UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

TEMA:

COSTOS POR SERVICIO Y LA RENTABILIDAD DE LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE TURÍSTICO TERRESTRE PALTANTOURS S.A., PERIODO 2016

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN

LICENCIATURA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

AUTOR:

Glenda Lourdes Borbor Tomalá

La Libertad – Ecuador

2018

TEMA:

COSTO POR SERVICIO Y LA RENTABILIDAD DE LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE TURÍSTICO TERRESTRE PALTANTOURS S.A., PERIODO 2016.

AUTOR:

BORBOR TOMALÁ GLENDA LOURDES

TUTOR:

CPA. CHANG RIZO SUSANA MSc

Resumen

La problemática de estudio de la investigación surge en la ausencia de un sistema de costo por servicios que conlleva a determinar sus precios según el precio del mercado, afectando la rentabilidad de la Compañía de Transporte Turístico Terrestre PALTANTOURS S.A., localizada en el cantón La Libertad y cuya actividad es el traslado de turistas nacionales y extranjeros dentro del territorio nacional. En este sentido en la investigación denominada: "COSTOS POR SERVICIO Y LA RENTABILIDAD DE LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE TURÍSTICO TERRESTRE PALTANTOURS S.A.", se realiza la correcta identificación y distribución de los costos directos e indirectos, estableciendo el coste real del traslado de turistas y la rentabilidad financiera de la compañía, que conlleven a tomar decisiones oportunas con la finalidad de crecer en el mercado local y nacional, posteriormente se estableció la idea a defender que los costos de servicio se deben realizar por kilómetros recorridos, lo que determinó los montos veraces de los elementos de costeo evaluados, obteniendo razonabilidad en los valores realizados por viajes o traslados de las principales rutas del país. Finalmente, el Estado de Situación Financiera y el Estado de Resultados Integral de forma vertical, lo que permitió identificar el nivel de rentabilidad de la empresa.

Palabras claves: Costos de Servicios, Rentabilidad, Transporte Turístico, viajes, kilometraje.

TEMA:

COSTO POR SERVICIO Y LA RENTABILIDAD DE LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE TURÍSTICO TERRESTRE PALTANTOURS S.A., PERIODO 2016.

AUTOR:

BORBOR TOMALÁ GLENDA LOURDES

TUTOR:

CPA. CHANG RIZO SUSANA MSc

Abstract

Problems of research study arises in the absence of a cost system services that leads to determine their prices according to the market price, affecting the profitability of tourist transport Terrestrial company PALTANTOURS S.A., located in the La Libertad canton and whose activity is the transfer of national and foreign tourists within the national territory. So called research: "costs for service and profitability of Company transport tourist land PALTANTOURS S.A., is a correct identification and distribution of the direct and indirect costs, It allows to establish the actual cost of the transportation of tourists and the profitability of the company, It involves to make timely decisions in order to grow in the local and national market, Finally, the idea was established to defend in service costs must be made by kilometers traveled, which will allow to establish accurate amounts of costing elements evaluated, obtaining reasonableness in the ones made for travel or transfers of the main routes in the country, discussed the State's financial situation and the State of comprehensive results vertically, identified which allowed the level of profitability of the company.

Key words: Service Costs, Service Company, profitability, tourist transport, trip, kilometer.

APROBACIÓN DEL PROFESOR TUTOR

En mi calidad de profesor Guía del trabajo de titulación "COSTOS POR SERVICIO Y LA RENTABILIDAD DE LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE TURÍSTICO TERRESTRE PALTANTOURS S.A., PERIODO 2016", elaborado por la Srta. Glenda Borbor Tomalá, egresada de la carrera de Contabilidad y Auditoría; Facultad de Ciencias Administrativas de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, previo a la obtención al título de Licenciada en Contabilidad y Auditoría, me permito declarar que luego de haber orientado técnicamente su desarrollo y estructura final del trabajo, éste cumple y se ajusta a los estándares académicos, razón por la cual la apruebo en todas sus partes.

Atentamente

CPA. Susana Chang Rizo, MSc.
PROFESOR GUÍA

DECLARATORIA DE RESPONSABILIDAD

El presente trabajo de titulación con el Título de "**COSTOS POR SERVICIO Y LA RENTABILIDAD DE LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE TURÍSTICA TERRESTRE PALTANTOURS S.A., PERÍODO 2016**", elaborado por la Srta. **Borbor Tomalá Glenda Lourdes** declara que la concepción, análisis y resultados son originales y aportan a la actividad científica educativa empresarial y administrativa.

Transferencia de derechos autorales.

Declaro que, una vez aprobado el tema de investigación otorgado por la Facultad de **Ciencias Administrativas** carrera de **Contabilidad y Auditoría** pasan a tener derechos autorales correspondientes, que se transforman en propiedad exclusiva de la **Universidad Estatal Peninsula de Santa Elena** y, su reproducción total o parcial en su versión original o en otro idioma será prohibido en cualquier instancia.

Atentamente,

BORBOR TOMALÁ GLENDA LOURDES
C.C. No.: 092736600-5

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por el regalo de la vida, por los dones de sabiduría, respeto y perseverancia, y sobre todo por guiarme durante el proceso universitario.

A mi familia, quienes me han brindado su apoyo incondicional durante estos años de estudio, su paciencia, comprensión, respeto y sobre todo amor que me alentaban a seguir día a día cuando me sentía decaer antes las adversidades y pruebas que se nos presentan en la vida.

A los docentes que han sabido impartir sus conocimientos, siendo pilar fundamental en vuestra formación académica, sin ellos no fuera posible tener la formación académica necesaria para llegar a este fase en donde culmina una etapa muy importante y da inicio a otras.

Un grato y afectuoso agradecimiento a la familia PALTANTOURS , quienes me brindaron la oportunidad para realizar este estudio en su prestigiosa organización.

Borbor Tomalá Glenda Lourdes

DEDICATORIA

Este trabajo se lo he dedicado a Dios por darme la fortaleza y perseverancia, para seguir luchando por mis sueños; porque a pesar de las adversidades que se nos presenten día a día, nos da Fe para seguir adelante, hasta conseguir nuestros objetivos.

A mi madre, por ser ejemplo de lucha y constancia, por haber estado conmigo en todo el trayecto de mi vida estudiantil, bridándome su cariño y sabios consejos, demostrándome que no hay lucha más grande, que la que tenemos con nuestro propio interior.

A mi padre por ser el pilar fundamental, en todos los aspectos durante mi proceso de formación de la carrera que está a un paso de culminar.

A mis hermanos que son mi inspiración a seguir, por su paciencia y sus abrazos que levantaban mis ánimos cuando más lo necesitaba.

Borbor Tomalá Glenda Lourdes

TRIBUNAL DE GRADO

Econ. Margarita Panchana Panchana, MTf.
DECANA (E) DE LA FACULTAD DE
CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

Lcda. María Alejandro Lindao, MCA.
DIRECTORA (E) DE LA CARRERA DE
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

CPA. Susana Chang Rizo, MSc.
DOCENTE TUTOR DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS
ADMINISTRATIVAS

Lcdo. Johnny Espinoza Mendoza, MAE.
DOCENTE ESPECIALISTA DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS
ADMINISTRATIVAS

Abg. Víctor Coronel Ortiz, MSc.
SECRETARIO GENERAL (E) DE LA
UNIVERSIDAD ESTATAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA

ÍNDICE GENERAL

Portada..... i

Resumen..... ii

APROBACIÓN DEL PROFESOR TUTOR iv

DECLARATORIA DE RESPONSABILIDAD v

AGRADECIMIENTO..... v

TRIBUNAL DE GRADO..... viii

ÍNDICE GENERAL..... ix

ÍNDICE DE TABLAS xii

ÍNDICE DE CUADROS..... xiv

ÍNDICE DE ANEXOS..... xv

INTRODUCCIÓN 1

MARCO TEÓRICO..... 5

1.1. Revisión de la literatura 5

1.2. Desarrollo de las teorías y conceptos 8

1.2.1. Contabilidad de Costos..... 9

1.2.2. Sistema de Costos..... 9

1.2.3. Costo de producción..... 10

1.2.4. Costos por procesos..... 11

1.2.5. Costos Directos – Indirectos 12

1.2.6. Costo de servicios 12

1.2.6.1. Estructura de los costos de servicios 13

1.2.6.2. Elementos del costo por servicios 14

1.2.8.1. Costos fijos o costo del periodo 15

1.2.8.2. Costo variables 17

1.2.10. Rentabilidad 24

1.2.10.1. Indicadores de rendimiento 25

1.2.10.3. Rentabilidad Financiera 27

1.2.10.4. Empresa 28

CAPÍTULO II 32

MATERIALES Y MÉTODOS 32

2.1. Tipo de investigación 32

2.2. Método de investigación 32

2.3. Diseño de muestreo 34

2.4. Diseño de recolección de datos 35

CAPÍTULO III 36

RESULTADOS Y DISCUSIÓN 36

3.1 Análisis de la entrevista 36

3.3. Resultados 42

3.3.1. Clasificar los elementos del costo que intervienen en el proceso de prestación de servicios de transporte..... 43

3.3.2. Determinar el margen de utilidad para la fijación de la tarifa de traslado, mediante índices de operatividad. 49

Conclusiones 60

Recomendaciones..... 61

3.6. Propuesta 62

Conclusiones 75

Recomendaciones..... 76

Bibliografía 77

Anexos..... 80

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Relación entre el costo fijo de producción y el volumen de unidades... 16

Tabla 2. Relación entre el costo fijo de producción y el volumen de unidades... 18

Tabla 3: Formato de la hoja de costo 24

Tabla 4: Cálculo de la población..... 34

Tabla 5: Cálculo de la Muestra 34

Tabla 6: Descripción de flota de la empresa de transporte turístico

PALTANTOURS S.A. 44

Tabla 7. Servicios de la compañía de transporte turística terrestre

PALTANTOURS S.A. 45

Tabla 8: Mantenimientos Correctivo 47

Tabla 9: Cuadro de Servicios 49

Tabla 10: Costos operativos de la flota PALTANTOURS S.A. 50

Tabla 11: Margen de utilidad Bruta 56

Tabla 12: Margen de Utilidad Operativa 56

Tabla 13: Margen de Utilidad Neta..... 57

Tabla 14: Rendimiento Sobre los Activos 58

Tabla 15: Rentabilidad Económica 58

Tabla 16: Rendimiento sobre el Capital Contable 59

Tabla 17: Costos y gastos de la Cía. PALTANTOURS S.A. 63

Tabla 18: Materiales directos de los servicios 64

Tabla 19: Mano de Obra Directa por kilómetros recorridos 66

Tabla 20: Costos Indirectos de Fabricación 67

Tabla 21: Hoja de Costo del Servicio 1 “Salinas-General Villamil” 68

Tabla 22: Hoja de Costo del Servicio 1 “Salinas-Guayaquil” 68

Tabla 23: Hoja de Costo del Servicio 3 “Salinas – Cuenca” 69

Tabla 24: Margen de Utilidad 70

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1: Sistema de información de costos por ducto 29

Cuadro 2. Responsabilidades del Gerente, Contador y Chofer 44

Cuadro 3: Mantenimiento Preventivo..... 46

Cuadro 4: Costos Fijos - Variables..... 48

Cuadro 5: Costos Indirectos 48

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1: Rol de Pago Personal Administrativos 82

Anexo 2: Depreciación de vehículos 83

Anexo 3: Depreciación de Activos Fijos 84

Anexo 4: Kilometro de recorrido 84

Anexo 5: Detalle y distribución del tiempo de los Vehículos 84

Anexo 6: Calculo de Costos y tarifa de ventas 84

Anexo 7: Estado de Situación Financiera Propuesto 85

Anexo 8: Glosario de términos 86

Anexo 9: Matriz de Consistencia 87

Anexo 10: Instrumentos De Recolección De Datos 88

Anexo 11: Aspectos legales 89

Anexo 12: Evidencias Fotográficas 94

Anexo 13: Presupuesto 95

Anexo 14: Cronograma de trabajo 96

INTRODUCCIÓN

Un sistema de costos permite a la alta gerencia, planificar y llevar un control adecuado respecto a la asignación de los costes, sean estos derivados de la producción y/o prestación servicios; sin embargo, en las empresas dedicadas a las prestación de servicios predomina la mano de obra directa como costo fundamental, a diferencia de las empresas industriales que requieren un proceso de transformación de materia prima para brindar un producto terminado. Las empresas hoy en día, van creciendo y con ello desarrollando nuevas técnicas o estrategias para mantenerse dentro del mercado haciendo frente a la competencia que aumenta rápidamente, representando nuevos retos y desafíos en las compañías de la misma línea, para ello su estructura de costo debe ser la más adecuada.

Las empresas de transporte tienen un fuerte impacto en la economía del país, una gran parte se dedica al transporte público de pasajeros y transporte turístico, generando fuentes de empleo que a su vez, fomenta el ingreso o movilidad de turistas nacionales y extranjeros. Ecuador está ubicado como uno de los destinos turísticos más paradisiacos a nivel mundial, tanto por sus paisajes, cultura, clima, como su gastronomía y más; las ciudades con mayor auge turístico son: Guayaquil, Galápagos, Quito, Salinas, Cuenca y Bolívar.

A nivel, nacional la provincia de Santa Elena es considerada uno de los principales balnearios del país, con una concurrencia de turistas (nacionales y extranjeros), debido a que cuenta con un clima seco, acompañado de la brisa marina que irradia con la fauna y flora; lo que ocasiona gran movilidad de turistas en este sector.

Esta concurrencia de viajeros ha impulsado la creación de pequeñas y medianas empresas dedicadas a la prestación de servicios turístico, dentro de las cuales tenemos tours o traslados especializados, que permite a los turistas nacionales y extranjeros conocer los diversos rincones de la provincia.

El trabajo de investigación "COSTOS POR SERVICIO Y LA RENTABILIDAD DE LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE TURÍSTICA TERRESTRE PALTANTOURS S.A., PERIODO 2016", tiene como base establecer el servicio de transporte turístico que conlleva a la determinación razonable de los costos propios derivados del traslado de turistas y al crecimiento en la rentabilidad.

PALTANTOURS S.A., se constituye como Sociedad Anónima (S.A.) el 28 de octubre del 2009, dedicada al trasporte comercial en modalidad de Turismo, considerada por la Superintendencia de Compañía y Seguro como una Micro empresa del sector turístico, entre los servicios que brinda la compañía se encuentra el traslado de turistas y el servicio de viajes completos, el cual incluye hospedaje y guía turístico, no ofrecen tour de visitas a centros de diversiones nocturnas, ni se permite el consumo de bebidas alcohólicas dentro de los vehículos, puesto que su segmento de cliente es de tipo escolar o familiar.

Previa revisión de su estructura de costo actual se evidencia un inadecuado sistema de costeo y asignación de precio al momento de asignar la tarifa de venta del servicio de traslado, lo que reduce la utilidad neta del ejercicio consecuentemente la rentabilidad de la empresa.

Por ello, se plantea la siguiente pregunta de investigación ¿Cómo influyen los costos por servicios en la rentabilidad de la compañía de transporte turística terrestre PALTANTOURS S.A., periodo 2016?

De lo cual se origina el objetivo general de la investigación que consiste es identificar la distribución de los costos de transporte, mediante la recolección de datos e información contable que permitan la medición de la rentabilidad de la compañía de transporte turística terrestre PALTANTOURS S.A.

Las tareas científicas que pretende la investigación son: clasificación los elementos del costo que intervienen en el proceso de presentación de servicio de transporte, posteriormente la determinación del precio para la fijación de la tarifa del traslado y finalmente la identificación de los niveles de rentabilidad de la compañía de transporte turístico terrestre PALTANTOURS S.A., mediante indicadores financieros.

Por las razones expuestas se plantea la realización de una investigación descriptiva con idea a defender en la compañía de transporte terrestre turístico PALTANTOURS S.A., con la finalidad de que la compañía disponga de información actual y real, y pueda consolidarse de forma eficiente en el campo empresarial, corrigiendo las posibles desviaciones en el logro de los objetivos institucionales, distribuyendo los costos por servicios de manera que le permita medir el grado de rentabilidad en un periodo fiscal determinado.

Como instrumento para la recolección de datos se aplicó la técnica de la entrevista, herramienta sustancial que coadyuva a obtener mediciones cuantitativas del objeto

de estudio. Con relación a la justificación práctica, la investigación se ejecutará en la compañía PALTANTOURS S.A. considerando que los resultados que se obtengan serán en beneficio de la entidad, tomando como base los estados financieros para medir la rentabilidad y toma de decisiones. Toda la información obtenida permitió proponer una estructura de costos sobre la que atraviesa la compañía.

La idea a defender se sustenta en que la aplicación de los costos por servicios, podría permitirá mejorar la rentabilidad de la compañía de transporte terrestre turística PALTANTOURS S.A., donde la variable independiente es costos por servicio y la dependiente es rentabilidad. El presente trabajo está estructurado por:

Capítulo I: Se establece información referente al marco teórico compuesto por una revisión literaria, desarrollo de teorías y conceptos, fundamentos, sociales, filosóficos y legales.

Capítulo II: Se fundamenta principalmente en los materiales y métodos que se utilizaron para el desarrollo de la investigación, los tipos de investigación, determinación de la muestra y diseños de recolección de datos.

Capítulo III: Se estructura por la información generada por los análisis de datos y resultados obtenidos en la investigación. De igual manera, se detallan las fuentes bibliográficas, anexos, plantillas de preguntas, matriz de consistencia, artículos y leyes, entre otros, evidenciando el proceso de investigación ha sido realizada con las debidas matrices y soportes que exigen los estándares de educación superior.

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1.1. Revisión de la literatura

La revisión literaria se sustenta en información contenida en bibliográficos científicas, que anteceden a las variables o categorías de investigación, costos por servicios y rentabilidad; se identifica los conceptos de los costes que intervienen en la prestación de servicios y que influyen en el margen de rentabilidad de una empresa.

De acuerdo a la investigación ejecutada por Zevallos (2012) sobre "El dilema de los costos en las empresas de servicios", tuvo como propósito principal proporcionar información para la aplicación y determinación de los costos en empresas de servicios, debido a que los costos están direccionados a las empresas de industrializadas y cuando se mencionan las entidades de servicios la información es escasa.

A través de la investigación documental, basada en libros y revistas sobre contabilidad de costos, se evidencia poca información relacionada a la forma de determinar los costes por servicios y aplicación de modelos en la presentar de los Estados Financieros de empresas dedicadas al servicio de transporte (pesado, público y turístico), salud, educación, asesorías, entre otros. Por ello, muchas compañías dedicadas a dichas actividades establecen sus propios modelos al presentar su información contable.

Por esta razón Quipe Johan (2015) en el trabajo de titulación denominada "Determinación de costos y rentabilidad en la empresa de transporte interprovincial pasajeros en la ruta de las provincias de San Román y Lampa, periodo 2012", donde la empresa desconoce los costos operativos reales que intervienen en la prestación de servicios, realiza esta investigación con la finalidad de determinar la influencia de los costos operativos en la rentabilidad de las empresas de transporte de pasajeros en las provincias de Lampa y Juliaca en el periodo 2012, realizada en Perú.

A través del estudio descriptivo se identificó en la empresa de transporte terrestre de pasajeros los elementos del costo de servicios como: cálculo por hora, por kilometraje recorrido y tamaño de la flota. Cabe recalcar que los resultados obtenidos en la investigación definieron estructuralmente los costos de la empresa, estableciendo los costes por horas fijas por el uso de los vehículos, los costos variables unitarios por kilómetro y las ventas por horas.

Manco Quispe, Álvarez Ferrer, & Arredondo Suyco (2015) en el trabajo de investigación denominado "Sistema de costos y la rentabilidad de la empresa de servicios. Caso: Pineda automotriz S.A.C." cuyo objetivo se plantea determinar un sistema de costos por órdenes de producción en la rentabilidad de la empresa de servicio automotriz, se ejecutó un investigación descriptivo correlacional que permitió establecer la relación entre las variables costos y rentabilidad, se realizó un flujo de costo obteniendo como resultado el coste total de servicio, el sistema por órdenes o especificas es viable; donde sus resultados expresan que: mediante la aplicación de un sistema ha obtenido pérdidas durante el año de estudio, en las actividades preventivas y correctivas.

