

Principios generales sobre organización de una Contabilidad ferroviaria^(*)

POR

RAÚL SIMÓN

SEGUNDA PARTE

FRECIOS DE VENTA

(*Tarifas*)

CAPITULO I.

CONTABILIDAD DE INGRESOS

Los ingresos que obtienen las compañías ferroviarias corresponden al tráfico, o sea, a la aplicación de una tarifa (precio de venta) a un recorrido y a una categoría de transporte.

Existen además otros ingresos, menores en importancia, llamados de *fuera de tráfico*. Para esta última clase de ingresos no existen, en general, operaciones de contabilidad destinadas a fijar un precio de venta.

Así, cada compañía ferroviaria anota sus diferentes rubros de ingresos en dos grupos principales:

- 1) Productos del tráfico.
- 2) Productos fuera de tráfico.

Reproduciremos a continuación la lista de ingresos que anota el "Tratado General de Ferrocarriles" de Silvio Raola (Tomo V, pág. 323):

I.---INGRESOS DEL TRAFICO.

Gran velocidad

Viajeros en trenes especiales.

Idem. de 1.ª clase.

Idem. de 2.ª clase.

Idem. de 3.ª clase.

(*) Ver los Anales de Marzo.

Suplementos.
 Equipajes.
 Perros.
 Metálico y valores.
 Transportes frigoríficos y comestibles.
 Mensajerías.
 Carruajes.
 Ganados.
 Encargos.
 Consigna.
 Almacenajes.
 Repeso.
 Telégrafo.
 Transportes fúnebres.
 Productos varios.

Pequeña velocidad

Mercancías por tarifa general.
 Idem. por tarifas especiales.
 Carruajes.
 Ganados.
 Material de ferrocarriles.
 Almacenajes.
 Productos varios.

Ingresos fuera de tráfico.

Alquiler de estaciones.
 Alquiler de material móvil.
 Alquileres varios.
 Productos por propiedades.
 Intereses, cambios, etc.
 Varios.

La anotación separada de estos ingresos no ofrece complicaciones de ninguna especie, ya que el pago de los servicios respectivos se efectúa separadamente y, de ese modo, la contabilidad más imperfecta podría dar cuenta de su valor.

CAPITULO II.

Los precios de renta.

En la parte primera de este estudio se ha señalado el procedimiento general contable para obtener el costo de los diversos servicios.

Evidentemente, la contabilidad de gastos y la de ingresos deben corresponderse en las partidas respectivas.

Así, por ejemplo, para cada precio de costo que se anote en la contabilidad de gastos debe anotarse también el precio de venta respectivo en la Contabilidad de Ingresos.

Naturalmente, no siempre será posible establecer esta correspondencia. Pero debe aumentarse cada vez el número de casos posibles.

Por lo pronto, es necesario anotar el ingreso obtenido por cada una de las clases de tarifas aplicadas. Asimismo, como los documentos de pago del servicio anotan la clase de carga transportada, la tarifa aplicada y el recorrido, se obtendrá el producto por unidad de tráfico en cada caso, o sea, la tarifa o entrada media.

En el caso más general una Empresa Ferroviaria deberá conocer siempre los siguientes datos:

I.—Costo medio de la unidad de tráfico.

Suma de los gastos de explotación dividida por la suma de las unidades de tráfico movilizadas.

I.—Tarifa media de la unidad de tráfico.

Suma de las entradas de explotación dividida por la suma de las unidades de tráfico movilizadas.

I A.—Costo medio del pasajero kilómetro.

Suma de los gastos de tráfico de pasajeros partido por el número de pasajeros kilómetros movilizadas.

I A.—Tarifa media del pasajero kilómetro.

Suma de las entradas del tráfico de pasajeros partido por el número de pasajeros kilómetros movilizad^{os}.

*I B.—Costo medio de la tonelada kilómetro**I B.—Tarifa media de la tonelada kilómetro.**I.—C. D. E. etc. Costo medio de servicios especiales.**I.—C. D. E. etc. Entrada media de servicios especiales.*

En cada uno de estos servicios debe efectuarse un examen cuidadoso a fin de comprobar la relación entre gastos directos (en la forma definida en la Parte primera) y las entradas respectivas.

CÁPITULO III.

Influencia de las tarifas diferenciales.

Razones económicas han hecho que algunas empresas establezcan tarifas de transporte *no proporcionales* al recorrido efectuado. En estos casos el precio de venta del Transporte se reduce a medida que aumenta la distancia por recorrer. Es el caso de una tonelada de transporte, que llevada a un kilómetro, paga *un peso*, y la misma tonelada transportada a 100 kilómetros, en lugar de pagar cien pesos, paga sólo 95 pesos; y transportada a 1000 kilómetros paga 800 pesos. Es lo que se ha denominado la tarifa diferencial.

Esto equivale a introducir una variable en los precios de venta, los cuales no siguen en ese caso exactamente la misma variación de los precios de costo.

