

SECCIÓN TÉCNICA

Principios generales sobre la organización de una contabilidad ferroviaria

POR

RAUL SIMON

(Continuación)

CAPITULO V

V. SISTEMAS TEORICOS DE DIVISION DE GASTOS EN PASAJEROS Y CARGA

Gustave Pereire, en su libro "Essai sur une Méthode de Comptabilité des Chemins de Fer" ha presentado una forma de contabilidad tendiente a obtener "*una modificación del régimen de Contabilidad Ferroviaria con el fin de adaptarlo a un cálculo exacto y cualitativo de los gastos reales de explotación*".

En general, y aprovechando en parte los estudios de Charles Baume aplicados en los Ferrocarriles del Imperio Austro-Húngaro, y la colaboración de Jules Amar, Docteur es Sciences, ha llegado Gustave Pereire a fijar un método de contabilidad capaz de conducir a los costos de los servicios ferroviarios principales, considerados perfectamente distintos en cuanto a los gastos que demandan, o sea:

1.° *Los pasajeros*, a los cuales supone un peso de 70 kg., y que ocupan wagoes mal utilizados por las necesidades del confort. Ellos exigen cada vez un incremento de la velocidad de los trenes de donde resulta un *peso muerto* de los coches absolutamente inútil en cuanto a las entradas de explotación, y un gasto igualmente creciente en cuanto al combustible.

2.° *Los accesorios de la gran velocidad*, encomiendas, mercaderías etc. en bultos de peso y volumen sumamente variable, pero muy a menudo de peso reducido, y aprovechando escasamente la capacidad de los furgones. 9 a 11% de la capacidad de carguío .

3.° *Las mercaderías de pequeña velocidad*, en masas mas importantes, 3 a 4 toneladas, o por furgón completo, con un coeficiente de utilización bastante elevado (de 35 a 45%), en trenes de marcha menos rápida.

4.° *Los accesorios de la pequeña velocidad*, los cuales, representando un cuarto elemento de contabilidad, ofrecen sin embargo una importancia secundaria en vista de la pequeña masa transportada.

Como se vé, estas cuatro clases de CUENTAS PRINCIPALES DE GASTOS O DE COSTOS se basan y se justifican en la desigualdad de los gastos de explotación que ellas originan.

Determinadas estas cuentas principales se llega al costo de la TONELADA KILOMETRO BRUTA, del cual, por medio de la utilización, se obtiene el costo de la TONELADA NETA de mercadería transportada. Siendo ahora la TONELADA NETA la que proporciona la entrada, es lógico basar la contabilidad en el costo de la TONELADA NETA.

Pereire considera, junto a las nociones de peso, distancia y utilización (importantes en lo que se refiere al trabajo útil de transporte-toneladas kilómetros netas) hace intervenir también las nociones relativas al NUMERO DE EXPEDICIONES a fin de conocer la serie de gastos de estaciones anteriores e interiores al recorrido de la carga.

* * *

Sería inútil aquí los procedimientos completos de Gustave Pereire. A quien se interese por ellos recomendamos la lectura de su libro ya citado, "Essai sur une Méthode de Comptabilité des Chemins de Fer". Igualmente útil resultará la lectura de los trabajos anteriores del eminente ingeniero Mr. Baume realizados en los ferrocarriles de Austria.

Si hemos resumido estas ideas ha sido con el objeto de agregar a las investiga-

ciones realizadas por la I. C. C. de Estados Unidos nuevos antecedentes que justifiquen el criterio moderno y científico de la CONTABILIDAD DE LOS COSTOS.

CAPITULO VI

VI. CONCLUSIONES GENERALES RELATIVAS A LA CONTABILIDAD DE LOS COSTOS.

Empezaremos este capítulo con un cita del ingeniero Mr. Baume, tomada de la pág. 543 de los "Annales des Ponts et Chaussées", año 1884:

"Malgré les objections, toutes d'ordre technique et comptable, élevées par quelques rares ingénieurs, contre toute méthode de détermination du prix de revient des transports . . . Il paraît certain qu'à mesure que la tarif moyen perçu par tonne et par voyageur transporté a 1 Km. tend a baisser, l'élément le plus sérieux, le guide le plus sur dans la tarification est le prix de revient d'un transport, c'est a dire, ce que l'administration d'un Chemin de Fer dépense pour faire un transport".

Desde esa fecha—1884—las ideas se han aclarado en tal sentido y la investigación de los costos de transporte se ha hecho necesaria. Pero, orientada la Contabilidad según una determinación anecdotica o administrativa de gastos—sin plan ninguno en relación con las características de la explotación—los precios de costo se han determinado mas bien por referencias o aproximaciones estadísticas, conduciendo a resultados que de ningún modo concuerdan con los hechos.

* * *

La contabilidad de gastos deberá amoldarse —como un fin principal— al conocimiento de los *costos*. Para ello deberá establecer las cuentas— en forma directa como lo ha exigido la Interstate Commerce Commission—y en forma teórica como lo han hecho Baume y Gustave Pereire.

* * *

En consecuencia, deberá establecerse las cuentas principales que indica el esbozo siguiente:

I). GASTOS TOTALES DE EXPLOTACION.

I A. Directamente divisibles en Pasajeros y Carga

I B. Proporcionalmente divisibles

I C. Indivisibles.