En Murillo (2010) en su investigación: “Rentabilidad Financiera y la Reducción de los Costos”, cuyo objetivo es conocer el proceso productivo para la identificación de los elementos que son determinantes del costo para la creación de estrategias corporativas, el cual se efectuó mediante el método deductivo – analítico; se obtuvo como resultado que las técnicas para la reducción de los costos constituyen a elevar la rentabilidad financiera de las entidades.

Consecuentemente, el estudio realizado por Danza (2016) con base al “Crecimiento y rentabilidad empresarial en el sector industrial brasileño”, cuyo objetivo se basó en analizar la interrelación crecimiento – rentabilidad de las empresas del sector en Brasil durante el periodo 2002-2012, se estableció la metodología de carácter documental basadas en revisiones literarias, después de todos los resultados mostraron crecimiento de las empresas en un periodo no mayor a diez años a diferencia de los países desarrollados, los estados en vías de desarrollo descubren un punto de inflexión que maximizan el valor de la entidad, es decir, que la reinversión extranjera aumenta calidad en los productos, favoreciendo el auge económico de las empresas latinoamericanas.

En la investigación realizada por los autores Orozco & Arenas (2013) estuvo basada en “Aproximación al desarrollo de un sistema de transporte masivo a través de la dinámica del sistema”, cuyo objetivo se direcciona en implementar un simulador de sistemas dinámicos, que les conlleven a la evolución del sistema de transporte, gestionando nuevos parámetros que permitan el desarrollo de la demanda colectiva en una determinada ciudad. La indagación propone el desarrollo e implementación

de sistema de transporte masivo, basados el costo promedio por viajes. Este costo varía según los recorridos, kilometrajes y ocupación de los vehículos, por lo tanto los ingresos del sistema serán el resultado de multiplicar el número de viajes promedio realizado por usuario por el número de usuarios y el costo del pasaje, y sus egresos, por los costos operativos de ofrecer el servicio.

De acuerdo a lo expuesto se procede a realizar el análisis de los sustentos teóricos y conceptos que fundamentan este trabajo de titulación.

1.2. Desarrollo de las teorías y conceptos

El sistema de costos por servicios de trasporte, va orientado a empresas donde su principal fuente de ingreso se determina por el servicio que prestan a los usuarios de transporte. Generalmente los procesos en las empresas de auge comercial se basan en sistemas de costos basados en actividades, por procesos y órdenes de producción, este último se considera el más opcional para las compañías de trasporte terrestre urbano o turísticas, ya que les permite una distribución adecuada en los elementos del costo (materiales directos, mano de obra, costos indirecto de fabricación), realizando una correcta fijación de los precios.

Consecuentemente, las pequeñas compañías de transporte terrestre deben implementar sistemas de costos que les permitan competir con las grandes empresas, por lo tanto, ejecutan métodos con el fin de disputar la competitividad en el mercado, definiendo el correcto uso de costes por servicios, esto genera el conocimiento acerca de los procesos de servicio y el incremento de la rentabilidad de la entidad.

1.2.1. Contabilidad de Costos

Desde la concepción de la contabilidad de costos, las entidades manufactureras y/o de servicios utilizan los costes de los productos con el fin de llevar un control adecuado de sus servicios. De acuerdo con las afirmaciones planteadas por Valencia (2010) "La contabilidad de costos genera información para uso interno y externo a la organización, y tiene que ver con la determinación del costo de manufacturar algún producto, prestar un servicio o desarrollar alguna actividad" (pág., 19), Por lo tanto la contabilidad de costo es útil para que el empresario tome sus propias decisiones en pro del crecimiento económico de la entidad, pues de esta parte depende que la información financiera sea congruente, de modo que la planta administrativa considere la restauración de los procesos en la elaboración de un bien o prestación de un servicio.

1.2.2. Sistema de Costos

Mediante los sistemas de costos se conocen los precios unitarios de cada producto o servicio; consiste en la degradación de los costes directos e indirectos del proceso en ejecución, tales afirmaciones las pronuncia (Alburqueque, 2010) *"El Objeto de todos los sistemas de costos o el costo de una orden de trabajo, es el camino a seguir para el logro de estos, consiste en asignarles lo efectivamente desembolsado para concretarlos*" (pág., 54).

De forma explícita se explica que los sistemas son métodos que ayudan a la planificación, organización, desarrollo y análisis de costos en un proceso productivo; garantizar el control en la realización de un bien o servicios, en algunos

casos las empresas evitan el uso del sistema de costo porque consideran que es inadecuado y que demandaría tiempo, sin percatarse de los beneficios que ganarían tanto en la aplicación del coste de un producto como en la correcta asignación de un precio por un servicio determinado.

En relación a los sistemas de costos (Altahona Quijano, 2013) ha señalado que "*los sistemas de asignación de costo solo involucran los costos indirectos de fabricación, ya que los directos son plenamente identificables con el producto"* (pág., 12), Por lo tanto, un sistema de costo es capaz de medir adecuadamente los gastos que se han generado al producir un bien o servicio, de tal manera se evidencia las posibles variaciones que se han suscitado entre los costos y gastos, sobre todo que permite la identificación de los costos indirecto que están relacionados con un servicio.

Para el cálculo de los costos indirectos, en la asignación establecida al inicio de un periodo fiscal o mensual, los costos directos del servicio y mano de obra directa, sobre la base presupuestada, el resultado de esta división es el coeficiente regulador de costos indirectos, a continuación la ecuación que explica el cálculo.

$$Tasa\ predeterminada = \frac{costos\ indirectos\ de\ fabricación\ presupuestada}{base\ presupuestada}$$

1.2.3. Costo de producción

Al momento que las compañías de transporte terrestre turísticas utilizan el sistema costos de órdenes de producción, han identificados los elementos del costo que intervienen en la prestación de un servicio, trabajando conforme a las necesidades

y/o exigencias del cliente, es decir entre mayor demanda más actividad deberán ejecutar los operarios, (Valencia, 2010) Afirma:

> Los costos de producción se entienden, como, la suma de todas las erogaciones y cargos incurridos para convertir la materia prima en producto terminado, para manufacturar un producto se hace uso de tres componentes conocidos como los elementos del costo de producción, a saber: materias primas, mano de obra y costos indirectos (pág., 13).

Por lo tanto, las empresas que identifican los elementos que interviene en el proceso de producción, tomarán mejores decisiones e incrementaran las ventas del servicio; el costo de producción indica el beneficio bruto.

1.2.4. Costos por procesos

Teniendo en cuenta a (Altahona Quijano, 2013) expresa que los costos por procesos son utilizados por empresas que fabrican en forma masiva y artículos similares, donde cada uno de los procesos se encuentran departamentalizados por tareas, de tal forma que el proceso es continuo, no se interrumpe, hasta que se convierta en producto terminado, (pág., 81), es decir poseen un alto volumen de producción en secuencias, es apropiado para una empresa donde implique la transformación de la materia prima directa, siendo este un proceso homogéneo. Mediante estas técnicas las entidades poseen una oficina para la elaboración de un producto y la demanda dependerá de la predisposición de los pedidos. Se emplea en aquellas empresas cuya producción es continua, existiendo uno o varios procesos de transformación para la materia prima directa.

1.2.5. Costos Directos – Indirectos

Los costos directos de la compañía se identifican por la actividad de transporte turístico terrestre, es decir que se establece el sueldo del chofer que labora en la empresa, mientras tanto los costos indirectos son aquellos que no tienen relación con la actividad pero son de difícil cuantificación, en otras palabras intervienen de forma indirecta como lubricantes, mantenimiento, seguros, lavados entre otros.

Según la opinión de Zevallos (2012) *"Costos directos y costos indirectos: el primero pueden identificarse específicamente en la unidad, mientras que el segundo no puede identificarse en la unidad*" (Pág., 12). Es necesario recalcar que una empresa de servicios busca un sistema que se adapte a las necesidades del mercado y de la competencia sobre todo al logro de los objetivos de la entidad, sin embargo la carencia en el reconocimiento de los costos directamente relacionados con el proceso productivo ocasiona el descarte de los objetos de costos.

1.2.6. Costo de servicios

Son las empresas que se dedican a prestar servicios y donde no existe transformación de la materia prima, como lo hace notar Zevallos (2012), define que "el costo de servicio, es el reconocimiento de los costos derivados de la prestación de servicios de actividades comunes u ordinarias, las cuales requieren de cierta técnica y procedimiento; y para lo cual se debe tomar en cuenta todos los gastos como: personal, insumos y otros recursos utilizados para brindar dicho servicio, que se va a caracterizar por ser intangible y de consumo inmediato, (pág. 5). Por lo tanto, son aquellas que brindan servicios a la comunidad, reconociendo

sus factores directos e indirectos en el proceso productivo, el coste se fundamenta en la mano de obra directa y costos directos del servicio, los que permiten la identificación de los elementos incurridos durante la elaboración de un bien o servicio.

Del mismo modo Sánchez (2011) señala que "*cuando se trata de una empresa de servicios, lo usual es denominar los costos incurridos en la prestación del servicio"* (pág., 30), explicado de otra forma son aquellas que han sido creadas para brindar un servicio a la comunidad, ofreciendo bienes intangibles por los servicios prestados, se señala que existen dos tipos de servicios de transporte terrestres las que pueden ser: públicos y privados, sin embargo los costos dependerán de la ruta, tiempo y kilometraje en la trayectoria del vehículo, de modo que al realizar la estructura del costo se tomarán en consideración los costos directos del servicio.

1.2.6.1. Estructura de los costos de servicios

La estructura de costo por servicios es fundamental para las estrategias operativas de la compañía, reconociendo los costos y gastos, reduciendo egresos y optimizando recursos. Chambergo (2013) "*Los costos de servicios, generalmente, están formados por el desembolso de las horas por remuneraciones, suministros, gastos de transporte, consumo energético, alquileres, depreciación del mobiliario*" (pág. 2), es decir, que destinarán los recursos en la compañía de forma organizada y sistemática según requiera el presupuesto ejecutado con anterioridad, dicho de otra manera dependerá del giro del negocio, cuyos elementos se constituyen en materiales directos, manos de obra directa y costos indirecto del servicios.

1.2.6.2. Elementos del costo por servicios

Las empresas dedicadas a la prestación de servicios poseen como componentes del costo, los siguientes elementos: Costos de suministros diversos, Costo de mano de obra por servicios y Costos indirectos de servicios.

- **Costos de Materiales directos**

De acuerdo a las afirmaciones realizadas por (Sánchez, 2011) *"Costos de materiales directos están conformados por las compras que realiza la empresa para poder brindar y dar el servicios"* (pág. 31). Por lo tanto, las empresas de transporte turísticos no manejan un inventario para la prestación de sus servicios, sin embargo mantienen suministros como repuestos, insumos de limpiezas, entre otros, con el fin de satisfacer al cliente en cada viaje.

Costos de mano de obra por servicios

Por otro lado (Sánchez, 2011) afirma *"son costos conformados por los sueldos de los servicios de los trabajadores que ofrecen el servicio"* (pág. 31), es decir es el segundo componente del costo y con mayor auge en la prestación de servicios, ya que el chofer es quien trasporta a los clientes de un lugar a otro, depende del conductor la calidad y eficiencia del servicio, además de la remuneración, reciben el pago de los beneficios sociales.

Costos indirectos de servicios

Empleando las palabras de (Sánchez, 2011) sostiene que *"Costos conformados por elementos que intervienen indirectamente en la prestación de servicio, tales como:*

depreciación, energía, agua, teléfono, alquiler, mantenimiento y reparaciones" (Pág., 32). Constituyen el tercer elemento del costos que participará indirectamente en la prestación del servicio, son indispensables en el proceso, pero son difíciles de identificar.

1.2.7. Determinación de los costos

Se determinó que los costos en una empresa de servicio de transporte turística no son los mismos del servicio de una compañía de trasporte pública ya que esta se rige a las normas y reglamentos, mientras la turística se basa a resolución para la fijación de tarifa, sin embargo en el coste por flete y recorrido (kilómetro) varia por la actividad.

1.2.8. Separación de los costos fijos y costos variables

La clasificación de los costos tienen diferentes enfoques y utilización dependiendo el empleo que se les aplique, entre ellas se encuentra que de acuerdo con su comportamiento, tiene reciprocidad con la variabilidad. Las entidades de producción u operación emplean el sistema de costeo directo, se hace necesario separar los costos fijos o peri de los variables de tal manera que su estudio sea por separado.

1.2.8.1. Costos fijos o costo del periodo

- **Costos fijos**

Empleando las palabras de García, C (2014) señala que *"Son aquellos costos que permanecen constantes en su magnitud dentro de un periodo determinado,*

independientemente de los cambios registrados en el volumen de operaciones realizadas" (pág., 250). es decir, actúan dependiendo de la producción establecidas y no de las ventas dentro de un periodo determinado, gráficamente se presentan con líneas horizontales; en una empresa de trasporte el costo fijo sería el combustible.

- **Costos fijos de operación**

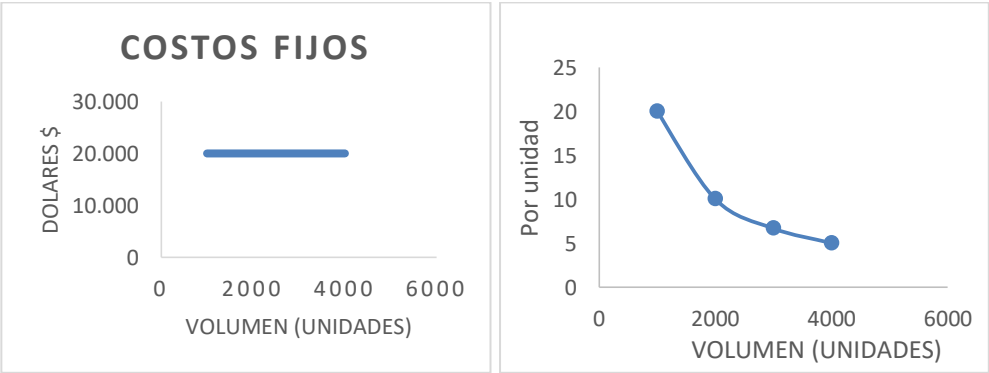
Desde el punto de vista de García, C. (2014) *expresa que "Son aquellos costos que permanecen constantes en su magnitud dentro de un periodo determinado, independientemente del volumen de ventas logrado; por ejemplo, los sueldos y prestaciones de los directores administrativos y de ventas de la empresa"* (pág., 250).

Tabla 1. *Relación entre el costo fijo de producción y el volumen de unidades.*

Volumen (unidades)	Costos fijos ($)		
	Total	Por unidad	
1000	20.000	$	20,00
2000	20.000	$	10,00
3000	20.000	$	6,67
4000	20.000	$	5,00

Fuente: García Colin 2010
Elaborado: Glenda Borbor Tomala

***Gráfico 1*:** *Costos fijos Total y Costos por unidad*



Fuente: García Colin 2010
Elaborado: Glenda Borbor Tomalá

El comportamiento de los costos fi jos de producción y operación, con respecto a la unidad es:

a) mayor volumen de producción o a mayor volumen de venta, el costo unitario será menor y, a la inversa,
b) menor volumen de producción o a menor volumen de venta, el costo unitario fijo será mayor, como se puede apreciar en la Tabla: 1 y el gráfico 1 presentan el comportamiento del costo fi jo total y el costo fijo por unidad.

1.2.8.2. Costo variables

- **Costos variable**

De esta manera Padilla (2013) establece *que "Son aquellos que cambian a fluctúan en relación directa con una actividad o volumen dado,"* (pág., 39), dicho de otra manera la materia prima cambiará según el volumen de producción o volumen dado, gráficamente se representan en líneas ascendente.

- **Costos variables de producción**

De igual forma García C. (2014) expresa que "Son aquellos costos cuya magnitud cambia en razón directa de los aumentos o disminuciones registradas en el volumen de producción; por ejemplo, la materia prima directa" (pág., 252).

- **Costos variables de operación**

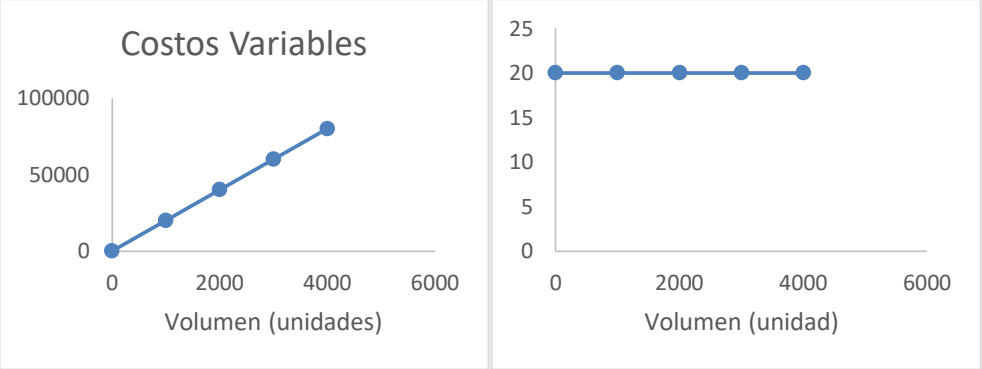
También García, C. (2014) Advierte que "Son costos cuya magnitud cambia en razón directa de los aumentos o disminuciones registradas en el volumen de ventas" (pág., 253).

Tabla 2. *Relación entre el costo fijo de producción y el volumen de unidades.*

	Costos Variables ($)		
Volumen (unidades)	**Total**	**Por unidad**	
1000	20.000	$	20,00
2000	40.000	$	20,00
3000	60.000	$	20,00
4000	80.000	$	20,00

Fuente: García Colin 2010
Elaborado: Glenda Borbor Tomalá

Gráfico 2.*Costos Variable Total y Costos por unidad*



Fuente: García Colin 2010
Elaborado: Glenda Borbor Tomalá

Con relación a la unidad, los costos variables de producción y de operación permanecen constantes, como se aprecia en el gráfica # 2. Por lo tanto, a medidas que produzcan más unidades, el costo total de las unidades de un producto aumenta en proporción directa. Cabe mencionar que los costos varíales también representan una ecuación lineal. Esta relación puede describir la siguiente ecuación:

$$Y_v = VX$$

Donde:

Y_v = Costos Variables Totales

V= Costos variables por la unidad

X= Número de unidades del generador

1.2.9. Sistema de Costo por órdenes de producción

Alvarado H, (2017) cita a Pilinemi quien afirma que "un *sistema de Costos por órdenes de trabajo son los más apropiados cuando los productos manufactureros difieren en requerimientos, materiales y conversión".* Es decir, cada producto o servicio se realiza de acuerdo a las disposiciones del cliente y cuyo precio cotizado se asocia directamente con el costo estimado, por lo tanto a los sistemas de orden específica se le atribuirá los artículos o servicios producidos. En un sistema de órdenes, los tres elementos básicos del costo son: materia prima directa, mano de obra y costos indirectos de fabricación.

1.2.9.1 Materiales Directos

Los materiales directos son bienes necesarios para el buen funcionamiento de la entidad, como: el combustible que usan los vehículos del servicio de traslado turístico. Según Charles H, (2012) son los costos de adquisición de todos los materiales que, en última instancia, se convertirán en parte del objeto de costos (productos en elaboración y luego productos terminados), y que se pueden atribuir al objeto de costos de una manera económicamente factible (Pág, 39). Por lo que son relativamente fáciles de controlar e identificar; el coste directo en una empresa de transporte de pasajeros públicos o turísticos, el material directo es el combustible que utiliza para que el vehículo funcione en óptimas condiciones, este va a variar de acuerdo con el tipo de motor que el carro tenga.

