



Universidad Autónoma de Querétaro
Facultad de Contaduría y Administración
Maestría en Administración

**CARGO A PROVEEDORES POR GASTOS IMPUTABLES A LOS MISMOS EN LA INDUSTRIA
AUTOMOTRIZ**

TESIS

Que como parte de los requisitos para obtener el grado de

Maestro en Administración

Presenta:

Edgar Alfredo Torres Sandoval

Dirigido por:

M. en A. Ma. de Lourdes Gabriela de la Parra Garrido

SINODALES

M. en A. Ma. de Lourdes Gabriela de la Parra Garrido
Presidente


Firma

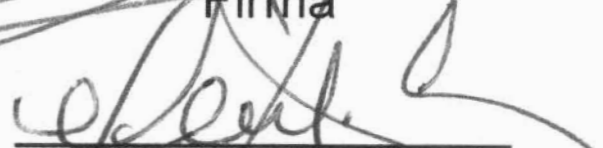
M. en A. Ignacio Almaráz Rodríguez
Secretario


Firma

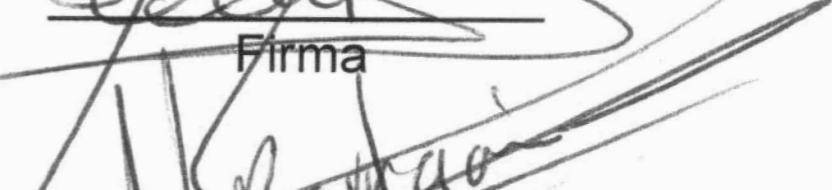
M. en A. Arturo Castañeda Olalde
Vocal


Firma

Dr. Graciela Lara Gómez
Suplente


Firma

Dr. Fernando Barragán Naranjo
Suplente


Firma

C.P. Héctor Fernando Valencia Pérez
Director de la Facultad de Contaduría y
Administración

Dr. Luis Gerardo Hernández Sandoval
Director de Investigación y
Posgrado

Centro Universitario
Querétaro, Qro.
Agosto, 2008
México

RESUMEN

La investigación realizada mide el impacto del cargo a proveedores por aquellos gastos que fueron causados por los mismos y que actualmente son absorbidos por la empresa, en la actualidad no se tiene un seguimiento a estos gastos, ya que no se sabe en términos financieros de qué manera están afectando al resultado global de la compañía, por tal motivo se presentan razones financieras y estados financieros, además la utilidad bruta y la utilidad neta antes de la aplicación del modelo propuesto y se compara con los mismos indicadores después de la aplicación, mostrando el beneficio de cargar a proveedores gastos imputables a los mismos, por lo que se recurrió a la investigación en diferentes fuentes que van desde automotrices, financieras y datos gubernamentales, de la misma manera se realizaron gráficas a las razones financieras y a los indicadores y variables propuestas. Por último se puede ver cómo el traspasar una serie de gastos que están siendo absorbidos por la empresa, por una serie de conceptos que son imputables a los abastecedores de materiales, como lo son paros de línea, fletes urgentes, hand carriers, retrabajos y selección, se tiene un beneficio económico, la utilidad bruta y la utilidad neta se ven beneficiadas de manera positiva, así como las razones financieras de rentabilidad, eficiencia y liquidez.

(Palabras clave: cargos a proveedores, utilidad neta, utilidad bruta)

SUMMARY

This research measures the impact of the charge made to suppliers for those expenses caused by them, which are presently absorbed by the company. There is currently no follow - up on these expenses, since, in financial terms, the way in which they affect the overall result of the company is not know. For this reason, financial ratios and financial statements, as well as gross income and net income before the application of the proposed model are presented and compared with the same indicators after this application, thus showing the benefit of charges made to suppliers for expenses which are imputable to them. In order to do this, research was carried out on different sources, from auto parts producers to finance institutions and government data sources. Graphs of financial ratios and the indicators and variables proposed were made. Finally, it is clear that by assigning a series of expenses that are being absorbed by the company for concepts that are imputable to materials suppliers, such as line shutdowns, urgent shipping, hand carriers, re-work and selection, the result is an economic benefit. Gross income and net income, as well as financial profitability ratios, efficiency and circulating capital are all benefited.

(Key words: Charges to suppliers, net income, gross income)

**A mi esposa Alejandra y a mi hijo Emiliano por su amor y apoyo incondicional,
por ser una gran motivación**

Además de mis padres Elisa y Alfredo, por su ayuda

AGRADECIMIENTOS

A todos los profesores que me impartieron clase en todo el tiempo de la maestría, su conocimientos y experiencia fueron fundamentales.

ÌNDICE

	Página
Resumen	i
Summary	ii
Dedicatorias	iii
Agradecimientos	iv
Índice	v
Índice de cuadros	x
Índice de figuras	xii
INTRODUCCIÓN	1
I. CREACIÓN Y DESARROLLO DEL AUTOMÓVIL	3
1.1 Industria automotriz	3
1.1.1 La historia del automóvil	3
1.1.2 Principales armadoras en el mundo	13
1.1.3 Principales armadoras por país	14
1.1.4 Importancia del sector automotriz en el mundo	16
1.1.5 Estrategia automotriz en América del Norte	16
1.1.6 Producción automotriz mundial	18
1.1.7 Producción mundial de vehículos en 2006	19

1.2 La Industria automotriz en México	20
1.2.1 Regulaciones a industria automotriz en México	21
1.2.2 Producción de la industria automotriz en México	23
1.2.3 Volumen de la producción automotriz por mercado y tipo de vehículo	23
1.2.4 Estructura del destino del volumen de la producción automotriz por tipo de mercado	25
1.2.5 Volumen de la producción de automóviles por empresa y categoría	26
1.2.6 Volumen de la producción de automóviles por empresa y marca para exportación destinada a mercado nacional	27
1.2.7 Volumen de la producción de automóviles para exportación por empresa y modelo	29
1.2.8 Estructura del volumen de la producción de automóviles para exportación por empresa	31
1.2.9 Agencias distribuidoras de vehículos automotrices por empresa fabricante	32
1.2.10 Volumen de las ventas de automóviles a la red de distribuidores por empresa y marca	34
1.2.11 Ultimas noticias sector automotriz	43
1.2.11.1 Crece la exportación de componentes y módulos automotrices de VW	43
1.2.11.2 Volkswagen es líder en las exportaciones centro y Sudamérica	43
1.2.12 Equipo original	44
1.3 Sector de autopartes en México	45
1.3.1 Inversión en México en el mercado de autopartes	45
1.3.2 Determinantes de la inversión	45
1.4.1 Necesidades de los usuarios y objetivos de los estados	

financieros. De acuerdo a las Normas de Información Financiera:	47
1.4.1.1 Necesidades de los usuarios y objetivos de los estados financieros	47
1.4.1.1.1 Los estados financieros deben permitir al usuario general evaluar:	48
1.4.1.1.2 Los estados financieros básicos que responden a las necesidades comunes del usuario general son:	48
1.4.1.1.3 Características cualitativas de los estados financieros	48
1.4.1.1.4 Elementos básicos de los estados financieros	49
1.4.1.1.5 Presentación y revelación en los estados financieros	50
1.4.2 Necesidades de los usuarios y objetivos de los estados financieros	51
1.4.2.1 Antecedentes	51
1.4.2.2 Necesidades de los usuarios	53
1.4.2.3 Objetivos de los estados financieros	57
1.4.2.4 Estados financieros	64
1.4.2.4.1 Estados financieros básicos	65
1.4.3 Indicadores financieros	66
1.4.3.1 Margen operativo	67
1.4.3.2 Margen neto	67
1.4.3.3 Rendimiento sobre los activos	67
1.4.3.4 ROE	67
1.4.3.5 Solvencia	67
1.4.3.6 Apalancamiento	68
1.4.3.7 Liquidez	68
1.4.3.8 Prueba del ácido	68
1.4.3.9 Eficiencia	68
1.4.3.10 Rendimiento sobre el capital contable	68

1.4.3.11 Rotación de cuentas por cobrar	68
1.4.3.12 Rotación de cuentas por pagar	69
1.4.3.13 Rotación de inventario	69
1.4.3.14 Gastos de operación	69
1.4.3.15 Costo de ventas	69
1.4.4 Balance general	68
1.4.4.1 Activos	69
1.4.4.2 Efectivo	73
1.4.4.3 Inventarios	74
1.4.4.4 Materia prima y materiales	75
1.4.4.5 Pasivos	75
1.4.4. Capital contable o patrimonio contable	78
1.4.5 Estado de resultados	79
1.4.5.1 Objetivo del estado de resultados	80
1.4.5.2 Ingresos	81
1.4.5.3 Costos y gastos	83
1.4.5.4 Utilidad o pérdida neta	86
II. PROBLEMÁTICA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	88
2.1 Problemática	88
2.2 Variables a considerar	90
2.3 Herramientas	90
2.4 Metodología	91
III. MODELO	92
3.1 Cargos a proveedores e impacto en Estados Financieros	92
3.2 Interpretación del Balance General	96
3.2.1 Comentarios al análisis del Balance General	98
3.2.2. Gráficas al análisis del Balance General	101

3.3 Interpretación del Estado de Resultados	103
IV. RESULTADOS	105
4.1 Razones financieras	105
4.2 Gráficos razones financieras.	112
4.3 Principales movimientos en indicadores financieros	120
4.4 Gráficos de movimientos en indicadores financieros	120
APORTACIONES	122
RECOMENDACIONES	123
CONCLUSIONES	125
BIBLIOGRAFÍA	127

ÍNDICE CUADROS

Cuadro		Página
1.1	Armaduras en el mundo	13
1.2	Producción de automóviles por posición mundial de 2002 a 2006	19
1.3	Volumen de la producción automotriz por mercado y tipo de vehículo	24
1.4	Volumen de la producción de automóviles por empresa y categoría	26
1.5	Volumen de la producción de automóviles por empresa y marca destinada a mercado nacional	28
1.6	Volumen de la producción de automóviles por empresa y marca para exportación	30
1.7	Agencias distribuidoras de vehículos automotrices por empresa fabricante	33
1.8	Volumen de las ventas de automóviles a la red de distribuidores por empresa y marca	34
3.1	Impacto en Estados Financieros, rubros afectados	95
3.2	Balance General	96
3.3	Activo circulante	98
3.4	Activo no circulante	99
3.5	Pasivo Circulante	99
3.6	Pasivo a largo plazo	100
3.7	Capital	100
3.8	Estado de Resultados	103
4.1	Margen operativo	105
4.2	Margen neto	105
4.3	ROA	106
4.4	ROE	106
4.5	Solvencia	107

4.6	Apalancamiento	107
4.7	Liquidez	108
4.8	Prueba del ácido	108
4.9	Eficiencia	109
4.10	Rendimiento sobre el capital contable	109
4.11	Rotación de cuentas por cobrar	110
4.12	Rotación de cuentas por pagar	110
4.13	Rotación de inventario	111
4.14	Gastos de operación	111
4.15	Costo de ventas	112
4.16	Movimientos en indicadores financieros	120

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura		Página
1.1	Maquina de vapor	3
1.2	Maquinas inglesas	5
1.3	Maquina de Daimler	6
1.4	Maquinas americanas	8
1.5	Coche de los hermanos Duryea	8
1.6	Automovil de Ford	9
1.7	Carrera de autos	9
1.8	Fábrica Duryea	10
1.9	Primeros automóviles	10
1.10	Automóvil en Michigan, EU	11
1.11	J. A. Koosen y H. Lawson en un Lutzmann de 1895	11
1.12	Automóvil Daimler	12
1.13	Automóvil de gasolina	12
1.14	Rolls Royce de 1906	13
1.15	Tratados firmados por México	18
1.16	Producción mundial de venta de vehículos 2006	20
1.17	Producción de la industria automotriz en México	23
1.18	Estructura del destino del volumen de la producción automotriz por tipo de mercado	25
1.19	Estructura del volumen de la producción de automóviles para exportación por empresa	32
1.20	Inversión extranjera por país de origen en mercado automotriz	47
3.1	Activo Circulante	101
3.2	Pasivo Circulante	102
3.3	Pasivo a largo plazo	102
3.4	Capital	103

4.1	Margen operativo	112
4.2	Margen neto	113
4.3	ROA	113
4.4	ROE	114
4.5	Solvencia	114
4.6	Apalancamiento	115
4.7	Liquidez	115
4.8	Prueba del ácido	116
4.9	Eficiencia	116
4.10	Rotación de cuentas por cobrar	117
4.11	Rotación de cuentas por pagar	118
4.12	Rotación del inventario	118
4.13	Gastos de operación	119
4.14	Costo de ventas	119
4.15	Utilidad bruta	120
4.16	Utilidad neta	121

INTRODUCCIÓN

Cada día se vuelve vital para las empresas automotrices el contar con indicadores logísticos cortos, además de un sistema adecuado de calidad, que asegure que el producto cumple con las especificaciones del cliente, de la misma manera se debe tener un sistema que asegure que las finanzas de la compañía son correctas y que no se obtienen desviaciones a los presupuestos, para poder ofrecer al cliente precios competitivos. Por lo que las empresas pequeñas y medianas deberán de vigilar que en sus finanzas no se encuentren una serie de gastos que no fueron ocasionados por la misma.

En algunas ocasiones los proveedores de las materias son causantes de algunos de gastos como son fletes extraordinarios, retrabajos internos y externos, paros de línea, inspecciones, horas extras, hand carriers, entre otros, por lo que las empresas automotrices deberán cargar estos costos a los proveedores causantes del mismo para no afectar los indicadores financieros y reducir sus márgenes de utilidad y poder ser considerado como un proveedor con alta calificación para las ensambladoras y se pueda seguir desarrollando la compañía a través de diversos proyectos con las armadoras, por lo que el objetivo principal es el medir en términos financieros el impacto que tiene el que la empresa absorba gastos incurridos por causa del proveedor.

En este trabajo se hablará de la industria automotriz a nivel mundial además de México en el capítulo 1, comenzando por la historia del automóvil, mencionando las armadoras existentes en el mundo, la producción de vehículos, también se tratarán las regulaciones gubernamentales existentes en la industria automotriz, el volumen de producción en México, así como el destino de la producción, sea para exportación o para consumo interno y se conocerá también las ventas por compañía y por modelo de auto, de la misma manera se tratarán temas financieros, se conocerán los estados financieros y los principales rubros de los mismos.

En capítulo 2, se definirá la problemática existente en empresas pequeñas y medianas que fue resultado de observar que no se realizan los cargos a proveedores de gastos incurridos por los mismos y que en las finanzas de la compañía no se tiene medido este efecto, se conocerán las variables a considerar que son la utilidad bruta y la utilidad neta, las herramientas que usarán como las razones financieras y la metodología usada, que será cuantitativa, descriptiva y en un solo tiempo.

En el capítulo 3 se hará un modelo que contiene los estados financieros originales y todos los ajustes que se propondrán de acuerdo al modelo desarrollado, dichos ajustes se hará a todos los rubros que afectan por los cargos a proveedores, se obtendrán y explicarán razones financieras antes y después de ajustes, así como se graficarán y por último se harán recomendaciones y se mencionarán las principales aportaciones hechas a través de esta tesis.

En esta investigación se utilizaron estadísticas de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) y de instituciones públicas nacionales e internacionales.

1. Creación y desarrollo del automóvil

En esta primera parte se hace un estudio de la historia del automóvil, lo que permite ver los esfuerzos que se han realizado a través de los años para darle impulso a esta industria y el cómo ha ido creciendo en tecnología y procesos, lo que ha llevado a nuestros días a intensificar esfuerzos para que mediante costos, producción adecuada y tiempos de entrega acordados las empresas puedan llegar a la consecución de sus fines económicos y tener una participación en la industria automotriz.

1.1 Industria Automotriz

1.1.1 La historia del automóvil

De acuerdo a Bottorff en su página de Internet menciona que en Italia se registraron los diseños de vehículos conducidos por el viento. El primero fue de Vigevano de Guido en 1335. Era de tipo impulsión de molino de viento en los engranajes y a las ruedas. Vaturio diseñó un vehículo similar que nunca fue construido. Leonardo da Vinci diseñó un triciclo conducido con mecanismo de reloj y un mecanismo diferenciado entre las ruedas posteriores. (<http://www.ausbcomp.com/~bbott/cars/carhist.htm>. Mayo de 2007)

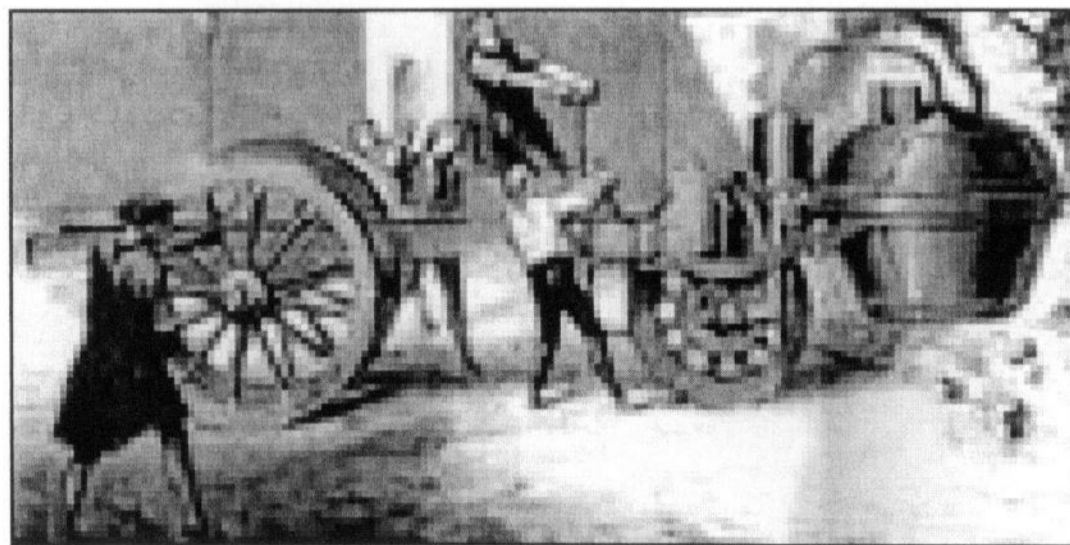


Figura 1.1 Maquina de vapor

Fuente: Bottorff, 1999 <http://www.ausbcomp.com/~bbott/cars/carhist.htm>

También se dice que un sacerdote católico nombrado Padre Ferdinand Verbiest construyó un vehículo accionado por vapor para el emperador chino Chien Lung cerca de 1678. No hay información sobre el vehículo, solamente el acontecimiento. El motor de Newcomen tenía un cilindro y un pistón y fue el primero de esta clase y utilizó el vapor como agente de condensación para formar un vacío y una viga que caminaba de arriba, tiraba de una barra para elevar el agua. Era una cosa enorme y era terminantemente inmóvil. El vapor no estaba bajo presión, apenas una caldera abierta instalada con tubos como cilindro. Utilizó el mismo principio del vacío Thomas Savery que había patentado para levantar el agua directamente con el vacío, él había levantado su bomba a menos de 32 pies de altura. La elevación de Newcomen habría sido limitada solamente por la longitud de la barra y la fuerza de la válvula en el fondo. Newcomen no pudo de ninguna manera separar su invención de la de Savery y tuvo que pagar los derechos a Savery. En 1765 James Watt desarrolló el primer motor de vapor presurizado que demostró ser mucho más eficiente y compacto que el motor de Newcomen.

Menciona también Bottorff en su página de Internet <http://www.ausbcomp.com/~bbott/cars/carhist.htm>. Mayo 2007 que se ha documentado que el primer vehículo que se movió bajo su propia energía y del cual hay un expediente, fue diseñado por Nicholas José Cugnot y construido por M. Brezin en 1769. Una reproducción de este vehículo está en la exhibición en el Conservatorio Artes et *Metiers* en París y el museo Smithsonian en Washington D. C. también tiene un modelo en escala.

Además de que los vehículos accionados a vapor eran tan pesados que eran solamente prácticos en una superficie perfectamente plana tan fuerte como el hierro. Los vehículos se convirtieron más grandes y más pesados y de más alcance y eran eventualmente capaces de tirar de un tren que contenía vagones llenos de carga y de pasajeros.

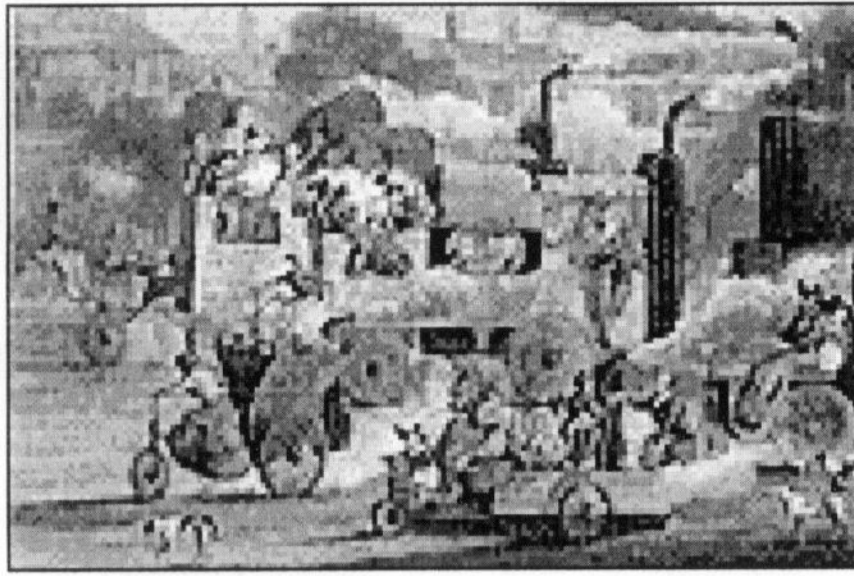


Figura 1.2 Maquinas inglesas

Fuente: Bottorff, 1999 <http://www.ausbcomp.com/~bbott/cars/carhist.htm>

Muchas tentativas fueron hechas en Inglaterra en los años 1830's de desarrollar un vehículo práctico que no necesitara los rieles. Una serie de accidentes y la propaganda de los ferrocarriles establecidos hicieron una legislación restrictiva hacia el desarrollo del automóvil que se patentó en Inglaterra por esos años.

El desarrollo del motor de combustión interna tuvo que esperar hasta que un combustible estuviera disponible para la combustión interna. Se intentó con la pólvora pero no funcionó. Utilizaron el gas del carbón calentando el carbón en un recipiente o en una caldera de presión. Un francés nombrado Etienne Lenoir patentó el primer motor de gas en París en 1860 y condujo un coche basado en este diseño de París a Joinville en 1862. Su motor tenía medio caballo de fuerza, era grande y pesado y daba 100 RPM.

Lenoir tenía un mecanismo para comprimir el gas antes de la combustión. En 1862, Alphonse Bear de Rochas trabajó en el cómo comprimir el gas en el mismo cilindro que era para quemarse, que es la manera que todavía se hace. Este proceso de traer el gas al cilindro y comprimirlo, es decir, la combinación de compresión y combustión es conocida como el ciclo de Otto. Lenoir demandó haber hecho funcionar el coche con benceno y sus dibujos demuestran ignición de chispa eléctrica. Si es así entonces su vehículo fue el primero en funcionar con combustible basado en el petróleo.

Siegfried Marcus, de Mecklenburg, construyó un auto en 1868 y se mostró uno en la exposición de Viena de 1873. Su último coche fue llamado Strassenwagen que tenía cerca de 3/4 de caballo de fuerza en 500 RPM. Funcionó con ruedas de madera crudas con bordes de hierro y se detenía presionando bloques de madera contra los bordes del hierro, pero tenía un embrague, un diferencial y una ignición de magneto. Uno de los cuatro coches que Marcus construyó está en el museo técnico de Viena y se puede todavía conducir bajo su propia energía.

En el año de 1876, Nikolaus Otto patentó el motor del ciclo de Otto, de Rochas se había negado a hacerlo, y éste se convirtió más adelante la base para que Daimler y Benz usaran este ciclo, solo que ellos decían que el invento había sido desarrollado por de Rochas.

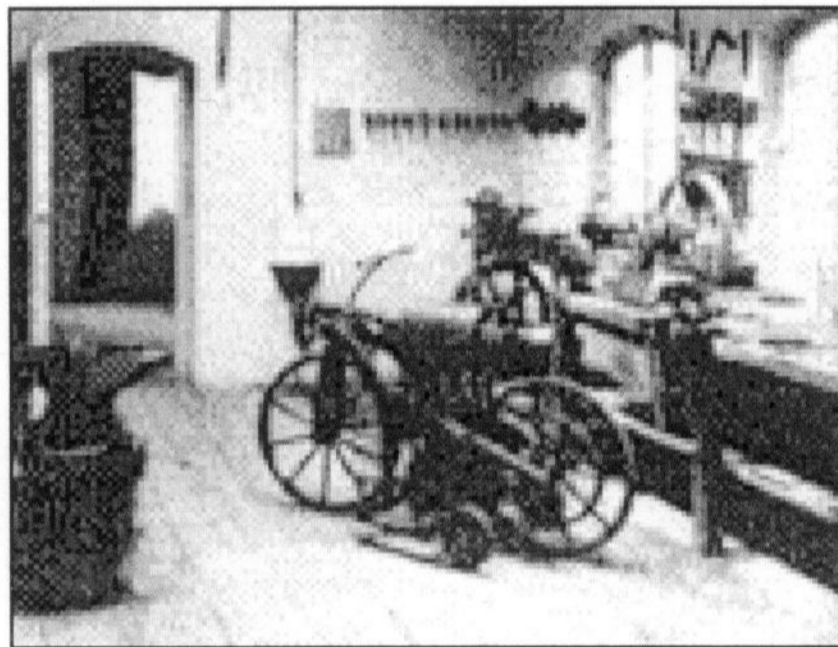


Figura 1.3 Maquina de Daimler

Fuente: Bottorff, 1999 <http://www.ausbcomp.com/~bbott/cars/carhist.htm>

La figura 1.3 es de 1885, es del taller de Gottlieb Daimler en Bad Cannstatt en donde él construyó la motocicleta de madera que contiene la figura. Paul, el hijo de Daimler montó esta motocicleta de Cannstatt a Unterturkheim el 10 de noviembre de 1885. Daimler utilizó un sistema de ignición caliente del tubo para hacer que su motor acelerara a 1000 RPM

De acuerdo a Bottorff en su página de Internet <http://www.ausbcomp.com/~bbott/cars/carhist.htm>. Mayo 2007 en agosto anterior, Karl Benz había conducido ya su triciclo ligero tubular alrededor del valle de Neckar, sólo 60 millas de donde Daimler vivió y trabajó. Ellos nunca se conocieron. La señora

Berta Benz tomó el coche de Karl una noche e hizo el primer viaje largo para ver a su madre, viajando 62 millas de Mannheim a Pforzheim en 1888.

También en agosto de 1888, Guillermo Steinway, dueño de la fábrica de piano de Steinway e Hijos, habló con Daimler sobre el derecho de fabricación de autos en los E.E.U.U. y en septiembre tenían ya un acuerdo. Por 1891 la Daimler Motor Company, poseída por Steinway, producía los motores de gasolina para los coches, los cuadríciclos, los coches de bomberos y los motores para barcos en una planta en Hartford, CT.

Los carros de vapor habían sido construidos en América antes de la guerra civil, pero los primeros eran como las locomotoras miniatura. En 1871, el Dr. J. W. Carhart, profesor de física en la universidad de estado de Wisconsin, y la J. I. Case Company construyeron un coche de vapor. Era muy práctico, lo que inspiró al estado de Wisconsin a que ofreciera un premio de \$10.000 dólares al ganador de una carrera de 200 millas en 1878.

La carrera de 200 millas tenía siete competidores, de los cuales solo dos terminaron la carrera. Un coche fue patrocinado por la ciudad de Green Bay y la otra por la ciudad de Oshkosh. El coche de Green Bay era el más rápido pero se quebró y el coche de Oshkosh acabó la carrera, teniendo como promedio de velocidad 6 mph.

“A partir de este tiempo y hasta el final del siglo, casi cada comunidad en América tenía un loco científico trabajando en un coche de vapor. Muchos viejos periódicos cuentan historias sobre los ensayos y las fallas de éstos inventores.”
Bottorff <http://www.ausbcomp.com/~bbott/cars/carhist.htm> (1999)



Figura 1.4 Maquinas americanas

Fuente: Bottorff 1999 <http://www.ausbcomp.com/~bbott/cars/carhist.htm>



Figura 1.5 Coche de los hermanos Duryea

Fuente: Bottorff 1999 <http://www.ausbcomp.com/~bbott/cars/carhist.htm>

En septiembre de 1893 el coche construido por Charles y Frank Duryea, hermanos, fue el primer coche de motor con gasolina en América. El primero funcionando en los caminos públicos fue hecho el 21 de septiembre de 1893 en Springfield, MA. Habían comprado un cochecillo usado y tirado por caballo, el costo fue de \$70 dólares y le habían instalado 4 caballos de fuerza, un solo cilindro de gasolina. El coche tenía una transmisión de fricción, un carburador de aerosol y una ignición (encendido) de tensión baja. No debe haber funcionado muy bien porque Frank no lo condujo otra vez hasta el 10 de noviembre cuando fue divulgado por el periódico The Springfield Morning Union. Este coche fue puesto en almacenaje en

1894 y permaneció allí hasta 1920 en que fue rescatado por Inglis M. Uppercu y presentado al museo del nacional de Estados Unidos.

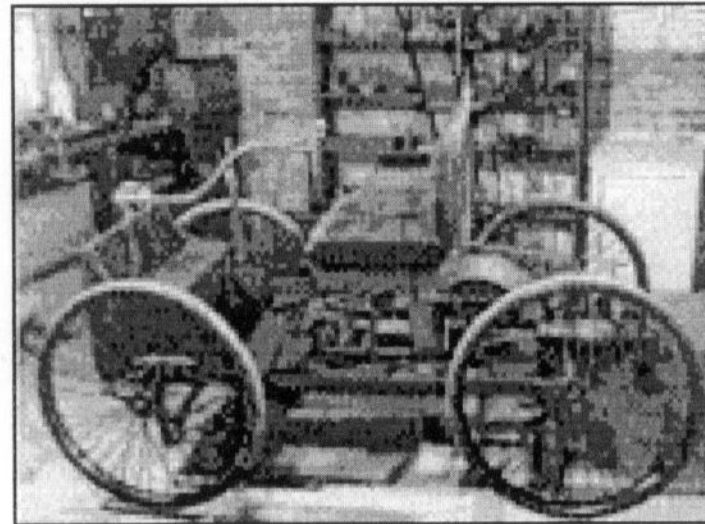


Figura 1.6 Automóvil de Ford

Fuente: Bottorff, 1999 <http://www.ausbcomp.com/~bbott/cars/carhist.htm>

Henry Ford tenía un motor funcionando antes de 1893 pero fue hasta 1896 que él construyera su primer coche. Antes del fin de ese año Ford había vendido su primer coche, que él llamó un Quadricycle, el precio fue \$200 y utilizó el dinero para construir otro. Con el apoyo financiero del alcalde de Detroit, William C. Maybury y otros Detroiters ricos, Ford formó la Detroit Automobile Company en 1899. Algunos prototipos fueron construidos pero nunca se hicieron producciones de autos en esta compañía. Fue disuelta en enero de 1901. Ford no ofrecería un coche a la venta hasta 1903.

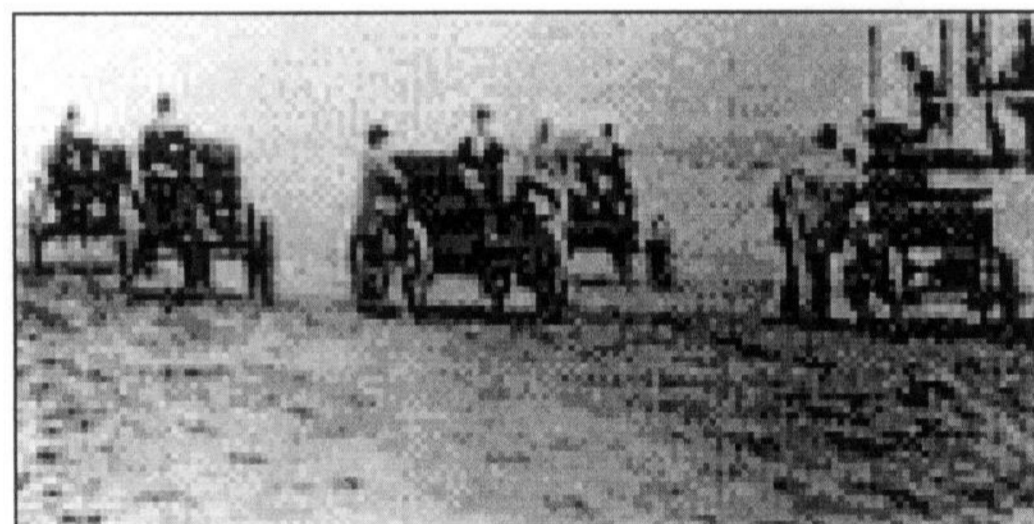


Figura 1.7 Carrera de autos

Fuente: Bottorff, 1999 <http://www.ausbcomp.com/~bbott/cars/carhist.htm>

La primera carrera de automóvil a circuito cerrado se celebró en el parque de Narragansett, Rhode Island, en septiembre de 1896, de acuerdo a lo publicado por Bottorff <http://www.ausbcomp.com/~bbott/cars/carhist.htm>. En la Figura 1.7 se ven los cuatro coches de los hermanos Duryea, a la derecha está un Morris y un Salom

Electrobat. Trece Duryeas del mismo diseño fueron producidos en 1896, haciéndolo el primer coche de producción en masa.

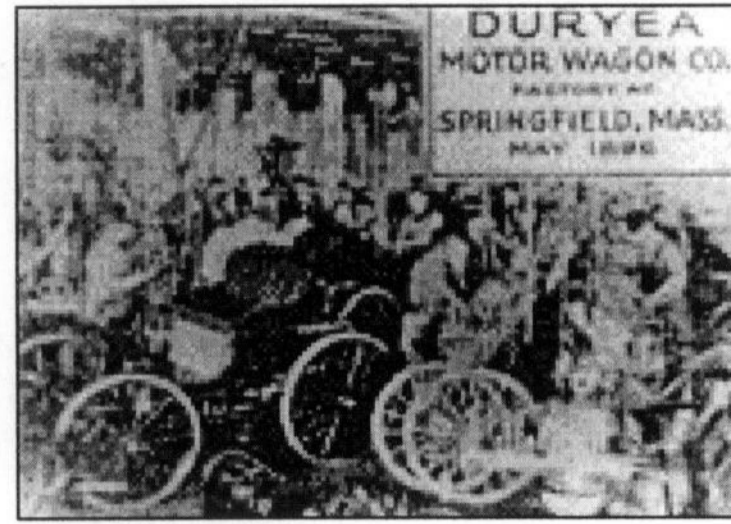


Figura 1.8 Fábrica Duryea

Fuente: Bottorff 1999 <http://www.ausbcomp.com/~bbott/cars/carhist.htm>

Para 1898 los hermanos trabajaron de manera separada y la Duryea Motor Wagon Company fue cerrada. Charles, que nació en 1861 y era ocho años más viejo que Frank había tomado ventaja en publicidad y patentes. Frank trabajó solo y eventualmente se unió a Stevens Arms y Tool Company para crear el Stevens-Duryea Company que fue vendido a Westinghouse en 1915. Charles intentó producir algunas de sus propias ideas con diversas compañías hasta 1916. Después se limitó a escribir libros técnicos y artículos. Él murió en 1938. A Frank se le dio medio millón de dólares por el trato con Westinghouse y vivió con comodidad hasta su muerte en 1967, apenas siete meses de su 98^o cumpleaños.