II. GASTOS EN PASAJEROS

II A. 1.^a Clase

II B. 2.^a Clase

II C. 3.^a Clase

II D. Pullman

II E. Servicio Especial.

II'. GASTOS EN CARGA

II' A. Gran Velocidad

II' B. Pequeña Velocidad

II' C. Servicio Especial

2. *Movilización de Pasajeros.*

2'. *Movilización de Carga.*

$\frac{I}{2 + 2'}$ Gastos de la unidad de tráfico

$-\frac{II}{2}$ Gastos de la unidad de Pasajeros (casos A, B, C. . .)

$-\frac{II'}{2}$ Gastos de la unidad de Carga (casos A, B, C. . . .).

A continuación deberá establecerse la separación entre gastos totales, generales y directos.

Siendo:

(II y II') *Gastos Totales*: los que consideran los gastos directos mas los generales.

(III y III' *Gastos Directos*. los que crecen directamente con el tráfico.

(IV y IV') *Gastos Generales*: los que, entre ciertos límites, permanecen constantes con el tráfico.

Esta separación de gastos deberá ser establecida con los antecedentes necesarios para determinar:

III y III' Gastos directos en carga y pasajeros en el caso

X — De un tren que se forma.

Y — De un carro que se agrega.

Z — De una tonelada o pasajero que se agrega.

Estas son las cuentas sencillas que exige el conocimiento económico del transporte. La necesidad de ellas quedará determinada por el ejemplo siguiente:

Se quiere conceder una rebaja de tarifas al transporte de maderas por trenes completos de tal modo que solo se costeen los gastos directos que origina.

Lo primero será conocer el gasto que ocasiona un nuevo tren (del cual se posee el equipo) que se agrega a una corriente de tráfico ya establecida.

Hay, desde luego, dos clases de gastos. Unos los gastos generales (IV y IV') que se efectuaban antes de establecer el tren, y son:

- a). Servicio del capital invertido en el equipo, locomotoras, estaciones vía e instalaciones.
- b). Gastos de administración General.

Otros gastos, los directos (III y III'), se empiezan a efectuar desde el momento en que se establece el nuevo tren y son:

1. Combustible y materiales de tracción.
- 2). Personal de locomotoras.
3. Personal de trenes.

- 4). Conservación de locomotoras.
- 5). Conservación del equipo.
- 6) Conservación de la vía en relación con el tráfico.

La tarifa que se aplique, de acuerdo con lo que indique la pregunta, deberá satisfacer a esta clase de gastos.

El servicio de Transporte indicará los recorridos del tren que se trata de implantar y la capacidad del equipo, y el personal que lo ha de servir.

El servicio de Tracción y Maestranza indicará las condiciones de la locomotora.

A su vez, el servicio de Contabilidad podrán indicar directamente, o proporcionar los datos necesarios, para conocer el costo del tren; por consiguiente el de la carga transportada, y, por lo tanto, indicar EL PRECIO DE VENTA DEL TRANSPORTE Y LA TARIFA QUE SE TRATA DE APLICAR.

Una administración que no pueda conocer estos datos no administra realmente, o, por lo mismo, no administra con un criterio lógico y comercial. A su vez, si un servicio de Contabilidad no se encuentra organizado para producir estos datos, no merece que sea mantenido. En lugar de Contabilidad se tendría sólo una teneduría de libros para indicar al fin del año, después de un balance, una cifra que tal vez representase las pérdidas del ejercicio.

CAPITULO VII

VII. ELEMENTOS DEL PRECIO DE COSTO.

Junto a las cuentas anteriores, que se han mencionado para llegar a definir los precios de costo de las diferentes categorías principales de transportes efectuados, deben existir (y pueden formarse con los elementos anteriores) las cuentas que refieren a los elementos del precio de costo.

En cualquiera clase de industria, ferroviaria o nó, todo precio de costo se compone de tres partes principales:

- 1 . La mano de obra.
- 2 . Las materias primas.
- 3). Los gastos generales.

En una empresa ferroviaria corresponderá, igualmente, conocer estos tres factores del precio de costo.

Se establecerán, en consecuencia, las tres cuentas siguientes de resumen de gastos:

I. PERSONAL.

- a). Sueldos, Jornales
- b). Gratificaciones por trabajos especiales
- c). Protección Social-(Cajas de Retiros, Jubilación, Servicio Médico).
- d). Habitaciones.
- e). Bienestar
- f). Enseñanza.
- g).

II. MATERIAS PRIMAS.

- a). Combustible.
- b). Materiales de tracción.
- c). Energía eléctrica en la tracción.
- d). Agua.
- e). Hielo.
- f).

III. GASTOS GENERALES

- a). Servicio del Capital.
- b). Otros gastos financieros.
- c). Renovación.
- d). Conservación de la vía.
- e). Conservación del equipo.
- f). Conservación de las locomotoras.
- g). Conservación de las instalaciones.
- h).

CAPITULO VIII

VIII. CUENTAS SECUNDARIAS.

Estas serían, por ejemplo, la agrupación de gastos por servicio o zona. En realidad, no responden a un fin económico ninguno. Nada se gana con saber si una zona gasta mas que otra o si un Departamento gasta mas que el otro, cuando no se puede conocer el trabajo que cada uno realiza.

Restan todavía las cuentas de gastos tendientes a la "REGULARIZACION DEL INVENTARIO" de los cuales trataremos en la Parte Tercera, las Cuentas de los Resultados.