Combustible

El combustible es el más significativo de todos los costos operativos en las empresas de transporte, tan como lo señala Betancourt (2011) “Existen dos razones por las cuales el combustible es el más significativo de los costos:

a) Debido al alto consumo en los vehículos de servicios cuyo rendimiento es por kilómetros recorridos;
b) y por el alto precio del combustible que por lo general contiene un importante componente de impuesto. El costo de combustible puede calcularse en dólares por kilómetros”

1.2.9.2 Mano de obra Directa

Los costos del personal o mano directa; según los aportes de Zevallos (2012), “los recursos humanos son el principal insumo que se utiliza para proporcionar un servicio representando un porcentaje significativo en las organizaciones, y se puede calcular frecuentemente por números de horas y tarifas horarias”, es decir que los empleados convierten la materia prima en producto o que proporcionen un servicio; es el esfuerzo humano que se incorpora en los procesos productivos, le contribuye con una remuneración y beneficios sociales (aportes patronales, fondo de reserva y vacaciones).

Remuneración del conductor

Para la mayoría de las empresas representan un costo fijo. La empresa cuenta con el chofer quien está a cargo de la flota independientemente de si el vehículo se

encuentre laborando, el conductor mantiene su remuneración básica con todos los beneficios de ley (salario básico, fondo de reserva, décimo tercer, décimo cuatro sueldo y vacaciones). No obstante, los incentivos, viáticos y sobre tiempo se consideran costos variables.

Beneficios Sociales

Los beneficios sociales son todos aquellos bienes que percibe el trabajador por las labores prestados de forma independiente. Sin importar su carácter remunerativo, lo relevante es lo que percibe el trabajador por su condición, para mejorar su calidad de vida. Está compuesto por afiliación a la Seguridad Social, pago por horas extras y suplementarias, pago del décimo tercero y décimo cuarto sueldo, fondo de reserva y vacaciones.

1.2.9.3 Costos Indirecto de fabricación

Los Costos Indirectos de Fabricación (CIF) son aquellos costos que durante el proceso de producción de un servicio acumulan los materiales y mano de obra indirecta, en el momento de la obtención del costo son de difícil identificación, también son conocidos como Gastos Indirectos de Fabricación (GIF). Según Balarezo (2015) "todos los costos de producción diferentes de los materiales directos y de la mano de obra directa, agrupadas en una categoría denominada costos indirectos". Para una empresa de transporte turístico los CIF se componen en: neumáticos, servicios básicos, lubricantes, suministros – materiales, permiso – licencia y peaje.

Neumáticos

Los neumáticos son costos indirectos porque el desgaste está relacionado con la distancia recorrida por los vehículos. Además de ser parte importante de los vehículos y depreciarse de forma separada del equipo, ya que su vida útil es muy corta y depende de los kilómetros recorridos.

Servicios Básicos

Pertenecen a los costos fijos, porque permanecen constantes en los diferentes niveles de servicios mientras se mantenga dentro de los límites de su capacidad productiva.

Lubricantes

Aunque es un costo bastante pequeño, se analiza el tipo de lubricante que utiliza el vehículo para el buen funcionamiento, es importante medirlo durante el uso del vehículo, porque un alto consumo podría representar un indicador de algún problema mecánico. Entre los lubricantes que se encuentran en el mercado están aceite de motor, filtros, grasa y aceite de trasmisión.

Mantenimiento y Reparaciones

Están relacionados con el kilometraje debido a que los vehículos son regularmente ingresados al servicio técnico luego de haber recorrido cierta cantidad de kilómetros. Puesto que cada 50.000 km se recomienda según la concesionaria realizar un mantenimiento. Este costo tiene como componentes básicos el costo de mano de obra especializada, repuestos, uso taller mecánico y lavado.

Permisos y licencia

Es un documento tramitado por la empresa de transporte terrestre turística, donde obtienen la Certificación de habilitación vehicular, indican que el bus se encuentra apto para la prestación de servicios.

Suministros y materiales

Son los materiales y productos que necesita una empresa, lo cual permite que el vehículo se encuentre en óptimas condiciones al momento de prestar un servicio, se consideran suministros a los materiales de limpieza, plumillas y pistones entre otras. Los suministros de la flota pueden variar según el parque automotor que tenga cada compañía.

Peaje

El pago de peaje se realiza como derecho para circular por las vías para un medio de trasporte terrestre; siendo un derecho de tránsito con la finalidad de utilizar las infraestructuras en las respectivas vías de comunicación, es un costo indirecto.

1.2.9.4. Hoja de Costo

La hoja de costos se utiliza para el costo de las órdenes de producción, puesto que en él se resumen los tres elementos ejecutados en un servicio específico. De acuerdo a los estudios realizados por Charles (2012) la define como: Un registro del costo de un trabajo, que también se denomina hoja de costos de una orden de trabajo, registra y acumula todos los costos asignados a un trabajo específico, y empieza cuando inicia el trabajo, está estructurada de la siguiente manera:

- Detalle del servicio indicando el tipo de vehículo.
- Fecha de servicio.
- Detalle de los elementos de costo.
- Determinación de los costos unitarios

Tabla 3: Formato de la hoja de costo

EMPRESA " x "
HOJA DE COSTOS

Orden de Producción :
Cantidad:
Costo total:
Costo unitario:
Nro de artículo:
Modelo:
Fecha de inicio:
Fecha de terminación:

SEMANA	MATERIALES DIRECTOS	MANO DE OBRA	COSTO INDIRECTO
TOTAL:			

Materiales directos.
Mano de obra directa
Costo indirecto.
TOTAL:

RESPONSABLE.

Fuente: Proceso de investigación
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá.

1.2.10. Rentabilidad

Es un análisis financiero que permite a la empresa conocer el grado de utilidad, y cuanto ha perdido en las adquisiciones durante un periodo fiscal, los resultados influyen en los inversionistas para tomar decisiones de manera eficiente y eficaz. De acuerdo a las afirmaciones de Zamora (2010) expresa que "Rentabilidad es la relación que existe entre la utilidad y la inversión necesaria para lograrla, ya que mide tanto la efectividad de la gerencia de una empresa, demostrada por las

utilidades obtenidas de las ventas realizadas y la utilización de inversiones; su categoría y regularidad es la tendencia de las utilidades" (Pág. 55),entonces aplica a toda acción económica en la que se movilizan medios, materiales, humanos y financieros con el fin de obtener resultados.

Según la investigación realizada por Fowler (2010) "Indicadores generales surgen de la necesidad de relacionar los resultados, periodos, o cifras significativa en los efectos de comparación del patrimonio y activo" (Pág. 178). Por lo tanto, los indicadores miden la efectividad de la administración para controlar los costos y gastos, con el fin de generar beneficio y convertir las ventas en utilidad.

1.2.10.1. Indicadores de rendimiento

De acuerdo a las investigación que han realizado (Días Cruz , Parra Hernández , & López Castañeda, 2012) indican que miden la rentabilidad obtenida en cada una de las etapas de la operación de la entidad, mediante las razones financieras se pretende medir la gestión de los administradores en relación con las utilidades y la optimización de la inversión, cada resultado determinará las fortalezas y debilidades que conduzcan a la toma de decisiones (Pág., 298). Cabe mencionar que las razones financieras pueden detectar posibles fallas en la asignación de los precios de ventas, entre otros.

- **Margen de utilidad bruta**

Margen Bruto o utilidad bruta es el porcentaje de la utilidad o pérdida obtenida sobre los ingresos de ventas. Es un indicador de la capacidad administrativa, se calcula de la siguiente forma.

$$Margen\ de\ utilidad\ bruta = \frac{utilidad\ bruta\ en\ Ventas}{Ventas} x100$$

- **Margen de utilidad operativa**

De igual forma para Córdoba Padilla (2015) el margen de utilidad operacional representa las utilidades netas que gana la empresa en el valor de cada venta. Cuya fórmula es el total de la utilidad bruta en ventas sobre las ventas netas quedando el resultado la utilidad operativo, su cálculo se realiza así:

$$Margen\ de\ utilidad\ operatia = \frac{Utilidad\ Operativa}{Ventas} x100$$

- **Margen de utilidad Neta**

De acuerdo a la investigación realizada por (Córdoba Padilla, 2015) establece como margen de productividad, la relación entre la utilidad e ingresos por venta y la capacidad de convertir las ventas en ganancias después de los impuestos, su forma de calcular es la siguiente:

$$Margen\ de\ Utilidad\ Neta = \frac{Utilidad\ Neta\ después\ de\ Impuesto}{Ventas}\ x100$$

- **Rendimiento sobre los activos**

A su vez (Córdoba Padilla, 2015) menciona que los rendimientos sobre los activos (ROA) mide la capacidad de la firma para obtener beneficios mediante el uso de los activos, mientras mayor es esta razón mayor será la eficiencia en el uso de los activos para producir utilidades después de impuestos. Su cálculo es: Rendimiento de los activos es igual a la utilidad neta sobre activos totales.

$$Rendimiento\ sobre\ los\ Activos = \frac{Utilidad\ Neta\ después\ de\ Impuesto}{Activos\ Totales}\ \text{x}\ 100$$

Análisis por relación o Ratios Códoba Padilla (2015) Afirma que la relación es la siguiente: "Los ratios deben conectar, obviamente, partidas que relacionen entre sí porque, de lo contrario, los resultados carecerían de contenido" (Pág. 9), por lo tanto, esta técnica relaciona las magnitudes que permitan obtener conclusiones válidas para el crecimiento de la compañía.

1.2.10.2. Rentabilidad Económica

De acuerdo las investigaciones planteadas por Amodndarain & Zubiaur (2013"se trata de evaluar la capacidad efectiva de la empresa, para obtener rendimientos a partir de los capitales invertidos y recursos disponibles" (Pág. 2), partiendo de esta premisa es la capacidad del negocio para solventar los gastos e informar a los accionistas.

Por otra parte Días Cruz, Parra Hernández, & López Castañeda (2012) Rentabilidad Económica - ROI **"**es un indicador del retorno de la inversión y mide el porcentaje de rentabilidad obtenida sobre la inversión realizada" (Pág., 79).

- **Ratio de Rentabilidad Económica (ROI)**

$$Rentabilidad\ económica = \frac{Utilidad\ antes\ de\ impuestos}{Activos\ netos}\ x\ 100$$

1.2.10.3. Rentabilidad Financiera

Según Ortiz (2010) la rentabilidad financiera se constituye en un indicador sumamente importante, pues mide el beneficio neto (deducidos los gastos

financieros, impuestos y participación de trabajadores) en relación a las inversiones de los propietarios de la empresa. Cabe recalcar que mediante este indicador el accionista o socio, deciden mantener la inversión en la empresa, puesto que suelen estar representados por el denominado costo de oportunidad.

- **Ratios de rentabilidad Financiera (ROE)**

$$Rentabilidad\ Financiera = \frac{Beneficio\ neto}{Recursos\ propios}\ x\ 100$$

1.2.10.4. Empresa

Una empresa es toda sociedad con fines o sin fines de lucro que realicen actividades que son necesarias para generar bienes monetarios en la compra y venta de un producto. Desde las perspectivas de Jerez R, & García M (2015) "la empresa es un sistema dentro del cual una persona o grupo de personas desarrollan un conjunto de actividades, encaminadas a la producción o distribución de bienes o servicios, enmarcados en un objeto social determinado". Los autores mencionan que es un conjunto de personas que forman parte de una organización con la finalidad de lograr los objetivos propios de cada entidad, aportando con el crecimiento económico de un país.

1.2.10.4.1. Empresa de servicio

Desde el punto de vista de Colín (2014) expresa "Las empresas de servicio tienen como principal función: económica realizar actividades o cumplir compromisos para satisfacer las necesidades de las personas o empresas" (pág. 291), es decir que

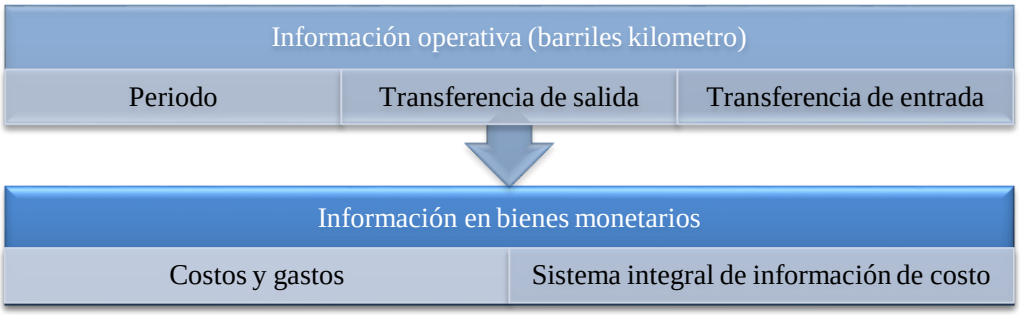
ofertan servicios donde predomina el bien intangible, el trabajo intelectual y se cobra por la mano de obra. Por otro lado, existen diferentes tipos de empresas dedicadas a la prestación de servicios, tales como las entidades de telecomunicaciones, las de transporte (aéreo, marítimo, terrestre), educación, consultoría, entrenamiento, entre otras.

En relación con la investigación se definirán las sociedades de transporte turístico terrestre, denominadas como operadoras de transporte, las mismas se dedican exclusivamente al traslado de personas

1.2.10.4.2. Empresas de servicios de transporte

Las empresas de transporte están clasificadas por su actividad y pertenecen al sector terciario o de servicios, donde predomina el trabajo intelectual y físico. También, distribuyen los costos directos de acuerdo al kilómetro recorrido en los tours, si bien es cierto, esto variará según el recorrido que tenga el bus, microbús o transporte personal, es sustancial recalcar que existen dos áreas que proveen información para el sistema de costo.

Cuadro 1: *Sistema de información de costos por ducto*



Fuente: García Juan - Contabilidad de Costos
Elaborado: Glenda Borbor Tomalá

- **Transporte turísticos turístico**

Según el Reglamento de la Ley de Transporte Turístico se considera "A la *movilización de personas que tengan la condición de turistas o excursionistas, en vehículos de compañías autorizadas a la prestación del servicio de transporte terrestre turístico, debidamente homologados y habilitados por la Agencia Nacional de Tránsito, para dirigirse a establecimientos o sitios de interés turístico, mediante el pago acordado libremente por las partes.*" (Pág. 3), dicho de otra manera, es todo vehículo dedicado a la transportación de individuos que deseen realizar actividades de descanso sano o recreación. A través de acuerdos o contratos de pagos por la prestación de servicio con el fin de facilitar el desplazamiento de los viajeros. Por otro lado, el medio de transporte con mayor demanda económica

- **Fundamentos sociales, filosóficos y legales**

Las normas internacionales de calidad ISO 900 en las empresas asociadas a la prestación de servicios, deben tener estrategias con el fin de cumplir con los clientes los servicios que ofrecen, por lo que estas son algunas de las características:

- Puntualidad en la entrega
- Puntualidad en la entrega del servicio.
- Fidelidad en el cumplimiento de los compromisos.
- Relación coste-beneficio.
- Ajuste a los plazos acordados.
- El servicio dado debe estar asociado a lo que se pactó.
- Rapidez del servicio.

- Cumplimiento en el tiempo del ciclo del servicio.
- Contar con personal cualificado para la prestación del servicio.
- Gentileza y buen trato en la prestación del servicio.

La calidad que ofertan algunas entidades de servicios deben cumplir todos los estándares del mercado, debido a que consideran que es el medio en el que los usuarios conocen su producto y pueda difundirse.

En el Reglamento de transporte terrestre turístico expide Que, la Ley de Turismo en el Art. 2 señala: Turismo es el ejercicio de todas las actividades asociadas con el desplazamiento de personas hacia lugares distintos al de su residencia habitual; sin ánimo de radicarse permanentemente en ellos. Por la mayoría de las compañías legalmente constituidas para prestar servicios son entidades privadas con fines de lucro, cumpliendo principalmente las normas de tránsito de transporte.

Para la Agencia Nacional de Tránsito expresa que Transporte Terrestre Turístico se encuentra determinado como una actividad turística al tenor de lo previsto en el Art. 5 de la Ley de Turismo; la que además dispone que la Autoridad Nacional de Turismo deberá coordinar con las demás entidades del sector público sus acciones para beneficio general.

CAPÍTULO II

MATERIALES Y MÉTODOS

2.1. Tipo de investigación

Para el alcance de los objetivos del proyecto, se consideró la utilización de la investigación descriptiva, documental y de campo.

El presente estudio es de carácter descriptivo con idea a defender, donde se identifica los elementos del costeo en las empresas de servicios como son inductores de servicios, mano de obra directa y costos indirectos del servicio, componentes y sus interrelaciones enfocados al servicio de trasporte turístico, por ello se determinaron las características de asignación de costo y en la distribución de los gastos; permitiendo la interrelación entre ellos, identificando el sistema de servicio, en la Cía. PALTANTOURS S.A. El estudio documental permitió recolectar información de investigaciones comprendidas en las variables del trabajo a través de libros, revistas, artículos de científicos; la investigación de campo facilitó la obtención de los estados financieros para ser analizados mediante los indicadores, los datos recolectados no pueden ser modificados por el investigador.

2.2. Método de investigación

2.2.1. Método Inductivo

Se establecieron los elementos esenciales que forman parte de los costos por servicio de transporte de la Compañía PALTANTOURS S.A., sobre la rentabilidad

de la entidad, determinando los precios de los viajes turísticos, a partir de una perspectiva global en el área contable-costos.

2.2.2. Método Deductivo

Con la aplicación de este método se partió de las verdades particulares contenidas en las universales, por lo que se desarrollaron basadas en las variables de la investigación. Los aspectos elementales de la Compañía de transporte terrestre turística PALTANTOURS S.A., con el fin de establecer el coste por servicio que permitan establecer el nivel de rentabilidad determinando el margen de utilidad y tarifa representativa.

2.2.3. Método Analítico

De acuerdo al objeto de estudio, se utilizó el método de análisis de la entrevista realizada al Gerente y Contador quienes formaron parte del trabajo de investigación, para la ejecución del examen íntegro en el comportamiento de las variables. Cabe recalcar que se realizaron análisis de bibliografías enfocadas a los costos de servicios en el transporte turísticos y a la mejora del nivel de rentabilidad en la empresa.

2.2.4. Método Sintético

Comprendió la descomposición de las variables en el método analítico, referentes a la asignación de la tarifa (precio) y en la distribución de los gastos, que se inferirán en los efectos que se generan en la rentabilidad de la empresa de transporte.

2.3. Diseño de muestreo

Para el desarrollo de la investigación se consideró como la población, al gerente y contador de la compañía de transporte terrestre PALTANTOURS S.A. en la modalidad de servicios prestados, obteniendo información relevante que permitió consolidar las bases en el desarrollo de la investigación.

Con el gerente se obtuvo toda la apertura necesaria en el proceso cualitativo, manejo e inducciones. Mientras que con el contador se obtuvo toda la información en el manejo de los costos

Tabla 4: Cálculo de la población

POBLACIÓN	
Compañía de Transporte Turístico Terrestre PALTANTOURS S.A. conformado por:	
Gerente	1
Contador	1
Total	**2**

Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá.
Fuente: Compañía de trasporte terrestre turitsica PALTANTOURS S.A.

Como se tiene una población N=2 entrevistados y al resultar pequeña, no se aplican fórmulas estadísticas en la determinación de la muestra, se determina que es igual a la población.

Tabla 5: Cálculo de la Muestra

MUESTRA	
Compañía de Transporte Turístico Terrestre PALTANTOURS S.A. conformado por:	
Gerente	1
Contador	1
Total	**2**

Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá.
Fuente: Compañía de trasporte terrestre turitsica PALTANTOURS S.A.

Se utilizó el muestreo no probabilístico, puesto que se realizó entrevistas al personal especificado, y se conocía de algunas características de manera racional, del cual se conoce que están claramente identificados para calcular las estimaciones de información que se elaboró.

2.4. Diseño de recolección de datos

Como fuentes de investigación, para el trabajo de investigación, se acudió a libros sobre Contabilidad General, Contabilidad de Costo, Presupuesto, Análisis financieros, metodología de investigación, entre otros. Además se revisaron a revistas, documentos, normativas vigentes y más, que contribuyan al levantamiento de información, bases de datos de artículos científicos.

- **Técnicas de investigación**

Como técnicas de investigación, en un el proceso de recolección de datos se utilizó a la entrevista, al gerente y contador con el fin de obtener información relevante para alcanzar los objetivos planteados y brindar soluciones a la problemática establecida. También se ha considerado la revisión de documentos, técnica para el estudio del Estado De Situación Financiera, Estado de Resultado Integral para la determinación del nivel de rentabilidad de Compañía de Trasporte Terrestre Turística PALTANTOURS S.A.