Figura 1.9 Primeros automóviles

Fuente: Bottorff, 1999 <http://www.ausbcomp.com/~bbott/cars/carhist.htm>

El Curved Dash Oldsmobile tenía un solo cilindro en el motor, dirección e impulsión de la cadena. Era vendido por \$650. En 1901, fueron vendidos 600 y los años próximos eran 1902 - 2.500, 1903 - 4.000, 1904 - 5.000. En agosto de 1904 Ransom Olds dejó la compañía para formar Reo (por el Ransom Eli Olds). Ransom E. Olds era el primer productor en masa de automóviles de motor con gasolina en los Estados Unidos, aun cuando Duryea fue el primer fabricante de autos con sus 13 coches.

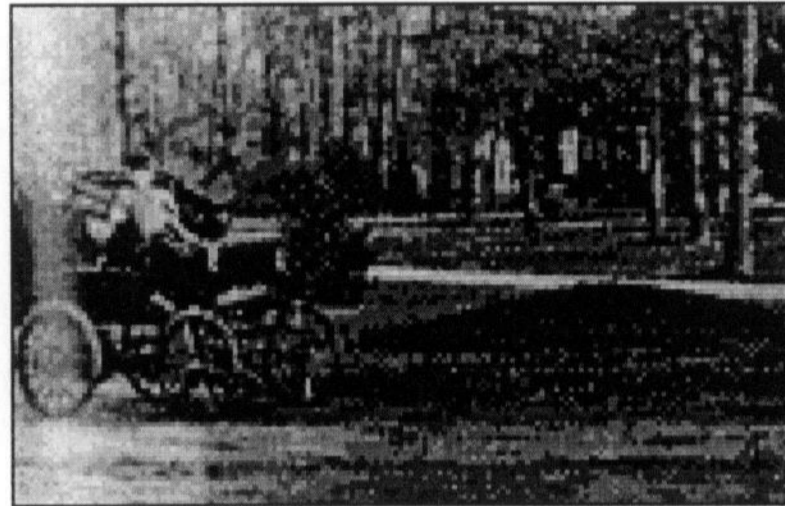


Figura 1.10 Automóvil en Michigan, EU

Fuente: Bottorff, 1999 <http://www.ausbcomp.com/~bbott/cars/carhist.htm>

Ransom Olds produjo una pequeña cantidad de coches eléctricos alrededor de la vuelta del siglo. Poco se sabe sobre ellos y ninguno sobrevive. En la figura 1.9 se aprecia uno de sus autos, fue tomada en el parque de la isla del Belle, Michigan. En 1899 y 1900, los eléctricos fueron totalmente vendidos y el eléctrico más popular era el Colombia construido por el coronel Albert Augustus Pope, dueño de American Bicycle Company.



Figura 1.11 J. A. Koosen y H. Lawson en un Lutzmann de 1895

Fuente: Bottorff, 1999 <http://www.ausbcomp.com/~bbott/cars/carhist.htm>

El Lutzmann era un típico diseño americano de mediados de los 1890's. Tenía dirección, motor debajo de los entarimados, centro de gravedad muy alto, no diseñado para el recorrido en carretera.

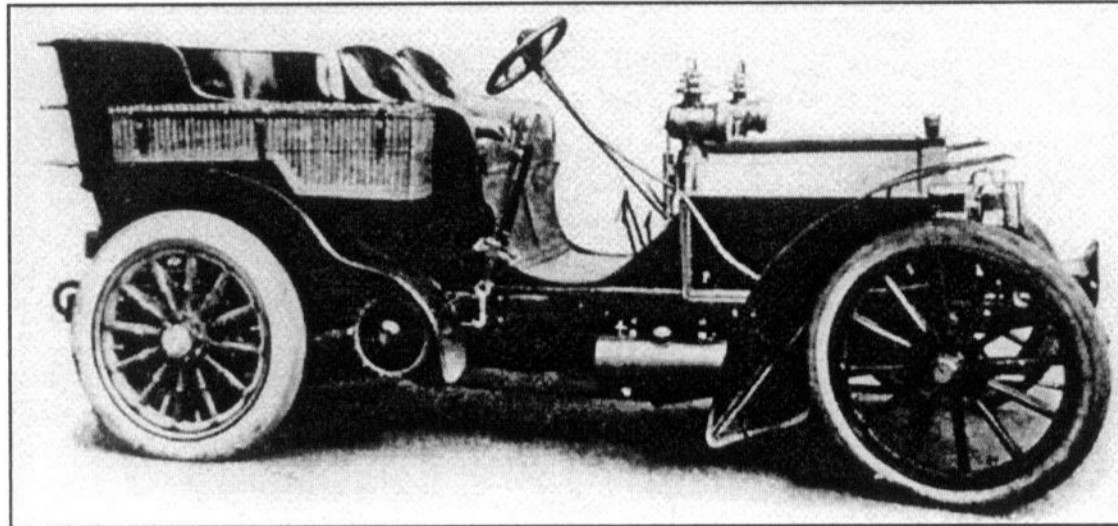


Figura 1.12 Automóvil Daimler

Fuente: Bottorff, 1999 <http://www.ausbcomp.com/~bbott/cars/carhist.htm>

El Daimler que se muestra en la figura 1.12 es de 1899 y propiedad de Lionel Rothchild. El diseño europeo era más avanzado que muchos de los diseños americanos del mismo tiempo. Gottlieb Daimler participó en la carrera Londres a Brighton en 1896, pero murió en 1900 en la edad de 66 sin conocer a Benz. Sus motores alemanes accionaron las industrias de automóvil de Gran Bretaña y de Francia.

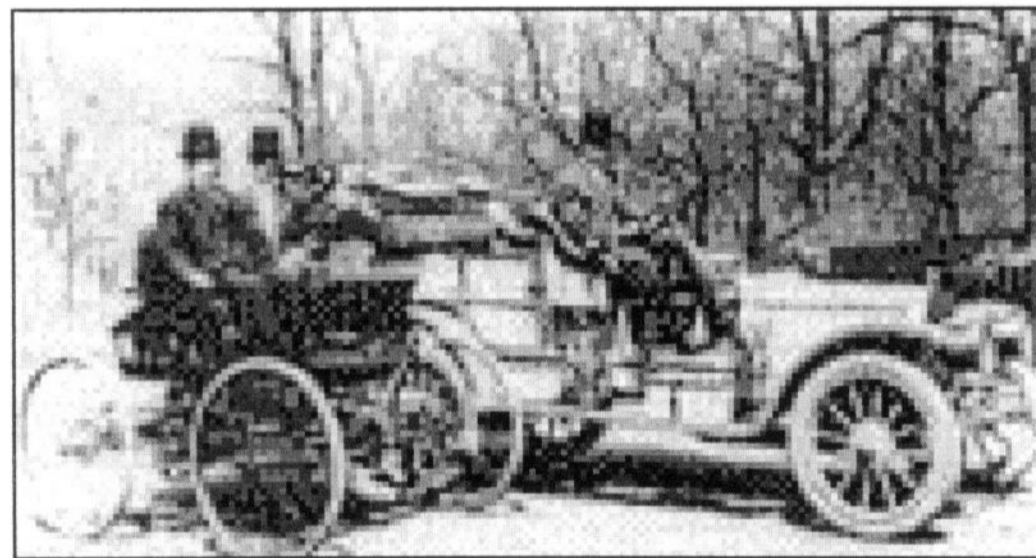


Figura 1.13 Automóvil de gasolina

Fuente: Bottorff, 1999 <http://www.ausbcomp.com/~bbott/cars/carhist.htm>

El Haynes de 1908 demuestra el desarrollo rápido del coche accionado por gasolina comparado al modelo 1894. El viejo Haynes demandó haber construido el coche 1894 en 1893 pero no tenía ninguna prueba.

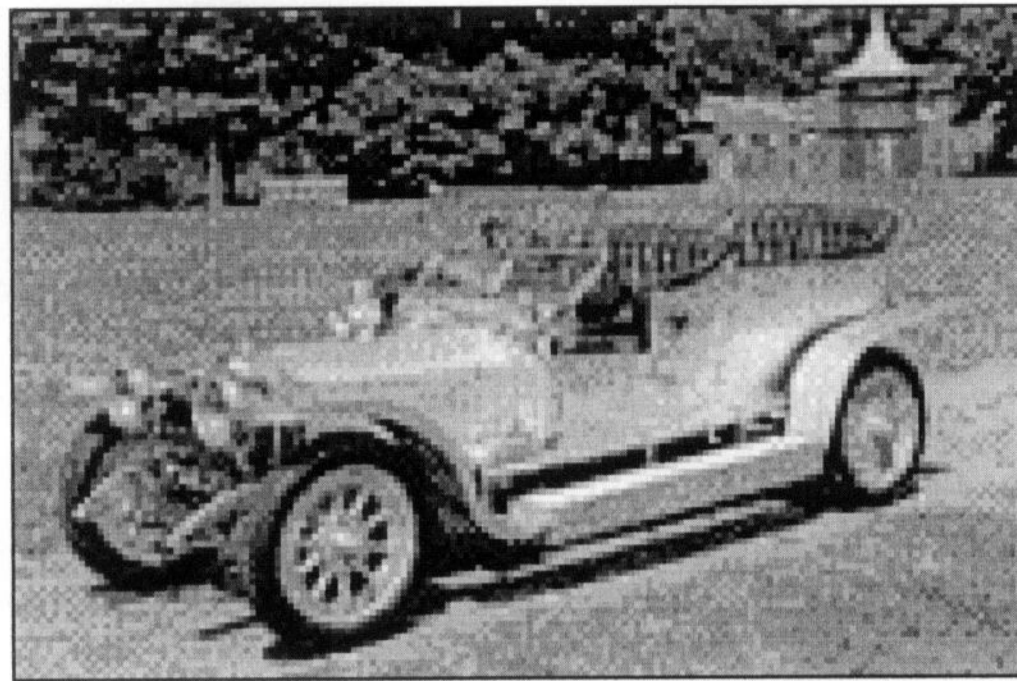


Figura 1.14 Rolls Royce de 1906

Fuente: Bottorff, 1999 <http://www.ausbcomp.com/~bbott/cars/carhist.htm>

Menciona Bottorff <http://www.ausbcomp.com/~bbott/cars/carhist.htm> que el fantasma de plata de Rolls Royce de 1906 era un coche de seis cilindros que permaneció en producción hasta 1925. Represento la mejor ingeniería y tecnología disponible en ese tiempo, a la fecha los carros siguen andando. Este periodo marcó el inicio del automóvil.

1.1.2 Principales armadoras en el mundo

A continuación se mencionan todas las armadoras existentes en el mundo, de acuerdo a los datos de Global In Sight.

<http://www.globalinsight.com/gcpath/AutomotiveMarketDataandAnalysis.pdf>. Mayo 2007

Es importante mostrar a todas las armaduras de automóviles en el mundo ya que se señalan todas las compañías que forman parte de la industria del automóvil y que tiene repercusiones en el entorno global, lo que nos permite constatar que el mercado ha crecido de forma rápida y existe mucha competencia por lo se vuelve necesario cuidar los costos para ser competitivo.

Cuadro 1.1 Armaduras en el mundo

Adamson	Albion	Allard
Alfa Romeo	Arkley Car	Ascari
Ashley	Aston Martin	Atalanta
Audi	Bean Cars	Belsize

Bentley	British Leyland	Citroen
Clan	Clyno	Crossley
Crouch	Daihatsu	Dawson
Dellow	Elva	Fairthorpe
Fiat	Frazer Nash	Gilbern
Ginetta	Hillman	Humber
Imperial	Invicta	Isuzu
Jaguar	Jensen	Jowett
Kieft	Lagonda	Lamborghini
Lammas	Lanchester	Lancia
Land Rover	Lister	Lloyd
Lotus	Marauder	Marcos
Marendaz	Maserati	Mazda
MG Car	Mitsubishi	Nissan
Oldsmobile	Ogle	Paramount
Peugeot	Piper	Porsche
Riley	Rochdale	Rodley
Rolls-Royce	Russon	Rytecrafft
Saab	Singer	Stirling
Subaru	Tiny	Toyota
Tornado	Turner	Volkswagen

Fuente: Global In Sight. <http://www.globalinsight.com/gcpath/AutomotiveMarketDataandAnalysis.pdf>

29 de mayo de 2007

1.1.3 Principales armadoras por país

A continuación se mencionan las armadoras por país, de acuerdo a Global In Sight en su estudio de Mercado Automotriz de 2006. <http://www.globalinsight.com/gcpath/AutomotiveMarketDataandAnalysis.pdf>. Mayo 2007 donde observamos cuáles son los países que tienen presencia en el entorno automotriz, de la misma manera existen proveedores de estas armadoras en diversas partes del planeta, se busca cada día más presencia mundial, por lo que se cuidan los costos y la existencia de finanzas.

Carros alemanes

Audi

BMW

Mercedes

Porsche

Volkswagen

Carros japoneses

Honda

Mazda

Mitsubishi

Nissan

Subaru

Toyota

Carros italianos

Alfa Romeo

Ferrari

Fiat

Lamborghini

Carros británicos

Aston Martin

Bentley

Lotus

MG

Carros americanos

Cadillac

Chevrolet

Chrysler

Ford

1.1.4 Importancia del sector automotriz en el mundo

De acuerdo a Francisco Veloso en su libro La cadena de abastecimiento Automotriz, 1ra edición, menciona los siguientes puntos como la importancia que tiene la industria automotriz para el mundo. Habla de puntos de manufactura, generación de divisas y producción de vehículos, es necesario tratar este tema ya que se conoce qué tanto involucra el sector de automóvil, el por qué es necesario contar con estándares de calidad y precios competitivos.

- Es la actividad manufacturera más grande del mundo produciendo casi 50 millones de autos nuevos.
- Dentro del sector manufacturero es la principal fuente de divisas, antes que el petróleo y el turismo.
- México es el octavo mayor productor de vehículos en el mundo, en vías de convertirse en uno de los cinco mayores productores a nivel mundial compitiendo con países de reconocimiento internacional como Italia, Brasil, Canadá y Reino Unido.

1.1.5 Estrategia automotriz en América del Norte

De acuerdo a Automotive Industries. <http://www.ai-online.com/>, Mayo 2007 los siguientes puntos son las estrategias que han seguido las armadoras en los Estados Unidos, se menciona este país porque colinda con México y es uno de los principales destinos de lo producido en México, además de que se también se realizan numerosas importaciones de ese país:

- La Industria Automotriz tiene una enorme importancia en la economía de Canadá, EU y México, empleando un importante numero de empleos directos e indirectos.
- Las 3 compañías automotrices más poderosas de América: GM, Ford Motors Co. y Chrysler ya existían antes de la Primera Guerra Mundial.
- Las dos primeras crean el concepto de Auto Mundial, el cual es un vehículo estandarizado, armado en varios países a la vez, cuyos componentes y diseño pueden ser de diferentes países sin importar el grado de desarrollo producido en grandes masas para formar lo que conocemos como Economías de Escala.
- La década de los 80 fue decisiva para Canadá y México, que no compaginaban con EU del todo. Sin embargo, el factor económico sobrepaso al político y su vecindad y dependencia económica con el, los lleva a la firma del TLCAN.
- Antes del TLCAN, un alto porcentaje de las exportaciones canadienses estaban libres de impuestos y el nivel arancelario de los otros productos era menor al 15%.
- Había firmado en 1965 el Autopact, que permitía que los productores importaran vehículos, siempre y cuando fabricaran la misma cantidad de vehículos en el país.
- EL TLCAN sirvió a Canadá para garantizar el acceso de sus mercancías a EU.

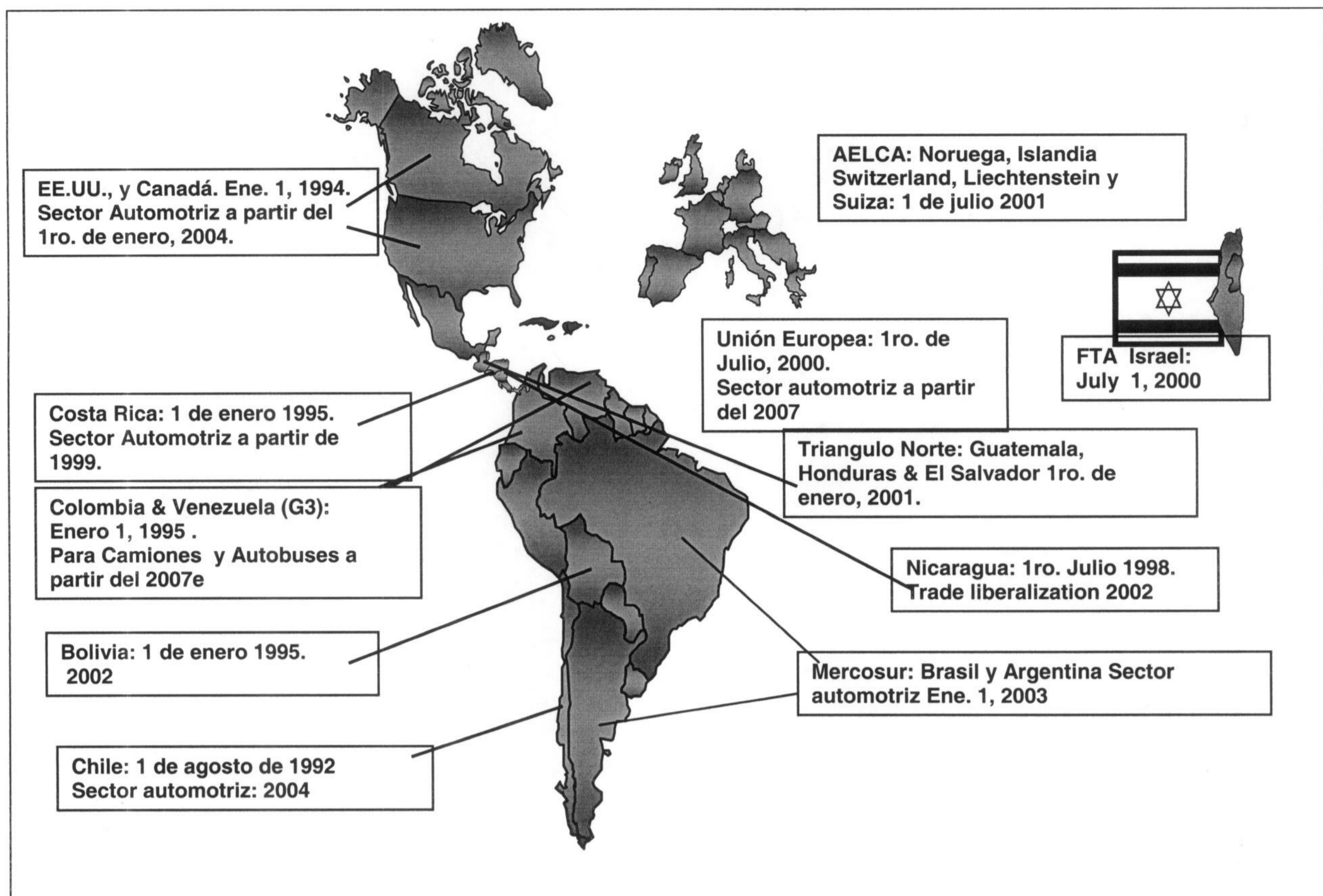


Figura 1.15 Tratados firmados por México

Fuente: La Industria Automotriz en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte: Implicaciones para México, Instituto de Investigaciones Legislativas del Senado de la República, Julio del 2004

1.1.6 Producción automotriz mundial

Conforme a lo publicado por el Instituto de Investigaciones Legislativas del Senado de la República, Julio del 2004, los principales países que producen automóviles son Japón, Estados Unidos, Alemania, Francia, Corea del Sur, España, Reino Unido, Canadá, Italia, Brasil y México, la tabla completa por año de 2002 a 2006 se muestra a continuación y permite ver que México se encuentra en la posición onceava de la lista, ya que si se quiere seguir siendo competitivo se tiene que cuidar el tener costos adecuados a la industria para seguir siendo atractivo a inversionistas y a futuros proyectos con las armadoras.

Cuadro 1.2 Producción de automóviles por posición mundial de 2002 a 2006

Producción de automóviles por Posición Mundial (2002-2006)					
Pais	2002	2003	2004	2005	2006
Japon	7,610,533	7,863,763	8,492,080	8,055,763	8,100,169
EU	6,351,255	6,080,410	5,927,281	5,547,116	5,636,744
Alemania	4,823,009	5,032,116	4,678,022	5,348,115	5,298,153
Francia	3,050,929	2,088,038	2,258,769	2,603,021	2,784,467
Corea del Sur	2,003,146	2,264,709	2,308,476	1,625,125	2,361,735
Espana	1,958,789	1,941,716	2,010,266	2,216,386	2,208,708
Reino Unido	1,532,084	1,686,134	1,698,015	1,748,277	1,786,623
Canada	1,336,725	1,279,312	1,372,111	1,481,111	1,625,113
Italia	1,422,359	1,317,995	1,562,865	1,402,378	1,410,314
Brasil	1,307,503	1,471,079	1,679,644	1,244,463	1,103,460
Mexico	699,312	800,300	853,197	952,909	994,104
Rusia	845,710	859,568	983,139	838,159	954,885
Belgica	1,192,335	1,161,547	1,004,970	969,871	938,881
Polonia	259,045	445,231	539,857	593,857	666,362
India	393,698	472,482	486,593	459,819	596,007
China	352,298	385,274	481,611	507,103	565,366
Suecia	387,659	367,793	375,705	368,305	385,044
Rep. Checa	193,186	240,044	320,589	328,328	348,478
Australia	314,142	328,827	325,957	337,500	302,925
Holanda	100,434	145,257	197,225	242,989	262,242

Pais	2002	2003	2004	2005	2006
Malasia	194,574	233,647	272,941	126,400	250,620
Taiwan	282,006	264,943	268,060	293,009	245,000
Argentina	226,504	269,199	366,466	353,068	224,825
Turquia	233,412	207,757	242,780	239,937	222,041
Iran		69,296	239,762	203,821	217,748
Sudafrica	236,584	249,838	239,762	203,821	189,370
Portugal	73,185	152,646	189,131	181,388	186,996
Eslovaquia	19,688	30,147	40,885	125,089	126,503
Hungria	51,055	63,033	76,255	89,481	125,889
Austria	59,196	97,386	97,774	91,264	123,217
Eslovenia	46,583	89,229	95,717	126,397	118,132
Rumania	87,708	116,980	130,437	125,423	106,401
Uzbekistan		16,439	71,817	60,000	58,000
Tailandia		90,523	112,041	32,008	
Finlandia	21,415	32,272	33,700	31,000	
Egipto		3,087	40,000	19,941	25,445
Indonesia	40,000	52,754	48,000	8,401	
Ucrania	59,963	7,131	1,085	24,437	6,040
Yugoslavia	7,502	9,524	11,124	12,911	3,816

Fuente: La Industria Automotriz en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte: Implicaciones para México, Instituto de Investigaciones Legislativas del Senado de la República, Julio del 2004

Como se puede observar, México tuvo producción de vehículos durante 2002 de 699,312 unidades, en 2003 fue de 800,300 unidades, en el año de 2004 fue de 853,197 unidades, durante 2005 su producción ascendió a 952,909 vehículos y por último, en el año de 2006 la producción del país de vehículos fue de 994,104, estando por encima de países con economías más desarrolladas como las pertenecientes a la Comunidad Económica Europea o China.

1.1.7 Producción mundial de vehículos en 2006

La producción de vehículos por los principales países que se mostró en punto anterior es graficada de la siguiente manera, donde podemos observar que nuestro país se encuentra de los primeros diez productores de autos a nivel mundial.

59.7 Millones de Unidades

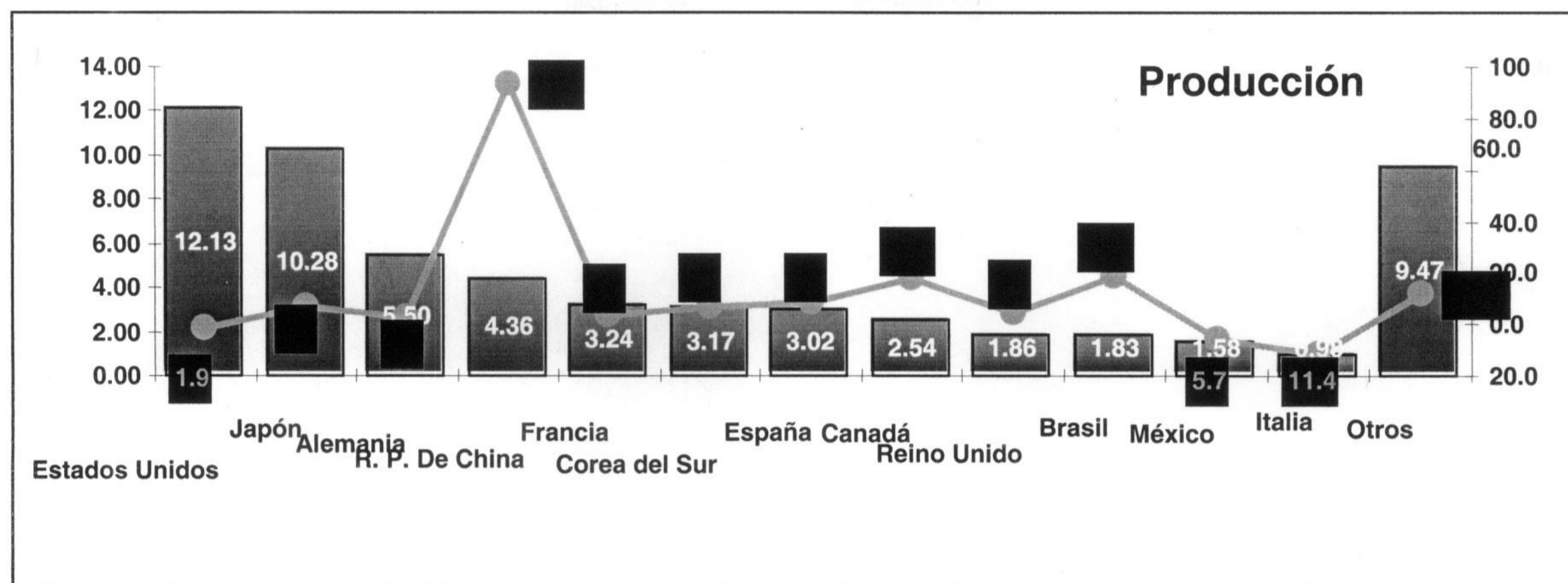


Figura 1.16 Producción mundial de venta de vehículos 2006

Fuente: Dirección de Promoción Sectorial, Bancomext, con cifras The International Organization of Motor Vehicle Manufacturers & AMIA

1.2 La Industria automotriz en México

De acuerdo a la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) <http://www.amia.com.mx/>. Mayo 2007 los puntos importantes de por qué México se encuentra como uno de los principales productores de vehículos, compitiendo con países con economías más poderosas son:

- La cercanía con Estados Unidos y Canadá, los mercados más importantes para producir y consumir, convierten a México en proveedor natural de productos terminados y partes exclusivas para las plantas armadoras de América y Europa.
- La creciente demanda de vehículos que exige el mercado estadounidense y que no puede satisfacer, obliga a EU a recurrir a México como proveedor sin distorsionar su ciclo productivo.

- La participación de las grandes transnacionales en el sector se debe a los bajos costos que necesitan para mantenerse en el mercado mundial.
- El ingreso de las empresas japonesas y el desafío que plantearon a sus competidoras, obligaron a las empresas de EU y Europa a cambiar sus estrategias globales.
- En 1962 inicia la producción de automóviles, cuando un decreto del Gobierno obligo a las compañías a aumentar la producción nacional de componentes.

1.2.1 Regulaciones a la industria automotriz en México

Las regulaciones realizadas por el gobierno mexicano, conjuntamente en algunas de ellas con gobiernos del extranjero, nos permiten ver la manera que se ha dado impulso a esta industria por parte del gobierno, ya que la industria automotriz se ha convertido en el mayor sector de exportación del país, así como ha incrementado considerablemente su producción, por lo que han puesto diversas medidas regulatorias para incentivar el crecimiento de esta industria, así como incentivar la inversión en este sector.

- Decreto de 1962
- Los vehículos terminados no podían ser importados por México.
 - El contenido local debía ser de 60% del costo directo de producción.
 - Los materiales extranjeros requerían tener un permiso.
 - Cada compañía tenía un límite máximo de producción.
 - Las empresas de autopartes no podían pertenecer a las ensambladoras y debían tener al menos 60% de capital mexicano.

Regulación
de 1969 y
Decreto de
1982

- Las ensambladoras son fomentadas para que exporten.
- Los límites de producción fijados en 1962 son modificados.
- Las exportaciones son utilizadas como punto de referencia para determinar los niveles de producción.
- Las exportaciones son un requisito para poder producir en México.

Decreto de
1977

- Las ensambladoras tienen que racionalizar su producción.
- Las manufactureras deben de generar empleos.
- El desarrollo de la región de la frontera norte es promovido.
- El apoyo del gobierno es ofrecido para los proveedores de autopartes mexicanas.
- La comisión Intersecretarial es creada para vigilar la industria.
- Para 1984 debe haber solamente 3 líneas con 7 modelos por empresa armadora, para 1985 y 1986, 2 líneas con 5 modelos.

Decreto de
1983

- Para 1987 cada empresa armadora tiene permitido solo una línea de producción y 5 modelos, se permite una 2da línea de producción con fines de exportación, siempre y cuando el 80% de la producción sea exportado y aumenta el requisito de contenido local al 56%.
- Tanto las armadoras como las productoras de autopartes deben mantener una balanza comercial positiva.
- Queda prohibida la producción de motores de 8 cilindros.

- Cada productor puede importar sin exceder de 15% del número de vehículos vendidos por el mismo productor en México durante los años modelo de 1991 y 1992. Aumentando a 20% para los años modelo 1993 y 1994.

1.2.2 Producción de la industria automotriz en México

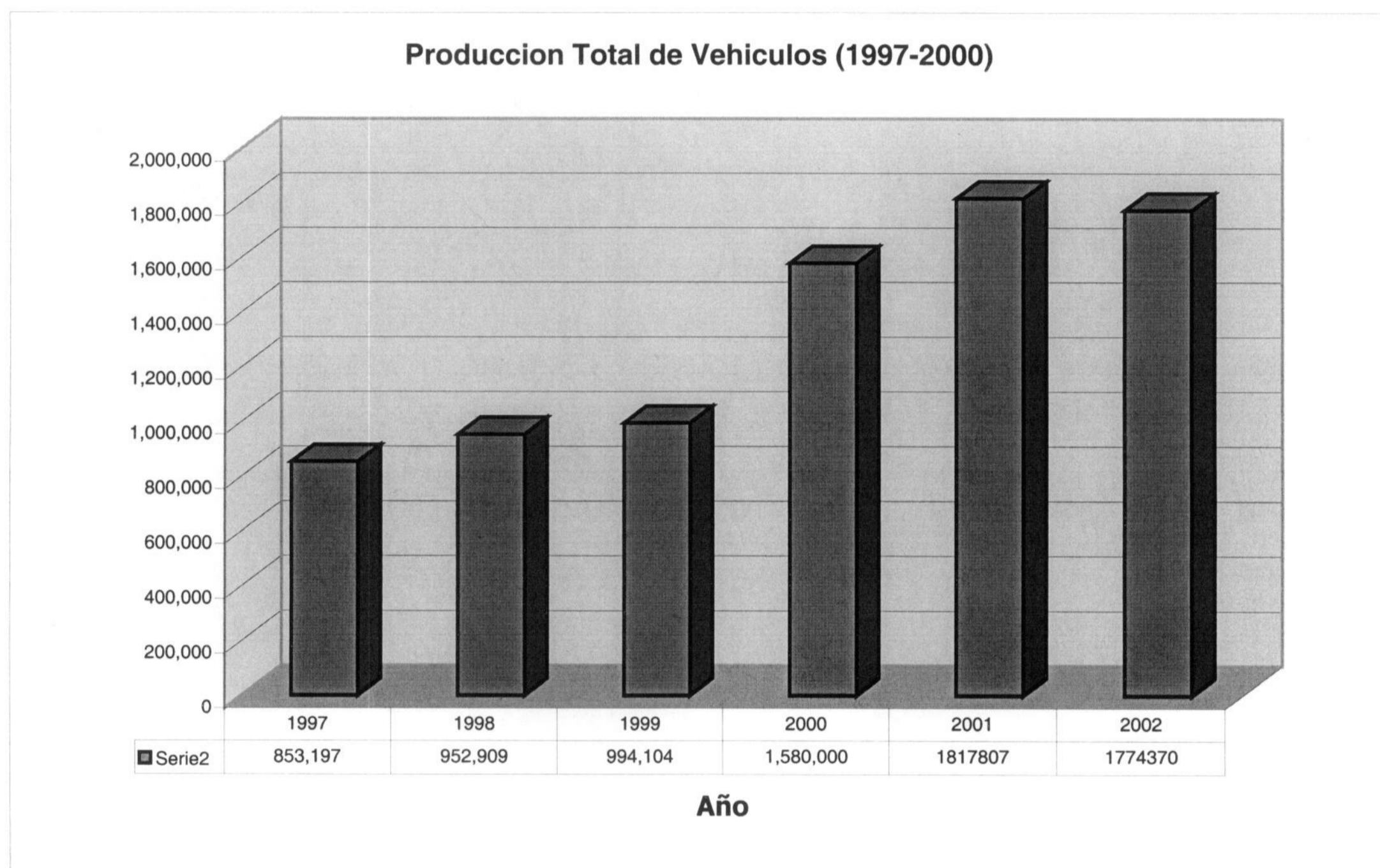


Figura 1.17 Producción de la industria automotriz en México

Fuente: La Industria Automotriz en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte: Implicaciones para México, Instituto de Investigaciones Legislativas del Senado de la República, Julio del 2003 (Datos obtenidos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C., Diciembre 2002)

1.2.3 Volumen de la producción automotriz por mercado y tipo de vehículo

Dada la importancia que tiene el país como productor en el sector de la industria automotriz a nivel mundial, es importante conocer por el año más reciente, cómo ha sido la producción de mercado nacional y de exportación, por lo que a

continuación se muestra el cuadro con el desglose, lo que a su vez nos demuestra que México tiene una diversidad de armadoras que se encuentran actualmente operando en el país y tienen sus inversiones también, de la misma manera se observa la clase de vehículos que son producidos.

Cuadro 1.3 Volumen de la producción automotriz por mercado y tipo de vehículo

Mercado	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Total	1 933 648	1 854 063	1 820 319	1 585 982	1 509 134	1 673 992
Mercado nacional	500 650	471 567	500 943	415 779	466 898	481 142
Automóviles	347 878	352 658	374 719	297 174	323 693	320 209
Camiones ligeros	106 731	80 708	77 883	70 159	79 907	90 700
Camiones pesados	23 219	19 269	23 274	22 995	26 152	29 565
Tractocamiones quinta rueda y segmento construcción/otros	13 279	7 084	15 718	16 813	28 101	29 284
Autobuses foráneos	1 515	2 710	1 817	1 758	1 539	1 788
Chasis para pasaje	8 028	9 138	7 532	6 880	7 506	9 596
Mercado internacional	1 432 998	1 382 496	1 319 376	1 170 203	1 042 236	1 192 850
Automóviles	931 211	856 336	765 073	616 135	520 298	732 614
Camiones	501 787	526 160	554 303	554 068	521 938	460 236

Fuente: INEGI. La Industria Automotriz en México 2006, Página 70

1.2.4 Estructura del destino del volumen de la producción automotriz por tipo de mercado

La gráfica del destino del volumen de la producción automotriz donde divide lo que es para mercado nacional y para el exterior, nos dice la importancia que tiene el país como productor de automóviles, exportando más del 70%, en donde intervienen además de las armadoras, una gran cantidad de proveedores de las mismas y existe también un intercambio de productos, procesos y tecnologías en diferentes países, esta es una de las razones por las cuáles México está colocado en el onceavo lugar de producción automotriz y también por la cuál es atractivo para el establecimiento de empresas dedicadas al sector automotriz.

