bº del inmovilizado material	53.408,60 €	

12	Otros resultados		137.617,34 €
	678 Gastos excepcionales	-7.500,57 €	
	778 Ingresos excepcionales	145.117,91 €	
13	Ingresos financieros		495,65 €
	Subvenciones, donaciones	0,00 €	
	769 Otros ingresos financieros	495,65 €	
14	Gastos financieros		-593,72 €
	669 Otros gastos financieros	-593,72 €	

Anexo 3

Coste	Administración	Mecánica y mant.	Discrecional	Regular	Total
Combustible			40%	60%	0
Lubricante			50%	50%	0
Repuestos		100%			0
Tramitación de viajes	100%				0
Alquiles vehículos	100%				0
Reparaciones extraordinarias		100%			0
Reparación de lunas		100%			0
Productos limpieza	10%	10%	30%	50%	0
Notaría	100%				0
Asesoramiento juríd.	100%				0
Transportes	50%	50%			0
Seguros	20%		30%	50%	0
Seguros emp. y fam.	10%	10%	30%	50%	0
Seguro viajeros			70%	30%	0
Comisiones	100%				0
Comisión de aval	100%				0
Publicidad	100%				0
Gastos telefónicos	20%	10%	50%	20%	0
Autopistas 1			100%		0
Autopistas 2			100%		0
Alojamiento			100%		0
Gastos varios	55%	25%	10%	10%	0
Material de oficina	100%				0
Sueldos y salarios	10%	10%	30%	50%	0
Indemnizaciones	100%				0
Seguros sociales	10%	10%	50%	30%	0
Cursos formación	45%	25%	15%	15%	0
Intereses gastos fina.	100%				0

Gastos excepcionales	100%				0
Multas tráfico	100%				0
Sanciones UTE	100%				0
Impuesto act. econ.	100%				0
Sanción tributaria	100%				0
Neumáticos			30%	70%	0
Reconoc. médicos	10%	10%	30%	50%	0
Manten. eq. inform.	100%				0
Extintores	10%		30%	60%	0
Manten. mec. y elect.	10%		30%	60%	0
Procurador	100%				0
Electricidad	100%				0
Agua	100%				0
Limpieza oficinas	100%				0
Residuos	100%				0
Dominio	100%				0
Vigilancia	100%				0
Teléfono	100%				0
Wifi autobuses			30%	70%	0
Impuesto circulación			30%	70%	0
Tasa tráfico			30%	70%	0
Tasa basura	100%				0
UTE	100%				0
Tasa libro verde EU	100%				0
ITV			30%	70%	0

Anexo 4

Costes variables

Coste	Administración	Mecánica y mant.	Discrecional	Regular	Total
Combustible			114.078,14 €	171.117,20 €	285.195,34 €
Lubricante			726,99 €	726,99 €	1.453,97 €
Repuestos		20.296,47 €			20.296,47 €
Tramit.de viajes	533,05 €				533,05 €
Alquiler vehíc.	207,24 €				207,24 €
Reparac. extra.		11.227,80 €			11.227,80 €
Reparac. lunas		1.472,27 €			1.472,27 €
Prod. limpieza	64,56 €	64,56 €	193,67 €	322,79 €	645,58 €
Notaría	3.198,57 €				3.198,57 €
Asesor. jurídico	1.050,00 €				1.050,00 €
Transportes	3.283,42 €	3.283,42 €			6.566,83 €
Seguros	6.453,75 €		9.680,62 €	16.134,37 €	32.268,74 €
Seg. emp. y fam	472,01 €	472,01 €	1.416,03 €	2.360,05 €	4.720,10 €
Seguro viajeros			2.366,00 €	1.014,00 €	3.380,00 €
Comisiones	112,84 €				112,84 €
Comisión aval	428,84 €				428,84 €
Publicidad	970,00 €				970,00 €
Gastos telefón.	924,04 €	462,02 €	2.310,09 €	924,04 €	4.620,18 €
Autopistas 1			18.816,81 €		18.816,81 €
Autopistas 2			15.387,42 €		15.387,42 €
Alojamiento			286,42 €		286,42 €
Gastos varios	1.116,70 €	507,59 €	203,04 €	203,04 €	2.030,37 €
Mat. oficina	562,17 €				562,17 €
Sueldos salarios	50.080,59 €	50.080,59 €	150.241,78 €	250.402,96 €	500.805,92 €
Indemnizaciones	406,08 €				406,08 €
Seguros sociales	12.205,85 €	12.205,85 €	61.029,24 €	36.617,54 €	122.058,48 €
Cursos formac.	1.041,30 €	578,50 €	347,10 €	347,10 €	2.314,00 €

Inter. gastos fin.	593,72 €				593,72 €
Gastos excep.	1.500,00 €				1.500,00 €
Multas tráfico	4.437,40 €				4.437,40 €
Sanciones UTE	982,10 €				982,10 €
Sanción tribut.	581,07 €				581,07 €

Total **91.205,29 € 100.651,07 € 377.083,34 € 480.170,08 € 1.049.109,78 €**

Anexo 5

Costes fijos

Costes	Admón.	Mecánica y mant.	Discrecional	Regular	Total
Neumáticos			2.146,11 €	5.007,59 €	7.153,70 €
Recon. médicos	105,00 €	105,00 €	315,00 €	525,00 €	1.050,00 €
Mantenim. e. inf.	948,45 €				948,45 €
Extintores	55,25 €		165,75 €	331,50 €	552,50 €
Mant. mec.y elec.	1.114,75 €		3.344,24 €	6.688,48 €	11.147,46 €
Procurador	705,06 €				705,06 €
Electricidad	2.735,39 €				2.735,39 €
Agua	1.203,41 €				1.203,41 €
Limpieza ofic.	960,00 €				960,00 €
Residuos	322,88 €				322,88 €
Dominio	146,42 €				146,42 €
Vigilancia	585,06 €				585,06 €
Teléfono	1.613,89 €				1.613,89 €
Wifi autobuses			111,00 €	259,00 €	370,00 €
Impuesto circul.			1.982,35 €	4.625,48 €	6.607,83 €
Tasa tráfico			210,11 €	490,27 €	700,38 €
Tasa basura	353,75 €				353,75 €
UTE	982,10 €				982,10 €
Tasa lib.verd EU	60,60 €				60,60 €
ITV			993,92 €	2.319,16 €	3.313,08 €