CAPÍTULO III

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Este capítulo se sustenta en las entrevistas realizadas al Gerente y Contador, en relación a los costos por servicio y la rentabilidad de la compañía de transporte turístico terrestre PALTANTOURS S.A. Con la entrevista realizada al personal en mención, se evidencia la necesidad de implementar un sistema de costos por servicio, que permita corregir las falencias en la distribución de los costes por traslados de transporte turísticos.

3.1 Análisis de la entrevista

El gerente[1] propietario de la Compañía de trasporte turístico terrestre PALTANTOURS S.A., lleva la dirección de la empresa desde sus inicios en el año 2009, cuya visión a futuro es la inversión en el negocio, adquiriendo instalaciones propias para evitar el pago de arriendos, incrementando la flota vehicular, realizando traslados más largos con mejores regalías.

1.- ¿Cuáles son los elementos del costo que considera la compañía PALTANTOURS S.A., en la prestación de servicios?

En relación a los elementos del costos que la Compañía de transporte terrestre considera en la prestación de servicios, el entrevistado mencionó: los costes en una empresa de servicios son: suministros directos o materiales directo, mano de obra

[1] Sr. Gonzalo Paltán

directa y costos indirecto de fabricación, sin embargo la compañía reconoce los costos correctivos y preventivos, ya que son factores considerados en el buen funcionamiento de la flota.

2.- ¿Cómo identifica el nivel de rentabilidad de la compañía PALTANTOURS S.A.?

En la actualidad la empresa se considera rentable por las adquisiciones realizadas en los últimos años, pero desconocen mediante la aplicación de índices financieros la capacidad de endeudamiento de la compañía debido a que la documentación contable es manejada por el contador, sin embargo en algunas ocasiones conllevan a resultados inapropiados como atraso en sus obligaciones tributarias y contables.

3.- ¿Cómo se calcula los costos por servicios en su entidad?

En relación al cálculo de los costos por servicios, el entrevistado menciona: el gerente general de la compañía es el encargado de manejar el sistema de costos, es decir reduce gastos, realiza las compras, verifica los suministros que se encuentran destinados para el vehículo y limpieza de transporte antes de su utilización, manejando los métodos de mantenimientos correctivos y preventivos destinando 40% de los ingresos para casos fortuitos, regularmente los costos son identificados según el FODA de la compañía, es decir costos fijos (gastos del conductor)

4.- Considera Ud. Qué la actual distribución de costos es la más adecuada

El sistema de costos no establece ciertos insumos en el análisis de precio de venta al público, Por lo tanto, es evidente que la compañía tiene problemas con el sistema

de costeo, pues no determinan los precios reales de la compañía, afectando seriamente la rentabilidad.

5.- ¿A qué cantidad asciende la flota que actualmente tiene la compañía?

La compañía cuenta con una flota de 3 vehículos, con las siguientes características: 1 bus con capacidad de 42 pasajeros, 2 microbuses con cabida a 19 pasajeros. El gerente de la empresa corroboró que posee una flota suscrita en el permiso de regulación, de las cuales los microbuses son los que más salidas tienen pero son las que menos ganan; cabe recalcar que uno de los principios de la entidad es brindar seguridad a sus pasajeros, por lo que el conductor debe ser una persona responsable y con permiso clasificación C, por esta razón no contrata a choferes con licencias tipo E.

6.- ¿Cómo se realiza el cálculo para fijar la tarifa del servicio de traslados de la compañía? Explique

Con respecto a la pregunta 6 el entrevistado mencionó que tienen como política interna calcular la tarifa en base a la inversión considerado como factor (mensual), y reconociendo los componentes de los costos fijos y variables. El cálculo de la tarifa es igual factor (inversión) mensual de los costos fijos y variables por 5.000 kilómetros aproximados de recorrido sobre los días laborables.

$$\text{Tarifa} = \frac{\text{costo mensual}}{\text{Dias operaciones}}$$

$$\frac{3196{,}33}{26} = 122{,}94$$

De acuerdo con la información emitida por el gerente, la empresa tiene como política calcular el precio según los días de operaciones, sin embargo ese cálculo no se puede ejecutar cuando son viajes largos porque demandan mayores gastos en cilindraje, además los precios están ajustados con la competencia, si bien es cierto la compañía se está posesionando en el mercado local aún existen falencia en las operaciones de traslados.

7.- Considera Ud. ¿Qué la rentabilidad de la compañía se encuentra en su nivel óptimo?

En consecuencia a lo expuesto por el órgano regulador de la entidad, determinan que la empresa está en el nivel óptimo porque ha ido creciendo poco a poco, y con el paso de los años han aumentado los contratos por traslado, siendo contratados por diversas agencias de viajes de la ciudad de Guayaquil como en la Ciudad de Quito, en las que se les traslada a aeropuertos.

8.- ¿Las unidades de la flota con la que cuenta actualmente la empresa satisfacen la demanda de los traslado de los clientes?

Normalmente la flota abastece las necesidades de la comunidad, no obstante en algunas ocasiones existen imprevistos con las agencias contratantes por lo que la empresa se ve en la necesidad de subcontratar a otras estos generan pérdidas ya el ingreso total no es para PALTANTOURS S.A., se debe porque los traslados son grupales y la operadora cuenta con un bus de 44 pasajeros y en ocasiones se necesitan dos buses con las mismas características estos pueden darse cuando los instituciones educativas realizan visitas de campo.

9.- Cree usted que ¿Es rentable la empresa de transporte turística?

De acuerdo a la información obtenida las empresas de turismo son rentables cuando poseen un capital propio, cumpliendo con las metas propias de la entidad y llegando a tener dinero suficiente para invertir en adquisiciones nuevas, permitiendo brindar servicios de alta calidad, ya que las empresas tienen un FODA reconociendo las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas.

Entrevista realizada al contador.

El Contador General[2] de la Compañía de Transporte Terrestre Turística PALTANTOURS S.A., colabora desde hace 4 años, es una persona responsable, que ha llevado a la Compañía a tomar decisiones certeras en la adquiriendo nuevas unidades para el crecimiento de la compañía.

1.- ¿Qué método de costeo se aplica en la compañía?

Según las declaraciones del contador la empresa no lleva un sistema, solo un registro de los ingresos y gastos de la compañía, observando que poseen un problema de identificación en el sistema de costo por servicios.

2.- ¿Cómo se determinar la rentabilidad de la compañía?

Con los datos obtenidos por el contador se deduce que la rentabilidad de la compañía se establece de forma empírica ya que no existen registro de rentabilidad

[2] Ing. Comer. Jorge Rodríguez–

basados en fórmulas, sin embargo saben que es rentable porque poseen capital para la adquisición del nuevo parque automotor de la entidad.

3.- ¿Cómo se asignan los elementos del costo en la compañía?

Con la recolección de datos se establece que no se incluyen a los costos por servicios, deben ser considerados los suministros del servicio, de acuerdo a la actividad económica. Por lo que no se reconocen todos los elementos del servicio. Puesto que determinan los costos fijos, costos variables y gastos administrativos que les permite establecer la tarifa por servicio según los días de operatividad.

4.- ¿Cuáles son los elementos del costo que están directamente relacionados con el costeo por servicio?

Mediante la entrevista se logró reconocer el sistema de costo por porcentajes de ventas que maneja la empresa no están directamente relacionados con la compañía, debido al que la entidad debe relacionar sus costos con tarifa por viaje, y estos varían de acuerdo al contrato, es decir kilómetros recorridos que se realice (viajes cortos –Viajes largos).

5.- ¿Cómo están estructurado los costos en la compañía de transporte turística PALTANTOURS S.A.?

La organización de los costos de ventas dependerá de la cantidad de combustible que consume en el recorrido, que permitan que las unidades de transportes estén en condiciones óptimas y viables en la trasportación de turistas, además de contar con el conductor quien es la mano de obra directa, considerando a su vez los lubricantes,

peajes, permisos, neumáticos, materiales de mantenimiento, entre otros, que forman parte de los Costos Indirecto de Fabricación.

6.- Cree Ud. ¿Qué la empresa mantiene un adecuado stop para la prestación de servicio?

Se podría considerar que existen los suministros necesarios repuestos como: llantas, aceites, materiales de limpieza, entre otros. Pero existen falencias con suficiencia en los gastos que deben precautelar la rentabilidad de la compañía. No obstante mantienen un porcentaje de respaldo con la finalidad de salvaguardar los bienes inmuebles de la compañía.

3.2. LIMITACIONES

Dentro de las limitaciones encontradas en el proceso de investigación, el poder contactar al momento de aplicar los instrumentos de la entrevista de la investigación el Gerente de la compañía porque se encontraba fuera de la cuidad, por otra parte, los aspectos contables están a cargo de un contador externo lo que resultó complejo entrevistarse con él por las múltiples ocupaciones que posee, por las razones expuesta se tardó para la obtención de los resultados.

3.3. Resultados

De acuerdo al estudio realizado los costos por servicios de la empresa no son los adecuados por lo que conllevan a tener una utilidad baja al momento de reinvertir en sus utilidades, además, el rendimiento de los activos es de 1% por lo que no existe una distribución acertadas en el usos de los bienes de la compañía, sin

embargo, si establecieran montos adecuado, el rendimiento en los activos fuera factible y solvente para la entidad.

A pesar de que la compañía labora de lunes a domingo los contratos no surgen todos los días, es decir que la compañía no laboró los 30 días al mes, ellos trabajan 26 días por la escasez de los contratos que la agencia de viajes quienes les designan a trasportar pasajeros y en algunas ocasionas contratan a choferes externos para el manejo de vehículo Sprinter. La compañía carece de espacios publicitarios en las redes sociales que son las nuevas tendencias para captar clientes, sin embargo empresa no mantiene un sistema actualizado.

El reconocimiento de los elementos que intervienen en el coste de servicio permitirá a la compañía generar ingresos oportunos. Por tanto, un control inadecuado de los elementos del costos por servicios genera pérdidas para la compañía, afectando la toma de decisiones e impidiendo el crecimiento en el mercado local y nacional.

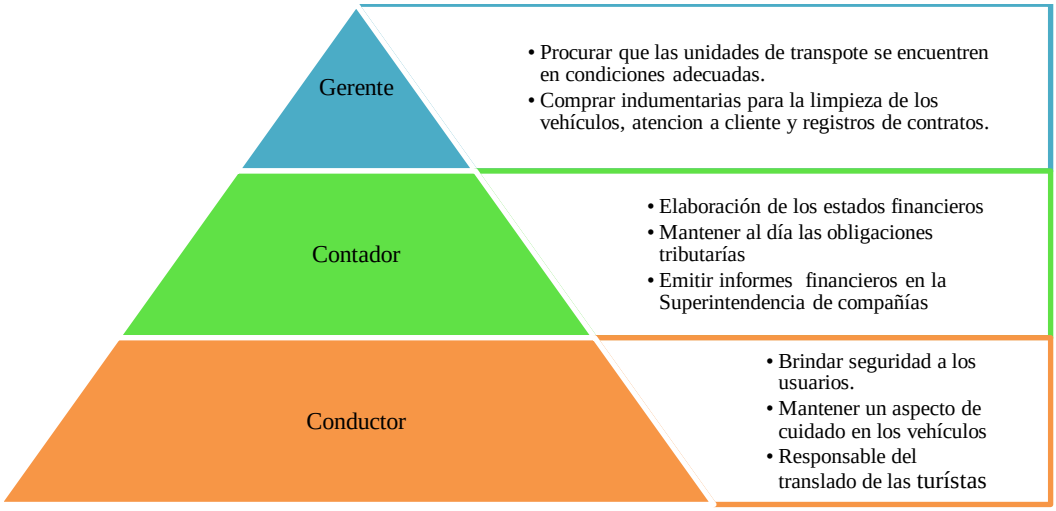
3.3.1. Clasificación de los elementos del costo que intervienen en el proceso de prestación de servicios de transporte.

Los costos se encuentran distribuidos en costos fijos y costos variables, además estos permiten determinar el coste de operación por el número de días operados, los que se escapan de la realidad, porque la compañía no labora 30 días mensual, puesto que no tienen contratos fijos cada mes.

El proceso de costo que actualmente lleva la compañía es determinado de acuerdo a las políticas internas, sin embargo el sistema carece de adecuaciones que les permitan obtener una rentabilidad favorable en pro del crecimiento de la compañía;

de acuerdo a la entidad el organigrama se encuentra estructurado de la siguiente forma: gerente, contador y conductor.

Cuadro 2. Responsabilidades del Gerente, Contador y Chofer



Fuente: Compañía de Transporte Turística Terrestre PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá.

La compañía de transporte PALTANTOURS S.A. registra la siguiente flota vehicular:

Tabla 6: Descripción de flota de la empresa de transporte turístico PALTANTOURS S.A.

N°	MARCA	DISCO	N° PLACA	COLOR	CHASIS	N° ASIENTOS
1	SPRINTER	001	YAA-1382	BLANCO	Lj16AB3C5F1500632	19
2	JAC-Mercedes	004	GOK-0133	BLANCO	8AC9046635A929327	19
3	HINO	005	YAA-1026	BLANCO	JHDAK8JRSCXX11001	42

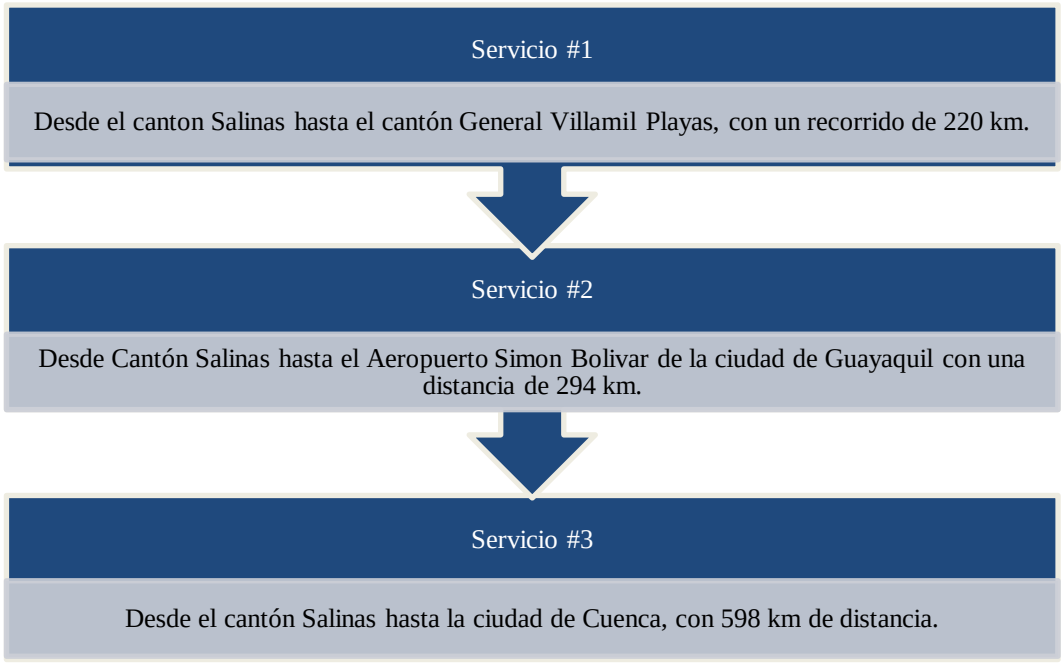
Fuente: Compañía de Transporte Turística PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá.

La flota está compuesta por un vehículo Sprinter, disco 001, el cual tiene las siguientes características: color blanco con capacidad para diecinueve pasajeros, tiene gran aceptación entre las agencias contratantes por el número de asientos y

comodidad. También poseen un vehículo marca Jac-Mercedes Benz disco número 004, de color blanco con capacidad para diecinueve pasajeros y por último está el HINO-Bus disco número 005, con capacidad para cuarenta pasajeros, de color blanco, los traslados usuales son a la ciudad de Guayaquil y Cuenca.

De acuerdo con los datos de la compañía posee varios recorridos en sus servicios, sin embargo para el desarrollo de la investigación se escogió los recorridos comúnmente solicitado por las agencias de transporte del vehículo solicitado, **(anexo: 5).**

Tabla 7. *Servicios de la compañía de transporte turística terrestre PALTANTOURS S.A.*



Fuente: Compañía De Transporte Turístico Terrestre PALTANTOURS . S.A
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá.

El reconocimiento de los elementos del costo que intervienen en la compañía son coste preventivo y correctivo, el cual permite establecer cada cuanto kilómetro o tiempo es necesario realizar chequeos al parque automotor con el fin de brindar

servicios de calidad evitando contratiempos a los excursionistas y sobre todo a la imagen de la entidad.

- **Mantenimiento preventivo**

El reconocimiento de los elementos del costo que intervienen en la compañía son coste preventivo y correctivo, el cual permite establecer cada cuanto kilómetro o tiempo es necesario realizar chequeos al parque automotor con el fin de brindar servicios de calidad evitando contratiempos a los excursionistas y sobre todo a la imagen de la entidad.

Cuadro 3: Mantenimiento Preventivo

MANTENIMIENTO	Compañía de transporte Turístico Terrestre PALTANTOURS . S.A.			
TIPO: PREVENTIVO PROGRAMADO	**Serie: HINO-BUS**			
TRIMESTRAL	**ESTADO**			
	1	**2**	**3**	**4**
1.-Verificar es sistema de escape	X			
2.-Verificar el sistema de iluminación		X		
3.-Verificar las condiciones de las llantas			X	
4.-Verificar condiciones de arranque y guías	X			
5.-Verificar sistema de dirección				X
7.-Verificar sistema de transmisión		X		
8.-Verificar radiadores			X	

Fuente: Compañía PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá.

Con la plantilla de verificación del parque automotor, la empresa mantiene sus vehículos en condiciones idóneas para que los turistas nacionales e internacionales, requieran de los servicios que prestan, las condiciones en las que deben estar los vehículos según el cuadro #3 y mediante marcaciones de X; el 1 significa que el sistema debe estar en máximas condiciones, mientras que 2 en perfectas

condiciones para su funcionamiento en los viajes largos, por lo tanto el 3 mínimo en costos de reparación, y finalmente 4 cambios en el sistema (alerta el cambio debe ser de inmediato).

- **Mantenimiento Correctivo**

Para la compañía de transporte turística el mantenimiento correctivo debe ejecutarse cuando se realicen las reparaciones por averías o daños en el sistema de motor y cambios de aceites no realizados a tiempo u otros cambios propios del desgastes vehicular por el continúo uso del vehículo.

Tabla 8: *Mantenimientos Correctivo*

Descripción	Anual
Kilómetros recorrido	5000
Precio en litros aceite	8,14
Costo de aceite por cambio (22 Litro)	163
Numero de cambios	1
Costo del aceite	163
Costo de Filtros	18,18
Costo Total de aceite y filtros	181,18
Mano de Obra	250
Total de gastos	431,18
Costos directo por 1000 km	**101,60**
Número de Unidades	4
Promedio de Kilómetro recorrido	400
Estimados Kilometro	**3.259,47**

Fuente: Compañía PALTANTOURS S.A
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá.

Los elementos involucrados en la asignación del costo por servicios se determinan según su actividad, en este caso el traslado de turistas de acuerdo a la operadora de contratante, y basándose en los reglamentos de transporte turísticos.

Costos directos, que son los elementos directamente relacionados con el servicio que brinda la compañía. Se dividen en costos fijos y costos variables.

Cuadro 4: Costos Fijos - Variables

Costos Fijos	Costos Variables
Depreciación vehículo	Reparación de motor
Derechos y permisos	Revisión de motor
Servicio del conductor	Cambios de aceite y filtros

Fuente: Compañía PALTANTOURS S.A
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá.

Los costos fijos en la empresa son los que constantemente forman parte del proceso de producción, en el caso de la empresa de servicio los costos fijos-directos están compuestos por los accesorios vehiculares, los derechos de permiso, costo del servicio del conductor, entre otros, Por otro lado están los costos variables directos que se encuentra distribuidos por los costos de reparación del motor dependiendo del recorrido mensual del carro sobre el kilometraje requerido le corresponderá realizar un chequeo rutinario. Costos indirectos son los rubros relacionado con el proceso del servicio, pero no afectan el proceso productivo.