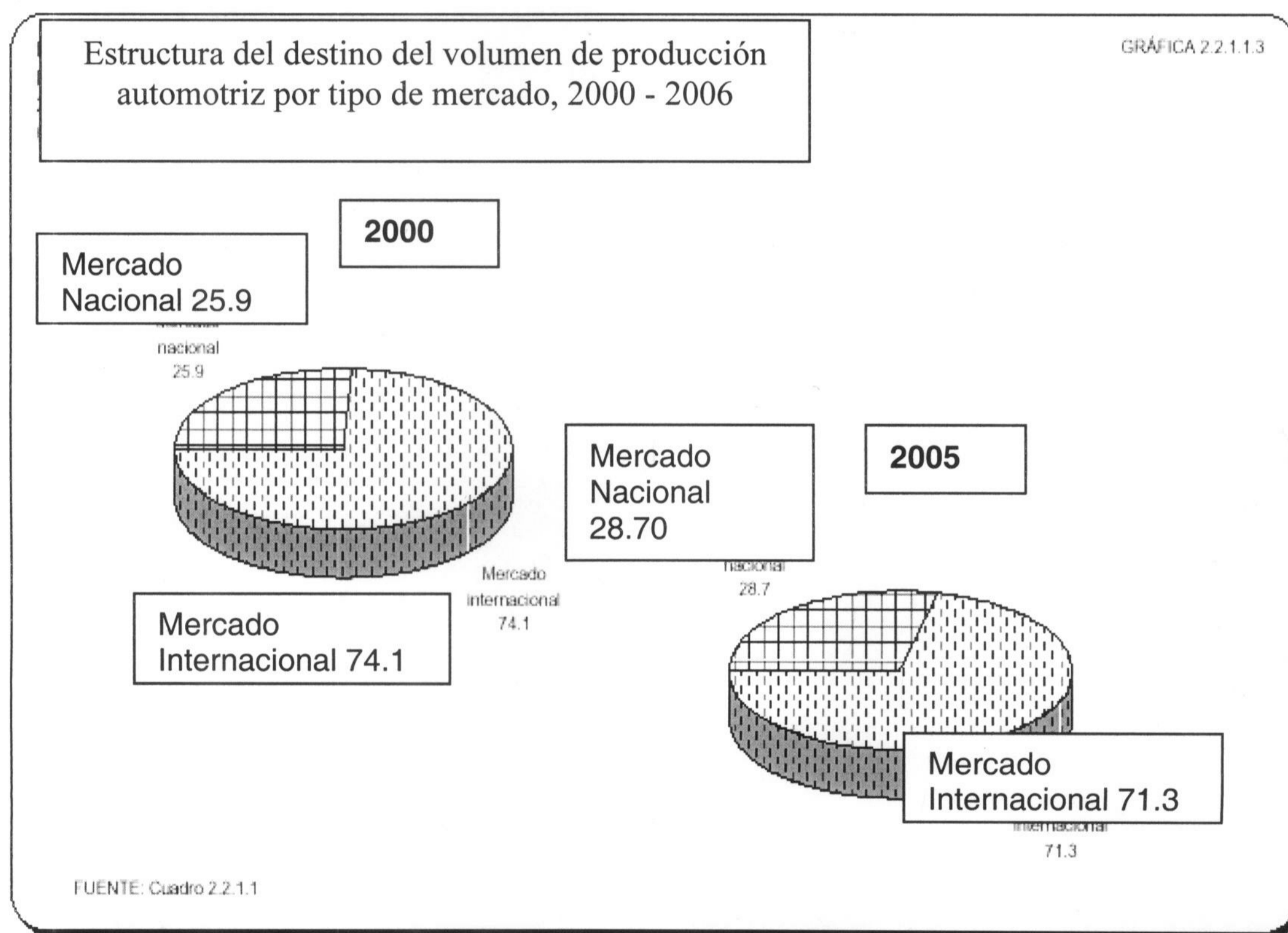


Figura 1.18 Estructura del destino del volumen de la producción automotriz por tipo de mercado

Fuente: INEGI. La Industria Automotriz en México 2006, Página 71

1.2.5 Volumen de la producción de automóviles por empresa y categoría. De 2000 a 2005 (Unidades)

Ahora se muestra por categoría de automóviles producidos en el país, además de dividirlo por armadora automotriz, la relación de este cuadro permite conocer la producción de automóviles realizada en el país para medir la cantidad de proveedores que intervienen en esta producción.

Cuadro 1.4 Volumen de la producción de automóviles por empresa y categoría

Empresa	2000	2001	2002	2003	2004	2005 P/
Total	347 878	352 658	374 719	297 174	323 693	320 209
Subcompactos	216 352	236 774	264 886	200 247	222 598	213 994
Compactos	117 732	104 683	98 109	89 360	93 840	96 834
De lujo	13 118	11 201	11 724	7 567	7 255	9 381
Deportivos	676	0	0	0	0	0
BMW de México, SA de CV	1 594	1 001	1 046	308	0	0
De lujo	1 594	1 001	1 046	308	0	0
Daimlerchrysler de México, SA	10 616	1 149	2 489	2 326	1 541	3 483
Compactos	10 616	1 149	2 489	2 326	1 541	3 483
Ford Motor Company, SA de CV	12 105	23 597	24 349	12 377	11 549	9 256
Subcompacto	0	19 812	21 045	10 591	11 527	7 805
Compactos	12 105	3 785	3 304	1 786	22	1 451
De Lujo	0	0	0	0	0	436
General Motors de México, SA de CV	104 278	82 662	97 133	63 414	85 382	69 941
Subcompactos	90 996	76 659	85 822	57 944	83 151	68 515
Compactos	13 282	6 003	11 311	5 470	2 231	1 426
Honda de México, SA de	11 524	10 200	10 678	7 259	7 255	8 945

CV						
De lujo	11 524	10 200	10 678	7 259	7 255	8 945
Nissan Mexicana, SA de CV	122 112	147 202	156 431	142 372	145 288	156 715
Subcompactos	84 179	101 571	124 103	111 762	117 500	124 131
Compactos	37 257	45 631	32 328	30 610	27 788	32 584
Deportivos	776	0	0	0	0	0
Renault de México, SA de CV	0	1 757	12 141	15 414	11 042	13 543
Subcompactos	0	82	9 940	13 324	10 420	13 543
Compacto	0	1 675	2 201	2 090	622	0
Volkswagen de México, SA de CV	85 649	85 090	70 452	53 704	61 636	57 890
Subcompactos	41 177	38 650	23 976	6 626	0	0
Compactos	44 472	46 440	46 476	47 078	61 636	57 890

Fuente: INEGI. La Industria Automotriz en México 2006, Página 71

1.2.6 Volumen de la producción de automóviles por empresa y marca de 2000 a 2005 (unidades), destinada a mercado nacional

Se mostrará a continuación la producción de los vehículos en territorio nacional por empresa y el modelo que es producido, se puede ver como se han ido agregando diversos modelos, así como la desaparición de algunos otros, la industria es cambiante, así como los gustos de los usuarios, de la misma manera se han ido incorporando armadoras que en los primeros años del cuadro no aparecían, lo que nos demuestra lo atractivo del país para la producción automotriz y la posibilidad de adquirir cualquier marca que se encuentre en el mundo, la industria se ha globalizado y las distancias entre los países se han ido acortando.

Cuadro 1.5 Volumen de la producción de automóviles por empresa y marca destinada al mercado nacional

Empresa Marca	2000	2001	2002	2003	2004	2005 P/
Total	347 878	352 658	374 719	297 174	323 693	320 209
Daimlerchrysler de México, SA	10 616	1 149	2 489	2 326	1 541	3 483
Cirrus	1 002	0	0	0	0	0
Cruiser	3 686	1 149	2 489	2 326	1 541	3 483
Stratus	5 928	0	0	0	0	0
Ford Motor Company, SA de CV	12 105	23 597	24 349	12 377	11 549	9 692
Contour	5 402	10	0	0	0	0
Escort Zx2	1 979	1 436	0	0	0	0
Focus ZX3	2 040	2 339	3 304	1 786	22	0
Fiesta Ikon	0	19 812	21 045	10 591	11 527	7 805
Mystique	2 684	0	0	0	0	0
Fusión	0	0	0	0	0	1 451
Zephyr	0	0	0	0	0	436
General Motors de México, SA de CV	104 278	82 662	97 133	63 414	85 382	69 941
Cavalier 2 puertas	1 231	272	294	779	0	0
Cavalier 4 puertas	5 234	3 189	7 845	4 387	580	0
Chevy 3 puertas	67 346	58 872	64 398	43 594	35 738	28 117
Chevy 4 puertas	0	0	0	0	24 862	20 617
Chevy Monza	23 650	17 787	21 424	14 350	22 551	19 781
Sunfire 2 puertas	2 798	1 496	3 172	304	1 651	238
Sunfire 4 puertas	4 019	1 046	0	0	0	0
HHR 5 puertas	0	0	0	0	0	1 188
Nissan Mexicana, SA de CV	122 112	147 202	156 431	142 372	145 288	156 715
Lucino 2 puertas	676	0	0	0	0	0
Platina	0	0	44 980	52 229	49 932	54 675
Sentra 4 puertas	35 604	43 989	31 511	30 236	27 788	32 584

Tsubame	1 653	1 642	817	374	0	0
Tsuru 4 puertas	84 179	101 571	79 123	59 533	67 568	69 456
Volkswagen de México, SA de CV	85 649	85 090	70 452	53 704	61 636	57 890
Beetle	1 831	4 975	2 987	2 271	2 765	2 710
Beetle Cabrío	0	400	216	260	276 222	276 222
Bora	0	0	0	0	903	19 761
Golf Cabrío	306	0	0	0	0	0
Jetta 4 puertas	42 641	41 065	43 273	44 547	57 692	34 673
Jetta TDI	0	0	0	0	0	524
Sedán 2 puertas	40 871	38 650	23 976	6 626	0	0
BMW de México, SA de CV	1 594	1 001	1 046	308	0	0
Serie 3	1 385	989	1 046	308	0	0
Serie 5	209	12	0	0	0	0
Honda de México, SA de CV	11 524	10 200	10 678	7 259	7 255	8 945
Accord	11 524	10 200	10 678	7 259	7 255	8 945
Renault de México, SA de CV	0	1 757	12 141	15 414	11 042	13 543
Clío	0	82	9 940	13 324	10 420	13 543
Scenic	0	1 675	2 201	2 090	622	0

Fuente: INEGI. La Industria Automotriz en México 2006, Página 75

1.2.7 Volumen de la producción de automóviles para exportación por empresa y modelo de 2000 a 2005 (Unidades)

Ahora se observará por modelo de automóvil y por empresa la producción existente para el mercado internacional, de la misma manera se observan los movimientos de los diferentes modelos producidos en el país y las armandoras que

se han incorporando, anteriormente, en la figura 1.18 se mostró como un porcentaje superior al 70% de la producción se destina al mercado foráneo, el desglose se muestra a continuación:

Cuadro 1.6 Volumen de la producción de automóviles por empresa y marca para exportación

Empresa Modelo	2000	2001	2002	2003	2004	2005 P/
Total	931 211	856 336	765 073	616 135	579 620	732 614
Daimlerchrysler de México, SA de CV	172 192	199 594	170 874	135 343	155 002	154 011
PT cruiser	141 413	199 594	170 874	135 343	155 002	154 011
Chrysler RT	30	778	0	0	0	0
Stratus	1	0	0	0	0	0
Ford Motor Company, SA de CV	181 099	144 959	130 260	72 597	59 322	85 725
Contour	12 431	0	0	0	0	0
Escort Sedán	104 910	87 955	52 709	12 404	0	0
Focus	61 436	54 409	68 033	57 175	59 322	22 332
Fusión	0	0	0	0	0	41 261
Ikón	0	2 595	9 518	3 018	0	0
Milán	0	0	0	0	0	9 450
Mystique	2 322	0	0	0	0	0
Zephyr	0	0	0	0	0	12 682
General Motors de México, SA de CV	83 226	56 294	45 049	42 847	55 299	85 776
Cavalier 2 puertas	15 570	8 448	6 192	3 207	2 308	40
Cavalier 4 puertas	28 528	24 018	18 483	15 241	5 080	81
Chevy	500	0	1	0	0	0
Chevy Monza	1 910	17	24	0	0	0
Sunfire 2 puertas	16 890	8 201	5 301	5 339	32 309	16 750
Sunfire 4 puertas	19 828	15 610	15 048	19 060	15 602	6 780
HHR	0	0	0	0	0	62 125
Nissan	147 363	146 204	142 182	117 434	131 722	150 019

Mexicana, SA de CV						
Platina	0	0	865	1 271	1 749	1 879
Sentra	142 568	141 069	137 119	112 214	123 603	137 565
Tsubame	293	173	130	98	0	0
Tsuru 4 puertas	4 502	4 962	4 068	3 851	6 370	10 575
Volkswagen de México, SA de CV	340 054	295 600	262 424	233 549	163 706	242 496
Beetle	147 595	110 855	98 513	48 047	36 082	30 309
Beetle Cabrío	0	0	0	60 016	38 581	32 775
Bora	0	0	0	0	1 323	170 610
Golf Cabrío	13 384	13 195	7 602	0	0	0
Jetta 4 puertas	178 686	171 350	155 878	124 562	87 720	8 802
Sedán	389	200	431	924	0	0
Honda de México, SA de CV	7 277	13 685	14 284	14 365	14 569	14 587
Accord	7 277	13 685	14 284	14 365	14 569	14 587

Fuente: INEGI. La Industria Automotriz en México 2006, Página 86

1.2.8 Estructura del volumen de la producción de automóviles para exportación por empresa

De acuerdo a la exportación por armadora de autos, se observará en la gráfica cómo Volkswagen en los años contenidos en la misma tiene el mayor porcentaje de exportación, seguido por Nissan, todas las empresas, excepto Ford han incrementado su participación en la exportación y se ha reducido el porcentaje de Volkswagen.

Se pueden observar todas las armadoras existentes en el país y la importancia que tienen en la industria automotriz.

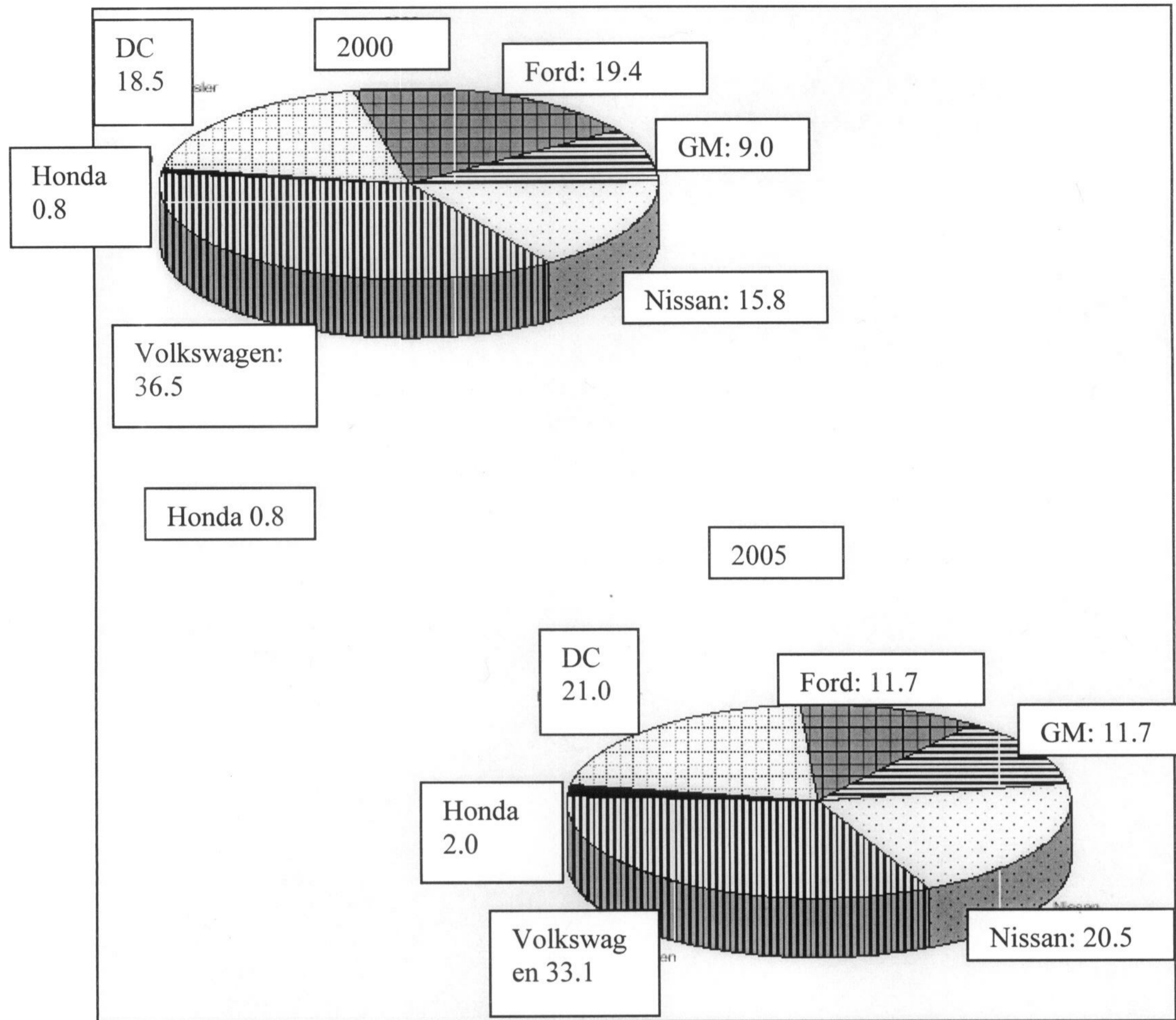


Figura 1.19 Estructura del volumen de la producción de automóviles para exportación por empresa

Fuente: INEGI. La Industria Automotriz en México 2006, Página 87

1.2.9 Agencias distribuidoras de vehículos automotrices por empresa fabricante

También se conocerán todas aquellas agencias que tienen autos en el país, como distribuidoras, se tiene el dato del INEGI acerca del número de las mismas, se puede observar como con el paso de los años han ido abriendo y cerrando sucursales en la República y como se han ido adicionando autos extranjeros al mercado mexicano.

Cuadro 1.7 Agencias distribuidoras de vehículos automotrices por empresa fabricante

Empresa	2000	2001	2002	2003	2004	2005 P/
Total	1 196	1 211	1 270	1 364	1 428	1 461
Audi de México, SA de CV	12	15	15	19	27	32
BMW de México, SA de CV	22	22	24	30	30	34
Camiones y Motores Internacional Co. México, SA de CV	50	50	51	56	68	68
Daimlerchrysler de México, SA	143	143	144	143	122	42
Ford Lincoln, SA de CV	0	0	19	17	15	22
Ford Motor Company, SA de CV	134	134	140	107	135	165
General Motors Cadillac México, SA de CV	0	0	0	11	18	25
General Motors de México, SA de CV	202	204	202	200	181	171
Honda de México, SA de CV	58	58	71	78	84	94
Jaguar México, SA de CV	2	2	4	2	5	6
Land Rover de México, SA de CV	0	0	2	2	6	4
Mercedes Benz de México, SA de CV.	56	56	57	62	72	74
Mazda	0	0	0	0	0	8
Mitsubishi México, SA de CV	0	0	0	0	28	47
Nissan Mexicana, SA	184	184	180	186	187	187

de CV						
Peugeot de México, SA de CV	17	17	17	28	36	36
Renault de México, SA de CV	3	10	11	42	44	40
Seat de México, SA de CV	10	13	14	45	45	60
Susuki	0	0	0	0	0	4
Toyota de México, SA de CV	0	0	0	14	32	38
Volkswagen de México, SA de CV	201	201	201	216	221	234

Fuente: INEGI. La Industria Automotriz en México 2006, Página 102

1.2.10 Volumen de las ventas de automóviles a la red de distribuidores por empresa y marca de 2000 a 2005 (Unidades)

De todos los distribuidores que existen en México se tiene el dato de las ventas de automóviles por cada agencia distribuidora y por cada marca de auto, conocemos el número de autos vendidos a través de los distribuidores.

Cuadro 1.8 Volumen de las ventas de automóviles a la red de distribuidores por empresa y marca

Empresa Marca	2000	2001	2002	2003	2004	2005 P/
Total	603 026	674 035	722 253	692 627	739 856	701 133
Acura	0	0	0	0	117	848
TL	0	0	0	0	97	738
RL	0	0	0	0	20	110
Audi de México, SA de CV	2 457	3 054	3 644	2 934	3 933	3 911
A 3	742	1 384	1 110	713	1 350	846
A 4	918	764	1 944	1 686	1 745	1 748
A 6	288	418	303	203	435	422

A 8	24	12	2	53	62	49
Allroad	0	94	19	22	14	0
S 8	0	13	7	1	0	0
TT Coupe	360	235	192	111	118	89
TT Roadster	125	134	67	33	44	3
Sportback	0	0	0	0	53	715
S3	0	0	0	42	7	0
S4	0	0	0	25	77	39
S6	0	0	0	20	2	0
RS6	0	0	0	25	26	0
BMW de México, SA de CV	3 666	5 453	4 697	3 435	3 181	4 446
Serie 1	0	0	0	0	371	955
Serie 3	1 926	914	862	512	19	2
Serie 3	1 369	3 499	3 074	1 727	1 630	2 307
Serie 5	294	33	0	0	0	0
Serie 5 a/	0	936	508	739	743	781
Serie 7 a/	73	62	117	118	88	90
Z 4 a/	0	0	132	285	197	161
Z 8 a/	4	9	4	0	0	0
Serie 6 a/	0	0	0	0	109	72
M3 a/	0	0	0	54	24	12
M5 a/	0	0	0	0	0	50
M6 a/	0	0	0	0	0	16
Daimlerchrysler de México, SA	69 994	87 074	71 290	58 202	63 836	59 898
Atos a/	11 170	23 344	27 686	17 859	16 804	14 174
300 C a/	0	0	0	0	803	998
Cirrus	1 026	2	0	0	0	0
Cirrus a/	906	3 568	2 487	1 887	3 239	1 615
Cirrus coupe a/	89	102	70	79	25	34
Concord a/	1 194	1 091	161	0	0	0
Crossfire a/	0	0	0	195	210	98
Cruiser	3 742	1 177	2 604	2 465	1 844	3 360
Cruiser convertible	0	0	0	0	254	138
Intrepid a/	1 237	179	3	600	0	0
M 300 a/	925	943	404	646	350	0
M 300 a/	925	943	404	646	350	0
Neón a/	28 068	24 156	16 114	11 132	9 908	9 227
Stratus	6 018	12	0	0	0	0
Stratus a/	15 619	32 499	21 761	19 976	14 392	15 865

Verna a/	0	0	0	3 353	15 981	12 509
Viper a/	0	1	0	10	26	12
Attitude a/	0	0	0	0	0	545
300 a/	0	0	0	0	0	377
Charger a/	0	0	0	0	0	946
Ford Motor Co., SA de CV	65 364	83 016	89 699	76 007	64 286	69 231
Contour	5 367	194	0	0	0	0
Crown victoria a/	390	51	35	90	328	222
Escort ZX2	2 017	1 433	0	0	0	0
Fiesta a/	15 899	6 899	10 353	28 323	27 632	14 767
Fiesta Ikon	0	20 358	20 213	10 277	12 842	7 850
Five hundred a/	0	0	0	0	1 365	1 040
Focus a/	22 465	21 177	18 425	9 700	4 882	5 528
Focus station wagon a/	3 623	3 637	3 579	2 154	65	0
Focus ZX3	2 008	2 366	2 950	1 877	68	0
Grand marquis 4 puertas a/	3 251	1 827	1 373	338	69	0
Ka a/	0	14 116	22 205	15 036	10 142	5 435
Fusión a/	0	0	0	0	0	1 450
Mondeo a/	0	5 909	7 167	6 199	4 756	4 219
Fiesta Sedán a/	0	0	0	0	0	24 751
Lincoln town car a/	1 391	1 019	266	184	159	116
LS a/	0	0	583	561	488	145
Mustang a/	1 537	967	800	389	1 159	3 004
Mystique	2 687	41	0	0	0	0
Sable a/	4 729	3 022	1 750	568	141	0
Thunderbird a/	0	0	0	311	190	0
Montego a/	0	0	0	0	0	270
Zephir a/	0	0	0	0	0	434
General Motors de México, SA de CV	136 501	131 643	154 443	148 973	174 961	155 083
Alfa romeo 147 a/	0	0	0	93 2	11	42
Alfa romeo 156 a/	0	0	0	86	219	54
Astra 3 puertas a/	0	0	0	460	879	418
Astra 4 puertas a/	0	0	0	9 644	13 061	13 045

Astra 5 puertas a/	0	0	0	2 551	2 416	1 365
Astra a/	7 695	13 585	16 361	0	0	0
Astra GSI a/	0	0	0	382	0	0
Astra wagon a/	0	2 276	1 412	525	23	0
Bonneville SSE a/	1	0	0	0	0	0
Cadillac a/	564	468	582	469	414	276
Camaro a/	178	65	25	2	0	0
Cavalier 2 puertas	1 750	487	233	813	28	0
Cavalier 4 puertas	6 162	4 394	7 487	4 135	1 071	7
Corsa a/	0	693	9 699	5 391	3 794	3 730
Corsa sedán a/	0	0	12 621	34 225	35 215	37 987
Corvette a/	67	115	111	50	53	57
Chevy station wagon a/	5 793	5 426	5 223	1 866	4	0
Chevy	63 452	61 704	60 161	0	0	0
Chevy 4 puertas	0	0	0	17 983	21 173	18 130
Chevy 3 puertas	0	0	0	28 632	33 798	26 460
Chevy 5 puertas	0	0	0	20 586	24 522	20 259
Chevy a/	2 711	6 699	3 209	2	0	0
Chevy monza	22 205	18 717	17 235	0	0	0
Firebird transam a/	100	2	0	0	0	
G4 2 puertas a/	0	0	0	0	0	426
G4 4 puertas a/	0	0	0	0	0	1 178
G6 a/	0	0	0	0	188	1 305
Grand am a/	3 804	2 566	3 478	0	0	0
Grand am 2 puertas a/	0	0	0	60	0	0
Grand am 4 puertas a/	0	0	0	267	216	78
Grand prix 2 puertas a/	21	4	0	0	0	0
Grand prix 4 puertas a/	244	114	22	1	0	0
Impala a/	2 053	1 226	1 770	204	69	19
Malibú a/	12 740	7 474	6 086	3 179	9 165	7 475
Matiz a/	0	0	0	2 244	7 345	9 107
Meriva a/	0	0	0	5 739	7 454	5 796
Palio 4 puertas a/	0	0	0	150	578	89
Palio adventurer a/	0	0	0	449	2 357	2 025

Palio sedán 4 puertas a/	0	0	0	412	3 240	752
Saab 9-3 5 puertas a/	0	113	67	896	818	406
Saab 9-3 convertible a/	0	21	8	2	0	0
Saab sedán a/	0	72	42	163	64	45
Saab 9-5 wagon a/	0	25	5	1	1	0
Sunfire 2 puertas	3 128	1 984	3 153	192	841	401
Sunfire 4 puertas	3 716	1 708	9	139	601	57
Tigra a/	117	1	0	0	0	0
Vectra a/	0	0	1 095	4 564	2 935	1 647
XLR 2 puertas a/	0	0	0	10	22	10
Zafira a/	0	1 704	4 349	2 406	2 186	1 187
HHR a/	0	0	0	0	0	1 091
Solstice a/	0	0	0	0	0	159
Honda de México, SA de CV	23 234	25 860	22 863	17 610	15 562	20 731
Accord	11 504	9 962	10 319	7 795	7 252	8 938
Accord coupé a/	546	531	499	894	665	483
Civic a/	11 184	15 367	12 045	8 921	7 645	9 814
Civic Hibryd a/	0	0	0	0	0	3
Fit a/	0	0	0	0	1	493
Jaguar México, SA de CV	363	1 175	1 600	720	230	346
Serie XK a/	13	9	1	5	5	7
Serie XJ a/	44	24	16	33	27	17
S Type V8 a/	306	360	381	182	113	110
X Type	0	782	1 202	500	85	212
Mg Rover de México, SA de CV	696	0	0	861	659	223
Mini cooper a/	58	0	0	0	0	0
Rover 75 a/	538	0	0	0	0	0
MGTF a/	0	0	0	298	164	35
MGZT a/	0	0	0	86	27	9
MGZR a/	0	0	0	59	148	43
R75 a/	0	0	0	418	320	136
528 a/	100	0	0	0	0	0

Mazda	0	0	0	0	0	1 312
3 a/	0	0	0	0	0	960
5 a/	0	0	0	0	0	122
6 a/	0	0	0	0	0	230
Mercedes Benz México, SA de CV	2 221	3 149	2 889	2 688	3 492	3 992
A 160 a/	796	568	240	97	37	47
A 190 a/	154	244	111	321	354	198
AMG a/	7	26	9	19	45	77
B 200 a/	0	0	0	0	0	441
C 200 K a/	102	696	0	0	0	0
C 200 KT a/	0	43	35	5	0	0
C 230 K a/	154	2	1 074	498	1 664	1 012
C 240 a/	195	563	0	563	0	0
C 280 a/	1	2	0	0	0	644
C 320 T a/	0	23	7	2	0	0
C 320 a/	126	140	531	256	272	84
CL 200 K a/	0	26	54	31	1	0
L 230 K a/	0	154	119	69	64	0
CL 500 a/	14	14	9	8	7	1
CL 600 a/	5	1	1	1	2	0
CLS 500 a/	0	0	0	0	31	107
CLK 320/500 a/	67	64	62	85	81	46
E 320 a/	219	190	270	347	376	0
E 430 a/	92	90	142	2	0	0
E 500 a/	0	0	0	193	218	201
S 430 a/	20	14	10	12	7	0
S 500 L a/	77	56	23	51	58	127
S 600 L a/	20	17	12	25	25	0
SL 500 a/	4	4	30	25	25	14
SLK 230 K a/	168	212	150	76	198	165
E-350 a/	0	0	0	0	0	538
C-350 a/	0	0	0	0	0	152
CLK 350 a/	0	0	0	0	0	16
CLK-350 c a/	0	0	0	0	0	16
SLK 350 a/	0	0	0	0	0	106
SLK 320 a/	0	0	0	2	27	0
Mini México, SA de CV	0	0	1 710	1 806	1 818	1 877
Cooper a/	0	0	1 028	814	761	594
Cooper S a/	0	0	682	992	971	1 019
Cooper S	0	0	0	0	86	264

convertible a/						
Mitsubishi Motors México, SA de CV	0	0	0	1 963	4 794	5 320
Eclipse a/	0	0	0	385	305	803
Galant a/	0	0	0	331	1 093	863
Lancer a/	0	0	0	713	2 975	3 631
Space star a/	0	0	0	534	421	23
Nissan Mexicana, SA de CV	128 535	154 195	169 852	154 558	163 022	164 847
350 Z a/	0	0	427	327	148	102
Almera a/	0	4 219	4 135	2 796	1 616	870
Almera sport a/	0	0	1 293	1 017	540	258
Altima a/	3 801	3 029	8 887	7 069	8 949	5 922
Infiniti a/	1 220	446	387	135	40	12
Lucino 2 puertas	683	0	0	0	0	0
Máxima a/	2 148	935	337	421	1 137	562
Micra a/	0	0	0	0	1 363	1 694
Platina	0	0	43 992	51 383	52 660	53 892
Sentra 4 puertas	35 540	43 972	31 217	30 355	27 917	32 596
Tsubame	1 643	1 467	765	519	94	0
Tsuru 4 puertas	83 500	100 127	78 412	60 536	68 558	68 939
Peugeot México, SA de CV	3 454	6 415	9 036	12 919	14 988	15 372
206 a/	2 121	4 496	7 227	9 173	10 193	11 280
306 a/	685	963	795	0	0	0
307 a/	0	0	0	2 792	4 284	3 613
406 a/	648	897	886	833	362	438
607 a/	0	59	128	121	149	41
Porsche de México, SA de CV	9	187	283	228	232	218
911 a/	9	187	283	228	232	218
Renault de México, SA de	0	3 616	15 746	18 068	23 049	20 393

CV						
Clío	0	0	9 492	11 517	11 961	11 773
	0	123	1 261	979	603	221
Clío sport a/						
Laguna a/	0	0	904	655	302	180
Megane a/	0	1 192	2 022	2 181	350	0
Megane II 3 puertas a/	0	0	0	566	790	835
Megane II 5 puertas a/	0	0	0	187	2 182	1 515
Megane II sedán a/	0	0	0	0	5 317	4 752
Scenic	0	1 404	2 062	1 983	1 133	65
Scenic a/	0	897	5	0	0	0
Scenic II a/	0	0	0	0	411	818
Megane II Coupe Cabriolet a/	0	0	0	0	0	234
Seat México, SA de CV	0	12 720	24 220	21 552	23 025	20 373
Córdoba a/	0	4 870	8 151	5 877	6 976	6 478
Ibiza 2 puertas a/	0	6 241	12 770	6 252	7 110	6 412
Ibiza 4 puertas a/	0	0	0	6 391	6 789	5 410
León a/	0	869	1 994	1 903	1 601	1 281
Toledo a/	0	740	1 305	1 129	549	413
379Suzuki	0	0	0	0	0	259
Aerio a/	0	0	0	0	0	259
Smart México, SA de CV	0	0	0	299	369	450
Roadster a/	0	0	0	155	84	63
Fortwo a/	0	0	0	144	164	241
Forfour a/	0	0	0	0	121	146
Toyota de México, SA de CV	0	0	0	6 551	8 786	13 951
Camry a/	0	0	0	1 910	2 115	3 012
Corolla a/	0	0	0	3 440	4 106	6 924
Matrix a/	0	0	0	1 077	1 471	1 165
MR2 spider a/	0	0	0	0	109	258
Solara a/	0	0	0	0	26	142

Yaris a/	0	0	0	124	959	2 450
Volkswagen de México, SA de CV	165 026	154 171	147 369	161 395	167 352	135 682
Beetle	2 267	4 897	2 947	2 315	2 706	3 026
Beetle cabrió	0	0	0	199	263	268
Bora	0	0	0	0	0	19 158
Derby a/	10 161	13 729	10 384	14 634	15 076	13 101
Golf 4 puertas a/	9 365	6 223	5 074	3 458	2 220	1 297
Golf cabrió	355	380	270	30	0	0
Golf GT1 a/	0	730	1 172	420	249	130
Golf GTI	1 741	0	0	0	0	0
Jetta 4 puertas	40 886	41 720	39 603	47 664	60 510	32 714
Jetta variant a/	0	737	528	213	43	0
Jetta TDI	0	0	0	0	0	362
Passat 4 puertas a/	2 080	2 518	2 101	1 712	1 407	1 231
Pointer 5 Puertas a/	0	0	0	52 210	53 241	38 921
Pointer 3 Puertas a/	36 818	30 654	49 253	9 889	5 601	5 027
Pointer GT1 a/	2 091	1 846	1 088	450	46	0
Pointer wagon a/	18 325	13 846	12 193	5 019	3 090	2 088
Polo 5 puertas a/	0	0	243	2 698	1 132	560
Polo 4 puertas a/	0	0	0	10 285	9 275	7 676
Sedán 2 puertas	40 937	36 891	22 513	10 199	369	1
Lupo 2 puertas a/	0	0	0	0	5 833	1 524
Lupo 4 puertas a/	0	0	0	0	6 291	8 598
Volvo Autos de México, SA de CV	1 506	2 307	2 912	1 858	2 164	2 370
C 70 a/	37	25	20	22	11	4
S 40 a/	983	983	1 591	815	1 501	1 775
S 60 a/	53	867	962	794	526	434
S 70 a/	17	0	0	0	0	0
S 80 a/	199	163	247	190	107	83
V 40 a/	91	67	27	18	19	0
V 50 a/	0	0	0	0	0	74
V 70 a/	126	202	65	19	0	0

a/ Unidades importadas.