En realidad no siempre se estudia seriamente el efecto de las tarifas diferenciales. El hecho mismo de que se las haga variar según formas parabólicas indica un criterio inicial bastante arbitrario. ¿Por qué las demandas de transporte han de seguir precisamente una ley parabólica y no la correspondiente a una observación racional basada en hechos económicos efectivos?

La estadística contable—ayudada de estudios económicos—puede llegar a demostrar la conveniencia de establecer una variación de las curvas diferenciales. Estas observaciones equivalen, en los establecimientos comerciales e industriales al estudio de las condiciones del mercado a fin de aumentar las ventas.

No es el caso, en esta memoria, de anotar las investigaciones y métodos del rendimiento de las diversas formas de tarifas. Anotamos solamente el hecho para dejar testimonio de su importancia.

CAPITULO IV.

Influencia de la cantidad de tráfico en los precios de costo.

Este capítulo, que, por su título, debería figurar en la Parte Primera, relativa a los costos, corresponde en realidad, y por diversas razones, a la parte relativa a las tarifas. Por lo demás, se ha dejado ya establecido, en la Contabilidad de Gastos, los conceptos que lo explican.

Hemos visto que el costo de la unidad de tráfico se compone de dos partes, que son:

- 1) *Gastos Generales* que no crecen, hasta cierto límite, con la intensidad del tráfico.
- 2) *Gastos directos* que crecen directamente con la cantidad del tráfico.

Para un tráfico de X unidades de tráfico los gastos totales de una empresa de transporte serían:

$$1) \quad C \cdot X = A + B \cdot X$$

siendo:

C = costo total de la unidad de tráfico.

$X \cdot C$ = costo total de la suma de unidades de tráfico.

A = Gastos generales (comunes a cualquiera cantidad de tráfico, Administración, servicio de los capitales, etc.)

B = costo directo o parcial de la unidad de tráfico.

V . X = costo directo de la suma de unidades de tráfico.

El costo total de una unidad de tráfico sería, en consecuencia:

$$2) \quad C = \frac{A}{X} + B$$

Lo cual demuestra que el costo del transporte se reduce con un aumento de tráfico. Esto equivale a decir que, en circunstancias exteriores e interiores normales, las tarifas pueden reducirse con el aumento de tráfico sin disminución de las entradas.

Este hecho no puede ser desconocido en una contabilidad ferroviaria, ya que él puede señalar indicaciones sumamente útiles respecto del porvenir económico de una empresa.

Naturalmente deberá buscarse para cada empresa y para cada época los límites exactos de aplicación de la fórmula de reducción del costo.

C A P I T U L O V.

El valor de la moneda.

Es este un concepto que puede no tener importancia en un país de moneda estable. Pero puede suceder el caso—como en Chile(*)—en que las solas alteraciones del valor de moneda conduzcan a la ruina a una empresa.

En general, en relación con la moneda, pueden presentarse tres casos principales:

I.—Gastos y entradas en moneda corriente.

II.—Gastos parciales en oro y entradas totales en oro.

III.—Gastos parciales en oro y entradas totales en moneda corriente.

El primer caso sólo puede presentarse en países en los cuales su producción de materias primas (combustible, hierro, maderas) y manufacturadas (locomotoras, vagones, etc.) basten para las necesidades del consumo. Como se comprende, la fluctuación del valor de la moneda no ofrece dificultades de importancia, salvo la necesidad de variar temporalmente las tarifas en la misma relación que la variación de gastos.

(*) Véase el libro 'La situación económica—política de los F. F. C. C. del Estado' por Raúl Simon

El caso segundo puede conducir a elevaciones artificiales de las tarifas dando lugar a resultados financieros de explotación sin relación alguna con las condiciones industriales de la explotación misma. En efecto, si se desprecia bruscamente la moneda papel, crecen solamente los gastos en oro, ya que los gastos en moneda corriente varían mucho después que los primeros. En cambio aumentan *todas* las entradas, lo cual conduce a una utilidad especulativa de explotación. Lo contrario sucedería con una elevación brusca del valor de la moneda corriente.

La Contabilidad, en tales casos, debe dejar *claramente* establecido el origen y la cuantía de estas utilidades o pérdidas anormales.

El caso tercero ofrece variaciones contrarias al segundo y no necesita, por lo tanto, ser considerado especialmente.

La magnitud de estas perturbaciones puede ser tal que—al no ser atentamente consideradas y hechas conocer—llegaría a provocar un concepto absurdo respecto de los resultados financieros de la explotación e inducir a un error lamentable respecto de los gastos y entradas reales de una Empresa.

El libro a que se ha hecho referencia, "La Situación Económica Política de los FF. CC. del Estado de Chile", analiza en detalle el efecto de la fluctuación de la moneda y demuestra que en ella ha resido la causa fundamental de la crisis de los FF. CC. del Estado de Chile.

(Continuará)