Cuadro 5: Costos Indirectos

Costos Indirectos
Revisión de motor
Rep. De sistema De transmisión y dirección
Revisión del sistema Transmisión y reparación
Revisión de sistemas de suspensión y frenos
Revisión de sistemas eléctricos y refrigeración
Cambios de aceite y filtros
Cambios y/o parchados de llantas
Otros servicios en general

Fuente: Compañía de Transporte Turístico PALTANTOURS S.A
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá.

En las compañías de transporte están compuestas por: revisión de motor, repuestos del sistema de transmisión y dirección, revisión del sistema de transmisión, cambios

de filtros (se recomienda realizar el cambio cada 50.000 km), de tal manera que se prevea posibles daños los sistemas de alimentación vehicular. Además el cambio de llantas se efectúa cada año para las operadoras de transporte turísticos, cumpliendo con los reglamentos y normas estipulados en la ley de tránsito. Para el cálculo en la hoja de costos, con el fin de lograr las metas de la entidad.

Tabla 9: Cuadro de Servicios

Costos indirectos de Servicio				
Cant.	**Servicio**	**Detalle del Producto**	**Precio Unitario**	**Precio Mensual**
1	Línea	Energía Eléctrica	0,88	26,00
1	Línea	Internet-Teléfono	0,53	16,00
1	Línea	Red Privada	0,83	25,00
Costos Total				**41,00**

Fuente: Compañía de Transporte Turística PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá.

Los costos indirectos el servicio están compuesto por los pagos con precios fijos como son: energía Eléctrica que por horas trabajadas tienen un costo unitario por 30 días de $ 26,00, aproximadamente el consumo de equipo eléctrico se da por el uso del computador, oficinas, impresora entre otros, mientras que el servicio de internet y línea de teléfono fija asciende a $ 0, 53 y como el consumo es fijo el monto mensual es de $ 16,00. Por otro lado se encuentran los costos de la línea de teléfono en una red privada cuyo consumo es de $ 25,00, utilizado para contactarse con los clientes, contador, y demás personas involucradas en el servicio que ofertan.

3.3.2. Determinación el margen de utilidad para la fijación de la tarifa de traslado, mediante índices de operatividad.

El sistema que actualmente mantiene la entidad, no es el adecuado puesto que no considera todo el rubro, de tal manera; la rentabilidad carece de niveles adecuados

generados en la asignación del costos, coste que se obtiene sumando todos los costos y gastos en los que han incurrido durante los días laborables de la empresa en consideración de los kilómetros de recorrido del servicio.

Tabla 10: Costos operativos de la flota PALTANTOURS S.A.

Vehículo: Sprinter	**Marca: Mercedes Benz**		**km/año 60000**		
Costos Fijos	**Factores para el calculo**		**US $ /año**	**km/mes**	**usd/km (5000)**
A. Vehículo					
Precio público	Con neumáticos	$ 40.178,57			
V. residual estimado	20%	$ 8.035,71			
Remuneración de Cap.	80%	$ 32.142,86			
Seguro de Prima	Vida Útil	10	$ 3.214,29	$ 267,86	$ 0,053
B. Remuneración de Capital					
Remuneración de Capital	S. inversión	15%	$ 6.026,79	$ 502,23	$ 0,100
C. Seguros					
Seguro de Prima anual		$ 1.800,00	$ 1.800,00	$ 150,00	$ 0,030
D. Gastos Admirativos					
Gerente 500	1	$ 500,00			
Contador 220	1,4	$ 308,00			
Estimado 3 vehículos	3	$ 808,00	$ 3.232,00	$ 269,33	$ 0,054
E. Salarios					
Mecánico	$ 120,00	12 meses	$ 1.440,00	$ 120,00	$ 0,024
Conductor	$ 500,00	12 meses	$ 6.000,00	$ 500,00	$ 0,100
F. Patentado					
Matrículas y tasas	$ 1.000,00	12 meses	$ 12.000,00	$1.000,00	$ 0,200
Total de costos Fijos			**$ 33.713,07**	**$2.809,42**	**$ 0,562**
Costos Variables					
G. Combustible					
Precio en relación al consumo **1,037 g/km**					
C. de combustible g/km		$ 0,02857	$ 1.777,71	$ 148,14	$0,0296
H. Lubricantes	g/km				
Motor	25	0,0005	$ 750,00	$ 62,50	$ 0,013
Caja de Cambio	30	0,0001	$ 180,00	$ 15,00	$ 0,003
Diferencial	30	0,0001	$ 180,00	$ 15,00	$ 0,003
Neumáticos					
Neumáticos 235/70R	6	$ 98,00			
Consumo estimados de neumáticos	40000	$ 588,00	$ 882,00	$ 73,50	$ 0,015
j. reposición de piezas / manutención		1% por cada 10.000 km			
Previsión estimada	6%	$ 64.900,00	$ 3.894,00	$ 324,50	$ 0,065
K. Lavado y Lubricación					
Lavado y lubricación	cada mes	$ 100,00	$ 1.200,00	$ 100,00	$ 0,020
Total de costos Fijos			**$ 8.863,71**	**$ 738,64**	**$ 0,15**
Total de costos fijos + variables			$ 42.576,79	3.548,07	$ 0,71

Fuente: Compañía de transporte turística terrestres PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

Cálculo para la fijación de la tarifa por vehículo:

$$Tarífa = Costos \frac{Mensuales}{Días\ operativos}$$

$$\frac{3.548,07}{26} = 136,46$$

Para la determinación del precio, la empresa se basa en los factores de mercado, es decir, con base a la competencia y valores establecidos en reuniones administrativas de las empresas; por lo tanto la tarifa de venta por servicio es sujeta a modificaciones. En el proceso de distribución de los costos por servicios, estos se basan al indicador de operatividad determinado por la tarifa para cada servicio y vehículo, cabe mencionar que el indicador está sujeto a cambios administrativos propios de la entidad, ya que cada vehículo tiene gastos diferentes y sus respuestas pertenecen a distintos fabricantes. Además la tarifa está dada según el mercado de operadores trasporte turísticos, recalcando que éstas no están en capacidad de brindar servicios de hospedajes sino las agencias de viajes.

3.3.3. Identificación de los niveles de rentabilidad

De acuerdo a los estudios realizados por Prieto Hurtado (2010) es indispensable para la preparación de la información financiera realizar un análisis previo que consista en el estudio financiero de la compañía, para la investigación se utilizó la herramienta del análisis vertical, a través en las cuentas del Estado de Situación Financiera y el Estado de Resultado Integral para relacionar los subtotales del total de determinado dentro del estado, con el fin de estudiar la situación de la entidad para la correcta toma de decisiones en el manejo de los activos, pasivos y por ende el patrimonio.

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE TERRESTRE PALTANTOURS S.A.
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA
PARA LOS PERIODOS 2016 Y 2015

	2016		2015	
ACTIVO				
ACTIVOS CORRIENTES				
Efectivo y Equivalente de efectivo	$ 3.950,00		$ 2.561,25	
Cuentas por cobrar	$ 3.400,00			
Activos por impuestos corrientes				
Retenciones en la Fuente IR	$ 727,55		$ 471,83	
SUMAN ACTIVOS CORRIENTES	**$ 8.077,55**	**5%**	**$ 3.033,08**	**2%**
ACTIVO NO CORRIENTES				
Propiedad Planta y Equipo				
Terreno	$ 9.26,70		$ 9.026,70	
Edificio y otros inmuebles (costo histórico)	$ 11.875,23		$ 11.875,23	
Muebles y enseres	$ 3.540,00		$ 3.540,00	
Equipo de computación	$ 2.450,00		$ 2.450,00	
Vehículos	$ 233.905,42		$ 233.905,42	
SUMAN PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO	**$ 260.797,35**		**$ 260.797,35**	
DEPRECIACIÓN ACUMULADA				
( ) Depreciación Propiedad planta y equipo				
(-) Depreciación Acumulada Activos Fijos	$ 118.497,31		$ 97.159,97	
TOTAL DE DEPRECIACIÓN	$ 118.497,31		$ 97.159.97	
SUMAN ACTIVOS NO CORRIENTES	$ 142.300,04	95%	$ 163.637,38	98%
TOTAL DE ACTIVO	**$ 150.377,59**	**100%**	**$ 166.670,46**	**100%**
PASIVOS Y PATRIMONIO				
PASIVOS CORRIENTES				
Cuentas y documentos por pagar	$ 2.076,37		$ 1.589,76	
OTRAS OBLIGACIONES CORRIENTES	$ 1.543,75		$ 1.034,01	
Impuesto a la renta pagar	$ 752,45		$ 529,67	
Participación trabajadores por pagar	$ 603,57		$ 424,87	
Obligaciones con el IESS	$ 187,73		$ 79,47	
SUMAN PASIVOS CORRIENTES	**$ 37.065,08**	**2%**	**$ 2.623,77**	**2%**
PASIVOS NO CORRIENTES				
Cuentas y Documentos por pagar			$ 57.022,96	
Obligaciones con instituciones Financieras	$ 37.065,96			
SUMAN PASIVOS NO CORRIENTES	**$ 37.065.96**	**25%**	**$ 57.022,96**	**34%**
SUMAN TOTAL PASIVOS	**$ 40.686,08**		**$ 59.646,73**	
PATRIMONIO				
Capital suscrito	$ 10.000,00		$ 10.000,00	
Aporte para futuro aumento de capital	$ 89.377,77		$ 89.377,77	
Reserva legal y facultativa	$ 588,07		$ 588,07	
TOTAL DE PATRIMONIO DE LOS ACCIONISTAS	**$ 99.965,84**		**$ 99.965,84**	
UTILIDAD ACUMULADA DE EJERCICIOS ANTERIORES	$ 7.507,89		$ 5.179,95	
Utilidad del Ejercicios	$ 2.667,78		$ 1.877,94	
TOTAL DE PATRIMONIO	**$ 109.691,51**	**73%**	**$ 107.023,73**	**64%**
TOTAL PASIVO Y PAT. DE ACCIONISTAS	**$ 150.377,59**	**100%**	**$ 166.670,46**	**100%**

Fuente: Compañía de Transporte Turística PALTANTOURS S.A.

Xxxx xxxx xxxx
Gerente General

Xxxx xxxx xxxx
Contador

A continuación se presenta el análisis Vertical o Estático del Estado de Situación Financiera y el Estado de Resultado Integral, ya que es de importancia a la hora de establecer si la empresa tiene una distribución adecuada de sus activos, para el respectivo cálculo se toma en consideración cada cuenta del activo dividido para el total de los activos y luego se multiplica para cien. El cual establecerá el nivel de rentabilidad que posee actualmente la entidad.

La Compañía de Transporte Turístico ha manejado el Estado de Situación Financiera de forma vertical, por lo tanto la cuenta efectivos y equivalentes del efectivo representan el 5% para el año 2016, mientras que para el año 2015 obtuvo el 2% del total del activo, la compañía tiene para cubrir sus deudas y ganar mayor utilidad, el total del activo corresponde a $ 150.377,59 siendo el 100% del año 2016 y $ 166.670,46 para el periodo 2015, de ellos el $ 142.300,04 y $ 163.637,38 corresponden al 95% y 98% del total de los Activos, mientras que el $ $ 40.686.08 y $ 57.022,96 representan a el total de los pasivos pasivo siendo el 27% y 36% total de los activos, patrimonio representando el 73% y 64% del total del activo con montos $ 109.691,51 y $ 107.023,73 del total de activo para los años antes mencionados.

En el año 2015 se observa una depreciación acumulada de $ 97.159,97, siendo un monto significativo en el activo, mientras para el año 2016 la depreciación acumulada fue de $ 118.497,31, debido la culminación del tiempo de vida útil de uno de los vehículos, de igual manera se observa un ligero aumento en las cuentas por pagar de $ 2.076,37 para el año 2016 lo que representa un acrecimiento del 33% en comparación del año 2015 que cuyos montos eran de $ 1.589,76

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE TERRESTRE PALTANTOURS S.A.
ESTADO DE RESULTADO INTEGRAL COMPARATIVO
PERIODOS 2016 Y 2015

	2016	%	2015	%
INGRESOS EN ACTIVIDADES ORDINARIAS				
Servicios de transporte	$ 86.207,01		$ 85.841,57	
Suma de servicios	$ 86.207,01	100%	**$ 85.841,57**	100%
Costos de servicios				
Costos de Servicios	$ 46.281,11	53,69%	$ 17.109,47	19,93%
Suman de servicios	**$ 46.281,11**		**$ 17.109,47**	
Utilidad Bruta en Ventas	**$ 39.925,90**		**$ 68.732,10**	
Gastos Operativos				
Sueldos y Salarios	$ 6.517,76	7,6%	$ 9.489,25	11,05%
Beneficios Sociales a empleados	$ 1.836,28	2,1%	$ 1.152,94	1,34%
Gastos de depreciación	$ 21.337,34	24,8%	$ 48.537,34	56,54%
Aporte al IESS	$ 791,88	0,9%	$ 1.888,77	2,20%
Impuesto	$ 2.178,37	2,5%		
Utilidad Operativa	**$ 32.661,63**		**$ 61.068,30**	
OTROS GASTOS				
Otros Gastos			$ 1.590,85	1,85%
Gastos Financieros no operacionales	$ 3.240,47	3,8%	$ 3.240,47	3,77%
Utilidad Antes de participación de trabajadores	$ 4.023,80		$ 2.832,48	
Participación a trabajadores (15%)	$ 603,57	0,70%	$ 424,87	0,49%
Utilidad antes de Impuesto	$ 3.420,23		$ 2.407,61	
Gastos por impuesto a las ganancias	$ 752,45	0,87%	$ 529,67	0,62%
UTILIDAD DEL EJERCICIO	$ 2.667,78	3,09%	$ 1.877,93	2,19%

FUENTE: Compañía de Transporte Turístico PALTANTOURS S.A.

Xxxx xxxx xxxx
Gerente General

Xxxxx xxxx xxxx
Contador

El estudio al Estado de Resultado Integral realizado a los periodos 2016 y 2015 en la compañía establece los siguientes resultados: ingresos de $ 86.207,01 y $ 85.841,57 por conceptos de ventas, obteniendo un costo de venta de 53,69 % y 19,93 % con montos de $ 46.281,11 y $ 17.109,47, de tal manera que los gastos por depreciación representan el 24,8% y 56,54%, por lo tanto el 3,10 % y el 2,19% representan la utilidad del ejercicio de los años antes mencionados, la entidad cuenta con 0,31 centavos, y 0,22 centavos, por cada dólar invertido, representado el $ 2.667,78 y $ 1.877,93; respectivamente para los años antes mencionados.

Indicadores Financieros

Los indicadores financieros conocidos también como ratios son medidas que se utilizan para analizar los estados de una empresa. Con base en los Estados Financieros proporcionados por la entidad se realizará el análisis de los indicadores de rentabilidad financiera de la compañía PALTANTOURS S.A., período 2016-2015.

Rentabilidad Financiera

Mediante la Rentabilidad Financiera (RF), se estableció el rendimiento propio de la empresa, frente a las inversiones, costos, gastos realizados y posibilidad de pago, característica importante para observar el comportamiento económico de las diversas operaciones.

- **Indicadores de rentabilidad Financiera**

Mediante los indicadores de rentabilidad se interpretan los resultados logrados en las operaciones realizadas, ya que como toda empresa en desarrollo ejecuta, si se están realizando operaciones adecuadamente y si se obtienen beneficios económicos en el logro de los objetivos, de esta manera podrán establecer las medidas administrativas y contables ideales para la empresa.

Margen de utilidad bruta

Margen de utilidad bruta se calcula dividiendo la utilidad bruta en ventas del periodo de estudio sobre las ventas netas, quedando como resultado un valor porcentual después que la empresa ha cancelado las existencias.

Tabla 11: Margen de utilidad Bruta

RAZÓN	FÓRMULA	2016	2015
Margen de utilidad Bruta	Utilidad Bruta / Ventas	$ 39.925,90 / $ 86.207,01	$ 68.732,10 / $ 85.841,57
		46%	80%

Fuente: Estados de Resultado Integral de Compañía de Transporte Terrestre PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

La tabla 8 representado en valores porcentuales el margen de utilidad bruta con respecto a las ventas para la respectiva realización del cálculo se estudió el período comprendido 2016 y 2015, siendo la utilidad bruta de $ 39.925,90 y $ 5.727,60 sobre el total de las ventas correspondiente de $ 86.207,01 y $ 85.841,57 con el margen de utilidad para los años mencionados de 46 % y 80% en relación con las ventas, lo que significa que las ventas de la compañía generan un 46 % de utilidad bruta para el año de estudio.

MARGEN DE UTILIDAD OPERATIVA

Margen de utilidad operativa se calcula dividiendo la utilidad operativa sobre las ventas del periodo de estudio, quedando como resultado un valor porcentual.

Tabla 12: Margen de Utilidad Operativa

RAZÓN	FÓRMULA	2016	2015
Margen de utilidad operativa	Utilidad operativa / Ventas	$ 3.2661,63 / $ 86.207,01	$ 61.068,30 / $ 85.841,57
		38%	71%

Fuente: Estados de Resultado Integral de la Compañía de Transporte Terrestre PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

En base al Estado de Situación Integral la utilidad operacional representa el 38 % y 71 % de las ventas, expresado en valores porcentuales, lo que corresponden a la utilidad operativa de $ 3.2661,63 y $ 61.068,30 sobre las ventas de $ 86.207,01 y $

85.841,57, para los años 2016 y 2015 respectivamente . Es decir, que las ventas de la entidad pueden cumplir en un 38 % y 71 % con las obligaciones financieras que mantienen con los proveedores para el año en curso.

MARGEN DE UTILIDAD NETA

Este ratio expresas la utilidad de la empresa por cada unidad de venta. Se calcula utilidad neta después de impuesto sobre las ventas.

Tabla 13: Margen de Utilidad Neta

RAZÓN	FÓRMULA	2016	2015
Margen de utilidad Neta	Utilidad Neta después de impuestos	$ 2.667,78	$ 1.877,93
	Ventas	$ 86.207,01	$ 85.841,57
		3%	2%

Fuente: Estados de Resultado Integral de Compañía de Transporte Terrestre PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

Con los datos del Estado de Resultado Integral se procedió al cálculo del margen de utilidad neta durante el periodo 2016 y 2015, mantiene una utilidad neta después de impuestos de $ 2.667,78 y $ 1.877,93; obteniendo ventas de $ 86.207,01 para el siguiente año de $ 85.841,57 dando como resultado de $ 0,03 y 0,02 respectivamente, es decir que de acuerdo con las ventas de las compañía han generado un 3 % y 2 % de utilidad para cumplir con sus obligaciones adquiridas.

RENDIMIENTO SOBRE LOS ACTIVOS (ROA)

Es la inversión de la entidad como patrimonio; también se le conoce como ROA, es decir el rendimiento del negocio. Su cálculo es igual Rendimiento de los activos es igual a la utilidad neta sobre activos totales.

Tabla 14: Rendimiento Sobre los Activos

RAZÓN	FÓRMULA	2016	2015
Rendimiento sobre los activos	Utilidad Neta después de impuesto	$ 2.667,78	$ 1.877,93
	activos totales	$150.377,59	$ 166.670,46
		2%	1%

Fuente: Estados de Resultado Integral y Estado de Situación Financiera de la Cía PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

La compañía de transporte turística PALTANTOURS S.A., muestra una utilidad neta después de impuesto de $ 2.667,78 y $ 1.877,93 de igual manera posee en los activos totales del $ 150.377,59 y $ 166.670,46, lo que significa que el total del rendimiento sobre los activos (ROA) es del 0.02 centavos, esto quiere decir que los activos de la empresa generan una utilidad neta de 2% y 1%, para el año 2016 y 2015 respectivamente.