Fuente: INEGI. La Industria Automotriz en México 2006, Página 102

1.2.11 Últimas noticias sector automotriz

La armadora de la cual se dan las últimas noticias es la alemana de Volkswagen, ya que en esta fecha es la que tiene mejores operaciones y resultados, de acuerdo a la AMIA, que es la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.

1.2.11.1 Crece la exportación de componentes y módulos automotrices de VW

Conforme a lo publicado en la revista Transportes y Turismo Abril 2007, durante 2006, el área de exportación de módulos y componentes automotrices de Volkswagen de México alcanzó un volumen de 500,000 m³ de envíos, contribuyendo significativamente a la operación de Volkswagen en todo el mundo.

La nave de exportación de módulos y componentes fue inaugurado en julio de 2005 cuando el volumen inicial de exportación fue de 90,000 m³.

Desde entonces su exportación ha ido en aumento: al finalizar el 2006 se alcanzó un total de 500,000 m³ de módulos de componentes exportados.

Adicionalmente, se envían desde nuestro país 50 diferentes componentes a plantas en Alemania, Argentina, Bélgica o Brasil, Eslovaquia, España, Hungría y Portugal.

De igual forma, la planta de motores y componentes de VW México cerró el 2006 con una producción total de 311,647 motores, de los cuales 30% se destinó a la exportación, es decir, 94,872.

1.2.11.2 Volkswagen es líder en las exportaciones centro y Sudamérica

Alemania y México. Febrero 2007 coloca a Volkswagen de México como líder exportador a Latinoamérica, al enviar 19,563 automóviles en los primeros meses de 2007. Lo anterior desprende de la información publicada por la AMIA (Asociación

Mexicana de la Industria Automotriz), según la cual, Volkswagen se encuentra a la cabeza de este rubro, por encima de las otras armadoras establecidas en México. Para Volkswagen, la cifra significa un incremento de 233% en sus exportaciones a la región.

En un comunicado de prensa, la empresa destaca la aceptación que ha tenido su modelo Jetta en los mercados de Argentina, Brasil y Colombia, donde al finalizar el año anterior se habían exportado un total de 6,553 unidades, de 3,290 unidades y 1.314 unidades de este modelo respectivamente. Le siguen de importancia los mercados de Chile, Ecuador, Guatemala, Perú y Uruguay.

Con respecto al Bora, éste comienza a abrirse camino con gran éxito en Argentina y en Brasil, de enero a septiembre de 2006 se exportaron un total de 3,872 unidades.

Por otra parte Volkswagen en México informó que su planta armadora en Puebla se encuentra lista para el inicio de la fabricación del nuevo Bora Variant, cuya producción se iniciará en julio de 2007. Este modelo se sumará a la producción de la planta de Puebla, la cual fabrica en exclusiva los modelos Beetle y Beetle Cabrio, así como el Jetta y el Bora para el mercado norteamericano.

1.2.12 Equipo original

Existen 2 factores a tomar en cuenta:

- La Producción de Automóviles
- La Sustitución de Importaciones

En el mercado de Equipo Original, la relación armadoras-Autopartes, se realiza a través de la entrega de sistemas completos y no de componentes aislados.

- La entrega de Sistemas Completos es responsable de la integración, calidad oportuna y entrega del sistema ante la armadora.

1.3 Sector de autopartes en México

1.3.1 Inversión en México en el mercado de autopartes

De acuerdo con Mankiln Gregory 2004, la inversión es el segundo gran componente del gasto privado de la inversión. Esta se desempeña dos funciones en la macroeconomía. En primer lugar como es un gran componente volátil del gasto, sus acusadas variaciones pueden afectar considerablemente a la demanda agregada lo cual afecta a la producción y al empleo.

La inversión genera además una acumulación de capital. Aumentando la cantidad de edificios y equipo, eleva la producción potencial del país y fomenta el crecimiento económico a largo plazo.

Así pues la inversión desempeña un doble papel al afectar a la producción a corto plazo a través de su influencia en la demanda agregada y al afectar al crecimiento de la producción a largo plazo a través de la influencia de la formación de capital en la producción potencial y en la oferta agregada.

1.3.2 Determinantes de la inversión

Obtenido de Open Course Ware Consortium <http://mit.ocw.universia.net/> Junio 2007, tenemos los siguientes determinantes de la inversión:

Los ingresos

Una inversión genera a la empresa unos ingresos adicionales si le permite vender más. Cuando las fabricas permanecen ociosas, las empresas tienen poca necesidad de construir mas por lo general la inversión es baja. En términos más generales la inversión depende de los ingresos que genere la situación de la actividad económica global.

Los costos

Como los bienes de inversión duran muchos años, calcular los costos de inversión es algo mas complicado en este caso que en el otras mercancías como el carbón y el trigo, cuando un bien comprado dura muchos años, debemos calcular el costo del capital en función al tipo de interés de los créditos.

Las expectativas

La inversión es sobre todo una apuesta a que el rendimiento de una inversión será mayor que los costos. Si las empresas temen que empeoren las condiciones económicas en México, se mostrarán recias a invertir. Por el contrario cuando las empresas creen que se producirá una acusada recuperación en un futuro inmediato, comienzan a hacer planes para expandir sus plantas.

Por lo que a continuación y de acuerdo a lo publicado por la Secretaría de Economía en <http://www.economia.gob.mx>, consultado el 24 de mayo de 2007 se presenta la distribución del capital extranjero en la industria automotriz dividido por país y de acuerdo a los principales productores de automóviles en el mundo, donde destacan por su importancia los Estados Unidos de Norte América y Canadá del continente Americano, por Asia se encuentra Japón, por Europa, Alemania, España y Francia.

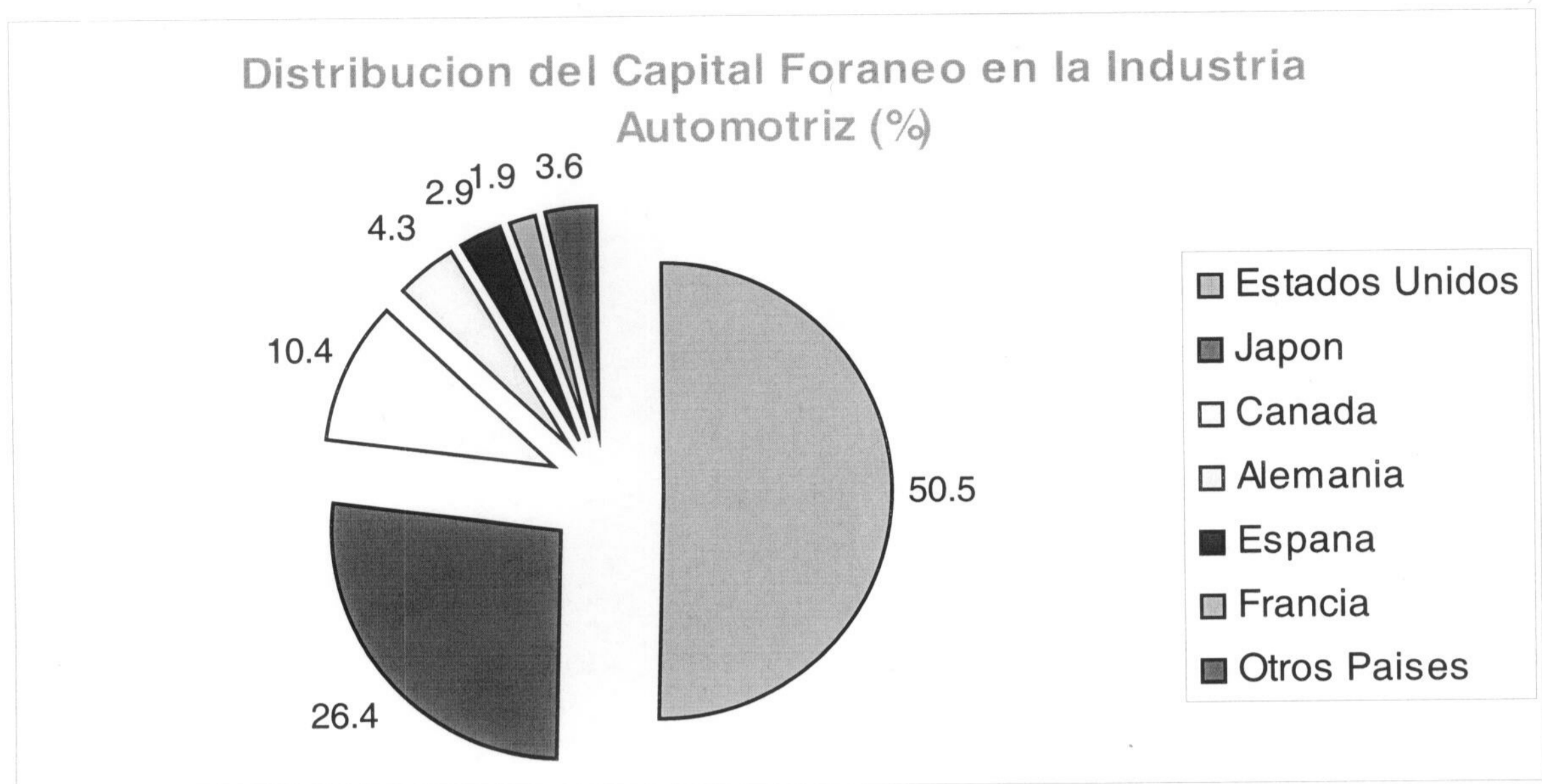


Figura 1.20 Inversión extranjera por país de origen en mercado automotriz
Fuente: Secretaría de Economía: <http://www.economia.gob.mx>,
7 de junio de 2007

1.4.1 Necesidades de los usuarios y objetivos de los estados financieros. De acuerdo a las Normas de Información Financiera:

Acorde a lo establecido por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006, las necesidades y objetivos que tienen los usuarios de los estados financieros son:

1.4.1.1 Necesidades de los usuarios y objetivos de los estados financieros

Los objetivos de los estados financieros se derivan principalmente de las necesidades del usuario general, las cuales dependen significativamente de la naturaleza de las actividades de la entidad y de la relación que dicho usuario tenga con ésta.

1.4.1.1.1 Los estados financieros deben permitir al usuario general evaluar:

- El comportamiento económico-financiero de la entidad, su estabilidad y vulnerabilidad; así como, su efectividad y eficiencia en el cumplimiento de sus objetivos y;
- La capacidad de la entidad para mantener y optimizar sus recursos, obtener financiamientos adecuados, retribuir a sus fuentes de financiamiento y, en consecuencia, determinar la viabilidad de la entidad como negocio en marcha.

1.4.1.1.2 Los estados financieros básicos que responden a las necesidades comunes del usuario general son, de acuerdo a lo que ordena el Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006

:

- El balance general, también llamado estado de situación financiera o estado de posición financiera.
- El estado de resultados, para entidades lucrativas
- El estado de variaciones en el capital contable, en el caso de entidades lucrativas; y
- El estado de flujo de efectivo o, en su caso, el estado de cambios en la situación financiera.

1.4.1.1.3 Características cualitativas de los estados financieros

La información financiera contenida en los estados financieros debe reunir determinadas características cualitativas con la finalidad de ser útil para la toma de decisiones de los usuarios generales.

La utilidad como característica fundamental de los estados financieros, es la cualidad de adecuarse a las necesidades comunes del usuario general y constituye el punto de partida para derivar las características cualitativas restantes, las cuales se clasifican en:

- Características primarias y
- Características secundarias

Las características cualitativas primarias de los estados financieros son:

- La confiabilidad, a la que se encuentran asociadas como características secundarias: la veracidad, la representatividad, la objetividad, la verificabilidad y la información suficiente;
- la relevancia, a la que se encuentran asociadas como características secundarias: la posibilidad de predicción y confirmación, así como la importancia relativa;
- La comprensibilidad
- La comparabilidad

En la práctica es necesario encontrar un equilibrio entre las características mencionadas para satisfacer en forma adecuada las necesidades de los usuarios generales y con ello, cumplir con los objetivos de los estados financieros.

1.4.1.1.4 Elementos básicos de los estados financieros

El Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006 menciona que se deben de cumplir ciertos elementos básicos en los estados financieros y son:

- Los activos, los pasivos y el capital contable de las entidades lucrativas. Dichos elementos se presentan en el balance general.
- Los ingresos, costos, gastos y la utilidad o pérdida neta, los cuales se presentan en el estado de resultados, de las entidades lucrativas.
- Los movimientos de propietarios, la creación de reservas y la utilidad o pérdida integral, los cuales se presentan en el estado de variaciones en el capital contable de las entidades lucrativas y;
- El origen y aplicación de recursos, los cuales se presentan en el estado de flujo de efectivo o, en su caso, en el estado de cambios en la situación financiera.

1.4.1.1.5 Presentación y revelación en los estados financieros

El Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006 menciona que la presentación de información financiera se refiere al modo de mostrar adecuadamente en los estados financieros y sus notas, los efectos derivados de las transacciones, transformaciones internas y otros eventos, que afectan económicamente a una entidad. Implica un proceso de análisis, interpretación, simplificación, abstracción y agrupación de información en los estados financieros, para que éstos sean útiles en la toma de decisiones del usuario general.

La revelación es la acción de divulgar en estados financieros y sus notas, toda aquella información que amplíe el origen y significación de los elementos que se presentan en dichos estados, proporcionando información acerca de las políticas contables, así como del entorno en que se desenvuelve la entidad.

1.4.2 Necesidades de los usuarios y objetivos de los estados financieros

1.4.2.1 Antecedentes de las necesidades de los usuarios y objetivos de los estados financieros

El Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006 nos dice que la contabilidad produce información indispensable para la administración y el desarrollo de las entidades y, por lo tanto, procesa las operaciones llevadas a cabo por ésta y agrupa datos e información para el uso de la administración y de las personas que dentro de la entidad toman decisiones. Con esta finalidad se preparan estados financieros para dar a conocer un resumen de los aspectos financieros relevantes y primordiales para la propia entidad. Dicha información se hace extensiva a terceros interesados en el desarrollo de la misma.

De entidades familiares o de círculo cerrado, se ha pasado a entidades institucionales con administración profesional, en donde se ejerce de manera separada la propiedad y la administración de la actividad empresarial por parte de accionistas y administradores, respectivamente. La obtención de información útil cobra gran relevancia para que la administración rinda cuentas acerca de la forma en que ésta ha utilizado los recursos que le han sido confiados y la manera en que ha manejado la rentabilidad, solvencia, estabilidad y capacidad de crecimiento de la entidad económica, entre otros.

Aunado a lo anterior, la actividad económica se encuentra en constante desarrollo por lo que el número de interesados en tener información de la entidad ha crecido considerablemente; este número ilimitado de posibles interesados da origen al concepto de usuario general de la información financiera. Lo anterior hace indispensable la identificación de necesidades de información que sean comunes para los distintos tipos de usuarios, siendo la actividad económica el punto de partida.

En consecuencia, el propósito de los estados financieros surge de una necesidad de información, la cual es requerida por interesados internos y externos en una entidad. Los interesados primarios, son los inversionistas y acreedores y en seguida, otros interesados internos y externos, que en las economías más evolucionadas o en desarrollo, es inherente al público en general.

El usuario general de la información financiera de las entidades, puede ser un miembro o integrante de la entidad, órganos gubernamentales, contribuyentes, concesionarios, acreedores, proveedores, deudores, empleados, administradores, directores, fiduciarios, beneficiarios de servicios, analistas financieros y consultores, agentes de valores, suscriptores, abogados, economistas, autoridades fiscales, autoridades reguladoras, legisladores, prensa financiera, sindicatos, investigadores, profesores, estudiantes, entre otros.

Es incuestionable que la información financiera y las técnicas contables se han mantenido en constante evolución en los últimos años de manera sobresaliente. La información financiera que solía constar de un balance que presentaba utilidades, se ha transformado en un conjunto integrado de estados financieros, sus notas concernientes, y, en ocasiones, otro tipo de información financiera relevante, para revelar, como mínimo, la situación financiera, los resultados de operación y los cambios en el capital contable o patrimonio contable y en la situación financiera de una entidad.

La información financiera que genera una entidad es de muy diversa índole y vasta, de acuerdo al Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006, pues una gran parte de ella está diseñada como herramienta administrativa. Sin embargo, no toda información financiera que se genera dentro de la entidad es de utilidad para el usuario general, quien en términos ordinarios requiere únicamente la información de los estados financieros básicos. Los estados financieros básicos son la parte esencial de la información financiera, la cual además de ser de primera necesidad

para la administración, se expone al usuario general, para que éste pueda desprender sus propias conclusiones sobre cómo está cumpliendo la entidad con sus objetivos.

Como resultado, se presenta para la entidad, los mismos emisores de normas y los reguladores, la responsabilidad de precisar cuál es el tipo de información esencial que debe proporcionarse al usuario general. Esta información debe encontrarse en los estados financieros básicos, sin embargo, el grado de detalle y amplitud de los mismos debe variar según las circunstancias de cada entidad y las características del entorno en que se desarrollan, de manera tal que la información esencial esté debidamente reflejada en la información proporcionada. Por tanto, la información financiera se encuentra en constante evolución considerando el entorno económico y las características de las entidades.

1.4.2.2 Necesidades de los usuarios

La actividad económica es el punto de partida para la identificación de las necesidades de los usuarios, dice el Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006, dado que ésta se materializa a través del intercambio de objetos económicos entre los distintos sujetos que participan en ella. Dichos objetos se identifican con los diferentes bienes, servicios y obligaciones susceptibles de intercambio.

El usuario general destina sus recursos, comúnmente en efectivo, a consumos, ahorros y decisiones de inversión, donación o préstamo, para lo cual requiere de herramientas para su toma de decisiones. La información financiera en sí es una herramienta esencial para la toma de decisiones por parte del sujeto económico.

Al respecto, el usuario general de la información financiera puede clasificarse de manera significativa en los siguientes grupos, de acuerdo a lo establecido por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos:

- Accionistas o dueños – incluye a socios, asociados y miembros, que proporcionan recursos a la entidad que son directa y proporcionalmente compensados de acuerdo a sus aportaciones
- Patrocinadores – incluye a patronos, donantes, asociados y miembros, que proporcionan recursos que no son directamente compensados
- Órganos de supervisión y vigilancia corporativos, internos y externos – son los responsables de supervisar y evaluar la administración de las entidades.
- Administradores – son los responsables de cumplir con el mandato de los cuerpos de gobierno (incluidos patrocinadores o accionistas) y de dirigir las actividades operativas
- Proveedores – son los que proporcionan bienes y servicios para la operación de la entidad
- Acreedores – incluye a instituciones financieras y otro tipo de acreedores
- Empleados – son los que laboran para la entidad
- Clientes y beneficiarios – son los que reciben servicios o productos de las entidades

- Unidades gubernamentales – son las responsables de establecer políticas económicas, monetarias y fiscales, así como, participar en la actividad económica al conseguir financiamientos y asignar presupuesto gubernamental
- Contribuyentes de impuestos – son aquellos que fundamentalmente aportan al fisco y están interesados en la actuación y rendición de cuentas de las unidades gubernamentales
- Organismos reguladores – son los encargados de regular, promover y vigilar mercados financieros y
- Otros usuarios - incluye a otros interesados no comprendidos en los apartados anteriores, tales como público inversionista, analistas financieros y consultores.

Debido a que los accionistas o dueños normalmente están interesados en el pago de dividendos o en el valor de mercado de sus acciones y los patrocinadores en el destino de sus aportaciones, éstos confían la administración de la entidad a administradores o gerentes profesionales, quienes comúnmente controlan sus recursos y deciden como emplearlos en las operaciones de la misma.

Por consiguiente, la administración es responsable ante los accionistas o dueños o patrocinadores (en forma directa o a través de órganos de supervisión y vigilancia corporativos, internos o externos) de planear, ejecutar, evaluar y controlar las operaciones de una entidad, incluyendo, en entidades lucrativas, el mantener o aumentar una ventaja o paridad competitiva en el sector o mercado, todo lo anterior, circunscrito en el ambiente donde la entidad adquiere y enajena objetos económicos, así como, obtiene financiamiento. Además, es responsable de tomar en cuenta y

equilibrar todo tipo de intereses, tales como los correspondientes a los proveedores, acreedores, empleados, clientes y beneficiarios, unidades gubernamentales y otros usuarios, usualmente de su competencia. La forma más substancial de rendir cuentas por parte de la administración es a través de la información financiera.

Las entidades, a su vez, se allegan de recursos para sus actividades de producción y mercadeo en diversas fuentes de financiamiento, no sólo de instituciones financieras y de un limitado grupo de individuos, sino también del público inversionista, por medio de la emisión de instrumentos financieros de capital o de deuda, los cuales son comercializados en los mercados de valores nacionales e internacionales, altamente reconocidos. Dado lo cual, se observa un incremento sustancial en la actividad económica derivado de los mercados de capitales, donde la información financiera juega un papel muy importante para el inversionista que con la globalización, efectúa operaciones con entidades de otros países.

Inversionistas que tienen fondos para reinvertir, evalúan los costos, utilidades y riesgos entre distintas alternativas de inversión, tratando de balancear los riesgos y utilidades esperados. Por lo general, invierten con entidades de alto riesgo sólo si conmensuradamente esperan altos rendimientos, aun cuando también aceptan rendimientos menores, si el riesgo esperado es sopesadamente bajo. En este sentido el público inversionista basa su toma de decisiones sobre inversión en la información financiera.

Cualquier usuario general de la información financiera de una entidad, comparte un interés común acerca de la efectividad y eficiencia de las actividades de la entidad y de su capacidad para continuar operando. Por ende, la información financiera debe ser útil a una gama amplia de usuarios para la toma de decisiones.

La información financiera es una fuente primordial y muchas veces, única para el usuario general de la misma. Al respecto, el emisor debe realizar una identificación de los intereses comunes entre los distintos usuarios de la información

financiera, de manera tal que sirva de base para su toma de decisiones, como lo menciona el Instituto Mexicano de Contadores Públicos, 2006.

Por otra parte, el usuario general evalúa, cada vez con mayor frecuencia, el grado en que la entidad satisface su responsabilidad social. La entidad, por consiguiente, adquiere con mayor medida un compromiso ante la sociedad de atender el bienestar de la comunidad.

Como puede observarse, los usuarios de la información financiera fundamentan su toma de decisiones económicas en el conocimiento de las entidades y su relación con éstas, de este modo, están potencialmente interesados en la información financiera suministrada por dichas entidades.

1.4.2.3 Objetivos de los estados financieros

La información financiera es cualquier tipo de declaración que exprese la posición y desempeño financiero de una entidad, siendo su objetivo esencial ser de utilidad al usuario general en la toma de sus decisiones económicas, dice el Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006

Los objetivos de los estados financieros se derivan principalmente de las necesidades de usuario general, las cuales a su vez dependen significativamente de la naturaleza de las actividades de la entidad y de la relación que dicho usuario tenga con ésta. Sin embargo, los estados financieros no son un fin en sí mismos, dado que ni persiguen en tratar de convencer al lector de un cierto punto de vista o validez de una posición, más bien, son un medio útil para la toma de decisiones económicas en el análisis de alternativas para optimizar el uso adecuado de los recursos de la entidad.

Dichos objetivos, en consecuencia, están determinados por la características del entorno económico en que se desenvuelve la entidad, debiendo mantener una

adecuado nivel de congruencia con el mismo. Tal entorno determina y configura las necesidades del usuario general de la información financiera y por ende, constituye el punto de partida básico para el establecimiento de los objetivos de los estados financieros.

Por ello, los estados financieros deben proporcionar elementos de juicio confiables que permitan al usuario general evaluar:

- El comportamiento económico – financiero de la entidad, su estabilidad y vulnerabilidad, así como su efectividad y eficiencia en el cumplimiento de sus objetivos y:
- La capacidad de la entidad para mantener y optimizar sus recursos, obtener financiamientos adecuados, retribuir a sus fuentes de financiamiento y en consecuencia, determinar la viabilidad de la entidad como negocio en marcha.

Esta doble evaluación se apoya especialmente en la posibilidad de obtener recursos y generar liquidez y requiere el conocimiento de la situación financiera de la entidad, de su actividad operativa y de sus cambios en el capital contable o patrimonio contable y en los flujos de efectivo o, en su caso, en los cambios en la situación financiera.

Por consiguiente, considerando las necesidades comunes del usuario general, los estados financieros deben ser útiles para:

- Tomar decisiones de inversión o asignación de recursos a las entidades. Los principales interesados al respecto son quienes puedan aportar capital o que realizan aportaciones, contribuciones o donaciones a la entidad. El grupo de inversionistas o patrocinadores está interesado en evaluar la capacidad de crecimiento, estabilidad de la empresa y su rentabilidad, con el fin de asegurar

su inversión, obtener un rendimiento y recuperar la inversión o, en su caso, proporcionar servicios y lograr sus fines sociales.

- Tomar decisiones de otorgar crédito por parte de los proveedores y acreedores que esperan una retribución justa por la asignación de recursos o créditos. Los acreedores requieren para la toma de decisiones, información financiera que puedan comparar con la de otras entidades y de la misma entidad en diferentes periodos. Su interés se ubica en la evaluación de la solvencia y liquidez de la entidad, su grado de endeudamiento y la capacidad de generar flujos de efectivo suficientes para cubrir los intereses y recuperar sus inversiones o crédito.

- Evaluar la capacidad de la entidad para generar recursos o ingresos por sus actividades operativas

- Distinguir el origen y las características de los recursos financieros de la entidad, así como el rendimiento de los mismos. En este aspecto el interés es general, pues todos están interesados en conocer de qué recursos financieros dispone la entidad para llevar a cabo sus fines, cómo los obtuvo, cómo los aplicó y, finalmente, qué rendimiento ha tenido y puede esperar de ellos

- Formarse un juicio de cómo se ha manejado la entidad y evaluar la gestión de la administración, a través de un diagnóstico integral que permita conocer la rentabilidad, solvencia y capacidad de crecimiento de la entidad para formarse un juicio de cómo y en qué medida ha venido cumpliendo sus objetivos y

- Conocer de la entidad, entre otras cosas, su capacidad de crecimiento, la generación y aplicación del flujo de efectivo, su productividad, los cambios en sus recursos y en sus obligaciones, el desempeño de la administración, su capacidad para mantener el capital contable o patrimonio contable, el potencial para continuar operando en condiciones normales, la facultad para cumplir su responsabilidad social a un nivel satisfactorio.

Por consiguiente y por lo dicho por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006, en especial se aduce que los estados financieros de una entidad satisfacen al usuario general, si éstos proveen elementos de juicios, entre otros aspectos, respecto a su nivel o grado de:

- Solvencia (estabilidad financiera)
- Liquidez
- Eficiencia operativa
- Riesgo financiero
- Rentabilidad

La solvencia o estabilidad financiera sirve al usuario para examinar la estructura de capital contable de la entidad en términos de la mezcla de sus recursos financieros y la habilidad de la entidad para satisfacer sus compromisos a largo plazo y sus obligaciones de inversión.

La liquidez sirve al usuario para evaluar la suficiencia de los recursos de la entidad para satisfacer sus compromisos de efectivo en corto plazo.

La eficiencia operativa sirve al usuario general para evaluar los niveles de producción o rendimiento de recursos a ser generados por los activos utilizados por la entidad.

El riesgo financiero sirve al usuario para evaluar la posibilidad de que ocurra algún evento en el futuro que cambie las circunstancias actuales o esperadas, que han servido de fundamento en la cuantificación en términos monetarios de activos y pasivos o en la valuación de sus estimaciones y que, de ocurrir dicho evento, puede originar una pérdida o, en su caso, una utilidad atribuible a cambios en el valor del activo o pasivo y, por ende, cambios en los efectos económicos que le son relativos. Los riesgos financieros por sí solos o combinados, están representados por uno o más de los siguientes, según el Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006:

- Riesgo de mercado, que a su vez incluye cuatro tipos de riesgos:
 - Cambiario - es el riesgo de que el valor de un activo o pasivo fluctuará debido a movimientos en los tipos de cambio de monedas extranjeras.
 - De tasas de interés – es el riesgo de que el valor de un activo o pasivo fluctuará debido a cambios en el mercado de costo de financiamiento
 - En precios – es el riesgo de que el valor de un activo o pasivo fluctúe como resultado de cambios en los precios de mercado, si dichos cambios son causados por factores específicos atribuibles al activo o pasivo individual o

a la contraparte o por factores que afectan a todos los activos o pasivos negociados en el mercado, en su conjunto

- Riesgo crediticio – es el riesgo de que una de las partes involucradas en una transacción con un activo o pasivo deje de cumplir con su obligación y provoque que la contraparte incurra en una pérdida financiera.

- Riesgo de liquidez (también referido como riesgo de fondeo) – es el riesgo de que una entidad no tenga capacidad para reunir los recursos necesarios para cumplir con sus compromisos asociados con activos o pasivos. El riesgo de liquidez puede resultar de la incapacidad para vender o liquidar un activo o pasivo rápidamente a un valor cercano a su valor razonable

- Riesgo en el flujo de efectivo – es el riesgo en el cual los flujos futuros de efectivo asociados con un activo o pasivo fluctuarán en sus montos debido a cambios en la tasa de interés del mercado. Por ejemplo, en el caso de un activo o pasivo con tasas variables, tales fluctuaciones dan como resultado un cambio en la tasa de interés efectiva del mismo, usualmente sin un cambio correspondiente en su valor razonable.

De acuerdo al Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006 la rentabilidad sirve al usuario general para valorar la utilidad neta o los cambios de los activos netos de la entidad, en relación con sus ingresos, su capital contable o patrimonio contable y sus propios activos.

Por medio de esta información y de otros elementos de juicio que sean necesarios, el usuario general de la información financiera podrá evaluar las perspectivas de la entidad y tomar decisiones de carácter económico sobre la misma.

El Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006 sintetiza que los estados financieros deben proporcionar información de una entidad sobre:

- Su situación financiera, que se conforma por:
 - los recursos económicos que controla
 - la estructura de sus fuentes de financiamiento
- Su actividad operativa
- Sus flujos de efectivo o, en su caso, los cambios en su situación financiera
- Sus revelaciones sobre políticas contables, entorno y viabilidad como negocio en marcha.

La información en la situación financiera de una entidad acerca del manejo de los recursos económicos que controla, le permite al usuario general evaluar la posibilidad que tiene la entidad para obtener rendimientos, así como, para analizar la evolución de sus recursos.

La estructura de sus fuentes de financiamiento sirva al usuario general para evaluar la capacidad de la entidad para retribuir y liquidar las fuentes de financiamiento comprometidas, así como para obtener financiamiento a corto y largo plazo y de esta forma, le sea útil para atender y prevenir las necesidades futuras de recursos de la entidad.

En concordancia, el análisis conjunto de sus recursos y fuentes de financiamiento, especialmente en el corto plazo, es útil para evaluar la capacidad de la entidad para solventar, amortizar y negociar sus fuentes de financiamiento, así como, analizar su capacidad de realizar futuras inversiones.

La información acerca de la actividad operativa de una entidad se refiere especialmente a su comportamiento en cuanto la obtención de ingresos y a su enfrentamiento con sus costos y gastos, que conforman entre ambos sus resultados netos y por tanto su rentabilidad. Tal información es útil para evaluar los cambios potenciales en los recursos económicos futuros, para predecir el potencial de la entidad para generar flujos de efectivo, y para estimar la efectividad y eficiencia con que pueden utilizar sus recursos.

La información acerca de flujos de efectivo, de los cambios en la situación financiera de una entidad es válida para evaluar el comportamiento de sus actividades de operación, inversión y financiamiento, en un periodo determinado. Esta información es útil, en la medida en que suministra al usuario la base para evaluar:

- La capacidad de la entidad para generar flujos operativos
- Las necesidades de inversión
- Los requerimientos de financiamiento adicional o utilización de recursos para hacer frente a sus compromisos con sus fuentes de financiamiento

Como complemento, las revelaciones sobre las políticas contables, entorno y viabilidad como negocio en marcha, sirven al usuario general para otorgarle confianza y entender la información financiera que genera el negocio como un conjunto integrado de actividades económicas y recursos.

1.4.2.4 Estados financieros

El Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006 aluden a los estados financieros como la manifestación fundamental de la información financiera, son la representación estructurada de la situación y desarrollo financiero de una entidad a una fecha determinada o por un periodo definido. Su propósito general es proveer información de una entidad acerca de su posición financiera, del resultado de sus operaciones y los cambios en su capital contable o patrimonio contable y en sus recursos o fuentes, que son útiles al usuario general en el proceso de la toma de sus decisiones económicas. Los estados financieros también muestran los resultados del manejo de los recursos encomendados a la administración de la entidad, por lo que, para satisfacer ese objetivo, deben proveer información sobre la evolución de:

- Los activos
- Los pasivos
- El capital contable o patrimonio contable
- Los ingresos y costos o gastos
- Los cambios en el capital contable o patrimonio contable
- Los flujos de efectivo o, en su caso, los cambios en la misma situación financiera

Esta información asociada con la provista en las notas a los estados financieros, asiste al usuario de los estados financieros para anticipar las necesidades o generación de flujos de efectivo futuros de la entidad, en particular, sobre su periodicidad y certidumbre.

Aunque los objetivos de los estados financieros y de la información financiera son los mismos, ciertos datos útiles van más allá del contenido de los estados financieros, por lo que sólo pueden ser suministrados, por medio de informes distintos. Dicha información, incluida en los informes anuales corporativos, en prospectos de colocación de deuda de capital, o en informes a las bolsas de valores, puede asumir diversos modos y referirse a varios asuntos, tales como, los comunicados de prensa, las proyecciones u otras descripciones de planes o expectativa de la administración y los informes de la gerencia y del consejo de administración.

La administración de la entidad informa al usuario general por medio de informes distintos a los estados financieros básicos, ya sea porque dicha información:

- Debe ser revelada por exigencia de una autoridad reguladora competente o una legislación
- La revela voluntariamente porque la administración la considera útil para el usuario general de la información financiera o
- La revela, simplemente, por costumbre

1.4.2.4.1 Estados financieros básicos

Los estados financieros básicos que responden a las necesidades comunes del usuario general y a los objetivos de los estados financieros, de acuerdo al Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006 son:

- El balance general, también llamado estado de situación financiera o estado de posición financiera, que muestra información relativa a una fecha determinada sobre los recursos y obligaciones financieros de la entidad, por consiguiente los activos en orden de su disponibilidad, revelando sus

restricciones, los pasivos atendiendo a su exigibilidad, revelando sus riesgos financieros, así como, el capital contable o patrimonio contable a dicha fecha

- El estado de resultados, para entidades lucrativas muestran la información relativa al resultado de sus operaciones en un periodo y por ende, de los ingresos, gastos, así como, de la utilidad (pérdida) neta o cambio neto en el patrimonio contable resultante del periodo
- El estado de variaciones en el capital contable, muestra los cambios en la inversión de los accionistas o dueños durante el periodo
- El estado de flujo de efectivo, indica información acerca de los cambios en los recursos y las fuentes de financiamiento de la entidad en el periodo, clasificados por actividades de operación, de inversión y de financiamiento. La entidad debe emitir uno de los dos estados, atendiendo a lo establecido en normas particulares.