- **RENTABILIDAD ECONÓMICA (ROI)**

Rentabilidad económica, beneficio que tiene la empresa antes de descontar los intereses e impuestos. Se calcula dividiendo la Utilidad Neta antes de Impuesto sobre el Total de Activos dando como resultados valores porcentuales

Tabla 15: Rentabilidad Económica

RAZÓN	FÓRMULA	2016	2015
Poder para Obtener Ganancias /Rentabilidad Económica (ROI)	Utilidad antes de intereses e impuestos	$ 4.023,80	$ 2.832,48
	Activos Totales	$ 150.377,59	$ 166.670,46
		3%	2%

Fuente: Estados de Resultado Integral y Estado de Situación Financiera de la Cía PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

En el periodo de estudio la empresa ha obtenido utilidad neta antes de impuesto por $ 4.203,80 y $ 2.832,48 activos totales de $ 150.377,59 y $ 166.670,46 obteniendo el 3% y el 2% para los años 2016 y 2015 respectivamente, en la rentabilidad

Económica, es decir que por cada dólar invertido por los socios de la compañía tienen ingresos de $ 0,03 y $ 0,02 centavos para generar ganancias.

RENDIMIENTO SOBRE EL CAPITAL CONTABLE

Además (Córdoba Padilla, 2015), señala que el capital total (RCT) es la razón que informa a los propietarios o accionistas acerca de la rentabilidad de su inversión.

Tabla 16: Rendimiento sobre el Capital Contable

RAZÓN	FÓRMULA	2016	2015
Rendimiento sobre el capital Contable (RCS)	Utilidad Neta después de impuestos	$ 2.667,78	$ 1.877,93
	Patrimonio de los accionistas comunes	$ 99.965,84	$ 99.965,84
		3%	2%

Fuente: Estados de Resultado Integral y Estado de Situación Financiera de la Cía PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

El rendimiento de los activos se calculó con la utilidad neta después de impuesto siendo $ 2.667,78 y $ 1.877,93, sobre el patrimonio de los accionistas comunes de $ 99.965,84 y $ 99.965,84; lo que significa que por cada inversión de los socios la empresa tiene el 0,03 y 0,02 ctvs., para repartirlo con los socios durante el año 2016 y 2015 respectivamente.

Conclusiones

De acuerdo al estudio realizado para alcance del desarrollo de la investigación de establecen las siguientes conclusiones:

La Compañía de Transporte PALTANTOURS S.A., carece de un modelo apropiado en la asignación del costo por servicio, de tal manera que varios de los elementos involucrados en el coste por prestación como son: suministros diversos del servicio, mano de obra directa y costos indirectos del servicio, no son distribuidos y asignados de forma adecuada.

La administración considera que los combustibles son gastos variables, lo que implica que la carencia en la asignación de los costos unitarios, cuando intervienen en el proceso de prestación de servicio, afectando al momento de asignarles un margen de utilidad.

Los costos por servicios de Cía. PALTANTOURS S.A., se distribuyen y asignan de forma inadecuada, ya que los cambios que existen en el mercado sobre los diferentes productos, que forman parte de los costes directos varían con frecuencia, de ahí se determina tarifa por servicios en la relación coste- precio.

PALTANTOURS S.A. no conoce realmente el nivel de rentabilidad por los servicios que brindan, en el año de estudio (2016), se observó que el rendimiento del capital fue del 3% siendo una utilidad para los socios con respecto a su inversión, lo que implica el incremento del 1% en la capacidad para generar beneficios económicos, ya que se establecen las políticas administrativas.

Recomendaciones

Partiendo desde las conclusiones planteadas en la investigación se establecen las siguientes recomendaciones:

Aplicar un sistema de costos por órdenes de servicios que permitan distribuir todos los elementos involucrados en la asignación de los costos por servicios, para acceder a una correcta fijación de precios, que conllevan al crecimiento económico de la compañía, por lo tanto obtener información de costos veraces y oportunos coadyuvan a una correcta toma de decisiones.

Clasificar los elementos de los costos unitarios que incurren en la prestación de servicio, aplicando la hoja de costo permitirá conocer los costos que incurren de forma unitaria en el traslado, especialmente los costos indirectos que representa montos inadecuados en la asignación de la tarifa.

Determinar la tarifa por servicio de traslado de acuerdo a las actualizaciones periódicas de los costos que incurren en la prestación de los trasladados, basándose al método de fijación según el costo sin que afecte las decisiones administrativas de la empresa, que permitan alcanzar una tasa apropiada de rentabilidad.

Identificar periódicamente la rentabilidad, permitiendo a los accionistas de PALTANTOURS S.A., conocan acerca del crecimiento financiero de la compañía, además se considera importante realizar estrategias y promociones publicitarias con el fin de aumentar el nivel de las ventas y así incrementar los márgenes de utilidad de la compañía.

3.6. Propuesta

Modelo de costos por órdenes producción para la distribución adecuada del coste del servicio y la optimización de la rentabilidad de la Compañía de Transporte Terrestre Turístico PALTANTOURS S.A.

3.6.1. Objetivos

Establecer los costes mediante un modelo de costo por orden de servicio para la determinación de la rentabilidad de la Compañía de Transporte Terrestre Turístico PALTANTOURS.

3.6.1.2. Objetivos Específicos

Reconocer los elementos del costo que incurren en los servicios de traslado de la compañía de trasporte terrestre turística PALTANTOURS S.A.

Clasificar los costos unitarios por servicios mediante la elaboración de la hoja de costos para de determinación del costo real de los traslados turísticos.

Determinar la tarifa del servicio de traslado a través del método del costo para la intención del nivel de rentabilidad.

3.6.2. Justificación de la Propuesta

Es importante que las empresas de servicios lleven un control adecuado de sus prestaciones, que permitan identificar los costos de producción con la debida clasificación de los elementos del costo como son: suministros de servicios, mano de obra directa y costos indirectos de servicios, que conlleven a mejorar el nivel de

rentabilidad y economía de la empresa de transporte turística PALTANTOURS S.A., ayudando al mismo tiempo a tomar de decisiones, ya que el coste del servicio de traslado se obtendrá de manera razonable y alcanzar un margen de utilidad más representativa.

Para la correcta determinación de producción se tomó información correspondiente al mes de diciembre del 2016. A continuación se detalla un resumen de los costos y gastos, el mismo que se encuentra debidamente clasificado por los elementos que incurren en el servicio.

Tabla 17*:* Costos y gastos de la Cía. PALTANTOURS S.A.

COSTOS DE SERVICIO	
Suministros directos	
Combustible	450,75
Mano de Obra Directo	
Conductor	450,29
Gastos Indirectos de fabricación (Servicio)	
Peajes	18,00
Depreciación de vehículo	1.608,01
Servicios Básicos	41,00
Permisos y licencias	125,00
Neumáticos	64,85
Lubricantes y accesorios	141,54
Sueldo conductor eventual	364,00
Seguro	151,60
Costos de Mantenimiento	271,62
TOTAL	**$ 3.686,66**

Fuente: Estado de Resultado Integral PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

3.6.3. **Reconocimiento los elementos del costo que incurren en los servicios de traslado de una compañía de trasporte terrestre turística.**

PALTANTOURS S.A. se caracteriza por brindar servicios de traslados entre las más usuales son: servicio 1 que corresponde al recorrido del Cantón Salinas hasta el Cantón General Villamil Playas; el Servicio 2 es desde el Cantón Salinas hasta la ciudad de Guayaquil; el Servicio 3 concierne entre el cantón Salinas provincia de Santa Elena hasta cuidad de Cuenca provincia de Azuay.

3.6.3.1. Materia prima directa

En la empresa de servicio o comercial la materia prima directa es conocida como materiales directos y/o suministros directos, para una correcta asignación de los elementos del costo, se consideran al combustible como un bien tangible para el uso y función del equipo de trasporte de pasajeros. A continuación se detalla en un cuadro demostrativo el consumo por cada tipo de servicio:

Tabla 18: Materiales directos de los servicios

Servicios	Suministros	Galones	Costo Unitario	Costo Total
Servicio 1 (Salinas – General Villamil Playas)	JAC			
	Combustible	30	$ 1,07	$ 32,10
	Total Servicio 1			$ 32,10
Servicio 2 (Salinas-Guayaquil)	Mercedes Benz			
	Combustible	35	$ 1,07	$ 37,45
	Total Servicio 2			$ 37,45
Servicio 3 (Salinas-Cuenca)	Bus Micro Hino			
	Combustible	140	$ 1,07	$ 149,80
	Total Servicio 3			$ 149,80

Fuente: Estado de Resultado Integral PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

3.6.3.2. Mano de Obra Directa por kilómetros recorridos

En un proceso de producción el trabajo humano es importante, con el fin de dar un buen servicio a los pasajeros la entidad paga una remuneración, considerado como el personal directamente relacionado con el servicio de traslado. Para el tratamiento de la información se considera los rubros inmersos en el rol que afectan directamente a los servicios, en conjunto con el total de kilómetros recorrido.

Costo de la Mano de Obra Directa se calcula con los valores inmersos en el rol de pago es decir, el sueldo del chofer, las remuneraciones y horas extras, dividido por el total de kilómetros recorridos. Luego multiplica el costo de Mano de Obra Directa 0,16 por cada uno de los kilómetros recorrido en el servicio uno sería dividido para 400 correspondiente al primer servicio quedando un monto de $ 68,23 del total de los servicios, después se divide para el número de viajes obteniendo de esta manera los costos unitarios por viaje.

Aplicación de Fórmula:

$$\frac{Costo\ de\ mano\ de\ Obra\ Directa}{Total\ de\ kilometros\ recorridos} = Costos\ MOD.km$$

$$\frac{528{,}81}{3410} = 0{,}1550759\ por\ servicio\ km$$

Costo total = 0,1550759 x 440 = 68,23

$$\frac{0{,}1550759}{2} = \$\ 34{,}12\ por\ viaje\ servicio\ 1$$

Tabla 19: Mano de Obra Directa por kilómetros recorridos

Tipo del Servicio	N° de viajes	Total en Km	Costos de MOD	Costo Total de los servicios	Costo Unitario
Servicio 1 (Salinas –Playas)	2	440	0,16	68,23	34,12
Servicio 2 (Salinas-Guayaquil)	4	1.176	0,16	182,37	45,59
Servicio 3 (Salinas-Cuenca)	3	1.794	0,16	278,21	92,74
TOTAL	9	3410	0,47	$ 528,81	**$ 172,44**

Fuente: Compañía de transporte terrestre turística PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

3.6.3.3. Costos Indirectos de Fabricación

Los Costos Indirectos de Fabricación que forman parte de la investigación son peajes, depreciación de vehículos, permisos y licencias, neumáticos, lubricantes, mantenimiento y reparación, ya que constituyen parte de la prestación de los servicios pero no intervienen directamente.

Los Costos Indirecto de Fabricación se calculan de igual forma que los costos de Mano de Obra, aplicando la siguiente fórmula.

Aplicación de Fórmula

$$\frac{Costo\ Indireto\ de\ Fabricación}{Total\ de\ kilometros\ recorridos} = Costos\ CIF\ km$$

$$\frac{2..785,61}{3.410} = 0{,}866779\ por\ servicio\ \ km$$

Costo total = 0,866779 x 440 = 359,43

$$\frac{359{,}43}{2} = 179{,}72 \ \ por\ viaje\ servicio\ 1$$

Tabla 20: Costos Indirectos de Fabricación

Tipo del Servicio	N° de viajes	Total en Km	Costos de CIF	Costo Total de los servicios	Costo Unitario
Servicio 1 (Salinas –Playas)	2	440	0,82	359,43	179,72
Servicio 2 (Salinas-Guayaquil)	4	1176	0,82	960,67	240,17
Servicio 3 (Salinas-Cuenca)	3	1794	0,82	1465,51	488,50
TOTAL	**9**	**3410**	**2,60**	**$ 2.785,61**	**$ 908,39**

Fuente: Compañía de transporte terrestre turística PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

Clasificar los costos unitarios por servicios mediante la elaboración de la hoja de costos con el fin de obtener el costo real de los traslados turísticos.

3.6.3.1. **Hoja de Costo de los Servicios**

La presente hoja de costo es un documento contable que resume los costos incurridos en cada servicio, en él se detallan los cálculos efectuados como: materiales directos, mano de obra directa y costos indirectos de fabricación para los servicios de traslados en la empresa de transporte turístico PALTANTOURS S.A.

A continuación se presenta el cálculo de la hoja de costo donde están identificados los elementos que forman parte de la empresa, cada hoja representa un servicio por un vehículo:

Tabla 21: Hoja de Costo del Servicio 1 "Salinas-General Villamil"

HOJA DE COSTO

Tipo de servicio: 1 Salinas – Gral. Villamil Playas

Tipo de Vehículo : Sprinter

FECHA	MPD	MOD	CIF
Nov.	$ 32.10	$ 34,12	$ 179,72
Totales	$ 32.10	$ 34,12	$ 179,72

ELEMENTOS DEL COSTO

Materia prima Directa	$	32.10
Mano de obra directa	$	34,12
Costos Primos	$	66.22
Gastos Indirectos del servicio	$	179,72
Costos real unitario traslado	**$**	**245.93**

Fuente: Compañía de transporte terrestre turística PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

Tabla 22: Hoja de Costo del Servicio 1 "Salinas-Guayaquil"

HOJA DE COSTO

Tipo de servicio : 2 Salinas – Guayaquil

Tipo de Vehículo : Furgoneta Mercedes – JAC

FECHA	MPD	MOD	CIF
Nov.	$ 37.45	$ 45,59	$ 240,17
Totales	$ 37.45	$ 45,59	$ 240,17

ELEMENTOS DEL COSTO

Materia prima Directa	$	37,45
Mano de obra directa	$	45,59
Costos Primos	$	84,40
Gastos Indirectos del servicio	$	240,17
Costos real unitario traslado	**$**	**323,21**

Fuente: Compañía de transporte terrestre turística PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

Tabla 23: Hoja de Costo del Servicio 3 "Salinas – Cuenca"

HOJA DE COSTO

Tipo de servicio : Salinas - Cuenca

Tipo de Vehículo : Bus Micro Hino

FECHA	MPD	MOD	CIF
Nov.	$ 140.80	$ 92,74	$ 481.14
Totales	$ 140.80	$ 92,74	$ 481.14

ELEMENTOS DEL COSTO	
Materia prima Directa	$ 149.80
Mano de obra directa	$ 92,74
Costos Primos	$ 242.54
Gastos Indirectos del servicio	$ 481.14
Costos real unitario traslado	**$ 723.68**

Fuente: Compañía de transporte terrestre turística PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

3.6.4. **Determinación del margen de utilidad del traslado a través del método del costo**

El método del costo más margen es una técnica utilizada en el sector comercial para establecer los precios de sus servicios a largo plazo, se considera de fácil manejo, la compañía espera ganar un margen de 80% por todos los servicios. Los precios objetivos pueden basarse en una serie de diferentes márgenes, que a su vez dependen de diferentes costos. La entidad asigna una margen que espera ganar utilizando la siguiente fórmula:

$$Precio = Costos\ (1 + \%)$$

$$Precio\ sugerido = 245.93(1{,}80)$$

Tabla 24: Margen de Utilidad

Tipo de servicio	Costos	1+%	Precio de ventas Sugerido	Precio	Diferencia
Servicio 1	245,93	1,80	442,68	$ 400,00	$ 42,68
Servicio 2	323,21	1,80	581,78	$ 500,00	$ 81,78
Servicio 3	731,04	1,80	1315,87	$ 1.100,00	$ 215,87

Fuente: Compañía de transporte terrestre turística PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

Para la obtención de un precio razonable la empresa debe considerar el aumento del 80% en el margen de utilidad, de tal manera que la compañía crezca económicamente, para la determinación de la tarifa establece que el servicio 1 tiene un precio de $ 400,00; el servicio 2 de $ 500,00 y el servicio 3 $ 1100,00. En referencia a los precios actuales se identifican que la tarifa por el servicio 1 es de $ 400,00 menos el precio sugerido $ 442.68 teniendo una diferencia de $45.68.

Posteriormente para el servicio 2 de 500,00 menos el precio sugerido 581.78 posee una diferencia de 81.78, sin embargo en servicio 3 el precio de $ 1100,00 menos el precio sugerido 1.315,87 tiene una diferencia del $ 215,87, por lo que se sugiere cambiar de método de asignación de precios. Cabe recalcar que este método no toma en consideración los precios de la competencia, ni los precios de mercado para el cálculo.

A continuación se muestra el estado de resultado integral antes y después de aplicar el sistema de órdenes de producción

Estado de Resultado Integral de la empresa PALTANTOURS S.A, en comparación el costo obtenido mediante el sistema de costo por órdenes de producción.

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE TERRESTRE PALTANTOURS S.A.
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRAL
SUGERIDO

	2016	%	Sistema Propuesto	%
INGRESOS EN ACTIVIDADES ORDINARIAS				
Servicios de transporte	$ 86.207,01		$ 85.920,98	
SUMAN DE SERVICIO	$ 86.207,01	100%	$ 85.920,98	100%
COSTOS DE SERVICIO				
COSTOS DE SERVICIO	$ 46.281,11	53,69 %	$ 47.733,88	56%
SUMAN COSTOS DE SERVICIO	$ 46.281,11		$ 47.733,88	
UTILIDAD BRUTA	$ 39.925,90		$ 38.187,10	
GASTOS OPERATIVOS				
Sueldos y Salarios	$ 6.517,76	7,6%	$ 6.517,76	7,6%
Beneficios Sociales a empleados	$ 1.836,28	2,1%	$ 1.836,28	2,1%
Gastos de depreciación	$ 21.337,34	24,8%	$ 21.060,53	24,5%
Aporte al IESS	$ 791,88	0,9%	$ 791,88	0,9%
Impuesto	$ 2.178,37	2,5%	$ 2.178,37	2,5%
Total de Gastos operativos	$ 32.661,63		$ 32.384,82	
UTILIDAD OPERATIVA	$ 7.264,27		$ 5.802,28	
OTROS GASTOS				
Gastos Financieros no operacionales	$ 3.240,47	3,8%	$ 3.240,47	3,8%
Utilidad Antes de participación de trabajadores	$ 4.023,80		$ 2.561,81	
Participación a trabajadores (15%)	$ 603,57	0,70%	$ 384,27	0,45%
Utilidad antes de Impuesto	$ 3.420,23		$ 2.177,54	
Gastos por impuesto a las ganancias	$ 752,45	0,87%	$ 479,06	0,56%
UTILIDAD DEL EJERCICIO	$ 2.667,78	3,09%	$ 1.698,48	1,98%

Fuente: Proceso de Investigación
Elaborado: Glenda Borbor Tomalá

El presente estudio, tiene como finalidad mostrar la variación que existe en los costos por servicios y costo calculado por la compañía; se observa el ingreso propuesto de $ 85.920,98 y el coste sería de $ 47.733,88 lo que conllevan a determinar que existe una variante en la rentabilidad con la aplicación de coteo por producción se identifican los recursos y actividades, objetos del costos, pérdidas que se ocasionan por inadecuado sistema. Por lo tanto, no se puede llegar a

determinar los precios reales y correctos; con los cálculos antes realizados se pueden establecer que consta una discrepancia en la asignación de los costos con esto la rentabilidad de la empresa de 2.7% al 1,7 %, lo que conlleva que la empresa no está considerando todos los elementos que incurren en el costo del servicio, esto podría ocasionar problemas en el futuro contable de la entidad.

Para llegar a este nivel de rentabilidad se consideraron los indicadores de eficiencia que sirve para medir el nivel de la rentabilidad de una compañía.

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE TERRESTRE PALTANTOURS S.A.
RATIOS DE EFICIENCIA

RAZÓN	FÓRMULA	2016	Propuesta
Margen de utilidad Bruta	Utilidad Bruta	$ 39.925,90	$ 38.187,10
	Ventas	$ 86.207,01	$ 85.920,98
		46%	44%
Rentabilidad Sobre las ventas ROS	Utilidad Neta	$ 2.667,78	$ 1.698,48
	Ventas	$ 86.207,01	$ 85.920,98
		3%	2%
Rentabilidad sobre los activos ROA	Utilidad bruta	$ 39.925,90	$ 38.187,10
	Activos Totales	$ 150.377,59	$ 150.654,40
		27%	25%
Rentabilidad Financiera ROE	Utilidad Neta	$ 2.667,78	$ 1.698,48
	Patrimonio	$ 99.965,84	$ 99.965,84
		3 %	2 %

Fuente: Proceso de Investigación
Elaborado: Glenda Borbor Tomalá

El cambio del Margen de Utilidad Bruta se observa que, después de la realizar la correcta aplicación de los costos, los valores reales de la empresa en el año 2016 obtiene ganancias de 46% es decir 0,46 centavos por kilómetros recorridos; mientras que con el porcentaje sugerido la empresa tendría 0,44 centavos, de beneficio para invertir.