Las notas a los estados financieros son parte integrante de los mismos y su objeto es complementar los estados básicos con información relevante. Los estados financieros tienden progresivamente a incrementar su ámbito de acción, aspirando a satisfacer las necesidades del usuario general más ampliamente.

1.4.3 Indicadores financieros

Los indicadores financieros sugeridos por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006

1.4.3.1 Margen operativo: Indica por cada peso vendido, la cantidad residual de la utilidad antes de los gastos de operación y es representado por la siguiente formula:

Utilidad de operación / ventas

1.4.3.2 Margen neto: Indica por cada peso que es vendido, la cantidad residual de la utilidad después de gastos de operación y es representado por la siguiente formula:

Utilidad neta / ventas

1.4.3.3. Rendimiento sobre los activos (ROA): Indica por cada peso que se tiene en los activos el importe que genera de utilidad y es representado por la siguiente formula:

Utilidad neta / activo total

1.4.3.4 ROE: Indica el rendimiento que se tiene respecto al capital invertido y es representado por la siguiente formula:

Utilidad neta / capital contable

1.4.3.5 Solvencia: Indica por cada peso que debe la empresa, la cantidad que tiene para cubrir sus deudas y es representado por la siguiente formula:

Activo total / pasivo total

1.4.3.6 Apalancamiento: Indica el endeudamiento de la compañía, el porcentaje que fue aportado por los socios y el porcentaje aportado por los acreedores y es representado por la siguiente formula:

Pasivo total / capital contable

1.4.3.7 Liquidez: Indica por cada peso que se debe a corto plazo, cuántas veces se pueden cubrir dichas deudas con los activos circulantes y es representado por la siguiente formula:

$$\text{Activo circulante} / \text{pasivo circulante}$$

1.4.3.8 Prueba del ácido: Indica por cada peso que se debe a corto plazo, cuántas veces se pueden cubrir dichas deudas con los activos circulantes menos el inventario y es representado por la siguiente formula:

$$\text{Activo circulante} - \text{inventario} / \text{pasivo circulante}$$

1.4.3.9 Eficiencia: Indica la cantidad generada en pesos de ventas por cada peso que tiene invertido y es representado por la siguiente formula:

$$\text{Ventas netas} / \text{activo total}$$

1.4.3.10 Rendimiento sobre el capital contable: Mide el retorno obtenido por cada peso invertido por los socios o inversionistas y es representado por la siguiente formula:

$$\text{Ventas netas} / \text{capital contable}$$

1.4.3.11 Rotación de cuentas por cobrar: Indica el número de días que las cuentas por cobrar permanecen por cobrar, mide la eficiencia del crédito da clientes y es representado por la siguiente formula:

$$\text{Cuentas por cobrar} / \text{ventas por día}$$

1.4.3.12 Rotación de cuentas por pagar: Expresa el número de días que se tiene de cuentas por pagar a proveedores y es expresado por la siguiente formula:

$$\text{Cuentas por pagar} / \text{costo de ventas por día}$$

1.4.3.13 Rotación de inventario: Indica los días que como promedio permanecen en existencia las mercancías y es expresado por la siguiente formula:

$$\text{Ventas} / \text{inventarios}$$

1.4.3.14 Gastos de operación: Mide en qué proporción los gastos de operación incurridos representan con relación a las ventas y representado por la siguiente formula:

$$\text{Gastos de operación} / \text{ventas netas}$$

1.4.3.15 Costo de ventas: Mide en qué proporción del costo de ventas representa con relación a las ventas y es representado por la siguiente formula:

$$\text{Costo de venta} / \text{ventas netas}$$

1.4.4 Balance General

1.4.4.1 Activos

Definición

Un activo es un recurso controlado por una entidad, identificado, cuantificado en términos monetarios, del que se esperan fundadamente beneficios económicos futuros, derivado de operaciones ocurridas en el pasado, que han afectado económicamente a dicha entidad.

Elementos de la definición

Recurso controlado por la entidad

Un activo es controlado por una entidad, cuando ésta tiene el derecho de obtener para sí misma, los beneficios económicos futuros que derivan del activo y de regular el acceso de terceros a dichos beneficios. Todo activo es controlado por una entidad determinada, por lo que no puede ser controlado simultáneamente por otra entidad.

Identificado

Un activo ha sido identificado cuando pueden determinarse los beneficios económicos que generará la entidad.

Lo anterior se logra cuando el activo puede separarse para venderlo, rentarlo, intercambiarlo, licenciarlo, transferir o distribuir sus beneficios económicos

Cuantificado en términos monetarios

Un activo debe cuantificarse en términos monetarios confiablemente

Beneficios económicos futuros

Representan el potencial de un activo para impactar favorablemente a los flujos de efectivo de la entidad u otros equivalentes, ya sea de manera directa o indirecta. Los equivalentes de efectivo comprenden valores a corto plazo, de alto grado de liquidez, que son fácilmente convertibles en efectivo y que no están sujetos a un riesgo significativo de cambios en su monto

La capacidad de generar beneficios económicos futuros, es la característica fundamental de un activo. Este potencial se debe a que el activo interviene en el proceso productivo, constituyendo parte de las actividades operativas de la entidad económica, es convertible en efectivo o en otras partidas equivalentes, o bien, tiene

la capacidad de reducir costos en el futuro, como cuando un proceso alterno de manufactura reduce los costos de producción.

Un activo debe reconocerse en los estados financieros, solo cuando es probable que el beneficio económico futuro que generará influya hacia la entidad.

Derivado de operaciones ocurridas en el pasado

Todo activo debe reconocerse como consecuencia de operaciones que han ocurrido en el pasado, por lo tanto, aquellas que se espera ocurran en el futuro, no deben reconocerse como un activo, pues no han afectado económicamente a la entidad.

Tipos de activos

Atendiendo a su naturaleza, los activos de una entidad pueden ser de diferentes tipos y el Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006 los clasifica en:

- Efectivo y equivalentes
- Derechos a recibir efectivo o equivalentes
- Derechos a recibir bienes o servicios
- Bienes disponibles para la venta o para transformación y posterior venta
- Bienes destinados al uso o para su construcción y posterior uso
- Aquellos que representan una participación en el capital contable o patrimonio contable de otras entidades

Consideraciones adicionales

No todos los activos se adquieren generando un costo, existen donaciones o adquisiciones a título gratuito que, al cumplir con la definición de un activo, se reconocen como tales.

Para reconocer un activo debe atenderse a su sustancia económica por lo que, no es esencial que esté asociado a derechos de propiedad legal o que tenga la característica de tangibilidad.

La vida de un activo está limitada por su capacidad de producir beneficios económicos futuros, por lo tanto, cuando esta capacidad se pierde parcial o totalmente, debe procederse a disminuir o eliminar el valor del activo, reconociendo en el estado de resultados un gasto en la misma medida. Cuando exista incertidumbre en cuanto a la baja de valor de un activo debe determinarse una estimación.

Una estimación representa la disminución del valor de un activo cuya cuantía o fecha de ocurrencia son inciertas y debe reconocerse contablemente, después de tomar en cuenta toda la evidencia disponible, cuando sea probable la existencia de dicha disminución a la fecha de valuación. Ejemplos de esto son, las estimaciones para cuentas incobrables y para obsolescencia de inventarios, así como, la pérdida por deterioro en el caso de activos intangibles.

Un activo contingente es aquel surgido a raíz de sucesos pasados, cuya posible existencia ha de ser confirmada sólo por la ocurrencia o, en su caso, por la falta de ocurrencia de uno o más eventos inciertos en el futuro que no están enteramente bajo el control de la entidad. Por lo tanto, este tipo de activos no debe reconocerse dentro de la estructura financiera de la entidad, pues no cumplen esencialmente con las características de un activo.

1.4.4.2 Efectivo

Definiciones, de acuerdo al Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006

El renglón de efectivo debe estar constituido por moneda de curso legal o sus equivalentes, propiedad de una entidad y disponibles para la operación, tales como; caja, billetes y monedas, depósitos bancarios en cuentas de cheques, giros bancarios, telegráficos o postales, remesas en tránsito, monedas extranjeras y metales preciosos amonedados.

Reglas de valuación

El efectivo se valorará a su valor nominal. El representado por metales preciosos amonedados y moneda extranjera se valorará a la cotización aplicable a la fecha de los estados financieros.

Los rendimientos sobre depósitos que generen intereses, se reconocerán en el estado de resultados conforme se devenguen.

Reglas de presentación

El renglón de efectivo debe mostrarse en el balance general como la primera partida del activo circulante, excepto cuando existan restricciones formales en cuanto a su disponibilidad o fin al que esté destinado, en cuyo caso se mostrará por separado en el activo circulante o no circulante, según proceda. Si su disponibilidad es a plazo mayor de un año o su destino está relacionado con la adquisición de activos no circulantes o con la amortización de pasivos a largo plazo, se presentará fuera del activo circulante.

Los cheques librados con anterioridad a la fecha de los estados financieros, que estén pendientes de entrega a los beneficiarios, deben presentarse formando parte del renglón de efectivo.

1.4.4.3 Inventarios

Concepto, mencionado por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006

El rubro de inventarios lo constituyen los bienes de una empresa destinados a la venta o la producción para su posterior venta, tales como materia prima, producción en proceso, artículos terminados y otros materiales que se utilicen en el empaque, envase de mercancía o las refacciones para mantenimiento que se consuman en el ciclo normal de operaciones.

Los artículos de mantenimiento que no se consuman durante el ciclo normal de operaciones y los que se utilizarán en la construcción de inmuebles o maquinaria no deben clasificarse como activo circulante.

Reglas de valuación

Las reglas de valuación para inventarios son: el costo de adquisición o el de producción en que se incurre al comprar o fabricar un artículo, lo que significa en principio, la suma de las erogaciones aplicables a la compra y los cargos que directa o indirectamente se incurren para dar a un artículo su condición de uso o venta.

1.4.4.4 Materia prima y materiales

Los importes aquí registrados deben referirse a los costos de adquisición de los diferentes artículos más todos los gastos adicionales incurridos en colocarlos en el sitio para ser usados en el proceso de fabricación, tales como fletes, gastos

aduanales, impuestos de importación, seguros, acarreos, etc. Por lo que se refiere a materiales, debemos entender artículos tales como refacciones para mantenimiento, empaques o envases de mercancía.

Mercancías en tránsito

Los artículos que se compran libre abordo proveedor, deben registrarse en una cuenta de tránsito para su control e información. Los gastos de compra y traslado son acumulables a los costos aquí registrados.

Anticipo a proveedores

En ocasiones, por las características o la demanda de ciertos productos, los proveedores exigen a sus clientes anticipos a cuenta de sus pedidos. Las empresas que tengan que efectuar desembolsos por este concepto, deberán registrarlos dentro del capítulo general de inventarios en una cuenta específica, siempre y cuando se refieran al tipo de artículos que aquí se mencionan.

1.4.4.5 Pasivos

El Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006 define a los pasivos como:

Una obligación presente de la entidad, virtualmente ineludible, identificada, cuantificada en términos monetarios y que representa una disminución futura de beneficios económicos, derivada de operaciones ocurridas en el pasado, que han afectado económicamente a dicha entidad.

Elementos de la definición

Obligación presente

Es una exigencia económica identificada en el momento actual, de cumplir en el futuro con una responsabilidad adquirida por la entidad.

Obligación virtualmente ineludible

Un pasivo es virtualmente ineludible, cuando existe la probabilidad, aunque no la certeza absoluta, de dar cumplimiento a la obligación.

Identificada

Un pasivo ha sido identificado cuando puede determinarse la salida de recursos que generará a la entidad, por lo que todo pasivo debe tener un propósito definido, es decir, no debe reconocerse con fines indeterminados.

Cuantificada en términos monetarios

Un pasivo debe cuantificarse en términos monetarios con suficiente confiabilidad

Disminución futura de beneficios económicos

Representa la probable salida de recursos de la entidad, para dar cumplimiento a una obligación

La disminución de beneficios económicos ocurre al transferir activos, instrumentos financieros de capital emitidos por la propia entidad, o proporcionar productos y servicios.

Derivada de operaciones ocurridas en el pasado

Todos pasivo debe reconocerse como consecuencia de operaciones que han ocurrido en el pasado, por lo tanto, aquellas que se espera ocurran en el futuro, no

deben conocerse como un pasivo, pues no han afectado económicamente a la entidad

Tipos de pasivos

Atendiendo a su naturaleza, los pasivos de una entidad pueden ser de diferentes tipos:

- Obligaciones de transferir efectivo o equivalentes
- Obligaciones de transferir bienes o servicios
- Obligaciones de transferir instrumentos financieros emitidos por la propia entidad.

Consideraciones adicionales

El Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006 reconoce un pasivo atendiendo a su naturaleza económica, por que las formalidades jurídicas que lo sustentan, deben analizarse en este contexto para no distorsionar su reconocimiento contable.

Una provisión es un pasivo cuya cuantía o fecha de ocurrencia son inciertas y debe reconocerse contablemente, después de tomar en cuenta toda la evidencia disponible, cuando sea probable la existencia de dicha obligación a la fecha de valuación y siempre que se cumpla con las características esenciales de un pasivo.

Un pasivo contingente es aquel surgido a raíz de sucesos pasados, cuya posible existencia ha de ser confirmada sólo por la ocurrencia o, en su caso, por la falta de ocurrencia de uno o más eventos inciertos en el futuro que no están enteramente bajo el control de la entidad. Por lo tanto, este tipo de pasivos no deben

reconocerse dentro de la estructura financiera de la entidad, pues no cumplen esencialmente con las características de un pasivo.

1.4.4.6 Capital contable o patrimonio contable

El Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006 menciona que el concepto de capital contable es utilizado por entidades lucrativas, y el de patrimonio contable, para las entidades con propósitos no lucrativos, sin embargo, para efectos de este marco conceptual, ambos se definen en los mismos términos.

Definición

Es el valor residual de los activos de la entidad, una vez deducidos todos sus pasivos

Elementos de la definición

Valor residual de los activos

El capital contable o patrimonio contable, representa el valor que contablemente tienen para la entidad sus activos y pasivos, sujetos de reconocimiento en los estados financieros, por esta razón también se les conoce como “activos netos” de una entidad (activos menos pasivos)

Tipos de capital contable y patrimonio contable

El capital contable de las entidades lucrativas se clasifica de acuerdo con su origen, en:

- capital contribuido, conformado por las aportaciones de los propietarios de la entidad
- capital ganado, conformado por las utilidades y pérdidas integrales acumuladas, así como, por las reservas creadas por los propietarios de la entidad.

Consideraciones adicionales

Desde el punto de vista legal, el capital contable representa para los propietarios de una entidad lucrativa su derecho sobre los activos netos, mismo que ejerce mediante su reembolso o el decreto de dividendos.

De acuerdo con un enfoque financiero, el capital contable o patrimonio contable, representa la porción del activo total que es financiada por los propietarios o en su caso, los patrocinadores de la entidad. Por lo tanto, mientras los pasivos se consideran fuentes externas de recursos, el capital contable o patrimonio contable, es una fuente interna.

1.4.5 Estado de resultados y estado de actividades

Los antecedentes marcados por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006 son:

Para que una entidad presente información financiera general completa y razonablemente adecuada, en la cual se pueda apoyar el usuario para la toma de decisiones, es necesario que entre otros estados financieros se incluya el estado de resultados.

1.4.5.1 Objetivo del estado de resultados

El estado de resultados es pues un estado financiero básico, que presenta información relevante acerca de las operaciones desarrolladas por una entidad durante un periodo determinado. Mediante la determinación de la utilidad neta y de la identificación de sus componentes, se mide el resultado de los logros alcanzados y de los esfuerzos desarrollados por una entidad durante el periodo consignado en el mismo estado, de acuerdo al Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006

Esta información es útil principalmente para que, en combinación con la de los otros estados financieros básicos se pueda:

- Evaluar la rentabilidad de una empresa
- Estimar su potencial de crédito
- Estimar la cantidad, el tiempo y la certidumbre de un flujo de efectivo
- Evaluar el desempeño de una empresa
- Medir riesgos
- Repartir dividendos

El estado de resultados, de acuerdo al Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006 es emitido por las entidades lucrativas, y está integrado básicamente por los siguientes elementos:

- Ingresos, costos y gastos, excepto aquellos que por disposición expresa de alguna norma en particular forman parte de las otras partidas integrales

- Utilidad o pérdida neta

1.4.5.2 Ingresos

Un ingreso es el incremento de los activos o el decremento de pasivos de una entidad durante un periodo contable, con un impacto favorable en la utilidad o pérdida neta o, en su caso, el cambio neto en el patrimonio contable y consecuentemente en el capital ganado o patrimonio contable, respectivamente.

Elementos de la definición

Durante un periodo contable

Se refiere a que el ingreso se reconoce contablemente en el periodo en el que se devenga

Impacto favorable

El reconocimiento de un ingreso debe hacerse solo cuando el movimiento de activos y pasivos impacte favorablemente al capital ganado o patrimonio contable de la entidad, a través de la utilidad o pérdida neta, o en su caso, del cambio neto en el patrimonio contable, respectivamente.

Por lo tanto, no deben reconocerse como ingreso, los incrementos de activos derivados de :

- La disminución de otros activos
- El aumento de pasivos

- El aumento de capital contable, como consecuencia de movimientos de propietarios de la entidad.

Asimismo, no deben reconocerse como ingreso, los decrementos de pasivos derivados de:

- La disminución de activos
- El aumento de otros pasivos
- El aumento de capital contable, como consecuencia de movimientos de propietarios de la entidad

Los tipos de ingresos que clasifica el Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006 son:

Atendiendo a su naturaleza, los ingresos de una entidad se clasifican en:

- Ordinarios, que se derivan de transacciones, transformaciones internas y de otros eventos usuales, es decir, que son propios del giro de la entidad, ya sean frecuentes o no.
- No ordinarios, que se derivan de transacciones, transformaciones internas y de otros eventos inusuales, es decir, que no son propios del giro de la entidad ya sean frecuentes o no.

Una ganancia es un ingreso ordinario, que por su naturaleza debe reconocerse deducido de sus costos y gastos relativos, en su caso.

Consideraciones adicionales

En caso de que una parte o la totalidad de una contraprestación pactada, se reciba de manera anticipada a la devengación del ingreso relativo, dicho anticipo debe reconocerse como pasivo, siempre que se cumpla cabalmente con la definición de éste, tal es el caso del reconocimiento como pasivo de un anticipo de clientes.

1.4.5.3 Costos y gastos

La definición de este concepto contenida por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006 es:

El costo y el gasto son decrementos de los activos o incrementos de los pasivos de una entidad, durante un periodo contable, con la intención de generar ingresos y con un impacto desfavorable en la utilidad o pérdida neta, o en su caso, en el cambio neto en el patrimonio contable y consecuentemente, en su capital ganado o patrimonio contable, respectivamente.

Elementos de la definición

Durante un periodo contable

Se refiere a que el costo y el gasto deben reconocerse contablemente en el periodo en que puedan asociarse con el ingreso relativo.

Con la intención de generar ingresos

El costo y el gasto representan el esfuerzo económico efectuado por la administración para alcanzar sus logros y generar ingresos.

Impacto desfavorable

El reconocimiento de un costo o gasto, debe hacerse solo cuando el movimiento de activos y pasivos impacte desfavorablemente al capital ganado o patrimonio contable de una entidad, a través de la utilidad o pérdida neta, o, en su caso, del cambio neto en el patrimonio contable, respectivamente

Por lo tanto, no deben reconocerse como costo o gasto, los decrementos de activos derivados de:

- El aumento de otros activos
- La disminución de pasivos
- La disminución del capital contable, como consecuencia de movimientos de propietarios de la entidad

Asimismo, no deben considerarse como costo o gasto, los incrementos de pasivos derivados de:

- El aumento de otros activos
- La disminución de pasivos
- La disminución del capital contable, como consecuencia de movimientos de propietarios de la entidad

Consideraciones sobre el costo

Por costo debe entenderse, para fines de los estados financieros, que es el valor de los recursos que se entregan o prometen entregar a cambio de un bien o un servicio adquirido por la entidad, con la intención de generar ingresos.

Cuando los costos tienen un potencial para generar ingresos en el futuro, representan un activo.

Cuando se obtiene el ingreso asociado a un activo, su costo relativo se convierte en gasto, sin embargo, al reconocerse en el estado de resultados, o estado de actividades, asociándolo expresamente con el ingreso relativo, es común que se le siga llamando costo, por ejemplo, el costo de ventas o el costo por venta de inmuebles, maquinaria y equipo.

Existen costos que no pueden identificarse claramente con un ingreso relativo o que perdieron su potencial generador de ingresos, éstos deben considerarse gastos desde el momento en que se devengan.

Tipos de costos y gastos

Atendiendo a su naturaleza, los costos y gastos que tiene una entidad, se clasifican en:

- Ordinarios, que se derivan de operaciones usuales, es decir, que son propios del giro de la entidad, ya sean frecuentes o no
- No ordinarios, que se derivan de operaciones inusuales, es decir, que no son propios del giro de la entidad ya sean frecuentes o no

Una pérdida es un costo o gasto no ordinario, que por su naturaleza debe presentarse neto del ingreso relativo, en su caso.

1.4.5.4 Utilidad o pérdida neta

Define el Instituto Mexicano de Contadores Públicos. 2006 la utilidad o pérdida como:

La utilidad neta es el valor residual de los ingresos de una entidad lucrativa, después de haber disminuido sus costos y gastos relativos reconocidos en el estado de resultados, siempre que estos últimos sean menores a dichos ingresos, durante un periodo contable. En caso contrario, es decir, cuando los costos y gastos sean superiores a los ingresos, la resultante es una pérdida neta.

Elementos de la definición

Valor residual de los ingresos

La utilidad o pérdida neta es consecuencia de un enfrentamiento entre los ingresos devengados y 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.

Durante un periodo contable

Se refiere al lapso convencional en que se divide la vida de una entidad, a fin de determinar en forma periódica, entre otras cuestiones, el resultado de sus operaciones.

2. PROBLEMÁTICA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

2.1 Oportunidad detectada

Cargo a proveedores de gastos incurridos por causas imputables a los mismos.

Actualmente se hacen cargos a proveedores por aquel material que según el área de calidad y los procedimientos internos de la compañía no cumplen con especificaciones, además se hace un cargo por inspección más un porcentaje de flete, sin embargo existen otros gastos ocasionados imputables a proveedores como paros de línea porque no entregaron material a tiempo o fallas no detectadas en la primera auditoria, o charters urgentes o retrabajos externos, todos estos ejemplos no son cargados al proveedor, no existe un control en un sistema, el proyecto es realizar el descuento al proveedor de aquellos materiales más los otros gastos incurridos por rechazo o retraso en entregas de material en empresas de tamaño pequeño o mediano.

Ya que la compañía está absorbiendo como parte del costo o gasto estos conceptos, se trata de traspasarlos al proveedor y medir el impacto en la utilidad neta de la compañía y en sus resultados financieros.

Cobrando gastos a proveedores se busca primero integrar un procedimiento que asegure un correcto cargo a proveedores, además de tener un método confiable que también califique el desempeño de los abastecedores de materiales y el no absorber como parte del costo de ventas aquellas materias primas que no cumplen con especificaciones, así como retrabajos y vuelos urgentes, paros en líneas de producción y otros.

Por la parte económica se trata también de que aquellos rubros que se vean afectados de manera negativa por causas imputables a proveedores sean reducidos y arroje cifras mejores, principalmente en costo de ventas, gastos de administración, intereses pagados y por consiguiente en la utilidad de bruta, utilidad de operación y utilidad neta, también se busca un beneficio en la parte de flujo de efectivo, ya que no se paga al proveedor la totalidad de la deuda, es reducida por las notas de cargo elaboradas, esto impacta en los intereses pagados porque en algunas ocasiones se tiene que solicitar préstamo de corto plazo a casa matriz para poder hacer frente a compromisos con proveedores y son cargados a fin de mes los intereses por estos conceptos, por lo que si se le debe menos al proveedor, se puede reducir el monto pedido y no generar intereses o reducirlos.

Por lo que se debe de cuantificar en términos monetarios todas aquellas operaciones desarrolladas por la compañía que afectan de manera negativa el desarrollo de las maniobras para tener producto terminado para venta a clientes, se sabe que operativamente se tienen efectos perjudiciales, por lo que evaluar la parte financiera es el desarrollo del trabajo y es la parte principal de la resolución del problema.

Para cargo a proveedores, el elemento que promueve las utilidades es el costo de ventas y la utilidad de operación, ya que los gastos incurridos por causas imputables al proveedor forman parte del costo de ventas, por lo que si es cargado algún concepto, se afecta de manera positiva el mismo concepto y al final impacta en la utilidad de operación, también algunos de los gastos forman parte de la gastos de venta o gastos de administración. De la misma manera en algunas ocasiones es necesario requerir un préstamo a casa matriz para cubrir pagos a proveedores fuera de plan de tesorería, por lo que son cargados los intereses de acuerdo al préstamo, si de la cantidad que se paga a proveedores se restan los cargos hechos se tiene que solicitar una cantidad menor y ayudar a la parte de intereses pagados, por lo que mejora el flujo de caja.

El principal impulsor es el cargo a proveedor que se ve reflejado en el rubro de proveedores o cuentas por pagar en el pasivo del Balance General, la contrapartida es el costo de ventas, gastos de operación y gastos de administración y ventas dependiendo del concepto del gasto incurrido por la empresa por causas imputables al proveedor.

2.2 Variables a considerar

Las variables a que se consideran son la utilidad bruta y la utilidad neta, ya que son los rubros principales en donde se ve reflejado en términos financieros el impacto positivo o negativo de realizar los cargos a proveedores, también se elaboraran razones financieras para observar las finanzas de la compañía desde diversos ángulos.

2.3 Herramientas

Las herramientas financieras que se usan son las razones financieras, al tener una utilidad mayor, se puede observar mejores razones y unas finanzas más sanas.

También se utiliza la comparación de los principales rubros del balance general para observar el cambio existente entre las operaciones antes del cargo a proveedores y después.

De la misma manera se hacen comparativos de porcentajes integrales, la comparación se hace respecto a las ventas netas, se muestra el porcentaje de los impulsores de acuerdo a las operaciones del negocio contra los nuevos porcentajes después de hacer los respectivos cargos a proveedores por causas imputables a los mismos.

2.4 Metodología

La metodología a seguir es:

- Cuantitativa
- Descriptiva
- En un solo tiempo

3. MODELO

3.1 Cargos a proveedores e impacto en Estados Financieros

En la siguiente tabla se analizan los rubros de los estados financieros que fueron afectados por los cargos a proveedores,

El trabajo realizado para determinar las cantidades de cargo a proveedores fueron hechas en base a la contabilidad de la compañía, se tiene asignado un centro de costos especial para algunos de los casos citados, para algunos otros se hicieron estimaciones de acuerdo al volumen de compra u operación con los principales proveedores y con aquellos con los que se tienen de manera recurrente problemas de abasto y de calidad en el producto entregado en planta, por lo que se extrajeron los gastos realizados durante el periodo de 2006 y se cuantificó cuál hubiera sido el efecto económico si la compañía no hubiera absorbido en resultados dichos gastos o si los hubiera traspasado al causante de los mismos.

La explicación de cada rubro es de la siguiente manera:

- **Inventario:** El inventario se ve afectado porque el proveedor envía material que no se encuentra dentro de las especificaciones de la compañía o existirá material en áreas de inspección o cuarentena que incrementan el inventario, cuando el proveedor logre satisfacer las especificaciones de la compañía, no habrá excedentes de inventario o inventario que no se use y se beneficiará este rubro de manera positiva.
- **Cuenta corriente con casa matriz:** Este rubro se ve afectado actualmente cuando la compañía tiene que recurrir a un préstamo a casa matriz para hacer frente a sus compromisos con los proveedores, ya que en algunas ocasiones no se tienen los fondos suficientes para pago a los mismos, en

la medida que el rubro de proveedores se disminuya por el cargo de los gastos, se deberá menos a los mismos y se pedirá menos a casa matriz.

- Cuentas por pagar a terceros en el extranjero: Se tomó dentro del catálogo de cuentas este rubro, ya que de acuerdo a la periodicidad de eventos ocurridos y de acuerdo al volumen de compra en extranjero, se tiene que el 85% de la compras son de importación, por lo que proveedores en el extranjero se verá afectado de manera positiva por el cargo a éstos, ya que se les deberá menos por los descuentos efectuados.
- Garantías de terceros exportación: Se seleccionó este renglón dentro de ventas porque los clientes finales, que el 90% se encuentran en el extranjero dejarán de hacer cargos a la compañía por algunos productos que la calidad de los mismos depende del proveedor de la compañía, por lo que se beneficiarían las ventas en el momento en que el cliente no realiza descuentos.
- Deducción de ventas y servicios: Se tiene estimado, que al controlar la calidad y tiempo de entrega del proveedor se tendrá un beneficio en la entrega de producto del cliente final, ya que se hará en tiempo y con la calidad que fue establecida, por lo que se reducirán las devoluciones de ventas realizadas.
- Desecho de material terceros y desecho de material grupo: Por la parte de costo de ventas, los renglones de desecho tanto por las partes compradas a terceros y a intercompañías se ve beneficiada porque todos los conceptos que juegan en producción como lo es paro de línea como el principal, se ven reflejados aquí, otro concepto es ajuste de inventarios o material extraviado en los casos de subensamble

- Devoluciones de partes nacionales y extranjeras: También en el costo de ventas tenemos las devoluciones de partes nacionales y de importación, ya que no se absorberán inventarios que no cumplan con especificaciones, se harán revisiones a la calidad del producto o se seleccionarán proveedores certificados, por lo que este rubro se beneficia al enviar al proveedor todo aquel material que no cumple con la calidad establecida.
- Conceptos de nómina (tiempo extra, 2% nómina): Dentro del costo de ventas, se tiene el componente de mano de obra, éste se ve beneficiado porque no habrá horas extras ni pago de impuestos por nóminas, ya que en algunas ocasiones se tienen que invertir horas hombre de más por causa del proveedor, cuando éste envía el material solicitado fuera de tiempo o hay que hacer alguna selección o retrabajo previos.
- Gastos de viaje: Se seleccionaron los gastos de viaje que incluye en transporte, alimentación, hospedaje y otros conceptos como pago de pasaporte o visa, ya que de manera recurrente se tiene que visitar a los proveedores para dar seguimiento a problemas surgidos en sus procesos y teniendo en cuenta que el 85% de compras es de importación, el personal tiene que salir al extranjero y representa un desembolso, también los hand carrier realizados se contabilizan en estos rubros, cuando se establezca un procedimiento de cobro a proveedores, éstos tendrán mejor producción y se evitarán los viajes.
- Fletes: Incluye los aéreos y de importación, un alto porcentaje de proveedores se encuentra en el extranjero, por lo que se tiene que recurrir a traer el material por otra vía como es la aérea en lugar de la convencional o la acordada que es la marítima, por lo que se incrementan los gastos en gran medida, ahora se cargarán estos fletes al proveedor para que pueda tener la producción en tiempo y que la compañía no contabilice estos gastos.

- Sorteo de material: Dentro de gastos de operación se tiene que hacer un sorteo o selección del material recibido que se compró al proveedor y en ocasiones no cuenta con los requerimientos de producción, por lo que se invierte en gente y tiempo que esté haciendo selecciones y retrabajos, son gastos que no se debieron haber generado si el proveedor hubiera enviado su material con las especificaciones establecidas.

Por lo que a continuación se muestran los conceptos divididos por rubro de los estados financieros que fueron afectados, se tiene en primer término la cuenta seleccionada y de la cual se dio explicación anteriormente, después se estableció el rubro de los estados financieros al cual pertenece, en seguida se tiene la cantidad contabilizada por el año de 2006, se realizaron los cargos a esas cuentas por las cantidades determinadas de acuerdo al historial y a las estimaciones de la compañía y se determinaron nuevas cifras de las cuentas seleccionadas, por último se tiene el porcentaje de reducción de cada cuenta, después de haber realizados los ajustes, que son los cargos a proveedores

Cuadro 3.1 Impacto en Estados Financieros, rubros afectados

Cuenta	Rubro	2006	Cargos	2006 Aj.	% Red.
Inventario	Inventarios	61,363	3,052	58,311	5.23%
Cuenta Corriente con casa matriz	Cuentas por pagar	(153,831)	(1,769)	(152,062)	1.16%
Cuentas por Pagar a Terceros Extranjero	Cuentas por pagar	(73,418)	(14,731)	(58,688)	25.10%
Garantía de terceros exportación	Ventas	2,568	128	2,439	5.26%
Deducción de ventas y servicios	Ventas	13,286	1,196	12,090	9.89%
Desecho de material terceros	Costo de ventas	8,088	2,647	5,441	48.65%
Desecho de material grupo	Costo de ventas	2,460	321	2,138	15.03%
Devoluciones a proveedores partes compradas nacional	Costo de ventas	(3,095)	1,000	(4,095)	-24.42%
Devoluciones a proveedores part. Compradas importación.	Costo de ventas	(11,947)	3,000	(14,947)	-20.07%

Prima por Tiempo Extra	Costo de ventas	5,779	489	5,290	9.24%
2% sobre Nóminas (Estatal)	Costo de ventas	1,401	35	1,366	2.56%
Prima Tiempo Extra	Costo de ventas	2,527	152	2,375	6.38%
Gastos de viaje terrestre	Gastos de operación	1,194	87	1,107	7.87%
Gastos en hotel	Gastos de operación	2,387	191	2,196	8.70%
Otros gastos de viaje	Gastos de operación	606	52	554	9.41%
Fletes Aéreos	Gastos de operación	13,053	1,958	11,095	17.65%
Fletes de importación	Gastos de operación	6,615	1,595	5,019	31.78%
Sorteo de Material	Gastos de operación	2,063	248	1,815	13.64%
Intereses Pagados Prestamos casa matriz	Gastos financieros	11,634	349	11,285	3.09%

Fuente: Propia

3.2 Interpretación del Balance General

Se presenta a continuación el Balance General de la compañía al 31 de diciembre de 2006 y ese mismo Balance, pero con los ajustes hechos y que se presentarán más adelante, se obtienen también los porcentajes de cada rubro del activo y pasivo más capital para observar la importancia de los diferentes conceptos dentro del Balance General.