El indicador del rendimiento sobre las ventas en el año de estudio tiene un 3% porcentajes y en los costos calculados reporta un 2%, obteniendo por cada dólar 0,03 de ganancia de lo que se vende.

El Indicador de Rentabilidad sobre los activos (ROA), luego de los correspondientes cálculos de los costos durante el año de análisis la empresa tiene un 27%; con la correcta asignación de los costos el porcentaje se mantiene en 25%, es decir que la empresa obtiene 0,25 centavos por cada dólar invertido en los activos.

El indicador de rentabilidad financiera (ROE) después de la realización de costo por orden de producción durante el año de estudio obtuvo una rentabilidad financiera 2.7% mientras el presupuestado se mantiene en un 1,7%, donde por cada dolor invertido los accionistas ganan 0,02 centavos de dólar.

3.4. DISCUSIÓN

El trabajo de titulación tiene como propósito analizar el sistema de costos por servicios y la rentabilidad de la compañía PALTANTOURS S.A., se ha realizado mediante entrevista, donde se han determinado que el sistema de costo es inapropiado. Por lo tanto, se estará discutiendo el principal resultado de investigación:

Según Álvarez & Pérez (2016), determinaron que las causas que afectaban la utilidad de la empresa se gestionaba por parte del contador quien no consideraba todos los costos incurridos en la prestación de servicios, se establece que la empresa se encuentra en una situación similar al carecer de un registro que clasifiquen los

elementos correspondiente al servicio de transporte afectan directamente en la rentabilidad de la compañía y se ven manifestados la toma de decisiones.

Por consiguiente, se encontró que la compañía de transporte turística maneja el sistema de costos preventivo y correctivo basados en el kilometraje, lo que implica que los inductores por el servicio queden sin ser considerados al momento de generar un gasto. Por lo tanto, para realizar la adecuada distribución de los costos de servicios de trasporte se consideran las bases teóricas presentada por García (2014) donde aporta que la distribución correcta de los elementos de costos (depreciación, reparación, mantenimiento vehicular), pertenecen a los costos directos y los costos indirectos la remuneración del personal administrativo, depreciación de muebles y enseres.

Seguidamente, se procede a realizar un análisis de los ingresos; la entidad no considera todos sus ventas por la falta de registro de los kilómetros recorridos en un mes por cada vehículo, en las empresas de transporte turístico existen rutas frecuentes de viajes pues el cliente decide el camino que desea seguir en su traslado, por lo tanto, los vehículos están capacidad de brindar un servicio acorde a las necesidades del cliente, la compañía tiene vehículos destinados para cada ruta.

Conclusiones

a) Con la aplicación del sistema por órdenes de trabajo se identifican los materiales directamente relacionados con el traslado de turistas (materiales directos, mano de obra directa, costos indirectos del servicio), de tal manera que no le genere pérdidas contables a la entidad elementos que incurren en la asignación del precio.

b) La propuesta ilustra la clasificación de los costos unitarios por servicios mediante la elaboración de la hoja de costos con el fin de obtener los costos reales de los traslados turísticos. Por lo tanto, la empresa podrá tomar decisiones oportunas de forma eficiente y eficaz conociendo los costos primos.

c) La empresa de transporte turística PALTANTOURS S.A. al no contar con un sistema apropiado para los servicios que ofrece, existen variaciones en la determinación del nivel de rentabilidad de la compañía, al implementar el sistema por producción identifican la información contable venidera, con el sistema que maneja la entidad el porcentaje de rentabilidad es de 3% mientras con el coste propuesto que acoge a todos los elementos del servicio genera una utilidad del 2% en comparación con el año de estudio.

Recomendaciones

Desde las conclusiones planteadas en la investigación se establecen las siguientes recomendaciones:

a) Reconocer los elementos de un sistema por órdenes de producción les proporcionará información imprescindible sobre los gastos indirectos, facilitando el acceso en los costos por servicios, lo que conlleva al cumplimiento de los objetivos propios de la empresa.

b) Realizar el reconocimiento de los elementos de coste por servicios, con la finalidad de que los costos directos e indirectos sean clasificados correctamente, para que sean representadas en la hoja de costo por cada servicio de traslado que ofrece la compañía de transporte, obteniendo precio apropiado en cada viaje.

c) Determinar el margen de contribución en el servicio de trasporte turísticos, es factor clave para el éxito de una compañía, por lo tanto la asignación está dada en 80% de las utilidades, los materiales por servicios son variantes, al tener un sistema apropiado se obtienen mejores resultados, de tal manera que todos los costos sean identificados en las agencias u operadoras de trasporte, de esta forma la compañía evitará tener pérdida en cierto periodo fiscal.

Bibliografía

Manco Quispe, C. E., Alvarez Ferrer , L. M., & Arredondo Suyco , W. A. (30 de Noviembre de 2015). *http://repositorio.unac.edu.pe/handle/UNAC/1543.* Obtenido de http://repositorio.unac.edu.pe/handle/UNAC/1543: http://repositorio.unac.edu.pe/handle/UNAC/1543

Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad. (2014). *Reglamento de Transporte Terretre Turístico.* Quito.

Agencia Nacional de Tránsito. (2014). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial* . Quito.

Alburqueque, L. L. (2010). *Contabilidad de Costo.* Perú: El buho E.I.R.L.).

Althahona Quijano, T. d. (2013). *Contabilidad de Costo.* Bucaramanga: Universitaria de Investigación y Desarrollo.

Alvarez Castañeda , M. N., & Pérez Meléndez, C. L. (2016). Análisis de Costo del Servicio y su Efecto en la Utilidad en la Empresa Trasporte Melédez S.R.L., de Cajamarca, año 2016. *Universidad Privada del Norte*.

Álvaro Hoyos, O. (2017). Contabilidad de Costo1. En O. Álvaro Hoyos, *Contabilidad de Costos I. Manual Autoformativo* (pág. 30). Huayacanyo: Universidad Continental.

Asamblea Nacional del Ecuador . (20 de Octubre de 2008). *Constitución Nacional del Ecuador.* Quito. Obtenido de www.asambleanacional.gob.ec: https://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/documents/old/constitucion_de_bolsillo.pdf

Balarezo Callirgo, I. N. (2015). *dspace.unitru.edu.pe.* Obtenido de http://dspace.unitru.edu.pe: http://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/915/balarezocallirgos_irenkha.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Bernal, C. A. (2010). *Metodología de la Investigación.* Colombia: Pearson Educación.

Cegarra Sánchez , J. (2012). *Métodos de Investigación.* Madrid: Díaz de Santos. Obtenido de https://books.google.com.ec/books?id=YROO_q6-wzgC&dq=m%C3%A9todo+inductivo+y+deductivo&source=gbs_navlinks_s

Centeno Lupaca, J. G. (20 de 01 de 2017). *http://repositorio.unap.edu.pe/handle/UNAP/4632.* Obtenido de http://repositorio.unap.edu.pe/handle/UNAP/4632: http://repositorio.unap.edu.pe/handle/UNAP/4632

Chambergo Guillermo, I. (2015). Sistemas de costos para empresas de servicios. *Actualidad Empresarial N.º 336*, IV-1.

Chambergo, C. I. (2013). Sistema de costos para empresas de servicios y registros de costos según la interpretación de la Sunat. *Actualidad Empresarial*, 2.

Charles, H. T. (2012). *Contabilidad de Costo: Un enfoque a la gerencia* . México: Pearson Educación de México, S.A. de C.V.

Congreso Nacional. (2014). *Ley de Turismo.* Quito.

Córdoba Padilla, M. (2015). *Análisis Financiero* . Bogotá: Ecoe.

Danza Izquierdo, J. (2016). Crecimiento y rentabilidad empresarial en el sector industrial brasileño. *Contraduría y Administración*.

Días Cruz , M. C., Parra Hernández , R., & López Castañeda, L. M. (2012). *Presupuesto.* Colombia: Pearson Educación .

Echeverría, W. H. (2015). Análisis del Costo al cliente: Estrategia competitiva. *Énfasis Logica Mexico y Centro America*.

Férnandez Martínez, M. d. (2017). *Estudio sobre las competencias específicas en el título de Grado en Trabajo Social.* Universidad de Almería.

García Colín, J. (2014). *Contabilidad de costo.* México: McGraw-Hill Interamericana.

García Colín, J. (2014). *Contabilidad de Costos.* México: McGrawHill.

Jerez Riesco, J. L., & García Mendoza, Á. (2015). *Marketing internacional para la expansión de la empresa.* España: ESIC.

Juan Sebastián Orozco, F. A. (2013). Aproximación al desarrollo de un sistema de transporte masivo a través de la dinámica de sistemas. *Sistemas & Telemática*.

Lemus, W. J. (2010). *Contabilidad de costo.* Bogota-Colombia: Fundación para la Educación Superior San Mateo .

López Betancohurt, H. F. (5 de 2011). Estructura y asignación del costo total, del servicio de transporte de carga por carretera en una ruta corta, en la Empresa de transporte "La Misericordia SAC del departamento de Lambayeque". Chiclayo, Perú.

Mendoza Roca, C., & Ortiz Tovar, O. (2016). *Contabilidad Financiera Contraduría y administración.* Barranquillas: ECO.

Monterrey Mayoral, J., & Sánchez Segura, A. (2017). Una evaluación empírica de los métodos de predicción de la rentabilidad y su relación con las características corporativas. *Revista de contabilidad*, 5.

Morillo, M. (2010). Rentabilidad Financiera y Reducción de costos. *Actualidad Contable Faces*, 37.

Ortiz, H. (2010). *Análisis Financiero Aplicado a las Empresas.* Bogota: Departamento de publicaciones de la Universidad de Externado de Colombia .

Padilla Ramírez, D. N. (2013). *Contabilidad administrativa.* México, D.F.: mcgraw-HILL/INTERAMERICANA.

Prieto Hurtado, C. A. (2010). *Análisis Financiero.* FUS Fundación San Mateo.

Quispe Bustinza, j. R. (27 de 11 de 2015). http://repositorio.unap.edu.pe/bitstream/handle/UNAP/2670/Quispe_Bustinza_Johan_Rene.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Puno, Puno, Peru. Obtenido de http://repositorio.unap.edu.pe/bitstream/handle/UNAP/2670/Quispe_Bustinza_Johan_Rene.pdf?sequence=1&isAllowed=y:

Sánchez, E. G. (2011). Crea tu empresa. *Ciclo de Charlas informativas del Taller crea tu empresa* (pág. 32). Peru: Ministerios de Producción Peru.

Valencia, G. S. (2010). *Contabilidad de Costo.* Bogotá : Eco.

Zamora, A. (2010). *Rentabilidad y Ventaja Comparativa. Málaga :*.

Zarzar Charur, C. A. (2015). *Métodos y Pensamiento Crítico 1.* México: Grupo Editorial Patria. Obtenido de https://books.google.com.ec/books?id=EtBUCwAAQBAJ&dq=m%C3%A9todo+inductivo+y+deductivo&source=gbs_navlinks_s

Zevallos, E. E. (2012). El dilema de los costos en las empresas de. *QuipukamayoC*, 12.

Anexos

Anexo 1: Rol de Pago Personal Administrativos

No.	CARGO	COD	INGRESOS				EGRESO			VALOR LIQUIDO
			SALARIO	HORAS SUPLEMEN.	HORAS EXTRAS	INGRESO	APORTE IESS	OTROS EGRESOS	TOTAL EGRESO	
1	Gerente	Adm.	530,00	-	-	530,00	50,09		50,09	479,92
1	Contador	Adm.	480,00	-	-	480,00	45,36		45,36	434,64
Total de área administrativa			1.010,00	-	-	1.010,00	95,45	-	95,45	914,56
1	Conductor	MOD	366,00	-	15,25	381,25	34,59		34,59	346,66
TOTAL DE MOD:			366,00	-	15,25	381,25	34,59	-	34,59	346,66
Total MOD:			366,00	-	$ 15,25	381,25	34,59		34,59	346,66
Total General:			**$ 1.376,00**	**$ -**	**$ 15,25**	**$ 1.391,25**	**$ 130,03**	**$ -**	**$ 130,03**	**$ 1.261,22**

Fuente: Compañía de Transporte Terrestre Turístico PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

Anexo 2: Provisión de beneficios Sociales

No.	CARGO	COD	SALARIO	IESS		PROVISIONES			TOTAL
				Aporte Patronal	Fondo de Reserva	XIII SUELDO	XIV SUELDO	VACACIONES	
1	Gerente	Adm.	375,00	41,81	31,25	31,25	$ 30,50	15,63	150,44
1	Contador	Adm.	480,00	53,52	40,00	40,00	$ 30,50	20,00	184,02
Total de area administrativa			855,00	95,33	71,25	71,25	61,00	35,63	334,46
1	Conductor	MOD	366,00	40,81	30,50	30,50	$ 30,50	15,25	147,56
TOTAL DE MOD:			366,00	40,81	30,50	30,50	30,50	15,25	147,56
Total MOD:			366,00	40,81	30,50	30,50	$ 30,50	15,25	147,56
Total General:			**$ 1.221,00**	**$ 136,14**	**$ 101,75**	**$ 101,75**	**$ 91,50**	**$ 50,88**	**$ 482,02**

Fuente: Compañía de Transporte Terrestre Turístico PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

Anexo 3: Depreciación de vehículos

FECHA DE COMPRA	**20/01/2011**
TIPO DEL BIEN	**Hino Bus**
COSTO DEL BIEN:	$ 152.694,35
AÑO DE VIDA UTIL:	5 AÑOS
% Dep. Anual:	20%

AÑOS	DEPRECIACIÓN ANUAL	DEPRECIACIÓN ACUMULADA	VALOR LIBRO
2011	$ 27.993,96	$ 27.993,96	$ 124.700,39
2012	$ 30.538,87	$ 58.532,83	$ 94.161,52
2013	$ 30.538,87	$ 89.071,70	$ 63.622,65
2014	$ 30.538,87	$ 119.610,57	$ 33.083,78
2015	$ 30.538,87	$ 150.149,44	$ 2.544,91
2016	$ 2.544,91	152.694,35	$ -

Fuente: Información Digital de la Cía. Paltantours S.A.
Elaborado: Glenda Borbor Tomalá

FECHA DE COMPRA	01/01/2013
TIPO DEL BIEN	**Vehículo - Sprinter**
COSTO DEL BIEN:	40178,57
AÑO DE VIDA UTIL:	5 AÑOS
% Dep. Anual:	20%

AÑOS	DEPRECIACIÓN ANUAL	DEPRECIACIÓN ACUMULADA	VALOR LIBRO
2013	$ 8.035,71	$ 8.035,71	$ 32.142,86
2014	$ 8.035,71	$ 16.071,43	$ 24.107,14
2015	$ 8.035,71	$ 24.107,14	$ 16.071,43
2016	$ 8.035,71	$ 32.142,86	$ 8.035,71
2017	$ 8.035,71	$ 40.178,57	$ -

Fuente: Información Digital de la Cía. Paltantours S.A.
Elaborado: Glenda Borbor Tomalá

FECHA DE COMPRA	28/12/2013
TIPO DEL BIEN	**Mercedes Benz**
COSTO DEL BIEN:	41032,5
AÑO DE VIDA UTIL:	5 AÑOS
% Dep. Anual:	20%

AÑOS	DEPRECIACIÓN ANUAL	DEPRECIACIÓN ACUMULADA	VALOR LIBRO
2014	$ 8.206,50	$ 8.206,50	$ 32.826,00
2015	$ 8.206,50	$ 16.413,00	$ 24.619,50
2016	$ 8.206,50	$ 24.619,50	$ 16.413,00
2017	$ 8.206,50	$ 32.826,00	$ 8.206,50
2018	$ 8.206,50	$ 41.032,50	$ -

Fuente: Información Digital de la Cía. Paltantours S.A.
Elaborado: Glenda Borbor Tomalá

Anexo 4: Depreciación de Activos Fijos

Descripción	Vida Útil	Monto	Depreciación Anual	Depreciación Mensual
Muebles y Enseres	10	3.540,00	354,00	29,50
Computación	3	2.450,00	816,67	68,06
Vehículo	5	233.905,42	19.296,10 €	1.608,01 €
Edificación	20	11.875,23	593,76	49,48

Fuente: Información Digital de la Cía. Paltantours S.A.
Elaborado: Glenda Borbor Tomalá

Anexo 5: Kilometro de recorrido

Tipo del servicio		N° vehículos	N° Viajes	Kilómetros Recorridos unitarios	Total de kilómetros recorridos
Servicio 1	Salinas – Gral. Villamil Playas	2	2	220 km	440 km
Servicio 2	Salinas – Guayaquil	1	4	294 km	1.176 km
Servicio 3	Salinas—Cuenca	1	3	598 km	1.794 km
		Total	**9**	**1.112 km**	**3.410 km**

Fuente: Compañía de transporte terrestre PALTANTOURS S.A
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

Anexo 6: Detalle y distribución del tiempo de los Vehículos

Costos Indirecto de Fabricación

Gastos Indirectos de fabricación (Servicio)	Anual	Mensual
Peajes	216,00	18,00
Depreciación de vehículo	19.296,10	1608,01
Servicios Básicos	492,00	41,00
Permisos y licencias	1500,00	125,00
Neumáticos	778,16	64,85
Lubricantes y accesorios	1698,48	141,54
Sueldo conductor eventual	4368,00	364,00
Seguro	1.819,16	151,60
Costos de Mantenimiento	3.259,47	271,62
TOTAL	$ 33.427,37	2785,61

Fuente: Compañía de transporte terrestre PALTANTOURS S.A.
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

Anexo 7: Calculo de Costos y tarifa de ventas

Tipo de servicios	Costo	N° Viajes	Precio Mensual	Precio Anual
Servicio 1	245,93	2	491,87	5.902,41
Servicio 2	323,21	4	1.292,84	15.514,06
Servicio 3	731,04	3	2.193,12	26.317,40
Total	1300,18	9	$ 3.977,82	$ 47.733,88

Fuente: Compañía de transporte terrestre PALTANTOURS S.A
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

Anexo 8: Estado de Situación Financiera Propuesto

COMPAÑÍA DE TRANSPORTE TERRESTRE PALTANTOURS S.A.
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

	2016		PROYECTADO	
ACTIVO				
ACTIVOS CORRIENTES				
Efectivo y Equivalente de efectivo	$ 3.950,00		$ 3.950,00	
Cuentas por cobrar	$ 3.400,00		$ 3.400,00	
Activos por impuestos corrientes				
Retenciones en la Fuente IR	$ 727,55		$ 727,55	
SUMAN ACTIVOS CORRIENTES	$ 8.077,55	5%	$ 8.077,55	5%
ACTIVO NO CORRIENTES				
Propiedad Planta y Equipo				
Terreno	$ 9.026,70		$ 9.026,70	
Edificio y otros inmuebles (costo histórico)	$ 11.875,23		$ 11.875,23	
Muebles y enseres	$ 3.540,00		$ 3.540,00	
Equipo de computación	$ 2.450,00		$ 2.450,00	
Vehículos	$ 233.905,42		$ 233.905,42	
SUMAN PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO	$ 260.797,35		$ 260.797,35	
DEPRECIACIÓN ACUMULADA				
(_) Depreciación Propiedad planta y equipo				
(-) Depreciación Acumulada	$ 118.497,31		$ 118.220,50	
TOTAL DE DEPRECIACIÓN	$ 118.497,31		$ 118.220,50	
SUMAN ACTIVOS NO CORRIENTES	$ 142.300,04	95%	$ 142.576,85	95%
TOTAL DE ACTIVO	$ 150.377,59	100%	$ 150.654,40	100%
PASIVOS Y PATRIMONIO				
PASIVOS CORRIENTES				
Cuentas y documentos por pagar	$ 2.076,37		$ 2.076,37	
OTRAS OBLIGACIONES CORRIENTES				
Impuesto a la renta pagar	$ 752,45		$ 479,06	
Participación trabajadores por pagar	$ 603,57		$ 384,27	
Obligaciones con el IESS	$ 187,73		$ 187,73	
SUMAN PASIVOS CORRIENTES	3.620,12	2%	3.127,43	2%
PASIVOS NO CORRIENTES				
Cuentas y Documentos por pagar			$ 38.804,76	
Obligaciones con instituciones Financieras	$ 37.065,96			
SUMAN PASIVOS NO CORRIENTES	$ 37.065,96	25%	$ 38.804,76	26%
SUMAN TOTAL PASIVOS	$ 40.686,08		$ 41.932,19	
PATRIMONIO				
Capital suscrito	$ 10.000,00		$ 10.000,00	
Aporte para futuro aumento de capital	$ 89.377,77		$ 89.377,77	
Reserva legal y facultativa	$ 588,07		$ 588,07	
TOTAL DE PATRIMONIO DE LOS ACCIONISTAS	$ 99.965,84		$ 99.965,84	
UTILIDAD ACUMULADA DE EJERCICIOS ANTERIORES	$ 7.057,89		$ 7.057,89	
Utilidad del Ejercicios	$ 2.667,78		$ 1.698,48	
TOTAL DE PATRIMONIO	$ 109.691,51	73%	$ 108.722,21	72%
TOTAL PASIVO Y PAT. DE ACCIONISTAS	$ 150.377,59	100%	$ 150.654,40	100%

Fuente: Proceso de investigación
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

Anexo 9: Glosario de términos

Glosario de términos

Anillo de Pistón: Son piezas circulares que vienen en secciones rectangular que se alojan en el embolo del pistón, que cumplen con diferentes funciones del motor.

Agua Acidulada: se utiliza para recargar la batería y así obtener mayor fuerza para el arranque de su vehículo del motor.

Bomba de contrapresión: es un componente vital en el sistema componente del sistema de alimentación, mantienen la presión de la salida de la bomba, lo que se conoce como descarga.

Crucetas: es una pieza con unos rodamientos en cada una de las ramas, permite al igual que en un cardan, absorber las deformaciones de la transmisión.

Rodajes de muñón: es una pieza de acero redonda, cada parte es muy estrecha, requiere de aceite delgado. Según la dirección de carga se clasifican en axiles y leales.

Rodamiento de axilares de agujas: Pueden soportar grandes cargar axiales y requieren de un espacio axial mínimo.

Rodamiento de bolas de Rotulas: tienen dos hileras de bolas con un camino de rotulas esféricos común en el aro exterior de rodamiento.

Anexo 10: Matriz de Consistencia

TÍTULO	PROBLEMA	OBJETIVOS	IDEA A DEFENDER	VARIABLE	INDICADORES
COSTO POR SERVICIO Y LA RENTABILIDAD DE LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE TURÍSTICO PALTANTOURS S.A. PERIODO 2016	¿Cómo influyen los costos de servicios en la rentabilidad de la compañía de transporte turístico terrestre PALTANTOURS S.A., periodo 2016? ¿Cuáles son los elementos que intervienen en el proceso de presentación de servicio? ¿Qué margen de contribución es el indicado en la determinación del precio por traslados? ¿Cómo afecta la correcta la determinación del precio en la rentabilidad de la compañía?	**Objetivo General** Distribución de los costos de transporte, mediante la recolección de datos e información contable que permitan la medición de la rentabilidad de la compañía de transporte turística terrestre PALTANTOURS S.A. **Tarea científicas:** *Clasificación los elementos del costo que intervienen en el proceso para presentación de servicio de transporte de la compañía de transporte turística terrestre PALTANTOURS S.A. *Determinación del precio para la fijación de la tarifa del traslado de la Compañía de Transporte Turístico Terrestre PALTANTOURS S.A. *Analizar la rentabilidad de la compañía PALTANTOURS S.A., mediante la correcta asignación de los costos por prestación de servicios.	La correcta aplicación de los costos por servicios, permitirá mejorar la rentabilidad de la empresa	Costos por Servicios	• Sistema de Costo • Materiales directo • Mano de obra directa • Costos Indirectos de servicios • Costos de servicios
				Rentabilidad	• Rentabilidad financiera • Rentabilidad económica

Fuente: Proceso de Investigación
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá.

Anexo 11: Instrumentos De Recolección De Datos

UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

Entrevista

Entrevista realizada al Gerente y contador de la Compañía de transporte terrestre turística PALTANTOURS S.A.

Objetivos: Conocer el Proceso Administrativo Financiero se aplican en una empresa terrestre. Turística.

#	Pregunta	Respuestas
1	¿Cuáles son los elementos del costo que considera la compañía PALTANTOURS S.A, en la prestación de servicio?	
2	¿Cómo identifica el nivel de rentabilidad de la compañía PALTANTOURS S.A.?	
3	¿Cómo calcula los costos por servicios en su entidad?	
4	Considera Ud. Qué la actual distribución de costo es la más adecuada	
5	¿A qué Cantidad asciende la flota que actualmente tiene la compañía?	
6	¿Cómo se realiza el cálculo para fijar el precio del servicio de traslados de la compañía? Explique	
7	Considera Ud. ¿Qué la rentabilidad de la compañía se encuentra en su nivel óptimo?	
8	¿Las unidades de la flota con la que cuenta actualmente la empresa satisfacen la demanda de los traslado de los clientes?	
9	Cree usted que ¿Es rentable la empresa de transporte turística?	
Contador		
1	¿Qué método de costeo se aplican en la compañía?	
2	¿Cómo determina la rentabilidad de la compañía?	
3	¿Cómo se asignan los elementos del costo en la compañía?	
4	¿Cuáles son los elementos del costo que están directamente relacionados con el costeo por servicio?	
5	¿Cómo están estructurados los costos en la compañía de transporte turística PALTANTOURS S.A.?	
6	¿Cómo organizan los costos en la compañía de transporte turística PALTANTOURS S.A.?	
7	Cree Ud. ¿Qué la empresa mantiene un adecuado stop para la prestación de servicio?	

Fuente: Proceso de Investigación
Elaborado por: Glenda Borbor Tomalá

Anexo 12: Aspectos legales

Los aspectos legales de la investigación se sustentan las siguientes normas, leyes y reglamentos:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR (2008)

Título VII - Régimen del Buen Vivir

Capitulo primero –Sección duodécima

Seguridad Humana

Art. 394: Establece que el Estado garantizara la libertada de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción de transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El estado regula el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL (2014)

Título II – De Los Servicios Terrestre

Art. 51.- Para fines de la aplicación de la presente ley, se establecen la siguiente clase de servicios de transporte terrestre:

a) Publico
b) Comercial
c) Por cuenta Propia
d) Particular

Art. 58.- El transporte por cuenta propia es un servicio que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. Requerirá de una autorización, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento. No se incluye en esta clase el servicio particular, personal o familiar.

LEY DE TURISMO (2014)

Capítulo I - Generalidades

Art. 2.- Turismo es el ejercicio de todas las actividades asociadas con el desplazamiento de personas hacia lugares distintos al de su residencia habitual; sin ánimo de radicarse permanentemente en ellos.

Capitulo II - De las Actividades turísticas y de quienes las ejercen

Art. 5.- Se considera actividades turísticas las desarrolladas por personas naturales o jurídicas que se dediquen a la prestación remunerada de modo habitual a una o más de las siguientes actividades:

a. Alojamiento
b. Servicio de alimento y bebidas
c. Transportación, cuando se dedica principalmente al turismo; inclusive el transporte aéreo, marítimo, fluvial, terrestre y el alquiler de vehículos para este propósitos;
d. Operación, cuando la agencia de viajes provean su propio transporte, esa actividad se considerará parte del agradecimiento:
e. La de intermediación, agencia de servicios turísticos y organizadoras de eventos congresos y convencionales: y,

REGLAMENTO DE TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO (2014)

Título I –De la Organización

CAPITULO I -Objeto, definición y ámbito de competencia

Art. 3.- Definiciones para efecto de aplicación del presente reglamentos, se tendrá en cuenta las siguientes definiciones:

a. **Compañía De Transporte Terrestre Turístico.-** Compañía cuyo objeto único es la prestación de servicios de transporte terrestre turística y que ha obtenido legalmente el Permiso de Operación por parte de la Agencia Nacional de Tránsito, una vez que ha cumplido con los requisitos exigidos por la normativa vigente.

d- Agencia de viajes operadora.- Personas jurídicas que elaboran, organizan, operan y venden en el país toda clase de servicios y paquetes turísticos del exterior, a través de agencias de viajes operadoras y agencias de viajes internacionales.

g- Operación Turística.- comprende las diversas formas de organización y ejecución de viajes y visitas, conforme a las actividades turísticas reconocidas.

Art. 4: Transporte Terrestre Turístico.- se considera como transporte terrestre turística a la movilización de personas que tengan la condición de turista o excursionistas, en vehículos de compañías autorizadas a la prestación de servicios de transporte terrestre turístico, debidamente homologados y habilitados por la

Agencia Nacional de Tránsito, para dirigirse a establecimientos o sitios de interés turístico, mediante el pago acordado libremente por las partes.

Art. 7.- Evaluación del servicio de transporte terrestre turística.- la evaluación en la presentación del servicio de transporte terrestre turístico a nivel nacional, al amparo de lo dispuesto en la normativa en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial vigente, será ejercido por la Agencia Nacional de Tránsito.

Art. 8.- Clasificación de trasporte terrestre turístico.- el transporte terrestre turístico se clasifican de la siguiente manera:

Según el ámbito de operación

a) Transporte Terrestre Turístico Nacional.
b) Transporte Terrestre Turístico Trasfronterizo
c) Transporte Terrestre Turístico Internacional

Según el tipo de servicio:

a) Traslado
b) Excursiones
c) Gira
d) Circuitos

CAPITULO II - TIPO DE SERVICIO

Art. 12.- Traslado.- consiste en el trasporte de turista o excursionistas desde los terminales de arribo hacia los establecimientos de alojamientos y viceversa; o de estos últimos, hasta un sitio de interés turístico específico y viceversa. Puede ser de ámbito nacional, transfronterizo e internacional y prestados únicamente a través de la compañía de transporte turística debidamente autorizado.

Art. 13.- Excursión.- Es la movilización por motivo de ocio, visita o expendición, a un lugar distinto al de su lugar habitual. Esta movilización puede ser contratada a través de agencias de viajes operadoras o dual, pero la realizan exclusivamente las compañías de transporte terrestre turístico debidamente habilitada, dentro o fuera de la ciudad o centro poblado donde se origina el servicio que recorre uno o más sitios de interés turísticos, retornando al lugar de origen, sin que esto incluya pernoctación en otro lugar distintos al de origen.

NORMAS INTERNACIONALES DE CONTABILIDAD N°2 (NIC 2)

Coste de las existencias para la prestación de servicios: párrafo 19.- En caso de que un prestador tenga existencia, las valorará por los costes que suponga su producción. Estos costes se componen fundamentalmente de mano de obra y otros costes del personal directamente involucrado en la prestación de servicio, incluyendo personal de supervisión y otros costes indirectos distribuibles. La mano de obra y los demás costes relacionado con las ventas, y con el personal de administración general, no se incluirán en el coste de las existencias, pero se contabilizaran como gastos del ejercicio en el que se haya incurrido. Los costes de las existencias de un prestador de servicios no incluirán margen de ganancias ni costes indirectos no distribuibles que, a menudos, se tiene en cuenta en cuenta en los precios facturados por el prestador de servicios.

Anexo 13: Oficina de la Gerencia

Fuente: Entrevista al gerente de PALTANTOURS SA
Preparado por: Glenda Borbor Tomalá.

Entrevista realizada en uno de los Vehiculos HINO- BUS

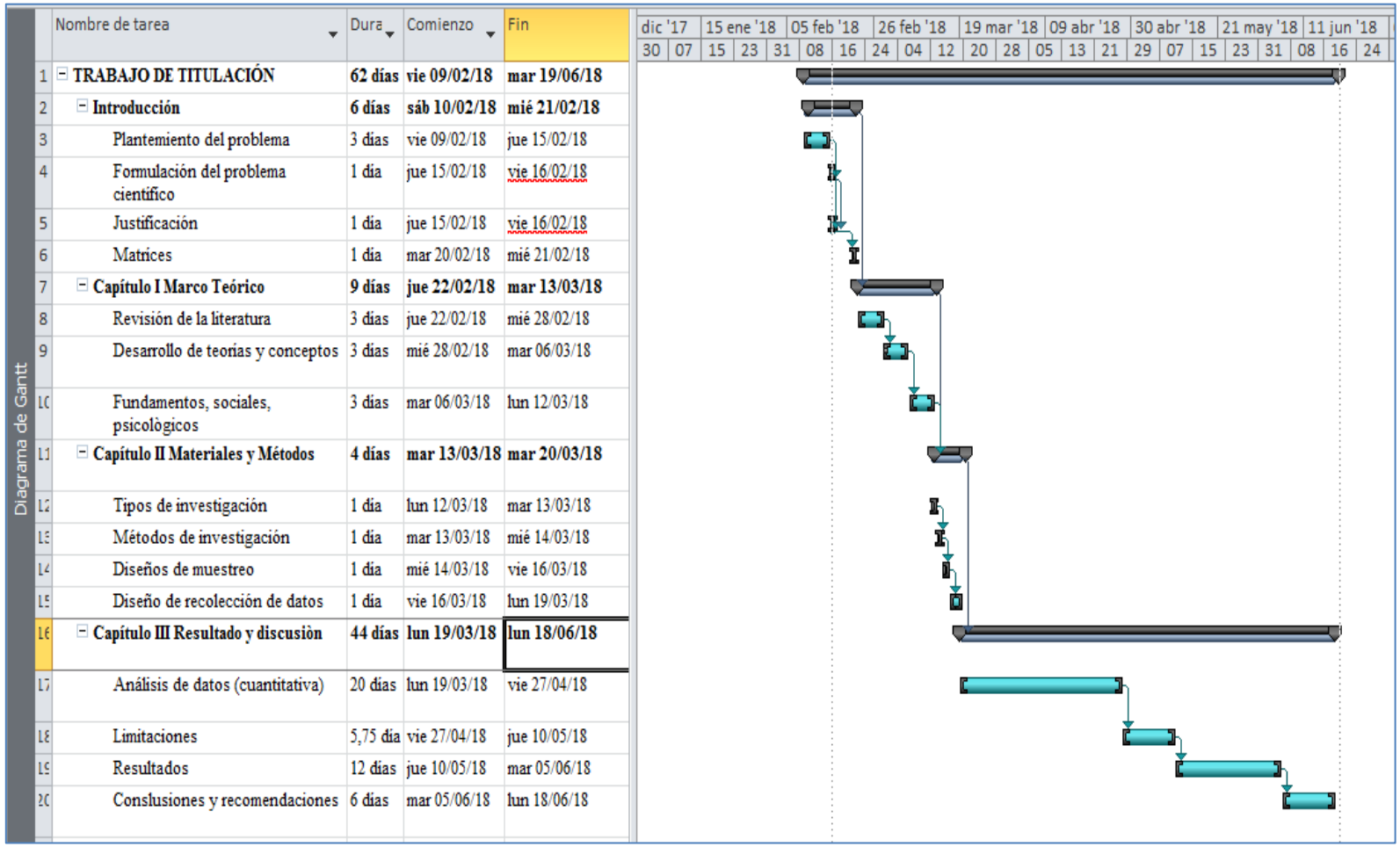
Fuente: Entrevista al gerente de PALTANTOURS SA
Preparado: Glenda Borbor Tomalá.

Anexo 14: Presupuesto

RECURSOS	**INSTITUCIONALES:**			
	Humanos:			$ 840,00
	Materiales:			$ 58,40
	Técnicos:			$ 1.350,00
TOTAL RECURSO UTILIZADOS				**$ 2.248,40**
RECURSO HUMANOS				
N°	**DENOMINACIÓN**	**TIEMPO**	**C. UNITARIO**	**C. TOTAL**
1	Investigador	7 meses	$ 120,00	$ 840,00
TOTAL				**$ 840,00**
RECURSOS MATERIALES Y SUMINISTROS				
N°	**DENOMINACIÓN**		**C. UNITARIO**	**C. TOTAL**
2	Resma de Papel		$ 3,60	$ 7,20
4	Frasco de tintan Epson		$ 12,00	$ 48,00
8	Esferográficos		$ 0,40	$ 3,20
TOTAL				**$ 58,40**
RECURSOS TECNOLÓGICO Y TÉCNICO				
N°	**DENOMINACIÓN**		**C. UNITARIO**	**C. TOTAL**
1	Computadora		$ 800,00	$ 800,00
1	Impresora		$ 320,00	$ 320,00
1	Teléfono y comunicación		$ 80,00	$ 80,00
1	Tribunal de Titulación		$ 150,00	$ 150,00
TOTAL				**$ 1.350,00**

Fuente: Proceso de Investigación
Elaborador por: Glenda Borbor Tomalá.

Anexo 15: Cronograma de trabajo



	Nombre de tarea	Dura	Comienzo	Fin
1	**TRABAJO DE TITULACIÓN**	**62 días**	**vie 09/02/18**	**mar 19/06/18**
2	**Introducción**	**6 días**	**sáb 10/02/18**	**mié 21/02/18**
3	Plantemiento del problema	3 días	vie 09/02/18	jue 15/02/18
4	Formulación del problema cientifico	1 día	jue 15/02/18	vie 16/02/18
5	Justificación	1 día	jue 15/02/18	vie 16/02/18
6	Matrices	1 día	mar 20/02/18	mié 21/02/18
7	**Capítulo I Marco Teórico**	**9 días**	**jue 22/02/18**	**mar 13/03/18**
8	Revisión de la literatura	3 días	jue 22/02/18	mié 28/02/18
9	Desarrollo de teorías y conceptos	3 días	mié 28/02/18	mar 06/03/18
10	Fundamentos, sociales, psicològicos	3 días	mar 06/03/18	lun 12/03/18
11	**Capítulo II Materiales y Métodos**	**4 días**	**mar 13/03/18**	**mar 20/03/18**
12	Tipos de investigación	1 día	lun 12/03/18	mar 13/03/18
13	Métodos de investigación	1 día	mar 13/03/18	mié 14/03/18
14	Diseños de muestreo	1 día	mié 14/03/18	vie 16/03/18
15	Diseño de recolección de datos	1 día	vie 16/03/18	lun 19/03/18
16	**Capítulo III Resultado y discusiòn**	**44 días**	**lun 19/03/18**	**lun 18/06/18**
17	Análisis de datos (cuantitativa)	20 días	lun 19/03/18	vie 27/04/18
18	Limitaciones	5,75 día	vie 27/04/18	jue 10/05/18
19	Resultados	12 días	jue 10/05/18	mar 05/06/18
20	Conslusiones y recomendaciones	6 días	mar 05/06/18	lun 18/06/18

Fuente: Proceso de Investigación
Elaborador por: Glenda Borbor Tomalá.

RUC 0992645040001

Santa Elena, 18 de Septiembre del 2018

Señores

UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA

Ciudad.-

Por medio de la presente yo, Gonzalo Armando Paltán Castro, en mi calidad de Representante legal de la compañía de transporte turístico terrestre **PALTANTOURS S. A.** Certifico que la señorita Glenda Borbor Tomalá, con cedula de identidad No. 0927366005, estudiante de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, de la carrera de Contabilidad y Auditoria, ha sido autorizada para acceder a toda información concerniente para realizar la investigación del costo por servicio y la rentabilidad de mi representada durante el periodo 2016.

Por la atención que se sirva dar a la misma, me suscribo de ustedes de la manera más comedida

Gonzalo Armando Paltán Castro
GERENTE GENERAL
PALTANTOURS S.A.

TRANSPORTE TURISTICO

LA LIBERTAD, PUERTO NUEVO, AV. 10, SOLAR 5, Manzana: 534
Teléfono: 042782172 – 042782173. Celular: 0998763702
Email: paltantours@hotmail.com