Cuadro 3.2 Balance General

	<u>2006</u>	<u>%</u>	<u>2006</u> <u>Ajustado</u>	<u>%</u>	<u>Diferencia</u>
ACTIVO					
Activo circulante					
Efectivo e inversiones temporales	54,884	5.30%	54,884	5.32%	-
Clientes	70,978	6.85%	70,978	6.87%	-
Cuentas x cobrar a partes relacionadas	74,707	7.21%	74,707	7.24%	-
IVA x recuperar	2,954	0.29%	2,954	0.29%	-
Otras cuentas por cobrar	4,400	0.42%	4,400	0.43%	-
Inventarios	367,870	35.53%	364,818	35.34%	3,052

Pagos anticipados	1,112	0.11%	1,112	0.11%	-
Otros activos	2,497	0.24%	2,497	0.24%	-
Total activo circulante	579,401	55.96%	576,349	55.83%	3,052
Cuentas por cobrar a largo plazo	-	0.00%	-	0.00%	-
Activo no circulante					
Inmuebles, maquinaria y equipo, netos	447,270	43.20%	447,270	43.32%	-
Activo diferido					
Otros activos y cargos diferidos	8,792	0.85%	8,792	0.85%	-
Total Activo	1,035,462	100.00%	1,032,411	100.00%	3,052

PASIVO

Pasivo circulante

Cuenta corriente casa matriz	153,831	14.86%	152,062	14.73%	1,769
Proveedores	169,910	16.41%	155,179	15.03%	14,731
ISR por pagar	5,800	0.56%	5,800	0.56%	-
PTU por pagar	86	0.01%	86	0.01%	-
Otras cuentas por pagar	94,538	9.13%	94,538	9.16%	-
Total pasivo circulante	424,165	40.96%	407,665	39.49%	16,500

Pasivo a largo plazo

Deuda a largo plazo	278,823	26.93%	278,823	27.01%	-
ISR diferido		0.00%		0.00%	-
Otras cuentas por pagar		0.00%		0.00%	-
D-4	5,515	0.53%	5,515	0.53%	-
Total pasivo a largo plazo	284,338	27.46%	284,338	27.54%	-

Total Pasivo

708,503 68.42% **692,003** 67.03% **16,500**

CAPITAL CONTABLE

Capital social	203,003	19.61%	203,003	19.66%	-
Reserva legal	17,981	1.74%	17,981	1.74%	-
Reservas especiales	(20,306)	-1.96%	(20,306)	-1.97%	-
Utilidades retenidas	336,082	32.46%	336,082	32.55%	-
Exceso en actualización del capital	(139,706)	-13.49%	(139,706)	-13.53%	-
Efecto acumulado de ISR diferido	(84,044)	-8.12%	(84,044)	-8.14%	-
Resultado del ejercicio	13,949	1.35%	27,397	2.65%	(13,448)
Total capital contable	326,960	31.58%	340,408	32.97%	(13,448)

Total Pasivo y Capital	<u>1,035,462</u> <u>100.00%</u>	<u>1,032,411</u> <u>100.00%</u>	<u>3,052</u>
	-	0	(0)

Fuente: Propia

3.2.1 Cometarios al análisis del Balance General

Los comentarios acerca de los rubros más representativos a al Balance General son:

Activo Circulante:

Cuadro 3.3 Activo Circulante

Concepto	2006	%	2006 Aj	%
Clientes	70,978	6.85%	70,978	6.87%
Cuentas x cobrar a partes relacionadas	74,707	7.21%	74,707	7.24%
Inventarios	367,870	35.53%	364,818	35.34%

Fuente: Propia con datos del cuadro 3.2

El rubro de clientes se ve ligeramente beneficiado porque se ha reducido en un gran porcentaje todos aquellos gastos que perjudicaban la calidad en entrega de producto final al cliente, como son las devoluciones por material fuera de especificación o cargos extras como fletes extraordinarios o castigos por material tardío.

Las cuentas por cobrar no cambiarán de gran manera porque las ventas se incrementarán en cierto porcentaje y será labor de la compañía el cobrar las facturas, sin embargo, el que el cliente final no emita cargos por material en mal estado ayudará a la cobranza y a tener menos cargos negativos a resultados.

Por parte de inventarios se verá reducido porque se podrá desplazar de manera más rápida lo que se compra a proveedores, de la misma manera, si el costo de ventas se reduce, se reducirán los inventarios, también se ven disminuidos porque no se tendrá en cuarentena o en inspección, material sospechoso de proveedores.

Activo no circulante

Cuadro 3.4 Activo no circulante

Concepto	2006	%	2006 Aj	%
Inmuebles, maquinaria y equipo, netos	447,270	43.20%	447,270	43.32%

Fuente: Propia con datos del cuadro 3.2

Este rubro es muy importante en la estructura de activos totales, ya que se cuenta con tecnología actual, ya que el tipo de producto elaborado requiere de equipos especializados que son importados de Alemania, por lo que el rubro de inversiones es vital para la compañía. Sin embargo en este proyecto no cambia esta razón, se considera importante el tocar este rubro por la importancia que tiene dentro de la estructura financiera de la compañía.

Pasivo circulante

Cuadro 3.5 Pasivo Circulante

Concepto	2006	%	2006 Aj	%
Cuenta corriente casa matriz	153,831	14.86%	152,062	14.73%
Proveedores	169,910	16.41%	155,179	15.03%

Fuente: Propia con datos del cuadro 3.2

La parte de pasivos es la más beneficiada por el cobro de gastos a proveedores, ya que se descontará de las compras, todos aquellos gastos y costos

incurridos por causas imputables a ellos, por lo que el flujo de efectivo será beneficiado también, de la misma manera los préstamos hechos por casa matriz en los casos en que no se tiene lo suficiente para hacer frente a los compromisos se verá también reducida, porque no se tendrá que solicitar un monto tan alto de préstamo.

Pasivo a largo plazo

Cuadro 3.6 Pasivo a largo plazo

Concepto	2006	%	2006 Aj	%
Deuda a largo plazo	278,823	26.93%	278,823	27.01%

Fuente: Propia con datos del cuadro 3.2

Las principales deudas para la compañía son a largo plazo y contratadas con casa matriz que financian los diversos proyectos de expansión y compra de activos fijos.

Capital

Cuadro 3.7 Capital

Concepto	2006	%	2006 Aj	%
Capital social	203,003	19.61%	203,003	19.66%
Utilidades retenidas	336,082	32.46%	336,082	32.55%
Exceso en actualización del capital	(139,706)	-13.49%	(139,706)	-13.53%
Efecto acumulado de ISR diferido	(84,044)	-8.12%	(84,044)	-8.14%
Resultado del ejercicio	13,949	1.35%	27,397	2.65%

Fuente: Propia con datos del cuadro 3.2

El principal renglón que se beneficia por el cobro de proveedores es la utilidad neta, la cual se incrementa de 13,949 a 27,397 en porcentaje de 1.35% a 2.65%, sin duda, sigue siendo una utilidad muy pobre de acuerdo al posicionamiento global que se tiene y a los planes de crecimiento también, sin embargo, este proyecto de cargo a proveedores de gastos imputables a los mismos apoya los resultados de la compañía.

Se presenta en gráficos los rubros más representativos del Balance General a diciembre de 2006 y a la misma fecha con los ajustes propuestos, se comparará el actual contra el ajustado.

3.2.2 Gráficas al análisis del Balance General

Activo Circulante

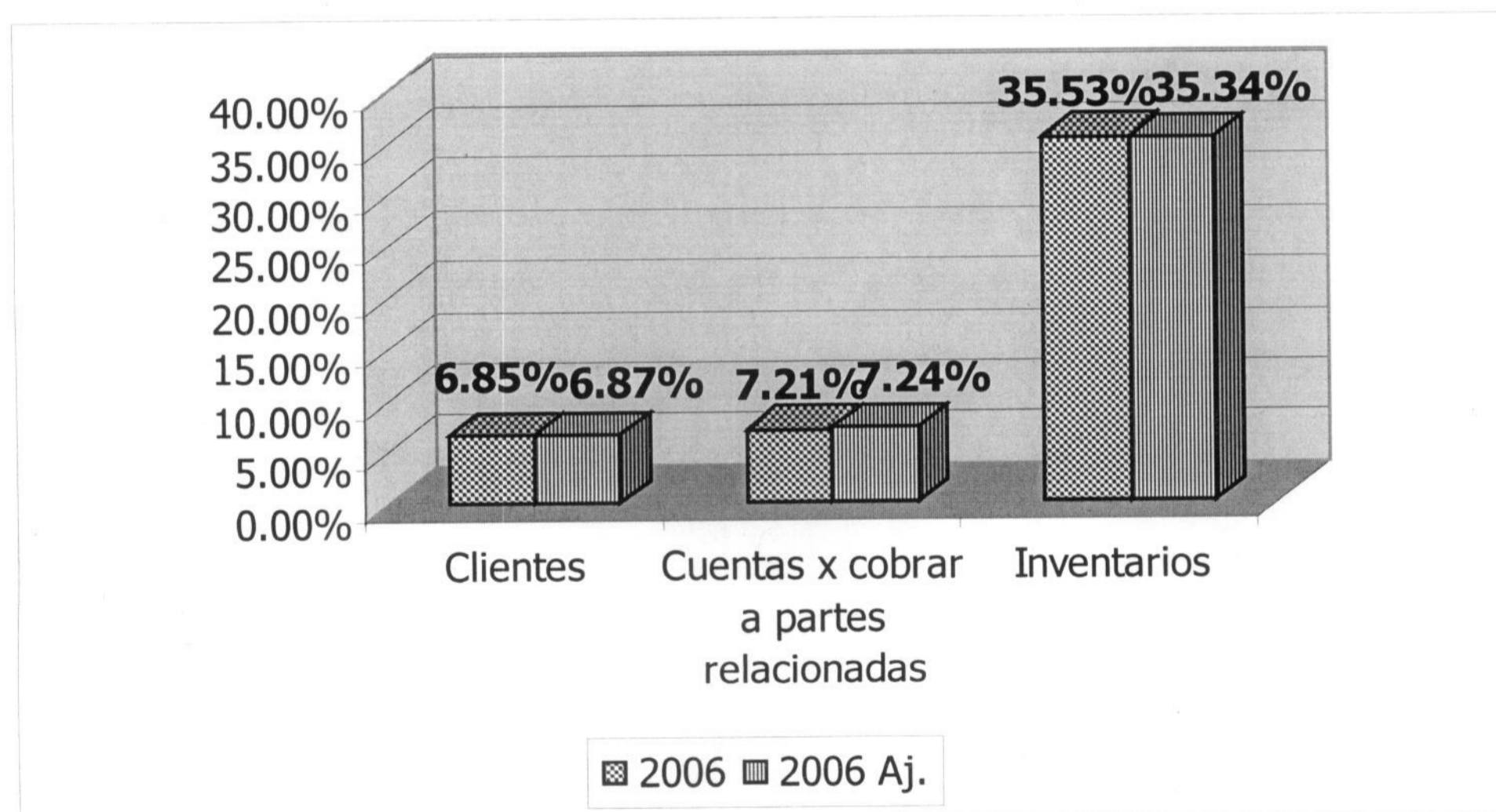


Figura 3.1 Activo Circulante
Fuente: Propia con datos del cuadro 3.3

Pasivo Circulante

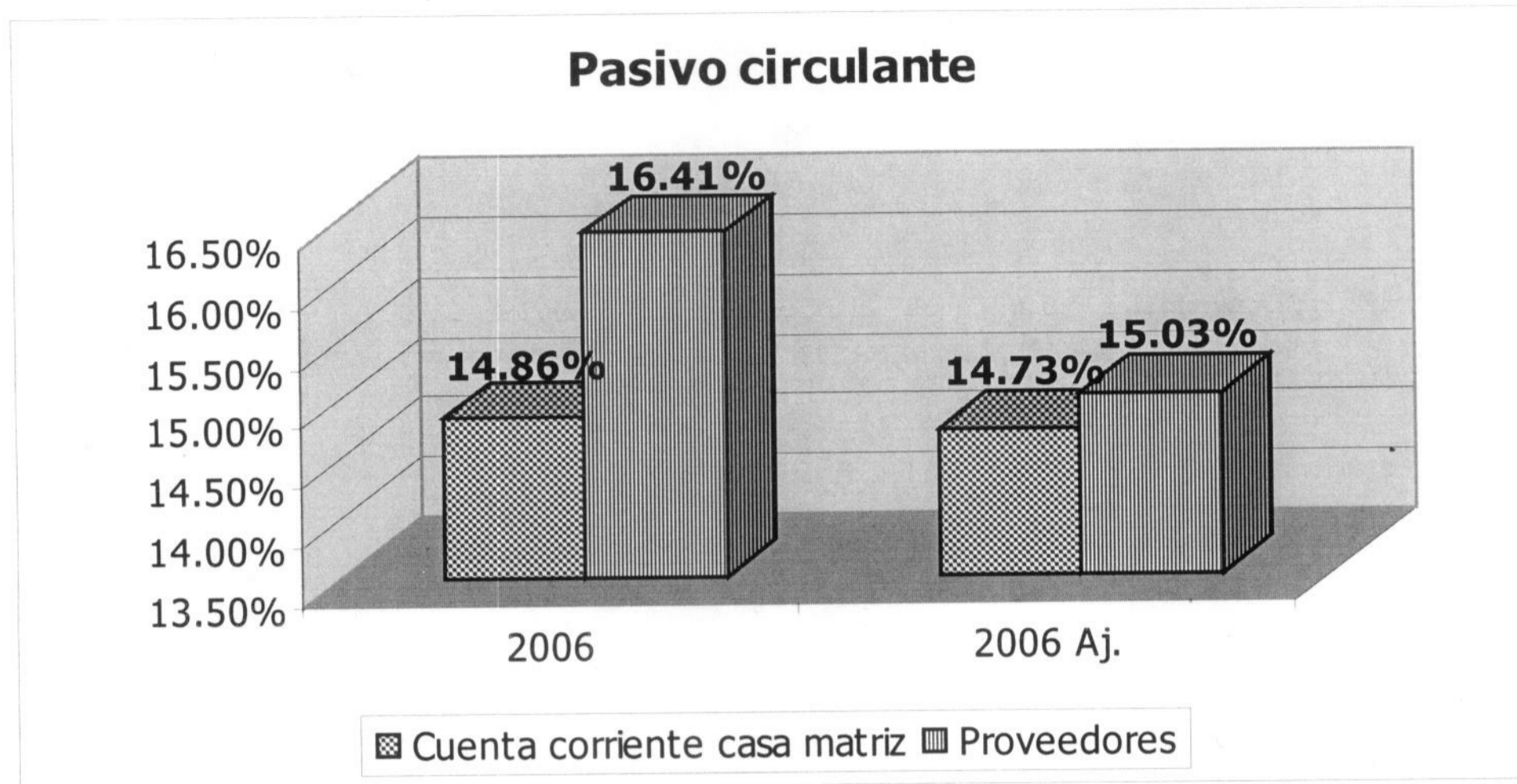


Figura 3.2 Pasivo Circulante
Fuente: Propia con datos del cuadro 3.5

Pasivo a largo plazo

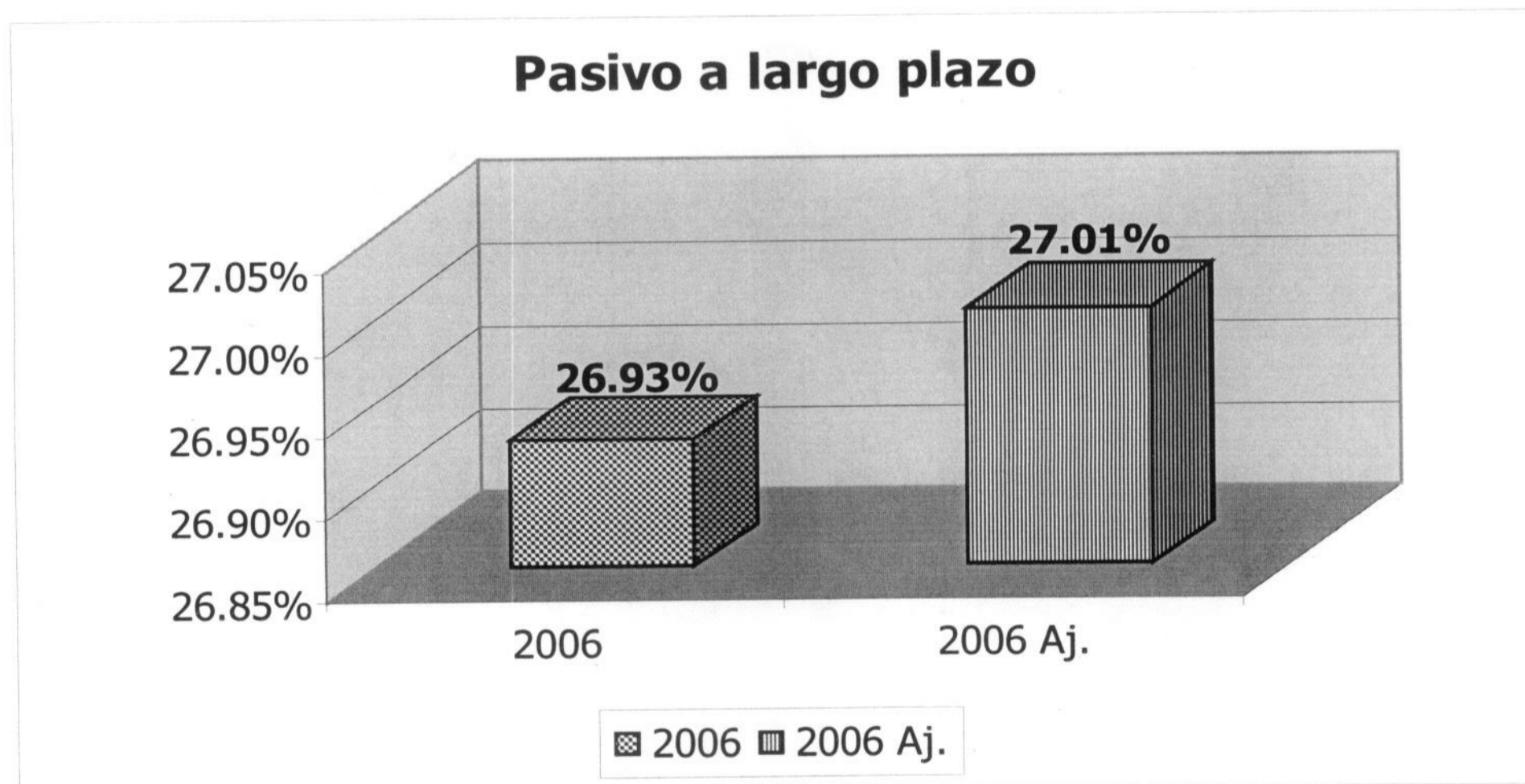


Figura 3.3 Pasivo a largo plazo
Fuente: Propia con datos del cuadro 3.6

Capital contable

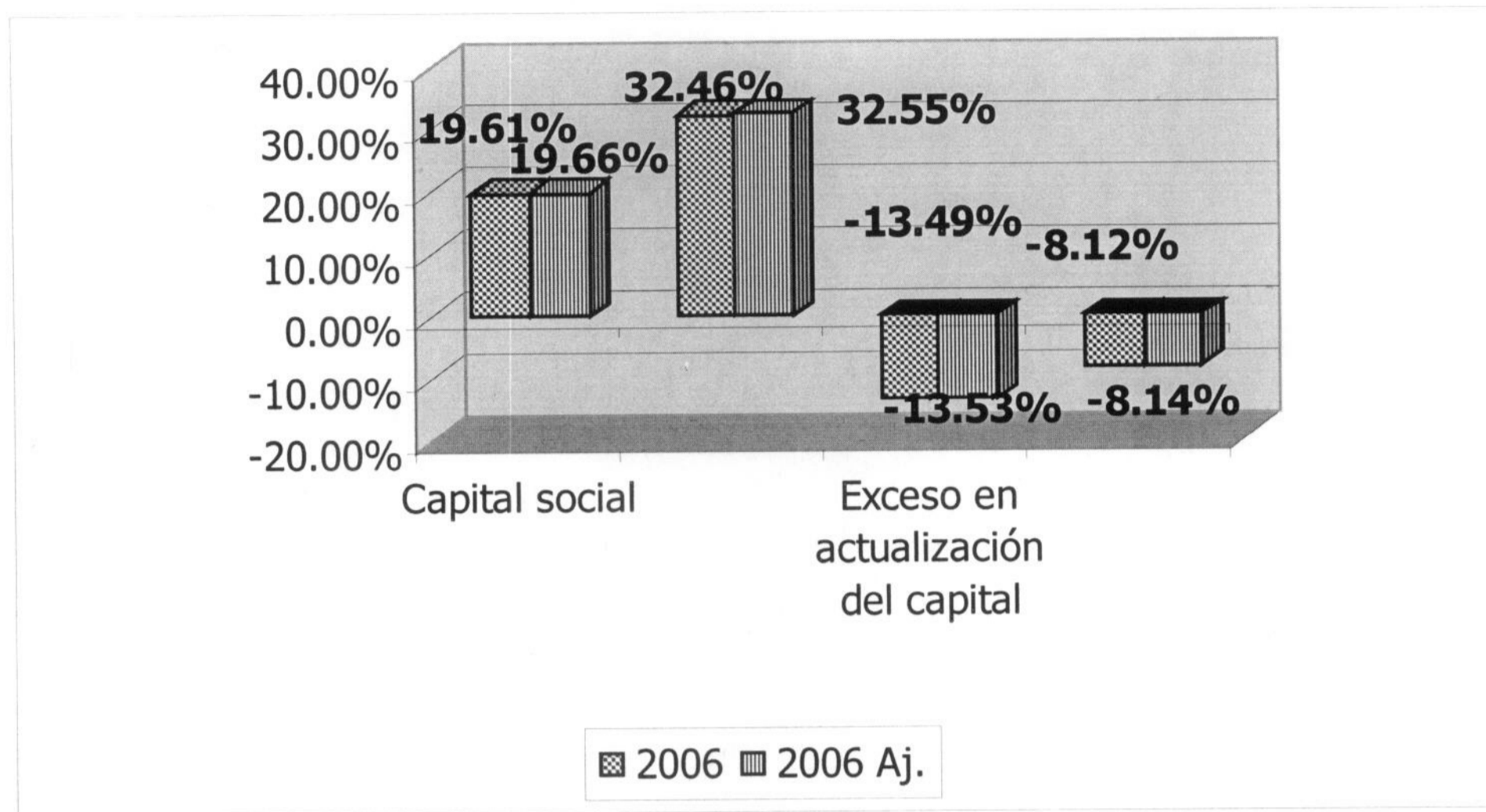


Figura 3.4 Capital

Fuente: Propia con datos del cuadro 3.7

3.3 Interpretación del Estado de Resultados

Por la parte del estado de resultados se realizó la comparación del resultado de la compañía al 31 de diciembre de 2006 frente a los ajustes hechos por cargos realizados a proveedor, es importante la presentación del estado de resultados ya que los renglones de utilidad bruta y utilidad neta son los que se ven beneficiados por estos cargos.

Cuadro 3.8 Estado de Resultados

Estado de Resultados

	<u>2006</u>	<u>2006</u> <u>Ajustado</u>	<u>Diferencia</u>
Ventas netas	1,800,583 100%	1,801,907 100%	(1,324) 10%
Costo de ventas	<u>(1,364,237) -76%</u>	<u>(1,356,745) -75%</u>	<u>(7,492) 56%</u>
Utilidad bruta	436,346 24%	445,162 25%	(8,816) 66%

Gastos de operación	<u>(447,863) -25%</u>	<u>(443,580) -25%</u>	<u>(4,283) 32%</u>
Utilidad de operación	<u>(11,517) -1%</u>	<u>1,582 0%</u>	<u>(13,099) 97%</u>
Resultado integral de financiamiento:			
Gastos financieros, neto	(3,769) 0%	(3,420) 0%	(349) 3%
Pérdida cambiaria, neto	(1,851) 0%	(1,851) 0%	-
Ganancia por posición monetaria	<u>11,336 1%</u>	<u>11,336 1%</u>	<u>-</u>
	5,717 0%	6,066 0%	(349) 3%
Otros ingresos (gastos)	9,327 1%	9,327 1%	-
Utilidad antes de las sig. Provisiones	<u>3,527 0%</u>	<u>16,975 1%</u>	<u>(13,448) 100%</u>
Provisiones para:			
ISR diferido	11,410 1%	15,176 1%	(3,765) 28%
ISR impuestos	(987) 0%	(4,573) 0%	3,765 -28%
Utilidad neta	<u>13,949 0.77%</u>	<u>27,397 1.52%</u>	<u>(13,448) 100%</u>

Fuente: Propia

4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 Razones financieras

Margen operativo

Utilidad de operación / ventas

Cuadro 4.1 Margen operativo

$\frac{(11,516.79)}{1,800,583}$ $=$ (0.0064)	Por cada peso que vende, le queda 64 centavos de pérdida, antes de los gastos de operación	$\frac{1,582}{1,801,907}$ $=$ 0.0009	Por cada peso que vende, le queda 9 centavos de utilidad, antes de los gastos de operación
--	--	--	--

Fuente: Propia con datos de cuadro 3.8

Se puede observar como la empresa no produce utilidades operativas, lo que ayuda a tener utilidades son los impuestos, con los ajustes propuestos se tiene una utilidad pequeña.

Margen neto

Utilidad neta / ventas

Cuadro 4.2 Margen neto

$\frac{13,949}{1,800,583}$ $=$ 0.0077	Por cada peso que vende, le queda 0077 centavos de ganancia, después de los gastos de operación.	$\frac{27,397}{1,801,907}$ $=$ 0.0152	Por cada peso que vende, le queda 0152 centavos de ganancia, después de los gastos de operación.
---	--	---	--

Fuente: Propia con datos del cuadro 3.8

Existe muy poca utilidad neta, por tal razón arroja márgenes netos muy pequeños, sin embargo, aumenta en la medida que los gastos y costos se ven reducidos

ROA (Rendimiento sobre los activos)

Utilidad neta / Activo total

Cuadro 4.3 ROA

$\frac{13,949}{1,035,462}$ = 0.0135	Por cada peso que tiene en los activos se esta generando 00135 centavos de utilidad	$\frac{27,397}{1,032,411}$ = 0.0265	Por cada peso que tiene en los activos se esta generando 00265 centavos de utilidad
---	---	---	---

Fuente: Propia con datos del cuadro 3.2 y 3.8

De la misma manera que los casos anteriores, la razón es muy baja porque la utilidad neta es pequeña, en la medida que los proyectos se concreten, se podrá incrementar la razón porque las utilidades netas crecen.

ROE

Utilidad neta / Capital contable

Cuadro 4.4 ROE

$\frac{13,949}{326,960}$ = 4.27%	Tienen un rendimiento del 4.27% respecto del capital invertido	$\frac{27,397}{340,408}$ = 8.05%	Tienen un rendimiento del 8.05% respecto del capital invertido
--	--	--	--

Fuente: Propia con datos del cuadro 3.2 y 3.8

El ROE se incrementa ya que la utilidad neta crece y el capital se ve beneficiado porque la utilidad neta aumenta, en este caso el ROE por lo menos se duplica.

Solvencia

Activo total / Pasivo total

Cuadro 4.5 Solvencia

$\frac{1,035,462}{708,503} = 1.46$	Por cada peso que debe la empresa, tiene 1.46 pesos para cubrir su deuda	$\frac{1,032,411}{692,003} = 1.49$	Por cada peso que debe la empresa, tiene 1.49 pesos para cubrir su deuda
------------------------------------	--	------------------------------------	--

Fuente: Propia con datos del cuadro 3.2

Se pueden cubrir las deudas de la compañía con los activos que se tienen, aunque se ven reducidos los pasivos porque se debe menos a los proveedores, por lo que será vital el que se hagan los cobros, ya que ayudan a la liquidez de la compañía.

Apalancamiento

Pasivo total / Capital contable

Cuadro 4.6 Apalancamiento

$\frac{708,503}{326,960} = 217\%$	La aportación de los acreedores a la empresa con su financiamiento representa un 217% en relación a los socios	$\frac{692,003}{340,408} = 203\%$	La aportación de los acreedores a la empresa con su financiamiento representa un 203% en relación a los socios
-----------------------------------	--	-----------------------------------	--

Fuente: Propia con datos del cuadro 3.2

La empresa se encuentra altamente apalancada, debe demasiado dinero a sus proveedores y préstamos a largo plazo con casa matriz por lo que de concretarse proyectos que hagan reducción de inventarios y costos en precios de

compra, harán que el apalancamiento se vea reducido y sea más sana la empresa, aunque a fin de cuentas, se debe a casa matriz que son los dueños de la compañía.

Liquidez

Activo circulante / Pasivo circulante

Cuadro 4.7 Liquidez

$\frac{579,401}{424,165} = 1.37$	Por cada peso que debe la empresa a corto plazo, puede cubrir 1.37 veces con sus activos circulantes	$\frac{576,349}{407,665} = 1.41$	Por cada peso que debe la empresa a corto plazo, puede cubrir 1.41 veces con sus activos circulantes
----------------------------------	--	----------------------------------	--

Fuente: Propia con datos del cuadro 3.2

La liquidez se ve beneficiada, ya que se tendría más dinero porque se les debería menos a los proveedores por los descuentos efectuados a los mismos.

Prueba del ácido

Activo circulante – Inventario / Pasivo circulante

Cuadro. 4.8 Prueba del ácido

$\frac{(579,401 - 367,870)}{424,165} = 0.50$	Con los activos de la compañía sin los inventarios puede cubrir .50 veces sus obligaciones a corto plazo	$\frac{(576,349 - 364,818)}{407,665} = 0.52$	Con los activos de la compañía sin los inventarios puede cubrir .52 veces sus obligaciones a corto plazo
--	--	--	--

Fuente: Propia con datos del cuadro 3.2

Los inventarios se reducen, por lo que la prueba se incrementa, aunque se ve claramente como los inventarios son una parte muy importante dentro de los

activos, se tiene que mostrar una mejor razón del ácido, por lo que se necesitan reducir los inventarios.

Eficiencia

Ventas netas / Activo total

Cuadro 4.9 Eficiencia

$\frac{1,800,583}{1,035,462} = 1.74$	La empresa esta generando 1.74 pesos de ventas por cada peso que tiene invertido en su activo	$\frac{1,801,907}{1,032,411} = 1.75$	La empresa esta generando 1.75 pesos de ventas por cada peso que tiene invertido en su activo
--------------------------------------	---	--------------------------------------	---

Fuente: Propia con datos del cuadro 3.2 y 3.8

Esta razón no cambia en gran medida, las ventas solo se incrementan en pequeño porcentaje.

Rendimiento sobre el capital contable

Ventas netas / Capital contable

Cuadro 4.10 Rendimiento sobre el capital contable

$\frac{1,800,583}{326,960} = 5.51$	Mide el retorno obtenido por cada peso que los inversionistas o dueños del negocio	$\frac{1,801,907}{340,408} = 5.29$	Mide el retorno obtenido por cada peso que los inversionistas o dueños del negocio
------------------------------------	--	------------------------------------	--

Fuente: Propia con datos del cuadro 3.2 y 3.8

El rendimiento sobre el capital se ve menor porque el capital contable se reduce porque las utilidades del ejercicio se incrementan, expresado en veces.

Rotación de cuentas por cobrar

Cuentas por cobrar / Ventas por día

Cuadro 4.11 Rotación de cuentas por cobrar

$\frac{145,685}{(1,800,583 / 360)}$ <p>=</p> <p>29.16</p>	<p>Expresa el número de días que las cuentas y efectos por cobrar permanecen por cobrar.</p> <p>Mide la eficiencia del crédito a clientes</p>	$\frac{145,685}{(1,801,907 / 360)}$ <p>=</p> <p>29.14</p>	<p>Expresa el número de días que las cuentas y efectos por cobrar permanecen por cobrar.</p> <p>Mide la eficiencia del crédito a clientes</p>
---	---	---	---

Fuente: Propia con datos del cuadro 3.2 y 3.8

La rotación de clientes no se ve muy afectada, aunque la imagen de la compañía se ve beneficiada porque la calidad y los tiempos de entrega a los mismos mejorarán.

Rotación de cuentas por pagar

Cuentas por pagar / Costo de ventas por día

Cuadro 4.12 Rotación de cuentas por pagar

$\frac{323,741}{(1,364,237 / 360)}$ <p>=</p> <p>110.50</p>	<p>Expresa el número de días que se tiene de cuentas x pagar a proveedores</p>	$\frac{307,241}{(1,356,745 / 360)}$ <p>=</p> <p>106.73</p>	<p>Expresa el número de días que se tiene de cuentas x pagar a proveedores</p>
--	--	--	--

Fuente: Propia con datos del cuadro 3.2 y 3.8

Se reducen los días de pago, ya que el importe de proveedores disminuye por los cargos realizados a ellos.

Rotación de inventario

Ventas / Inventarios

Cuadro 4.13 Rotación de inventario

$\frac{1,800,583}{367,870} = 4.89$	Indica los días que como promedio permanecen en existencia las mercancías, para este año fueron 4.89 días	$\frac{1,801,907}{364,818} = 4.94$	Indica los días que como promedio permanecen en existencia las mercancías, para este año fueron 4.94 días
------------------------------------	---	------------------------------------	---

Fuente: Propia con datos del cuadro 3.2 y 3.8

La razón no se ve muy afectada por el proyecto de cargo a proveedores, interviene el inventario, sin embargo, se ve reducido en un porcentaje poco importante.

Gastos de operación

Gastos de operación / Ventas netas

Cuadro 4.14 Gastos de operación

$\frac{447,863}{1,800,583} = 24.87\%$	Mide en que proporción los gastos de operación incurridos representan con relación a las ventas del período que se analiza, 24.87%	$\frac{443,580}{1,801,907} = 24.62\%$	Mide en que proporción los gastos de operación incurridos representan con relación a las ventas del período que se analiza, 24.62%
---------------------------------------	--	---------------------------------------	--

Fuente: Propia con datos del cuadro 3.8

Los gastos de operación se ven beneficiados por el cobro a proveedores, ya que hay renglones del estado de resultados que son directamente afectados, por tal motivo, se ven incrementadas la utilidades.

Costo de ventas

Costo de venta / Ventas netas

Cuadro 4.15 Costo de ventas

$\frac{1,364,237}{1,800,583} = 75.77\%$	Mide en que proporción del costo de ventas representa con relación a las ventas del período que se analiza, 75.77%	$\frac{1,356,745}{1,801,907} = 75.29\%$	Mide en que proporción del costo de ventas representa con relación a las ventas del período que se analiza, 75.29%
---	--	---	--

Fuente: Propia con datos del cuadro 3.8

Como el caso de gastos de operación, se ven menores, una vez que los costos no son absorbidos por la compañía y son traspasados al proveedor, por lo que será necesario que en los cobros, para que incida directamente en los indicadores de utilidad de operación y de utilidad bruta.

4.2 Gráficos razones financieras.

Los gráficos de las mejoras en las razones financieras son los siguientes:

Margen operativo

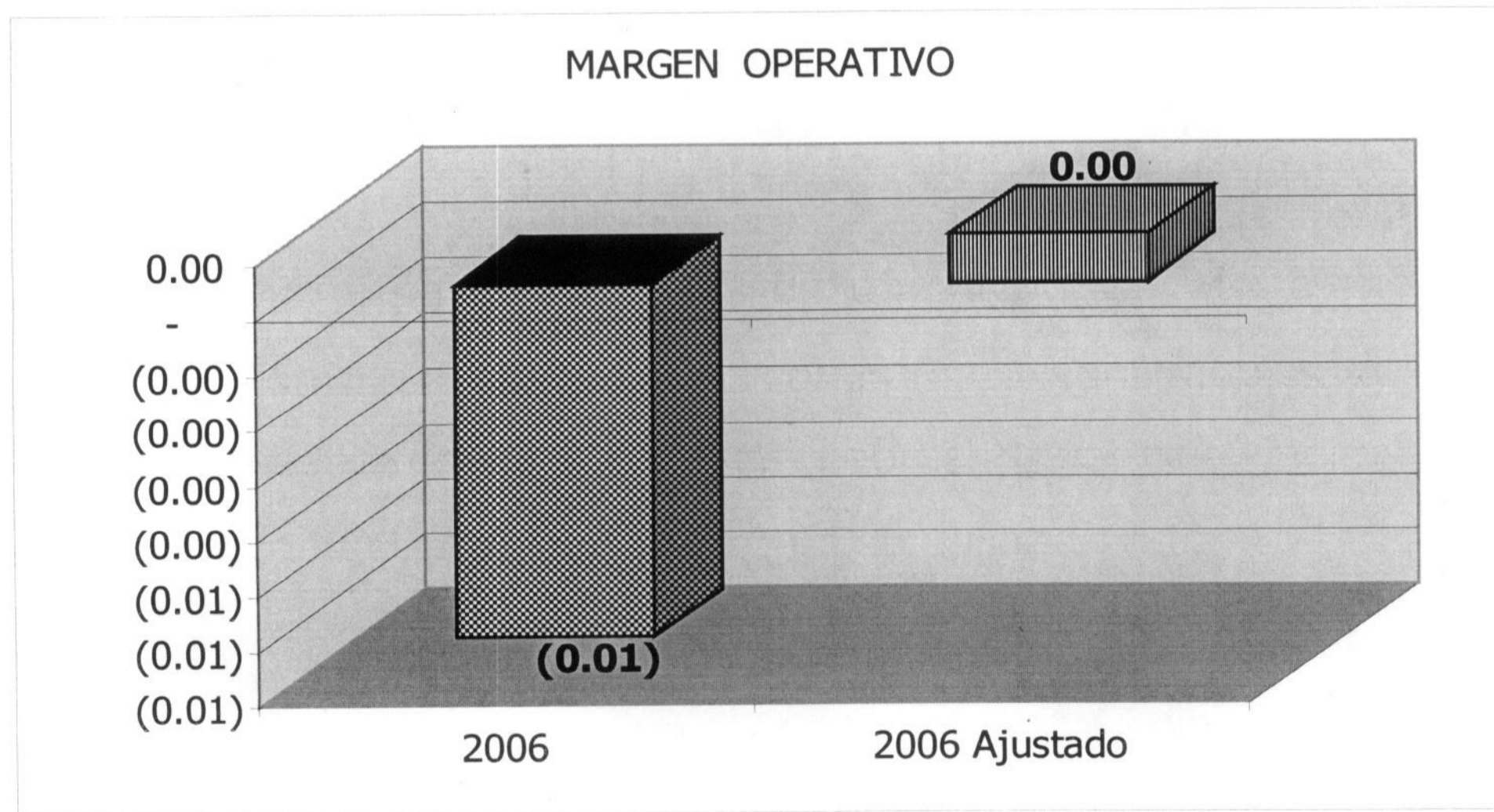


Figura 4.1 Margen operativo

Fuente: Propia con datos del cuadro 4.1

La utilidad operativa se da en el ajustado como resultado del cargo a proveedores, ya que en 2006 se tenía pérdida y se logró revertir la situación a utilidad operativa

Margen neto

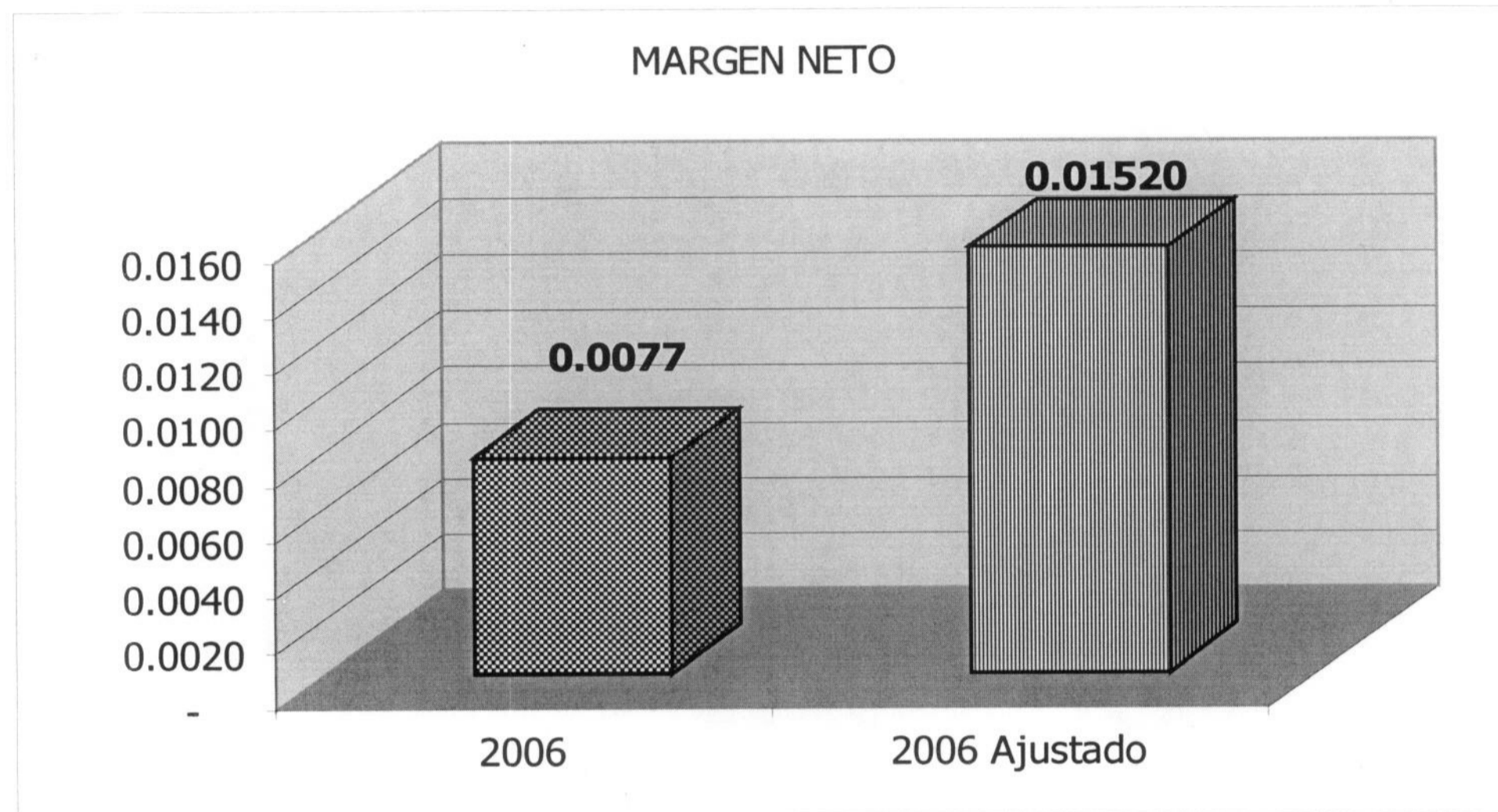


Figura 4.2 Margen neto
Fuente: Propia con datos del cuadro 4.2

Por lo que respecta al margen neto se puede ver un incremento del 96% con respecto al año base, se tienen beneficios de realizar los cargos a proveedores.

ROA

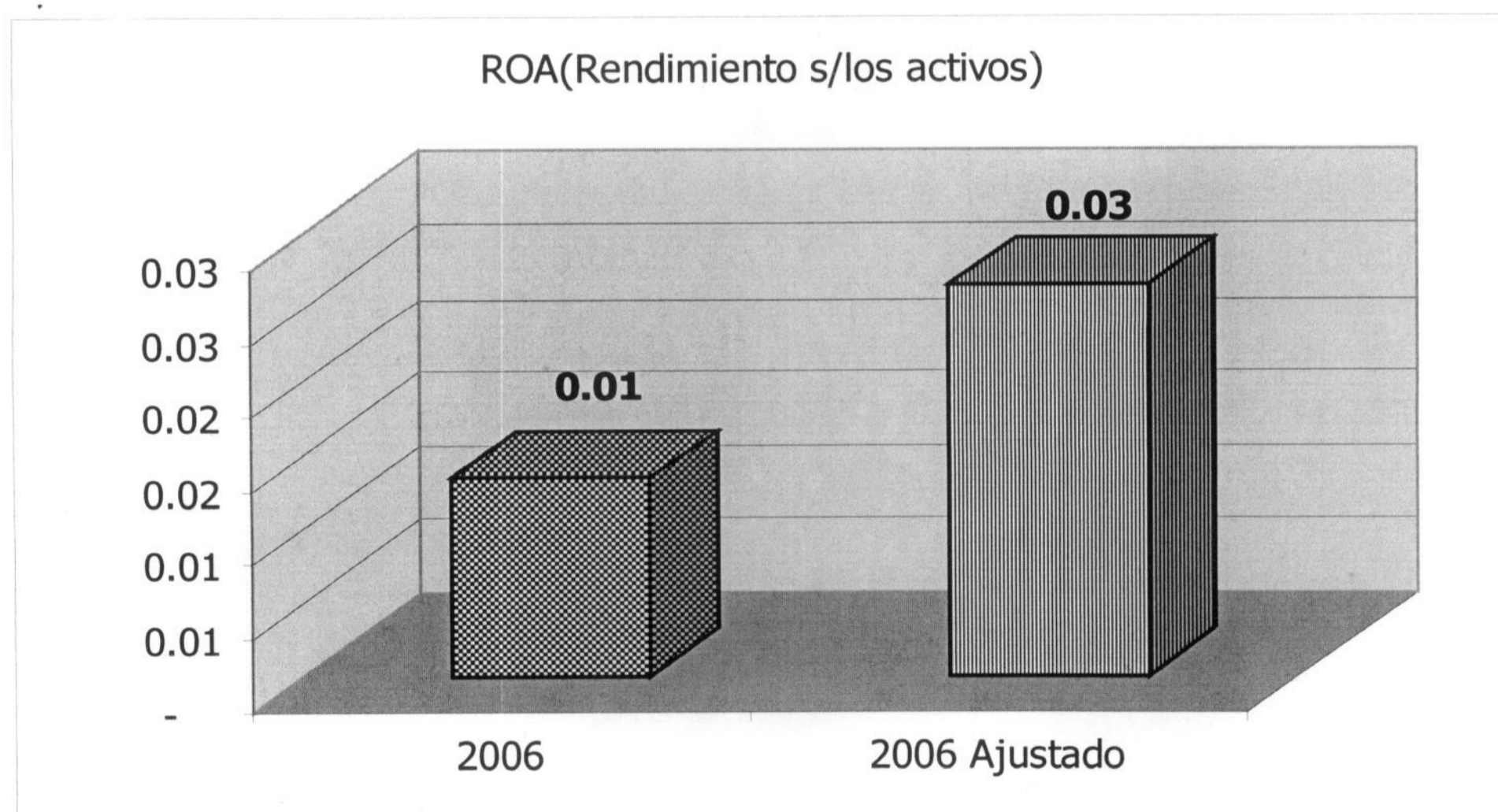


Figura 4.3 ROA
Fuente: Propia con datos del cuadro 4.3

En el rendimiento de sobre activos, se tuvo un incremento del 97% por realizar el cargo a proveedores.

ROE

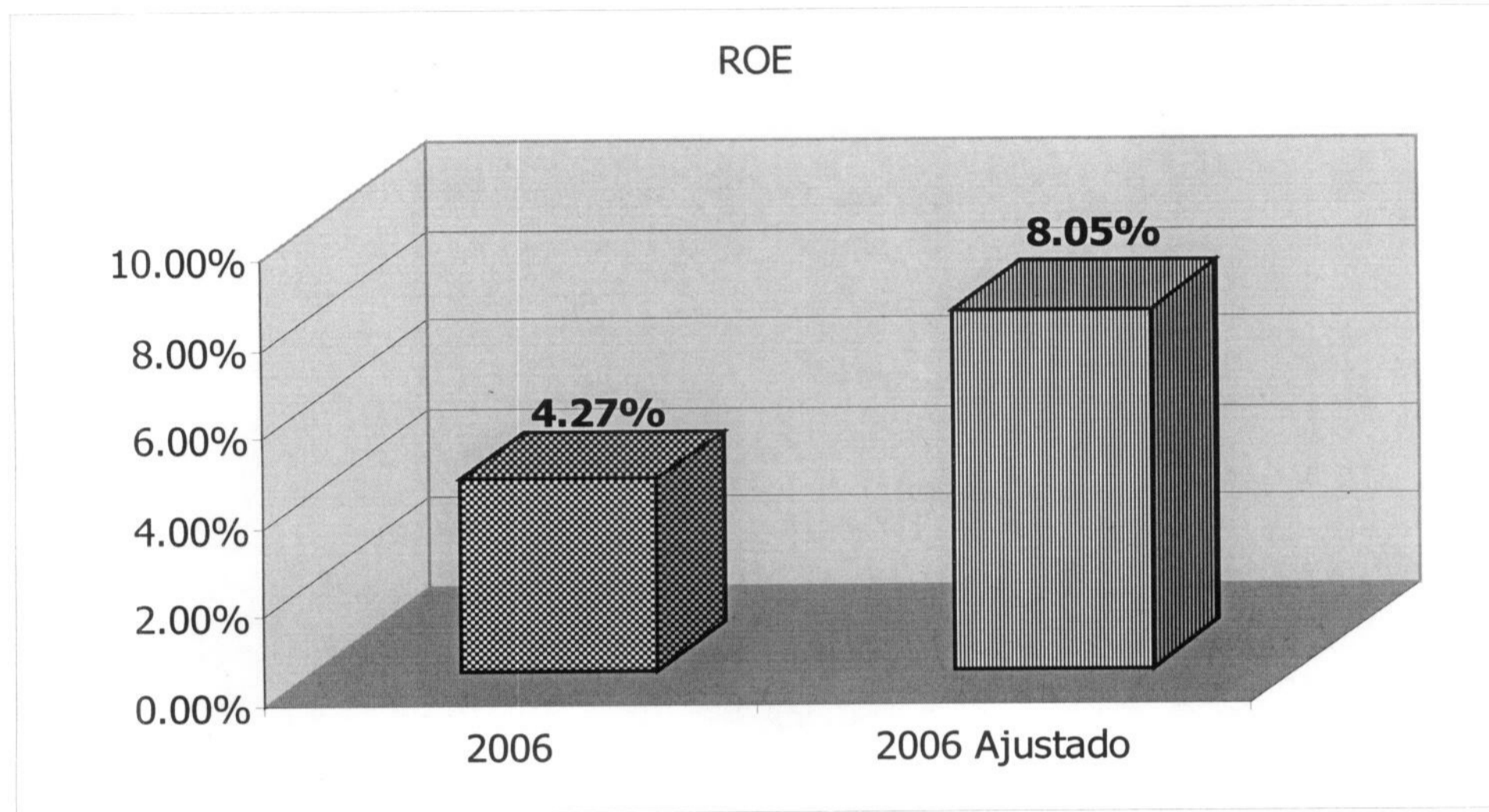


Figura 4.4 ROE
Fuente: Propia con datos del cuadro 4.4

Por la parte del ROE se tuvo incremento de 2006 contra el ajustado del 89%

Solvencia

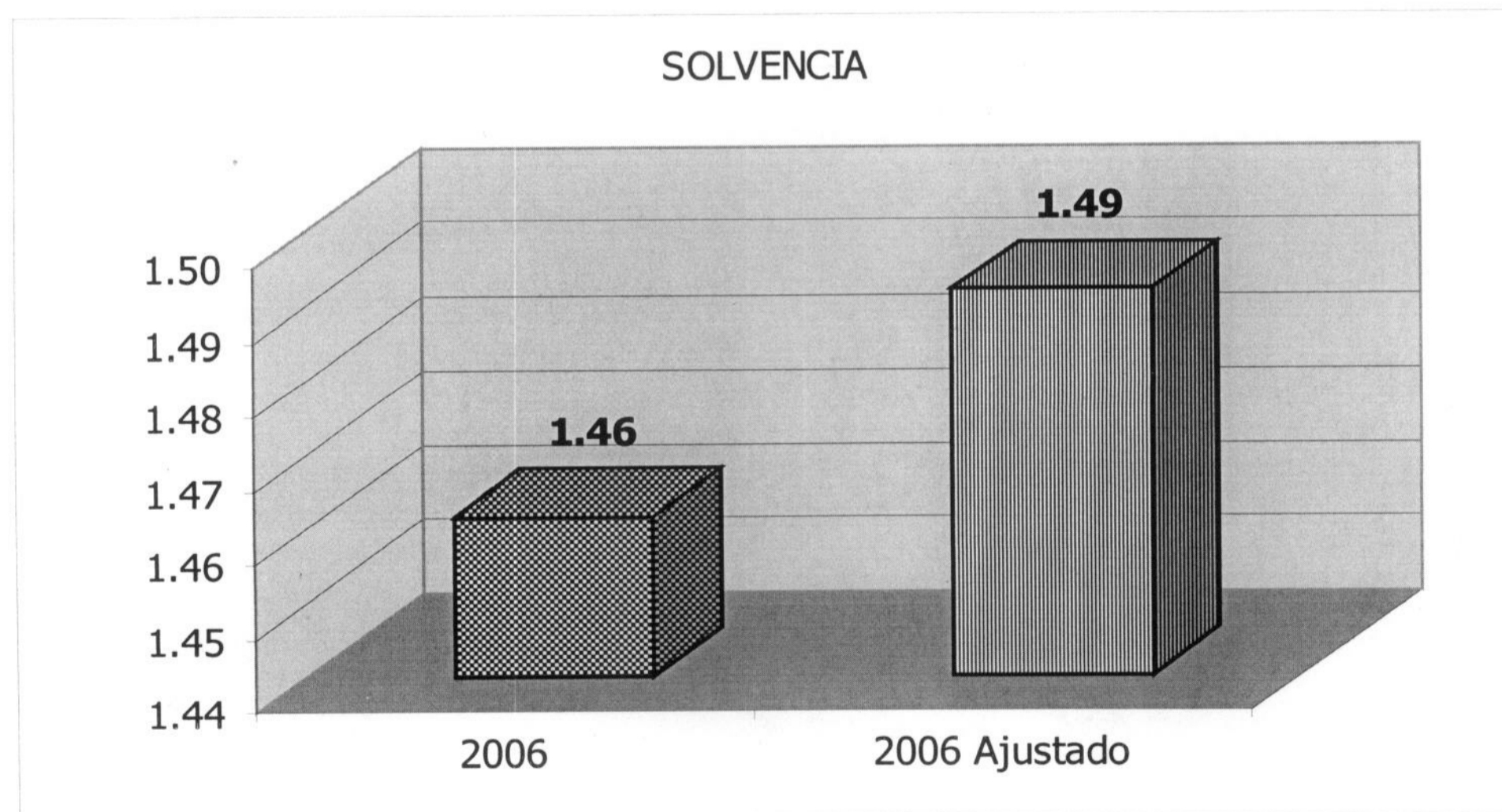


Figura 4.5 Solvencia
Fuente: Propia con datos del cuadro 4.5

Si se realizan los cargos a proveedores, la empresa será más solvente, el porcentaje que se beneficia es del 2%

Apalancamiento

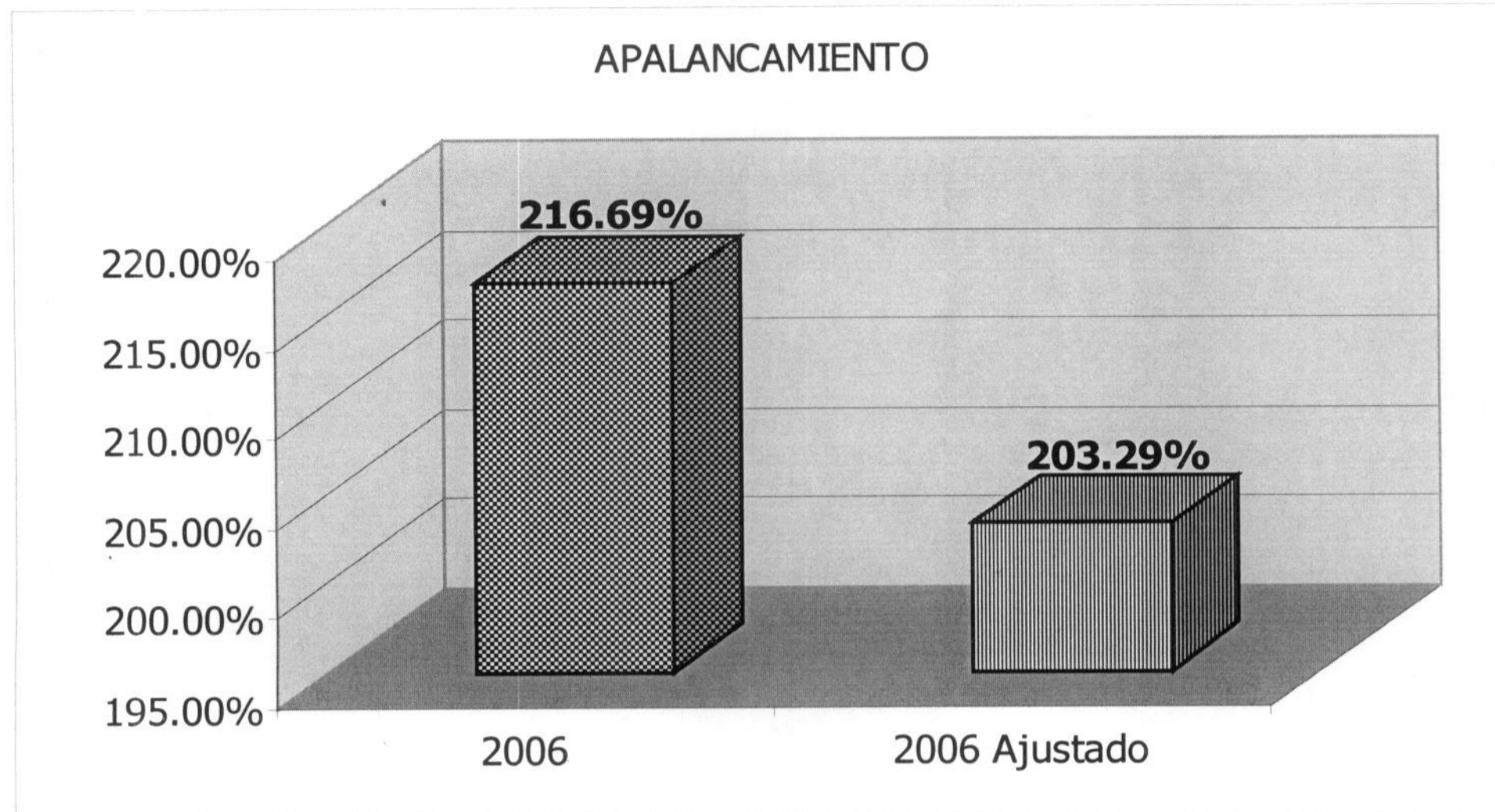


Figura 4.6 Apalancamiento
Fuente: Propia con datos del cuadro 4.6

En el apalancamiento, la empresa dejaría de estar un 6% menos apalancada, el porcentaje es pequeño, pero se tienen beneficios.

Liquidez

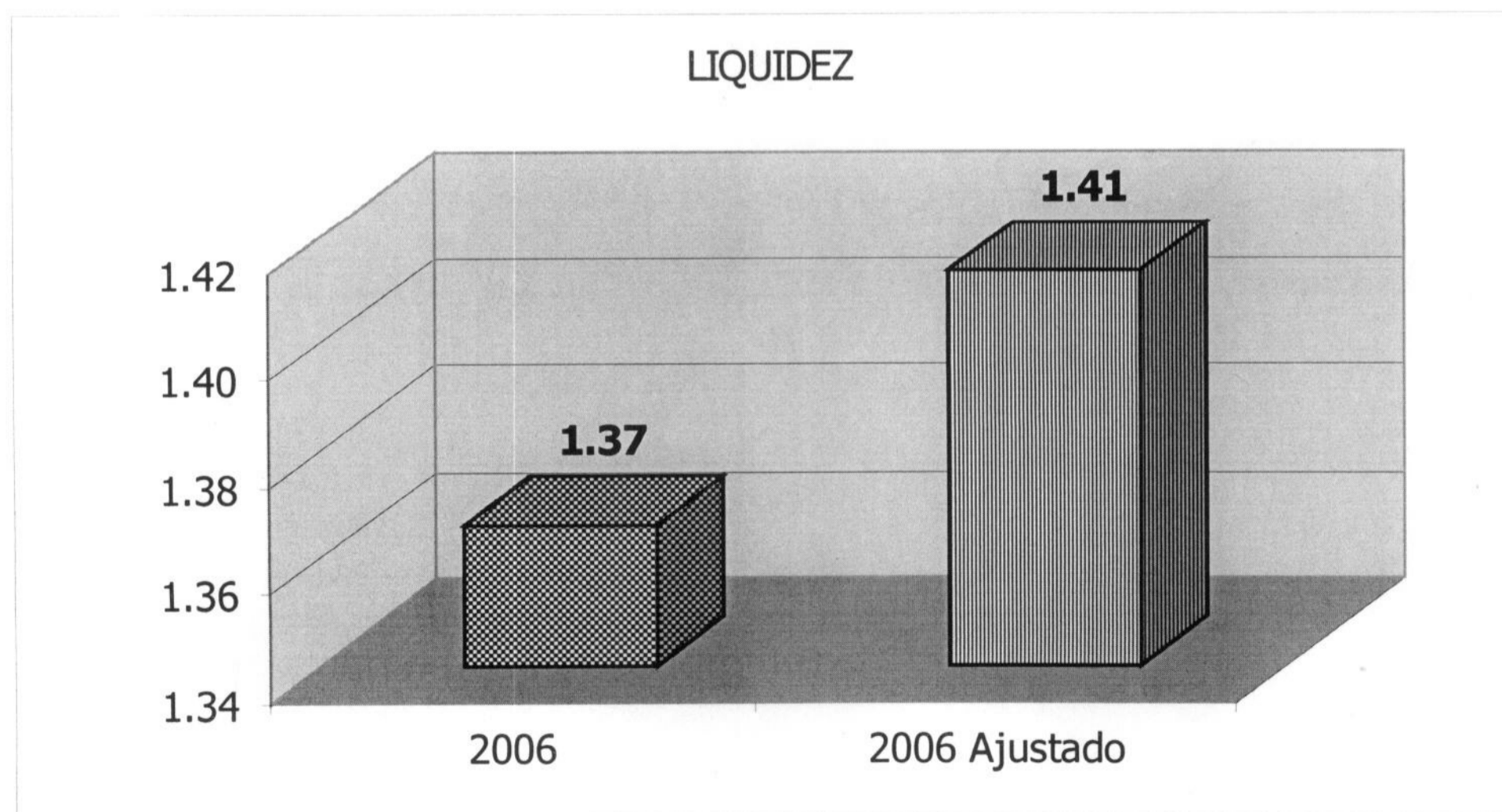


Figura 4.7 Liquidez

Fuente: Propia con datos del cuadro 4.7

La compañía mejora su liquidez en 2006 contra el ajustado en un 3%

Prueba del ácido

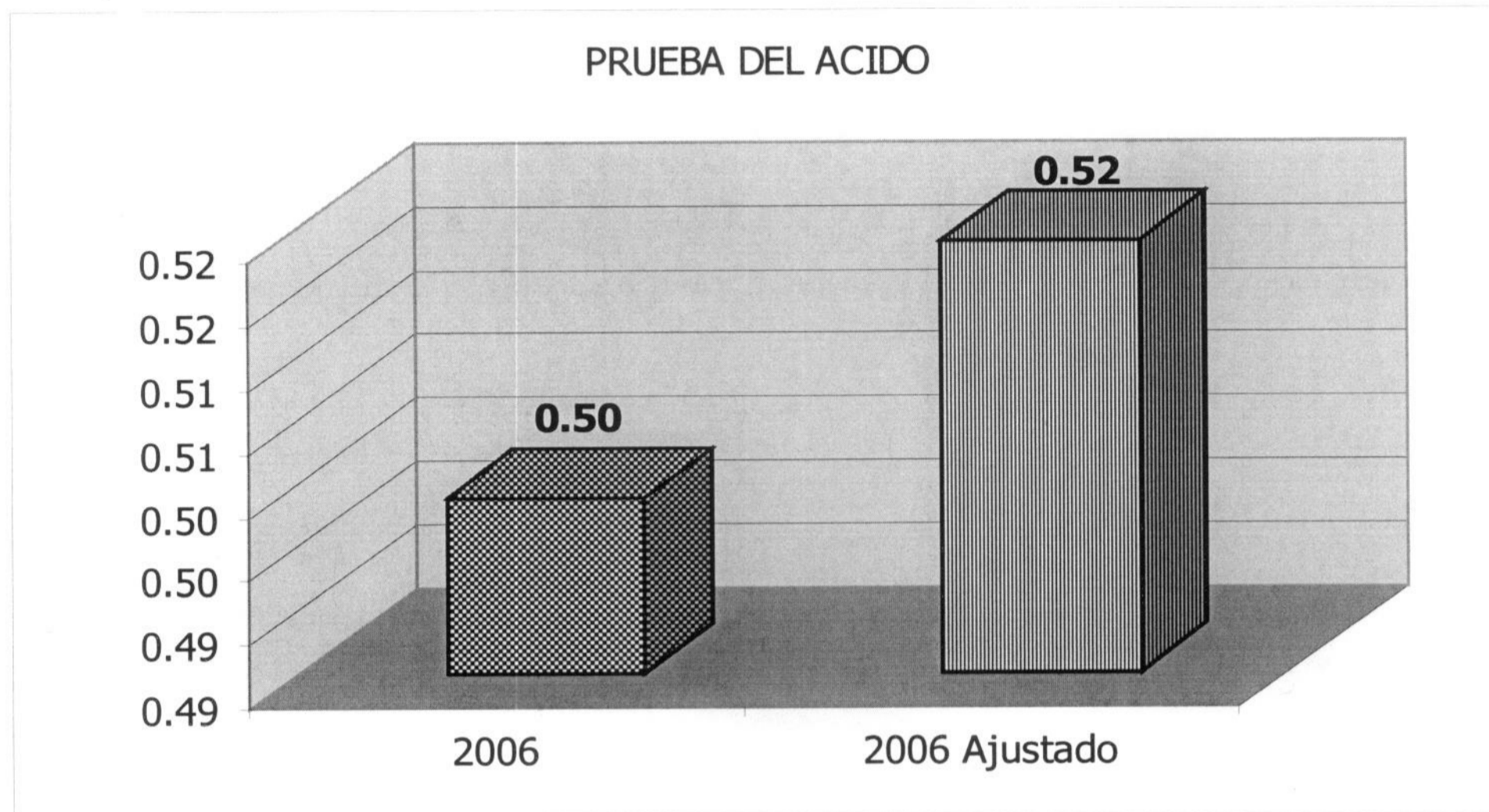


Figura 4.8 Prueba del ácido

Fuente: Propia con datos del cuadro 4.8

Si la empresa quita los inventarios de sus activos circulantes puede cubrir sus compromisos en un 4% más, después de haber realizado los cargos.

Eficiencia

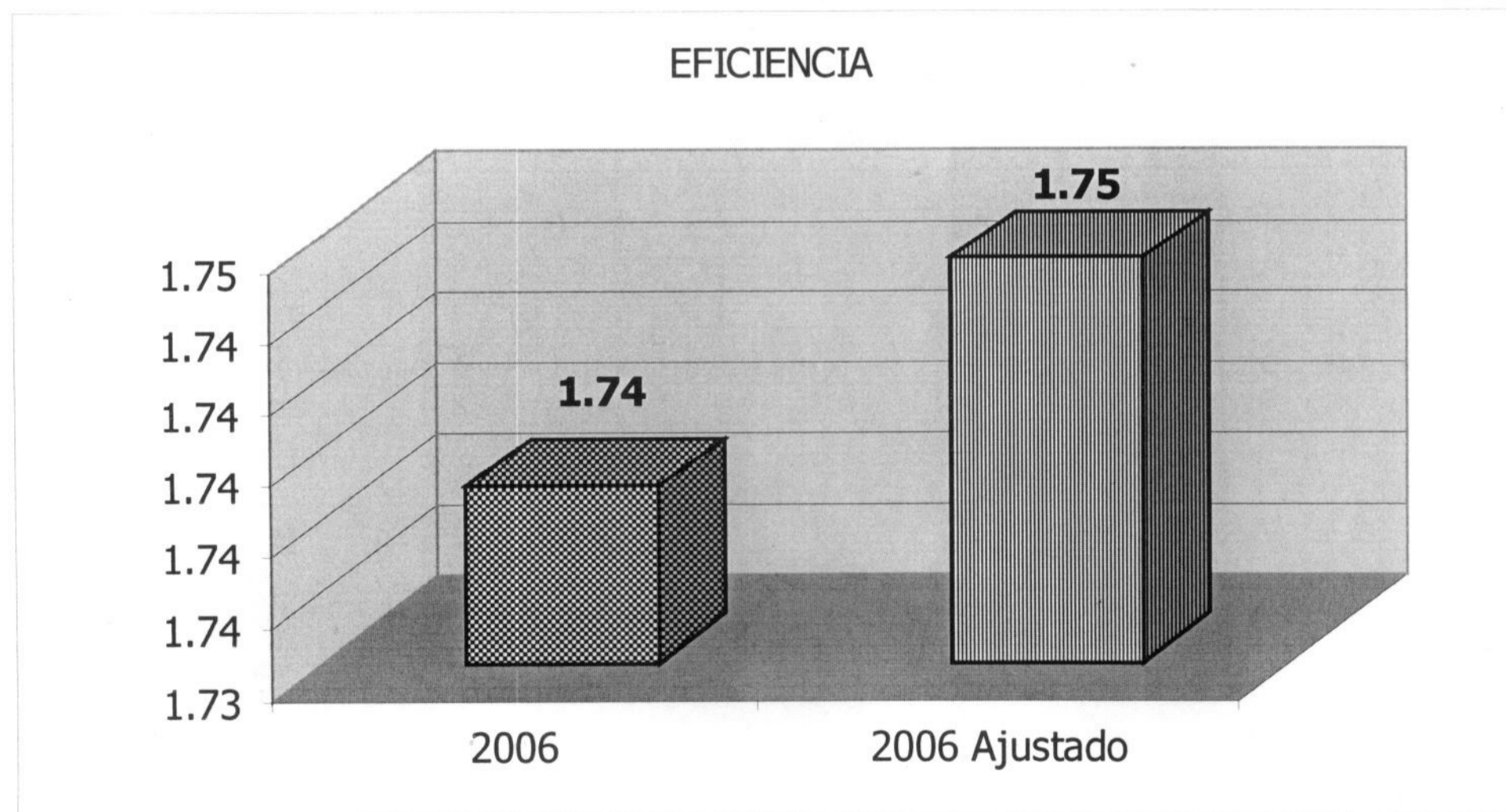


Figura 4.9 Eficiencia

Fuente: Propia con datos del cuadro 4.9

Esta razón donde intervienen las ventas y el activo total casi no tiene movimientos, ya que los rubros mencionados tienen un impacto menor en este proceso.

Rotación de cuentas por cobrar

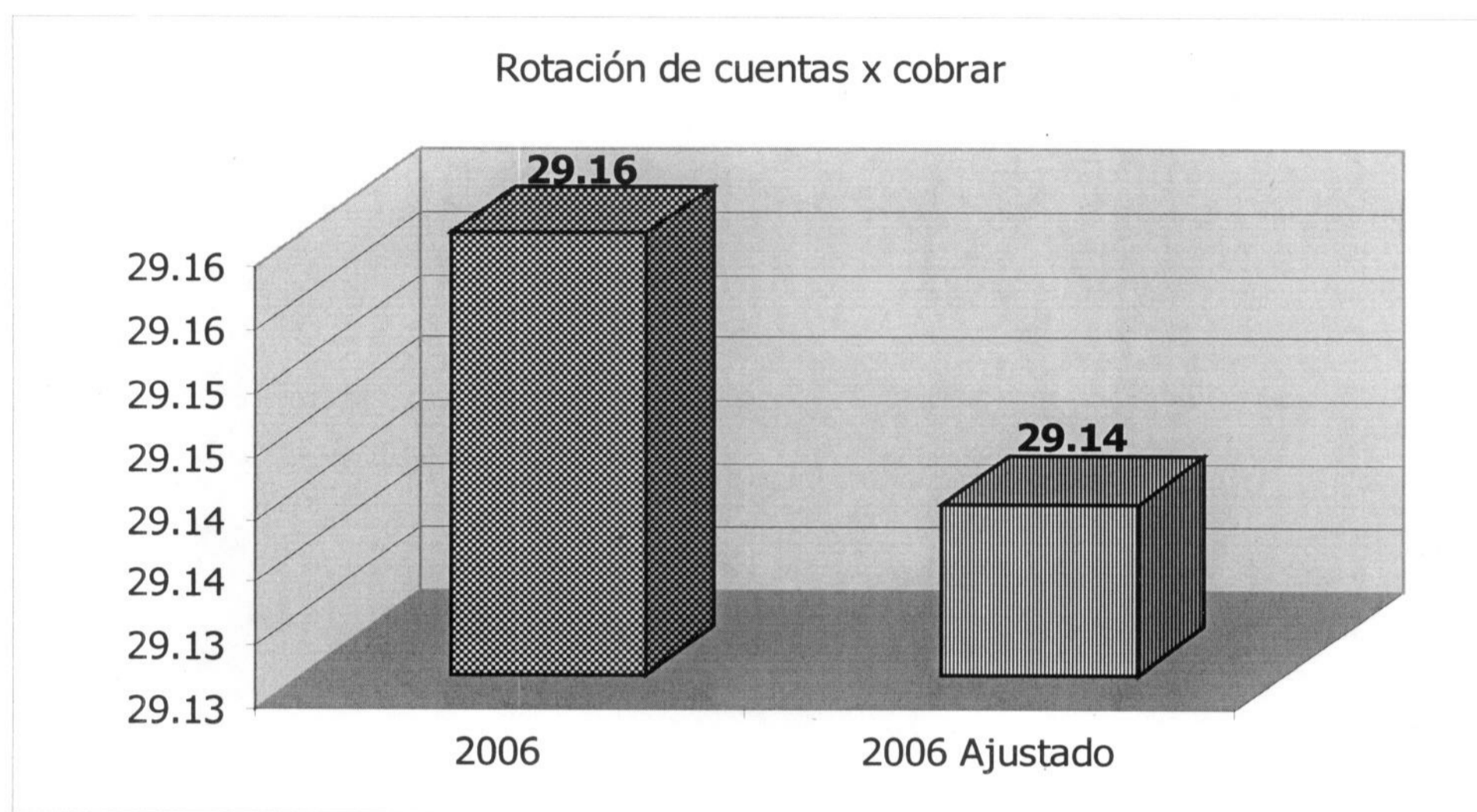


Figura 4.10 Rotación de cuentas por cobrar.
Fuente: Propia con datos del cuadro 4.11

Esta razón donde intervienen los inventarios casi no tiene movimientos, ya que este rubros mencionado tienen un impacto menor en este proceso.

Rotación de cuentas por pagar

Después de haber realizado los cargos a proveedores, se tiene un beneficio del 4% con respecto a la cifra original, ya que los pasivos con proveedores son menor porque se impacta directamente este renglón del Balance General, ya que se debe menos a proveedores por los descuentos efectuados

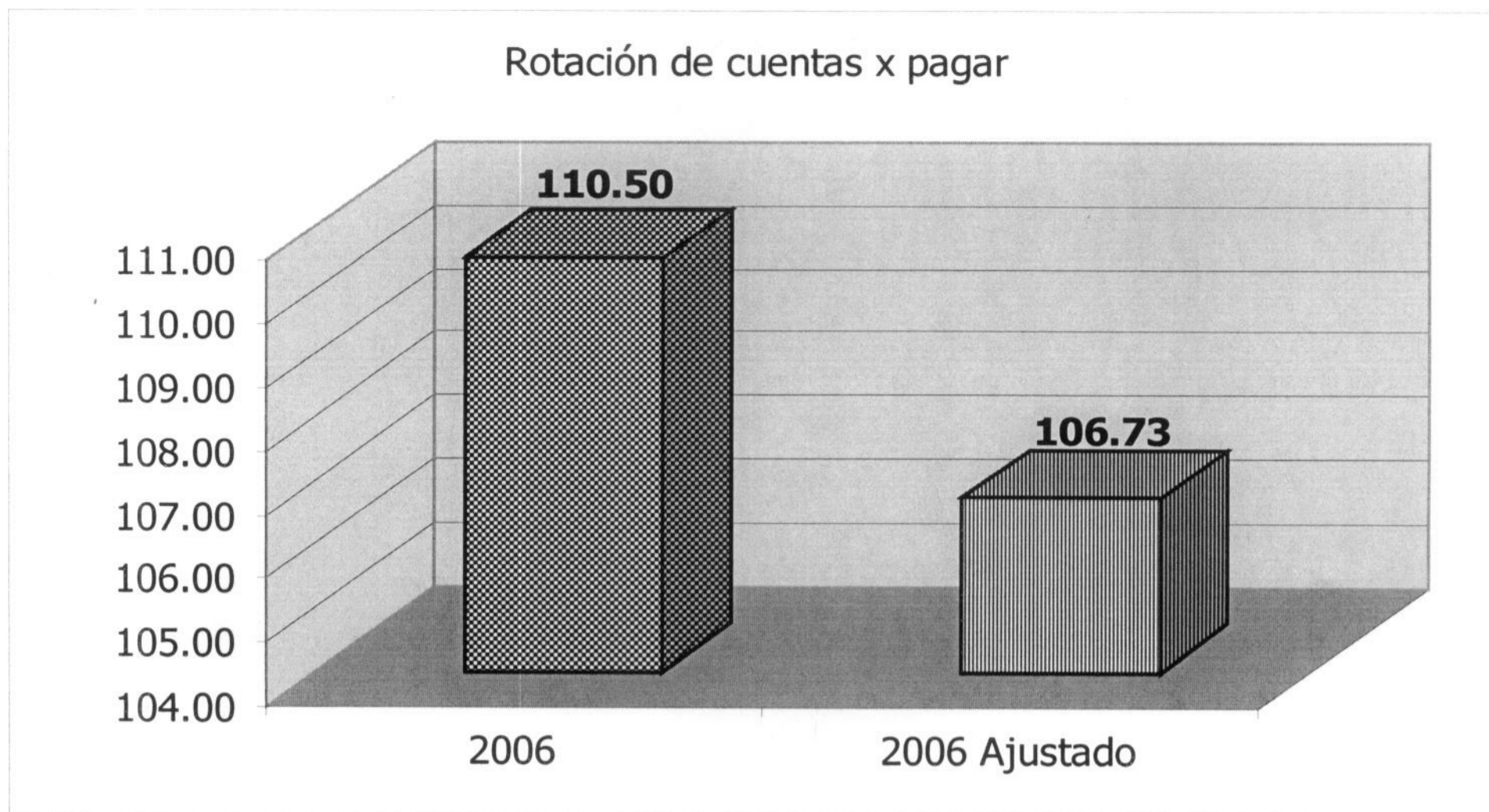


Figura 4.11 Rotación de cuentas por pagar
Fuente: Propia con datos del cuadro 4.12

Rotación del inventario

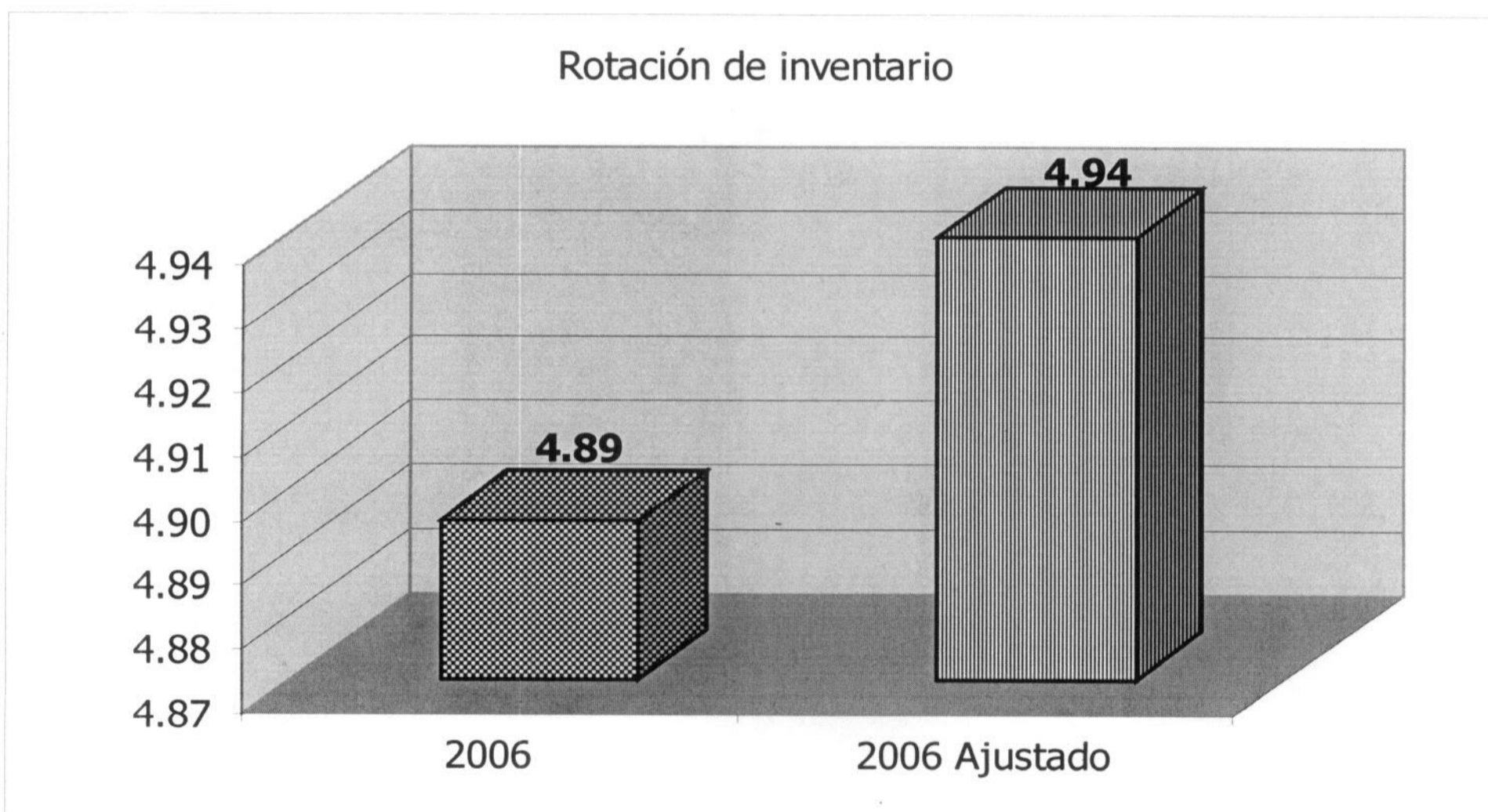


Figura 4.12 Rotación del inventario
Fuente: Propia con datos del cuadro 4.13

El inventario tiene una rotación un poco mayor, solo se incrementa en un 1%, ya que dentro de los ajustes presentados en este proyecto, el rubro de inventarios no es de los más representativos, solo se tiene considerado este porcentaje de mejora.

Gastos de operación

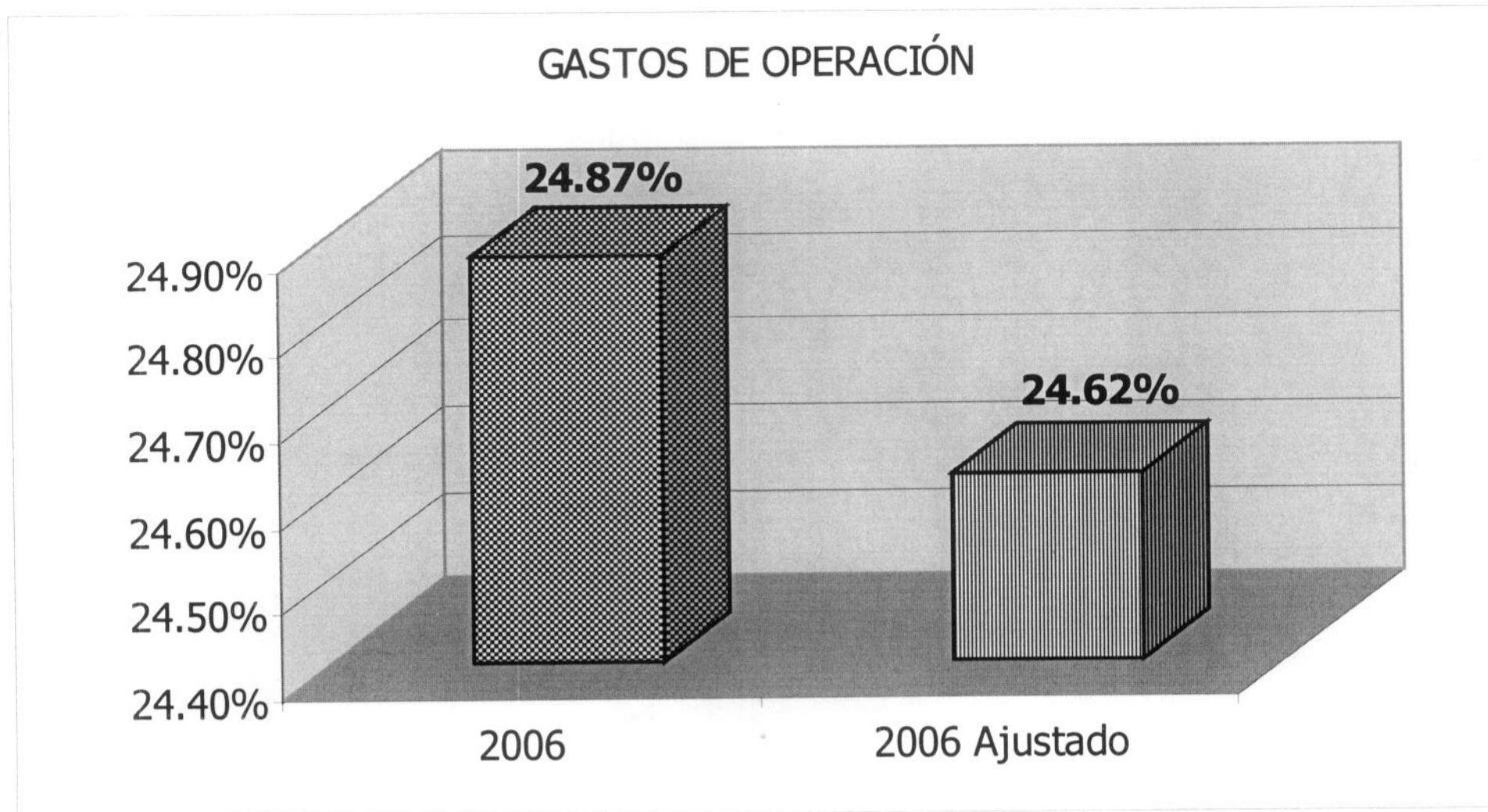


Figura 4.13 Gastos de operación
Fuente: Propia con datos del cuadro 4.14

Los gastos de operación con respecto a ventas disminuyen porque algunos de los conceptos ya revisados son traspasados al proveedor y ya no se tienen en la contabilidad de la compañía, la disminución es del 1%

Costo de ventas

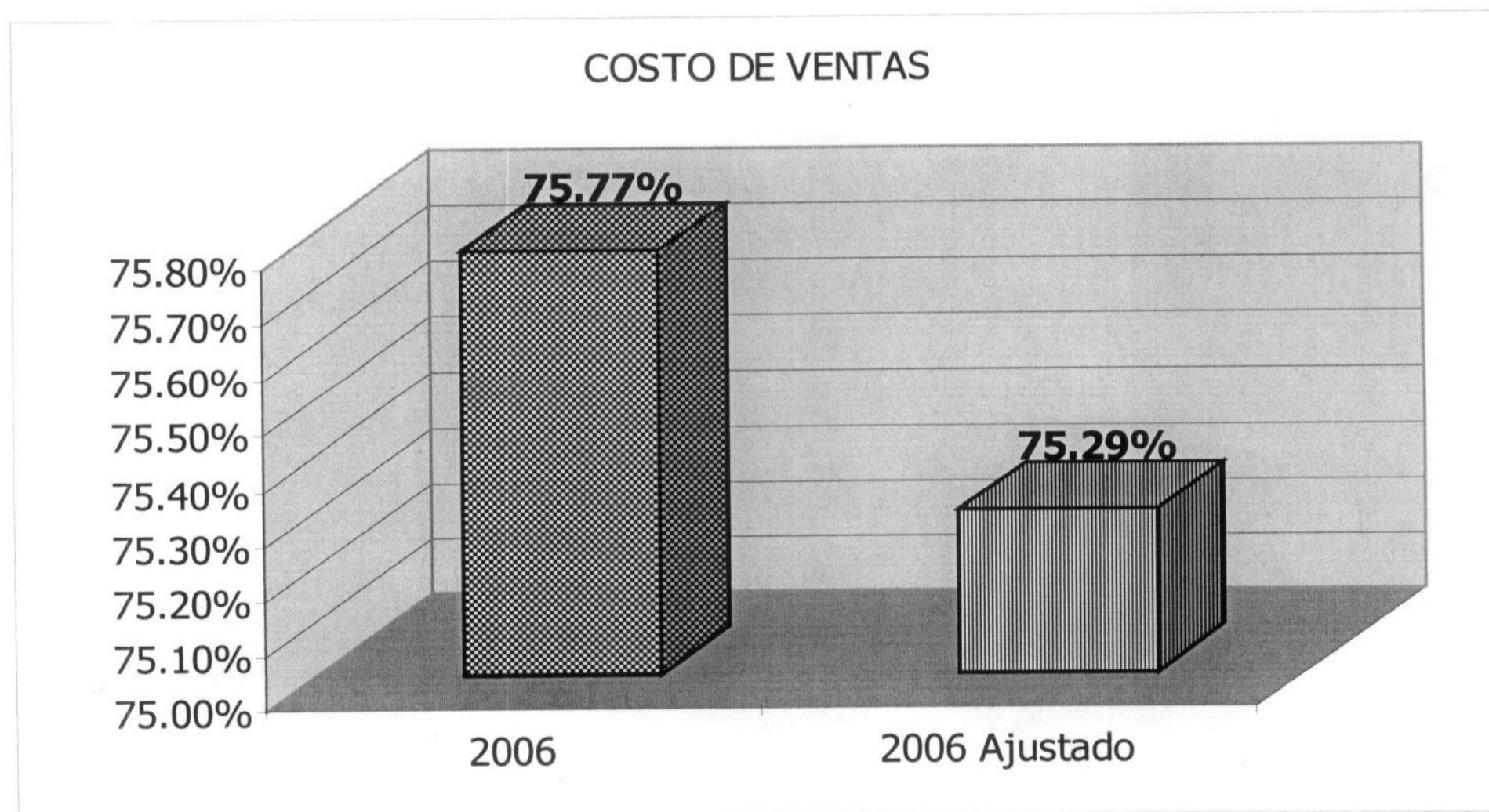


Figura 4.14 Costo de ventas
Fuente: Propia con datos del cuadro 4.15

El costo de ventas es impactado de manera positiva cuando se realizan los cargos a proveedores, ya que se tiene en las finanzas de la empresa gastos que fueron causa del proveedor, la razón disminuye en un 1%

4.3 Principales movimientos en indicadores financieros

Cuadro 4.16 Movimientos en indicadores financieros

Indicador	Actual	Ajustado	Diferencia
Utilidad bruta	\$ 436,346	\$ 445,162	\$8,816
Utilidad neta	\$13,949	\$ 27,397	\$ 13,448

Fuente: Propia con datos del cuadro 3.8

4.4 Gráficos de movimientos en indicadores financieros

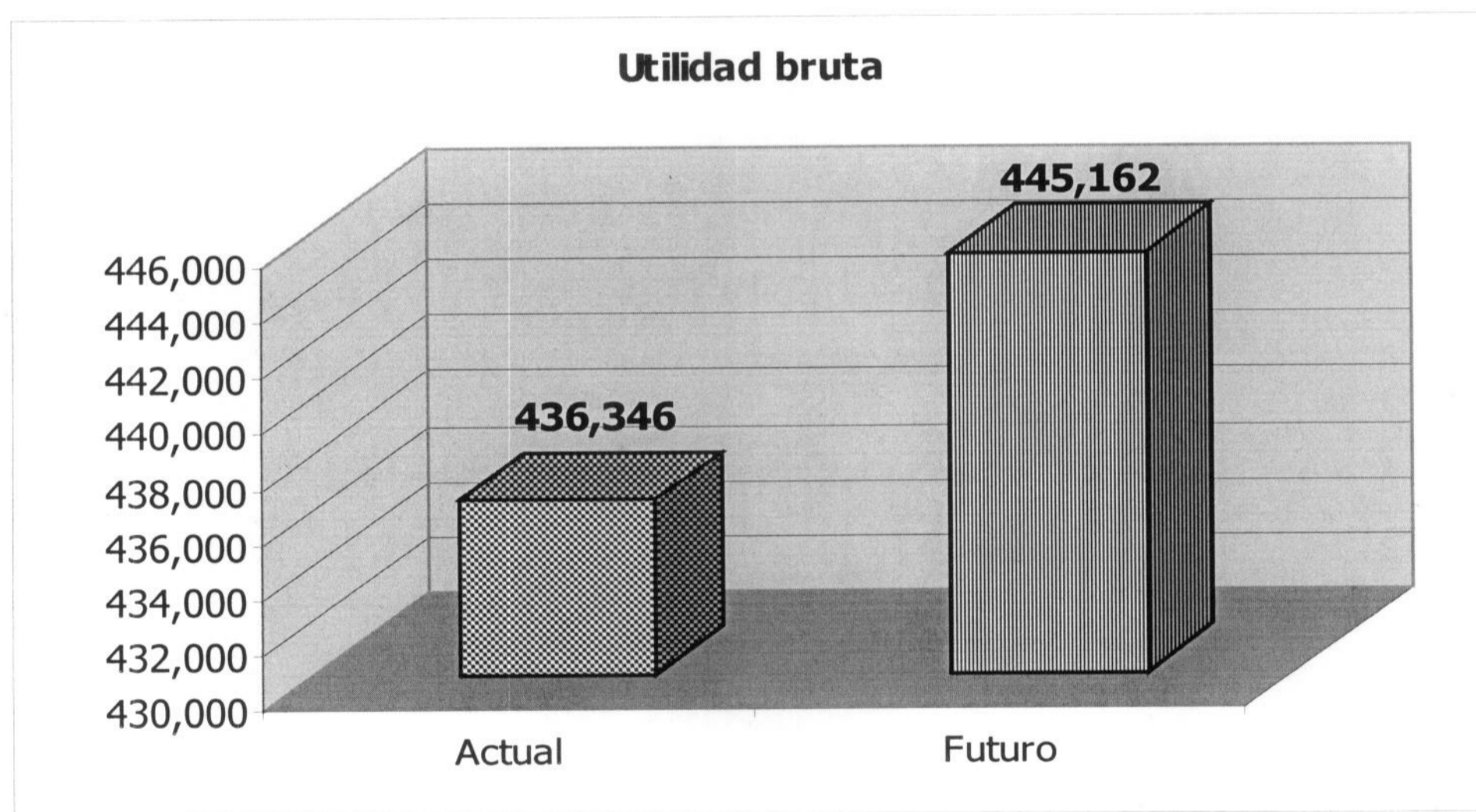


Figura 4.15 Utilidad bruta

Fuente: Propia con datos del cuadro 4.16

Por lo que respecta a la utilidad bruta, uno de los indicadores establecidos para este trabajo, podemos observar como se ve aumentado una vez que se han realizado los ajustes que son los cargos a proveedores, el incremento es del 2%

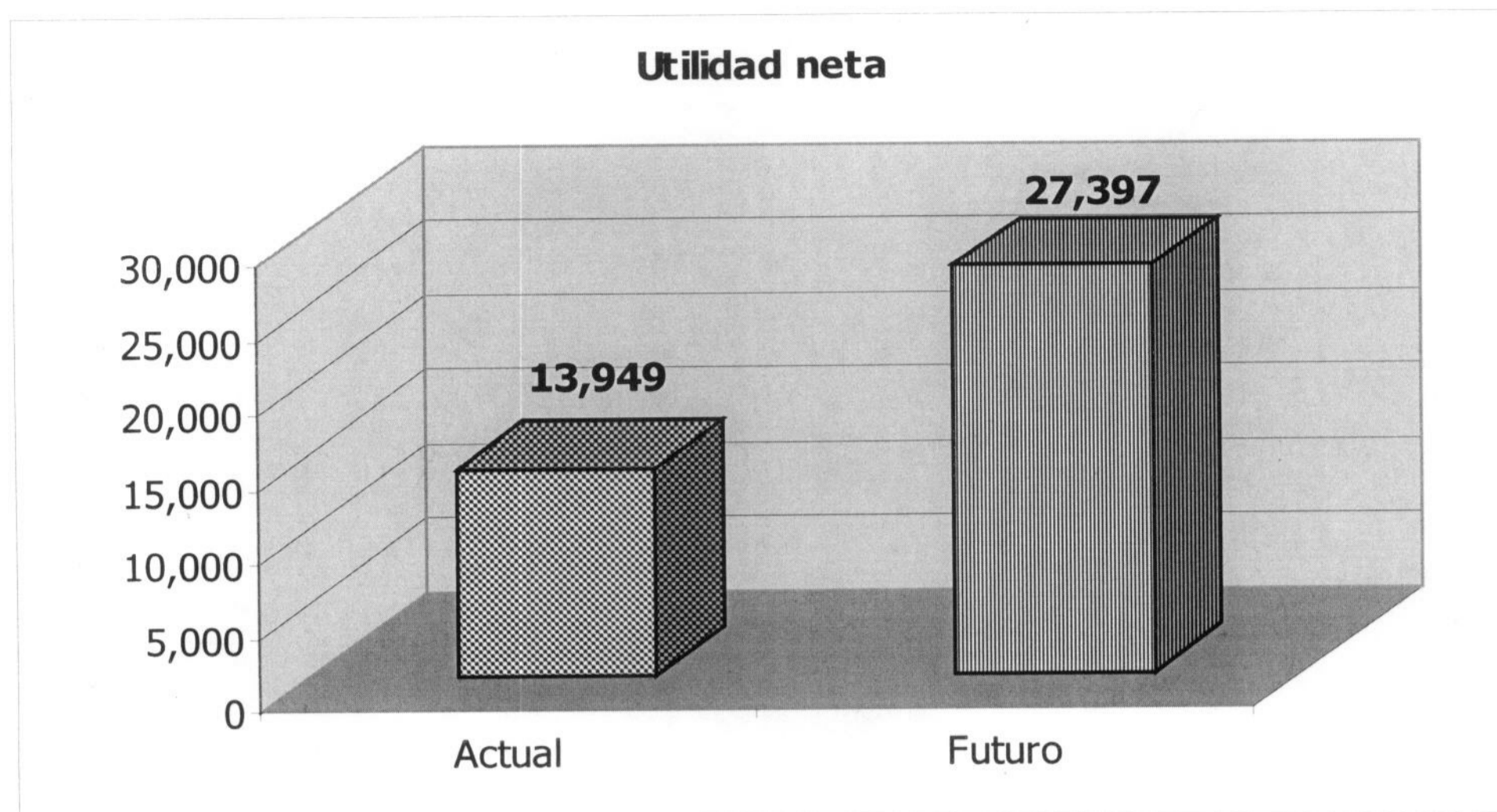


Figura 4.16 Utilidad neta
Fuente: Propia con datos del cuadro 4.16

El segundo indicador buscado es la utilidad neta, esta es la más beneficiada cuando se realizan los cargos a proveedores, el beneficio es del 96%, por lo que se observa que casi se duplica el monto obtenido.

APORTACIONES

El propósito de esta investigación es el medir en términos económicos el impacto que tiene en la utilidad de la compañía el absorber una serie de gastos propios de la actividad, pero que fueron causados por el proveedores, tales como retrabajos, horas extra, selección de material, paros de línea, fletes extraordinarios, hand carriers, material fuera de especificaciones, ya que en la contabilidad se tienen estos gastos e impactan de manera negativa las finanzas de la empresa.

La necesidad se dio porque se detectó que en las empresas medianas no se realizan estos cargos a proveedores y las finanzas de la compañía, así como sus indicadores financieros se ven afectados por diversos conceptos, como los ya mencionados. Los clientes de las compañías se vuelven exigentes en calidad, entrega y precio, por lo que las finanzas deben permitir que las empresas sean rentables para poder ofrecer lo que el cliente necesita y poder seguir teniendo negocio y proyectos venideros, de ahí que se desarrolló un modelo financiero que contiene el balance general y el estado de resultados de la compañía antes de los ajustes, que son los cargos a proveedores y después de los ajustes, donde se afectan las cuentas que son base para los cargos y al final arroja indicadores financieros positivos entre el antes y el después, en adición se realizaron razones financieras y se graficaron para demostrar con otra herramienta financiera el impacto positivo en las finanzas de la empresa una vez realizados los cargos a proveedores por sus ineficiencias en la operación.

RECOMENDACIONES

Se recomienda el poder atar este procedimiento de cargo a proveedores a un sistema de calidad de las compañías como el ISO 9000, ya que cuando exista algún caso imputable al proveedor haya una estandarización acerca de lo que el personal debe de hacer para asegurarse de que el gasto será traspasado al proveedor y no se quedará en las finanzas de la compañía.

Es importante que este procedimiento de cargo a proveedores pueda ser realizado a través de un sistema de información robusto como el SAP, para que la información contenida sea confiable, además de poder rastrear todo el proceso, además el sistema podrá ayudar a que se pueda realizar una evaluación general al proveedor que pueda ser base para nuevos contratos o nuevas condiciones de compra de acuerdo al desempeño del mismo.

Antes de proceder al descuento al proveedor se tienen que definir ciertos pasos como:

- Definición de cuentas contables en donde quedará registro de cargo a proveedor para tener un mejor control de los cargos y llevar una estadística.
- Definición de indicador como centro de costos en donde se sabrá que el gastos es imputable a proveedor y no propio de la actividad.
- Definición de tarifas de cargos como gastos administrativos, horas por paro de línea.
- Publicación de tarifas
- Procedimiento en sistema de calidad

- Publicación de nuevo esquema de cargo a proveedores en página de Internet de la compañía
- Comunicado a cada proveedor acerca de cargo a proveedores

CONCLUSIONES

La industria de autopartes en México ha sido afectada por las tendencias de la industria automotriz de la siguiente manera:

- Las empresas locales han dejado de ser proveedoras de las ensambladoras para dejar su lugar a las nuevas empresas extranjeras o dedicarse a importar y distribuir autopartes. Se pudieron identificar dos grupos de empresas en situaciones claramente diferenciadas: el de las grandes proveedoras de las ensambladoras que pertenecen a grupos multinacionales y tienen un perfil perfectamente adaptado a las exigencias que plantea la industria y otras empresas con potenciales limitados que aún no saben como responder al reto planteado por las nuevas tendencias.
- Las nuevas funciones que deben desempeñar los proveedores indican la necesidad de obtener conocimiento y capacidades específicas como son: diseño, prueba, validación, prototipo para desarrollo de nuevos productos; procesos estadísticos para control de calidad, habilidades logísticas que les permitan reducir sus inventarios y manejar sus estrategias justo a tiempo, desarrollar sistemas de información, desarrollar control en costos, y fomentar habilidades de cooperación con otras empresas y organismos.
- Se observa una relación inequitativa entre las ensambladoras y los proveedores. Los contratos son injustos, pues obligan al proveedor a bajar el precio de sus productos año con año, lo que resulta en una disminución continua de márgenes de utilidad de los proveedores. En ocasiones los proveedores se mantienen trabajando solamente porque cerrar sus empresas sería muy costoso.

Por tal motivo es importante que las empresas centren sus esfuerzos en la satisfacción del cliente junto con la consecución de sus fines y sus objetivos incluyendo el financiero, por lo que procedimientos como el cargo a proveedores podrán ayudar a las compañías a no impactar negativamente sus finanzas, podrán traspasar los gastos imputables al proveedor y podrán conseguir mejores indicadores financieros, al final se traducirá en una mayor atención por parte del proveedor, una mejora en las operaciones de la compañía y en satisfacción del cliente por recibir producto de acuerdo a sus estándares de calidad, tiempo de entrega y precio.

Por lo que respecta a esta investigación se observó como la situación de la compañía mejoró cuando se realizó el modelo financiero propuesto, ya que se seleccionaron las cuentas y rubros que serían afectados por el cargo a proveedores, se realizaron los cargos a proveedores, por lo que estos gastos se traspasaron al proveedor y los indicadores seleccionados, que fueron la utilidad bruta y la utilidad neta se vio como mejoraron, para presentarlo de manera visual se calcularon razones financieras y se graficaron, una vez más se pudo constatar de cómo hubo un resultado positivo cuando la empresa no tiene en su contabilidad una serie de gastos propios de la actividad, pero fueron causados por el proveedor.

BIBLIOGRAFÍA

Alemania y México. Cámara Alemana de Comercio e Industria AC, Revista. Año 11, Febrero 2007

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) <http://www.amia.com.mx/>
31 de mayo de 2007

Automotive Industries. <http://www.ai-online.com/>
24 de mayo de 2007

Bottorf. <http://www.ausbcomp.com/~bbott/cars/carhist.htm>
22 de mayo de 2007

Distribuidora de Autopartes (AMDA), de la Industria Automotriz (AMIA)
<http://www.amia.com.mx/> 31 de mayo de 2007

Mankin, N. G. Principios de Economía. 3ª edición. España, Madrid. 2004, Pag. 535

NEGOTEGIA SA DE CV. Curso taller sobre documentación de los sistemas de gestión de la calidad.

Global In Sight.
<http://www.globalinsight.com/gcpath/AutomotiveMarketDataandAnalysis.pdf>
29 de mayo de 2007

INEGI. La Industria Automotriz en México <http://inegi.gob.mx>
2006

ISO 9004:2000 Gestión de la Calidad y elementos de los Sistemas de Calidad

ISO 9000 Check list <http://www.iso9000checklist.com/>

Open Course Ware Consortium <http://mit.ocw.universia.net/> 20 de junio de 2007

Robins, S. P. 1996, Comportamiento organizacional, teoría y práctica, 7ª edición, Prentice – Hall Hispanoamericana, S.A. México

Secretaría de Economía : <http://www.economia.gob.mx>,
7 de junio de 2007

Tabla, G. 1998. Guía para implantar la norma ISO 9000. Para empresas de todos tipos y tamaños, 1ra edición, Mc Graw Hill Interamericana Editores, S.A. de C.V.; México.

Transportes y Turismo. Asociación Mexicana de Editores del Sector Automotriz AC.
Año 6 Número Abril 2007

Veloso, F. 2001. La cadena de abastecimiento Automotriz, 1ra edición, Gerpisa, España.